Ausgabe
04//18

DIE BAUINDUSTRIE
NORDRHEIN-WESTFALEN

BAU AKTUELL

Die Zeitung der Bauindustrie
Nordrhein-Westfalen

06 PREISVERLEIHUNG
UNTERNEHMEN

Bauunternehmen des Jahres
Die nesseler grünzig gruppe ist Gesamtsieger des bundesweiten Wettbewerbs. Die Bernhard Heckmann GmbH & Co. KG stand in der Kategorie „Große Unternehmen Tiefbau“ auf dem Siegertreppchen.

11 150 JAHRE
UNTERNEHMEN

Frauenrath feiert Jubiläum
Die Unternehmensgruppe Frauenrath blickt auf eine 150jährige Geschichte zurück. Heute präsentiert sich das in fünfter Generation familiengeführte Unternehmen als innovativer Komplettanbieter rund ums Bauen.

15 AUSZEICHNUNG
PERSPEKTIVEN

Deutsche Meisterschaft
Deutschlands bester Industrie-Isolierer heißt Hazhar Adbelrahman. Der Duisburger wurde nach einem zweitätigen Wettkampf im ABZ Hamm in einer Feierstunde geehrt.

IM FOKUS

07 Brücken

09 Segmentbrücken von Max Bögl

VERBAND // FREUNDSCHAFTSMAHL ST. MARTIN

„Die Bauindustrie steht für die Modernisierung dieses Landes!“

Düsseldorf. Ministerpräsident Armin Laschet war der Festredner des 46. Freundschaftsmahls St. Martin des Bauindustrieverbandes NRW am 5. November 2018 im Düsseldorfer Maritim Hotel. Seinen Festvortrag „Nordrhein-Westfalen – Motor für eine neue Dynamik in Deutschland“ hielt er vor fast 450 Gästen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft.

Die karitative Abendveranstaltung im Sinne des heiligen Martin von Tours gilt inzwischen als wichtigster Branchentreff. Musizierende Kinder der Benedikt Niemeyer Stiftung unter der Leitung von Dr. Wolf-Dieter Doldinger stimmten auf den festlichen Abend ein. Auch in diesem Jahr spendeten die Gäste 40.000 Euro für einen guten Zweck. Ministerpräsident Laschet kündigte an, „diese wirklich großzügige Spende“ an das Müttergenesungswerk weiterzugeben und im nächsten Jahr über die Verwendung der Gelder zu berichten. Seit dem ersten Freundschaftsmahl 1973 wurden über 1,5 Millionen Euro für soziale Einrichtungen gesammelt.

DANK AN DIE GÄSTE

Professorin Dr. Christiane Woopen, Schirmherrin der diesjährigen Traditionsveranstaltung, dankte den Unternehmern der Bauindustrie in einer Videobotschaft für den letztjährigen großen Spendenscheck von ebenfalls 40.000 Euro und berichtete ausführlich über dessen Verwendung. Die Vorsitzende des Europäischen Ethikrates gab das Geld an den Sozialdienst katholischer Frauen weiter, der aktuell ein neues „Frauenhotel“ in Köln baut.

ERÖFFNUNGSREDE VON BAUINDUSTRIE-PRÄSIDENT DIRK GRÜNEWALD

„Die Bauindustrie steht für die Modernisierung dieses Landes! Die Bauindustrie hat in den vergangenen Jahren viel geleistet“, begrüßte Bauindustriepräsident Dirk Grünewald die Gäste und betonte damit die Anstrengungen und Verdienste der Bauwirtschaft in den vergangenen Jahren. Er wies darauf hin, dass die Bauindustrie die für 2018 erwartete Baunachfrage mitsamt Wachstum erfolgreich, zu angemessenen Preisen und mit hoher Qualität realisieren werde. Die insbesondere von Seiten der Auftraggeber immer wieder thematisierten zu geringen personellen und technischen Kapazitäten der Bauindustrie bezeichnete Grünewald als „Phantomdiskussion“. Stattdessen habe die Bauindustrie auf die seit 2006 steigende Baunachfrage zuerst durch Produktivitätssteigerungen und im Anschluss durch Personalaufbau reagiert. Grünewald: „Das Bauhauptgewerbe arbeitete im Jahr 2017 durchschnittlich mit 820.000 Beschäftigten.“ Außerdem, so Grünewald weiter, würde kein Auftrag wegen mangelnder technischer Ressourcen abgelehnt.

GROSSE INVESTITIONEN IN BERUFSAUSBILDUNG.

Die Bauindustrie NRW gehe neue Wege und investiere viel Geld in die Ausbildung junger Menschen: „Jeder, der schon einmal unseren BauBus durch das Land hat fahren sehen, kann sich vorstellen, wie wir junge Menschen für Bauberufe begeistern.“ Das Ziel des großen Engagements für die Berufsausbildung seien jährlich rund 800 neue Auszubildende im gewerblichen, technischen und

> „Unsere Branche gehört zu den Leistungsträgern dieses Landes!

kaufmännischen Bereich sowie bei den dual Studierenden. Bereits heute lägen die Ausbildungszahlen um elf Prozent über dem Niveau von 2016, begeisterte sich der Bauindustriepräsident. „Insgesamt investieren die deutschen Bauunternehmen pro Jahr rund 300 Millionen Euro allein in die Ausbildung von qualifiziertem Nachwuchs.“ Der Bauindustrieverband habe in diesem Jahr 22 Millionen Euro in die Modernisierung und Digitalisierung seiner Ausbildungszentren investiert. Für die finanzielle Unterstützung dieser Maßnahmen „dürfen wir uns beim Land NRW ausdrücklich bedanken“, richtete Grünewald das Wort an Ministerpräsident Armin Laschet.

BAUBRANCHE AUCH ATTRAKTIV FÜR FRAUEN.

Damit die Firmen die umfangreichen Bauaufgaben der Zukunft tatsächlich auch erledigt bekommen, müssten verstärkt weitere Personengruppen umworben und für die Baubranche gewonnen werden. „Hierzu zählen auch besonders Frauen“, so Grünewald. Gegenüber der Gesamtwirtschaft mit einen Frauenanteil 2017 von 46,3 Prozent läge dieser im Bauhauptgewerbe nur bei 9,7 Prozent. „Wir müssen deutlich machen, dass wir als Branche auch attraktiv für Frauen sind.“ Das Berufsförderungswerk der Bauindustrie NRW habe deshalb unter anderem neue Berufsfelder geschaffen, die das Anwerben von Frauen erleichtern sollen.

MIGRANTEN UND GEFLÜCHTETE SIND HOCH WILLKOMMEN.

Eine weitere Gruppe seien die Migranten, so der Bauindustriepräsident, denn auch hier lägen große Potenziale. „Seit Jahren bemühen wir uns unter anderem um türkische Jugendliche. Wir tun dies im Zusammenwirken mit dem NRW-Arbeitsministerium.“ Grünewald zeigt sich stolz auf das umfangreiche Engagement der NRW-Bauindustrie bei der Integration von Geflüchteten. Im vergangenen Jahr konnten 3.100 in Bauberufe vermittelt werden; dreimal so viele wie 2016. Grundvoraussetzung für die Integration von Flüchtlingen in die Bauwirtschaft sei eine Rechtssicherheit, richtete Dirk Grünewald nochmals das Wort direkt an Ministerpräsident Laschet. „Wer Zeit, Geld und Engagement für einen jungen Menschen aufbringt,

MEHR ZUM THEMA AUF SEITE 2 >>

der will diesen hinterher auch im Unternehmen behalten. Wir brauchen Rechtssicherheit, dass diese ausgebildeten, gut integrierten, deutschsprechenden und ihren Lebensunterhalt verdienenden Mitarbeiter auch in Deutschland bleiben können."

BAUPREISE.
Die in der Öffentlichkeit fälschlicherweise vorherrschende Meinung, die Bauindustrie habe viel zu tun und mache sich jetzt die Taschen voll, erzürnt den Bauindustriepräsidenten. „Dass wir – die ‚Rendite-Zwerge' der Wirtschaft – uns jetzt die Taschen voll machen, das ist ja wohl der größte Hohn aller Zeiten!" Im Jahr 2017 seien die Preise um 3,5 Prozent gestiegen. „3,5 Prozent zu Zeiten der absoluten Hochkonjunktur! Die Bauindustrie hatte nicht einmal einen Inflationsausgleich!"

Als Gründe für die Preissteigerungen nannte Grünewald die wegbrechenden Lieferketten, die Verteuerung der Rohstoffe „Bitumen kostete im September 2018 40 Prozent mehr als im Vorjahr", Kiese, Sand und Stahl hätten sich um sechs Prozent verteuert. Preise und Risiken seien bis heute nicht in einem vernünftigen Gleichgewicht, mahnte Bauindustriepräsident Grünewald. Und wenn die Rendite in der Bauwirtschaft aufgrund der Konjunkturentwicklung etwas anziehe, „dann ich das auch richtig so!" Die Investitionen in Technik und in Personal müssten nämlich auch bezahlt werden. „Wenn die Politik vor fünf Jahren beschließt, etwas bauen zu wollen und in fünf Jahren mit dem Bau beginnt, dann ist es wohl keine Überraschung, wenn damalige Budgets nicht eingehalten werden." Seine Lösungsvorschläge für eine budgetgerechte Realisierung öffentlicher Bauvorhaben: Realistische Kostenschätzungen, Integration von Preisindizes, Nutzung von Preisgleitklauseln und eine ausgewogene, vernünftige und faire Risikoverteilung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer.

FORDERUNG NACH PARTNERSCHAFTLICHEN VERTRAGSMODELLEN.
An die öffentlichen Auftraggeber gerichtet, wiederholte Grünewald den Wunsch nach Partnerschaftsmodellen. „Partnerschaft bedeutet ein faires Miteinander von Politik und Verwaltung, von Planer und Bauausführung, von Bauindustrie und Nachunternehmern auf Augenhöhe. Wir müssen die Möglichkeiten des öffentlichen Vergaberechts nutzen, neue Wege zu gehen, um partnerschaftliche Vertragsmodelle zu entwickeln, zum Wohle der Projekte und unseres Landes." Nur so könnten Bauprojekte effizienter im Termin- und Kostenrahmen umgesetzt werden.

DANK AN DIE POLITIK.
Grünewald nutzte die Gelegenheit, dem NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst sowie der DEGES und Straßen.NRW zu danken, denn Bund und Land hätten heute über 1,5 Milliarden Euro in die Bundesfernstraßen investiert, gegenüber 900 Millionen Euro in 2012. „Was für eine Leistung von Politik, Planung und Bauwirtschaft! Das verdient Anerkennung. Unsere Branche gehört zu den Leistungsträgern dieses Landes!"

BAUUNTERNEHMEN DES JAHRES.
Zum Schluss seiner Rede gratulierte Bauindustriepräsident Dirk Grünewald den Mitgliedsunternehmen Bernhard Heckmann aus Hamm, das in diesem Jahr zum dritten Mal in Folge einen Kategorie-Sieg beim Wettbewerb „Bauunternehmen des Jahres" erzielen konnte und der Aachener nesseler grünzig gruppe, die als Gesamtsieger zum „Besten Bauunternehmen Deutschlands" gekürt wurde. „Das ist", so Grünewald stolz, „Qualität made in NRW"."

FESTREDE VON MINISTERPRÄSIDENT ARMIN LACHET „NORDRHEIN-WESTFALEN – MOTOR FÜR EINE NEUE DYNAMIK IN DEUTSCHLAND".
Armin Laschet freute sich sehr über die Einladung zum traditionellen Freundschaftsmahl St. Martin. Er dankte den Gästen für die großzügige Spende von 40.000 Euro, die er der Elly Heuss-Knapp-Stiftung/Müttergenesungswerk NRW weiterreichen und über deren Verwendung er im nächsten Jahr als Schirmherr berichten werde.

BÜROKRATIEABBAU VORANBRINGEN.
„Wie schaffen wir eigentlich den Spagat zwischen innovativem schnellem Bauen und erforderlichen Vorschriften?" fragte Ministerpräsident Laschet das Publikum und lieferte gleich die Antwort: Überflüssige Bürokratie und überzogene Vorschriften müssen abgebaut werden. Gleichzeitig forderte er Bund, Länder, Kommen und die Bauindustrie auf, „die großen Anstrengungen, die vor uns liegen", jetzt gemeinsam anzupacken. NRW wolle in den nächsten Jahren bezahlbaren Wohnraum schaffen, die dafür notwendigen Rahmenbedingungen verbessern und Anreize für Investoren schaffen.

IN EIGENER SACHE

Blick zurück und nach vorn

LIEBE LESERINNEN UND LESER,
ein für Nordrhein-Westfalen politisch erfolgreiches Jahr neigt sich dem Ende entgegen. Die Landesregierung um Ministerpräsident Armin Laschet hat schon viele Probleme angepackt und inzwischen einige Weichen für eine Stärkung der nordrhein-westfälischen Wirtschaft und Verbesserung der Infrastruktur in die richtige Richtung gestellt. Durch seine engagierte politische Arbeit hat Ihr Bauindustrieverband NRW als kompetenter und verlässlicher Ansprechpartner die Landesregierung maßgeblich bei vielen Problemlösungen unterstützt.

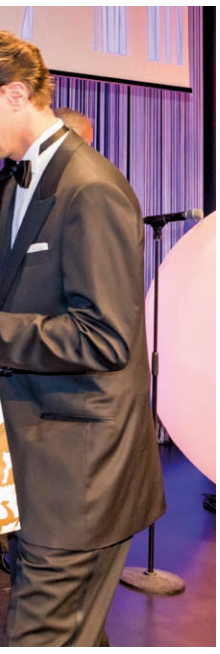
BEISPIELHAFT NENNE ICH EINIGE ERFOLGE:
Die neue Landesbauordnung wurde in Rekordzeit formuliert, diskutiert und beschlossen. Zum 01.01.2019 tritt diese nun in Kraft. Als Bauindustrie ist es uns gemeinsam mit CDU und FDP gelungen, zahlreiche Erleichterungen einzupflegen, die das Bauen in NRW in Zukunft kostengünstiger werden lassen sollten. Neben dem Wegfall der vielfach diskutierten „R-Quote" für besonders rollstuhlgeeignete Wohnungen zählen insbesondere die reduzierten Abstandsflächen zu den wesentlichen Neuerungen. Diese sollten eine effizientere Nachverdichtung in den Großstädten des Landes ermöglichen und damit kostengünstiges Bauen mit attraktivem Wohnraum kombinieren. Mit 1,1 Milliarden Euro pro Jahr wird die Soziale Wohnraumförderung auf Rekordniveau auch in den kommenden Jahren fortgeschrieben. Gemeinsam mit dem Bund unterstützt das Land damit den Mietwohnungsbau, die Eigentumsbildung und Studentenwohnungen. Trotz der im Wahlkampf angekündigten steigenden Ausgaben für den Eigenheimerwerb bleibt der Fokus auf dem dringend benötigten Geschosswohnungsbau.

Mit einer ambitionierten Agenda hat NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst seine Amtszeit überschrieben. Schneller planen und bauen, Stau reduzieren, Mobilität ermöglichen sind die grundlegenden Ziele. Nach 2018 wird es auch in 2019 wieder neue Stellen für Straßen. NRW geben, um mit einem Planungshochlauf die Grundlage für den weiteren Bauhochlauf zu legen. Nachdem mit dem Haushalt 2018 bereits ein Planungs- und Genehmigungshochlauf begonnen wurde (50 neue Ingenieure bei Straßen.NRW / 13 neue Stellen für Planfeststellungen in den Bezirksregierungen) setzt sich dieser Trend in 2019 fort. So sind unter anderem 52 neue Stellen bei Straßen.NRW, davon 25 Ingenieure geplant. Die Summe der externen Vergaben an private Planungsbüros wird sich mit dem 2019er Haushalt im Vergleich zur Rot-Grünen Vorgängerregierung auf knapp 100 Millionen Euro verdoppeln. Darüber hinaus steigen die Investitionen in die Landesstraßen in 2019 auf rund 245 Millionen Euro (175 Mio. Euro Erhalt +15 Mio. / 47 Mio. Euro Neubau +10 Mio.). Ziel der Landesregierung ist es, im Laufe dieser Legislaturperiode p.a. allein 200 Millionen Euro in den Erhalt der Landesstraßen zu stecken.
Teil dieser ambitionierten Agenda ist es auch, den Bauunternehmen im Land neue Herausforderungen zu stellen und Baustellen zu beschleunigen. Nicht zuletzt dadurch wurde es möglich, dass Nordrhein-Westfalen in 2018 rund 1,356 Milliarden Euro in die Bundesfernstraßen investiert hat – und damit 96 Millionen mehr als ursprünglich geplant.
Auch 2019 werden wir unsere Ziele gegenüber der NRW-Landesregierung und der Bundesregierung deutlich machen und mit allen Mitteln versuchen, diese gemeinsam mit der Politik im Sinne unserer Branche erfolgreich umzusetzen. Neben unserer politischen Interessenvertretung werden wir weiterhin aktiv mit wichtigen Auftraggebern kommunizieren und diese für die Anliegen unserer Mitgliedsunternehmen sensibilisieren. Im Rahmen der Unternehmerforen wollen wir unsere Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft, dem BLB, Straßen.NRW, der Deutschen Bahn und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung weiter intensivieren und diskutieren, wie Projekte im beiderseitigen Interesse einfacher und schneller realisiert werden können.
Den anstehenden Jahreswechsel möchte ich nutzen, um Ihnen sehr herzlich für die partnerschaftliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit zu danken. Wir im Bauindustrieverband freuen uns auf viele gemeinsame Projekte, neue Anregungen, konstruktive Kritik und Ihre engagierte Mitarbeit, die für uns sehr wertvoll ist!

Ihnen und Ihren Familien wünsche ich einen guten Start in das neue Jahr, viel Glück und Erfolg bei all Ihren Projekten und Plänen.

Ihre

Prof. Beate Wiemann
Hauptgeschäftsführerin
Bauindustrieverband
Nordrhein-Westfalen



Laschet erwähnte die neuen Vorgaben in der NRW-Landesbauordnung: „Wir schaffen Erleichterungen bei den Abstandsflächen. Wir vereinfachen Genehmigungsverfahren. Wir ersetzen den Bauantrag in Papierform durch die elektronische Form. Nordrhein-Westfalen ist das erste Land, das durch Baurecht Voraussetzungen für serielle Bauvorhaben schafft. Damit wird Bauen einfacher und leichter."

> „Die Bauindustrie kann die erwartete Baunachfrage erfolgreich, zu angemessenen Preisen und mit hoher Qualität realisieren!

DIGITALISIERUNG.
„Wir wollen bei der Digitalisierung vorankommen", begründete Armin Laschet die Bündelung der Kompetenzen zur Digitalisierung im Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie, zu der auch der Breitbandausbau und die Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung gehören. Ein Kompetenzzentrum für Building Information Modelling sei geschaffen worden, um das Expertenwissen aller Akteure zusammen zu führen. Die Landesregierung habe das Ziel, dass der Bau- und Liegenschaftsbetrieb und der Landesbetrieb Straßenbau NRW ab dem Jahr 2020 nur noch Firmen beauftragt, die BIM anwenden.

WOHNRAUMFÖRDERUNG.
„Es ist keine Frage, dass wir angesichts knappen Wohnraums und für Familien fast unbezahlbarer Mieten mehr bauen müssen", leitete der Ministerpräsident auf das Wohnraumförderungsprogramm für 2018 bis 2022 mit einem Volumen von 5,5 Milliarden Euro über. Die Landesregierung habe sich dem Ziel verschrieben, Eigentum in NRW stärker zu fördern. „Wir brauchen eine höhere Quote auch an Wohneigentum." Eigentum präge eine Gesellschaft und sei zugleich eine Form der Altersvorsorge. Mit NRW.URBAN, der landeseigenen Entwicklungsgesellschaft, stünde Städten und Gemeinden für die Entwicklung von Bauland ein Partner zur Seite, um Grundstücke zügig baureif zu machen.

LOB FÜR DIE BAUINDUSTRIE.
Ministerpräsident Armin Laschet lobte die Bauindustrie besonders für ihr Engagement zur Integration von Flüchtlingen. Es gehöre zur Mentalität von Baumeistern, etwas anzupacken und grundsätzlich zu sagen „Wir schaffen das." Die Bauindustrie mache sich das zu jedem Projekt zu eigen: Wir fangen etwas an und daraus wird etwas. Das sei eine Mentalität, die der Gesellschaft helfen könne. Laschet bestätigte Bauindustriepräsident Dirk Grünewald in seiner Forderung nach einem Einwanderungsgesetz. „Diejenigen, die hier sind, die hier eine Ausbildung machen, müssen auch hier arbeiten können."

MEHR ZUM THEMA AUF SEITE 4 >>

GRUSSWORT // VIDEOBOTSCHAFT

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Laschet, lieber Herr Grünewald, liebe Frau Wiemann, verehrte Gäste des diesjährigen Martinsmahls.

So gerne wäre ich heute als Schirmherrin des Martinsmahls persönlich bei Ihnen gewesen. Leider aber tagt die Datenethikkommission der Bundesregierung heute und morgen in Berlin. Sie ist kürzlich eingerichtet worden und als eine der beiden Co-Sprecherinnen bin ich dort in der Pflicht. Dafür bitte ich Sie herzlich um Ihr Verständnis. Natürlich möchte ich Ihnen aber gerne zeigen, wo Ihr Geld, die großzügige Spende des letzten Jahres, hingegangen ist. Der Sozialdienst katholischer Frauen hat ein Projekt aufgesetzt, das Menschen in großer Not zugutekommt. Davon möchte ich Ihnen jetzt erzählen.

Der Sozialdienst katholischer Frauen in Köln ist ein Verband mit 45 ambulanten und stationären Einrichtungen und Diensten mit 450 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie 260 Ehrenamtlichen. In Köln steigt die Zahl der wohnungslosen Menschen. Da jede Kommune die Pflicht hat, Obdachlosigkeit, wo immer es geht, zu verhindern und wohnungslos gewordenen Menschen Obdach zu geben, baut der Sozialdienst katholischer Frauen in Köln in der Schmiedegasse eine sogenannte ordnungsbehördliche Unterkunft für 24 wohnungslose Frauen. Sollten sie ein Tier haben, wird auch dieses aufgenommen.

Mit dem Bau konnte aufgrund der Verzögerungen im Genehmigungsverfahren erst im Herbst 2017 begonnen werden, zu einem Zeitpunkt, als eigentlich schon der Innenausbau hätte abgeschlossen sein sollen. Für Vertreterinnen und Vertreter der Bauwirtschaft sind verzögerte Baugenehmigungsverfahren mit der überaus gründlichen behördlichen Abwägung der verschiedenen Anforderungen an Barrierefreiheit, bzw. an behindertengerechtes Bauen oder der Stellplatzverordnung Nordrhein-Westfalen ja keine unbekannten Größen. Die Bilder in der Präsentation zeigen den Baufortschritt der Unterkunft in der Schmiedegasse, vom Ausheben der Baugrube bis zur Fertigstellung des Rohbaus. Nach Beginn der Bauarbeiten ist der Baufortschritt nun im Plan. Nachbarn und Anwohner wurden informiert und die Vorbereitungen für den Innenausbau getroffen. Es entstehen 24 kleine Einzelappartements.

Was die Bilder nicht erzählen, sind die Geschichten der Frauen, die in der Schmiedegasse wohnen werden, in dem Haus, das immer noch den Arbeitstitel „Frauenhotel" trägt. Einziehen werden Frauen wie Irma, die sich als Rentnerin ihre alte Wohnung nach einer Sanierung des Hauses und der damit einhergehenden Mietsteigerung nicht mehr leisten konnte. Aber auch keine andere preiswerte Wohnung in Köln fand. Oder wie Laura, die wie sie selbst sagt, „vor Liebe blind", beim Freund eingezogen ist, ohne sich in den Mietvertrag eintragen zu lassen. Als die Liebe endete, stand sie auf der Straße. Oder wie Magda, die lange auf der Straße gelebt und nun im Alter den Absprung geschafft hat. Aber, als Hartz IV-Empfängerin, mit ihrer Vergangenheit, keine Wohnung finden kann. Wie Emilia, die berufstätig ist, aber zu wenig verdient, um in Köln eine Wohnung zu finden und deshalb monatelang in einer sogenannten Einfachunterkunft in einem Zimmer mit vier anderen Frauen gelebt hat. Türe an Türe mit fremden Männern, mit denen sie sich auch das Bad teilen musste.

Alle diese Frauen könnten in eine Wohnung ziehen, wenn es in Köln und der Umgebung Wohnungen für sie gäbe. Kleine, preiswerte Appartements, die man sich mit einem geringen Einkommen oder einer durchschnittlichen Frauenrente nach einem Leben voller Arbeit leisten könnte. Für die Frauen, die in das Frauenhotel einziehen, gibt es im Keller jeweils einen Raum, in dem sie die Reste ihres alten Lebens unterbringen können. Der SfK begleitet die Frauen darüber hinaus im Rahmen seiner Sozialarbeit, damit sie ein neues Leben aufbauen können. Auch Frauen und Männer in Not haben ein Anrecht auf ein menschenwürdiges Leben und eine menschenwürdige Unterkunft. Deswegen habe ich mich dazu entschieden, die im vergangenen Jahr anlässlich des Martinsmahls von Ihnen gespendete Summe der Innenausstattung der Wohnräume der Frauen und der Gemeinschaftsräume zu widmen. Jedes Zimmer wird mit einem Bett, einem Schrank, Tisch und Stühlen ausgestattet. Die Küchen stehen allen Frauen zur Verfügung. Hier können sie gemeinsam kochen und sich selbst verpflegen. Ein großer Tisch lädt dazu ein, gemeinsam zu essen und Zeit miteinander zu verbringen. Emilia, die bereits in einer Unterkunft des SkF lebt, sagt: „Ich bin froh, wieder alleine in einem Zimmer zu leben, die Türe hinter mir zumachen zu können, aber gleichzeitig andere Frauen treffen, wenn ich nicht allein sein will. Und, es herrscht Ruhe und Sicherheit."

Ich danke Ihnen wirklich von ganzem Herzen dafür, dass Sie mit Ihrer Spende zu dieser Ruhe und Sicherheit beitragen. Und nun wünsche ich Ihnen allen einen anregenden und schönen Abend.

Prof. Dr. Christiane Woopen
Vorsitzende des Europäischen Ethikrates, Schirmherrin des Freundschaftsmahl St. Martin 2018

> Bei den Genehmigungsverfahren wollen wir mit zu den schnellsten Ländern in Deutschland gehören.

BÜROKRATIEABBAU.
Beim Bürokratieabbau sei die Landesregierung auf einem guten Weg: „Wir haben inzwischen 39 Regeln in den sogenannten Entfesselungspaketen verändert, manche ganz abgeschafft“, berichtete Ministerpräsident Armin Laschet vom bisherigen Erfolg und nannte zwei Beispiele aus dem Bereich der chemischen Industrie und des Bäckerhandwerks. Auch müssten die Genehmigungsverfahren schneller und vereinfacht werden, ohne Verlust unserer hohen Qualitätsstandards.

VERBESSERUNG DER INFRASTRUKTUR.
Für die nächsten Jahre stünden im Bundesverkehrswegeplan 100 Projekte mit mehr als 20 Milliarden Euro zur Verfügung. Diese müssten in eine Priorisierung gebracht werden. „Daran arbeiten der Verkehrsminister und sein Staatssekretär“, führte Armin Laschet zur Verbesserung der Infrastruktur aus. Das Verkehrsministerium habe 50 zusätzliche Stellen für Ingenieure und Techniker bei Straßen.NRW und 13 zuständige Stellen bei den Bezirksregierungen eingerichtet, damit „wir bei den Genehmigungsverfahren mit zu den schnellsten Ländern in Deutschland gehören“. Im Koalitionsvertrag waren verabredet: 12 Planfeststellungsverfahren pro Jahr, zum Ende dieses Jahres seien es 18 geworden, beglückwünschte der Ministerpräsident unter großem Applaus der Gäste den anwesenden Verkehrsminister Hendrik Wüst. „Das ist eine große Leistung!“

Mit Blick auf die Kandidatur um den CDU-Parteivorsitz sagte Ministerpräsident Armin Laschet zum Schluss seinen Festvortrages: „Sie können nicht Tag und Nacht in der großen Koalition schwierige Verhandlungsergebnisse erzielen, zum Gesicht der großen Koalition werden und dann noch die Koalition, die wir hier in Nordrhein-Westfalen haben, fortführen. Und deshalb habe ich mich entschieden, in unserer gut funktionierenden Koalition in NRW weiterzuarbeiten und nicht nach Berlin zu gehen.“

SCHLUSSWORT VON PROF. BEATE WIEMANN.
Prof. Beate Wiemann bedankte sich bei Ministerpräsident Armin Laschet für seine Festrede, die sie als „fulminant und zum Teil auch sehr launig“ bezeichnete, und für seine anerkennenden Worte über die Branche. Den Verzicht Laschets auf die Kandidatur für den CDU-Vorsitz kommentierte die Hauptgeschäftsführerin so: „In diesen stürmischen politischen Zeiten finde ich es sehr beruhigend, dass Sie als Ministerpräsident des größten Bundeslandes einen so starken und ausgleichenden Einfluss in Berlin ausüben und dass Sie sich weiterhin zu 100 Prozent für unser so bedeutsames und schönes Bundesland einsetzen werden. Seien Sie gewiss: Wir, die Bauwirtschaft, möchten diese Dynamik in Nordrhein-Westfalen und auch in ganz Deutschland unterstützen. Insofern stehen wir an Ihrer Seite.“

Fotografie – Martin Leclaire und Mirko Scheibeck

Das neue Führungs-Duo des Bautechnischen Ausschusses, Thomas Fiedler (rechts) und Karl-Jürgen Athens (links), dankten Hans-Ulrich Schlesinger für seinen ehrenamtlichen Einsatz.

WAHLEN

Neues Führungs-Duo für den Bautechnischen Ausschuss

Düsseldorf. Dipl.-Ing. Dipl.-Wirtsch.-Ing. Thomas Fiedler, Bereichsleiter Mitte der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Düsseldorf, wurde am 22. November 2018 von den Mitgliedern des Bautechnischen Ausschusses im Bauindustrieverband NRW einstimmig zum neuen Vorsitzenden gewählt. Thomas Fiedler tritt die Nachfolge von Hans-Ulrich Schlesinger an, der diesen wichtigen Ausschuss zuvor 16 Jahre lang überaus erfolgreich leitete.

Als Vorsitzender des Bautechnischen Ausschusses wird Thomas Fiedler gleichzeitig Mitglied im Vorstand des größten bauindustriellen Landesverbandes und vertritt die Interessen der nordrhein-westfälischen Bauunternehmen auf Bundesebene im Technischen Ausschuss beim Hauptverband der Deutschen Bauindustrie.

Zum stellvertretenden Vorsitzenden wählten die Ausschussmitglieder Dipl.-Ing. Karl-Jürgen Athens, Niederlassungsleiter Ing.- und Kraftwerksbau und Prokurist der GWI Bauunternehmung AG, Düsseldorf.

ABTEILUNG BAUTECHNIK MIT NEUER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Marc Wählen verstärkt das Team

Düsseldorf. Seit dem 1. Oktober 2018 ist Diplom-Ingenieur Marc Wählen Geschäftsführer der Abteilung Bautechnik des Bauindustrieverbandes NRW. Er folgt damit Slobodan Bozinovski, der sich nach fünf Jahren neuen beruflichen Herausforderungen widmet.

Marc Wählen studierte an der RWTH Aachen Bauingenieurwesen mit den Schwerpunkten Baubetrieb und Wirtschaftslehre im Baubetrieb sowie Straßenwesen. Für einen großen Straßen- und Tiefbau-Konzern war er als Bauleiter, Oberbauleiter und Zweigniederlassungsleiter in verschiedenen Regionen in Deutschland tätig. Als Gesellschafter-Geschäftsführer führte Marc Wählen eine mittelständische Bauunternehmung für Kanal- und Straßenbau im Saarland, bevor er 2012 die Geschäftsführung einer mittelständischen Tief- und Versorgungsleitungsbau-Firma im Rheinland übernahm. Wählen ist ausgebildeter Sachverständiger im Bauwesen und Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Koordinator. In den Prüfungsausschüssen für die baugewerbliche Stufenausbildung brachte der Diplom-Ingenieur sein Fachwissen viele Jahre ehrenamtlich ein.

Aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen in verantwortlichen Positionen in Unternehmen verschiedener Größenordnungen und Tätigkeitsbereiche der Bauwirtschaft, in der kaufmännischen und technischen Bearbeitung baubetrieblicher Aufgabenstellungen, kennt der neue Geschäftsführer Bautechnik das operative Geschäft aus dem Effeff.

Neben der Abteilung Bautechnik führt Marc Wählen auch die Geschäfte im Bautechnischen Ausschuss des Bauindustrieverbandes, in den Landesfachabteilungen Eisenbahnoberbau, Gussasphalt und Bauwerksabdichtung, Leitungsbau, Schlüsselfertiges Bauen und Straßenbau sowie im Fachausschuss Konstruktiver Ingenieurbau.

Foto: © Wählen

REGIONAL // WAHLEN IM VERBANDSBEZIRK BONN

Hans-Bert Mohr bleibt Vorsitzender

Bonn. Im Verbandsbezirk Bonn des Bauindustrieverbandes NRW standen turnusmäßig Neuwahlen an. Während der Mitgliederversammlung am 18. September 2018 im Rheinhotel Dreesen in Bad Godesberg sprachen die Bonner Bauunternehmer allen amtierenden ehrenamtlichen Vertretern erneut einstimmig das Vertrauen aus.

Als Vorsitzender des Verbandsbezirks vertritt Hans-Bert Mohr die Interessen der Bonner Bauindustrie gegenüber Politik, Verwaltung und Auftraggeberschaft.

Hans-Bert Mohr, Geschäftsführer der Peter Hausmann & Co. Bauunternehmung GmbH, Bornheim, bleibt Vorsitzender des Verbandsbezirks Bonn und zugleich qua Amt Mitglied im Beirat des Bauindustrieverbandes NRW. Sein Stellvertreter im Amt ist weiterhin Jens Meißner, Geschäftsführer der Meißner Hoch- und Tiefbau GmbH, Troisdorf. Außerdem vertritt Jens Meißner den Verbandsbezirk im Sozialpolitischen Ausschuss des Bauindustrieverbandes.

ZUR FÜHRUNGSRIEGE DER BONNER BAUINDUSTRIE GEHÖREN FERNER

Armin Müller (Strabag AG, Bereich Bonn) und Matthias Rütten (Ed. Züblin AG, Bereich Bonn) als Delegierte für den Wirtschaftspolitischen Ausschuss; Ulrich Müntefering (Ed. Züblin AG, Bereich Bonn) und Philipp Schmuck (Zechbau GmbH, Niederlassung Bonn) vertreten die Interessen der Bonner Bauunternehmen im Bautechnischen Ausschuss.

WIRTSCHAFTSPOLITISCHER AUSSCHUSS TAGTE IN DÜSSELDORF

Baudezernentin Cornelia Zuschke diskutiert mit Bauunternehmern

Düsseldorf. Der Industrieclub in Düsseldorf war am 16. Oktober 2018 Treffpunkt des Wirtschaftspolitischen Ausschusses des Bauindustrieverbandes NRW. Auf Einladung des Vorsitzenden, Klaus Pacher, war die Beigeordnete Cornelia Zuschke vom Dezernat für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen der Stadt Düsseldorf gekommen und stellte sich einer Diskussion mit den zahlreich erschienenen Mitgliedern des Ausschusses.

Die von der Baudezernentin Claudia Zuschke (Mitte) vorgestellte Strategie, die Landeshauptstadt als attraktiven Auftraggeber zu präsentieren und interessante Pilotprojekte zu realisieren, stieß beim Ausschussvorsitzenden Klaus Pacher (3.v.l.) und den Mitgliedern des Wirtschaftspolitischen Ausschusses auf offene Ohren.

Cornelia Zuschke erläuterte die in ihrem Fachbereich Tiefbau bei der Landeshauptstadt Düsseldorf angedachte Strategie, wie die vielen anstehenden Projekte möglichst kurzfristig mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen abgearbeitet werden könnten. Aus Sicht der Auftraggeber führe die momentan große Menge an Ausschreibungen auf dem Markt in Verbindung mit der zur Zeit hohen Auslastung der Firmen zu der Tendenz, dass sich immer weniger Auftragnehmer an Ausschreibungen beteiligten. Die Stadt Düsseldorf, berichtet die Beigeordnete, verfolge die Strategie, sich als Auftraggeber für potentielle Dienstleister attraktiver aufzustellen. „Um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir die ausführenden Firmen bereits in einem frühen Stadium der Projektphase mit einbeziehen." Außerdem werde angedacht, so Zuschke weiter, Pilotprojekte auf den Markt zu bringen, anhand derer moderne Vergabestrategien getestet werden sollen. Außerdem strebe die Stadt Düsseldorf an, in Zukunft im Vorfeld einer Ausschreibung zeitnähere Budgetierungen für die Realisierung von Bauprojekten vorzunehmen, um die aktuellen Marktpreise widerspiegeln zu können. Viele Projekte würden zwar relativ früh angestoßen und budgetiert, bis zur Ausführung vergingen aber meist etliche Jahre. Das führe regelmäßig zu erheblichen Kostensteigerungen aufgrund der zwischen Planung und Ausführung liegenden Preisentwicklungen. Dies wiederum erzeuge ein negatives Bild bei Politik und Öffentlichkeit, insbesondere wenn Ausschreibungen aus diesem Grund aufgehoben werden müssen.

Klaus Pacher begrüßte im Namen der Bauunternehmen ausdrücklich diese Strategie: „Wir wünschen uns für die Zukunft mehr gegenseitiges Vertrauen. Nur durch eine noch engere Zusammenarbeit sind die Herausforderungen, vor denen sowohl die ausschreibenden Stellen als auch die Bauunternehmungen momentan stehen, zu beherrschen." Der Ausschussvorsitzende wünsche sich einen konstruktiven Dialog mit den Auftraggebern über vernünftige, für die zukünftige Abwicklung von Projekten geeignete, Ausschreibungs- und Vertragsmethoden.

info // HINTERGRÜNDE

Der Wirtschafspolitische Ausschuss des Bauindustrieverbandes NRW diskutiert u.a. die Beziehungen zwischen Baubranche und Dritten, wie Auftraggebern und Nachunternehmern. Zu bundes- und landespolitischen Themen bilden die Mitglieder Positionen. Der Ausschuss ist Impulsgeber für den Vorstand und befasst sich mit aktuellen strategischen wirtschaftspolitischen Fragen. Die Ausgestaltung fairer Geschäftsbeziehungen steht dabei ebenso im Fokus wie konjunkturelle Fragen und die Wirtschafts-, Bau- und Investitionspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Ausschussvorsitzende wirkt als Vorstandsmitglied an der Interessenvertretung des Verbandes mit.

5. PREISVERLEIHUNG ZUM „BAUUNTERNEHMEN DES JAHRES“

nesseler ist Gesamtsieger

Heckmann siegt bei „GU Tiefbau“

Berlin. Die nesseler grünzig gruppe aus Aachen ist Deutschlands Bauunternehmen des Jahres 2018. Das Unternehmen hat sich in der Endrunde eines bundesweiten Wettbewerbs gegen 22 Finalisten durchgesetzt und erhielt den renommierten Preis als Gesamtsieger. In der Kategorie „Große Unternehmen Tiefbau“ stand die Hammer Bauunternehmung Bernhard Heckmann GmbH & Co. KG. auf dem Siegertreppchen. Der Wettbewerb wird einmal jährlich vom Bau-Fachmagazin THIS in Zusammenarbeit mit der TU München ausgelobt. In verschiedenen Kategorien zeichnet die Jury jeweils ein deutsches Unternehmen aus, das Hervorragendes geleistet hat.

Fotos: Bauverlag

Bauunternehmen des Jahres 2018 wurde die nesseler grünzig gruppe: Fritz Schupp, Hubertus Neßeler, Andreas Klinkenberg, Karl Arnolds, Andrea Arnolds, Christiane Schlesinger, Andrea Henshen und Joachim Neßeler (v.l.) freuen sich mit Karl-Heinz Müller, Geschäftsführer Bauverlag (rechts), über den Gesamtsieg.

> „Jeder Einzelne aus der Heckmann-Familie, bis hin zu unseren Azubis, hat zu diesem Erfolg beigetragen.

Bei der feierlichen Preisverleihung am 27. September 2018 im Berliner Spreespeicher begründete der Geschäftsführer des Bauverlags, Karl-Heinz Müller, die Auszeichnung mit der innerbetrieblich herausragenden Organisation sowie der klaren strategischen Ausrichtung der nesseler grünzig gruppe. Speziell das Thema Digitalisierung habe einen besonders hohen Stellenwert in der Firmenstrategie. Mit einer starken Abteilung für Forschung und Entwicklung sei nesseler gut für die Zukunft aufgestellt. Auch bei einem anderen wichtigen Thema des Wettbewerbs konnte die Aachener Firmengruppe punkten: Personalentwicklung und Personalführung wurden als besonders überzeugend hervorgehoben.

„Die Stärken bei der Bauunternehmung Heckmann liegen in der Kundenorientierung, Planung und strategischen Ausrichtung“, lobte Karl-Heinz Müller das Unternehmen während der Preisverleihung. In seiner Dankesrede hob Martin Karnein, geschäftsführender Gesellschafter der Heckmann Unternehmensgruppe, hervor, dass dieser Preis eine Auszeichnung für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sei: „Jeder Einzelne aus der Heckmann-Familie, bis hin zu unseren Auszubildenden, hat zu diesem Erfolg beigetragen.“

Auch Karl Arnolds, Vorsitzender der Geschäftsführung planen-bauen-betreiben in der nesseler grünzig gruppe, bedankte sich in seiner Ansprache bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens. „Ihnen gehört der Preis, denn Sie sind es, die unsere Werte leben, Entwicklungen nach vorne bringen und unser Unternehmen erfolgreich machen – sowohl nach innen, im Umgang miteinander, als auch nach außen.“

info // HINTERGRÜNDE

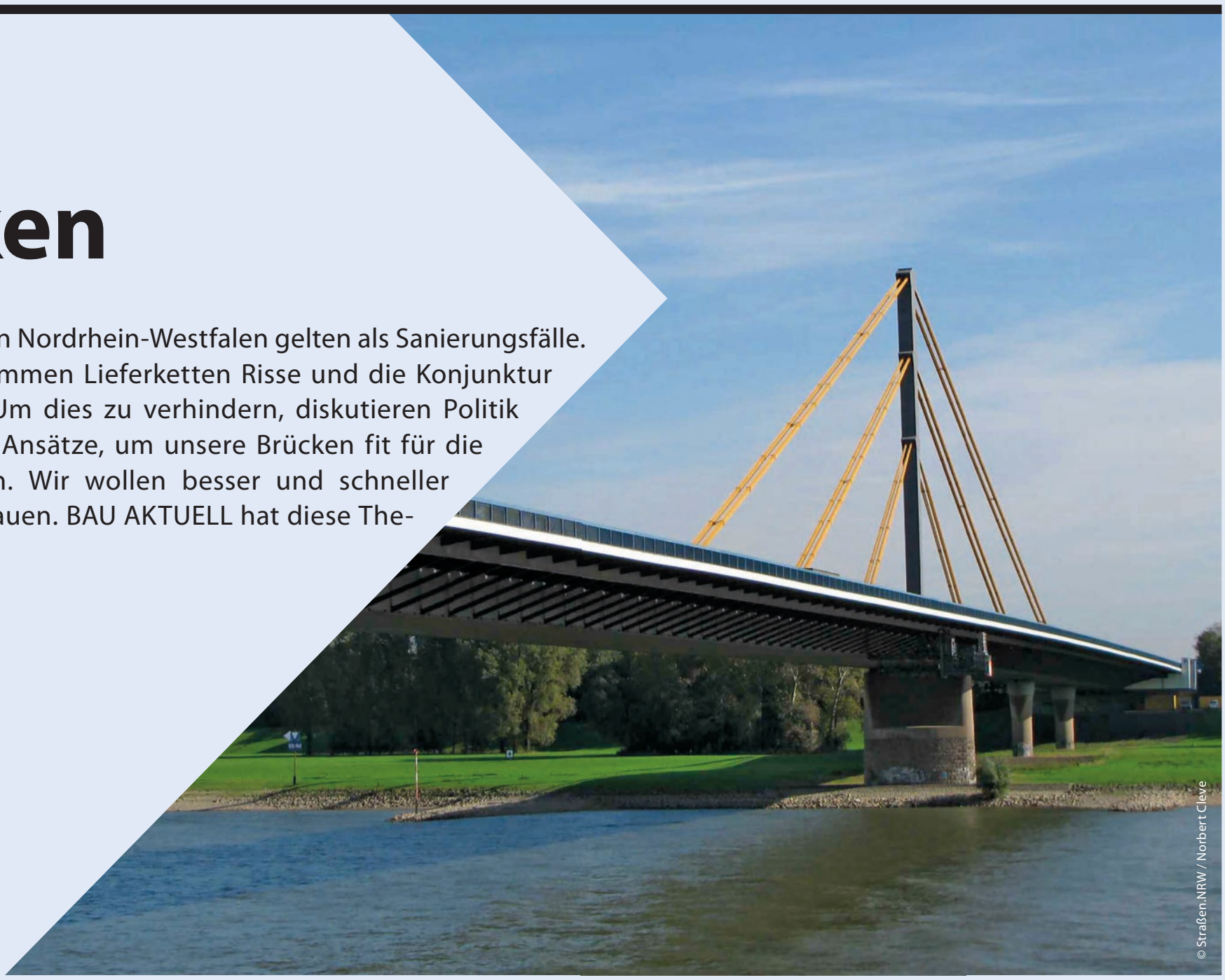
Der Wettbewerb „Bauunternehmen des Jahres“ wurde bereits zum fünften Mal ausgerichtet. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit der deutschen Bauindustrie aufzuzeigen und herausragende Bauunternehmen und deren Qualität und Kompetenz öffentlich zu machen. Dabei werden die Erfolgsfaktoren und die Innovation in strategischen und operativen Bereichen des Unternehmens bewertet und ausgezeichnet.

Fotos: Bauverlag

Martin Karnein (2.v.r.) nahm mit Mitgliedern der Heckmann-Baufamilie den begehrten Preis „Bauunternehmen des Jahres in der Kategorie Große Unternehmen Tiefbau“ mit Stolz entgegen.

Brücken

Zahlreiche Brücken in Nordrhein-Westfalen gelten als Sanierungsfälle. Fallen sie aus, bekommen Lieferketten Risse und die Konjunktur gerät ins Wanken. Um dies zu verhindern, diskutieren Politik und Industrie neue Ansätze, um unsere Brücken fit für die Zukunft zu machen. Wir wollen besser und schneller sanieren und neu bauen. BAU AKTUELL hat diese Thematik „IM FOKUS“.



© Straßen.NRW / Norbert Cleve

Bis 2030

Steigerung des Güterverkehrs

39 %
auf der Straße

43 %
auf der Schiene

19 %
prognostiziertes Wachstum des Personenverkehrs bei der Bahn.

10 %
Verkehrssteigerung beim PKW zu erwarten.

Was in vorgeschichtlicher Zeit mit umgeworfenen Baumstämmen zur Überquerung nicht oder nur schwerlich zu passierender Bereiche begann, ist für die Menschheit heute zu einem weitreichenden Prinzip geworden. „Brücken bauen“ heißt verbinden!

Wer in festgefahrenen Verhandlungen auf sein Gegenüber zugeht, baut ihm eine Brücke. Wer die weitere Nutzung von Kern- und Kohlenergie preist, spricht von „Brückentechnologien“. Der kleine Teppich über eine Naht und das zahnmedizinische Bauteil, kurz nennt man auch sie „Brücken“. Alle Brücken eint: Sie verbinden – Regionen, Nationen, immer Menschen. Was uns verbindet, sollte man pflegen. Denn gibt eine Brücke nach, endet dies zumeist verheerend. Als der Ponte Morandi in Genua am 14. August 2018 der „Geduldsfaden“ riss, waren nicht weniger als 43 Tote zu beklagen. Dabei verlassen sich die Menschen auf ihre Brücken, gehen jedoch nur selten entsprechend mit ihnen um, belasten diese über Gebühr und ignorieren zu oft physikalische Gesetze.

Die Rheinbrücke bei Leverkusen steht mit ihrer Hilflosigkeit, den tagtäglichen Verkehr noch adäquat zu tragen, heute als Symbol für die gescheiterte Verkehrsinfrastrukturpolitik der letzten 30 Jahre. Der „Aufbau Ost“ als Reaktion auf die Wiedervereinigung, die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Frühverrentung und der „PISA“-Schock haben viel Geld gekostet und die Investitionen in die Verkehrswege auf ein Minimum gedrückt. Die Brücken fahren seitdem auf Verschleiß – und LKWs in der Folge gar nicht mehr, jedenfalls nicht bei Leverkusen über den Rhein.

Und trotzdem haben kilometerlange Staus, verpasste Termine, erhöhte CO_2-Emissionen und blanke Nerven doch etwas Gutes inne, gilt die Leverkusener Brücke doch heute als „Blaupause“ für eine neue, entschiedene Sanierungs- und Erneuerungspolitik in Bund und Ländern.

Doch nach wie vor geht es Nordrhein-Westfalens Brücken schlecht. Schließlich ist die Leverkusener Brücke nicht die einzige Rheinquerung, die unter der heutigen Belastung ächzt. Ihre nahezu baugleiche „Schwester“, die A40-Brücke Duisburg-Neuenkamp, wartet ebenso sehnlich auf einen Ersatzneubau. Für ehemals 30.000 Fahrzeuge pro Tag geplant, trägt sie heute rund 100.000 Fahrzeuge – tagein, tagaus. Das LKW-Standardgewicht stieg seit Inbetriebnahme der Brücke von 24 Tonnen auf heute 40 oder gar 44 Tonnen im kombinierten Verkehr. Die zahlreichen Schwerlasttransporte sind noch nicht mit eingerechnet. In Leverkusen zeigt sich ein ähnliches Bild: Eröffnet in Zeiten von VW Käfer und B-Kadett, quälen sich heute 120.000 anstatt der prognostizierten 40.000 Fahrzeuge in Richtung Kölner Westen über den Rhein.

Die in den letzten Jahren anhaltend gute wirtschaftliche Entwicklung, die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort, die in Deutschland perfektionierte Spezialisierung und in der Folge die Arbeitsteilung der einzelnen Produktionsbereiche führten unweigerlich zu mehr Verkehr auf der Straße und der Schiene. Ausgehend von der Verkehrsbelastung im Jahr 2010 erwartete das Bundesverkehrsministerium bereits vor fünf Jahren eine Steigerung des Güterverkehrs bis 2030 auf der Straße um 39 Prozent und auf der Schiene um 43 Prozent. Der Personenverkehr werde laut Prognose im gleichen Zeitraum um weitere 19 Prozent bei der Bahn und um zehn Prozent beim PKW wachsen. Wirft man vor diesem Hintergrund ein Schlaglicht auf die Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen, wird einem das Ausmaß der Unterlassung in der Vergangenheit bewusst. Rund 2.300 Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen sind älter als 80 Jahre. Das Durchschnittsalter aller Eisenbahnbrücken liegt in NRW bei nur wenig beruhigenderen 67 Jahren. Allein 248 Brücken werden als dringend sanierungsbedürftig eingestuft.

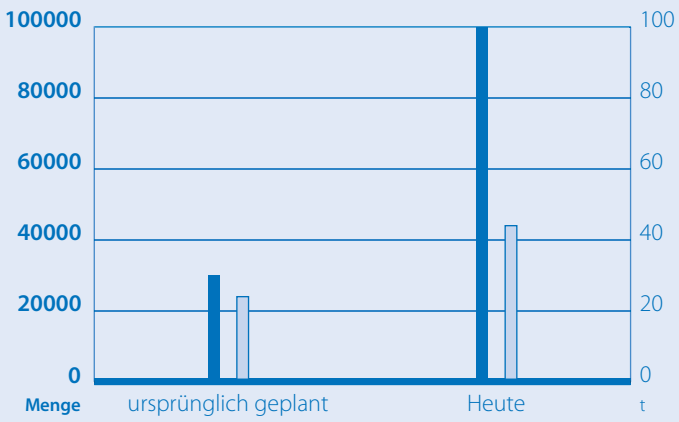
> „Alle Brücken eint: Sie verbinden – Regionen, Nationen, immer Menschen.

Die von Spezialisten des Landesbetriebes Straßen.NRW gemäß DIN 1076 durchgeführten Brückenuntersuchungen haben dabei einen immensen Sanierungs- und Ersatzneubaubedarf zu Tage gefördert. Zurückzuführen ist dieser sowohl auf die in der Planung nicht berücksichtigten gestiegenen Verkehrsbelastungen als auch auf die in den 1960er und 1970er Jahren vor allem verwendete Spannbetonbauweise. Mit dem Entwicklungs- und Kenntnisstand von heute wären die schlanken Bauteilabmessungen, die geringen Betondeckungen und die oftmals unzureichende Betonstahlbewehrung großzügiger bemessen worden. Zudem waren Rohstoffe und Ma-

INSBESONDERE MITTELSTÄNDISCHE UNTERNEHMEN KÖNNEN BEI DEN KOMMUNEN IN DEN NÄCHSTEN JAHREN AUF EINE STEIGENDE UND NACHHALTIGE NACHFRAGE HOFFEN.

A40-Brücke Duisburg-Neuenkamp

Entwicklung der Verkehrsbelastung seit Inbetriebnahme



■ Anzahl Fahrzeuge
□ Standard-LKW-Gewicht in Tonnen

Rund 2.300

Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen sind **älter als 80 Jahre.**

ALLEN NEUEN BRÜCKEN IM LAND IST GEMEIN, DASS IHRE PLANUNGEN MIT DEUTLICH REALISTISCHEN VERKEHRSMENGEN-PROGNOSEN UNTERLEGT SIND ALS DIES NOCH IN DEN 1960er–1980er JAHREN DER FALL WAR

terialien in den 1960er und 1970er Jahren nur deutlich kostenintensiver zu besorgen als heute. Folglich sahen sich Planung und Bauausführung mit der Anforderung konfrontiert, Brücken bewusst „schlank" zu planen. Genau dieser herausgeplante Sicherheitspuffer fehlt uns angesichts gestiegener Belastungen heute.

Das Bundesverkehrsministerium hat als Reaktion auf diese Befunde bereits im Jahr 2015 ein gesondertes Brückensanierungsprogramm aufgelegt. Innerhalb des Etats wurden Investitionen in die Brückensanierung seit 2015 gesondert ausgewiesen und mit rund 360 Millionen Euro ausgestattet. Diese Summe wurde über die Jahre massiv angehoben. So stehen 2018 rund 740, 2019 rund 760 und 2020 rund 780 Millionen Euro zur Verfügung. Von diesen für 2019 geplanten 760 Millionen Euro geht rund ein Drittel allein nach Nordrhein-Westfalen. Dies ist auch dringend notwendig, schließlich kommen die einzelnen Projekte nach langwierigen Plan- und Genehmigungsverfahren nunmehr zunehmend in die konkrete Umsetzung.

A1-RHEINBRÜCKE LEVERKUSEN

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 10. November 2016 und Entscheid vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zu dessen Rechtmäßigkeit vom 11. Oktober 2017 konnten die Baumaßnahmen rund um die Leverkusener Rheinbrücke endlich beginnen. Eingebettet in das aus drei Bauabschnitten bestehende Konzept „A-bei-Lev" ist der Ersatzneubau der Rheinbrücke ein Aspekt neben umfangreichen Um- und Ausbaumaßnahmen auf der A1 und der A3 rund um das Kreuz Leverkusen. Aufgrund des immensen Verkehrsaufkommens über den Rhein bedient sich Straßen.NRW heute vermehrt eines Planungskonzeptes, welches sowohl den Ersatzneubau der Brücke als auch parallel die Aufrechterhaltung des Verkehrs ermöglicht. Durch die „Teilung" der neuen Brücke in zwei Teilbauwerke wird die erste „Brückenhälfte" bis 2020 erstellt und nimmt fortan den gesamten Verkehr in beide Fahrtrichtungen auf. In der Folge wird die bestehende Rheinbrücke schrittweise abgebrochen und von 2020 bis 2023 durch das zweite Teilbauwerk ersetzt. Nach Fertigstellung fließt der Verkehr pro Fahrtrichtung über je ein Teilbauwerk.

A40-BRÜCKE DUISBURG-NEUENKAMP

Die 1970 und damit fünf Jahre später fertig gestellte Duisburger Rheinquerung gilt als „Schwesterbrücke" des Leverkusener Bauwerkes und teilt sich mit diesem sowohl die Probleme als auch das Ersatzneubaukonzept. Ursprünglich mit insgesamt vier Fahrsteifen und zwei Standspuren geplant, wurde die jetzige Brücke angesichts der rasant steigenden Verkehre in den 1980er um jeweils eine Fahrspur durch Aufgabe des Standstreifens „erweitert". Dass damit der insgesamt schwächste Bereich der Brücke, nämlich die außen gelegenen ehemaligen Standspuren, fortan als erste Fahrspur der höchsten Belastung durch den LKW-Verkehr ausgesetzt waren, führte unweigerlich zur Überlastung der Brücke. Ersetzt werden soll das Bauwerk in Neuenkamp ebenfalls durch zwei Teilbauwerke, deren Zeitplan analog zur Leverkusener Brücke um jeweils drei Jahre versetzt vorgesehen ist. Somit sollte der Bau des ersten Bauwerkes von 2020 bis 2023 und der zweiten Hälfte von 2023 bis 2026 stattfinden. Erfreulicherweise konnte das NRW-Verkehrsministerium jedoch vor kurzem vermelden, dass das Planfeststellungsverfahren und dessen Prüfung durch die Bezirksregierung in diesem Fall nicht zwei bis drei, sondern gerade einmal ein Jahr in Anspruch nehmen werde. Mit Planfeststellungsbeschluss im Dezember 2018 wird die Bezirksregierung Düsseldorf ihre Prüfung noch einmal einige Monate früher abschließen können als zuletzt erwartet. Ersetzt werden wird die A40-Brücke durch die längste Schrägseilbrücke Deutschlands.

A45 – SAUERLANDLINIE

Als hochindustrialisierte Region und Heimat für zahlreiche mittelständische Weltmarktführer ist die Region Südwestfalen zwischen den einwohnerstarken Gebieten Rhein-Ruhr und Rhein-Main heute mehr denn je auf eine funktionstüchtige und verlässliche Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Die Verkehrsbelastung hat sich seit Eröffnung der A45 von prognostizierten 30.000 auf 70.000 Fahrzeuge mehr als verdoppelt. Die Besonderheit der Region liegt jedoch in ihrer landwirtschaftlichen Gestaltung und ihrer Topografie. Bund und Land betreiben deshalb einen immensen Aufwand, um die sogenannte „Sauerlandlinie", also die A45 zu ertüchtigen und auszubauen. Dabei einmal mehr im Fokus: Die Brücken. Insgesamt 38 Groß- und Talbrücken werden in den kommenden Jahren ersetzt. Und nicht nur das: Zusätzlich erhält die A45 fast durchgehend sechs Spuren. Neben der gestiegenen Verkehrsbelastung ist dies der Hauptgrund für den notwendig werdenden Ersatzneubau aller Brücken. Rund 2,7 Milliarden Euro werden dafür aktuell veranschlagt, denn die A45 weist wie kaum eine andere deutsche Autobahn auf vergleichsweise kurzen Strecken derart große Höhenunterschiede auf. Hinzu kommen die zahlreichen Täler, die mit der A45 „überbrückt" werden müssen. Die Gesamtbauzeit wird bis ins Jahr 2032 reichen.

Mit einem ersten Teilbauwerk als Ersatz für die bestehende Lennetalbrücke ist der Anfang bereits gemacht. Neben dieser seit 2013 im Bau befindlichen neuen Brücke laufen aktuell Arbeiten am ersten Teilbauwerk der in Zukunft knapp 486 Meter langen und auf sechs Fahrspuren ausgelegten Talbrücke Rinsdorf. Die 1967 eröffnete Brücke wird durch einen rund 77 Millionen Euro teuren Neubau ersetzt.

© Firmengruppe Max Bögl / Reinhard Mederer

Ebenfalls seit Ende 2017 baut das Land an der Rälsbacher Talbrücke, die – deutlich kürzer – auf rund 175 Metern für gut 15 Millionen Euro neugebaut wird. Für die jeweils ersten Teilbauwerke von Lennetal- und von der Rinsdorfer Brücke ist sogar ein Verschub der fertig errichteten Brücke an ihre endgültige Position notwendig.

Allen neuen Brücken im Land ist gemein, dass ihre Planungen mit deutlich realistischen Verkehrsmengenprognosen unterlegt sind als dies noch in den 1960er-1980er Jahren der Fall war. Die immensen Verkehrssteigerungen, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, sollten damit in Zukunft nicht wieder zu einem rasant fortschreitenden Substanzverzehr führen können. Gemein ist den Ersatzneubauten zudem, dass ihre Plan- und Genehmigungsverfahren ein Vielfaches an Aufwand im Vergleich zu den ursprünglichen Bauten verlangen. Der ehemalige NRW-Verkehrsminister Groschek skizzierte diese vor allem durch Umwelt- und Naturschutzauflagen steigenden Aufwände einmal mit dem Vergleich, nach dem die Planung der Leverkusener Rheinbrücke in den 1960er Jahren keine Hand voll Leitz-Ordner veranschlagt habe, der Neubau jedoch ganze Schrankwände fülle. Dadurch wird deutlich: Der Ersatzneubau von Brücken dauert schlichtweg zu lange – und dies gilt für alle Phasen, die Planung, die Genehmigung und schlussendlich auch die Bauausführung.

Das von der Großen Koalition unter Federführung von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eingebrachte und zwischenzeitlich vom Bundesrat beschlossene „Planungsbeschleunigungsgesetz" stellt aus Sicht der Bauindustrie jedoch nur einen ersten Schritt auf dem Weg zu ernsthafter Beschleunigung dar. Insbesondere bei Ersatzneubauten von Autobahnbrücken und bei der Verkürzung des Rechtsweges werden Potentiale nicht gehoben, sondern liegen weiter brach.

Die Deutsche Bauindustrie wirbt gegenüber Politik und Verwaltung in Bund und Ländern immer wieder für eine vermehrte Nutzung der sogenannten „Plangenehmigung". Dieses im Vergleich zur Planfeststellung deutlich vereinfachte und verkürzte Verfahren kann immer dann zum Einsatz kommen, wenn Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich zugestimmt haben. Ferner ist es notwendig, dass mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt wird und nicht von Gesetzes wegen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vorgesehen ist. An die Stelle der umfangreichen und langwierigen Öffentlichkeitsbeteiligung tritt bei weniger komplexen Projekten die direkte Beteiligung der Betroffenen im unmittelbaren Austausch mit der Plangenehmigungsbehörde. Die Bauindustrie möchte die Handhabung der Plangenehmigung gerne noch weiter ausweiten und hat deshalb vorgeschlagen, zumindest Ersatzneubauten von Straßenbrücken grundsätzlich nicht als Neubau, sondern als Instandsetzung zu definieren und damit die entsprechenden Voraussetzungen für eine Plangenehmigung zu schaffen. Notwendig wird dies, da Ersatzneubauten für Brücken in der Regel nicht exakt an dem Ort errichtet werden, an dem das bisherige Bauwerk steht. Zudem werden Ersatzneubauten nach aktuellen Standards in Bezug auf Bauwerktechnik und Sicherheit errichtet – etwa was die verwendeten Materialen und die Breite von Fahrspuren betrifft. Hinzu kommt oftmals die Erweiterung um zusätzliche Fahrspuren.

Im Rahmen der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit" etabliert und im Rahmen der Ersatzneubauten für die Rheinbrücken Leverkusen und Duisburg-Neuenkamp erfolgreich integriert, befürwortet die Bauindustrie für Brückenersatzneubauten darüber hinaus die Beschränkung der Klagemöglichkeiten auf das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig als erste und einzige Instanz. Damit wäre jahrelangen Klageverfahren durch die verschiedenen Instanzen endlich ein Riegel vorgeschoben. Die Bauindustrie sieht auf europäischer Ebene zudem eine rechtssichere Wiedereinführung der materiellen Präklusion als dringend notwendig an. Wer den Rechtsweg beschreitet, nur um das Bauvorhaben zu verzögern, muss von unanfechtbarem Baurecht ausgebremst werden. So könne man den

NAMENSBEITRAG // erscheint im Namen der Firmengruppe Max Bögl

Segmentbrücken von Max Bögl direkt befahrbar in Rekordzeit

Der partiell schlechte Zustand von Deutschlands Brücken macht es erforderlich, in den nächsten Jahren eine Vielzahl von Ersatzmaßnahmen zu realisieren. Die Analyse der Ausführungsvarianten unter Anwendung von Lebenszyklusbetrachtung ist dabei ein bedeutendes Entscheidungskriterium. Neue Bauweisen mit hohem Vorfertigungsgrad bieten deshalb ein großes Potenzial. Die Firmengruppe Max Bögl bietet mit der „Segmentbrücke Bögl" ein innovatives und neuartiges Baukonzept. Der aus Segmentplatten bestehende Überbau kann ohne Abdichtung und Belag direkt befahren werden. Die angewandte Fertigteilbaumethode verkürzt die Bauzeit vor Ort wesentlich und ermöglicht sogar das Bauen im Winter ohne jegliche Qualitätsverluste. Diese Bauweise ist auch aus der Gesamtkostenbetrachtung eine optimale Alternative zum derzeit praktizierten konventionellen Brückenbau und garantiert eine erhebliche Reduzierung der baubegleitenden Kosten. Vorrangig wird der, bei der konventionellen Bauweise durch die enormen Verkehrsstaus entstehende volkswirtschaftliche Schaden, auf ein Minimum reduziert und der klimarelevante CO_2-Ausstoss erheblich eingeschränkt. Das ist der neue Weg für eine schnelle, qualitative und wirtschaftliche Brückenbauweise.

Missbrauch bei Klagen gegen Infrastrukturvorhaben wirksam einschränken. Die aktuell im Gesetz vorgesehene vorläufige Genehmigung von vorbereitenden Arbeiten und die Beauftragung eines Projektmanagers, der die zuständigen Behörden bei der Durchführung des Anhörungsverfahrens unterstützt, sieht die Bauindustrie hingegen grundsätzlich positiv. Gleiches gilt für die Verpflichtung der Vorhabenträger, alle Planungsunterlagen im Internet zu veröffentlichen und damit von der Praxis wegzukommen, Unterlagen noch mit der Post zu verschicken.

Doch neben der gesetzlichen Grundlage werden die Planungs- und Genehmigungsaufwände auch durch die konkrete Ausschreibe- und Vergabepraxis der öffentlichen Auftraggeber bestimmt. Im Rahmen des Planungshochlaufs der letzten Jahre wurde dabei deutlich: Die dringend notwendigen Großprojekte binden eine Vielzahl an Planungskapazitäten bei Straßen.NRW. In der Folge verringert dies die absolute Anzahl der zum Baurecht geführten kleineren Projekte und beschränkt somit die Nachfrage. Die häufigere Nutzung von Funktionalausschreibungen, den sogenannten „Design-and-Build"-Verfahren, böte dabei gleich mehrere Vorteile. Erstens würde die Belastung der angespannten öffentlichen Planungskapazitäten reduziert, so dass sich diese auf die besonders komplexen Großvorhaben konzentrieren ließen. Zweitens könnte die Bauindustrie im Zuge des Zusammenführens von Planen und Bauen ihr Fach- und Praxiswissen aus der Bauausführung zu einem früheren Zeitpunkt in die Planung mit einbringen und somit Effizienz- und Qualitätsvorteile ermöglichen. Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen artikulieren wir gegenüber NRW-Verkehrsministerium und Straßen.NRW immer wieder den Wunsch, dieses Instrument deutlich auszuweiten.

Doch die Brücken an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sind nicht die einzigen, die vor einem immensen Sanierungsaufwand stehen. Sanierungsbedürftige kommunale Brücken fristen oftmals ein Schattendasein, sind diese doch recht selten Anlass für mediale Berichterstattung. Allerdings ist dabei nicht zu unterschätzen, welchen Belastungen Brücken in kommunaler Trägerschaft durch z.B. marode Autobahnbrücken ausgesetzt werden. Insbesondere die Städte Duisburg und Köln zeigen anschaulich, dass LKWs, die aufgrund ihres Gewichtes nicht mehr über die Autobahnbrücken fahren dürfen, als Ausweichverkehre kommunale Brücken aufsuchen – inklusive der damit verbundenen Belastung von Brücken und der Verkehrssituation in der Stadt allgemein.

Folgt man der Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) zu kommunalen Brücken stellt sich heraus, dass kommunale Brücken zu je rund einem Drittel vor 1960, zwischen 1960 und 1980 sowie nach 1980 gebaut wurden. Ein Großteil der Brücken erreicht somit nunmehr ein Alter von 30 Jahren und mehr. Vor dem Hintergrund steigender verkehrlicher Belastungen ist zu erwarten, dass kurzfristig Instandsetzungskosten überproportional steigen und zum Teil Abgänge zu verzeichnen sein werden. Besorgniserregend ist hierbei, dass die DIN 1076 anders als in Bund und Land in den Kommunen keineswegs flächendeckend als Leitfaden für die Brückenüberprüfung eingeführt wurde. Somit unterliegt die Zustandsanalyse der kommunalen Brücken vielfach dem Zufall, bestenfalls jedoch der Kassenlage der jeweiligen Stadt oder Gemeinde. Insgesamt lässt sich konsternieren, dass große Kommunen aufgrund ihrer vorhandenen eigenständigen Tiefbauämter insgesamt etwas besser über den Zustand ihrer Brücken in Kenntnis sind als kleinere Gemeinden, denen es bis heute schlichtweg an Personal zur regelmäßigen Kontrolle fehlt.

Die Ergebnisse der Difu-Studie zeigen, dass Nordrhein-Westfalen insgesamt einen deutlich höheren Anteil großer Brücken mit Ersatzneubaubedarf aufweist als andere Bundesländer und dabei kleinere Gemeinden tendenziell stärker belastet sind als größere. Absolut gesehen haben größere Städte (50.000 Einwohner und mehr) mehr Brücken, die zudem größer und mit einer höheren Verkehrslast belegt sind. Was große wie kleine Kommunen eint: Die Differenzen zwischen geplanten und getätigten Investitionen wachsen. Allein in Nordrhein-Westfalen stehen 12.000 kommunale Brücken. Laut Difu-Studie ergibt sich ein Gesamtinvestitionsbedarf bis 2030 von rund 2,46 Milliarden Euro und damit ein jährlicher Investitionsbedarf von rund 145 Millionen Euro. Insbesondere mittelständische Unternehmen, die seltener an großen Autobahnbrücken tätig sind, können bei den Kommunen in den nächsten Jahren auf eine steigende und nachhaltige Nachfrage hoffen.

BRÜCKEN IN FERTIGTEIL-BAUWEISE

Wenn es an Geld, Zeit und Planungskapazitäten gleichzeitig mangelt, bedarf es intelligenter und innovativer neuer Ideen. Die Verwendung von Fertigteilen hat im Brückenbau eine lange Tradition. Nachdem bereits seit Jahren tragende Elemente in Fertigteil-Bauweise errichtet werden, geht die Komplett-Fertigteil-Bauweise noch darüber hinaus und ersetzt die lokale, baustellenabhängige Entstehung nahezu vollständig durch die industrielle Produktion der Elemente im Fertigungswerk. Konstruktionsbedingt eignet sich die (Komplett-)Fertigteil-Bauweise vor allem für kleinere Brücken auf, an oder über Kommunalstraßen. Neben hohen Qualitätsstandards der Fertigteile durch die serielle Fertigung im Werk, kommen bei steigender Anzahl Kosteneinsparpotentiale durch Skaleneffekte hinzu. Des Weiteren wird nicht zuletzt durch die Unabhängigkeit von Wetter- und Logistikeinflüssen eine schnellere Errichtung erreicht. In Konsequenz birgt die (Komplett-)Fertigteil-Bauweise volkswirtschaftliche Vorteile für die Kommunen, die u.a. durch reduzierte Verkehrs- und Umweltbelastungen durch kürzere Bau- und Sperrzeiten, weniger Stau und geringere Umleitungsverkehre zustande kommen.

> „Wenn es an Geld, Zeit und Planungskapazitäten gleichzeitig mangelt, bedarf es intelligenter und innovativer neuer Ideen.

Diese neue Bauweise nach Nordrhein-Westfalen zu tragen, hat sich der Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen mit seinen Mitgliedern bereits 2015 auf die Fahnen geschrieben und hiermit Pionier-

MEHR ZUM THEMA AUF SEITE 10 >>

REALISIERTE PROJEKTE

Segmentbrücke OU Mühlhausen SÜ ü. B299	Spannweite ca. 38 m, Breite ca.10 m
Segmentbrücke Greiselbach SÜ ü. B299	Spannweite ca. 32 m, Breite ca.16 m
Segmentbrücke Emmerich SÜ ü. A3 (noch im Bau)	Spannweite ca.39 m, Breite ca. 9 m

SYSTEMBESCHREIBUNG

Der Überbau der Segmentbrücke Bögl gliedert sich in zwei getrennte Tragsysteme. Das Längstragsystem bilden zwei Verbundfertigteilträger (VFT-Träger), bestehend aus luftdicht verschweißten Stahlhohlkästen mit integriertem Betonobergurt. Diese VFT-Träger werden zu einem Rahmensystem in die Widerlagerscheiben einbetoniert. Auf den VFT-Trägern und den Widerlagern werden längsverschiebliche Segmentplatten aufgelagert. Die Betonfertigteilplatten (Quertragsystem) werden in Brückenlängsrichtung mittels austauschbaren Spannlitzen vorgespannt. Dadurch werden die Dichtelemente zwischen den Segmentplatten kontrolliert zusammengedrückt, sodass eine garantiert wasserdichte Fahrbahntafel entsteht. In den werksmäßig hergestellten Betonfertigteilplatten sind die Geh- und Radwegkappen bereits monolithisch integriert.

WIRTSCHAFTLICHE UND TECHNISCHE VORTEILE

- Hoher Qualitätsstandard durch überwiegende Vorfertigung der Brückenelemente im Werk
- Durch Wegfall von Brückenabdichtung und Fahrbahnbelag sind keine witterungsabhängigen Arbeiten auf der Baustelle erforderlich
- Hohe Verkehrssicherheit durch direkt befahrene Betonfahrbahnplatte (langfristig hohe Griffigkeitswerte und helle Fahrbahnoberfläche)
- Entfall von wartungsintensiven Brückenlagern und Übergangskonstruktionen durch integrale Bauweise und somit wesentlich geringerer Unterhaltsaufwand
- Keine Spurrinnen, da der Beton direkt befahren wird; dadurch wesentliche Reduzierung der direkten und indirekten Unterhaltskosten
- Keine Traggerüste bzw. Mittelunterstützungen für die Herstellung des Überbaus erforderlich; somit erheblich geringere Verkehrsbeeinträchtigungen in der Bauphase
- Schnelle und einfache Auswechselbarkeit der Fahrbahntafel/ Segmente im Haveriefall
- Kurze Baustellen-Eingriffe in den Verkehrsfluss durch weitgehende Vorfertigung der Brückenelemente
- Geringerer Unterhaltsaufwand, da Erneuerung der Abdichtung, der Gehwegkappen und des Fahrbahnbelags entfällt
- Enorme Bauzeitreduzierung gegenüber konventionellen Bauweisen
- Geringere Life Cycle Costs (LCC) im Vergleich zu herkömmlichen Brückenbauwerken

„Mit unserer Entwicklung der Segmentbrücke beschreiten wir konsequent den Weg zur Industrialisierung und Digitalisierung im Brückenbau."

Martin Hierl – Leiter Technisches Büro Ingenieurbau
Firmengruppe Max Bögl, **www.max-boegl.de**

arbeit für Nordrhein-Westfalen geleistet. Auf einer maßgeblich vom Bauindustrieverband organisierten Delegationsreise des NRW-Bau- und Verkehrsministeriums rund um Minister Michael Groschek wurde die Fertigteil-Bauweise anhand zweier Bauwerke in den Niederlanden veranschaulicht. Im Zuge der A15 als Verbindung der Stadt Rotterdam mit dem Hafen besichtigte die Delegation neben der Botlek-Brücke auch das Groenedijkviaduct, ein Modellprojekt, das neben seiner geringen Verkehrsbeeinträchtigung vor allem durch kurze Planungs- und Bauzeiten hervorstach.

NEUBAU DER BRÜCKE HAMMACHER STRASSE ÜBER DIE A46 IN HAGEN

Aus den Niederlanden zurückgekehrt, ergriff Minister Michael Groschek die Initiative und startete im Frühjahr einen Ideenwettbewerb für ein Pilotprojekt in Nordrhein-Westfalen. Das Bestandsbauwerk „Hammacher Straße" führte zu einem Hagener Gewerbegebiet über die A46 und stammte aus dem Jahr 1967. Die 2015 erfolgte Nachrechnung des Bauwerkes ergab eine eingeschränkte Tragfähigkeit und eine Reduzierung auf eine Fahrspur. Nach Auftragsvergabe im März und Vorfertigung der Fertigteile im April 2017 konnte die erste „Bausteinbrücke" Nordrhein-Westfalens bereits 100 Tage nach Baustart vor Ort in Betrieb genommen und dem Verkehr übergeben werden.

Die Komplett-Fertigteil-Bauweise hat im Rahmen dieses Pilotprojektes bereits heute bewiesen, dass schnelleres Bauen bei weniger Verkehrsbehinderungen möglich ist. Die A46 musste lediglich für den Abbruch, das Auflegen der Stahlträger und das Auflegen der Kappen gesperrt werden. Im Münsterland werden derzeit zwei weitere Brücken nach Ideen der Drittplatzierten des Ideenwettbewerbs errichtet. Die Projekte an der L518 sehen vor, dass die Fertigteile für den Überbau in einer sogenannten Feldfabrik abseits der Baustelle hergestellt werden. Die Widerlager und die Brückenflügel kommen hingegen aus einem Betonfertigteilwerk zur Baustelle. An der A3 geht Straßen.NRW 2019 noch einen Schritt weiter und legt eine fertige Brücke mitsamt Geländer und Asphalt auf die in innovativer Bauweise hergestellten Widerlager auf. Der Brückenüberbau soll auf einem Parkplatz an der A3 gebaut und anschließend zur nahe gelegenen Brückenbaustelle kurz vor der niederländischen Grenze transportiert werden.

Als Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen sind wir stolz, gemeinsam mit unseren Mitgliedsunternehmen einen entscheidenden Beitrag zur ersten Etablierung der Komplett-Fertigteil-Bauweise und damit zur beschleunigten Infrastruktursanierung in Nordrhein-Westfalen geleistet zu haben.

Brücken verbinden unser Land, sie halten unsere Regionen zusammen und ermöglichen den Austausch von Waren, Kulturen und Eindrücken. Brücken werden Nordrhein-Westfalen noch lange beschäftigen. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst fasste seine Ausführungen zur „Mobilitätspolitik der Landesregierung" auf dem ersten Straßenbautag NRW am 10.12.2018 in Bergisch Gladbach markant zusammen: „Arbeit satt für die Bauwirtschaft und das für lange Zeit. Über alle Verkehrsträger stehen bis 2040 Investitionen von rund 40 Milliarden Euro in Nordrhein-Westfalen im Raum."

> „Brücken verbinden unser Land, sie halten unsere Regionen zusammen und ermöglichen den Austausch von Waren, Kulturen und Eindrücken.

Als Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen arbeiten wir mit unseren Mitgliedsunternehmen auch in Zukunft daran, schneller, besser und effizienter zu bauen und damit Bleibendes für die Bürgerinnen und Bürger des Landes zu schaffen. Eine Branche, die anpackt, bleibt dann bei allen positiv – IM FOKUS.

Autor – Tobias Siewert
Fotografie – Straßen.NRW; Firmengruppe Max Bögl

INTERVIEW // mit Elfriede Sauerwein-Braksiek

„Am Geld wird es nicht scheitern"

Elfriede Sauerwein-Braksiek
Direktorin von Straßen.NRW
Quelle: Straßen.NRW.

WIE IST DER AKTUELLE STAND BEI DEN BRÜCKENUNTERSUCHUNGEN IM LAND?

Straßen.NRW betreut 10.000 Brücken im Land, im Verlauf von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. In einem ersten Schritt rechnen wir die Brücken statisch nach, die wegen ihres Alters, ihrer Bauweise und der hohen Verkehrsbelastung an ihre Grenzen kommen. Von diesen 1.100 Brücken, die wir uns zuerst vorgenommen haben, haben wir die Hälfte geschafft. Schon jetzt ist klar: Zwei Drittel dieser Brücken müssen mittel- bis langfristig neu gebaut werden. Das sind vor allem Brücken im Verlauf von Bundesfernstraßen, wie beispielsweise auf der A1, A2, A3, A40, A44 und A45.

WIE OFT UNTERSUCHT STRASSEN.NRW DIE BRÜCKEN IN WELCHER INTENSITÄT?

Alle sechs Jahre findet die so genannte Hauptprüfung statt. Dabei wird die Brücke auf Herz und Nieren untersucht. Alle drei Jahre erfolgt die „Einfache Prüfung", eine intensive Sichtprüfung. In den übrigen Jahren wird jede Brücke darüber hinaus noch einmal durch Mitarbeiter unserer Meistereien in Augenschein genommen. Und nach besonderen Ereignissen wie Hochwasser oder Unfällen stehen Sonderprüfungen an.

WIE VIELE BRÜCKEN HABEN SIE BISLANG UNTERSUCHT UND WIE VIELE HABEN SIE NOCH VOR SICH?

Letztendlich müssen wir uns in den nächsten Jahren um all unsere Brücken kümmern, denn auch die Brücken der Landesstraßen sind in die Jahre gekommen und haben gerade in den ländlichen Gebieten teilweise hohe Lasten zu verkraften. Aktuell haben wir uns von unseren 10.000 Brücken in einem ersten Schritt 1.100 Brücken vorgenommen, 616 haben wir bislang nachgerechnet. Die geregelten Brückenprüfungen finden natürlich weiterhin parallel statt. Damit beschäftigen sich bei uns täglich 80 Experten.

WIE VIELE DER UNTERSUCHTEN BRÜCKEN MÜSSEN KURZ- BIS MITTELFRISTIG SANIERT, WIE VIELE ERSETZT WERDEN?

Wenn man ehrlich ist: Von den ersten intensiv betrachteten Brücken müssen zwei Drittel ersetzt werden. Und dabei reden wir von den am meisten belasteten Brücken. Überträgt man diese Ergebnisse auf all unsere Brücken, gehe ich davon aus, dass wir mittel- bis langfristig die Hälfte unserer Brücken neu bauen müssen.

WIE VIEL INVESTITIONSMITTEL STEHEN DAFÜR VON BUND UND LAND BIS 2021/2022 ZUR VERFÜGUNG?

Am Geld wird es nicht scheitern. Ein Drittel der Bundesmittel für Brückenerhaltung fließen aktuell nach NRW. In diesem Jahr sind das 642 Millionen Euro, für 2022 rechnen wir mit 751 Millionen Euro. Und auch das Land erhöht seine Mittel: Sind wir aktuell bei jährlich 185 Millionen Euro, kalkulieren wir für 2022 mit 220 Millionen Euro.

WELCHE BRÜCKEN WERDEN 2019 IN NRW KONKRET ANGEGANGEN?

Viele Brücken werden aktuell bereits neu gebaut, ich denke an die Rheinbrücke bei Leverkusen oder die Lennetalbrücke bei Hagen. Und im Rahmen unserer Erhaltungsmaßnahmen werden natürlich die Brücken nicht ausgespart. Im nächsten Jahr beginnen wir beispielsweise mit der A1-Liedbachtalbrücke bei Unna, der A3-Brücke „Frankfurter Straße" bei Sankt Augustin und der A43-Brücke über die Bahnstrecke bei Herne. Zudem befassen wir uns mit der A44-Brücke „Theodor-Heuss" in Essen Kupferdreh und den A45-Talbrücken Sterbecke, Bürschergrund und Eisern.

WELCHE SCHWERPUNKTE SETZT STRASSEN.NRW?

Der Schwerpunkt bei uns ist das Sicherstellen der gesamten Mobilität. PKW und LKW sollen trotz der vielen Baustellen von A nach B kommen, das Transitland NRW darf nicht zum Erliegen können, schließlich wird hier ein Fünftel der gesamten Fahrleistung in Deutschland erbracht. Die Güter müssen also trotzdem die Häfen erreichen, die Schwertransporte das Siegerland verlassen können. Das heißt für uns, wir müssen noch besser in der Koordination der Baustellen werden, deswegen haben wir ja erst vor kurzem die Stabsstelle Baustellenmanagement in unserer Verkehrszentrale gegründet. Keine Baustelle wird bei uns eingerichtet, ohne dass ihre verkehrlichen Auswirkungen überprüft haben. Zudem beurteilen wir unsere Baumaßnahmen zunehmend verkehrsträgerübergreifend, stehen in einem engen Kontakt mit anderen Baulastträgern und arbeiten an einem System, das künftig dem Verkehrsteilnehmer all diese Informationen im Netz unter www.verkehr.nrw auf einen Blick liefert. Was die Brücken betrifft ist klar, dass vor allem die Brücken auf den wichtigsten Autobahnen zuerst angegangen werden.

WERDEN BRÜCKENBAUWERKE ZUNEHMEND ALS GRÖSSERE „PAKETE" VERGEBEN?

Aber ja, das machen wir da, wo es vergaberechtlich möglich und vor allem wegen des räumlichen Zusammenhangs verkehrlich sinnvoll ist.

WELCHE INNOVATIVEN PLAN- UND BAUVERFAHREN VERFOLGT STRASSEN.NRW?

Durch eine vereinfachte Baurechtschaffung, dem so genannten „Fall unwesentlicher Bedeutung", schaffen wir Baurecht ohne eine oftmals langwierige Planfeststellung. Wo wir selbst nicht genügend Kapazitäten haben, kaufen wir Ingenieurleistungen ein. Wir informieren früher und binden die Öffentlichkeit und so genannte Stakeholder ein, um Widerstände zu verringern. Bei großen und wichtigen Projekten arbeiten wir mit Projektgruppen, damit die Kolleginnen und Kollegen sich auf diese Projekte konzentrieren können und nicht „vom Alltagsgeschäft" abgelenkt werden. Die Bauzeit und die geplante Verkehrsführung werden schon frühzeitig als Kriterium bei der Variantenauswahl berücksichtigt und entschieden mit über die Bauweise. Wir versuchen zunehmend, viele Bauteile vorzufertigen, um Bauzeiten zu verkürzen: dazu kommt der verstärkte Einsatz von Stahlverbundbauweisen und Fertigteilbauweisen. Zudem werden einige Ausschreibungen „schlank" gehalten und viele Aufgaben werden dem Auftragnehmer überlassen, um Innovationen der Baufirmen zu fördern.

WIE WILL STRASSEN.NRW DIE BRÜCKENSANIERUNG INSGESAMT BESCHLEUNIGEN?

Wir haben ein neues Bauzeitencontrolling eingeführt, das bereits erste Wirkung zeigt. Dabei werden bei den Baumaßnahmen Einzel- und Zwischenfristen vereinbart. Bonus-Malus-Regelungen werden wieder verstärkt genutzt. Wir werden noch mehr nachts und an den Wochenenden bauen, Baustellen werden zunehmend an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr laufen in Regionen, wo es sich mit dem Umfeld und den Anwohner verträgt. In den Regionen haben wir eigenständige Brückenbauabteilungen geschaffen, die sich auf die wichtigen Strecken konzentrieren und stark priorisieren.

AUF WELCHE NEUERUNGEN SOLLTE SICH DIE BAUINDUSTRIE VORBEREITEN?

Wir werden zunehmend Mischlose ausschreiben, zudem wird es immer mehr Sammel- und Funktionalausschreibungen geben. Ziel ist es unter anderem, die Innovationsfreudigkeit der Industrie zu fördern und zu nutzen. Das führt dann zu neuen Wegen, wie beispielsweise der Bau von Brücken in Fertigteilbauweise, um Sperrzeiten auf ein Minimum zu verkürzen. Dazu kommen innovative Planungsmethoden wie das Building Information Modeling (BIM).

150 JAHRE FRAUENRATH UNTERNEHMENSGRUPPE

Die Brüder Jörg und Gereon (v.l.) sehen Frauenrath für die Zukunft bestens aufgestellt: „Wir befinden uns auf dem richtigen Weg und werden diesen konsequent und umsichtig weiter verfolgen." Siegfried Steuer, Geschäftsführer Bauindustrieverband NRW, überbrachte Glückwünsche zum 150jährigen Firmenjubiläum.

Vom Pflasterbetrieb zum Komplettanbieter rund ums Bauen

Die Unternehmensgruppe Frauenrath blickt auf eine 150jährige Geschichte zurück. Heute präsentiert sich das Unternehmen, das bereits in der fünften Generation familiengeführt ist, als breit aufgestellter und innovativer Komplettanbieter rund ums Bauen.

EIN MODERNES STRASSENBAUUNTERNEHMEN

Der Straßen- und Wegebau bildet lange Zeit das Kerngeschäft des Unternehmens. Gereon Frauenrath arbeitet bereits in den 1860er Jahren in Hilfarth als Pflasterer. Dem witterungsabhängigen Straßenbau muss damals nicht selten ein Nebenerwerb zu Seite gestellt werden. So pflegt die Familie Frauenrath bis zur Jahrhundertwende ein in der Region florierendes Handwerk: das Korbflechten. Dass der gelernte Korbmacher Arnold Frauenrath sich Anfang des 20. Jahrhunderts ganz auf den väterlichen Pflasterbetrieb konzentriert, zeugt von unternehmerischer Weitsicht. Der Heinsberger Straßenbaubetrieb wächst rasch.

Unmittelbar nach dem 1. Weltkrieg bringt Arnold Frauenrath das Unternehmen erneut auf Wachstumskurs. Aus dem einstigen Pflasterbetrieb wird schnell ein modernes Straßenbauunternehmen. Ergänzend zu seinem Baugeschäft gründet der innovative Unternehmer 1925 gemeinsam mit anderen Gesellschaftern einen Straßenwalzbetrieb, den ersten seiner Art in der Region.

Wieder ist es der Krieg, der den Baubetrieb fast zur Aufgabe zwingt. Als der gerade erst 33-jährige Gereon kurz vor Ende des 2. Weltkrieges fällt, hinterlässt er eine junge Frau mit zwei kleinen Kindern. Die Witwe Carola Frauenrath leitet fortan mit Unterstützung ihres Schwagers Willi Koenigs das Unternehmen. Dies ist in der noch jungen Bundesrepublik eine herausragende Leistung, in einer ganz von Männern dominierten Branche.

AUFBRUCH IM STRASSENBAU UND NEUE HORIZONTE

Arndt Frauenrath muss das elterliche Baugeschäft durch den Unfalltod seines Onkels Willi Koenigs im Jahr 1963 früher als erwartet übernehmen. Der gerade erst 22-jährige Bauingenieur, der das Unternehmen in nunmehr vierter Generation leitet, sieht sich vor enorme Herausforderungen gestellt.

> „Frauenrath ist als umweltbewusster Dienstleiter für die Zukunft bestens aufgestellt."

Bis in die 1970er Jahre erfolgt der Umbau zu einem modernen und schnell wachsenden Bauunternehmen. Schritt für Schritt löst die junge Mannschaft das Unternehmen vom einstigen Profil eines reinen Straßenbauers und stellt sich durch maßvolle Diversifizierung neuen Herausforderungen. Der Einstieg in das Recyclinggeschäft und den Landschaftsbau im Laufe der 1980er Jahre ergänzt schlüssig das Kerngeschäft der Gruppe. Arndt Frauenrath ist einer der ersten seiner Branche, der die ökologischen Trends erkennt und zugleich tatkräftig umsetzt.

Im Jahr des Mauerfalls bezieht die Gruppe die neue Firmenzentrale in der Heinsberger Industriestraße. Das Führungsteam des Unternehmens, dem mit Gereon und Jörg Frauenrath seit Anfang der 1990er Jahre die inzwischen fünfte Generation angehört, setzt auf solides und substantielles Wachstum. Insbesondere das nachhaltige und weitblickende Engagement der beiden Brüder in den neuen Bundesländern zahlt sich für das Unternehmen und seine Mitarbeiter aus. Heute beschäftigt Frauenrath im sächsischen Bretnig weit über 100 Menschen.

ENTWICKELN, BAUEN UND BETREIBEN

Die junge Unternehmensführung setzt den Diversifizierungskurs vorausschauend fort. Die ersten PPP-Projekte werden realisiert, die Firmen Thomas Zaunbau und BauConcept ergänzen zum Ende der 1990er Jahre die Gruppe. Darüber hinaus verstärkt das Unternehmen sein ökologisches Engagement. Als Betreiber von Windkraft- und Photovoltaikanlagen treibt Frauenrath die Nutzung regenerativer Energien voran. Die Gruppe sieht sich nicht nur als Entwickler, Bauausführender und Betreiber, sondern auch als umweltbewusster Dienstleister für die Zukunft bestens aufgestellt. Dabei lautet die Devise nicht ‚Wachstum um jeden Preis', vielmehr betont das heutige Führungsteam - bestehend aus Gereon und Jörg Frauenrath sowie Bernd Koch, Johannes Jansen und Jörg Topka - die Zusammengehörigkeit und das sinnvolle Miteinander unter dem Dach einer starken Unternehmensgruppe.

HEUTE
BESCHÄFTIGT
FRAUENRATH
IM SÄCHSISCHEN BRETNIG
WEIT >100
MENSCHEN

KÖGEL BAU GMBH & CO. KG FEIERT FIRMENJUBILÄUM

50 Jahre Leidenschaft

Bad Oeynhausen. In Deutschland gibt es rund drei Millionen Firmen, rund 95 Prozent sind Familienunternehmen. Davon werden deutlich weniger als die Hälfte an die nächste Generation übergeben. Die durchschnittliche Existenzdauer von Familienbetrieben liegt bei etwa 24 Jahren. Diese Marke hat KÖGEL längst hinter sich gelassen – mit Bravour: Das 50-jährige Bestehen feierten Kunden, Belegschaft und Geschäftsführung in diesem Jahr gemeinsam.

Foto: KÖGEL BAU

> „Bauen ist unsere Leidenschaft, für die wir bei KÖGEL brennen.

Jahre Leidenschaft KÖGEL

GEMEINSAM | SICHER | STARK

Am 5. Juni 1968 machte sich Jürgen Kögel als Diplom-Ingenieur selbstständig und gründete seinen Betrieb für Maurer-, Tief- und Straßenbauarbeiten, den er 26 Jahre lang zusammen mit seiner Frau Irmgard leitete. Gemeinsam legten sie den Grundstein für ein erfolgreiches Bauunternehmen. „Heute, genau 50 Jahre später, sind wir sehr stolz auf das Erreichte und freuen uns, mit dem KÖGEL-Team sowie allen Familienangehörigen das Jubiläum feiern zu können“, berichten Frank und Peter Kögel einstimmig.

Der einstige Generationenwechsel erfolgte 1991: Frank Kögel, ältester Sohn, übernahm die Firma und baut sie seither aus, die Unternehmensgrundpfeiler Beständigkeit, Erfahrung und Innovation immer im Blick. 1997 stieß auch der jüngere Bruder Peter Kögel dazu. „Peter hält mir den Rücken frei, steuert Einkauf, Logistik und Personal. Das ist eine absolute Bereicherung für das Unternehmen und eine große Stütze für mich“, sagt Frank Kögel.

Gemäß dem Jahresmotto „Familie“ gehen die beiden Brüder gemeinsam den Weg der Eltern konsequent weiter. Mit Geschick, Weitsicht und viel Menschlichkeit bringen sie das Unternehmen stetig voran. Inzwischen zählt die Unternehmensgruppe KÖGEL mehr als 240 Mitarbeiter und erwirtschaftete 2017 einen Umsatz von annähernd 65 Millionen Euro.

Anfang dieses Jahres wurde das Bad Oeynhausener Unternehmen von Top Job als der beste Arbeitgeber des deutschen Mittelstandes ausgezeichnet.

„Bauen ist unsere Leidenschaft, für die wir bei KÖGEL brennen. Tag für Tag geben wir unser Bestes, schaffen neue Räume und gestalten unsere Welt. Wir sind stolz auf die positive Entwicklung, die unser Unternehmen in den letzten Jahrzehnten vollzogen hat, berichten die beiden Geschäftsführer.

Trotz dieser Größe und des Gewichts in der Baubranche wird KÖGEL auch in Zukunft bleiben, was es ist: ein sympathisches Familienunternehmen mit flachen Hierarchien, kurzen Wegen und einer reibungslosen Kommunikation. So sollten auch die nächsten 50 Jahre fast ein Kinderspiel werden.

GRÜNDUNG DER INFRASTRUKTURGESELLSCHAFT AUTOBAHNEN (IGA)

Strukturbrüche vermeiden, Investitionen sichern, Verfahren vereinheitlichen

Foto: © fotolia by Adobe

Bauindustrieverband NRW begrüßt die Gründung der IGA

Düsseldorf. „Mit der Gründung der Infrastrukturgesellschaft Autobahnen hat die Politik ihre Reformfähigkeit bewiesen. Der Autobahnbau wird in Zukunft bundesweit übergeordnet koordiniert und geplant. Das ist ein echter Erfolg. Zugleich behalten wir einen starken Landesbetrieb Straßen.NRW für die Bundes- und die Landesstraßen“, mit diesen Worten bewertet Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbandes Nordrhein-Westfalen, die sich nun vollziehende Gründung der IGA.

> „Wer Baustellen beschleunigen will, muss kreativen Ideen und überlegenen Lösungen endlich mehr Raum geben.

Aus Sicht der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen müsse im nun anstehenden Reformprozess vor allem gesichert werden, dass es nicht zu Strukturbrüchen komme.

„Viele Jahre haben wir mehr Gelder für Autobahnen und Brücken gefordert. Die jetzt fließenden Investitionen dürfen durch die Gründung der IGA nicht ins Stocken geraten oder gar gekappt werden. Das wäre ein verheerendes Signal für unsere Unternehmen. Der Personalaufbau würde direkt gestoppt. Kein Projekt darf durch die Gründung der IGA ins Stocken geraten“, so Prof. Beate Wiemann weiter.

Als Hauptvorteil der IGA sieht die nordrhein-westfälische Bauindustrie die Bündelung der Kompetenzen für Plan- und Genehmigungsverfahren auf Bundesebene. Insbesondere die gestiegenen Umweltauflagen und die zunehmenden Einsprüche von Betroffenen verkomplizieren und verzögern Infrastrukturprojekte.

Prof. Beate Wiemann: „Nahezu jedes größere Bauvorhaben erfordert heute eine Vielzahl von Abwägungen, Planungsalternativen und Umweltprüfungen. Im Anschluss kommen dann die Einsprüche der Betroffenen. Die IGA muss hier zentralisiert Kompetenz aufbauen, um Klägern qualifiziert zu antworten und dadurch Plan- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.“

Folglich gehen die Bauunternehmen in Nordrhein-Westfalen davon aus, dass sich auf Bundesebene nun explizit Expertengruppen zu einzelnen umweltschutzrelevanten Themen bilden werden, die die entsprechenden Planungen übernehmen und Einsprüche bearbeiten.

Darüber hinaus erwartet die Bauindustrie NRW von der IGA eine Verstetigung der Investitionen pro Jahr und über mehrere Jahre hinweg. „Eine Investitionsperspektive für ein bis zwei Jahre hilft uns heute nicht mehr bei der Suche nach qualifiziertem Personal. Wir müssen unsere Kapazitäten langfristig ausbauen und sichern. Eine echte Finanzierungsperspektive für die nächsten zehn Jahre erscheint uns angesichts der bestehenden Sanierungsbedarfe mehr als angebracht“, so Prof. Beate Wiemann weiter.

Des Weiteren fordert die Bauindustrie in Nordrhein-Westfalen eine Vereinheitlichung der Verfahren und der Genehmigungen. Die IGA sollte den Rahmen dafür schaffen, dass Ausschreibungen in Zukunft einheitlich erstellt werden und nicht von Standort zu Standort variieren. Dies reduziert nicht zuletzt den Zeitaufwand für Unternehmen und beschleunigt somit Bauprojekte. Zugleich sollte die IGA mit ihrem Fernstraßenbundesamt zentraler Ansprechpartner für Genehmigungen werden. Dadurch würde die Anzahl der Verfahren und der beteiligten Behörden reduziert und Bauunternehmen müssten ihre Arbeit nur mit einer entscheidenden Stelle absprechen.

Als letzten Punkt verbindet die nordrhein-westfälische Bauindustrie mit der Gründung der Infrastrukturgesellschaft Autobahnen die Hoffnung, dass in Zukunft wieder verstärkt Nebenangebote zugelassen werden.

„Wer Baustellen beschleunigen will, muss kreativen Ideen und überlegenen Lösungen endlich mehr Raum geben. Wir halten Nebenangebote für einen „Baustellen-Turbo“, so die Hauptgeschäftsführerin der NRW-Bauindustrie.

info // HINTERGRÜNDE

Infrastrukturgesellschaft – Bund zuständig für Autobahnen

Derzeit werden die Autobahnen im Auftrag des Bundes von den Ländern verwaltet. Der Bund stellt also das Geld zur Verfügung, aber die Länder planen, bauen und betreiben die Autobahnen. Der Bund hat dabei wenig Einfluss darauf, wie schnell die Länder mit den Planungen für bestimmte Projekte vorankommen. Ziel der Reform ist es, das Bundesfernstraßennetz als Gesamtheit zu betrachten und effizienter zu verwalten als bisher. Das Geld des Bundes soll schnell und unmittelbar dort landen, wo es am dringendsten benötigt wird.

Der Bund wird künftig Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung der 13.000 Kilometer Autobahnen in Deutschland übernehmen - zentral organisiert und regional aufgestellt. Dazu werden eine Infrastrukturgesellschaft und eine neue Bundesoberbehörde gegründet. Es ist die größte Reform in der Geschichte der Autobahnen.

Die „Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen“ (IGA) soll ab dem 1. Januar 2021 ihre Aufgaben vollumfänglich aufnehmen. Alleiniger Gesellschafter ist der Bund, vertreten durch das Bundesverkehrsministerium (BMVI). Zudem wird eine neue Bundesoberbehörde, das Fernstraßen-Bundesamt (FBA), zum 1. Oktober 2018 gegründet. Sie wird zum Geschäftsbereich des BMVI gehören.

BILDUNGSMESSE HAMM

Auszeichnung für innovativsten Messestand

Hamm. Den geeigneten Beruf zu wählen, stellt Jugendliche vor große Herausforderungen. Orientierungshilfen, Informationen und Praxiseinblicke gab es auf der Bildungsmesse Hamm, die am 16. und 17. November 2018 in den Zentralhallen stattfand. Zusammen mit den Bauunternehmungen Bernhard Heckmann GmbH & Co. KG und H. Klostermann Baugesellschaft mbH wurde das Ausbildungszentrum der Bauindustrie (ABZ) Hamm für den „innovativsten Messestand“ ausgezeichnet. Die Urkunde überreichte Friederike Walther, von der Zentralhallen GmbH in Hamm. Der Geschäftsführer der Zentralhallen Dr. Alexander Tillmann ließ es sich nicht nehmen den gemeinsamen Messestand der Bauindustrie mit den Bürgermeistern der Stadt Hamm Ulrike Wäsche und Manfred Lindemann zu besuchen.

Der „innovative Messestand“ der Bauindustrie war bei den Jugendlichen sehr begehrt. Insgesamt präsentierten sich 90 Bildungsträger und Firmen mit einem breiten Angebot auf der Hammer Bildungsmesse.

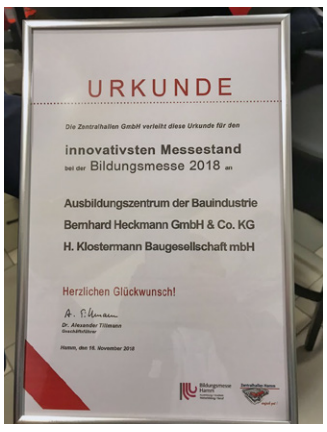


Foto: Jörg Welth

Auszubildende mit den Ausbildungsleitern der beiden Hammer Baufirmen und Ausbildungsmeister aus dem ABZ präsentierten zwei Tage lang die vielfältigen Bauberufe und gaben den interessierten Schülerinnen und Schülern sowie deren Eltern Orientierungshilfen zur Berufswahl. Der multimedial ausgestattet BauBus der NRW-Nachwuchskampagne „Bau – Dein Ding!“ lockte neben anderen Mitmach-Aktionen viele Besucher an den Messestand. „Wir freuen uns mit den beiden Hammer Firmen sehr über die Urkunde“, kommentiert Gerhard Geske, Leiter des Ausbildungszentrums Hamm, die besondere Auszeichnung, „und hoffen, dass wir mit unseren Angeboten bei einigen Jugendlichen den Grundstein für eine Karriere in der Bauindustrie legen konnten.“ Das Ausbildungszentrum stünde allen Interessierten an einer Aus- und Weiterbildung in der Baubranche jederzeit mit Rat und Tat zur Seite, warb Gerhard Geske für seine Bildungseinrichtung.

SKILLCO – EIN INNOVATIVES PROJEKT ZUR ÜBERWINDUNG VON KOMPETENZ-LÜCKEN IN DER BAUWIRTSCHAFT

Lernmaterialien erarbeitet
Erprobungsworkshops beginnen

Kerpen. Das Berufsförderungswerk der Bauindustrie NRW (BFW) und der Westdeutsche Handwerkskammertag (WHKT) setzen sich vermehrt für EU-weite Projekte im Rahmen des Erasmus+ Programms für allgemeine berufliche Bildung ein.

Im Zuge dieses Engagements starteten beide Organisationen in Kooperation mit Projektpartnern aus Slowenien, Ungarn und Belgien im November 2016 das Projekt SKILLCO – „Sector Skills Alliances for Transfer of Knowledge and Skills of VET Workforce in Construction“. Die Hauptziele des Projekts bestehen in der Definition und Identifizierung bestehender und antizipierter Qualifikationsbedürfnisse, um Lerneinheiten unter Verwendung von ECVET-Prinzipien so zu erarbeiten und zu definieren, dass diese in formale Berufsbildungsprogramme integriert oder als Schulungen genutzt werden können. ECVET steht für Europäisches Leistungspunktesystem für die Berufsbildung“ (European Credit System for Vocational Education and Training). Ziel im Rahmen des Projekts ist es, die Ergebnisse der Lerneinheiten in die bestehenden sektoralen Curricula, die dem vierten Niveau des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen (EQF) entsprechen, einzuarbeiten, und (wenn möglich) in die nationalen Ausbildungsstandards und regulären Berufsbildungsprogramme einzubinden. „Das sind erste Versuche, um die Mobilität der Auszubildenden und der Arbeitnehmer zu fördern und eine Stärkung des innereuropäischen Arbeitsmarktes zu erreichen“, erklärt Björn Müller, Projektmanager im Ausbildungszentrum der Bauindustrie (ABZ) Kerpen. Koordinator des Projektes ist die Kammer für Bau- und Baustoffindustrie in Slowenien (CCIS CCBMIS) mit Sitz in Ljubljana.

INZWISCHEN KONNTEN ALLE LERNMATERIALIEN FÜR FOLGENDE THEMEN ERSTELLT WERDEN:

- Green Skills – Korrekter Umgang mit Bauabfällen
- Arbeitssicherheit: Körperliche Übungen zur Vorbeugung von Muskel- und Skeletterkrankungen
- Planung: Erstellen und Lesen von IT-basierten Projekt- und Bauplänen
- Kalkulation: Ermittlung von Kosten zur Erstellung eines Einfamilienhauses

„Von Oktober 2018 bis einschließlich Juli 2019 finden unter der Koordination des ABZ Kerpen sogenannte Erprobungsworkshops statt“, berichtet Björn Müller. Diese sollen zur Beurteilung der festgelegten Lerninhalte dienen und sowohl interessierte Experten in Mitgliedsunternehmen als auch Auszubildende ansprechen. Außerdem werden im Laufe des Jahres 2019 alle Lerninhalte auch in einer APP abrufbar sein.

info // WEITERES

Weitere Informationen unter
www.skillco.eu

KONTAKT:
Björn Müller – T 02237 56 18 38
E b.mueller@bauindustrie-nrw.de

TAGE DER FREIEN SCHULEN NRW 2018

Azubis treffen Politiker

Kerpen. Frank Rock, Landtagsabgeordneter für Frechen, Hürth und Kerpen sowie schul- und bildungspolitischer Sprecher der CDU, war am 1. Oktober 2018 zu Gast im Berufskolleg der Bauwirtschaft in Kerpen. Für die Aktion „Tage der Freien Schulen" stellte er sich in einer Unterrichtsstunde bei den Rohrleitungsbauern den kritischen Fragen der angehenden Baufacharbeiter. Zuvor informierte sich der ausgebildete Lehrer über die Ausbildungsmöglichkeiten im Ausbildungszentrum der Bauindustrie (ABZ) Kerpen, in dem die von der Bauindustrie NRW getragene Berufsschule beheimatet ist.

Beeindruckt zeigte sich Frank Rock vom Engagement der Kerpener Bildungseinrichtung zur Integration von Migranten. ABZ-Leiter Ulrich Goos brachte es mit einem afrikanischen Sprichwort auf den Punkt: „Um ein Kind zu erziehen, braucht es ein ganzes Dorf! Wir sind für die geflüchteten Menschen das Dorf. In unserem Berufskolleg werden sie fit für mehr gemacht." Unabhängig von Schulpflicht und Bleibeperspektive werden Flüchtlinge in speziellen vorberuflichen Klassen unterrichtet. „Wir vermitteln Kompetenzen im sprachlichen, kulturellen und politisch-gesellschaftlichen Bereich", ergänzt Rüdiger Heyer, Leiter des Berufskollegs der Bauwirtschaft.

Nach der Besichtigung der Schule ging es für Frank Rock zum Unterricht bei den Rohrleitungsbauern. Geduldig beantwortete er die vielen Fragen über die aktuelle politische Situation in Deutschland, die Ausländerfeindlichkeit, insbesondere in den östlichen Bundesländern, über die Aktivisten im Hambacher Forst und die Erstarkung der AfD mit ihrem fremden Gedankengut, die den Jugendlichen unter den Nägel brannten.

Eine ganz besondere Unterrichtsstunden erlebten die Rohrleitungsbauer-Azubis mit dem Landtagsabgeordneten Frank Rock (r.).

„Das Gespräch mit den Rohrleitungsbauern war sehr aufschlussreich, denn es war in der politischen Auseinandersetzung ein Spiegelbild der Diskussionen in der Gesellschaft", resümierte Frank Rock zum Abschluss des Unterrichts. Er gab den politisch sehr interessierten Berufsschülern mit auf den Weg, dass sie keine Angst vor der Zukunft haben müssten. Denn: „Der Mensch macht sich nicht an Hautfarbe und Religion fest."

info // HINTERGRÜNDE

So vielfältig wie unsere Gesellschaft ist, so vielfältig sollen auch ihre Schulen sein. Freie Schulen leben Bildungsvielfalt und bereichern die Gesellschaft. Unter dem Motto „Schenken Sie uns eine (Schul-) Stunde Ihrer Zeit" waren alle Abgeordneten des NRW-Landtags eingeladen, eine freie Schule zu besuchen und eine Schulstunde gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern zu gestalten. So lernen Politiker die Arbeit der freien Schulen kennen und so lernen Schüler die Arbeit der Politiker kennen.

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT DER INDUSTRIE-ISOLIERER

Hazhar Adbelrahman ist Deutschlands bester Industrie-Isolierer

Hamm. Dienstagabend, 6. November 2018, im Ausbildungszentrum der Bauindustrie (ABZ) Hamm: Zwei anstrengende Wettkampftage sind zu Ende. Am späten Nachmittag waren die Kandidaten mit ihren praktischen Arbeiten fertig und der neue Deutsche Meister der Industrie-Isolierer 2018 konnte gekürt werden. Er heißt Hazhar Adbelrahman, kommt aus Duisburg und arbeitet bei der Xervon GmbH. Vize-Meister darf sich der Zweitplatzierte Sebastian Stupar aus Birkenheide von der RK Isoliertechnik GmbH nennen.

Bereits zum neunten Mal traten die prüfungsbesten Auszubildenden aus allen deutschen IHK-Bezirken gegeneinander an, um den Champion ihres Berufs zu ermitteln. Unter den wachsamen Augen von Frank Levicar, Ausbildungsmeister Industrie-Isolierer im ABZ Hamm, wurden die anspruchsvollen Prüfungsaufgaben in der top ausgestatteten Werkstatt absolviert. An verzweigten Rohrgestellen mussten verschiedene Dämmmaterialien angebracht und mit Blech ummantelt werden. „Das war Arbeit auf hohem Niveau", bestätigt Walter Riering, Vorsitzender der Fachjury, die die Arbeiten der Kandidaten penibel überprüft und bewertet hat. „Eine professionelle Isolierung erfordert Kreativität, Geschick und hohe Kenntnisse im Umgang mit den verschiedenen Materialien. Sie verfügen über diese Fertigkeiten. Das haben sie in den vergangenen zwei Tagen bewiesen. Alle Teilnehmer können stolz auf ihr Können und Wissen sein", lobte Holger Elter, Vorsitzender der Bundesfachabteilung in seiner Festrede die Meisterschaftskandidaten.

ABZ-Leiter Gerhard Geske (r.) gratuliert dem neuen Deutschen Meister Industrie-Isolierer Hazhar Adbelrahman zu seinen hervorragenden Leistungen.

Der Leiter des Ausbildungszentrums, Gerhard Geske, führte durch den Festabend und bedankte sich bei der Jury für ihren Einsatz und bei den Sponsorenfirmen für die großzügige Unterstützung „ohne die wir diese Deutsche Meisterschaft nicht durchführen könnten".

Andreas Götze, Geschäftsführer der Bundesfachabteilung Wärme-, Kälte-, Schall- und Brandschutz im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, und Anke Schulze-Altenmethler von der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund überbrachten Grußworte ihrer Institutionen. Sie gratulierten den Teilnehmern und betonten in ihren Ausführungen, dass ohne den Beruf des Industrie-Isolierers die von der Bundesregierung festgelegten Klimaziele nicht zu erreichen seien. Eine hohe Energieeffizienz könne nur durch optimale Isolierung und gute Wärmedämmung von Industrieanlagen erlangt werden.

Vize-Meister Sebastian Stupar freut sich über die Urkunde und das Geschenk, die ihm Walter Riering (l.) und Holger Elter (r.) überreicht haben.

Ohne die Unterstützung von Sponsoren wäre die Deutsche Meisterschaft der Industrie-Isolierer nicht durchführbar. Herzlichen Dank den großzügigen Partnerunternehmen:

Armacell GmbH

Deutsche FOAMGLAS® GmbH

Wilhelm Hundt GmbH

IBUS GmbH EDV isometrisches Aufmaßsystem

Schwartmanns Maschinenbau GmbH

Sebald Iso-Systeme

Tacke + Lindemann Baubeschlag- und Metallhandel GmbH & Co. KG

Foto: © Marc Albers

TALENTTAGE RUHR 2018

„BauTalente“ gesucht

Essen. Das Ausbildungszentrum der Bauindustrie (ABZ) in Essen stand am 27. September 2018 ganz im Zeichen der „TalentTage Ruhr“. Einen Tag lang konnten sich junge Menschen über die vielfältigen Bauberufe informieren und in praktischen Übungen in den Ausbildungswerkstätten ihre Fähigkeiten austesten.

Die BauTalent-Teilnehmer begleiteten Auszubildende bei der Arbeit und durften dabei auch ihr Können an eigenen Werkstücken zeigen. Nach dem Motto: „sich austesten und zeigen, was man drauf hat“ wurden Wände gemauert, Brücken gebaut und Pflasterarbeiten ausgeführt.

„Es gibt viele Jugendliche, die kein Abitur machen und noch nicht genau wissen, wo ihre Stärken liegen. Für diese jungen Menschen baut die Stiftung TalentMetropole Ruhr Brücken, um ihnen den Einstieg in die Berufsausbildung zu erleichtern“, erklärt Çağla Sorgun, Bereichsleiterin Integration im ABZ Essen, das Projekt. „Es war eine Freude zu sehen, mit wie viel Ehrgeiz die Jugendlichen an die Arbeit gingen.“ Als Kooperationspartner der Initiative sei es das Bestreben des Ausbildungszentrums, den Teilnehmern die vielfältigen und interessanten Bauberufe mit besten Aufstiegschancen näher zu bringen. Çağla Sorgun hofft darauf, dass von vielen jungen Talenten in nächster Zeit Bewerbungen für ein Praktikum oder einen Ausbildungsplatz auf den Schreibtischen in den Bauunternehmen der Region landen.

info // HINTERGRÜNDE

Die Stiftung TalentMetropole Ruhr ist eine gemeinnützige Gesellschaft, die mit ihrer Bildungsinitiative TalentMetropole Ruhr junge Menschen im Ruhrgebiet fördert. In einem breiten Netzwerk mit Partnern aus der Region macht sie Kindern und Jugendlichen konkrete Angebote und unterstützt sie dabei, ihre Fähigkeiten zu entdecken und bestmöglich zu entwickeln. Dafür setzt sich das tatkräftige Team der Stiftung jeden Tag ein.

Die TalentMetropole ist die einzige ganzheitliche Initiative zur Talentförderung in Deutschland.

www.talenttageruhr.de

BERUFSBEGLEITENDES STUDIUM BACHELOR BAUSTELLENMANAGEMENT

Studium erfolgreich gestartet

Die neuen Studien-Teilnehmer/innen kommen künftig aus allen Teilen Deutschlands zu den Präsenzphasen im Ausbildungszentrum der Bauindustrie Kerpen zusammen. Ihr Ziel: der Abschluss “Bachelor of Engineering“.

Düsseldorf. Das Berufsförderungswerk der Bauindustrie NRW bietet Mitarbeiter/innen aus dem Baubereich die Möglichkeit, sich berufsbegleitend zum Bauingenieur/in mit der Zielrichtung Bauleitung weiterzubilden. Der Studiengang ist deutschlandweit einmalig und wird in Kooperation mit der Fachhochschule Münster angeboten.

23 Studierende starteten am 24. September 2018 erfolgreich ihr Studium „Bachelor of Engineering - Baustellenmanagement“ an der BAU-Akademie West. Die Studien-Teilnehmer/innen kommen aus den Bau-Teams der Unternehmungen, sind Facharbeiter, Poliere, Meister, Techniker, Bauzeichner oder Immobilienkaufleute.

Zu den Zulassungsvoraussetzungen für das Studium zählen eine erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung und mindestens drei Jahre Berufserfahrung. Auch ohne (Fach-)Abitur kann ein berufsbegleitendes Studium absolviert werden. In 40 jeweils einwöchigen Präsenzphasen im Ausbildungszentrum der Bauindustrie Kerpen werden die Studierenden praxisorientiert und bezogen auf die Anwendung im Bauunternehmen zielgenau auf neue berufliche Aufgaben vorbereitet. Mit der erfolgreichen Abschlussprüfung wird der Hochschulgrad „Bachelor of Engineering“ verliehen.

Weitere Informationen unter
www.bachelor-baustellenmanagement.de

info // NEUE MITGLIEDER

Herzlich willkommen im Bauindustrieverband NRW

Wir begrüßen unsere neuen Mitgliedsunternehmen und freuen uns auf eine erfolgreiche, partnerschaftliche Zusammenarbeit!

ARNING
WIR BAUEN LEIDENSCHAFTLICH GERNE

Die Arning Bauunternehmung GmbH wurde 1935 in Steinfurt gegründet und ist in den Bereichen Hochbau, Tief- und Straßenbau, Ingenieurbau, Sanierung, Schlüsselfertigbau, Projektentwicklung, sowie in der Windenergie und Energiebau tätig. Das Unternehmen Arning wird als Familienunternehmen in der dritten Generation geführt. Vertrauen, Verantwortung, Wertschätzung und Hilfsbereitschaft im täglichen Umgang miteinander ist mit über 125 Mitarbeitern selbstverständlich. 2018 wurde die Firma erneut als bester Arbeitgeber des deutschen Mittelstandes mit dem Top Job-Siegel ausgezeichnet.

www.arning-bau.de

WERKZEUGSTAHL · BLANKSTAHL · EDELBAUSTAHL
WIEHLSTAHL

Die WIEHLSTAHL Handels GmbH & Co. KG in Wiehl-Bomig ist seit über 40 Jahren erfolgreich im Stahlhandel und seit 2003 ununterbrochen DIN ISO zertifiziert. Mit technischem Know-how für Stahl und dem richtigen Gespür für den Markt differenziert sich die Firma erfolgreich vom Wettbewerb. Alleiniger Gesellschafter und Geschäftsführer des 1977 begründeten Unternehmen ist seit 2014 Thorsten Kranenberg.

www.wiehlstahl.de

Impressum

HERAUSGEBER
Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen e.V.
Uhlandstraße 56
40237 Düsseldorf
T 0211/67 03-219
www.bauindustrie-nrw.de

REDAKTION
Tobias Siewert
Politik – Presse – Kommunikation
E t.siewert@bauindustrie-nrw.de

Petra Zenker
Politik – Presse – Kommunikation
E p.zenker@bauindustrie-nrw.de

KONZEPT & LAYOUT
ediundsepp Gestaltungsgesellschaft, München

FOTOS
Bauindustrieverband NRW

DRUCK
paffrath print & medien gmbh, Remscheid

AUFLAGE
1.600