



Petersberger Strategietage 2015

Am 13. und 14. März 2015 trafen sich hochkarätige Referenten und aufgeschlossene Unternehmer zum zweiten Mal zu den Petersberger Strategietagen. Im Fokus des Dialogs stand die erfolgreiche Gestaltung von Veränderungsprozessen. [→Seite 3](#)

Unternehmerforum Wasserstraßen

Der Bauindustrieverband NRW und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) diskutierten am 21. Januar 2015 über Investitionsprogramme, bautechnische Herausforderungen, die Erwartungen der Bauindustrie an die GDWS sowie vergabe- und vertragsrechtliche Aspekte. [→Seite 6](#)

Förderung für den Nachwuchs

Die KICKARTZ Stiftung hat in diesem Jahr sechs mit insgesamt 9.000 Euro dotierte Förderpreise an Studierende der Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik der Fachhochschule Köln vergeben. Damit werden gute Studienleistungen und ehrenamtliches Engagement belohnt. [→Seite 8](#)

Sperrung der A40-Brücke in Duisburg

„Alle Möglichkeiten zur Sanierung ausschöpfen“

Düsseldorf. „Die zeitweise Sperrung der A40-Brücke Duisburg-Neuenkamp ist ein verheerendes Signal. Als Bauindustrie fordern wir von Bund und Land das Ausschöpfen aller Möglichkeiten, um unsere Verkehrsinfrastruktur schleunigst zu sanieren. Die Zeit der Denkverbote ist endgültig vorbei“, mit diesen Worten reagierte Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbandes Nordrhein-Westfalen, auf die LKW-Sperrung der Duisburger Brücke über den Rhein, die am 10. März 2015 in Kraft trat. Angesichts der maroden Infrastruktur in NRW fordere man Bund und Land auf, in erster Linie eine bedarfsgerechte finanzielle Ausstattung für Sanierung und Erhalt der Verkehrswege bereitzustellen. [→ weiter auf Seite 2](#)



Der tägliche Stau ist für die Pendler in NRW zur Routine geworden. Nicht erst seit der LKW-Sperrung der Duisburger Rheinbrücke Neuenkamp droht im Ruhrgebiet der Verkehrskollaps.

Unternehmerforum der Bauindustrie NRW und DEGES

Dialog mit dem „neuen Partner am Bau“

Essen. Auf einem Unternehmerforum des Bauindustrieverbandes NRW und der „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“ (DEGES) diskutierten am 9. März 2015 Unternehmer und Projektplaner über die Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in Nordrhein-Westfalen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung im Essener Ausbildungszentrum der Bauindustrie standen die Themen „Bundesfernstraßen und Ersatzneubauten von Brücken“. Die nordrhein-westfälische Bauindustrie und DEGES haben übereinstimmend erklärt, in allen Fragen zukünftig partnerschaftlich zusammenzuarbeiten.

Die Bundesfernstraßen und insbesondere die Brücken in Nordrhein-Westfalen befinden sich in einem besorgniserregenden Zustand und müssen in den kommenden Jahren mit deutlich höheren Investitionsbudgets saniert und instandgesetzt werden. Als Ergänzung zum Landesbetrieb Straßen.NRW beauftragt die Landesregierung nun die DEGES, sich der großen Verkehrsinfrastrukturprojekte im Land anzunehmen, diese zu planen und zu begleiten. Auf dem Essener Unternehmerforum hat der Bauindustrieverband die DEGES den mehr als 80 Teilnehmern als „neuen Partner am Bau“ vorgestellt. Insbesondere die Vorgehensweise der DEGES bei Ausschreibung und Vergabe sowie die wichtigsten Projekte mit ihren Investitionsvolumina und Zeiträumen wurden präsentiert und diskutiert. Außerdem nutzten die Unternehmer die Möglichkeit, wichtige Ansprechpartner kennen zu lernen und so einen ersten Dialog zwischen Bauindustrie NRW und DEGES anzustoßen.

Planungsrückstand abbauen

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek ruft in regelmäßigen Abständen ein „Jahrzehnt der Sanierung“ aus, um den immensen Investitionsbedarf an den Verkehrswegen in Nordrhein-Westfalen zu verdeutlichen. Im Jahr 2013 hat die Landesregierung jedoch vor allem dadurch für Schlagzeilen gesorgt, dass sie über 40 Millionen Euro an Bundesmitteln hat zurückgeben müssen. Das Land verfügte nicht über ausreichend planfestgestellte Projekte, um die zur Verfügung stehenden Bundesgelder zu verbauen. Als Reaktion entschied Groschek in 2014 neben dem Bund und elf anderen Bundesländern Gesellschafter der DEGES zu werden, um den Planungsrückstand im Land zu lindern. Die teilweise Sperrung der A40-Rheinquerung in Duisburg-Neuenkamp verdeutlichte nun einmal mehr, wie schnell und entschieden Politik, Bauwirtschaft und DEGES handeln müssen, um die Verkehrsinfrastruktur im industriell geprägten Westen des Landes zu sanieren. Für

den Ersatzneubau der besagten Brücke ist die DEGES bereits im Planungsverfahren engagiert.

640 Mio. Euro Auftragsvolumen in NRW

Der Vizepräsident der Bauindustrie NRW und Vorstandsmitglied der STRABAG AG, Jörg Rösler, wies in seiner Begrüßung auf die aktuellen Gefahren durch die Teil-Sperrungen der Rheinbrücken auf der A1 und der A40 für die industrielle Wertschöpfung in NRW hin. Sein Dank galt insbesondere den Verantwortlichen der DEGES, die sich und ihre Organisation den Mitgliedsunternehmen vorstellten und wichtige Aspekte der Projektdurchführung mit den Unternehmern diskutierten. Die Partnerschaft am Bau spiele auch in Zukunft eine bedeutende Rolle: „Nur gemeinsam, also wenn wir uns auf eine Partnerschaft am Bau verständigen, können wir diese gravierenden Probleme bei unseren Straßen und Brücken lösen.“

[→ weiter auf Seite 4](#)



Die Referenten beim Unternehmerforum: v.l. Uwe Ausmeier, Vorsitzender Landesfachabteilung Straßenbau, Jörg Rösler, Vizepräsident Bauindustrieverband NRW, Hauptgeschäftsführerin Prof. Beate Wiemann, Dr. Udo Pasderski, DEGES-Projektbereichsleiter NRW, Uwe Ludewig, DEGES-Projektleiter Bau NRW, Karl-Heinz Auchsun, DEGES-Projektteilungsleiter NRW



Dirk Brandenburger, technischer Geschäftsführer, stellte die DEGES vor.

Vollsperrung der A40

Ausgezeichnetes Projektmanagement

Berlin/Essen. Die am stärksten befahrene Autobahn im Ruhrgebiet und die tiefste bekannte Höhle Deutschlands sind die beiden Schauplätze herausragenden Projektmanagements, die von der GPM Deutsche Gesellschaft für Projektmanagement e.V. mit dem Roland Gutsch Project Management Award 2014 prämiert wurden.

Preisträger sind die Projektleiterin Bau des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), Annegret Schaber, sowie die beiden Einsatzleiter der Bergwacht Bayern, Klemens Reindl und Heiner Brunner, die für ihr Management bei der Bergung des Höhlenforschers Johann Westhauser in der Berchtesgadener Riesending-Schachthöhle ausgezeichnet wurden. Überreicht wurden die Awards am 21. Januar 2015 vor 170 Gästen im Rahmen des

Berliner Kongresses „Mit Projekten Deutschlands Zukunft gestalten – Projektgovernance in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft“, unter der Schirmherrschaft des Bundeswirtschaftsministeriums.

Gutes Risikomanagement

Die Jury lobte vor allem den Mut der Entscheidung, die komplett neuartige Umsetzung, das gute Risikomanagement innerhalb eines knappen Zeitrahmens

und die Koordinationsleistung mit vielen Stellen. Die öffentliche Hand habe gezeigt, dass sie sehr wohl Projekte erfolgreich umsetzen kann. Damit reiht sich die Sanierung der A40 in prominente Vorhaben wie die Organisation der Fußball-WM 2006 und den Wiederaufbau der Frauenkirche in Dresden ein. Mit Hilfe der Vollsperrung der Autobahn betrat die Straßen.NRW-Regionalniederlassung Ruhr, Bochum, Neuland. Noch nie zuvor war in Deutschland eine mit 92.000 Fahrzeugen täglich hoch belastete Autobahn komplett gesperrt worden, um sie zu sanieren. Als bauausführende Unternehmen in einer Arge hatten die EUROVIA Teerbau GmbH, Niederlassung Bottrop, die Heinrich Walter Bau GmbH aus Borken und die EUROVIA Beton GmbH, Niederlassung Bauwerksinstandsetzung, großen Anteil am reibungslosen Ablauf der prominenten Baustelle.

Strategie „3 statt 24“ hat sich bewährt

Drei Monate Vollsperrung statt einer sich über 24 Monate hinziehenden Dauerbaustelle: Diese neue Variante der Autobahnsanierung erprobte der Landesbetrieb Straßen.NRW im Sommer 2012 an der Autobahn 40 im Ruhrgebiet mit Erfolg. Der von vielen prophezeite Verkehrsinfarkt blieb aus, die umfangreichen Wartungsarbeiten wurden tatsächlich in der Rekordzeit von drei Monaten abgeschlossen. Dazu gehörte die Sanierung mehrerer Brücken, die Modernisierung eines Tunnels und die Neuverlegung der Fahrbahn. Die Aktion wurde bundesweit besonders von der Fachwelt beachtet.

„Mit der Strategie ‚3 statt 24‘ ist das Projekt ein äußerst erfolgreiches Beispiel, wie notwendige Infrastruktur-

maßnahmen in Deutschland effizient und verkehrsschonend umgesetzt werden können“, begründete Prof. Silke Schönert, GPM Jurymitglied, die Entscheidung in einer Laudatio. Mit einer umsichtigen Planung und fast zweijähriger Vorbereitungszeit, in der die Straßenbauer alle denkbaren Szenarien durchgespielt hatten, sei das Fundament für den Projekterfolg in NRW gelegt worden. Darüber hinaus zeichne sich das Projekt durch vorbildliches Stakeholdermanagement aus. „Eine im Projektmanagement verankerte Kommunikationsstrategie ist für komplexe Projekte heute unabdingbar und erleichtert die Kooperation und Abstimmung zwischen allen Beteiligten erheblich“, so Schönert weiter. In einer Videobotschaft gratulierte auch der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Michael Groschek Annegret Schaber zur Ehrung. Sie erhalte „mit Fug und Recht den Oskar als Projektmanagerin, die vorbildliches geleistet hat“. Den Vertrauensvorschuss, den sie sich bei ihm erarbeitet habe, betonte Minister Groschek, hätte dazu geführt, dass er als junger Minister, die Entscheidung zur Vollsperrung voll mitgetragen habe. „Mit Ihnen sperre ich jede Autobahn“, wendete sich der Minister an die Projektleiterin Annegret Schaber, und meinte: „Das Projekt A40 war ein riesiger Erfolg, weil Nerven, Zeit und Kosten eingespart werden konnten zugunsten der Steuerzahler und Verkehrsteilnehmer im Ruhrgebiet.“ Kathrin Heffe, Abteilungsleiterin Bau bei Straßen.NRW, nahm den Preis in Berlin entgegen. ♦



v. l.: Kathrin Heffe, Landesbetrieb Straßenbau NRW, Jurymitglied Prof. Dr. Silke Schönert, GPM, und Juryvorsitzender Prof. Dr. Hasso Reschke, Institut für Projektmanagement, München



Die Großbaustelle A40 ist ein erfolgreiches Beispiel für notwendige Infrastrukturmaßnahmen.

Fortsetzung von S. 1: Sperrung der A40-Brücke in Duisburg

Dies gelte sowohl für deren Planung als auch für deren Bau. Wie die Daehre- und Bodewig-Kommissionen festgestellt hätten, fehlten hierfür rund 7,2 Milliarden Euro jährlich. „Im Bundestag wurde darüber debattiert, ob sich die Einführung der PKW-Maut überhaupt rechnen“, erklärte Wiemann. „Selbst die ärgsten Zweifler

dürften nun einsehen: Unsere Brücken können auf diese 500 Millionen Euro nicht verzichten.“

Planung und Ausführung in einer Hand

Darüber hinaus fordere die Bauindustrie in Nordrhein-Westfalen einen konsequenten Aufbau von planfestgestellten Projekten. Diese sind Voraussetzung, um zur Verfügung stehende Investitionen zügig und entschieden zur Sanierung einsetzen zu können. Zum einen müsse hierfür der Landesbetrieb Straßen.NRW personell wieder um Planer aufgestockt werden. Zum anderen bedürfe es einer ergänzenden Beauftragung der DEGES und weiterer Ingenieurbüros mit notwendigen Projektplanungen.

„Die Landesregierung ist hier auf dem richtigen Weg, doch die Zeit läuft uns davon“, stellte die Hauptgeschäftsführerin weiter fest. „Die Brücken in Nordrhein-Westfalen sind am Ende ihrer Lebensdauer angekommen. Zukunftsfähigkeit lässt sich dauerhaft nicht durch Flicker und Ausbessern sicherstellen. Wir müssen jetzt neuen Möglichkeiten die Türen öffnen.“

Als eine mögliche Alternative stünden vor allem „Design-and-build“-Modelle zur Verfügung. Dabei übernehmen Bauunternehmen im Rahmen von z.B. „funktionalen Ausschreibungen“ sowohl die Planung als auch den Bau. Die Kompetenz läge dabei ausschließlich bei den Bauunternehmen und somit „in einer Hand“.

„Unsere Unternehmen und die personellen Kapazitäten stehen ab sofort zur Verfügung. Die Politik muss

ihre Denkverbote aufgeben und ihr Handeln der Situation anpassen“, forderte Beate Wiemann die Verantwortlichen auf. Dazu gehöre auch weiterhin die Forderung an den Bund, die Möglichkeiten einer gesetzlich verankerten Beschleunigung von Planungsverfahren auszuweiten. „Angesichts des immensen Zeitdrucks darf ein Planungsverfahren für einen Ersatzneubau nicht die gleiche Zeit in Anspruch nehmen, wie bei einem völlig neuen Projekt“, fordert Wiemann.

Grenze der Belastung erreicht

Die A40-Rheinbrücke Neuenkamp ist an die Grenzen ihrer Belastbarkeit gestoßen. Rund 100.000 Fahrzeuge nutzen täglich die Brücke bei Duisburg, vor allem die 11.000 LKW fügen der Brücke dauerhafte Schäden zu. Mittelfristig kann die Stahlbrücke instandgehalten und verstärkt werden, langfristig muss ein Neubau her. Seit dem 27. Februar 2015 kann der Verkehr auf der Rheinbrücke Neuenkamp im Verlauf der A40 bei Duisburg in Richtung Essen nur noch über eine Fahrspur laufen. Wegen der aktuell festgestellten Risse an den Trägern musste die Brücke „abgelastet“ werden. Seit dem 10. März 2015 ist die Brücke in Richtung Essen auch für Fahrzeuge gesperrt, die schwerer als 3,5 Tonnen sind.

Neubau ist in Planung

Seit Oktober 2014 läuft der Verkehr auf der Brücke nur über vier Fahrspuren, um die Belastung einzudämmen. Durch die Reduzierung der Fahrstreifen werden vor allem die Ränder der Brücke entlastet. Brückenfach-

leute ermitteln seitdem das konkrete Schadensbild, um über die richtige Methode der weiteren Verstärkungsmaßnahmen zu entscheiden. Mit der Planung des Neubaus hat das Land Nordrhein-Westfalen die Projektmanagementgesellschaft DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) in Berlin beauftragt, die Anfang des Jahres 2015 ein Büro in Düsseldorf eröffnet hat. Das Land NRW ist 2014 der DEGES beigetreten, um Infrastrukturvorhaben in NRW neben dem Landesbetrieb Straßenbau zu übernehmen.

Brücke Neuenkamp: Für 30.000 Fahrzeuge geplant

Die Rheinbrücke Neuenkamp stammt aus dem Jahr 1970. Bei der Planung war man von einem maximalen Verkehr von 30.000 Fahrzeugen am Tag ausgegangen. Heute hat sich der Verkehr fast vervierfacht. Die Rheinbrücke im Verlauf der A40 ist eine so genannte Schrägseilstahlbrücke. Sie ist 777 Meter lang und hat eine Fläche von rund 28.000 Quadratmetern. Instandsetzungsarbeiten gab es auch schon in den vergangenen Jahren: Die „Fahrbahnübergänge“ wurden 1977 ausgetauscht und schon zweimal, 1996 bis 1998 und 2010 bis 2013, wurde die Fahrbahnplatte wegen aufgetretener Risse saniert. Seit drei Jahren hat man auch immer wieder Schäden in den Querträgern festgestellt, die regelmäßig geschweißt wurden. ♦



Foto: Norbert Cleve, Straßen.NRW

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek informiert sich vor Ort über die marode Rheinbrücke der A40.



Auch Michael Brocker (li.) war begeistert vom Vortrag des Wissenschaftlers Dr. Carl Naughton.



Petersberger Strategietage 2015

Ein erfolgreiches Konzept setzt sich durch

Bonn/Petersberg. Am 13. und 14. März 2015 trafen sich hochkarätige Referenten und aufgeschlossene Unternehmer zum zweiten Mal zu den Petersberger Strategietagen im Steigenberger Grandhotel Petersberg in Königswinter. Der Bauindustrieverband NRW und das BWI-Bau sehen in dieser Veranstaltung nach dem grandiosen Auftakt in 2014 ein nachhaltiges Fundament, auf dem einerseits mit vertiefenden, andererseits aber auch mit neuen strategischen Impulsen aufgebaut werden kann. So lautete das Generalthema 2015: „Märkte verändern Unternehmen – Unternehmen verändern Märkte“. Im Fokus des Dialogs stand die erfolgreiche Gestaltung von Veränderungsprozessen, die durch die Dynamik des technischen Fortschritts neue unternehmensstrategische Ausrichtungen einfordert.

„Es war ein konstruktiver, ergebnisorientierter und lebendiger Dialog zwischen hochkarätigen Referenten und engagierten Unternehmern“, resümierte Prof. Beate Wiemann die Veranstaltung auf dem Petersberg. „Mit dieser erfolgreichen Fachtagung erweitern wir unser Leistungsspektrum im Verband auf höchstem Niveau.“ Schon in der Einladung zu den Strategietagen hatte die Hauptgeschäftsführerin potenzielle Teilnehmer aufgefordert, die Zukunft der Branche aktiv mit zu gestalten und auf eine Forderung der Bundeskanzlerin verwiesen: „Lassen Sie uns die Mutigen in diesen spannenden Zeiten sein“. Damit hatte Merkel anlässlich des Parteitages im Dezember 2014 appelliert, die Herausforderungen u. a. der digitalen Revolution anzunehmen. „Auch wir wollen uns nicht auf dem Erreichten ausruhen, sondern Anknüpfungspunkte suchen, Wegmarken finden und Meilensteine definieren, mit denen wir fit für die Zukunft werden“, so Wiemann.

Spannende Themen, begeisterte Teilnehmer

Nach zwei Tagen auf dem Petersberg zeigten sich alle Teilnehmer absolut begeistert. Das galt sowohl für die Redner, deren fesselnde Vorträge, als auch für die Atmosphäre des traditionsreichen Veranstaltungsortes und die professionelle Moderation durch den WDR-Redakteur Michael Brocker. Bei so viel positivem und einhelligem Lob liegt es für die Veranstalter nahe, die Petersberger Strategietage als festen Bestandteil im jährlichen Veranstaltungsprogramm des Bauindustrieverbands NRW zu etablieren. In diesem Sinne wurde der Termin für die nächsten Petersberger Strategietage am 11./12. März 2016 bereits fest datiert, Michael Brocker hat erneut als Moderator zugesagt.

Einfluss der Rahmenbedingungen

Welchen Einfluss haben sich verändernde Rahmenbedingungen, sowohl wirtschaftliche als auch politische, gesellschaftliche und technologische, auf die Führung von Bauunternehmen, auf ihre Strategien, ihre Organisation und ihre Prozesse? Wie beeinflussen jedoch andererseits Unternehmen mit ihren Entscheidungen auch das Verhalten der Märkte, seien es z. B. Angebots- und Nachfragemärkte, Arbeits- und/oder Informationsmärkte? Antworten auf diese und andere interessante Fragen erläuterten die kompetenten Referenten, mit denen die zukünftigen Anforderungen an Bauunternehmen auch aus unterschiedlichen Blickwinkeln diskutiert wurden.

Vielseitiges Programm

Zum Auftakt der Vortragsreihe referierte Erich Staake, Vorsitzender des Vorstandes Duisburger Hafen AG in einem Perspektivvortrag über die „Gestaltung eines radikalen Veränderungsprozesses am Beispiel des Duisburger Hafens“. Der Duisburger Hafen hat sich seit Ende der 1990er Jahre von einem traditionellen Umschlagplatz für Kohle und Stahl zur führenden Logistikdrehscheibe in Zentraleuropa und zum größten Containerumschlagplatz im europäischen Hinterland entwickelt. Der Blick in eine Branche, die sich ebenso wie die Baubranche strategisch auf einschneidende Veränderungen des Marktverhaltens und der Kundenbedürfnisse einstellen musste, schärfte den Blick für Tragweite und Risiken mutiger unternehmerischer Entscheidungen.

„Märkte und Mitarbeiter erobern: Mutig – Neugierig – Zukunftsfit“ überschrieb der Wissenschaftler und Schauspieler Dr. Carl Naughton seinen gleichwohl fundierten wie unterhaltsamen Vortrag. Zusammen mit Kollegen verschiedener Universitäten erforscht er die zentralen Fähigkeiten des menschlichen Gehirns: Neugier, Sprache, Denken. Sein Resümee: Die tragfähige Ressource für Innovation und unternehmerischen Erfolg ist die Neugierde. Dies verdeutlichte er nicht nur an zahlreichen Beispielen, sondern er gab auch praxisnahe Anregungen, wie die Mitarbeiter in Unternehmen regelrecht „hungrig“ auf Veränderungen werden und wie das Gehirn die darin liegenden Chancen höher wertet als den Aufwand persönlicher Anstrengung.

Perspektiven für Bauunternehmen

Daran anschließend nahmen die Petersberger Strategietage 2015 vier Perspektiven in den Blick, die für das Prosperieren von Bauunternehmen in den nächsten Jahren bestimmend sein werden.



Auf der Unternehmensebene wurde aufgezeigt, welche Konsequenzen beispielsweise veränderte

Marktbedingungen für die unternehmerischen Strategien bzw. das damit verbundene Veränderungsmanagement haben. Auf der für Bauunternehmen besonders bedeutsamen Projektebene lernten die Teilnehmer aus artverwandten Branchen, was man im Projektmanagement besser bzw. anders machen kann, um erfolgreicher zu werden. Auf der Kundenebene befasste sich die Strategietagung mit den Informationsbedürfnissen der Auftraggeber, um die Informationspolitik und -strategien auf Unternehmensseite erfolgreicher darauf abstimmen zu können. Und auf der Arbeitgeberebene interessierte angesichts des drohenden Fach- und Führungskräftemangels das Employer Branding und wie gerade mittelständische Unternehmen dies sinnvoll optimieren können.

Interesse geweckt?

Für alle diejenigen, deren Neugierde wir geweckt haben, stellen wir in den nächsten Ausgaben der Bau Aktuell weitere zentrale Ergebnisse aus den interessanten Vorträgen der Petersberger Strategietage 2015 vor:

- Alexander Schroeder, Prokurist und Leiter strategischer Einkauf der BAM Deutschland AG referierte über die strategische Optimierung des Einkaufs in Bauunternehmen.
- „Projektmanagement komplexer Neubauten von Spezialschiffen auf Werften“ stellte Dirk Petersjohann, Mitglied des Vorstandes der Lloyd Werft Bremerhaven AG, vor.
- Wie Kundenbedürfnisse die Kommunikationsstrategie bestimmen, darüber sprach Prof. Dr. Jan-Philipp Büchler und stellte entsprechende Instrumente vor.
- Zuzana Blazek, Senior Researcherin im Institut der deutschen Wirtschaft, Köln, beschäftigte sich mit der Frage: „Menschen berühren – als Marke sichtbar werden: Was Arbeitgeber von guten Regisseuren lernen können“.

Wer zukünftig auch von dem Ideenreichtum und den strategischen Impulsen der Petersberger Strategietage profitieren möchte, sollte sich schon vorab den nächsten Termin notieren: 11./12. März 2016 ♦ Weitere Informationen unter www.bwi-bau.de



Präsident Dirk Grünewald (li.) begrüßt den Moderator Michael Brocker, der souverän durch die Strategietage führte.



Erich Staake referierte über die Entwicklung des Duisburger Hafens.



Freundschaftsmahl St. Martin 2015

Wolfgang Schäuble als Festredner

Düsseldorf. Das 43. Freundschaftsmahl St. Martin findet am Dienstag, den 17. November 2015, im Festsaal des Maritim-Hotels Düsseldorf statt. Der Bauindustrieverband freut sich, Bundesfinanzminister Dr. Wolfgang Schäuble nach 1992 bereits zum zweiten Mal als Festredner begrüßen zu können. Schäuble war vor 23 Jahren in seiner Funktion als Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion zu Gast in Düsseldorf.



© Bundesministerium der Finanzen, Foto: Ija C. Herdel

Bitte notieren Sie sich vorab den Termin der traditionellen karitativen Abendveranstaltung. Eine persönliche Einladung erhalten Sie Ende September 2015. ♦



Die Geschäftsführung des Familienunternehmens (v. l.): Dr. Albert Dürr, Geschäftsführender Gesellschafter, Dr. Matthias Jacob, Technische Geschäftsführung Bau und Udo Berner, Kaufmännische Geschäftsführung Bau

Nachhaltigkeitspreis für Wolff & Müller

Bauen mit Auszeichnung

Stuttgart. Wolff & Müller setzt dem Preiskampf rund ums Bauen Qualität entgegen und hat dafür namhafte Preise gewonnen. Die öffentliche Resonanz, wie zum Beispiel auf den Deutschen Nachhaltigkeitspreis, kommt der gesamten Bauindustrie zugute. Das mittelständische Familienunternehmen mit Hauptsitz in Stuttgart wurde 1936 gegründet und ist heute eines der führenden Bauunternehmen Deutschlands in privater Hand. Mit einem Umsatz von 600 Mio. Euro in 2014 und 1.900 Mitarbeitern an 27 Standorten ist die Wolff & Müller-Gruppe deutschlandweit im Hochbau, Ingenieurbau, Stahlbau, bei der Bauwerkssanierung, im Tief- und Straßenbau sowie Spezialtiefbau aktiv. Dazu kommen eigene Gesellschaften und Unternehmensbeteiligungen in der Rohstoffgewinnung und im baunahen Dienstleistungssektor. In Nordrhein-Westfalen ist Wolff & Müller an den Standorten Köln (Hochbau) und Dortmund (Tief- und Straßenbau) vor Ort.



Quelle: Frank Fendler

Das Bauunternehmen hat im vergangenen Jahr mit drei Auszeichnungen auf sich aufmerksam gemacht. Die größte Außenwirkung geht wohl vom Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2014 aus: Wolff & Müller wurde über alle Branchen hinweg in die Top drei der nachhaltigsten Unternehmen mittlerer Größe in Deutschland gewählt. Dazu kommen zwei Preise aus Fachkreisen: die Ernennung zum „Bauunternehmen des Jahres 2014“ in der Kategorie Hochbau und der iTWO-Award für den „Best Technical Workflow in 2014“. Die Preise belegen eine Strategie, die das Familienunternehmen schon seit Jahren gewählt hat: den Preiskampf in der Baubranche mit Qualität, Nachhaltigkeit und Innovationen anzugehen. Dazu gehört auch, dass das Unternehmen seine Kompetenzen selbstbewusst vermarktet: „Die Bauwirtschaft hat sich zu lange über den Preis definiert, das ist kein zukunftsfähiges Geschäftsmodell. Wir müssen uns so positionieren, dass die Öffentlichkeit unsere Leistungen besser wahrnimmt“, sagt Dr. Albert Dürr, Geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensgruppe.

Gut und nachhaltig bauen

Wie Wolff & Müller die Strategie ganz konkret mit Leben füllt, zeigt eine Reihe von Beispielen. Während große Baukonzerne sich weg vom Kerngeschäft zum Dienstleister entwickeln, stärkt das Unternehmen die eigene Baukompetenz etwa durch den Auf- und Ausbau eines zentralen Design- und Engineering-Centers und durch einen hohen Anteil gewerblicher Mitarbeiter. Es treibt die Digitalisierung des Bauens voran und ist Vorreiter

bei der Nutzung von Building Information Modeling (BIM) – die Methode wird mittlerweile nicht nur in der Planung und Ausschreibung, sondern auch in der Bauausführung intensiv genutzt. Ein weiteres Ziel ist, nicht nur gut, sondern auch nachhaltig zu bauen. „Wir begleiten Bauherren und Investoren von der ersten Projektidee bis zum fertigen Bauwerk, um gemeinsam die ökologisch und ökonomisch beste Lösung zu finden“, sagt Dr. Matthias Jacob, Technischer Geschäftsführer der Wolff & Müller Holding. Das Unternehmen bietet die Zertifizierung von Immobilien zum Beispiel nach LEED oder DGNB an.

Auch intern wird Nachhaltigkeit großgeschrieben: Das Unternehmen nutzt ausschließlich Ökostrom, stellt auf Maschinen und Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch um und hat jeweils ein Umwelt- und Energiemanagement-System eingeführt. Unvermeidliche Emissionen werden durch den Erwerb TÜV-geprüfter CO₂-Zertifikate ausgeglichen, so dass die gesamte Unternehmensgruppe CO₂-neutral arbeitet. „Immer mehr Bauherren erkennen, dass sich nachhaltiges Bauen auch wirtschaftlich lohnt. Bauwerke, die auf diese Weise entstehen, haben eine höhere Qualität, sind funktionaler und energieeffizienter. Die Betriebskosten sind während des gesamten Lebenszyklus deutlich niedriger“, sagt Dr. Jacob. Weil Nachhaltigkeit mit fairen Bedingungen einhergeht, hat das Unternehmen außerdem ein umfassendes Präventionsprogramm gegen Schwarzarbeit aufgebaut. Es entstand in enger Zusammenarbeit mit den Zollbehörden und ist vom TÜV Thüringen e.V. geprüft und zertifiziert.

Standards im Bausektor setzen

Die Jurys der drei Preise hat Wolff & Müller mit all diesen Maßnahmen überzeugt. So betonte zum Beispiel die Expertenjury des Deutschen Nachhaltigkeitspreises, dass das Unternehmen „mit Nachhaltigkeit als Geschäftsmodell Abwärtsspiralen bei Preisen, sozialen und ökologischen Standards im Bausektor durchbricht“. Die TU München (Lehrstuhl Prof. Dr. Josef Zimmermann) und das Fachmagazin tHIS, Auslober des „Bauunternehmens des Jahres“, betonten die gesamte Unternehmensstrategie, die auf Effizienz, Partnerschaftlichkeit und Innovationen beruht. Den iTWO-Award für den „Best Technical Workflow in 2014“ bekam Wolff & Müller für die effizientesten Arbeitsprozesse mit der Software iTWO BIM 5D.

Für die Stuttgarter Unternehmensgruppe sind die Preise eine Bestätigung, auf dem richtigen Weg zu sein: „Wir haben viele Glückwünsche von Kunden, Verbänden, aber auch aus anderen Bauunternehmen bekommen. Viele Kollegen freuen sich, wenn die Baubranche gute Schlagzeilen macht und raus aus der Schmutzdecke in das Scheinwerferlicht rückt, das sie verdient“, sagt Dr. Dürr. Nicht zuletzt sind die Auszeichnungen auch eine sehr gute Motivation für die eigenen rund 1.900 Mitarbeiter: „Wir sind gemeinsam viele Schritte gegangen, haben aber auch noch einige vor uns.“ ♦

Weitere Informationen: www.wolff-mueller.de.

Fortsetzung von S. 1: Unternehmerforum der Bauindustrie NRW und DEGEG

Dirk Brandenburger, technischer Geschäftsführer der DEGEG, erläuterte den Zuhörern Struktur und Organisation der DEGEG. Diese schließt einen Dienstleistungsvertrag mit dem Bundesland und koordiniert sich dabei eng mit dem jeweiligen Landesbetrieb für Straßenbau. In 24 Jahren habe man bisher mehr als 1.300 Kilometer Straßen gebaut. Insbesondere Brückenbauwerke bildeten einen Schwerpunkt in der Projektauswahl der DEGEG. Das noch offene Auftragsvolumen der DEGEG, das in den nächsten Jahren verbaut wird, beläuft sich im Bund auf ein Volumen von insgesamt 6,59 Mrd. Euro und 640 Mio. Euro in Nordrhein-Westfalen.

Technische Nebenangebote zulassen

Als Projektbereichsleiter NRW der DEGEG referierte Dr. Udo Paderski über die anstehenden Bauvorhaben im Land und insbesondere über die Durchführung von Vergabeverfahren. Ausschreibende und vergebende Stelle sei immer die DEGEG, die als öffentlicher Auftraggeber das europäische und nationale Vergaberecht zu beachten hat. „Wir vergeben nicht immer an den billigsten, wir haben den fairen Wettbewerb zu schützen, wir haben den aus dem Haushaltsrecht resultierenden Grundsatz zur wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung zu beachten“, betonte Paderski.

In Bezug auf Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung der Projekte meinte er, dass der Vertragspartner den Zuschlag erhalten solle, der die bestmögliche Leistung erwarten ließe. Dies müsse nicht zwangsläufig das preisgünstigste Angebot sein. Darüber hinaus ermutigte Paderski die anwesenden Unternehmer im Sinne der Innovation und einer technischen

Weiterentwicklung, auch in Zukunft Nebenangebote einzureichen. „Die DEGEG unterstützt die Bauwirtschaft bei der Zulassung von technischen Nebenangeboten.“

Im zweiten Teil seiner Ausführungen präsentierte Paderski den Teilnehmern die NRW-Projekte, mit deren Vergabe 2015/2016 zu rechnen sei. Neben dem Ersatzneubau der A40-Brücke sind dies Autobahnerweiterungen oder Lückenschlüsse, wie z.B. auf der A44 in Fahrtrichtung Velbert sowie der Bau von 1.000 neuen LKW-Stellplätzen in 15 Tank- und Rastanlagen an der A1, A3, A4 und A43 und die Erstellung neuer Park- und WC-Anlagen.

Hohe Qualität realisieren

Über die bisherigen Erfahrungen der DEGEG in der Qualitätssicherung ihrer Projekte berichtete Uwe Ludewig, Projektleiter Bau bei der DEGEG in NRW. Ein Thema, mit dem sich auch Uwe Ausmeier, Niederlassungsleiter der EUROVIA Teerbau in Bottrop und Vorsitzender der Landesfachabteilung Straßenbau im Bauindustrieverband NRW, intensiv beschäftigt. In seinem Vortrag zu den Erwartungen der Bauindustrie an die DEGEG betonte Ausmeier, dass man gemeinsam mit der DEGEG hohe Qualität, Kosten- und Termintreue realisieren wolle, um die immensen Sanierungsbedarfe erfolgreich abzarbeiten. Hierfür bedürfe es auf Seiten der DEGEG einer kontinuierlichen Ausschreibetätigkeit und dem Aufbau eines Projektsockels, das garantiere die schnellstmögliche und effiziente Verwendung von Investitionsmitteln. „Wir wünschen uns die Berücksichtigung qualitativer Wertungskriterien, ebenso wie die Zulassung und Wertung von Nebenangeboten“, so Ausmeier weiter. Dies böte insbesondere den innovativen Bauunternehmen die Möglichkeit, ihre Sachkenntnis und ihr



Über 80 Teilnehmer folgten den Ausführungen der Referenten.

Know-how im Sinne der qualitativ besten und wirtschaftlichsten Lösung einzubringen.

Partnerschaft für bestmögliche Lösungen

Die Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbandes Nordrhein-Westfalen, Prof. Beate Wiemann, dankte zum Abschluss der Veranstaltung allen Teilnehmern und insbesondere der DEGEG für ihre Offenheit und Bereitschaft zu einem engen Schulterschluss. Das gelte vor allem auch in Bezug auf die Zulassung von Nebenangeboten, die der Branche Innovationen und Know-how sicherten. Auch dieses Unternehmerforum habe wieder einmal wichtige Erkenntnisse offengelegt und Gelegenheit geboten, den Gesprächsfaden zur konkreten Projektentwicklung und Zusammenarbeit aufzunehmen. Im Sinne einer schnellen Sanierung der nordrhein-westfälischen Verkehrsinfrastruktur müsse man in einem partnerschaftlichen Dialog die unterschiedlichen Anforderungen von Auftraggeber und Auftragnehmer benennen, diskutieren und gemeinsam zur bestmöglichen Lösung kommen. ♦

OB Geisel besucht Baustelle Kö-Bogen-Tunnel

Bauarbeiten voll im Zeitplan!

Düsseldorf. Hoher Besuch auf der größten innerstädtischen Baustelle in der Landeshauptstadt: Oberbürgermeister Thomas Geisel informierte sich am 20. Januar 2015 persönlich auf der Tunnel-Baustelle Kö-Bogen über den aktuellen Stand und die noch ausstehenden Arbeiten bis zur Fertigstellung. Denn ab Ende dieses Jahres wird der Autoverkehr im Bereich des Kö-Bogens komplett unter der Erde verlaufen. Dann steht der neue Tunnel in Nord-Süd-Richtung, zunächst mit einer Spur, für den Verkehr offen. „Wir freuen uns, dass mit Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie auch die größten Baustellen weg sind und die Voraussetzungen geschaffen werden, dass Anwohner und Besucher im Herzen unserer Stadt wieder flanieren können“, sagte Geisel beim Rundgang. Thomas Fiedler, Bereichsleiter der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG Düsseldorf, ließ es sich nicht nehmen, den OB auf seinem Rundgang zu begleiten.

Fiedler, der auch stellvertretender Vorsitzender des Verbandsbezirks Düsseldorf im nordrhein-westfälischen Bauindustrieverband ist, erläuterte die noch anstehenden technischen und logistischen Herausforderungen der Großbaustelle im Herzen der Innenstadt bis zur Fertigstellung des letzten Tunnels. Die Bauarbeiten des Kö-Tunnels wurden in zwei Bauabschnitten und mehreren Teillosen ausgeschrieben. Unter der technischen Federführung der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG Düsseldorf konnte eine Bietergemeinschaft den Wettbewerb für mehrere Lose für sich entscheiden. Die umfangreichen Arbeiten des Spezialtiefbaus wurden von den Wayss & Freytag Spezialtiefbau GmbH ausgeführt. Die Arbeiten am letzten Tunnel (Nord-Süd-Tunnel) im Projekt Kö-Bogen gehen planmäßig voran. Mit dem Abbruch des Tausendfüßlers im Februar 2013 wurde der Beginn des zweiten Bauabschnittes eingeläutet. Die alte Verkehrsführung über den Tausendfüßler wird durch einen Tunnel in der gleichen Trasse ersetzt. Dieser Nord-Süd-Tunnel wird insgesamt 675 Meter lang. Die 84 Meter lange Einfahrtrampe befindet sich in der Hofgartenstraße in Höhe des Theatermuseums. Die

Ausfahrtrampen liegen in der Immermannstraße und in der Berliner Allee. Sie haben ebenfalls eine Länge von jeweils 84 Metern. Die Tunnelsohlen liegen zwischen sieben bis 14 Metern tief. Mit dem Tunnelbauwerk wird auch die Anbindung aus Norden in den bereits bestehenden Tunnel (Nord-West-Tunnel) des ersten Bauabschnittes nach Westen in die Elberfelder Straße endgültig hergestellt. Weiterhin wird eine Anbindung an die Tiefgarage des Dreischeidenhauses und optional an die Tiefgarage des Schauspielhauses geschaffen. Mit dem Bau der Ein- und Ausfahrt-Spindel ist ebenfalls begonnen worden. Der Nord-West-Tunnel wurde bereits im Januar 2013, acht Monate vor dem geplanten Termin, eröffnet.

Teil-Inbetriebnahme Ende 2015

Ende 2015 wird der Nord-Süd-Tunnel in Teilen in Betrieb genommen. Auch wenn der Verkehr dann schon einspurig durch den Tunnel fließt, sind noch einige Restarbeiten auszuführen, wie z.B. Geländer und Lärmschutz. Voraussichtlich ab Mitte 2016 werden endgültig alle Fahrspuren des Nord-Süd-Tunnels



Oben: Blick in die Baugrube des Nord-Süd-Tunnels, der den früheren Tausendfüßler ersetzt.

Unten v. l.: Verkehrsdezernent Dr. Stephan Keller, Andrea Blome, Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement, und Oberbürgermeister Thomas Geisel während der Baustellentour.

zur Verfügung stehen. Wie alle anderen Tunnel wird auch dieser an das städtische Verkehrssystemmanagement angeschlossen sein, bei Störungen werden die Verkehrsteilnehmer so über Verkehrsmeldungen via Internet, Radio oder auf den städtischen Variotafeln informiert. Modernste Technik wie die LED-Adaptionsbeleuchtung sorgt dafür, dass Autofahrer bei der Einfahrt in den Tunnel optimale Lichtverhältnisse vorfinden. Eine besondere Herausforderung in diesem Bauabschnitt war und ist die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf Schiene und Straße vor dem Hintergrund der beengten Baustellenflächen. Um den oberirdischen Verkehr während der Bauphasen gewährleisten zu können, wurde ein 50 Meter langer Abschnitt des Tunnels im Bereich des Astes Immermannstraße in der so genannten Deckelbauweise hergestellt. Weitere Herausforderungen bestehen in der unmittelbaren Nähe von setzungsempfindlichen Bauwerken wie der Johanneskirche und verschiedener großer Kanäle. Darüber hinaus mussten vorweg auch zahlreiche

Leitungen und mehrere große Abwasserkanäle verlegt werden, um Platz für die neue Tunneltrasse schaffen zu können. ♦

Kö-Bogen

Mit Inbetriebnahme der U-Bahn und ihrem innerstädtischen Drehkreuz „Heinrich-Heine-Allee“ im Jahr 1988 verlor der Jan-Wellem-Platz einen Teil seiner ehemaligen Bedeutung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Nach Fertigstellung der Wehrhahn-Linie und der unterirdischen Verkehrstunnel wird das nördliche Ende der Königsallee – mit ebenerdigen Anknüpfungen zum Hofgarten, Jan-Wellem-Platz, Shadowplatz und Gustaf-Gründgens-Platz – städtebaulich aufgewertet.

Buchalik Brömmekamp und BWI-Bau kooperieren

Gebündeltes Branchenwissen

Düsseldorf. Als Beratungsgesellschaft für Restrukturierung und Sanierung ist die Wirtschaftskanzlei Buchalik Brömmekamp darauf spezialisiert, mittelständische Unternehmen innerhalb und außerhalb der Krise auf Erfolgskurs zu bringen. Zukünftig werden die Düsseldorfer Berater und das BWI-Bau - Institut der Bauwirtschaft - bei Eigenverwaltungsverfahren in der Baubranche noch enger kooperieren. Mit aufeinander abgestimmten rechtlichen, betriebswirtschaftlichen und operativen Restrukturierungslösungen stellen die Partner einem Bauunternehmen in der Krisensituation erstmals das gebündelte Know-how über die Sanierung unter Insolvenzschutz zur Verfügung.

„Unsere Zusammenarbeit ist ein Gewinn für die Unternehmen“, fasst Robert Buchalik, Partner der Buchalik Brömmekamp, die Kooperation mit dem BWI-Bau zusammen. Schließlich seien Insolvenzplanverfahren in der Baubranche sehr komplex und ambitioniert. „Mit unserer Kompetenz in der Sanierung von Unternehmen und dem BWI-Bau als Spezialist für alle baubetrieblichen und baubetriebswirtschaftlichen Fragestellungen bieten wir Unternehmen in der Krise ein umfassendes und abgestimmtes Gesamtpaket aus einer Hand.“

„Das BWI-Bau ist auf die Besonderheiten der mittelständisch geprägten Bauwirtschaft spezialisiert“, betont Prof. Dr. Ralf-Peter Oepen, der Geschäftsführer des Instituts. Die Berater des BWI-Bau verfügten über die notwendige Fach-, Branchen- und Metho-

denkompetenz, so dass Unternehmen auf dezidierte und verlässliche Dienstleistungen vertrauen könnten. Gerade im Hinblick auf die aus dem Projektgeschäft resultierenden baubetrieblichen, baubetriebswirtschaftlichen und baurechtlichen Besonderheiten sei dies eine unbedingte Erfolgsvoraussetzung für eine branchenkompetente Beratung. „Das gilt vor allem in Krisensituationen, wenn es darum geht, die Ursachen für wirtschaftliche Fehlentwicklungen zu erkennen und notwendige Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Restrukturierung und wirtschaftlichen Stabilisierung zu entwickeln“, erklärt der Institutsleiter. So konzentriert sich das BWI-Bau im Zuge der strategischen Kooperation mit der Wirtschaftskanzlei auf die baubetrieblichen und baubetriebswirtschaftlichen Themen. Gemeinsam mit den Düsseldorfer Beratern, die vor allem methodisches und insolvenzspezifisches

Wissen einbringen, wird das operative Sanierungskonzept erarbeitet. Das BWI-Bau begleitet das zu sanierende Unternehmen im Zuge der operativen Umsetzung.

Buchalik Brömmekamp berät die Unternehmen in rechtlichen Fragen und gestaltet maßgeblich die Sanierung der Krisenunternehmen. Dazu gehören die Vorbereitung der Antragstellung auf Eigenverwaltung, die Verhandlungen mit den Gläubigern, die Erstellung des Insolvenzplanes sowie die Durchführung der Sanierungsmaßnahmen. Bisher haben die Experten mehr als 50 Unternehmen nach dem neuen Gesetz (ESUG) beraten und die entsprechenden Verfahren erfolgreich durchgeführt.

Spezialisiert auf Sanierungskonzepte

Die Leistungen der Beratungsgesellschaft Buchalik Brömmekamp werden durch eine Rechtsanwalts- und Steuerberaterkanzlei sowie eine Unternehmensberatung angeboten. Interdisziplinär arbeiten Betriebswirte, Ingenieure und Juristen zusammen und bieten ein breites Spektrum an Dienstleistungen für mittelständische Unternehmen, Fremd- und Eigenkapitalgeber sowie Insolvenzverwalter. Die Experten entwickeln ganzheitliche und nachhaltige Lösungen, die rechtlich, steuerrechtlich sowie betriebs- und finanzwirtschaftlich aufeinander abgestimmt sind und setzen diese in Restrukturierungs- und Sanierungsprojekten um. ♦

Kontakt:

r.oepen@bwi-bau.de

robert.buchalik@buchalik-broemmekamp.de

Unternehmerforum von Bauindustrie und Wasserschifffahrtsdirektion

Mehr Planungspersonal für den Ausbau der Wasserstraßen

Essen. Der Bauindustrieverband NRW veranstaltete gemeinsam mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) am 21. Januar 2015 ein Unternehmerforum im Ausbildungszentrum der Bauindustrie Essen. Im Mittelpunkt des Dialogs standen Investitionsprogramme, bautechnische Herausforderungen, die Erwartungen der Bauindustrie an die GDWS sowie vergabe- und vertragsrechtliche Aspekte. Unter Federführung des Verbandsbezirks Ruhrgebiet und seinem Vorsitzenden Heinrich Schulze führte der Bauindustrieverband damit seine Reihe erfolgreicher Auftraggeberveranstaltungen zum Jahresstart 2015 fort.

Heinrich Schulze betonte in seiner Begrüßungsrede vor rund 50 Unternehmensvertretern die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts Nordrhein-Westfalen mit einem der größten und dichtesten Verkehrsnetze in Europa. „Die sach- und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur, also die verkehrliche Erreichbarkeit, die Qualität der Verkehrswege und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme stellen einen wichtigen Standortfaktor dar und damit auch einen wesentlichen Faktor für Wachstum und Beschäftigung.“ Obwohl die Bundeswasserstraßen für den Güterverkehr eine wichtige Bedeutung hätten, fristeten Flüsse und Kanäle in der öffentlichen Wahrnehmung eher ein Schattendasein, wenn über den Sanierungsbedarf im Bereich der Verkehrsinfrastruktur diskutiert wird, stellte Schulze fest. Insgesamt hätten aber auch die Wasserstraßen einen erheblichen Nachholbedarf bei den Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen. „Hierbei kommt der Verbreiterung und Vertiefung der Kanäle sowie dem Bau neuer Schleusen und Brücken eine besondere Bedeutung zu“, erläuterte der Verbandsbezirksvorsitzende weiter. Die GDWS, Außenstelle West, erfülle ihre Aufgaben im Bau- und Unterhaltungsbereich teils mit eigenem Personal, teils mit Hilfe von Bauunternehmen. Größere Bau- und Ausbaumaßnahmen würden ausschließlich von Unternehmen ausgeführt. „Die GDWS ist dabei einer der wichtigsten öffentlichen Auftraggeber der Unternehmen der Bauindustrie in den Sparten Wasserbau, Tiefbau, Spezialtiefbau und konstruktiver Ingenieurbau“, so Schulze. Deshalb sei das Unternehmerforum auch wichtig, um den Dialog mit der GDWS weiter fortzusetzen.

Binnenschifffahrt ist wichtiger Verkehrsträger

Das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland umfasst ca. 7.350 Kilometer Binnenwasserstraßen, davon entfallen rund 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle. Über die Bundeswasserstraßen werden jährlich Gütermengen von bis zu 240 Millionen Tonnen gefahren, mit einer Transportleistung von 65 Milliarden Tonnenkilometer. Dies entspricht fast 75 Prozent der Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen bzw. etwa 14 Millionen LKW-Fahrten. Dazu kommt noch der Transport von rund 1,5 Millionen Containern, vergleichbar mit zusätzlichen 700.000 LKW-Fahrten. Für den Betrieb, die Unterhaltung, den Ausbau und das Verkehrsmanagement auf den Bundeswasserstraßen ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zuständig, die sich im Wesentlichen in die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit sieben Außenstellen gliedert. In Nordrhein Westfalen erfolgt die Wahrnehmung der Aufgaben durch die Außenstelle West in Münster. Deren Zuständigkeitsbereich umfasst die Bundeswasserstraßen am Niederrhein und die westdeutschen Kanäle. Der Niederrhein bildet als eine der meist befahrenen Binnenwasserstraßen Europas den Verkehrsschwerpunkt. In diesem Jahr werden dort voraussichtlich 200 Millionen Gütertonnen die deutsch-niederländische Grenze bei Emmerich passieren. Das westdeutsche Kanalnetz, dessen verkehrswirtschaftlicher Schwerpunkt im Ruhrgebiet liegt, verfügt über ca. 460 km von der Güterschifffahrt befahrbare Kanalstrecken. Während der Rhein als Magistrale grundsätzlich noch über freie Kapazitäten verfügt, unterliegen die Kanäle trotz verschiedener

laufender Ausbaumaßnahmen weiterhin deutlichen Einschränkungen. Vor allem der mehrlagige Containerverkehr sowie der Einsatz von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden sind hiervon betroffen. Eine einzige Brücke mit nicht ausreichender Durchfahrtschöpfung bzw. eine unterdimensionierte Schleuse oder ein zu kleines Wendebecken reichen aus, um eine ganze Verkehrsverbindung unattraktiv werden zu lassen.

Alle Referenten forderten mehr Investitionen und Fachpersonal

Für die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) referierte der Unterabteilungsleiter Wasserstraßenplanung, Michael Heinz, über die anstehenden Sanierungsbedarfe im nordrhein-westfälischen Wasserstraßen- und Kanalnetz, die baulichen Herausforderungen, die Investitionsschwerpunkte am Rhein und Kanälen, die Investitionsprogramme nach dem Bundesverkehrswegeplan sowie die Investitionsarten und -Objekte. „Wir verzeichnen einen fortschreitenden Substanzverlust“, so sein Resümee. Rund 95 Millionen Euro habe die GDWS in 2014 in Nordrhein-Westfalen investiert, so Michael Heinz. In den kommenden Jahren seien 80 bis 140 Mio. Euro pro Jahr an Investitionen geplant. Das sei aber zu wenig für einen Substanz- und Werterhalt des Wasserstraßennetzes. Schließlich wären die Wasserstraßen, Schleusen und Dämme in NRW überwiegend im letzten Lebensdrittel angekommen. Für 2015/2016 rechne er mit einem fertigen Bundesverkehrswegeplan. „Das gibt Planungssicherheit“, stellte Heinz fest. Allerdings sei die GDWS mit der Erhaltung der Wasserwege derzeit bereits ausgelastet. „Wir können es uns nicht leisten, Wasserstraßen länger zu sperren.“

Vergabe- und vertragsrechtliche Aspekte standen im Mittelpunkt des Vortrags von Katrin Schneider, Aufgabenfeldleiterin Bau und Unterhaltung bei der GDWS - Außenstelle West in Münster. Sie erläuterte die Regularien der Vergabemöglichkeiten und forderte die Zulassung von Nebenangeboten. Diese seien zwar in der Prüfung aufwändiger, weil sie nicht mit anderen Angeboten vergleichbar wären, würden aber Innovationen und zukunftsfähige Projekte fördern. Qualität und Quantität hätten allerdings auch durch den deutlichen Abbau von Mitarbeitern in der Verwaltung gelitten. Nun sei es an der Zeit, den Personalpool in erster Linie mit Baufachleuten und weniger mit Juristen aufzustoßen.

Typische Unterhaltungs- und Investitionsaufgaben standen im Mittelpunkt des Vortrags von Ulrich Wieching, Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamts in Rheine. Er thematisierte vor allem die Protesthaltung von Anwohnern und Verbänden bei der Renovierung und der Erweiterung von Verkehrsinfrastruktur und erläuterte eine Reihe beispielhafter Projekte aus den letzten Jahren.



Mit Vergabebeschwerden maßvoll umgehen

Die Erwartungen der Bauindustrie an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung skizzierte Thomas Groß, Geschäftsführer der Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG mit Sitz in Wesel. Er betonte, dass im Jahr 2014 rund 250 Mio. Euro im Bereich der Wasserstraßen wegen fehlenden Personals für die Planung nicht verbaut werden konnten. „Die WSV muss dringend wieder ein attraktiver Arbeitgeber werden“, meinte Groß. Mit funktionalen und teilfunktionalen Ausschreibungen könne die Verwaltung auf das Fachwissen der Unternehmen zurückgreifen. Auch er forderte dringend, Nebenangebote zuzulassen, um zukunftsfähige Innovationen in der Bauindustrie nicht zu behindern und mahnte einen maßvollen Umgang mit Vergabebeschwerden an. In seiner Tätigkeit bei Hülskens habe es in den letzten zehn Jahren 14 Vergabebeschwerden, davon 13 gegen seine Firma gegeben, die aus seiner Sicht meistens völlig überflüssig waren. „Es geht in fast allen Fällen nur darum, Akteneinsicht zu erhalten und ein Haar in der Suppe zu finden, um dem wirtschaftlichsten Anbieter das Leben schwer zu machen.“

Auch mit dem Thema „Zulassung von schwimmenden Geräten“ beschäftigte sich Thomas Groß in seinem Vortrag. Es sei schwer, eine Zulassung für Sonderfahrzeuge zu bekommen, die oft für Aufträge individuell angepasst werden müssten. „Man wird quasi dazu gezwungen, illegal zu arbeiten“, brachte er es auf den Punkt. Nur über die niederländischen Behörden erhalte man in akzeptablem Zeitrahmen eine Zulassung, die Dank des europäischen Rechts auch in Deutschland anerkannt würde. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) müsse auch aus seiner Sicht dringend personell aufgestockt werden, damit alle am Wasserstraßenbau beteiligten Firmen wieder wirtschaftlich und zielgerichtet arbeiten können, forderte Thomas Groß. Aber der Personalabbau bei der WSV sei nun gestoppt, die Talsohle durchschritten. „Im Bundeshaushalt sind rund 50 neue Ingenieure pro Jahr genehmigt, so dass sich die Effektivität der Behörde nur verbessern kann.“

Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin Bauindustrieverband NRW, versprach in ihrem Schlusswort die Unterstützung des Verbandes. „Wir setzen uns dafür ein, das Thema ‚Ausbau der Wasserstraßen‘ in das Bewusstsein der Politik zu rücken.“ Außerdem stünden die Unternehmen der Bauindustrie gern bereit, um bei anstehenden Großprojekten ihre Kompetenz einzubringen. ♦



Die Referenten v. l.: Heinrich Schulze, Thomas Groß, Prof. Beate Wiemann, Katrin Schneider, Ulrich Wieching, Michael Heinz

Junge Führungskräfte tagten in Düsseldorf-Kaiserswerth

BIM – Die Zukunft des Bauens

Düsseldorf. Der Kreis Junge Führungskräfte traf sich am 12. März 2015 im Mutterhaus der Kaiserswerther Diakonie in Düsseldorf zu einem intensiven Dialog über „Building Information Modeling“ (BIM), die „Zukunft des Bauens“. Über das digitale Bauen referierte Bernhard Bayer, Geschäftsführer der BIB Beratung/Integration/Bausoftware GmbH in Offenburg. Das Thema begeisterte die Unternehmer und führte zu einem lebhaften Meinungs-austausch über die zukünftige Arbeitsweise der Branche.

Bernhard Bayer ist Baubetriebsingenieur und beschäftigt sich bereits seit den 1970er Jahren mit Projektentwicklung und Baukostenermittlung. Als Gastdozent ist er derzeit an verschiedenen Universitäten in Dresden und München sowie den Fachhochschulen in Wismar, Köln, Konstanz und Bern tätig. Im Jahr 1986 gründete er die BIB GmbH und startete die Entwicklung der Projektmanagementlösung BIM. Seit 2008 verantwortet er zusammen mit Johannes Lunz (BRZ Deutschland GmbH) die Entwicklungspartnerschaft zur BIM4You®-Lösung, die die Vernetzung aller am Bau und Betrieb eines Bauwerks Beteiligten unterstützt. Danach arbeiten alle Architekten, Planer und Bauunternehmen bis hin zum Facility-Manager in einem durchgängigen digitalen Modell, das auch im Tiefbau, speziell für den Straßen-, Tief- und Rohrleitungsbau eine zukunftsweisende Unterstützung bietet.

Transparenz für alle Baubeteiligten

Building Information Modeling heißt, ein Bauwerk zunächst digital zu bauen, bevor es auf der Baustelle realisiert wird, das erläuterte Bayer in seinem Vortrag. Jeder Planer, der Architekt, der Tragwerksplaner und der Planer für die Gebäudetechnik bildeten ihre jeweilige Planung in einem dreidimensionalen Datenraum

ab. Alle Projektbeteiligten hätten dieses Modell im Zugriff und alle verfügten über die identischen Informationen bezüglich der visuellen Darstellung, aber auch über die geplanten Qualitäten, die geplanten (nicht geschätzten) Baukosten und der angedachten zeitlichen Abwicklung des Bauwerks. Jede Änderung im Modell führe zu direkten Auswirkungen bezüglich der Geometrien, der Kosten und womöglich der Folgen für die Bauzeit.

Jeder Projektbeteiligte habe dadurch einen erheblichen Vorteil an Transparenz, Datensicherheit und Zugriff auf die jeweils aktuellen Informationen inklusive Datenabgleich bei Planänderungen, so Bayer weiter. Für die drei wichtigen Player des Bauprojektes könnten sich so jeweils unterschiedliche Vorteile ergeben: Der Investor erhalte verlässliche (belastbare) Kosten- und Terminpläne, die sich aus den Daten des BIM-Modells ableiten lassen. Somit sei ein hohes Maß an Sicherheit gegeben, Risiken und Fehlinvestitionen ließen sich vermeiden. Dies gelte besonders dann, wenn auch bereits Baunutzungskosten in die Planung einbezogen würden. Architekten und Fachplaner erhielten in allen Phasen des Projektverlaufs korrekte Massen und damit ein hohes Maß an Kostensicherheit. Die bisher

üblichen Schätzmethoden mit den breiten Sicherheitskorridoren könnten und müssten entfallen. Eine korrekte Anwendung von BIM biete die Möglichkeit, dem Auftraggeber ein optimiertes Bauvorhaben zu entwickeln, da es jederzeit möglich sei, unterschiedliche Geometrien und auch eine unterschiedliche Materialwahl in Hinblick auf Zeit und Kosten zeitnah zu analysieren.

BIM4You® Planungssicherheit in jeder Projektphase

„Überschreitungen von Budgets und Terminen sowie Qualitätsmängel finden sich in nahezu allen Bauprojekten“, so Bernhard Bayer. Dabei spiele es keine Rolle, ob es sich um den Bau eines Einfamilienhauses oder um ein Großprojekt handelt. Die Ursachen liegen in erster Linie in mangelnder Transparenz und fehlender Kommunikation während der einzelnen Projektphasen.

Building Information Modeling, das modellbasierte Planen und Steuern, schaffe hier neue Möglichkeiten für das effiziente und termingerechte Management über alle Phasen im Lebenszyklus eines Bauwerks hinweg, von der Entwicklung, der Planung über das



Bernhard Bayer zeigt Prof. Beate Wiemann (li.) und Elke Spurtzem, Geschäftsführerin des Kreises Junge Führungskräfte, die Schnelligkeit des digitalen Modells.

Bauen bis hin zur Nutzung. Die BIB GmbH biete ein ganzheitliches Lösungsangebot für effiziente Arbeitsprozesse im modellbasierten Arbeiten. Das gewährleiste mehr Planungssicherheit, weniger Zeitaufwand in der Angebotsphase, optimale Projektsteuerung und eine reibungslose Zusammenarbeit aller Beteiligten. Im Mittelpunkt steht dabei BIM4You®, eine Lösung für die durchgängige Planung und Steuerung von Bauwerken in fünf Dimensionen. Neben der klassischen Planung in 2D und 3D bildet BIM4You® auch detailliert die Bauzeiten (4D) und Kosten (5D) ab. ♦

Weitere Infos und Kontakt unter www.bib-gmbh.de

Bau-Azubis sind bundesweit Spitze!

Feierstunde in Berlin

Köln. Die beiden Kölner Tobias Schmitz und Jan-Hendrik Rath gehörten 2014 bundesweit zu den besten Auszubildenden! In Berlin wurden sie im Dezember vergangenen Jahres deshalb besonders geehrt und erhielten von Eric Schweitzer, Präsident des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), und Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel eine Auszeichnung. Schweitzer gratulierte den Preisträgern und lobte sie in seiner Eröffnungsrede. „Sie haben eine unschlagbare Leistung vollbracht und sind nun die besten Azubis Deutschlands in IHK-Berufen. Und das bei mehr als 320.000 Prüfungsteilnehmern.“

Im Oktober 2014 wurden Tobias Schmitz und Jan-Hendrik Rath bereits als beste Auszubildende der Industrie- und Handelskammern NRW und als Jahrgangsbeste vom Bauindustrieverband NRW geehrt. Schmitz und Rath sind Studierende des dualen Bachelorstudiengangs Bauingenieurwesen der Fakultät für Bauingenieurwesen der Fachhochschule Köln und des Berufsförderungswerks der Bauindustrie NRW. Als Studenten des dualen Studiengangs erwerben sie zwei staatlich anerkannte Abschlüsse gleichzeitig: Nach neun Semestern dürfen sie sich sowohl Bachelor of Engineering als auch Gehobener Baufacharbeiter nennen. Schmitz absolvierte parallel zu seinem Studium am Campus Deutz der Fachhochschule Köln seine Ausbildung zum Hochbaufacharbeiter bei der Kölner Bauwens Construction GmbH & Co. KG. Rath entschied sich für die Berufsausbildung zum Rohrleitungsbauer bei der Kölner Niederlassung der Ludwig Freytag GmbH & Co. KG.

Duale Berufsbildung als Scharnierfunktion

„Der demographische Wandel macht sich für Bauunternehmen aller Größenordnungen schon heute bemerkbar“, betont Prof. Jürgen Danielzik, Beauftragter für den dualen Studiengang Bauingenieurwesen an der Fachhochschule Köln. In vielen Unternehmens-

bereichen fehlten gut ausgebildete Nachwuchs-Führungskräfte. „Absolventinnen und Absolventen des dualen Studiengangs Bauingenieurwesen schließen diese Lücke“, so Danielzik weiter. Die Bauunternehmen erhielten Führungskräfte, die den IHK-Abschluss in einem anerkannten Bauberuf und den Hochschulabschluss Bachelor of Engineering besitzen. „Unsere Absolventen erfüllen eine wichtige Scharnierfunktion in der Bauwirtschaft, da sie akademische Kompetenzen und baupraktische Erfahrung in die Unternehmen einbringen.“

Duale Azubis sind oft Spitze

„Der Erfolg des dualen Studiengangs beruht auf der hervorragenden Abstimmung und Kooperation zwischen Ausbildungsunternehmen, der Hochschule und dem überbetrieblichen Ausbildungszentrum“, erläutert Edgar Lengwenat, Referent im Ausbildungszentrum Kerpen und Bereichsleiter Duale Studiengänge Bauingenieurwesen beim Berufsförderungswerk der Bauindustrie NRW. „Diese sehr gute Verzahnung von Theorie und Praxis ist zum Erfolgsmodell geworden, durch das unsere Absolventinnen und Absolventen in vielen Fällen zu den besten ihres Jahrgangs gehören. Besonders freue ich mich darüber, dass bereits

zum zweiten Mal dual Studierende mit dem Prädikat „Bundesbester Azubi“ ausgezeichnet wurden.“

NRW auf Platz 2

Zum neunten Mal ehrte der Deutsche Industrie- und Handelskammertag in diesem Jahr die bundesbesten Absolventinnen und Absolventen des aktuellen Prüfungsjahrgangs. 320.000 Auszubildende nahmen an den Prüfungen teil, 232 Bundesbeste aus 223 Ausbildungsberufen wurden in Berlin ausgezeichnet. Das Bundesland mit den meisten Besten (49) war in diesem Jahr Bayern. Es folgen Nordrhein-Westfalen mit 43 und Baden-Württemberg mit 26 Besten.

Anlässlich der Feierstunde in Berlin bedankte sich DIHK-Präsident Schweizer auch bei den Eltern, Ausbildungsbetrieben und Berufsschullehrern der Bundesbesten für ihr Engagement. Sein Appell: „Wir müssen künftig nicht nur für die Vielfalt unserer Ausbildungsberufe intensiver werben, sondern auch die Möglichkeiten zur Fortbildung bekannter und attraktiver machen. Es muss uns gelingen, die berufliche Bildung insgesamt als lohnende Alternative zur akademischen Bildung zu stärken.“ Auch Bundeswirtschaftsminister Gabriel sprach in seiner Festrede von der großen Bedeutung des dualen Ausbildungssystems zur Sicherung

des Fachkräftenachwuchses. „Zusammen mit der Wirtschaft wollen wir dafür sorgen, dass angesichts einer zunehmenden Studierneigung Jugendlicher eine berufliche Aus- und Weiterbildung stärker als Karriereoption wahrgenommen wird. Denn sie eröffnet auch im Vergleich zur akademischen Bildung eine vielversprechende berufliche Perspektive.“

Mehr als 1.000 Gäste nahmen an der Preisverleihung in der Bundeshauptstadt teil, neben den Eltern der Besten auch Vertreter der Ausbildungsbetriebe, Berufsschullehrer, Bundestagsabgeordnete sowie Präsidenten und Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammern. Entertainerin Barbara Schöneberger führte wie schon in den vergangenen Jahren durch die Veranstaltung, die live im Internet übertragen wurde. Weitere Informationen www.dualstudieren.de

Achtung! Ausbildungsbeginn für das duale Studium ist der 1. Juni 2015. Interessierte Bauunternehmen haben jetzt noch die Gelegenheit, ihre dualen Ausbildungsplätze anzumelden.

Weitere Infos bei Edgar Lengwenat, Tel: 02237 / 5618-32, e.lengwenat@bauindustrie-nrw.de ♦



v.l.: Tobias Schmitz, Jan-Hendrik Rath, Edgar Lengwenat, Bereichsleiter Duale Studiengänge Bauingenieurwesen beim Berufsförderungswerk der Bauindustrie

Foto: Jens Schicke

KICKARTZ Stiftung belohnt außergewöhnliche Leistungen

Preise für den Bauingenieur-Nachwuchs

Köln. Die Gebr. Hubert und Josef KICKARTZ Stiftung hat in diesem Jahr sechs mit insgesamt 9.000 Euro dotierte Förderpreise an Studierende der Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik der Fachhochschule Köln vergeben. Am 13. März 2015 fand an der Fachhochschule in Köln die feierliche Preisverleihung fand. Die Förderpreise unterstützten Absolventen der Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik an der Fachhochschule (FH) Köln, die sich durch außergewöhnliche Leistungen im Studium und darüber hinaus durch intensives ehrenamtliches soziales Engagement hervorgehoben haben.

Vier Kriterien sind für die Vergabe an den qualifizierten Nachwuchs maßgeblich: Studiendauer, Studienergebnis, Führungserfahrung auf Baustellen oder ehrenamtliches gesellschaftliches Engagement sowie Abschlussnote und Neuartigkeit des Themas der Abschlussarbeit.

Bernd Heinen wurde für seine Bachelorarbeit „Verkehrsgutachten zur Umnutzung eines innerörtlichen Einzelhandelsstandortes in Much“ mit dem ersten Platz und einem Preisgeld in Höhe von 2.750 Euro ausgezeichnet. Der zweite Platz und 2.250 Euro gingen an Sven Sage. Aufgrund der vielen hervorragenden Nominierten entschied sich die Jury dafür, vier dritte Plätze in Höhe von jeweils 1.000 Euro zu vergeben.

Seit 2012 verleiht die Gebr. Hubert und Josef KICKARTZ Stiftung jährlich ihre Förderpreise an Studierende der Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik. Das ehemals von den beiden Namensgebern der Stiftung geführte Tiefbau-Unternehmen Gebr. Kickartz GmbH gehört zu den größten Tiefbauunternehmen am Niederrhein. Neben Straßen- und Gleisbauarbeiten sowie Tiefbauarbeiten für Versorgungsleitungen ist die Gebr. Kickartz GmbH auch als Dienstleister für die Industrie tätig.

Viele preiswürdige Leistungen

„Es ist mir eine große Freude, diese Absolventinnen und Absolventen als Anerkennung für ihre vorbildlichen Leistungen auszuzeichnen. In diesem Jahr gab es besonders viele preiswürdige Nominierte, daher haben wir uns entschlossen, vier dritte Preise zu verge-

ben“, betonte der Vorstand der Stiftung, Rainer Matzkus, bei der Preisübergabe auf dem Campus Südstadt der Hochschule. Prof. Dr. Christoph Seeßelberg, Präsident der Fachhochschule Köln, freute sich über das Engagement des Unternehmens: „Die heute verliehenen Förderpreise sind eine große Anerkennung für unsere herausragenden Absolventinnen und Absolventen im Bauingenieurwesen, die im Rahmen ihrer Abschlussarbeiten innovative Lösungen für relevante technische und gesellschaftliche Fragestellungen erarbeitet haben. Ich freue mich sehr, dass die KICKARTZ Stiftung sich an der Fachhochschule Köln engagiert.“ Prof. Dr. Jürgen Danielzik, Leiter des Instituts für Baubetrieb und Vermessung sowie Juryvorsitzender der KICKARTZ Stiftung, fasste die Entscheidung so zusammen: „Die sechs Preisträgerinnen und Preisträger erfüllen die sehr hoch gesetzten Bewertungskriterien des Preises in außergewöhnlichem Maße. Sie haben die Anforderungen des Studiums hervorragend gemeistert und zudem zahlreiche Aufgaben in Leitungsfunktionen in Bauunternehmen, im Ehrenamt oder in der Fachschaftsarbeit bewältigt. Das ist eine Leistung, auf die sie sehr stolz sein dürfen.“

Erster Platz

Bernd Heinen schloss Anfang 2014 den dualen Bachelorstudiengang Bauingenieurwesen mit der Note 1,3 ab. Seine parallele gewerbliche Ausbildung zum Straßenbauer absolvierte er 2012 als einer der Jahrgangsbesten. Der gebürtige Heinsberger verfasste in enger Abstimmung mit der Presse- und Öffentlich-

keitsarbeit der Gemeinde Much im Rhein-Sieg-Kreis seine Bachelorarbeit „Verkehrsgutachten zur Umnutzung eines innerörtlichen Einzelhandelsstandortes in Much“ und erhielt für diese die Note 1,0. Zurzeit studiert er an der Fachhochschule Köln im Masterstudiengang Ingenieurbau.

Zweiter Platz

Der gebürtige Bergisch-Gladbacher Sven Sage hat seine mit 1,0 bewertete Bachelorarbeit „Kostenermittlung im Schlüsselfertigbau durch Fortschreibung eines unternehmensinternen entwickelten Kennzahlenprogramms“ bei der Firma Zechbau GmbH geschrieben. Sein Studium schloss er überdurchschnittlich schnell und als drittbesten Absolvent des Sommersemesters 2014 mit der Note 1,57 ab, wie sein Betreuer Prof. Stefan Oerder betonte.

Vier dritte Plätze

Stefanie Gorgels hat sich in ihrer Masterarbeit mit dem Entwurf und der Bemessung einer Holzspannbandbrücke über den Rhein für Fußgänger und Radfahrer auseinandergesetzt und dabei eine innovative Idee für eine Brückenkonstruktion entwickelt, so sieht es Betreuerin Prof. Hannelore Damm. Ihr Masterstudium Ingenieurbau schloss die Kölnerin Ende 2014 mit der Note 1,8 ab.

Als eine außergewöhnlich vielschichtige und in ihrer Planungsentscheidung sehr gut abgewogene Bachelorarbeit bezeichnete Prof. Dr. Rainer Feldhaus die von ihm betreute Abschlussarbeit „Sanierungskonzept für

das nicht begehbare Kanalnetz in Köln-Nippes“ von Alexandra Höfer. Die gebürtige Waldbrölerin hat den Bachelorstudiengang Bauingenieurwesen Anfang 2014 mit der Note 1,9 abgeschlossen, zuvor absolvierte sie eine Ausbildung als Bauzeichnerin.

Die ausgebildete Bauzeichnerin Nelli Kraus beendet den Bachelorstudiengang Bauingenieurwesen im Oktober 2014 mit der Gesamtnote 1,8. Ihre mit 1,0 bewertete Abschlussarbeit „Entwurf zur städtebaulichen Umgestaltung der Hauptstraße in Köln-Porz“ entstand in enger Absprache mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln, wie Betreuer Prof. Karl Heinz Schäfer erläuterte.

Der 25-jährige Joel Müller hat sein duales Bachelorstudium Bauingenieurwesen im April 2014 mit der Gesamtnote 1,8 und seine parallele betriebliche Ausbildung als Beton-/Stahlbetonbauer als Jahrgangsbester abgeschlossen. Seine Bachelorarbeit „Fortführung der Verschwendungsminimierung durch parallele Anwendung der Methoden Building Information Modeling und Lean Construction am Beispiel“ behandelt ein sehr modernes Thema und ist in ihrer Komplexität außergewöhnlich, wie sein Betreuer Prof. Dr. Jürgen Danielzik hervorhob. Führungserfahrung gewann der gebürtige Lübecker während seiner einjährigen Tätigkeit bei einer Bauträgergesellschaft. Für ein Projekt in Köln-Kalk verantwortete er die Administration und Datenerfassung und vertrat schon während des Studiums den Bauleiter bei Krankheit und Urlaub. ♦



v. l.: Sven Sage (2. Preis), Joel Müller, Stefanie Gorgels, Bernd Heinen (1. Preis), Nelli Kraus, Alexandra Höfer

WAHLEN



Impressum

Herausgeber:
Bauindustrieverband
Nordrhein-Westfalen e.V.
Uhlandstraße 56, 40237 Düsseldorf
Tel. 02 11/67 03-219
www.bauindustrie-nrw.de

Verantwortlich:
Petra Zenker, Politik – Presse – Kommunikation
p.zenker@bauindustrie-nrw.de

Redaktion:
Jennifer Winkelsträter,
WIN Agentur für Kommunikation, Willich

Layout: ubb kommunikation, Bochum

Fotos: Bauindustrieverband NRW

Druck: paffrath print & medien GmbH

Auflage: 1.100

Mitgliederversammlung der LFA Eisenbahnoberbau

Wahlen und Werksbesichtigung

Leverkusen. Hermann Becker, geschäftsführender Gesellschafter der Ernst Becker Bahn- und Tiefbau GmbH, Oberhausen, ist neuer Vorsitzender der Landesfachabteilung (LFA) Eisenbahnoberbau im Bauindustrieverband NRW. Er wurde am 22. Januar 2015 auf der Mitgliederversammlung der LFA bei der Deutsche Plasser Bahnmaschinen GmbH in Leverkusen einstimmig gewählt.

Becker löst Manfred Wacker, ehemaliger technischer Geschäftsführer der STRABAG Rail GmbH ab, der die Landesfachabteilung seit 2010 erfolgreich geleitet hat. Als stellvertretende Vorsitzende wählten die Mitglieder der Landesfachabteilung Eisenbahnoberbau Nikolas Müller, Geschäftsführer der Hering Bahnbau GmbH in Essen, und Manfred Hildner. Danko Rupprecht von der STRABAG Rail GmbH, Berlin, wurde zum Delegierten gewählt und vertritt zukünftig zusammen mit seinen Unternehmerkollegen die Landesfachabteilung auf Bundesebene im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie.

ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Über gemeinsame Aktivitäten des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit dem nordrhein-westfälischen Bauindustrieverband sowie über ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturfinanzierung referierte Volker Wente. Der VDV-Geschäftsführer der Landesgruppe NRW

stellte die Entwicklung der Finanzausstattung und die wesentlichen Instrumente der Finanzierung des ÖPNV, die Fahrgastentwicklung und den Investitionsbedarf für Erhalt, Aus- und Neubau sowie Barrierefreiheit vor. In einer Studie, die der VDV der INTRAPLAN (einem der führenden Beratungsunternehmen im Verkehrssektor) in Auftrag gegeben hat, wurde der Bedarf an Ersatzinvestitionen (Reinvestitionen) in die Infrastruktur der U-/Straßenbahnen (Strecken, technische Ausrüstung, Stationen) und Fahrzeuge in Nordrhein-Westfalen in den Zeiträumen 2012 bis 2016 und 2017 bis 2025 ermittelt und die finanziellen Leistungsfähigkeiten der Verkehrsunternehmen abgeschätzt. Der Studie zufolge kann lediglich ein Viertel des notwendigen Bedarfs in NRW von den Verkehrsunternehmen und den Kommunen finanziert werden. Deshalb müssten sofort und nicht erst 2019 im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen Planungssicherheit für Investitionsmaßnahmen geschaffen werden.



v. l.: Danko Rupprecht, Manfred Hildner, Hermann Becker, Nikolas Müller

Hochmodernes Werk

Der letzte Programmpunkt der LFA-Mitgliederversammlung beschäftigte sich mit dem gastgebenden Unternehmen. Die Deutsche Plasser Bahnbaumaschinen GmbH hat sich als eines der ersten Unternehmen in der „Neuen Bahnstadt Opladen“ niedergelassen. Der Spezialist für die Instandsetzung und Wartung von Bahnbaumaschinen wartet und repariert in dem hochmodernen Werk speziell die vom österreichischen Mutterkonzern Plasser & Theurer hergestellten Maschinen. Dazu gehören z.B. Gleisstopfmaschinen zur Verdichtung von frisch aufgetragenem Schotter sowie Gleisbettreinigungsmaschinen und Schotterplaniermaschinen. Dirk Thormann, technischer Leiter des Werks in Opladen, stellte die Deutsche Plasser zunächst kurz vor und führte die Teilnehmer abschließend durch das Werk. ♦