

BAUAKTUELL

4 Safety-Award
VERBAND

6 Straßenbaukonferenz
VERBAND

19 NABASO-Fachtagung
PERSPEKTIVE

Sicherheit, die Maßstäbe setzt

Die Sicherheit ihrer Mitarbeiter hat oberste Priorität. Die ausgezeichneten Unternehmen stehen beispielhaft für einen Arbeitsschutz, der fest im betrieblichen Alltag verankert ist.

Straßenbau auf neuen Wegen

Neue Ideen für den Straßenbau, ein neues Asphalt-Regelwerk und Impulse von NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer.

Nachhaltigkeit beginnt in der Ausbildung

Wie gelingt es, Nachhaltigkeit nicht nur zu lehren, sondern dauerhaft im Berufsalltag zu verankern? Eine Frage an Vertreterinnen und Vertreter aus dem Bau- und Sozialwesen.



IM FOKUS

9 Nordbrücke Bonn: Ein Warnsignal für NRW

Der Fall Bonn zeigt, wie eng Mobilität, Wirtschaft und kommunale Infrastruktur zusammenhängen.

VERBAND // MITGLIEDERVERSAMMLUNG UND UNTERNEHMERABEND

Unternehmerabend 2026: Polarschimmer in der Seifenfabrik

Foto: Michael Trautmann

Wie kann man bei gut 30 Grad Außentemperatur einen kühlen Kopf bewahren? – Ganz einfach: Man lässt sich für eine Stunde in eine der kältesten Regionen der Erde entführen. Beim Unternehmerabend der BAUINDUSTRIE NRW am 23. Juni nahm Dr. Aurelia Hölzer die Gäste mit auf ihre außergewöhnliche Überwinterung in der Antarktis.

In der Seifenfabrik hätte man eine Stecknadel fallen hören können, als Dr. Aurelia Hölzer berichtete, wie es dazu kam, dass sie das Überwinterungsteam in der deutschen Polarforschungsstation „Neumayer III“ leitete. Dort forschen während des antarktischen Sommers zahlreiche Wissenschaftler in ihren jeweiligen Gebieten. Um Forschungsarbeiten auch während des antarktischen Winters fortzuführen und meteorologische Messreihen ohne Unterbrechung zu erfassen, überwintert jedes Jahr ein neunköpfiges Team auf der Station. Die Gruppe verbringt

dort mehrere Monate bei unwirtlichen Wetterbedingungen und ohne die Möglichkeit einer Evakuierung. Mit dabei sind Techniker, IT-Profis, Wissenschaftler, ein Koch und mittendrin: Dr. Aurelia Hölzer als einzige Ärztin. Nach der erfolgreichen Bewerbung folgten einige Monate der Vorbereitungszeit, in denen das Team immer enger zusammenwuchs. Die Gruppe erlernte währenddessen nicht nur alle notwendigen Fähigkeiten, um sich beispielsweise gegenseitig aus dem Eis zu bergen – hierzu fanden Übungseinheiten in den Alpen statt –, sondern

auch, wie man Brände löscht. Schließlich musste das Team für den Ernstfall auf der Polarforschungsstation gerüstet sein, um im Zweifel seine eigene Feuerwehr zu sein. Nach vier Monaten Vorbereitungszeit konnte das Abenteuer schließlich beginnen.

Schelfeis, Meereis, Packeis – die Gäste des Unternehmerabends lernten nicht nur einiges über

MEHR ZUM THEMA AUF SEITE 2

MITGLIEDERVERSAMMLUNG UND UNTERNEHMERABEND

die antarktische Landschaft, sondern auch über die Dynamik innerhalb eines kleinen Teams in einer völligen Isolation. Dr. Aurelia Hölzer, die während dieser Monate neben ihrem Job als Ärztin auch die leitende Funktion der Überwinterungsmannschaft innehatte, berichtete, dass sich die Gruppe schon während der Vorbereitungszeit eine gemeinsame Charta mit verbindlichen Regeln gegeben hat. Innerhalb dieser Regeln habe sie sich bemüht, den anderen Überwinterern die größtmögliche Freiheit einzuräumen, kreative Ideen und Projekte zu unterstützen und die individuellen Bedürfnisse im Blick zu halten. Gerade in der völligen Isolation habe sich dieser Führungsstil bewährt. Statt möglichst viele Vorgaben zu machen, setzte Dr. Aurelia Hölzer auf Eigenverantwortung, Vertrauen und individuelle Freiräume. Diese nutzten die Überwinterer für spannende Projekte, aber auch für eine kreative Freizeitgestaltung. So setzt beispielsweise jedes Überwinterungsteam ein Filmprojekt während der Zeit in der Antarktis um, das für ein kleines Online-Filmfestival mit anderen internationalen Forschungseinrichtungen in der Antarktis eingereicht wird.

Zwangsläufig kamen in der Zeit der Isolation auf das Team der Überwinterer auch Probleme zu: von einem Zahn, der eine neue Füllung erhalten musste, bis hin zu größeren Baustellen. Eine der größeren Herausforderungen, denen sich das Team im Laufe der Monate stellte, war die

Reparatur eines defekten Abflussrohrs, das bei minus 20 Grad ausgetauscht werden musste. Hier hat es sich bewährt, die Stärken jeder Person zu nutzen. Ganz gleich, welches Problem es zu regeln galt: Das Überwinterungsteam hat sich erst einmal in Ruhe zusammengesetzt und Ideen für eine Lösung gesammelt. Eine bewundernswert gelassene Herangehensweise, die nicht nur im ewigen Eis Erfolg verspricht.

EIN BESONDERES BAUWERK:
DIE POLARFORSCHUNGSSTATION

Für die Vertreter der Bauindustrie besonders interessant: die außergewöhnliche Konstruktion, Bau- und Funktionsweise der deutschen Polarforschungsstation „Neumayer III“. Das Gebäude steht auf hydraulischen Stelzen. Diese heben das Bauwerk Jahr für Jahr ein wenig an, sodass es nicht droht, unter Schnee und Eis begraben zu werden. Außerdem wurde die Station im Windkanal getestet, um auch den stärksten antarktischen Winterstürmen trotzen zu können.

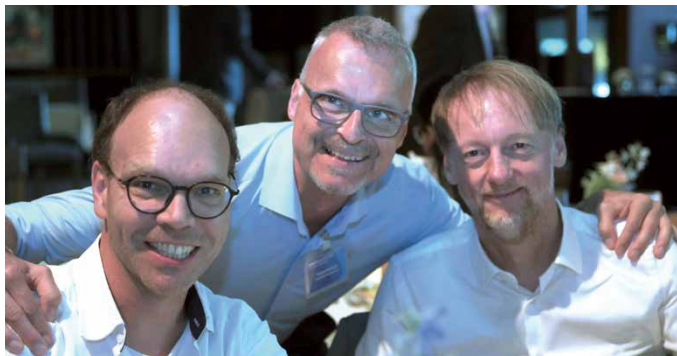
Über ihre Zeit in der Antarktis hat Dr. Aurelia Hölzer ihren Bestseller „Polarschimmer“ geschrieben. Die Begeisterung des Publikums für den Vortrag zeigte sich nicht nur am langanhaltenden Applaus nach ihrem Vortrag, sondern auch daran, dass das Buch bereits vor Ende des Abendessens am Büchertisch in der Seifenfabrik vergriffen war. //



DR. AURELIA HÖLZER

Dr. Aurelia Hölzer ist promovierte Gefäßchirurgin und Oberärztin – ein Fachgebiet, in dem Präzision im Millimeterbereich und entschlossenes Handeln über Leben und Organfunktionen entscheiden. Als Notärztin und Expeditionsmedizinerin kennt sie Medizin auch fernab jeder Klinik: vorausdenken, improvisieren und handeln unter Extrembedingungen. Diese Erfahrung prägte ihre Zeit

als Leiterin der deutschen Polarforschungsstation „Neumayer III“ in der Antarktis, wo sie als einzige Ärztin sieben Monate ohne Evakuierungsmöglichkeit lebte und arbeitete. Zwischen Forschung, Technik und einer außergewöhnlichen Gemeinschaft wurde die lebensfeindliche Umgebung zur Heimat. Darüber hat sie ihr Buch „Polarschimmer“ geschrieben und wurde damit zur Bestsellerautorin. //



info//
NEUMAYER-STATION III

Seit 2009 ist die Neumayer-Station III auf dem Ekström-Schelfeis in der Atka-Bucht die wichtigste Basis der deutschen Antarktisforschung. Das Alfred-Wegener-Institut betreibt die Station ganzjährig – trotz extremer Kälte, heftiger Stürme und monatelanger Polarnacht. Von hier aus erforschen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler das Klima, die Atmosphäre, das Eis und weitere Prozesse, die für das Verständnis unseres Planeten von großer Bedeutung sind. Gleichzeitig dient die Station als Ausgangspunkt für Expeditionen ins antarktische Hinterland.

Besonders bemerkenswert ist die Konstruktion des Gebäudes: Da sich das Schelfeis täglich rund 40 Zentimeter in Richtung Küste bewegt und ständig neue Schneemassen hinzukommen, steht die Station auf einer Plattform, die von 16 hydraulischen Stützen getragen wird. Sie wird regelmäßig angehoben, sodass das Gebäude dauerhaft etwa sechs Meter über der Schneeoberfläche bleibt. Anders als ihre Vorgängerstationen droht die Neumayer-Station III dadurch nicht im Schnee zu versinken.

Mit Platz für rund 50 Personen in den Sommermonaten ist sie die größte und komfortabelste deutsche Forschungsstation in der Antarktis. Nahezu alle Arbeits-, Wohn- und Lagerräume befinden sich unter einem Dach. Zudem wurde die Station so geplant, dass sie nach ihrer Nutzung vollständig zurückgebaut werden kann, um die Spuren menschlicher Eingriffe in der sensiblen Polarregion möglichst gering zu halten.

VORSTANDSWAHL

BAUINDUSTRIE NRW setzt auf Kontinuität: Daniel Strücker als Präsident bestätigt

Ein wichtiger Blick in die Zukunft des Verbandes stand am 23. Juni ebenfalls auf dem Programm des Veranstaltungstages: Bei den turnusmäßigen Vorstandswahlen im Rahmen der Mitgliederversammlung bestätigten die Unternehmen Daniel Strücker, Geschäftsführender Direktor der Eiffage Infra-Bau SE, Düsseldorf, für weitere vier Jahre als Präsidenten des Bauindustrieverbandes NRW. Vizepräsident Axel A. Wahl, Gesellschafter der FUNDIA Bauunternehmung GmbH, Düsseldorf, wurde ebenfalls in seinem Amt bestätigt. Damit setzt der Verband auch in der kommenden Wahlperiode auf Kontinuität an seiner Spitze.

„Ich danke unseren Mitgliedsunternehmen für das große Vertrauen. Die kommenden Jahre werden für die Bauindustrie in Nordrhein-Westfalen entscheidend: Wir brauchen mehr Tempo bei Infrastruktur und Wohnungsbau, verlässliche Investitionen, praxistaugliche Vergabe und weniger Bürokratie. Unser Verband ist dafür stark aufgestellt: mit engagierten Mitgliedern, hoher fachlicher Kompetenz und einer klaren Stimme gegenüber Politik, Auftraggebern und Öffentlichkeit“, sagte Strücker nach seiner Wiederwahl.

In der kommenden Wahlperiode wird der Bauindustrieverband NRW die Themen Infrastruktur, Wohnungsbau, Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung, Vergabe, Fachkräfte, Digitalisierung und Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt seiner Arbeit stellen.

- Als ordentliche Vorstandsmitglieder wurden zudem wiedergewählt:
- Silke Sauer, Geschäftsführende Gesellschafterin, Sauer & Sommer Straßen- und Tiefbau GmbH, Meschede
 - Stefan Portz, Geschäftsführender Gesellschafter, Oertel & Prümm Holding GmbH, Köln
 - Uwe Ausmeier, Mitglied der Geschäftsleitung, VINCI Construction GmbH, Geschäftsbereich West, Bottrop
 - Thomas Nyhsen, Vorstand, STRABAG AG, Köln //



// Im Amt bestätigt und wiedergewählt: Der Vorstand der BAUINDUSTRIE NRW

VERLEIHUNG DER GOLDENEN EHRENNADEL



// Karl-Peter Arnolds erhielt die Goldene Ehrennadel für sein besonderes Engagement für den Verband.



// Vizepräsident Axel A. Wahl übergab die Goldene Ehrennadel an den Verbandspräsidenten, Daniel Strücker.

Herausragendes Engagement für die BAUINDUSTRIE NRW

Ein besonders feierlicher Moment während der Mitgliederversammlung am 23. Juni in der Seifenfabrik: die Verleihung der Ehrennadeln des Bauindustrieverbandes NRW. Als besondere Auszeichnung erhielten drei Personen die Goldene Ehrennadel des Verbandes für ihr langjähriges ehrenamtliches Engagement.

- Karl-Peter Arnolds, nessler bau gmbh: Vorsitzender des Verbandsbezirks Aachen seit 2013
- Hans-Bert Mohr, Peter Hausmann & Co. Bauunternehmung GmbH: Vorsitzender des Verbandsbezirks Bonn seit 2014 (Übergabe erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt)
- Daniel Strücker, Eiffage Infra-Bau SE: Präsident des Bauindustrieverbandes NRW seit 2022

Daniel Strücker betonte die Wichtigkeit des gemeinsamen Engagements für den Verband und damit für die Bauindustrie. „Ich danke allen Anwesenden, dass Sie Verantwortung für den Verband und die Branche übernehmen und sich in vorbildlicher Weise für die Interessen der Mitglieder einsetzen.“ //

Sicherheit, die Maßstäbe setzt

Die Sicherheit der Mitarbeiter hat in der Bauindustrie oberste Priorität. Einige Bauunternehmen engagieren sich in diesem Feld besonders stark und entwickeln neue und kreative Wege, um ihre Mitarbeiter für das Thema zu sensibilisieren. Diese Unternehmen zeichnete der Bauindustrieverband NRW während seiner Mitgliederversammlung am 23. Juni in Düsseldorf mit dem Safety-Award 2026 aus.



// Gold: ADING Bau GmbH, Wuppertal

Moderiert durch Thomas Fiedler, Vorsitzender des Bautechnischen Ausschusses, und Tobias Häusler erhielten insgesamt acht Preisträger die Auszeichnung „Safety-Award für Arbeitssicherheit“. Dabei wurden Unternehmen in zwei verschiedenen Kategorien ausgezeichnet: Firmen, bei denen die Anzahl der Stunden eigener Mitarbeiter an den Gesamtstunden unter 50 Prozent liegt, und Firmen, bei denen diese Stunden mehr als 50 Prozent betragen. Durch diese differenzierte Betrachtung können die Bemühungen unterschiedlich strukturierter Unternehmen gerecht bewertet und ihre individuellen Herausforderungen anerkannt werden.

Die ausgezeichneten Unternehmen stehen beispielhaft für einen Arbeitsschutz, der fest im betrieblichen Alltag verankert ist. Mit ihren innovativen Konzepten und der konsequenten Umsetzung von Schutzmaßnahmen leisten sie einen wichtigen Beitrag zu mehr Sicherheit auf Baustellen und setzen dabei ein starkes Zeichen für die gesamte Branche.

DIE GEWINNER DES SAFETY-AWARDS 2026

Betriebe, bei denen die Anzahl der Stunden eigener Mitarbeiter an den Gesamtstunden mindestens 50 Prozent liegt

- Gold: ADING Bau GmbH, Wuppertal
- Silber: HOCHTIEF PPP Solutions GmbH, Essen
- Bronze: Eiffage Infra-West GmbH, Borken

Betriebe, bei denen die Anzahl der Stunden eigener Mitarbeiter an den Gesamtstunden unter 50 Prozent liegt

- Gold: ZECH Bau SE, Essen
- Gold: Implenia Hochbau GmbH, Essen
- Bronze: Eiffage Infra-Hochbau GmbH, Münster

Zusatzpreise: Eiffage Infra-Hochbau GmbH, Münster
Eiffage Infra-West GmbH, Borken

Die Zusatzpreise zeichnen Unternehmen mit außergewöhnlichen Ideen für den Arbeitsschutz aus. Die Eiffage Infra-Hochbau GmbH, Münster, und die Eiffage Infra-West GmbH, Borken, haben die Jury mit ihrem besonders umfassenden und konsequent umgesetzten Gesamtkonzept überzeugt. Die Bandbreite der umgesetzten Maßnahmen ist groß: Von klaren Sicherheitsstandards auf den Baustellen über strukturierte Organisations- und Schulungskonzepte bis hin zu modernen digitalen Hilfsmitteln – Eiffage verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz. Ziel ist es, Sicherheit sichtbar zu machen, Risiken frühzeitig zu erkennen und alle Beschäftigten aktiv in die Sicherheitskultur einzubinden. Mit der Eiffage-Sicherheits-App steht den Verantwortlichen ein modernes Instrument zur Verfügung, um Sicherheitsbegehungen zu dokumentieren, Mängel zu erfassen und deren Beseitigung nachzuverfolgen. Die Weiterentwicklung zur Sicherheits-App 2.0 zeigt, dass das Unternehmen seine Prozesse kontinuierlich verbessert und die Möglichkeiten der Digitalisierung gezielt für mehr Sicherheit nutzt.

Alle eingereichten Ideen und innovativen Herangehensweisen für mehr Arbeitssicherheit stehen in der Best-Practice-Sammlung zur Verfügung:



<https://www.bauindustrie-nrw.de/publikationen> //



// Silber: HOCHTIEF PPP Solutions GmbH, Essen



// Bronze: Eiffage Infra-West GmbH, Borken



// Gold: ZECH Bau SE, Essen



// Gold: Implenia Hochbau GmbH, Essen



// Bronze: Eiffage Infra-Hochbau GmbH, Münster



// Zusatzpreise: Eiffage Infra-Hochbau GmbH, Münster
Eiffage Infra-West GmbH, Borken



// Der neu gewählte Präsident Olaf Demuth (links) und Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des HDB (rechts), überreichen Peter Hübner beim Tag der Bauindustrie die Urkunde zur Ehrenpräsidentschaft.

Olaf Demuth neuer Präsident des Hauptverbandes

Die Bauindustrie hat einen neuen Präsidenten: Olaf Demuth wurde am 7. Mai einstimmig an die Spitze des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie gewählt. Der 63-jährige Hamburger Diplom-Bauingenieur und Vorstand der Zech Group SE in Bremen folgt auf Peter Hübner, der das Amt nach insgesamt zehn Jahren niedergelegt hat.

„Ich freue mich auf die neue Aufgabe, gleichzeitig verspüre ich großen Respekt. Denn die Branche steht vor großen Herausforderungen, wirtschaftlich wie strukturell. Die Transformation ist bereits in vollem Gange und wir müssen zusehen, dass wir alle Marktakteure mitnehmen“, erklärte Olaf Demuth. „In den kommenden Jahren setze ich mich dafür ein, die sehr fragmentierte Branche enger zusammenzuführen und das Thema des mittelständischen Unternehmertums zu stärken. Die großen gesellschaftlichen Aufgaben wuppen wir nur gemeinsam – im Schulterschluss von großen Konzernen bis hin zu den kleineren Unternehmen. Meine feste Überzeugung: Fortschritt gelingt nur mit einer Industriepolitik, die die gesamte Breite der Branche im Blick hat und alle Akteure einbindet.“

Gleich am ersten Tag seiner Präsidentschaft traf Olaf Demuth beim „Tag der Bauindustrie“ auf Vizekanzler Lars Klingbeil, Bundesbauministerin Verena Hubertz, Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder sowie auf Dr. Karsten Wildberger, Bundesminister für Digitales und Staatsmodernisierung. Außerdem stellte er sich den vielen teilnehmenden Verbänden und Unternehmen aus ganz Deutschland vor.

Sein Amtsvorgänger Peter Hübner hat das Amt nach der Hälfte seiner dritten Amtszeit niedergelegt, um einen geordneten und vertrauensvollen Übergangs- und Nachfolgeprozess in die Wege zu leiten. Insgesamt hat er dem Verband als Präsident zehn Jahre vorgestanden. „Peter Hübner hat sich in außergewöhnlicher Weise um den Verband und die Bauindustrie verdient gemacht. Seine Ernennung zum Ehrenpräsidenten ist Ausdruck großer Anerkennung und Dankbarkeit“, sagte Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbands NRW. „Olaf Demuth wünschen wir für sein neues Amt viel Erfolg und ein gutes Gespür für die Herausforderungen und Entwicklungen der Branche.“ //

info// OLAF DEMUTH

Olaf Demuth verantwortet seit 2017 als Vorstand der Zech Group SE die Führung des Geschäftsbereichs Building, zu dem die Sparten Bau, Ingenieurbau, International & Consulting, Technik, Systeme und Umwelt gehören. Unmittelbar nach Abschluss seines Bauingenieur-Studiums an der Fachhochschule Hamburg trat Olaf Demuth 1988 in die Hamburger Niederlassung der STRABAG Hoch- und Ingenieurbau AG ein. Er trug mit verschiedenen Führungspositionen in Hamburg und Berlin – stets mit steigender Verantwortung – zum Unternehmenserfolg bei. Seit dem im Jahr 2006 erfolgten Erwerb der STRABAG Hoch- und Ingenieurbau-Aktivitäten durch die Ed. Züblin AG hatte er die technische Leitung der Direktion Nord in Hamburg inne. Im März 2013 wurde Olaf Demuth zum weiteren Mitglied des Vorstands der Ed. Züblin AG ernannt.

LANGJÄHRIGES ENGAGEMENT IM BAUINDUSTRIEVERBAND

Ehrenamtlich engagiert sich Olaf Demuth schon seit 19 Jahren als Vorstand des Bauindustrieverbandes Hamburg Schleswig-Holstein, seit zehn Jahren als dessen Vorsitzender. Dem Präsidium des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie gehört er seit 2018 an.



Straßenbau auf neuen Wegen

Am 2. Juni fand die Straßenbaukonferenz 2026 im Ausbildungszentrum der Bauindustrie in Oberhausen statt. Mit dabei: innovative Ideen und Konzepte für den Straßenbau, ein neues technisches Regelwerk für den Einbau von Asphalt und NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer mit einer Keynote zur Verkehrspolitik der Landesregierung.

Vor rund 50 Gästen eröffnete Uwe Ausmeier, Vorsitzender der Landesfachabteilung Straßenbau beim Bauindustrieverband NRW, die Veranstaltung im ehemaligen Kinosaal des Ausbildungszentrums. „Ob das eine Komödie ist, die wir heute zu sehen bekommen, wird sich im Laufe des Tages zeigen“, erklärte er zu Beginn. Ziel der Veranstaltung sei es, die Inhalte der Landesfachabteilung raus in die Breite der Unternehmerschaft des Verbandes zu tragen. Dabei stehe immer wieder der Investitionsstau in der kommunalen Infrastruktur im Fokus. „Heute schauen wir, wie wir mit diesen Herausforderungen umgehen können. Aber insgesamt bieten sie auch riesige Chancen.“

Marc Wählen, der die Landesfachabteilung für den Verband im Hauptamt betreut, beschrieb die aktuelle Situation als „Drama mit perspektivischem Happy End“. Um bei ausreichender Finanzierung auch zukünftig qualitativ hochwertige und nachhaltige Asphaltbefestigungen bauen zu können, muss ab Januar 2027 zunächst der Arbeitsplatzgrenzwert für Bitumendämpfe eingehalten werden. Dazu seien Maßnahmen zur Temperaturabsenkung beim Ausbringen

von Asphalt unerlässlich. Bisher kann die Wirksamkeit der angestoßenen Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes zwar nachgewiesen, aber der Grenzwert noch nicht unter allen Bedingungen eingehalten werden.

TECHNISCHES REGELWERK IM UMBRUCH
Das Ergebnis jahrelanger Arbeit stellte Prof. Dr.-Ing. Hans-Hermann Weßelborg den Konferenzteilnehmern vor: Über die vergangenen 15 Jahre überarbeitete die Arbeitsgruppe „Asphaltbauweisen“ das Asphaltregelwerk einmal komplett. Eine Mammutaufgabe, an deren Ende nun ein technologieoffenes Regelwerk steht, das nachhaltig und zukunftsfähig für die Praxis ist.

„Praxis“ war auch das Stichwort für den nächsten Programmpunkt der Straßenbaukonferenz: Christian Drescher, Straßen.NRW, Dr. Knut Johannsen, Eurovia, Heiko Steidl, Beratungsstelle für Gussasphaltenanwendung, und Oliver Nohse, Deutscher Asphaltverband, berichteten jeweils von ihrer konkreten Erfahrung mit temperaturabgesenkten Bauweisen – teils im Einbau von Walzasphalt, teils im Einbau von Gussasphalt.

PLÄNE DER LANDESREGIERUNG
Nach einer Mittagspause mit einem regen Austausch zu den straßenbaulichen Themen berichtete NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer in seiner Keynote zu den Plänen der Landesregierung für die Verkehrspolitik. Hier richtete sich der Blick zunächst auf die verfügbaren Mittel: Das Sondervermögen relativiere sich zwar dadurch, dass es über die Jahre verteilt eingesetzt wird, sei aber eine entscheidende Hilfe. Unterstützend wirke der „NRW-Plan für gute Infrastruktur“. „Wir investieren zusätzliches Geld“, betonte der Minister. Neben den verfügbaren Mitteln sei der Zeithorizont eine wichtige Größe. Hier kam der Minister auf die Vergabep Praxis zu sprechen. „Wir haben in den vergangenen Jahren gute Erfahrungen mit dem Instrument der funktionalen Ausschreibung gemacht. Nun packen wir mit der integrierten Projektanbahnung ein weiteres Instrument an“, so Krischer. Auch wolle das Land Nachhaltigkeitskriterien als Wertungskriterien bei der Vergabe stärken.

Zum Abschluss der Veranstaltung moderierte Marc Wählen ein kleines „Speed-Dating“

zwischen Stimmen aus der Praxis und dem Publikum. Carsten Löcker, MdL SPD, Christoph Jansen, Straßen.NRW, Sebastian Nyssen, STRABAG und Ralf Zeiler, Stadt Dortmund, standen den Gästen Rede und Antwort. Themen, die den Teilnehmerinnen und Teilnehmern unter den Nägeln brannten, bewegten sich von der Frage, inwieweit Budgets ausgeschöpft werden, über den Personalmangel in den Kommunen bis hin zur Planungssicherheit in Zeiten, in denen Krisensituationen zunehmen.

In ihrem Schlusswort gab Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbands NRW, einen positiven Ausblick auf die Zukunft und ein mögliches Happy End beim Straßenbau: „Die Entwicklungen im Regelwerk rund um temperaturabgesenkten Asphalt zeigen, dass etwas richtig Gutes entstehen kann, wenn alle zusammenarbeiten.“ Positiv sei auch, dass mit dem Geld aus dem Sondervermögen nun keine Löcher gestopft werden, sondern die Mittel zusätzlich investiert werden. Und auch beim Thema Fachkräfte sei eine gute Entwicklung absehbar. Das Schwächeln anderer Branchen habe zu mehr Bewerbungen in den Ausbildungszentren der Bauindustrie geführt. //



// Prof. Beate Wiemann, Uwe Ausmeier (l) und Marc Wählen (r) nahmen NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer bei der Straßenbaukonferenz in Empfang.



// NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer bei seiner Keynote zur Verkehrspolitik des Landes.

Vom Landtag auf die Brücke

Wann sieht man schon einmal aus nächster Nähe, wie zwei Autobahnbrücken mitten in der Stadt ersetzt werden? Für Mitglieder des Verkehrsausschusses des Landtags NRW sowie Mitarbeitende aus Fraktionen und Abgeordnetenbüros wurde genau das bei einem Baustellenbesuch des Bauindustrieverbands NRW in Oberhausen-Sterkrade möglich.

Der Verband hatte zu dem Termin eingeladen, um ein Thema praktisch greifbar zu machen, das in Anhörungen, Gesprächen und parlamentarischen Runden immer wieder auf der Tagesordnung steht. Nordrhein-Westfalen muss in den kommenden Jahren viele Brücken sanieren oder ersetzen. Dabei geht es nicht nur um Geld, sondern auch um Zeit, Verfahren, Baustellenlogistik, Verkehrsführung und die Frage, wie moderne Bauweisen schneller in die Umsetzung kommen.

Besichtigt wurde der Ersatzneubau von zwei Autobahnbrücken im Zuge der A 516. Die bestehenden Bauwerke aus dem Jahr 1970 führen die Autobahn über die innerstädtisch stark befahrenen Straßen Drei Linden und Teutoburger Straße. Nach der Nachrechnung war die Restnutzungsdauer der Bestandsbrücke bis 2027 begrenzt. Ein zusätzlicher Anprallschaden an einem Hauptträger erhöhte den Handlungsdruck weiter.

WENIGER BAUZEIT, WENIGER BELASTUNG

Vor Ort wurde schnell deutlich, warum das Projekt für den Austausch mit der Politik besonders geeignet ist. Im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes setzt das Mitgliedsunternehmen Echterhoff den Ersatzneubau mit einem neuen Brückenbaukonzept um. Dabei kommen Betonfertigteile für die Unterbauten und Spannbetonfertigteile für die Überbauten zum Einsatz.

Der Unterschied zur herkömmlichen Bauweise ist erheblich. Statt zweimal 24 Monaten Bauzeit sollen die beiden neuen Brücken innerhalb von zweimal sieben Monaten entstehen. Insgesamt verkürzt sich die Bauzeit damit von 48 auf 14 Monate. Auch für den innerstädtischen Verkehr ist das entscheidend. Die stärkeren Einschränkungen sollen sich im Wesentlichen auf fünf Kalendertage während der Montage der Spannbetonträger beschränken.

info // BRÜCKEN IN NRW

Bis 2033 sollen in Nordrhein-Westfalen rund 400 Brückenbauwerke durch Ersatzneubauten saniert oder ersetzt werden.

Für 2026 fließen zusätzlich 60 Millionen Euro aus dem Nordrhein-Westfalen-Plan in Maßnahmen an Landesstraßen.

Daraus werden unter anderem 23 Brückenersatzneubauten, 15 Fahrbahnsanierungen und Tunnelsanierungen finanziert.

Insgesamt sollen 2026 rund 500 Millionen Euro in den Erhalt der Infrastruktur investiert werden.



// Vom Landtag auf die Brücke: Mitglieder des Verkehrsausschusses des Landtags NRW sowie Mitarbeitende aus Fraktionen und MdL-Büros informierten sich in Oberhausen-Sterkrade über den Ersatzneubau zweier Autobahnbrücken im Zuge der A 516.

Gerade an dieser Stelle wurde aus einem technischen Projekt ein politisches Thema zum Anfassenden. Denn jede eingesparte Bauzeit bedeutet weniger Stau, weniger Umleitungen und weniger Belastung für Anwohner, Pendler und Wirtschaftsverkehre.

EIN BAUSTEIN IM WERKZEUGKASTEN

Der Termin zeigte aber auch, dass es nicht die eine Lösung für alle Brücken gibt. Seriell vorgefertigte oder modulare Brücken können ein wichtiger Baustein sein, gerade wenn Bauwerke schnell ersetzt, Verkehrsbelastungen reduziert und Abläufe besser planbar gemacht werden sollen. Sie gehören in den Lösungsbaukasten für Nordrhein-Westfalen.

Daneben braucht es weitere Ansätze. Dazu zählen passende Vergabe- und Vertragsmodelle, frühzeitige Einbindung der Baupraxis, digitale Prozesse, sinnvolle Standardisierung und ausreichend Spielraum für die Besonderheiten einzelner Projekte. Im Hochbau stellen sich ähnliche Fragen. Auch dort liegen Lösungen auf dem Tisch, etwa modular vorproduzierte Wohneinheiten oder Modelle, bei denen Planen und Bauen stärker aus einer Hand gedacht werden.

Die Botschaft der Branche war deshalb klar: Die Bauindustrie hat viele Lösungen für die großen Aufgaben im Infrastruktur- und Hochbau.

Entscheidend ist, dass Finanzierung, Vertragsmodelle, technische Möglichkeiten und Beschleunigungsmaßnahmen zusammenpassen.

FINANZIERUNG BLEIBT DER SCHLÜSSEL

Positiv ist, dass Nordrhein-Westfalen den Erhalt der Infrastruktur stärker in den Blick nimmt. Für 2026 fließen zusätzlich 60 Millionen Euro aus dem Nordrhein-Westfalen-Plan für gute Infrastruktur in Maßnahmen an Landesstraßen. Finanziert werden damit unter anderem 23 Brückenersatzneubauten, 15 Fahrbahnsanierungen und Tunnelsanierungen. Insgesamt sollen 2026 rund 500 Millionen Euro in den Erhalt der Infrastruktur investiert werden.

Aus Sicht der Bauindustrie ist das ein wichtiges Signal. Gleichzeitig gilt: Eine auskömmliche Finanzierung muss auch Preissteigerungen auffangen können. Sonst laufen die Bemühungen, schneller, innovativer und langlebiger zu bauen, ins Leere. Unternehmen brauchen eine verlässliche und überjährige Finanzierung sowie eine transparente Projektpipeline, um Kapazitäten planen und Projekte zügig umsetzen zu können.

GEMEINSAM INS MACHEN KOMMEN

Der Austausch auf der Baustelle machte deutlich, wie viel möglich ist, wenn Politik, Baulastträger und Bauunternehmen gemeinsam auf Umsetzung schauen. Die Herausforderungen in

Nordrhein-Westfalen sind groß. Viele Bauwerke stammen aus den 1960er- und 1970er-Jahren und sind für die heutigen Verkehrsbelastungen nicht mehr ausgelegt. Zugleich gibt es in der Branche Erfahrung, technische Ideen und den klaren Willen, diese Aufgaben anzupacken.

Genau deshalb war der Baustellenbesuch mehr als ein Blick hinter den Bauzaun. Er zeigte, was die Bauindustrie in Gesprächen mit Politik und Verwaltung immer wieder betont: Beschleunigung entsteht nicht durch ein einzelnes Instrument. Sie entsteht im Zusammenspiel aus auskömmlicher Finanzierung, passenden Verfahren, guten Vertragsmodellen, leistungsfähigen Auftraggebern und Unternehmen, die bauen können und wollen. //



// Baustellenbesichtigung in der Lloyd Werft

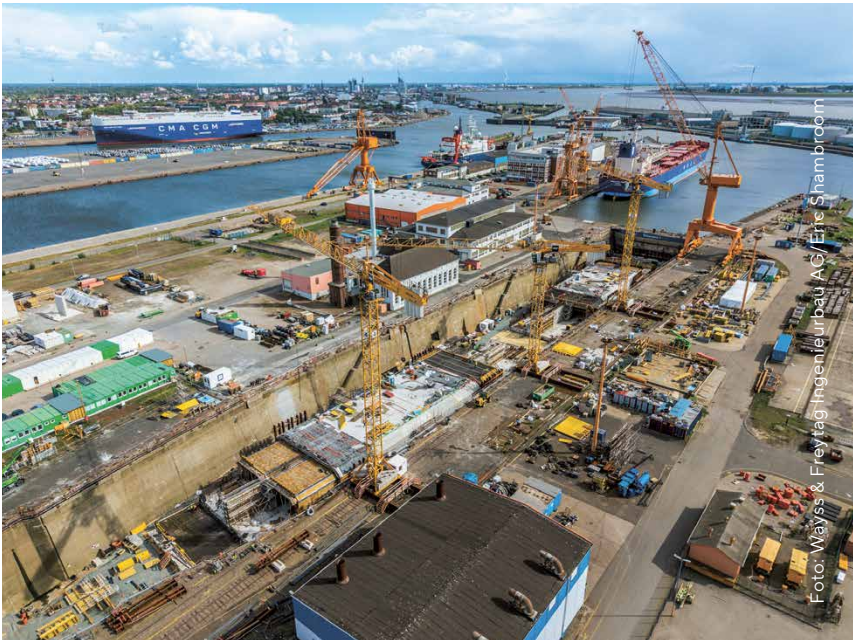


Foto: Wayss & Freytag Ingenieurbau AG/ Eric Shambroom

Wenn Ingenieursherzen höherschlagen

Dass besondere Highlights manchmal auch eine längere Anreise wert sind, hat sich bei einer Exkursion des Verbandsbezirks Düsseldorf im April gezeigt. Rund zehn Teilnehmer waren der Einladung des Mitgliedsunternehmens Wayss & Freytag gefolgt und hatten sich auf den Weg in den hohen Norden gemacht, um die Baustelle der Weserquerung bei Bremen zu besichtigen. Aus Ingenieurssicht besonders spannend: Die einzelnen Tunnелеlemente entstehen im Trockendock der Lloyd Werft in Bremerhaven und werden nach Fertigstellung über die Weser zu ihrem Bestimmungsort geschleppt.

Erste Anlaufstelle für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Vormittag: das Baufeld Nord in Bremen. Hier wird die Weserquerung gebaut – ein Tunnel, der die A 281 unter der Weser hindurchführt und für eine Verkehrsentslastung in der Stadt sorgen soll. Die Bundesautobahn A 281 bildet die nordwestliche Verbindung zwischen den bestehenden Autobahnen A 1 und A 27 im Stadtgebiet von Bremen. Sie trägt wesentlich zur Entlastung der stark frequentierten, bestehenden Autobahnen sowie der innerstädtischen Zufahrtsstraßen bei. Das Besondere: Auf der Baustelle wird nicht ins Erdreich gebohrt. Stattdessen werden die vorher in Bremerhaven gefertigten Tunnelstücke von jeweils 120 Metern über die Weser an die entsprechende Stelle in Bremen geschleppt, dort versenkt und verbaut.

Nachdem Nord- und Südseite der Baustelle besichtigt wurden, gab es noch einen Imbiss, bevor es am Nachmittag für die Gruppe genau dorthin ging, wo die einzelnen Tunnelstücke vorgefertigt werden: Mitten in der Freihandelszone der Lloyd Werft entstehen diese im Trockendock. Projektleiter Jens Classen berichtete zu den Besonderheiten, aber auch zu den Herausforderungen, die mit dieser Art des Tunnelbaus einhergehen. Die Gäste waren insbesondere daran interessiert, wie es um die Schwimmfähigkeit der gigantischen Tunnelteile bestellt ist und erkundigten sich zum Transport der Teile, zur Dichtigkeit sowie zum Personaleinsatz im Trockendock.

Beim Abendessen im Restaurant „Panorama am Deich“ ließen die Teilnehmer noch einmal die Erlebnisse Revue passieren und tauschten sich über die Besonderheiten dieser Baustelle aus. //

info // DAS PROJEKT

Im Rahmen des westlichen Ringschlusses der A 281 entsteht ein 1,1 Kilometer langer, vierspuriger Autobahntunnel, der künftig die Weser unterqueren wird. Dieses anspruchsvolle Bauwerk setzt sich aus einem Absenktunnel von 720 m Länge sowie zwei Tunnelstrecken in offener Bauweise zu beiden Ufern zusammen. Die sechs Einschwimm-Absenkelemente werden parallel mit den Vorlandstrecken in einem Trockendock in Bremerhaven gefertigt. Anschließend erfolgt der schwimmende Transport über 60 km flussaufwärts bis in den Bremer Industriehafen. Der Absenkvorgang selbst erfolgt im Jahr 2027. Die Inbetriebnahme des insgesamt 5 km langen Bauabschnitts ist für 2030 geplant.

Nordbrücke Bonn: Ein Warnsignal für NRW



Foto: Adobe Stock

Rund 90.000 Fahrzeuge täglich, eine zentrale Rheinquerung gesperrt, landesweit tausende sanierungsbedürftige Brücken: Der Fall Bonn zeigt, wie eng Mobilität, Wirtschaft und kommunale Infrastruktur zusammenhängen. Entscheidend ist jetzt, dass vorhandene Mittel, klare Prioritäten und beschleunigte Verfahren schnell zu konkreter Bauleistung werden.

Die Sperrung der Bonner Nordbrücke Anfang Juni hat eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Region Bonn/Rhein-Sieg von einem Tag auf den anderen gekappt. Für Pendlerinnen und Pendler, Handwerk, Logistik und Unternehmen bedeutet der Ausfall längere Wege, schlechter planbare Abläufe und zusätzliche Belastung auf Ausweichstrecken. Was in Bonn sichtbar wird, ist mehr als ein lokaler Brückenschaden. Es ist ein Warnsignal dafür, wie verletzlich zentrale Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen geworden ist.

Die Rheinbrücke Bonn-Nord, auch Friedrich-Ebert-Brücke genannt, wurde 1967 gebaut. Sie besteht aus der linksrheinischen Vorlandbrücke, der Strombrücke über den Rhein und der rechtsrheinischen Vorlandbrücke. Nach den Untersuchungen der Autobahn GmbH liegen die entscheidenden Schäden an der linksrheinischen Vorlandbrücke. Sie kann keinen Verkehr mehr aufnehmen und muss ersetzt werden. Die Strombrücke und die rechtsrheinische Vorlandbrücke sind nach Angaben der Autobahn GmbH von den Schäden nicht betroffen und gelten weiter als standsicher.

Sicherheit geht vor. Wenn ein Bauwerk nicht mehr sicher betrieben werden kann, darf es keine politische oder wirtschaftliche Abwägung über eine Restnutzung geben. Die Debatte darf damit aber nicht enden. Die entscheidende Frage lautet: Wie stellen Bund, Land, Kommunen und Vorhabenträger sicher, dass bekannte Schäden früher priorisiert, Abhilfe schneller geplant und rechtzeitig in Bau gebracht wird, bevor eine Sperrung unvermeidbar ist?

EIN AUSFALL TRIFFT DAS GANZE NETZ

Die Bonner Nordbrücke steht für ein Problem, das Nordrhein-Westfalen seit Jahren begleitet. Das Land ist Industriestandort, Logistikkreuzung, Transitregion und Ballungsraum zugleich. Hier entscheidet die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege darüber, ob Waren pünktlich ankommen, Beschäftigte ihre Arbeitsplätze erreichen, Handwerksbetriebe ihre Baustellen bedienen und Unternehmen verlässlich planen können. Der Sanierungsbedarf ist erheblich. Der IHK-Brückenmonitor weist für Nordrhein-Westfalen rund 2.500 marode Brücken in der Zuständigkeit von Bund und Land aus; fast 800 davon gelten als mangelhaft. Mehr als 30 Prozent der Autobahnbrücken sind sanierungsbedürftig. Auch die Wirtschaft spürt diese Lage längst: Nach einer Untersuchung des Instituts der deutschen Wirtschaft sahen sich im Frühjahr 2025 gut 84 Prozent der befragten Unternehmen regelmäßig durch Infrastrukturmängel beeinträchtigt.

Diese Zahlen erklären, warum Brückensperrungen kein reines Verkehrsthema sind. Sie verteuern Transporte, verlängern Fahrzeiten, machen Lieferketten anfälliger und erschweren die Einsatzplanung auf Baustellen. Die Rahmedetalbrücke hat gezeigt, welche wirtschaftlichen Schäden entstehen können, wenn eine zentrale Verbindung über Jahre ausfällt. Laut Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft verursachte die Sperrung in der Region Schäden von rund 1,5 Milliarden Euro. Bonn ist nicht Rahmede, doch die Lehre ist vergleichbar: Wer zu spät investiert, zahlt später mehrfach: durch höhere Baukosten, längere Umwege und wirtschaftliche Folgeschäden.

Hinzu kommt die kommunale Ebene. Wenn eine Autobahnbrücke gesperrt wird, bleibt der Verkehr nicht auf der Autobahn. Er verlagert sich auf Straßen, Kreuzungen und Ortsdurchfahrten, die für solche Mengen nicht gebaut wurden. Das belastet Anwohnerinnen und Anwohner, kommunale Straßen, Ampelanlagen, Brücken und die örtliche Wirtschaft. Eine leistungsfähige

—
2.500
marode Brücken
in NRW

800
davon gelten als
mangelhaft

30 %
der Autobahn-
brücken sind
sanierungsbedürftig
—

Quelle: IHK-Brückenmonitor

NORDBRÜCKE BONN: EIN WARNSIGNAL FÜR NRW



Verkehrsinfrastruktur muss deshalb als Netz verstanden werden. Bundesfernstraßen, Landesstraßen, kommunale Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen wirken zusammen. Fällt ein Teil aus, bekommen andere die Folgen unmittelbar zu spüren.

Für die Menschen vor Ort zählt nicht, welche Ebene formal zuständig ist, sondern ob Bund, Autobahn GmbH, Land, Stadt und Kreis schnell und abgestimmt handeln. Der vom Bund eingerichtete Lenkungskreis zur Bonner Nordbrücke ist deshalb ein richtiger Schritt. Bei einem Projekt dieser Bedeutung darf Koordination nicht an Zuständigkeitsgrenzen scheitern.

GELD MUSS ZU PROJEKTEN WERDEN

Mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität sowie dem Nordrhein-Westfalen-Plan für gute Infrastruktur gibt es nun die Chance, den Investitionsstau entschlossener anzugehen. Der NRW-Plan sieht über zwölf Jahre Investitionen von 31,2 Milliarden Euro vor. Davon sollen 21,3 Milliarden Euro an die Kommunen gehen, knapp 10 Milliarden Euro investiert das Land in eigene Infrastruktur. Aus dem Bundes-Sondervermögen sind für Nordrhein-Westfalen rund 21,1 Milliarden Euro vorgesehen. Damit steht nicht mehr nur die Frage im Raum, ob Geld bereitsteht, sondern vor allem, ob es schnell genug in baureife Projekte kommt.

» Der NRW-Plan sieht über zwölf Jahre Investitionen von 31,2 Milliarden Euro vor. Davon sollen 21,3 Milliarden Euro an die Kommunen gehen, knapp 10 Milliarden Euro investiert das Land in eigene Infrastruktur. Aus dem Bundes-Sondervermögen sind für Nordrhein-Westfalen rund 21,1 Milliarden Euro vorgesehen.«

Das sind starke Signale. Entscheidend ist aber, was daraus auf der Baustelle wird. Aus Sicht der Bauwirtschaft müssen die Mittel zusätzlich, auskömmlich und möglichst unbürokratisch eingesetzt werden. Sie dürfen reguläre Investitionen nicht ersetzen. Und sie müssen so verlässlich bereitstehen, dass daraus planbare Projekte entstehen. Ein Sondervermögen hilft wenig, wenn Ausschreibungen stocken, Planungen fehlen oder Mittel in komplizierten Verfahren hängen bleiben.

Brückenbau passt nicht in die Logik kurzfristiger Haushaltszyklen. Planung, Genehmigung, Vergabe und Bau dauern oft mehrere Jahre. Unternehmen, Ingenieurbüros und Nachunternehmer müssen Personal, Geräte und Kapazitäten langfristig planen. Wer Fachkräfte halten oder zusätzlich einstellen soll, braucht eine belastbare Projektpipeline. Gleiches gilt für Investitionen in Maschinen, digitale Planung und moderne Bauverfahren.

Hinzu kommt die Preisentwicklung. Wenn Baupreise deutlich steigen, führen gleichbleibende Budgets nicht zu Stabilität, sondern zu weniger Bauleistung. Das ist gerade im Verkehrswegebau ein zentrales Problem. Wer Erhalt und Ersatzneubau ernst nimmt, muss die tatsächlichen Kosten im Blick behalten und Investitionslinien entsprechend ausstatten.

Der Erhalt kritischer Infrastruktur hat in der aktuellen Lage höchste Priorität. Trotzdem darf sich ein wachsender Industrie- und Logistikstandort nicht auf Reparaturbetrieb beschränken. Ortsumgehungen, leistungsfähige Knotenpunkte, Gewerbeflächen und die Anbindung von Häfen, Schiene und Wasserstraße bleiben notwendig. Wer nur repariert, ohne die künftige Belastung mitzudenken, plant den nächsten Engpass mit ein.

SCHNELLER WERDEN, ABER RICHTIG

Der Fall Bonn zeigt auch: Geld allein baut keine Brücke. Entscheidend ist, ob Finanzausgaben schnell in konkrete Projekte übersetzt werden. Beim Ersatz der linksrheinischen Vorlandbrücke sind inzwischen wichtige Schritte erfolgt: Der Abbruch ist beauftragt, seit dem 15. Juli ist ein Unternehmen vor Ort und hat mit den vorbereitenden Arbeiten für den Rückbau begonnen. Nach Angaben der Autobahn GmbH soll die Vorlandbrücke ab Anfang August Block für Block abgebrochen werden; der Rückbau soll bis Mitte November abgeschlossen sein. Auch das Verfahren für den Ersatzneubau ist angelaufen: Die Ausschreibung wurde veröffentlicht, der Auftrag soll bis Ende des Jahres erteilt werden. Für den Ersatzneubau sind maximal zwei Jahre vorgesehen. Damit beginnt die Phase, an der sich der Anspruch auf Beschleunigung konkret messen lassen muss.

Wichtig ist vor allem, wie das Projekt organisiert wird. Der Ersatzneubau wird funktional ausgeschrieben; Planung und Bau sollen gemeinsam vergeben werden. Zudem soll schnelles Bauen ein zentrales Zuschlagskriterium sein. Das ist aus Sicht der Bauwirtschaft der richtige Weg. Bei komplexen Infrastrukturprojekten ist nicht automatisch der niedrigste Preis die beste Lösung. Entscheidend ist die wirtschaftlichste Lösung: technisch überzeugend, verlässlich, schnell und mit beherrschbaren Risiken.

Funktionale Ausschreibungen sind kein Selbstzweck. Sie geben den Unternehmen mehr Raum, ihre Erfahrung und technische Lösungen einzubringen. Der Auftraggeber beschreibt stärker das Ziel, also was am Ende funktionieren muss; Planung und Ausführung rücken näher zusammen. Dadurch werden Schnittstellen reduziert, Bauabläufe besser abgestimmt und innovative Verfahren eher möglich.

Gerade bei einer Vollsperrung zählt jeder Monat. Vorgefertigte Bauteile können Bauzeiten verkürzen. Digitale Planung macht Abläufe vor dem ersten Eingriff besser sichtbar. Modulare und serielle Lösungen können helfen, Sperrzeiten zu reduzieren. Neue Materialien und Bauweisen können zusätzlich Beiträge zu Ressourceneffizienz und Klimaschutz leisten. Entscheidend ist, dass öffentliche Auftraggeber solche Lösungen zulassen und bewerten. Innovation braucht Ausschreibungen, die sie ermöglichen.

Dabei darf Beschleunigung nicht falsch verstanden werden. Qualität und Sicherheit sind nicht verhandelbar. Mehr Tempo muss dort ansetzen, wo Verfahren, Zuständigkeiten und Schnittstellen Zeit kosten, ohne zusätzlichen Sicherheitsgewinn zu bringen. Das bedeutet: bessere Vorbereitung, frühere Markteinbindung, digitale Prozesse, klare Entscheidungen und Vergabemodelle, die zum Projekt passen.

WAS AUS BONN FOLGEN MUSS

Die Bonner Nordbrücke ist damit ein konkreter Schadensfall und zugleich ein Hinweis darauf, was sich grundsätzlich ändern muss. Schäden an kritischer Infrastruktur dürfen nicht erst dann höchste Priorität bekommen, wenn eine Vollsperrung unvermeidbar ist. Das Land braucht ein belastbares Monitoring, klare Prioritäten, ausreichende Planungskapazitäten und eine Finanzierung, die überjährig trägt.

» Schäden an kritischer Infrastruktur dürfen nicht erst dann höchste Priorität bekommen, wenn eine Vollsperrung unvermeidbar ist. Das Land braucht ein belastbares Monitoring, klare Prioritäten, ausreichende Planungskapazitäten und eine Finanzierung, die überjährig trägt.«

Verwaltungen müssen Projekte schneller auf den Markt bringen können. Dafür brauchen sie Personal, digitale Verfahren, klare Zuständigkeiten und die Möglichkeit, externe Planungsressourcen gezielt einzusetzen. Gleichzeitig sollte die Bauwirtschaft früher eingebunden werden. Zu oft wird ihre technische Kompetenz erst dann gefragt, wenn zentrale Entscheidungen bereits getroffen sind. Wer schneller und wirtschaftlicher bauen will, muss das Wissen der ausführenden Unternehmen früher nutzen. Die Bauindustrie in Nordrhein-Westfalen kann die notwendigen Projekte umsetzen. Sie verfügt über leistungsfähige Unternehmen, erfahrene Ingenieurinnen und Ingenieure, spezialisierte Nachunternehmer und moderne Verfahren im Verkehrswegebau. Zugleich gilt: Kapazitäten lassen sich nicht beliebig auf Knopfdruck verschieben. Wer leistungsfähige Unternehmen am Markt halten will, muss ihnen verlässliche Perspektiven geben. Für Bonn und die Region bleibt die Lage schwierig. Ausweichverkehr, längere Fahrzeiten und Belastungen für kommunale Straßen werden die Menschen weiter begleiten, bis der Ersatz steht. Das sollte niemand kleinreden. Nach der Entscheidung für Abriss und Ersatzneubau gibt es aber zumindest einen klaren Weg nach vorn. Aus der Phase der Ungewissheit muss nun eine Phase der Umsetzung werden.

Der Maßstab ist einfach: Nach dem Start des Rückbaus und der Veröffentlichung der Ausschreibung für den Ersatzneubau müssen die nächsten Schritte ohne Zeitverlust ineinandergreifen. Planung und Bau sollten so eng wie möglich zusammengeführt werden. Der Lenkungskreis muss Koordination erleichtern, nicht zusätzliche Abstimmungsschleifen produzieren. Wenn das gelingt, kann die Bonner Nordbrücke zeigen, dass Infrastrukturprojekte schneller werden können, wenn Finanzierung, Verfahren und Baupraxis zusammenpassen.

Nordrhein-Westfalen wird damit nicht über Nacht ein Land ohne Engpässe. Aber der Fall Bonn kann helfen, die richtigen Lehren zu ziehen: Infrastrukturpolitik muss handeln, bevor Brücken gesperrt werden müssen; Geld muss planbar in Projekte fließen; Verfahren müssen Tempo ermöglichen; und die öffentliche Hand muss die Baukompetenz des Marktes früher nutzen. Erst dann wird aus Ankündigungen Bauleistung.

Vier Fragen an ... Oliver Krischer

Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

BAU AKTUELL: Herr Minister, die dauerhafte Sperrung der Bonner Nordbrücke ist ein harter Einschnitt für die Region Bonn und zugleich ein deutliches Signal für den Zustand zentraler Verkehrsachsen in Nordrhein-Westfalen. Was folgt aus diesem Fall für die Infrastrukturpolitik des Landes?

Krischer: „Die Sperrung der Bonner Nordbrücke ist für die Menschen in der Region und für die Wirtschaft ein schwerer Einschnitt. Aber: Die Sicherheit geht vor. Wenn die linke Vorlandbrücke nicht mehr sicher betrieben werden kann, muss der Bund die Konsequenzen ziehen.“

Dieser Fall zeigt deutlich, dass wir beim Erhalt unserer Infrastruktur einen grundlegenden Kurswechsel brauchen. Über Jahrzehnte sind notwendige Erhaltungsmaßnahmen und Ersatzneubauten aufgeschoben worden. Das rächt sich jetzt.

In Nordrhein-Westfalen haben wir für unsere Landesbrücken vor drei Jahren den Hebel umgelegt und eine nie dagewesene Sanierungsoffensive gestartet. Wir erneuern 400 Brücken in zehn Jahren und liegen vor dem Plan. Der Anspruch ist, rechtzeitig zu handeln, bevor eine Sperrung wie in Bonn nötig wird.“

BAU AKTUELL: Auch wenn die Zuständigkeit beim Bund beziehungsweise bei der Autobahn GmbH liegt: Die Auswirkungen treffen Kommunen, Wirtschaft, Pendlerinnen und Pendler unmittelbar. Welche Rolle kann das Land jetzt übernehmen, damit diese Auswirkungen so weit wie möglich abgefedert werden?

Krischer: „Für die Menschen vor Ort spielt es keine Rolle, welche Ebene formal zuständig ist. Sie erwarten zu Recht, dass alle Beteiligten gemeinsam Verantwortung übernehmen. Genau das tun wir.“

Direkt nach der Sperrung haben wir die relevanten Akteure zusammengebracht und die Abstimmung organisiert. Wir wollen die Auswirkungen auf die Region so weit wie möglich begrenzen. Bei der Bezirksregierung Köln sind bereits 2013 Baustellenkoordinierungsrunden eingeführt worden, die sich etabliert haben und dem Umland helfen.

Wir unterstützen den Bund in dieser schwierigen Situation, und ich bin dem Bundesverkehrsminister dankbar, dass er der Bonner Nordbrücke höchste Priorität einräumt.“

BAU AKTUELL: Aus Sicht der Bauindustrie kommt es jetzt darauf an, aus der Schadensdiagnose schnell in Planung, Vergabe und Bauausführung zu kommen. Was muss sich aus Ihrer Sicht ändern, damit Ersatzneubauten und Sanierungen kritischer Brücken künftig schneller und verlässlicher umgesetzt werden können?

Krischer: „Wir brauchen mehr Tempo über die gesamte Projektkette hinweg. Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeverfahren müssen dort beschleunigt werden, wo dies möglich ist, ohne Abstriche bei Qualität und Sicherheit zu machen. Ersatzneubauten müssen konsequent priorisiert werden. Und wir brauchen den Konsens vor Ort. Projekte laufen am schnellsten, wenn alle Akteure gemeinsam an einem Strang ziehen.“

BAU AKTUELL: Bauunternehmen brauchen verlässliche und durchfinanzierte Projektpipelines und klare Prioritäten, um wichtige Weichenstellungen für die Zukunft vornehmen zu können. Was müssen Bund, Autobahn GmbH, Land, Kommunen und Bauwirtschaft gemeinsam besser machen, damit wir vom nacheilenden Reaktionsmodus in einen vorausschauenden Aktionsmodus übergehen?

Krischer: „Wichtig ist eine langfristige Planungsperspektive. Verwaltung, Ingenieurbüros und Bauwirtschaft brauchen verlässliche Rahmenbedingungen, damit sie Personal aufbauen, investieren und Kapazitäten dauerhaft vorhalten können. Diese Voraussetzung ist mit dem Sondervermögen und dem NRW-Plan für gute Infrastruktur geschaffen.“



Foto: © Mark Hermenau

Drei Fragen an ... Thomas Ganz

Direktor der Autobahn GmbH Niederlassung Rheinland

BAU AKTUELL: Herr Ganz, die Politik hat beim Ersatz der Nordbrücke ein hohes Tempo angekündigt. Wie wollen Sie das Verfahren nun konkret aufsetzen, welche Schritte stehen als Nächstes an und an welchen Etappenzielen wollen Sie sich orientieren?

Ganz: Das hohe Tempo zeigt sich bereits jetzt am beauftragten Abriss. Weniger als vier Wochen nach der Entscheidung für einen Ersatzneubau ist seit dem 15. Juli 2026 ein Unternehmer vor Ort und beginnt mit den vorbereitenden Arbeiten für den Rückbau des Bauwerks. Dieser soll bereits Ende des Jahres abgeschlossen sein.

Auch beim Ersatzneubau wollen wir das gesamte Beschleunigungspotenzial ausreizen. Kurzfristig haben wir die Ausschreibung für den Ersatzneubau der linksrheinischen Vorlandbrücke veröffentlicht. Das neue Bauwerk wird funktional ausgeschrieben. Ein Auftrag soll bis Ende des Jahres erteilt werden. Für den Ersatzneubau sind maximal zwei Jahre vorgesehen. Die Ausschreibung erfolgt als Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb. Ein Hauptzuschlagskriterium wird schnelles Bauen sein. Wir wollen die Innovationsfähigkeit der Bauindustrie nutzen und setzen darauf, von ihren Erfahrungen zu profitieren, um so schnellstmöglich ein neues Bauwerk herzustellen.

BAU AKTUELL: Die Nordbrücke ist kein gewöhnliches Bauwerk, sondern ein hochkomplexes Gesamtsystem. Wo liegen aus Ihrer Sicht die größten technischen Herausforderungen für Planung und Ausführung des Ersatzneubaus?

Ganz: Die konkrete bauliche Ausgestaltung des Ersatzneubaus befindet sich derzeit in Planung. Eine abschließende Festlegung zur Bauwerkskonzeption liegt aktuell noch nicht vor. Die linksrheinische Vorlandbrücke befindet sich in der innerstädtischen Lage von Bonn-Beuel. Neben angrenzender Bebauung finden sich vor Ort querende Leitungen, städtische Straßen sowie Hochwasserüberschwemmungsgebiete des Rheins. Dies ist eine besondere Herausforderung bei diesem Projekt. Daher sind beim Abriss und Neubau vor allem neben der kurzen Bauzeit, die Themen Emissionen und Erschütterungen von besonderer Bedeutung.

BAU AKTUELL: Die Vollsperrung kam für viele in der Öffentlichkeit überraschend. Was waren aus Ihrer Sicht die wesentlichen Gründe für diese Entscheidung, und warum ist eine dauerhafte Sperrung bis zum Ersatzneubau unvermeidbar?

Ganz: Die Entscheidung zur Vollsperrung beruhte auf den Ergebnissen aktueller Brückenprüfungen und gutachterlicher Stellungnahmen. Dabei wurden strukturelle Schäden am Tragwerk der linksrheinischen Vorlandbrücke festgestellt, die ein unverzügliches Eingreifen erforderten. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, war die vorsorgliche vollständige Sperrung am 3. Juni 2026 zwingend erforderlich. Nachdem der Abbruch des Bestandsbauwerkes angelaufen ist und auch das Vergabeverfahren für den Ersatzneubau bereits gestartet ist, werden wir die Verkehrsbeziehungen bis Ende 2028 wiederherstellen.



Foto: © Die Autobahn GmbH des Bundes



Zum Jubiläum übernimmt die nächste Generation

100 Jahre Unternehmensgeschichte – das klingt nach einem Blick zurück. Bei DERICH SuKONERTZ ging es am 19. Juni, dem Tag der Jubiläumsfeier, aber mindestens genauso sehr um die Zukunft. Im Neuen Kurhaus in Aachen kamen Kunden, Partner, Mitarbeitende und Wegbegleiter zusammen, um das Jubiläum des Familienunternehmens zu feiern. Zwischen persönlichen Erinnerungen, Gesprächen über den Generationswechsel und dem Blick auf kommende Projekte wurde schnell klar: Das Unternehmen nutzt seinen 100. Geburtstag nicht nur zum Innehalten, sondern auch als Startpunkt für das nächste Kapitel seiner Geschichte.

Dass die Jubiläumsfeier ausgerechnet im frisch sanierten Neuen Kurhaus stattfand, passte dabei bestens zum Anlass. Als erste private Gesellschaft durfte DERICH SuKONERTZ dort eine Veranstaltung ausrichten. Ein Gebäude, das Geschichte und Zukunft verbindet – genau wie das Unternehmen selbst.

Bereits in seiner Begrüßung machte der geschäftsführende Gesellschafter Maximilian Derichs-Gruber deutlich, worauf der Erfolg des Familienunternehmens seit vielen Jahrzehnten basiert: Das Leistungsversprechen von DERICH SuKONERTZ, komplexe Gebäude zu entwickeln, zu planen, zu managen und zu bauen, könne nur gemeinsam mit Kunden, Partnern und dem gesamten Team eingelöst werden. Er dankte deshalb allen, die den Weg des Unternehmens über viele Jahre begleitet haben.

Dass dieser Weg inzwischen ein ganzes Jahrhundert umfasst, ist alles andere als selbstverständlich. 1926 in Aachen gegründet, entwickelte sich DERICH SuKONERTZ vom regionalen Bauunternehmen zu einer breit aufgestellten Unternehmensgruppe. Heute ist das Familienunternehmen in den Geschäftsfeldern Entwickeln, Planen, Managen und Bauen tätig. Bei allen Veränderungen ist eines über die vergangenen 100 Jahre geblieben: der Charakter eines Familienunternehmens. Entscheidungen wurden nie allein mit Blick auf den nächsten Auftrag getroffen, sondern immer auch mit Blick auf die Menschen, die das Unternehmen ausmachen. Dieses langfristige Denken hat die Entwicklung des Unternehmens ebenso geprägt wie die Bereitschaft, sich immer wieder auf neue Anforderungen einzustellen.

Dass genau diese Mischung aus Beständigkeit und Veränderungsbereitschaft bis heute funktioniert, zeigte sich auch in den beiden Gesprächsrunden während der Jubiläumsfeier. Im ersten Panel standen das Familienunternehmen und der Generationenwechsel im Mittelpunkt. Persönliche Erinnerungen an Kindheitstage zwischen Büro und Baustelle trafen auf Einblicke in einen Übergabeprozess, der bereits vor mehr als zehn Jahren begann.

Schon 2015 leitete Peter H. Derichs den Generationswechsel ein. Da seine beiden Söhne Maximilian und Alexander damals noch am Anfang ihrer beruflichen Laufbahn standen, entschied er sich bewusst dafür, die operative Leitung einem erfahrenen Manager anzuvertrauen. Dieter Laskowski führte die Unternehmensgruppe in den vergangenen zehn Jahren erfolgreich und schuf die Grundlage für den Übergang in die

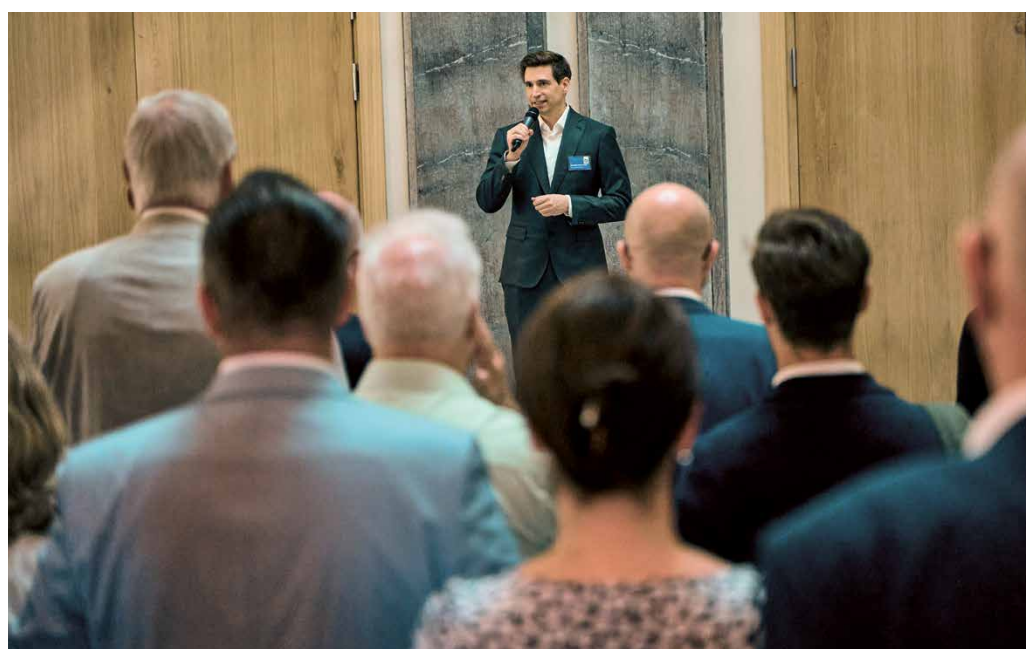
vierte Generation. Mit Wirkung zum 1. Januar 2026 haben Maximilian Derichs-Gruber und Alexander Derichs sämtliche Unternehmensanteile übernommen und sind seitdem alleinige Gesellschafter der DERICH SuKONERTZ Holding.

Die Aufgaben innerhalb der neuen Führungsstruktur sind klar verteilt: Maximilian Derichs-Gruber verantwortet als Mehrheitsgesellschafter die strategische Weiterentwicklung der gesamten Unternehmensgruppe. Alexander Derichs übernimmt die kaufmännische, rechtliche und technische Verwaltung der Bestandsimmobilien.

Der Blick nach vorn bestimmte auch das zweite Panel des Nachmittags. Die Geschäftsführer und Partner der Baugesellschaft, Projektentwicklung, Projektmanagement- und Planungsgesellschaft sprachen darüber, wie Qualität, Verantwortung und Zusammenarbeit die tägliche Arbeit prägen und welche Themen die Unternehmensgruppe in den kommenden Jahren beschäftigen werden.

Beim anschließenden Flying Buffet setzten sich die Gespräche fort. Mitarbeitende und Gäste nutzten die Gelegenheit, Erinnerungen auszutauschen, gemeinsame Projekte Revue passieren zu lassen und über neue Ideen zu sprechen. Vieles drehte sich dabei um die vergangenen Jahrzehnte – genauso oft ging der Blick aber nach vorn.

Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbandes NRW, gratulierte dem Familienunternehmen zum Jubiläum: „Ein Unternehmen zu führen, ist in jeder Hinsicht anspruchsvoll. Ein Unternehmen jedoch über ein Jahrhundert hinweg erfolgreich am Markt zu halten, ist eine beeindruckende Leistung – und ein Zeichen für unternehmerische Weitsicht und stetige Weiterentwicklung. Dazu gehören ein ausgeprägter Geschäftssinn, umfassende Branchenkenntnis, ein feines Gespür für den Markt und seine Veränderungen, ein verlässliches Netzwerk und nicht zuletzt ein engagiertes, gut eingespieltes Team.“ //



Fotos: DERICH SuKONERTZ



Elektrische Baustelle: Vom Zukunftsbild in die Praxis

Ein Pilotprojekt in Oberhausen zeigt, wie elektrische Baumaschinen, Ladeinfrastruktur und neue Baustellenabläufe unter realen Bedingungen zusammenspielen.

Die klimafähige Baustelle ist für die Bauindustrie längst kein abstraktes Zukunftsthema mehr. In Oberhausen hat die STRABAG AG auf ihrer Bodenaufbereitungs- und Wertstrommanagementsanlage an der Fernewaldstraße erprobt, was elektrisch betriebene Baumaschinen im Baustellenalltag leisten können. Das inzwischen abgeschlossene Projekt zur Erweiterung der Anlage diente zugleich als Pilotprojekt für eine weitgehend elektrische Baustelle.

Die Dimension zeigt: Es ging nicht um einen kleinen Demonstrationsversuch, sondern um reale Baustellenpraxis. Auf einer Gesamtfläche von 17.600 Quadratmetern wurden rund 9.900 Kubikmeter Erdmaterial bewegt, 128 Meter Kanaltasse bis zu einer Tiefe von fünf Metern hergestellt und 7.400 Quadratmeter Asphalt eingebaut. Das Investitionsvolumen lag bei rund 2,3 Millionen Euro, die Bauzeit lief von Ende März bis Ende Mai 2026.

Zum Einsatz kamen unter anderem ein elektrischer 25-Tonnen-Raupenbagger, elektrische Radlader- und Verdichtungstechnik, ein elektrischer Asphaltfertiger sowie ein elektrisch betriebener Autokran, mit dem tonnenschwere Schächte versetzt wurden. Entscheidend war dabei nicht allein die einzelne Maschine, sondern das Zusammenspiel des gesamten Systems Baustelle: Ladeinfrastruktur, mobiler Pufferspeicher, Schnellladepunkte, Baustromverteiler und sichere Lademöglichkeiten für Akkus und Kleingeräte mussten in den laufenden Betrieb integriert werden.

Bei einem Netzwerktreffen im Mai konnten Zulieferer, Partnerunternehmen und kommunale Vertreterinnen und Vertreter aus Nordrhein-Westfalen die Technik direkt im Einsatz erleben. Besonders anschaulich wurde der Praxistest beim Asphalteinbau im laufenden Betrieb. Die Resonanz vor Ort war positiv: weniger Lärm, keine direkten Emissionen im Baustellenbetrieb und eine Leistung, die in vielen Einsatzbereichen mit konventionellen Maschinen vergleichbar ist.

Die Erfahrungen aus Oberhausen machen aber auch deutlich: Elektrische Baustellen entstehen nicht durch den bloßen Austausch einzelner Maschinen. Sie brauchen eine verlässliche Ladeinfrastruktur, sorgfältige Einsatzplanung, passende Anschlüsse und Teams, die sich auf neue Abläufe einstellen. Vertrauen in die Technik entsteht vor allem durch praktische Erfahrung.

Das Beispiel zeigt damit realistisch und ermutigend zugleich, wohin sich Baustellen entwickeln können. Elektrische Baustellen sind möglich. Damit sie aus dem Pilotbetrieb stärker in die Fläche kommen, braucht es Investitionsbereitschaft der Unternehmen, praxistaugliche Technik, leistungsfähige Infrastruktur und Auftraggeber, die Nachhaltigkeitsanforderungen klar und verlässlich in Ausschreibungen berücksichtigen. //



info// ELEKTRISCHE BAUSTELLE OBERHAUSEN

Fläche: 17.600 m²
Investition: 2,3 Mio. Euro
Erdbau: 9.900 m³
Kanalbau: 128 m, bis 5 m Tiefe
Asphalt: 7.400 m²
Bauzeit: 30. März bis 31. Mai 2026

BIM, Informationssicherheit und KI: Was digitale Prozesse im Bundesbau leisten müssen

Rund 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen am 29. April 2026 im Ausbildungszentrum der Bauindustrie in Oberhausen zusammen. Im Mittelpunkt der gemeinsamen Veranstaltung des Bauindustrieverbands NRW und des BIM-Cluster-NRW e.V. stand eine Frage, die für die Baupraxis immer wichtiger wird: Wie lassen sich digitale Planungs-, Bau- und Betriebsprozesse bei Verteidigungs- und Bundesbauten sicher, praxistauglich und effizient gestalten?

Schon der Blick auf die Infrastruktur der Bundeswehr machte deutlich, um welche Dimensionen es geht. Antje Grande, Referatsleiterin im Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBW), CISO Infra und Zentrale Ansprechstelle BIM im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung, gab einen Einblick in die besonderen Anforderungen beim Planen, Bauen und Betreiben militärischer Infrastruktur. Dabei wurde klar: Digitalisierung ist kein Selbstzweck. Entscheidend ist, dass digitale Werkzeuge bestehende Verfahren besser unterstützen und konkrete Mehrwerte für die Projektbeteiligten schaffen.

Ein Schwerpunkt lag auf der Informationssicherheit. Denn BIM-Modelle, gemeinsame Projekt Räume und strukturierte Datenablagen können die Zusammenarbeit erheblich erleichtern. Gleichzeitig entstehen neue Anforderungen an den Umgang mit sensiblen Informationen. Wer darf auf welche Daten zugreifen? Welche Informationen müssen wirklich vorgehalten werden? Wie werden Schutzbedarf, Zuständigkeiten und Kommunikationswege geregelt? Die Diskussion zeigte: Digitale Zusammenarbeit braucht klare Regeln, technische Schutzmaßnahmen und ein gemeinsames Bewusstsein für Risiken.

Einen weiteren Blick auf die praktische Anwendung von BIM im Bundesbau gab Bojana Djakovic-Vrhovec, Referentin bei der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie digitale Methoden Planen, Bauen und Betreiben öffentlicher Gebäude stärker miteinander verbinden können. Gerade im Bundesbau treffen hohe fachliche Anforderungen, komplexe Zuständigkeiten und langfristige Betreiberinteressen aufeinander. BIM kann hier dazu beitragen, Informationen über den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes strukturierter verfügbar zu machen und die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten zu verbessern. Damit wurde deutlich: Der Nutzen digitaler Methoden zeigt sich nicht nur in der Planung, sondern auch in der späteren Nutzung und Bewirtschaftung von Gebäuden.

Wie Künstliche Intelligenz die BIM-Methodik unterstützen kann, zeigten Cedric Gadischke und Alexander Schmid von der BWI-Bau GmbH – Institut der Bauwirtschaft. Ihr Vortrag machte deutlich, dass KI bereits heute bei einzelnen Arbeitsschritten helfen kann, etwa bei der Auswertung von Dokumenten, der Aufbereitung von Datengrundlagen oder der Unterstützung von Modellierungsprozessen. Zugleich war die Botschaft realistisch: KI ersetzt keine fachliche

Prüfung. Gerade bei sicherheitsrelevanten oder stark regelbasierten Prozessen bleiben nachvollziehbare und überprüfbare Verfahren unverzichtbar.

„BIM, Informationssicherheit und Künstliche Intelligenz dürfen nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Gerade bei Verteidigungs- und Bundesbauten geht es darum, digitale Prozesse sicher, praxistauglich und nachvollziehbar zu gestalten. Nur so entstehen echte Mehrwerte für Planung, Bau und Betrieb“, fasste Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbands NRW, die Veranstaltung zusammen.

Beim anschließenden Imbiss nutzten die Teilnehmenden die Gelegenheit zum Austausch und zur weiteren Vernetzung. Die Veranstaltung zeigte: BIM bietet großes Potenzial, Prozesse im öffentlichen Bau zu strukturieren, transparenter zu machen und zu beschleunigen. Damit dieses Potenzial in der Praxis ankommt, braucht es belastbare Datenstrukturen, klare Verantwortlichkeiten und ein hohes Maß an Informationssicherheit. //





Arbeitszeitmodelle im Wandel

Soll es eine tägliche oder wöchentliche Höchstarbeitszeit geben? In welcher Konstellation ist der Arbeitsweg als Arbeitszeit anzusehen? Und: Welche Modelle sind sowohl arbeitgeber- als auch arbeitnehmerfreundlich? Das große Themenfeld der Arbeitszeitregelungen stand im Fokus der Mitgliederversammlung des Verbandsbezirks Köln am 10. Juni.

Ein spannendes Intro in das Themenfeld der Arbeitszeiten gab Dr. Andrea Hammermann vom Institut der deutschen Wirtschaft Köln. Sie berichtete, dass die Arbeitszeitwünsche über die vergangenen Jahrzehnte und Generationen einem stetigen Wandel unterlagen. Im europäischen Vergleich lande Deutschland bei der Wochenarbeitszeit eher auf den hinteren Rängen. Dies liege unter anderem an der relativ hohen Teilzeitquote. Auch die durchschnittliche Jahresarbeitszeit liege aufgrund von Urlaubsanspruch, Krankentagen und Elternzeit im OECD-Durchschnitt eher weiter hinten.

Hier setzen neue Konzepte und Modelle an, um Arbeitszeiten flexibler für Arbeitnehmer zu regeln. So berichtete Dr. Andrea Hammermann von einem Experiment zur Vier-Tage-Woche, zum Beispiel in Form einer „Compressed Work Week“, in der die gleiche Arbeitszeit in weniger Tagen geleistet wird. Auch das Konzept der Vertrauensarbeitszeit habe positive Effekte auf die Zufriedenheit und Gesundheit der Mitarbeitenden. Gleiches gelte für die Planbarkeit der Arbeitszeit.

Planbarkeit ist auch für die Arbeitgeberseite essenziell. In diesem Zusammenhang stellte Stefan Siegmund vom Bauindustrieverband die aktuellen Regelungen zur Arbeitszeit und Arbeitszeiterfassung vor. Für die im Koalitionsvertrag vorgesehene Einführung einer wöchentlichen Höchstarbeitszeit mit elektronischer Zeiterfassung liege nach wie vor kein Gesetzentwurf vor. //

Wo neue Ideen entstehen

Ein neues, zeitgemäßes Bürogebäude und ein Fertigteilwerk, in dem die Projekte der Zukunft umgesetzt werden können – all das konnten die Mitglieder des Verbandsbezirks Aachen bei ihrer Mitgliederversammlung am 28. Mai bei der nessler bau gmbh bestaunen. An der Indelandstraße in Weisweiler sind in den vergangenen Jahren die nessler ideenwerke entstanden.

Verbandsvorsitzender Karl-Peter Arnolds war bei dieser Mitgliederversammlung zugleich Gastgeber. Rund 20 Vertreter der Mitgliedsunternehmen aus dem Raum Aachen kamen im neuen Verwaltungsgebäude zusammen. Arnolds stellte die nessler ideenwerke mit dem modernen Bürogebäude und dem neuen Fertigteilwerk vor. Der Standort wurde entwickelt, weil das Unternehmen in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen ist und sowohl das bisherige Verwaltungsgebäude als auch das Fertigteilwerk in Aachen an ihre Grenzen gestoßen waren. Im Mai 2024 fiel der Startschuss für den Neubau, bereits im Oktober 2025 lief die Produktion im neuen Fertigteilwerk an. Heute arbeiten mehr als 560 Mitarbeitende für die nessler-Gruppe – viele von ihnen inzwischen am neuen Standort in Weisweiler.

KONJUNKTUR IM FOKUS
Neben der Besichtigung des neuen Unternehmensstandorts richtete sich der Blick der Mitgliederversammlung auf die aktuelle konjunkturelle Lage. Karl-Peter Arnolds präsentierte die Entwicklung der Baugenehmigungen für Wohn- und Nichtwohngebäude in Aachen und der Städteregion. Während die Zahl der Genehmigungen im Jahr 2025 in der Stadt Aachen leicht unter dem Vorjahresniveau lag, fiel sie in der Städteregion deutlich höher aus. Gleichzeitig machte Arnolds deutlich, dass dieser Anstieg vor dem Hintergrund des sehr niedrigen Ausgangsniveaus der Vorjahre zu bewerten sei. Eine nachhaltige Trendwende lasse sich daraus noch nicht ableiten. Im bisherigen Jahresverlauf 2026 wurden im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erneut weniger Baugenehmigungen erteilt. //



// Die Teilnehmenden besichtigten das neue Fertigteilwerk in Eschweiler-Weisweiler.

info // NESSELER IDEENWERKE

Auf dem rund 120.000 Quadratmeter großen Areal im Indeland bündelt die nessler-Gruppe Entwicklung, Produktion und Verwaltung an einem Standort. Mit automatisierten Prozessen, CO₂-reduzierten Betonen und intelligenter Fertigung entstehen hier maßgeschneiderte Betonteile für den Wohnungs- und Gewerbebau, Infrastrukturprojekte sowie öffentliche Gebäude.

Das moderne Fertigteilwerk produziert individuelle Stahlbetonfertigteile – darunter Binder, Riegel, Stützen sowie ein- und mehrschalige Wände und Sonderbauteile. Möglich sind Bauteile mit einer Länge von bis zu 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 40 Tonnen. Eine eigene Betonmischanlage für Architekturbeton ermöglicht zudem Fassaden mit individuell gestalteten Oberflächen.

info // DAS FRAUEN- NETZWERK-BAU NRW

Das FrauenNetzwerk-Bau ist eine Initiative des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, die Frauen in der Bauwirtschaft miteinander verbinden soll. Ziel des Netzwerks ist es, den Austausch und die Zusammenarbeit zu fördern, um die Branche zu stärken und zukunftsfähig aufzustellen. Gemeinsam sollen Frauen in der Bauindustrie sichtbarer gemacht, die Attraktivität der Branche erhöht und die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit vorangetrieben werden.

Mit der Regionalgruppe NRW hat der Bauindustrieverband NRW dieses erfolgreiche Netzwerk erweitert und bietet seinen Mitgliedsunternehmen in Nordrhein-Westfalen die Möglichkeit, sich regional zu vernetzen und aktiv einzubringen.

Sie möchten auch an den Treffen des FrauenNetzwerk-Bau NRW teilnehmen oder haben eine Kollegin, für die das Angebot passen könnte?

Dann schicken Sie gerne eine E-Mail an fnw-west@bauindustrie.de oder melden sich direkt bei

Lara Krone

(l.krone@bauindustrie-nrw.de)
oder bei

Sonja Winden

(s.winden@bauindustrie-nrw.de).



// Rege Diskussion: Wie positioniere ich mich als Frau in einer Männerbranche?

Starker Auftritt in Düsseldorf

Rund 35 Frauen aus der Bauindustrie kamen am 9. Juni in den neuen Büroräumen der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG in Düsseldorf zum Treffen des FrauenNetzwerk-Bau NRW zusammen. In der hellen, offenen Arbeitsumgebung drehte sich an diesem Nachmittag alles um die Frage, wie professionelles Auftreten und Sichtbarkeit in einer nach wie vor männergeprägten Branche gelingen und welche Rahmenbedingungen dafür erforderlich sind.

Kommunikationsexpertin Karin Rathje gab mit ihrem Impulsvortrag „Starker Auftritt“ Denkanstöße für den beruflichen Alltag. Dabei ging es um weit mehr als Körpersprache oder Rhetorik. Im Fokus standen die eigene Wirkung, authentisches Auftreten und die Frage, wie sich Kompetenzen im beruflichen Umfeld überzeugend vermitteln lassen, ohne sich zu verbiegen.

An den Vortrag schloss sich eine intensive Diskussion an. Schnell wurde deutlich, wie unterschiedlich die Erfahrungen der Teilnehmerinnen sind. Offen berichteten sie aus ihrem Berufsalltag, tauschten Beispiele aus und diskutierten darüber, welche Voraussetzungen es braucht, damit berufliche Entwicklungsmöglichkeiten verbessert werden können. Dabei ging es neben individuellen Erfahrungen auch um Unternehmenskultur und strukturelle Rahmenbedingungen. So wurde beispielsweise darüber gespro-

chen, wie sich verantwortungsvolle Positionen – etwa in der Bauleitung – künftig flexibler organisieren lassen könnten. Modelle wie Jobsharing oder andere Formen der Arbeitsorganisation wurden dabei ebenso angesprochen wie die Frage, welche Rahmenbedingungen Unternehmen schaffen können, um solche Lösungen zu ermöglichen.

Auch nach dem offiziellen Programm gingen die Gespräche weiter. Beim gemeinsamen Abendessen wurden Kontakte vertieft, Erfahrungen weitergegeben und neue Ideen diskutiert – ein Zeichen dafür, wie groß der Wunsch nach einem regelmäßigen Austausch ist und wie lebendig sich das FrauenNetzwerk-Bau NRW inzwischen entwickelt hat. //

MITGLIEDERVERSAMMLUNG OSTWESTFALEN-LIPPE

Zu Gast in der Zigarrenstadt Bünde

Bünde gilt als die Zigarrenstadt Deutschlands – und genau dort kamen die Mitglieder des Verbandsbezirks Ostwestfalen-Lippe am 25. Juni zu ihrer Versammlung zusammen. Dass die Tabakindustrie die Stadt bis heute prägt, zeigt sich nicht nur an ihrer Geschichte, sondern auch daran, dass hier die zentrale Steuerzeichenstelle des Zolls für die Tabaksteuer angesiedelt ist.

Aufgrund der Geschichtsträchtigkeit des Ortes gehörte der Besuch des Deutschen Tabak- und Zigarrenmuseums zum Pflichtprogramm für die Teilnehmenden. Bekanntestes Exponat der Ausstellung ist die angeblich größte Zigarre der Welt. Mit einer Vielzahl von neuen Eindrücken über die Arbeitsbedingungen und Bedeutung der örtlichen Tabakindustrie im 19. und 20. Jahrhundert machten sich die Teilnehmenden anschließend auf den Weg ins Rathaus der Stadt Bünde. Im Ratssaal wurden die Mitglieder von der Bürgermeisterin der Stadt Bünde, Susanne Rutenkrüger, und der technischen Beigeordneten, Andrea Brückner, herzlich empfangen.

Susanne Rutenkrüger stellte die Stadt Bünde und ihre politische Arbeit kurz vor. Danach berichtete Andrea Brückner über das städtebauliche Projekt „Umbau des alten Else-Stadions zu einem Sport- und Freizeitpark“. Ziel ist hierbei, das Gelände zwischen dem Fluss Else und dem Steinmeisterpark in einen barrierefreien Fitness- und Freizeitpark für alle Generationen zu verwandeln. Im Zuge dieser Umgestaltung wurden die alte 400-Meter-Aschenbahn und die Tribüne ersatzlos entfernt. Mit der 100-Meter-Laufbahn, die einmal quer durch den neuen Park verläuft, steht dem Schulsport weiterhin eine Laufbahn zur Verfügung.

Anschaulich wurde den Teilnehmenden hierbei aufgezeigt, welchen Herausforderungen sich eine Kommune bei der Umsetzung eines solchen großen Projektes zu stellen hat.

Im Anschluss fand ein offener Austausch zwischen den Mitgliedern, der Bürgermeisterin und der technischen Beigeordneten statt. Bei einem gemeinsamen Abendessen und angeregten Gesprächen fand die Versammlung ihren Ausklang. //



Bundesanstalt für Immobilienaufgaben setzt auf Standardisierung

Wie lässt sich schneller, wirtschaftlicher und nachhaltiger bauen? Mit dieser Frage beschäftigten sich die Mitglieder des Verbandsbezirks Bonn bei ihrer Mitgliederversammlung am 9. Juni im Rheinhotel Dreesen in Bonn-Bad Godesberg. Im Mittelpunkt stand ein Vortrag von Daniel Barthold, Abteilungsleiter Bauwesen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), der Einblicke in die Bau- und Immobilienstrategie des Bundes gab. Im Anschluss wählten die Mitglieder zudem einen neuen Vorsitzenden für den Verbandsbezirk Bonn.

Im Anschluss an die Begrüßung durch den Vorsitzenden des Verbandsbezirks Bonn, Hans-Bert Mohr, skizzierte Daniel Barthold die strukturellen Veränderungen bei der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben: Aus der ursprünglich für die Veräußerung von Bundesimmobilien zuständigen Behörde sei in den vergangenen Jahren ein Bestandhalter und Immobilienentwickler geworden. Heute verwalte die BImA unter anderem rund 38.000 Wohnungen, zahlreiche Bundesliegenschaften sowie große Forst- und Freiflächen. Für die kommenden Jahre stehen insbesondere eine effizientere Flächennutzung sowie die Reduzierung von CO₂-Emissionen im Mittelpunkt der Aufgaben.

Anhand verschiedener Bauvorhaben machte Daniel Barthold deutlich, wohin sich das öffentliche Bauen entwickeln soll. So stellte er unter anderem neue Einsatztrainingszentren für den Zoll, Neubauten für Ortsverbände des Technischen Hilfswerks, den Campus der Fachhochschule der Bundeszollverwaltung sowie Bürogebäude für Bundesbehörden vor. Ein zentrales Prinzip dabei: Standardisierung. Künftig sollen Bauwerke mit vergleichbarer Nutzung möglichst auf einer einheitlichen Planung basieren, um Planungszeiten zu verkürzen und die Vorteile serieller Bauweisen stärker zu nutzen. Auch das

Bauen im Bestand werde angesichts von Klimaschutz und nachhaltiger Gebäudebewirtschaftung weiter an Bedeutung gewinnen.

In der anschließenden Diskussion schilderten Vertreter der Bauindustrie ihre Erfahrungen aus der Praxis. Trotz der angekündigten Investitionen seien die Mittel aus dem Sondervermögen bislang vielerorts noch nicht im Markt angekommen. Entsprechend zurückhaltend falle derzeit der Aufbau zusätzlicher Personalressourcen in den Unternehmen aus. Barthold verwies darauf, dass einzelne Projekte – etwa Neubauten für das THW – bereits aus diesen Mitteln finanziert würden.

ROBERT WIDDIG ZUM NEUEN VORSITZENDEN GEWÄHLT

Ein weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt war die Neuwahl des Vorsitzenden des Verbandsbezirks Bonn. Hans-Bert Mohr hatte darum gebeten, das Amt aufgrund beruflicher Veränderungen vorzeitig in neue Hände zu legen. Die Mitglieder würdigten sein langjähriges ehrenamtliches Engagement für den Verbandsbezirk und dankten ihm für seinen Einsatz.

Zum neuen Vorsitzenden des Verbandsbezirks Bonn wählten die Mitglieder Herrn Robert



Widdig. Er nahm die Wahl an und bedankte sich für das entgegengebrachte Vertrauen. Gleichzeitig rief er die Mitgliedsunternehmen dazu auf, sich aktiv mit Ideen und Impulsen in die Arbeit des Verbandsbezirks einzubringen. //

VERSTÄRKUNG FÜR DIE ABTEILUNG RECHT UND WIRTSCHAFT



Neuer Referent für Recht und Wirtschaft

Martin Wagner ist seit Januar beim Bauindustrieverband NRW in der Abteilung Recht und Wirtschaft als Referent und Syndikusrechtsanwalt tätig. Mit seiner mehrjährigen Erfahrung im Vergaberecht bringt er wertvolles Fachwissen mit. Schon während seines Studiums in Tübingen und Madrid war er parallel in einer international agierenden Großkanzlei im Vergaberecht tätig und absolvierte seinen Schwerpunkt im Internationalen öffentlichen und Wirtschaftsvölkerrecht. Im Anschluss an sein Referendariat mit Stationen in Speyer und Ankara sammelte er anwaltliche Erfahrung bei einer großen Wirtschaftskanzlei mit Fokus auf das Bau- und Dienstleistungsvergaberecht.

Martin Wagner wird in seiner Funktion als Referent der Abteilung Recht und Wirtschaft die verbandliche Interessenvertretung bei der Vergabe öffentlicher und privater Aufträge sowie bei allgemeinen Fragen der Abwicklung von Bauverträgen unterstützen. Hierzu gehören beispielsweise die anonymisierte Ansprache von Auftraggebern bei möglichen vergaberechtlichen Verstößen sowie die verbandliche Befassung mit Allgemeinen Geschäftsbedingungen und Vertragsklauseln, die aus Sicht der Bauwirtschaft rechtlich oder wirtschaftlich problematisch sein können. Darüber hinaus steht er den Mitgliedsunternehmen für allgemeine rechtliche

Informationen und praxisbezogene Orientierung zu Fragestellungen rund um Generalunternehmer- und Nachunternehmerverträge, Nachtragsverhandlungen, Gewährleistungsthemen und sonstige Fragen des Bauvertragsrechts zur Verfügung.

Zudem wird Martin Wagner bei den regelmäßigen Sitzungen und Veranstaltungen des Fachausschusses „Recht und Verdingungswesen“ sowie des Wirtschaftspolitischen Ausschusses fachlich unterstützen. //

NABASO-FACHTAGUNG

info // NABASO – NACHHALTIG AUSBILDEN IM BAU- UND SOZIALWESEN

Das Verbundprojekt „Nachhaltig Ausbilden im Bau- und Sozialwesen“ (NABASO) stärkt Nachhaltigkeitskompetenzen des beruflichen Ausbildungspersonals im Bau- und Sozialwesen. Ziel ist es, Weiterbildungsprogramme für Ausbilderinnen und Ausbilder im Bauwesen sowie Praxisanleiterinnen und Praxisanleiter im Sozialwesen zu entwickeln, zu erproben und dauerhaft in die Praxis zu überführen.

Das Projekt wird vom UNESCO-Lehrstuhl für berufliche Bildung, Kompetenzentwicklung und Zukunft der Arbeit sowie der Professur für Sozialpädagogik der TU Dortmund gemeinsam mit dem Ausbildungszentrum der Bauindustrie NRW in Hamm und der Paritätischen Akademie LV NRW umgesetzt. Es ist Teil des Programms „Nachhaltig im Beruf – zukunftsorientiert ausbilden“ und wird durch das Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend sowie den Europäischen Sozialfonds Plus gefördert.



// Das Team vom Ausbildungszentrum der Bauindustrie in Hamm bei der NABASO-Fachtagung

Nachhaltigkeit beginnt in der Ausbildung

Wie gelingt es, Nachhaltigkeit nicht nur zu lehren, sondern dauerhaft im Berufsalltag zu verankern? Mit dieser Frage beschäftigten sich Vertreterinnen und Vertreter aus Bau- und Sozialwesen bei der NABASO-Fachtagung am 24. Juni in Dortmund. Im Mittelpunkt stand der Austausch darüber, wie Ausbilderinnen und Ausbilder künftig noch besser auf die Anforderungen einer nachhaltigen Arbeitswelt vorbereitet werden können.

Das Besondere an dem Projekt „Nachhaltig Ausbilden im Bau- und Sozialwesen“ (NABASO): Es bringt zwei auf den ersten Blick sehr unterschiedliche Berufsfelder miteinander ins Gespräch. Beide stehen vor der Aufgabe, Nachhaltigkeit stärker in der beruflichen Bildung zu verankern und das Ausbildungspersonal entsprechend zu qualifizieren. Das Projekt wird wissenschaftlich vom UNESCO-Lehrstuhl für berufliche Bildung, Kompetenzentwicklung und Zukunft der Arbeit sowie vom Lehrstuhl für Sozialpädagogik, Schwerpunkt Didaktik der Sozialpädagogik der TU Dortmund begleitet. Es wird im Rahmen des Programms „Nachhaltig im Beruf – zukunftsorientiert ausbilden“ durch das Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend und die Europäische Union über den Europäischen Sozialfonds Plus (ESF Plus) gefördert.

Durch die Veranstaltung führte Dr. Anne Busian von der TU Dortmund, die zugleich die übergeordnete Projektleitung des NABASO-Projekts innehat. Gemeinsam mit Prof. Dr. Uwe Uhlendorff und Yoke Lee Roth blickte sie auf die vergangenen anderthalb Jahre Projektarbeit zurück: Seit dem Projektstart wurden Ausbilderinnen und Ausbilder für das Thema Berufliche Bildung für nachhaltige Entwicklung (BBNE) sensibilisiert und durch Coachings geschult. Nach der Erprobungsphase soll die Unterstützung nun weitergeführt werden, damit Nachhaltigkeit dauerhaft Bestandteil der Ausbildung bleibt. Die Ausbilder übernehmen dabei eine wichtige Rolle als Multiplikatoren in ihren Ausbildungszentren. Zugleich habe das Projekt den Ausbilderinnen und Ausbildern einen guten Einstieg in die Neuordnung der Ausbildungsberufe der Bauwirtschaft ermöglicht, die zum 1. August 2026 in Kraft tritt.

Dass die Bauwirtschaft beim Thema Nachhaltigkeit eine besondere Verantwortung trägt, zog sich als roter Faden durch den Tag. Die Branche arbeitet ressourcenintensiv und steht deshalb vor der Aufgabe, nachhaltiges Handeln in die Ausbildung zu integrieren, und das Ausbildungspersonal frühzeitig auf diese Entwicklungen vorzubereiten.

Einen Blick auf die grundsätzliche Bedeutung nachhaltiger Berufsbildung warf Dr. Sören Schütt-Sayed von der Technischen Universität Hamburg: Fachkräfte müssten lernen, Ressourcen bewusst einzusetzen und bestehende Routinen kritisch zu hinterfragen. Gerade die berufliche Bildung sei der Schlüssel für eine nachhaltige Transformation. Auszubildende könnten ihr Wissen anschließend in ihre Betriebe tragen und dort neue Impulse setzen.

Wie sich diese Ansätze tatsächlich umsetzen lassen, zeigten die anschließenden Praxisberichte aus dem Sozial- und Bauwesen. Katja Everaers von der TU Dortmund stellte Beispiele aus dem Sozialwesen vor. Für das Bauwesen präsentierten Dr. Sonja Herzog, TU Dortmund, und Teilprojektleiter Aykut Kocabas, Ausbildungszentrum der Bauindustrie NRW Hamm, ihre Erfahrungen. Es wurde deutlich, dass in der praktischen Ausbildungsarbeit zunächst die Grundlagen für nachhaltiges Handeln geschaffen werden müssen: Bei den Auszubildenden gehe es zunächst darum, grundsätzlich für das Thema Nachhaltigkeit zu sensibilisieren. Erst auf dieser Basis könne nachhaltiges Handeln im Berufsalltag selbstverständlich werden.

NÄCHSTE SCHRITTE FÜR NABASO

In den Workshops der Fachtagung richtete sich der Blick auf die nächsten Entwicklungsschritte des Projekts. Hierzu zählt die stärkere Einbindung der Berufsschulen sowie der Betriebe. Deutlich wurde, dass unterschiedliche Lehrpläne und eine fehlende Abstimmung die Verzahnung der Lernorte erschweren. Als möglicher Lösungsansatz wurden regelmäßige Lernortkonferenzen diskutiert.

Darüber hinaus sei es immens wichtig, dass Nachhaltigkeit langfristig nur dann erfolgreich in der Ausbildung verankert werden kann, wenn auch die Unternehmen sie als festen Bestandteil ihres Geschäftsmodells verstehen. Um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, wird das NABASO-Projekt in den kommenden zwei Jahren fortgeführt. //



// Prof. Beate Wiemann ermutigte die Studierenden, das persönliche Gespräch mit den Unternehmen zu suchen.

Erste Schritte in die Arbeitswelt

Zahlreiche Bauunternehmen und noch viel mehr Studierende kamen am 11. Juni zum Karrieretag der Bauwirtschaft in die Historische Stadthalle Wuppertal. In ihrem Grußwort betonte Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbands NRW, wie wichtig persönliche Kontakte für die ersten Schritte in die Arbeitswelt sind. Die großartige Chance, Kontakte zu knüpfen, nahmen Arbeitgeber wie angehende Arbeitnehmer an.

Der Karrieretag der Bauwirtschaft nimmt alljährlich Studierende in der Schlussphase ihres Studiums an die Hand, um ihnen den Weg in die Arbeitswelt zu erleichtern. Im Fokus steht das Knüpfen von Kontakten zu potenziellen Arbeitgebern. Rund 50 Bauunternehmen präsentierten sich in diesem Jahr in der Stadthalle. Neben der Möglichkeit zu persönlichen Gesprächen an den Ständen gab es auch Beratung und Unterstützung bei der Erstellung von Bewerbungsunterlagen sowie die Möglichkeit, professionelle Bewerbungsfotos machen zu lassen. In einzelnen Panels stellten sich zudem einige der Bauunternehmen mit ihren jeweiligen fachlichen Schwerpunkten den Studierenden vor.

Prof. Beate Wiemann unterstrich in ihrem Grußwort für die Gäste der verschiedenen Universitäten und Hochschulen aus NRW die guten Perspektiven, die ein Job in der Bauindustrie mit sich bringt. „Unsere Branche steht vor einer demografischen Herausforderung. In den kommenden Jahren werden zahlreiche erfahrene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Ruhestand gehen. Die geburtenstarken Jahrgänge verlassen nach und nach den Arbeitsmarkt. Dadurch entsteht ein großer Bedarf an qualifizierten Fach- und Führungskräften. Für Sie bedeutet das: Die Perspektiven waren selten so gut wie heute.“

Auch die sich neu eröffnenden Arbeitsfelder in den Bereichen Digitalisierung, KI und Robotik seien ein spannendes Feld für die neu einsteigenden Mitarbeitenden. „Die Digitalisierung verändert die Art und Weise, wie geplant, gebaut und betrieben wird. Viele Prozesse, die früher papierbasiert und manuell organisiert wurden, laufen heute digital ab“, sagte Prof. Beate Wiemann. Hierzu zähle neben der modernen Sensorik die Vermessung von Baustellen durch Drohnen, aber auch KI-Anwendungen, die bereits heute dabei helfen, große Datenmengen auszuwerten, Bauabläufe zu

optimieren und Risiken frühzeitig zu erkennen. Alles Themenfelder, die bereits jetzt zu den Inhalten der Studiengänge zählen und die Jobs in der Bauindustrie für junge Menschen noch abwechslungsreicher und attraktiver machen.

Bis in den Nachmittag hinein herrschte reger Betrieb an den Ständen der Unternehmen. Viele Studierende nutzten die Gelegenheit für persönliche Gespräche, tauschten Kontaktdaten aus und informierten sich über Praktika, Traineeprogramme und den Berufseinstieg in der Bauindustrie. //



Impressum

HERAUSGEBER
Bauindustrieverband
Nordrhein-Westfalen e.V.
Uhlandstraße 56
40237 Düsseldorf
T +49 211 6703-0
www.bauindustrie-nrw.de

REDAKTION
Niklas Möring
Politik – Presse – Kommunikation
E n.moering@bauindustrie-nrw.de

Sonja Winden
Politik – Presse – Kommunikation
E s.winden@bauindustrie-nrw.de

LAYOUT
Blum Unternehmenskommunikation,
Solingen

FOTOS
Bauindustrieverband NRW

DRUCK
medienzentrum süd, Köln

AUFLAGE
1.100

GENDER-HINWEIS
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Substantiven auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.