

ID

Magazin des
Bayerischen Bauindustrieverbandes e.V.

Januar 2025

Infrastruktur
Schwerpunkt: Finanzierung

Motor der Wirtschaft und des sozialen Zusammenhalts
Ein Gespräch mit Tim Lorenz über Infrastruktur

Wie kann eine zukunftsfähige Finanzierung aussehen?
Das Thesenpapier des Hauptverbandes der Bauindustrie für mehr
Investitionssicherheit

ID

Magazin des Bayerischen Bauindustrieverbandes e.V.

Januar 2025

Impressum

InformationsDienst

Herausgeber:

Bayerischer Bauindustrieverband e.V.
München

Verantwortlich für den Inhalt:

Thomas Schmid

Redaktion:

Astrid Schön

Konzept & Gestaltung:

Daniel Schwaiger

Druck:

omb₂ Print GmbH

Gender-Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Bildnachweis

Titel: Adobe Stock, P.S.DES!GN. **S.6:** Ladestation, BBIV, Herbert Dechant. **S.6:** Inklusion, SOBY, Sebastian Stuhlinger. **S.7:** Spielwiesn, BBIV, Daniel Schwaiger. **S.7:** Workshop, BBIV, Josef Müller. **S.8:** iStock, Wlad74. **S.16:** Adobe Stock, goodluz. **S.10:** Adobe Stock, pureshot. **S.12:** Adobe Stock, ehrenberg-bilder. **S.14:** EUROVIA. **S.15/S.16:** BBIV, Daniel Schwaiger. **S.18:** BBIV, Daniel Schwaiger. **S.21:** BBIV, Daniel Schwaiger. **S.22:** BBIV, Daniel Schwaiger. **S.24:** Conné van d'Grachten. **S.26:** werk.um. **S.26:** iStock, zoranm. **S.27:** BBIV, Daniel Schwaiger. **S.31/33:** Max Bögl Wind AG. **S.34:** Adobe Stock, Arcansél. **S.36:** Bildungswerk BAU Hessen-Thüringen e.V. **S.38:** RiskConsult GmbH.

In Infrastruktur investieren



Unsere erste ID-Ausgabe des neuen Jahres richtet ihren Fokus auf das Thema Infrastruktur bzw. Infrastrukturfinanzierung. Dieses Thema begleitet nicht nur die Baubranche seit Jahrzehnten – es ist zu einer Dauerdiskussion in den Medien und natürlich auch in der Politik geworden. Immer maroder werdende Infrastrukturen richten sich aber nicht nach Schuldenbremsen oder politischen Ränkespielen.

Dabei wird sich der Zustand unserer Straßen, Brücken und Schienen, unserer Wasserstraßen, Kanalsysteme, Elektro- oder Stromversorgung etc. in Zukunft noch verschlechtern. Mit Blick auf Transport und Verkehr ist klar: Sie werden weiter zunehmen. Eine Studie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr geht bis 2051 von einer Zunahme des Personenverkehrs um 13 Prozent und des Güterverkehrs von sogar 46 Prozent aus. Das wachsende Verkehrsaufkommen aber ist ja nicht allein für den Verschleiß unserer Infrastruktur verantwortlich. Hinzukommen chronische Unterfinanzierung und Sanierungsstaus aufgrund von Personalengpässen oder zeitaufwändigen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Eine Gemengelage, die zwangsläufig zukünftigen Wohlstandverlust bedeuten wird.

Der Bayerische Bauindustrieverband hat deshalb schon Mitte vergangenen Jahres eine verlässliche Finanzierung der Bundesfernstraßen und Schienenwege gefordert. Denn zum Beispiel droht laut internen Berechnungen der Autobahn GmbH hier in den nächsten drei Jahren, von 2025 bis 2028, eine Finanzierungslücke von bis zu 10 Milliarden Euro. Und bei den Bundes-schienenwegen sieht es nicht besser aus. Für sie benötigt der DB-Konzern bis 2030 rund 45 Milliarden Euro.

Vor diesem Hintergrund haben wir mit Tim Lorenz, Vizepräsident Verkehr unseres Hauptverbands, nicht nur über die Vorschläge des Thesenpapiers gesprochen, das wir im Hauptartikel vorstellen, sondern auch darüber, was wir künftigen Generationen hinterlassen wollen.

Mein Fazit lautet: Wir sollten aufhören mit Zahlenspielen und Schuldzuweisungen. Stattdessen sollten wir konkrete Finanzierungskonzepte erarbeiten und einen Finanzierungsfahrplan. Damit die Baubranche tun kann, wofür sie da ist: Bauen und Sanieren.

Für alle Bauaufgaben im Jahr 2025 wünsche ich Ihnen gutes und unfallfreies Gelingen.

Ihr

Thomas Schmid

Hauptgeschäftsführer | Bayerischer Bauindustrieverband e.V.

Inhalt



**Download ID 01/25
Infrastruktur –
Schwerpunkt: Finanzierung**

Neben dem aktuellen Informations-
Dienst (ID) finden Sie auch viele
weitere Themen zum Download:
bauindustrie-bayern.de/download

Impuls

- 3 | Infrastruktur – Schwerpunkt: Finanzierung**
In Infrastruktur investieren

Baumarkt & Gesellschaft

- 8 | Verkehrsinfrastruktur am Limit!**
Wie kann eine zukunftsfähige Finanzierung aussehen?
- 14 | Interview mit Tim Lorenz, Vizepräsident Verkehr und Tiefbau beim HDB**
Über Infrastruktur als Motor der Wirtschaft und des sozialen Zusammenhalts

- 18 | Partnerschaftsmodelle am Bau**
IPA im Bereich der Verkehrsinfrastruktur

Innovation & Digitalisierung

- 20 | Geothermie als Baustein der Wärmewende**
Dritter Nachhaltigkeitskongress der Bauindustrie in Berlin

Umwelt & Bautechnik

- 20 | Geothermie als Baustein der Wärmewende**
Dritter Nachhaltigkeitskongress der Bauindustrie in Berlin

Öffentlichkeitsarbeit

- 22 | Verleihung des Hochschulpreises 2024**
Ausgezeichnete innovative Forschungsleistungen und wissenschaftliche Arbeiten

Best Practice

- 24 | Mobile Module für die Schule**
Musterbeispiel für effizientes Planen und Bauen

Recht & Rat

- 26 | Mediation als professionelle Konfliktlösungsmöglichkeit**
Arbeitsrecht 4.0 – Lösungen finden statt streiten

Bauwirtschaft & Konjunktur

- 28 | Reales Auftragsplus am Bau in Bayern**

Gastbeitrag: Dipl.-Ing. Stephan Lüttger

- 30 | Chancen und Potenziale von KI**
Die Bauindustrie neu denken

Tipp

- 34 | Wegweisend für Unternehmen der Bauindustrie: die ZNB GmbH**

Bildung & Beruf

- 36 | Straßenwärter-Azubis fahren gut mit ihrer Ausbildung**
Ausbildungsberuf mit Zukunft

Drei Fragen an...

- 38 | Prof. Philip Sander**
Institutsleiter Projektmanagement und Bauwirtschaft,
Universität der Bundeswehr München

- 39 | Zahlen zur Bauwirtschaft in Bayern**



8



14



24

Umwelt & Bautechnik

Nachhaltig parken im neuen Wetzendorfer Parkdeck

Im Sommer 2024 hat Tobias Gotthardt, Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie das neue zweistöckige Holzparkdeck in Wetzendorf offiziell eingeweiht. Mit seiner großflächigen PV-Anlage auf dem Dach ist es heute ein Musterbeispiel für Nachhaltigkeit. Besucher der BBIV-Geschäftsstelle Nordbayern oder Teilnehmer der Seminare im BauindustrieZentrum, die mit dem Elektroauto kommen, können ihr Fahrzeug an sechs Ladestationen vor Ort aufladen. Die PV-Anlage auf dem Parkdeck und die bereits bestehende liefern eine Batterie-Speicher-Kapazität von 164 kWh. Das entspricht nicht nur der Stromversorgung eines Vier-Personen-Haushalts für mehr als 10 Tage, sondern verringert vor allem den CO₂-Fußabdruck des Zentrums. Die 40 Cent pro geladenem kWh bezahlt man übrigens bequem per QR-Code und Handy.



Ladestationen im BauindustrieZentrum Wetzendorf

Öffentlichkeitsarbeit

Die Bauindustrie Bayern setzt ein starkes Zeichen für Inklusion

Im Rahmen eines inklusiven Aktionstages im BauindustrieZentrum in Wetzendorf haben der Bezirksvorsitzende für Mittelfranken Matthias Kraus und SOBY (Special Olympics Bayern) Präsident Erwin Horak den Vertrag über ein Exklusivsponsoring unterzeichnet: Sie werden Partner der Landesspiele für Menschen mit geistiger Beeinträchtigung 2025 in Erlangen. Damit weiten der BBIV und seine Mitgliedsunternehmen ihr SOBY-Engagement mit Blick auf die größte inklusive Sportveranstaltung Bayerns aus. Für das Sponsoring schließen sich vier Mitgliedsunternehmen aus Franken zusammen: die Rotec Rohrtechnik GmbH Erlangen, die Nürnberger Baugruppe GmbH + Co. KG, die W. Markgraf GmbH & Co. KG Bauunternehmung Bayreuth und die Eiffage Infra-Süd GmbH Schwabach. Alle bringen sich zu gleichen Teilen in das Engagement ein, das durch den Bezirk Mittelfranken des BBIV ergänzt wird. „Unsere Unterstützung ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Wir sind schon sehr gespannt auf die Umsetzung und die Begegnungen mit den Athletinnen und Athleten“, sagt Matthias Kraus.



Erwin Horak und Matthias Kraus mit Vertretern der beteiligten Mitgliedsunternehmen des BBIV

Die Special Olympics Landesspiele finden vom 14. bis 18. Juli 2025 in Erlangen statt. Erwartet werden bis zu 1.500 Athleten mit geistiger Beeinträchtigung und Wettbewerbe in voraussichtlich 20 Sportarten.

Bildung & Beruf

Innovation hautnah und spielerisch erlebbar gemacht: der BBIV auf der Spielwiesn

Vom 8. bis 10. November 2024 war der BBIV als Premieren-Aussteller auf der Spielwiesn in Augsburg vertreten: mit seinem Innovationscontainer, einem Baggersimulator und der VR-Brille „Virtual Work Experience“. Damit hatten die Messebesucher nicht nur spannende Einblicke in die moderne Welt des Bauens, sondern konnten hautnah erleben, wie es sich anfühlt, große Maschinen zu steuern oder wie auf einer modernen Baustelle gearbeitet wird. Mit seinen Angeboten hat der BBIV den erstmals auf der Messe nutzbaren „Science Playground“ interaktiv bespielt. Und die Messebesucher haben diese Angebote begeistert angenommen. Ganz nach dem Abschiedsmotto „Auf Wieder-Spielen“ im nächsten Jahr wird es deshalb wohl auch ein Wiedersehen mit dem BBIV geben, wenn die Spielwiesn am 7. November 2025 ihre Tore wieder öffnet.



Spielwiesn 2024 Augsburg

Link zum Event:

spielwiesn.de/sw



Aus- & Weiterbildung

„Was Unternehmenskultur zur Personalbindung beitragen kann“: ein Trainingsworkshop des BBIV

Im Rahmen der bereits 2023 vom BBIV initiierten Reihe „Finden und Binden von Mitarbeitern“ hat am 21. November 2024 ein weiterer Trainingsworkshop mit Recruitern stattgefunden. Im BauindustrieZentrum Nürnberg-Wetzendorf hat Prof. Dr. Tim Weitzel von der Universität Bamberg dieses Mal das Thema Unternehmenskultur als Impulsgeber und Moderator begleitet. Ob es der aktuelle wissenschaftliche Stand zum Thema war, die Identifizierung von Handlungs- und Themenfeldern oder die Diskussionsrunden zu konkreten Maßnahmen und deren praktischer Umsetzung – die Teilnehmer haben nicht nur vom Austausch, sondern auch von den vielfältigen Anregungen des Workshops profitiert. Der Erfolg des Formats gibt dem BBIV recht. Und so wird er sein Engagement rund um das Thema Mitarbeiterbindung auch 2025 fortsetzen.

Die Arbeitsergebnisse des Workshops werden wie üblich auf dem Teams-Kanal „Recruiter“ des BBIV veröffentlicht. Bei Interesse melden Sie sich einfach kurz per E-Mail dafür an: j.mueller@bauindustrie.de



Prof. Dr. Tim Weitzel beim Vortrag zum Thema „Unternehmenskultur“



Verkehrsinfrastruktur am Limit! Wie kann eine zukunftsfähige Finanzierung aussehen?

Die Sperrung der Rahmede-Talbrücke und der Einsturz der Carolabrücke in Dresden im September 2024 sind nur zwei Beispiele – und zwei Symptome einer Misere. Diese Misere der deutschen Verkehrsinfrastruktur lässt sich auf einen einfachen Nenner bringen: Sanierungsstau bei gleichzeitig alternder Infrastruktur.





Einsturz der Carolabrücke in Dresden am 11. September 2024

Es ist unsere Verantwortung und unsere Pflicht als Verband, klar Position zu beziehen – ob es um branchenrelevante oder auch um gesamtgesellschaftliche Themen geht. Unsere marode und unterfinanzierte Infrastruktur ist beides: eine Bauaufgabe und einer der Grundpfeiler unseres Wohlstands. Die Stellungnahme des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie in einem entsprechenden Thesenpapier war im Herbst 2024, als das politische Ampel-Aus für zusätzlichen Diskussionsstoff sorgte, entsprechend wohlplatziert.

Wir wollen die Positionen und die skizzierten Lösungswege hier zusammenfassen:

These 1

Das gesamte System der Verkehrsinfrastruktur ist massiv unterfinanziert.

Marode Brücken, sanierungsbedürftige Straßen oder überlastete Schienen sind die sichtbaren Folgen dieses Systems.

Der Fakten-Check

Laut Analysen der Bundesregierung, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW)

Straßen: Rund ein Sechstel der Fahrbahnen auf Autobahnen und ein Drittel der Bundesstraßen sind nur eingeschränkt nutzbar.

Brücken: Nur noch zwölf Prozent der Brückenflächen sind in gutem Zustand (zum Vergleich: 2000 waren es noch 30 Prozent).

Schiene: Ein Viertel der Eisenbahnbrücken weist erhebliche Schäden auf; fünf Prozent müssen in den kommenden Jahren abgerissen werden.

Wasserwege: 85 Prozent der Schleusen sind sanierungsbedürftig und fast die Hälfte der Kanalbrücken sind nicht für den heutigen Containerverkehr geeignet.

Vor diesem Hintergrund hat das IW Köln (Institut der Deutschen Wirtschaft) kumuliert von 2025 bis 2030 einen Investitionsbedarf von über 600 Mrd. Euro ermittelt. Jahr für Jahr wird aber weniger investiert, als allein für den Erhalt nötig wäre. Die Politik betont zwar ihre „Rekordinvestitionen“, preisbereinigt sind diese aber auch laut IW Köln 2022 auf das Niveau von 2009 zurückgefallen.

FAZIT

Es braucht eine langfristige Perspektive für unsere Verkehrsinfrastruktur. Sie ist ein zentrales Strukturelement und der Wachstumstreiber des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Analyse der Bundesregierung, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW).

Ein Viertel

der Eisenbahnbrücken haben erhebliche Schäden

600 Mrd. €

Investitionsbedarf von 2025 – 2030

1/6

der Fahrbahn auf Autobahnen sind eingeschränkt nutzbar

12 %

85 %

der Schleusen sind sanierungsbedürftig

BRÜCKENFLÄCHEN in Deutschland in gutem Zustand

These 2

Verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe könnten eine denkbare Lösung des Problems sein.

Für langfristige Planungssicherheit braucht jeder Verkehrsträger ein individuelles, überjähriges Finanzierungskonzept.

Straßeninfrastruktur:

Dringend nötige Instandhaltungs- und Modernisierungsarbeiten verzögern sich oder werden wegen fehlender Finanzmittel ganz gestrichen. Das führt zu einem jährlichen Mehrbedarf von über zwei Mrd. Euro allein für Autobahnen.

Die Nettoeinnahmen der Lkw-Maut belaufen sich 2024 auf 14,5 Mrd. Euro. Nur 8,8 Mrd. Euro davon sollen in die Bundesfernstraßen investiert werden. Ein erheblicher Teil wird an die Schiene abgeführt.

Schieneinfrastruktur:

Obwohl das Schienennetz komplett überlastet ist, sollen Güter- und Personenverkehr die Schiene mehr nutzen. Eine Güterverkehrsverlagerung von nur zehn Prozent aber würde bedeuten, dass die Netzkapazitäten verdoppelt werden müssten. Die DB InfraGO kann aktuell nur am Bestandserhalt arbeiten; mehr ist nicht finanzierbar. Allerdings wird die Schieneninfrastruktur bereits mit 12,1 Mrd. Euro aus dem Bundeshaushalt bezuschusst. Zusammen mit den Trassenpreisen (7,5 Mrd. Euro) sind 19,6 Mrd. Euro in die Schiene geflossen. Mittel, die auch weiterhin benötigt werden.

Wasserstraßeninfrastruktur:

Die Instandsetzung und Modernisierung von Wasserstraßen ist besonders kostenintensiv. Ohne Investitionen aber drohen Ausfälle wichtiger Verbindungen, die für den Gütertransport von Bedeutung sind. Die Wasserstraße erhält aktuell 1,7 Mrd. Euro aus dem Bundeshaushalt. Wenn sie im zukünftigen Güterverkehr eine Rolle spielen soll, muss sie als gleichwertiger Verkehrsträger mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden.

FAZIT

Zusammen mit dem Hauptverband plädiert auch der BBIV seit langem nicht nur für die ausreichende, sondern eine gleichberechtigte Finanzierung aller Verkehrsträger. Diese Finanzierung muss sich an Bedarfen orientieren und darf nicht an politischen Diskussionen scheitern. Für die Straße sollte eine Nutzerfinanzierung ausgeweitet werden. Schiene und Wasserstraßen bleiben abhängig von einer verlässlichen Haushaltsfinanzierung.

These 3

Die Umstellung von einer Haushalts- auf eine Nutzerfinanzierung kann sichere Finanzierungsperspektiven schaffen.

Die derzeitige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur basiert auf einer Mischung aus öffentlichen Haushaltsmitteln und Nutzungsgebühren.

Nutzerfinanzierung:

etwa 22,6 Mrd. Euro

- davon 7,5 Mrd. Euro Trassenpreise
- und 14,5 Mrd. Euro Mautgebühren

Allgemeiner Bundeshaushalt für Infrastruktur:

etwa 10 Mrd. Euro

- davon 3,9 Mrd. Euro für die Straße,
- 4,5 Mrd. Euro für die Schiene
- und 1,7 Mrd. Euro für Wasserstraßen

Die Haushaltsfinanzierung allerdings stößt an Grenzen. Nicht nur, weil die bereitgestellten Mittel unzureichend sind. Sondern auch, weil die Politik hier Unwägbarkeiten bedeutet, die einer langfristigen Planung entgegenstehen. Der Übergang von einer Haushalts- hin zu einer Nutzerfinanzierung sollte deshalb vorangetrieben werden. Teil dieser Diskussion müsste auch eine Pkw-Maut sein, wenn Pkw-Fahrer parallel entlastet würden. Eine Maut also, die wirklich und verlässlich ins Straßennetz fließt. Und das nicht als zusätzliche Belastung für Autofahrer, sondern kompensiert an anderer Stelle. Denn: Mautsysteme stellen nicht nur eine verlässliche Finanzierung dar – sie erhöhen auch die Transparenz der Mittelverwendung, was wiederum auch mehr Akzeptanz bei den Nutzern bedeutet.

FAZIT

Es braucht zusätzliche Mittel, keine Umverteilung. Maut-einnahmen können die Kreditwürdigkeit der Autobahn GmbH stärken und ein konstantes Investitionsniveau sicherstellen. Was übrig bleibt, könnte anderen Verkehrsträgern zugeteilt werden.



» Maut für freie Straßen und gute Rastplätze! «

These 4

Privates Kapital, das Aufsetzen eines Sondervermögens oder eine Modifizierung der Schuldenbremse könnten diskutiert werden, um zusätzliche Mittel zu akquirieren.

Denkbar ist die Mobilisierung privaten Kapitals, insbesondere durch institutionelle Investoren wie Renten- und Versicherungsunternehmen. Mit einem jährlichen Investitionsvolumen von rund 300 Mrd. Euro und einem langfristigen Anlagenhorizont passen Verkehrsinfrastrukturprojekte optimal zu den Anforderungen der Anleger, die auf stabile Kapitalflüsse und hohe Kreditqualität achten. Die Voraussetzungen dafür sind eine hohe Termin-, Kosten- und Qualitätssicherheit auf Projektebene, eine anreizbasierte Risikoverteilung sowie eine Kongruenz zwischen Anlagezeitraum und Projektlaufzeit.

Eine weitere Option wäre die **Einrichtung von Sondervermögen**, die speziell für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur vorgesehen sind. Diese könnten, ähnlich wie das Modell für die Bundeswehr, gezielt für Straßen, Schienen und Wasserstraßen geschaffen werden. Das hätte den Vorteil, Investitionen außerhalb des regulären Haushalts zu finanzieren und die finanzielle Stabilität des Bundeshaushalts zu wahren.

Nicht zuletzt wäre auch eine **Flexibilisierung der Schuldenbremse** zu prüfen. Denn: Die Vernachlässigung der Infrastruktur führt zu einem Verlust des Anlagevermögens und damit zu einer inhärenten Steigerung der Staatsverschuldung. Eine mögliche Lösung wäre die Zulassung von Krediten, die ausschließlich für Investitionen zur Erhöhung des staatlichen Anlagevermögens genutzt werden. Solche Investitionen würden das Wirtschaftswachstum fördern, die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands sichern und letztlich zu höheren Steuereinnahmen führen, was wiederum die Schuldenlast reduziert. Eine Neuauslegung der Schuldenbremse könnte dabei nach den europäischen Regeln erfolgen. Etwasige Investitionen müssten nachweislich langfristigen Nutzen stiften und an klare, anlagevermögenorientierte Kriterien, wie an eine maximale Verschuldungsquote, gebunden werden. Allerdings wäre es wünschenswert, die zweckgebundene Nutzung solcher Instrumente vor politischer Einflussnahme zu bewahren.

FAZIT

Jede dieser Maßnahmen erfordert klare Rahmenbedingungen, um langfristigen Nutzen zu gewährleisten und finanzielle Stabilität zu sichern. Eine Kombination der Ansätze könnte dabei helfen, sowohl die finanziellen als auch die strukturellen Herausforderungen zu bewältigen.



Infrastruktur: Motor der Wirtschaft und des sozialen Zusammenhalts

Das Interesse an Projekten, am Bauen, Verändern und Gestalten, sagt Tim Lorenz, treibe ihn von jeher an. Dieser Gestaltungswille erklärt auch seine Position im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB). Seit vier Jahren ist er im Verband Vizepräsident für den Bereich Verkehr und Tiefbau. Wir haben mit ihm über eine der größten aktuellen Herausforderungen in Deutschland gesprochen: eine marode Infrastruktur mit Investitionsbedarf.



+ Tim Lorenz

Vizepräsident Verkehr und Tiefbau beim Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, Geschäftsführer VINCI Deutschland GmbH und damit als CEO verantwortlich für die Sparte VINCI Construction GmbH.

Die Aktivitäten von VINCI in Deutschland im Jahr 2023 umfassten 4,5 Mrd. Euro, Bauleistungen an 507 Standorten mit 19.700 Mitarbeitern. VINCI Construction steht für 1,2 Mrd. Euro Bauleistung mit 4.000 Mitarbeitern an 142 Standorten.

ID-Magazin:

Herr Lorenz, Sie sind in Dresden geboren. Deshalb müssen wir mit dem Einsturz der Carolabrücke im September einsteigen ...

TIM LORENZ: Die Carolabrücke verbinde ich zunächst immer mit einer kleinen Anekdote. Denn ich kenne sie aus Erzählungen von meinem Vater. In meiner Erinnerung wurde ich immer wieder mit einer Aussage konfrontiert: Die Carolabrücke, das ist die längste Brücke der Welt. Wenn man als Kind davorstand, glaubte man das auch. Er meinte jedoch die Bauzeit. Ich bin gespannt, ob wir die Brücke heute schneller errichten können. Was den Einsturz angeht, denke ich, dass es ein Wunder war, dass bei über 50.000 Fahrzeugen, die täglich die Brücke überquerten, niemand verletzt worden ist. Ich bin überzeugt, dass wir einen großen Fehler machen, wenn wir dies nicht als eines der letzten Warnsignale begreifen. Wir sehen ja, wie viele Brücken aktuell in Deutschland Probleme machen, wie viele Brücken gesperrt wurden und wie viele Brücken schon entlastet worden sind.

Wenn ich ehrlich bin, sorgt mich das als Verkehrsteilnehmer.

Wenn ich weitere Brückensperrungen im Anschluss zum Einsturz der Carolabrücke sehe, ist die Sensibilität bei der Verwaltung gestiegen. Die DIN 1076 lässt eigent-

lich keine Abstriche in der Sicherheit für unsere Verkehrsteilnehmer zu. Wir haben jedoch zunehmend ältere Brücken und der Substanzverfall ist bei fehlender Instandsetzung überproportional.

Dann ist die Carolabrücke auch für Sie ein Abbild der deutschen Infrastruktur-Misere?

Eigentlich ist es doch sogar mehr als das. Denn: Wir haben einen erheblichen Infrastruktur-Rückstau. Und das sind die Schulden von morgen, die wir unseren Kindern und nachfolgenden Generationen aufbürden.

Sagt DER Experte, mit dem man über Infrastruktur in Deutschland reden sollte. Schließlich sind Sie heute Präsidiumsmitglied und Vizepräsident des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie im Bereich Verkehr. Und Sie sind Geschäftsführer bei der VINCI Deutschland GmbH, einem der weltweit führenden Infrastruktorkonzerne. Wie hat Ihr Weg dahin ausgesehen?

Ich komme aus dem Bau-Umfeld. Meine Familie beschäftigt sich seit Generationen, zumindest seit wir zurückdenken können, mit dem Bauen und baunahen Dienstleistungen. Ich habe also zunächst eine klassische Lehre auf dem Bau gemacht und danach in Hamburg studiert.



Und seit wann ist die Infrastruktur Ihr Thema?

Ich bin vom Hochbau zur Infrastruktur gekommen in den 2000er Jahren. Ab 2004 haben wir die ersten PPP (Public Private Partnership) Modelle betreut und mitentwickelt. Da ist man auch automatisch in die Diskussion um die Finanzierung von Infrastruktur hineingeraten.

Zu diesem Thema hat der HDB im Herbst 2024 ein Thesenpapier verfasst, das wir zum Schwerpunkt dieser ID-Ausgabe gemacht haben. Warum jetzt?

Ich glaube, das Thesenpapier war jetzt wichtig, weil wir ein Umdenken in der Politik benötigen. Wir haben die Investitionen in die Infrastruktur nachweislich seit den 90er Jahren deutlich zurückgefahren und somit über die letzten Jahrzehnte von der Substanz gelebt. Jetzt müssen wir aber einen Werteverfall aufhalten. Unsere Infrastruktur ist maßgeblich in den 60er und 70er Jahren gebaut worden. Man hat wohl von der ewig lebenden Infrastruktur geträumt, aber wir sehen das jetzt in allen Bereichen: Straße, Schiene und die ganze unterirdische Infrastruktur – ob Gas- oder Wasser- und Entwässerungsleitungen – das alles kommt nach 50 oder 60 Jahren an ein Lebensende. Und es ist ja so, dass eine Infrastruktur sich gerade zum Lebensende hin überproportional verschlechtert.

Das ist eine ziemlich ernüchternde Einschätzung, wenn wir auf die Investitionslücken schauen.

Ich gehe sogar noch weiter, wenn ich sage, dass wir ein Systemversagen haben. Weil man schlicht vergessen hat, anzuerkennen, dass mit jeder Investition in eine Infrastruktur auch eine Unterhaltungspflicht einhergeht und hierfür benötigt man ein langfristiges Budget.

Schauen wir noch mal aufs Thesenpapier. Haben sie damit denn schon etwas erreicht?

Was wir erreicht haben ist, dass zumindest alle relevanten Parteien, die sich jetzt auf den Wahlkampf vorbereiten, die Themen Infrastruktur-Modernisierung und Investitionen in die Zukunft adressieren. Inwieweit sie den Mut haben werden, da wirklich entsprechende Entscheidungen zu treffen, wird man in Abhängigkeit des Wahlausgangs sehen. Auf jeden Fall müssen wir Infrastruktur neu denken und mit neuen Mitteln versorgen.

Was bedeutet das konkret?

Ich sehe das wie Eisenhower, der in den 60er und 70er Jahren einmal gesagt hat, dass die Infrastruktur das Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung ist und für sozialen Zusammenhalt steht. Deshalb denke ich: Unsere Infrastruktur ist am Ende auch ein Spiegel dafür, wie wir als Gesellschaft zusammenleben möchten.

Fakt ist: Wir kommen mit der Infrastrukturinstandsetzung nicht hinterher. Der Verfall geht, wie schon gesagt, zum Lebensende hin noch deutlich schneller. Und das passiert, während wir weiter blockiert sind von Genehmigungsverfahren und Organisationsthemen. Ich glaube deshalb, dass es enorm wichtig ist, das gesamte Thema Infrastruktur von den politischen Zeitfenstern zu entkoppeln, weil wir hier von langfristigen Investitionen sprechen müssen.

Fragen wir mal nach den Gründen für die aktuelle Situation in Deutschland: Da haben wir natürlich die Investitionslücke und zu viel Bürokratie. Was noch?

Ich glaube, wir können durchaus auch von einer Innovationsfeindlichkeit sprechen. Fehlende Innovation bedeutet Produktivitätsstillstand und am Ende auch Effizienzstillstand. Das hat auch die Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Bauwirtschaft, die das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) Köln im Auftrag der Bauindustrie diesen Sommer erstellt hat, bekräftigt. Im öffentlichen Bau – insbesondere zur dringend benötigten Sanierung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der kommunalen Infrastruktur – müssten bis 2030 die Investitionen jährlich um rund 75 Milliarden Euro gesteigert werden. Das ist ein riesiges Volumen – was so sicher nicht kommen wird. Wir sollten uns also gemeinsam fragen, wie wir effizienter bauen können.

Ihre Antwort?

Wir haben einen anerkannten Rechtsrahmen, der schon heute eine gute Projektrealisierung zulässt. Um noch besser zu werden, müssen wir uns den drei großen Herausforderungen stellen: Generationswechsel, Klimawandel und Digitalisierung. Das heißt, wir müssen lernen, mit weniger Leuten, weniger Ressourcen und innovativen Verfahren zu bauen. Mit Hilfe der Digitalisierung können wir Materialien, Bauprozesse und damit Bauverfahren sowie eine Lebenszyklusoptimierung simulieren und so intelligente Lösungen erarbeiten. Grundstein hierfür ist, dass wir kollaboratives Bauen ermöglichen. Alle Beteiligten sollen Ihr Wissen frühzeitig einbinden – ob in Form von Ideenwettbewerben oder indem wir Planen und Bauen zusammenführen, ob Early Contractor Involvement oder Allianzmodelle. Und ich bin mir sicher, dass wir am Ende eine Vielzahl von Projekten auf Grundlage der bisherigen Regeln umsetzen werden. Für dringende Projekte und schnelleres effizienteres Bauen müssen wir die Zielkonflikte zwischen den Projektbeteiligten deutlich mit den bereits genannten und durchaus bekannten Projektmodellen eliminieren.

Dafür wären aber auch Innovationsfreundlichkeit und Produktivitätsinitiativen die Voraussetzungen ...

... wie schon mehrfach gesagt, neben einer radikalen Entbürokratisierung und langfristigen Finanzierungsmodellen, die auch Planungssicherheit bedeuten: ja. Das alles müssen wir konsequent umsetzen. Das ist es.

Und was wären langfristige Finanzierungsmodelle?

Ich denke, man muss den Gesamthaushalt analysieren. Man muss sich fragen, wie wir die Fülle der Aufgaben finanzieren wollen: Was ist mit dem Militär? Energiewende? Russland? Trump? Und dann ist da auch noch die Infrastruktur, die für einen sozialen Zusammenhalt steht. Und ich kann natürlich die Augen verschließen und denken, das wird schon irgendwie. Aber diese Geduld hat die Infrastruktur nicht, weshalb wir konsequente Finanzierungskreisläufe schaffen müssen. Beispiel Maut: Wir könnten sagen, die Infrastruktur speist sich aus der Lkw-Maut – und wer weiß, morgen vielleicht auch aus der Pkw-Maut bei entsprechender Kompensierung an einer anderen Stelle. Die Einnahmen dürfen aber nicht in den Haushalt gemischt werden. Es geht auch um die Akzeptanz von Gebühren. Da brauchen wir eine scharfe Trennung und eine Transparenz darüber, wie Gelder verwendet werden. Weiteres Beispiel privates Kapital: Privates Geld kann ich nur zweckgebunden einsammeln, weil es eine persönliche Haftung für die Investoren gibt. Niemand gibt Geld für irgendwelche Infrastrukturprojekte. Wenn, dann ginge es um Projekt-Einzelfinanzierung. Zu Recht wird die Kreditaufnahme der Autobahn GmbH geprüft. Die Autobahn GmbH könnte Schulden machen, also als so eine Art ASFINAG wie in Österreich. Dann muss die Autobahn GmbH aber auch Einnahmen generieren. Bekommt sie dann die Lkw-Maut? Und damit sind wir wieder bei der Frage der Zuweisung im Haushalt.

Wir werden also abwarten müssen, wie sich die Dinge weiterentwickeln.

Fakt ist aber, dass wir Lösungen brauchen. Das Problem geht nicht weg. Wir müssen dafür sorgen, die Last nachfolgender Generationen gering zu halten. Und – auch das sage ich noch mal: Wir müssen das Thema Infrastrukturfinanzierung außerhalb der politischen Wellenbewegung sehen. Denn am Ende geht es darum, unser aller Zusammenhalt zu finanzieren. ■



Partnerschaftsmodelle am Bau im Bereich der Verkehrsinfrastruktur

Seit über 20 Jahren wird die so genannte Integrierte Projektabwicklung (IPA) bereits international bei komplexen Bauaufgaben praktiziert. Im Nachgang des IPA Marktdialogs, einer Veranstaltung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) in München am 10. Dezember 2024, wollen nun auch die verantwortlichen StMB-Akteure ein geeignetes Infrastrukturprojekt als IPA-Pilot identifizieren, ausschreiben und abwickeln.

Foto links: Veranstaltung Marktdialog IPA, Gruppenfoto der Veranstaltungsteilnehmer

Prof. Philip Sander vom Institut für Projektmanagement und Bauwirtschaft der Universität der Bundeswehr München, der mit dem Impulsvortrag „Partnerschaftliche Vertragsformen“ auf den IPA Marktdialog einstimmt, sagt: „Gerade im Infrastrukturbereich sind IPA-Modelle gut geeignet, da diese Projekte häufig mit zahlreichen Risiken verbunden sind, die sich am besten in einem kooperativen Rahmen bewältigen lassen.“ (siehe dazu auch Seite 38)

Bei IPA handelt es sich entsprechend um ein Modell, bei dem ein Mehrparteienvertrag für Planung und Bau geschlossen wird. Dazu gehören: ein geteiltes Risiko-Ertrags-Modell, garantierte Kostenerstattung, der weitgehende Haftungsverzicht zwischen den Teammitgliedern, ein auf Lean-Prinzipien basierender operativer Ansatz – vor allem aber eine partnerschaftliche Kultur der Zusammenarbeit. Charakteristisch ist darüber hinaus, dass Schlüsselbeteiligte über einen Kompetenzwettbewerb frühzeitig eingebunden werden und es ein Anreizsystem im Rahmen des Vergütungsmanagements gibt. Vor diesem Hintergrund erfolgt auch die Wertung bei IPA-Projekten in der Regel anders als bei herkömmlichen Projekten: Nicht der günstigste Preis entscheidet, sondern Kriterien wie Erfahrung, Leistungsfähigkeit, Technik, Innovation, Nachhaltigkeit oder Kollaboration. Qualitative Wertungskriterien also, die wir als Verband ausdrücklich begrüßen. Denn wer sich gegen Billigstpreisvergaben entscheidet, aber für das beste Personal, ermöglicht auch den größten Projekterfolg. Im Sinne dieses Projekterfolgs ist es aber erforderlich, dass sich auch der

Auftraggeber im Vorfeld des Vergabeverfahrens einem Assessment-Center stellt. So kann er die Partnerschaftsfähigkeit seines Schlüsselpersonals prüfen und am Ende auch seine eigene Eignung nachweisen. Die Gesamtzahl der Allianzpartner sollte an die individuellen Projekt-Charakteristika angepasst werden. Ein Zusammenschluss mit wenigen, aber kompetenten Partnern kann hier eine effektive Handlungs- und Entscheidungsfähigkeit gewährleisten. Damit stellen IPA-Modelle auch hohe Ansprüche an die technische wie finanzielle Leistungsfähigkeit der einzelnen Partner.

Was IPA im Besonderen auszeichnet, ist die Kopplung von Planung und Bau. Sie eröffnet Optimierungspotenzial und einen möglichst störungsfreien und nachhaltigen Bauablauf. „Entsprechend interessiert zeigten sich sowohl Planungsbüros als auch bauausführende Unternehmen in München“, erklärt Robert Huber, Rechtsanwalt beim BBIV in der Abteilung Recht und Steuern. Nicht zuletzt haben andere europäische Länder bei Straßeninfrastrukturprojekten sehr gute Erfahrungen mit IPA gemacht. „Diese Erfolgsbeispiele wurden beim internationalen IPA-Workshop des StMB diskutiert, der im letzten Jahr stattgefunden hat“, so Huber weiter, der an beiden Veranstaltungen teilgenommen hatte. Sieht also ganz danach aus, als würde das Staatsministerium das Thema IPA längerfristig begleiten und fördern – hoffentlich mit positiven Zukunftseffekten für unsere Verkehrsinfrastruktur. Der geplante IPA-Pilot im Auftrag des StMB wäre ein Anfang.

Dritter Nachhaltigkeitskongress der Bauindustrie in Berlin:

Geothermie als Baustein der Wärmewende

Laut Bundesverband Geothermie hat die Nutzung von Erdwärme in Deutschland großes Potenzial: Sie könne bis zu 40 Prozent der gesamten Wärmeversorgung sichern. Mit Blick auf genau dieses Potenzial hatten der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) und der Bayerische Bauindustrieverband (BBIV) im Herbst 2024 zu einer Geothermie-Veranstaltung nach Berlin eingeladen.

Dort diskutierten Experten aus Praxis, Wissenschaft und Politik am 6. November 2024 viele wichtige Fragen. Unter anderem: Wie sehen die Perspektiven für die Tiefen-Geothermie in Deutschland in den nächsten Jahren aus? Sind die von der Bundesregierung vorgesehenen Förderungen geeignet und ausreichend, um die Entwicklung der Geothermie voranzubringen? Behindern bürokratische Hürden und langwierige Genehmigungs- und Förderungsverfahren erfolgversprechende Geothermie-Projekte in Süddeutschland?

Fakt ist: Im Gegensatz zu anderen erneuerbaren Energien wie Wasserkraft oder Solar- und Windenergie steht Erdwärme immer zur Verfügung – unabhängig von Tages- und Jahreszeit oder von meteorologischen Gegebenheiten. Damit ist sie nicht nur eine ständig verfügbare, sondern auch eine heimische, krisensichere und umweltfreundliche Energiequelle.

Auf dem Kongress haben HDB und BBIV deutlich gemacht, für welche wichtigen Ansätze der Wärmewende sie generell stehen:

- Die Gebäude- und Wärmewende muss sektorenübergreifend betrachtet werden.
- Neubau- und Sanierungsfahrpläne mit kommunaler Wärmeplanung müssen verzahnt werden.
- Die Energiewende in Versorgungsnetzen muss technologieoffen gestaltet werden.
- Quartiersansätze müssen gestärkt werden.
- Es müssen alle verfügbaren Quellen und Technologien für die Dekarbonisierung genutzt werden.



Ein gutes Umsetzungsbeispiel aus Bayern: **die Geothermie-Anlage in Grünwald**

Geothermie muss einer der Bausteine dafür sein. Und auch Klara Geywitz, Bundesministerin für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, die den 3. Nachhaltigkeitskongress mit ihrem Vortrag eröffnet hat, betont ihre Vorteile: „Geothermie benötigt vergleichsweise wenig Platz – gerade in den dicht besiedelten Städten ist das ein wesentlicher Vorteil. Erdwärme ist so gut wie unendlich vorhanden. Wir leben auf einem riesigen Energiespeicher, der noch nicht erschlossen wurde.“

So dürften vor allem die konkreten Praxisbeispiele aus Südbayern die Teilnehmer interessiert und überzeugt haben. Andreas Lederle von der Erdwärme Grünwald und Tobias Aschwer von der Geo Energie München Ost (GEMO) vermittelten eindrucksvoll, dass der Beitrag der Tiefen-Geothermie zur Wärmewende bereits Realität ist. Aschwer beispielsweise stellte in seinem Impulsvortrag ein interkommunales Projekt der Gemeinden Vaterstetten, Grasbrunn, Zorneding und Haar vor: Der Gemeinderat von Vaterstetten hatte bereits 2018 die Umsetzung eines regenerativen Wärmekonzepts beschlossen und vor diesem Hintergrund ein Geothermieprojekt angestoßen. „Der Ukrainekrieg, die Kostensteigerungen für Gas und das neue Heizungsgesetz waren Game-Changer, die bei den Partnern vor Ort zu großer Entschlossenheit und einem hohen Projekttempo beigetragen haben“, so Aschwer. Inzwischen steht die konkrete Planung. Sie sieht vor, im Herbst 2025 mit dem Bohrplatzbau und schon im Frühjahr 2026 mit den Bohrungen zu beginnen, um ab 2027 Wärme liefern zu können.

Prof. Dr. Inga Moeck von der Universität Göttingen erläuterte in ihrem Vortrag die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten der Geothermie, wies aber auch auf deren technische und wirtschaftliche Grenzen hin. Die Beiträge von Gregor Heilmann, Pro Potsdam GmbH, zur Quartierslösung einer Wärmeversorgung durch Geothermie und Roman Beilhack, Munich Re, zur Fündigkeitsrisiko-Versicherung beendeten den Vortragsteil der Veranstaltung. Bei der abschließenden Paneldiskussion waren dann die Rahmenbedingungen für eine technologieoffene Wärmewende das wichtigste Thema.

Als Bauindustrie wissen wir, dass wir es sind, die nötige Grundlagen für eine Dekarbonisierung schaffen: von der Gebäudesanierung bis zu Fernwärmeleitungen. Wir werden die Kommunen auch bei der Umsetzung ihrer Wärmepläne unterstützen – und das Thema Geothermie weiter vorantreiben.

19.11.2024



Verleihung des Hochschulpreises 2024

Bereits zum vierten Mal hat der BBIV am 19. November 2024 innovative Forschungsleistungen und die entsprechenden wissenschaftlichen Arbeiten mit dem Hochschulpreis der Bayerischen Bauindustrie gewürdigt. Eines der Hauptanliegen der Veranstaltung ist es, Brücken zu schlagen zwischen Wissenschaft und Praxis.

In seiner Festrede zur Verleihung im Oskar-von-Miller-Forum betonte Staatsminister Thorsten Glauber die Schlüsselrolle des Bauwesens in der Gesellschaft. Er ermutigte die Preisträger dazu, Ihre Ideen auch in Zukunft weiterzuverfolgen und bei der Umsetzung unkonventionelle Wege zu gehen. Das könne die Bauwirtschaft nachhaltig prägen.

Staatsminister Thorsten Glauber
bei seiner Festrede



Entsprechend stehen zukunftsweisende Themen auch im Fokus der prämierten Arbeiten:

- Innovative Materialien und Konstruktionen
- Computergestütztes Modellieren und Fertigen
- Kreislauffähiges und regeneratives Bauen

Bedeutung des Preises

Der Hochschulpreis zeichnet Bachelor- und Masterarbeiten oder Dissertationen aus, die mit praxisnahen Ansätzen und kreativen Lösungen zur Weiterentwicklung der Bauindustrie beitragen. Neben der Förderung junger Talente unterstützt der Preis den Dialog zwischen Hochschulen und Bauunternehmen. Dies ermöglicht den Transfer neuer Forschungserkenntnisse in die Praxis und inspiriert Studierende zu innovativen Konzepten.

Die Preisträger 2024

- **Marlene Stechl** (TUM): HopMaterials – Technische und wirtschaftliche Untersuchung von hopfenbasierten Baumaterialien
- **Franz-Xaver Webhofer** (HCO): Herstellung und Optimierung einer Schwebbetonrezeptur für Windkraftfundamente
- **Simon Moosbauer** (OTH): RC-Beton in der Praxis
- **Ivan Olarte** (TUM): Parametric Model Order Reduction by Local Reduced Model Interpolation
- **Juliane Mohr** (HCO): Vergleich von Böschungbruchberechnungen mit analytischen und numerischen Verfahren

- **Rezha Adrian Tanuharja** (TUM): Non-Intrusive Surrogate Modelling for Stochastic Linear Structural Systems
- **Max Peetz** (OTH): Bemessung eines WU-Kellers aus Stahlfaserbeton mithilfe einer materialspezifischen Implementierung in einem FEM-System
- **Paul Metzger** (TUM): Form Follows Automation – Teilautomatisierte Ermittlung von Nachverdichtungspotentialen im Innenbereich
- **Xi Chen** (TUM): Voxelbasierter Ansatz für leistungsorientiertes Baumkronen-Design im urbanen Kontext
- **Julia Schiehandl** (OTH): Bestandsanalyse und Risikoermittlung für kommunale Sturzflut-Risikokonzepte

Einige Arbeiten, wie die Untersuchung hopfenbasierter Baustoffe und der Einsatz von RC-Beton, adressieren Nachhaltigkeit, während andere innovative digitale Werkzeuge und Planungsprozesse vorantreiben.

Wir gratulieren allen Preisträgern!

Ihre Forschungsarbeiten legen den Grundstein für eine zukunftsfähige und nachhaltige Bauwirtschaft und inspirieren unsere Branche zum Wohle der Gesellschaft.



Weitere Informationen zur Veranstaltung und den ausgezeichneten Projekten finden Sie auf der Website des Bayerischen Bauindustrieverbandes:

www.bauindustrie-bayern.de/hochschulpreis-2024





Mobile Module für die Schule

Sprechen wir von Infrastruktur ist nicht nur unser Verkehrswegenetz gemeint. Schulen zum Beispiel bilden das Fundament der deutschen Bildungsinfrastruktur. Und auch hier fehlen finanzielle Mittel – nicht nur für Sanierung und Neubau. Ein innovatives Musterbeispiel für effizientes Planen und Bauen macht hier aktuell Schule.

Geiger Holzsystembau Wangen und müllerblaustein HolzBauWerke setzen als Partner neue Maßstäbe mit Holz. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg hat die strategische Allianz im Dezember 2021 eine europaweite Ausschreibung für den Bau von Schulen gewonnen. Gemeinsam setzen sie das Realisierungskonzept des baden-württembergischen Innovationsbetriebs müllerblaustein HolzBauWerke gerade um – nach einem Modulbaukasten für mobile Schulen aus Holz, der gemeinsam mit dem Architekturbüro werk.um entwickelt wurde. „Aktuell sind sechs Schulen beauftragt, die Module von

vier Schulen wurden produziert und davon sind auch bereits drei Schulen montiert“, fasst Tobias Richter, der bei Geiger als kaufmännischer Leiter für den Holzsystembau verantwortlich ist, den aktuellen Stand im Dezember 2024 zusammen.

Auf der Website der Geiger Gruppe ist vom mit Abstand größten Auftrag in der über 75-jährigen Geschichte des Unternehmens aus Blaustein die Rede: Bis zu 11 Schulen werden mit 800 vorgefertigten Modulen bis Ende 2025 gebaut. Die Vorfertigung erlaubt die sehr kurze Bauzeit.



Montage der hochvorgefertigten Module in kürzester Bauzeit vor Ort

So sind Schnelligkeit, Kosteneffizienz und Flexibilität wesentliche Argumente gewesen, die den Auftraggeber der öffentlichen Hand überzeugt haben.

Dabei liegen einige weitere Vorteile auf der Hand:

- Mit dem Naturwerkstoff Holz lassen sich nachhaltige und in hohem Maße vorgefertigte Module oder Wand- bzw. Deckenelemente erstellen. Holz steht auch für ein gesundes Raumklima in der Schule, was Lernfreude und Konzentrationsfähigkeit fördern kann.
- Die Verarbeitung erfolgt computergesteuert, was Präzision und Passgenauigkeit bedeutet.
- Schlechtes Wetter hat keinerlei Einfluss auf die vorgefertigten Module und damit auch nicht auf Bauzeit oder Bauqualität.

- Die genaue Planung im Vorfeld sorgt dafür, dass das benötigte Material absolut bedarfsgerecht eingesetzt werden kann.

„Für mich persönlich hat das Projekt einen sehr hohen Stellenwert“, sagt Richter. Schließlich zeige es eindrucksvoll, dass bei entsprechender Kreativität und dem nötigen Willen auch im öffentlichen Bereich zweckmäßige, effiziente und nachhaltige Baukonzepte auf partnerschaftliche Art und Weise umsetzbar seien.

ⁱ Über ihre Holz-Leidenschaft sprechen Tobias Richter, kaufmännischer Geschäftsfeldleiter Geiger Holzsystembau, und Jochen Friedel, technischer Geschäftsfeldleiter Geiger Holzsystembau und Geschäftsführer der müllerblaustein HolzBauWerke, auch im aktuellen Podcast der Bauindustrie Bayern aus dem Oktober 2024:

www.bauindustrie-bayern.de/podcast



ARBEITSRECHT 4.0 – LÖSUNGEN FINDEN STATT STREITEN

Mediation als professionelle Konfliktlösungsmöglichkeit

Schon seit 2018 bietet der BBIV seinen Mitgliedsunternehmen die Dienstleistung einer Mediation in arbeitsrechtlichen Konflikten an. Und dies sowohl im individual- als auch im kollektivrechtlichen Kontext. Wir wollen sie hier noch einmal konkret vorstellen – und empfehlen.



+ RAin Susanne Niewalda

Geschäftsführerin Arbeitsrecht, Tarif- und Sozialpolitik, Berufsbildung

T 089 235003-51

E s.niewalda@bauindustrie-bayern.de

Konflikte begegnen uns überall dort, wo Menschen zusammenarbeiten: ob Mobbing, Team- oder Beziehungskonflikte, ob Auseinandersetzungen mit Geschäfts- oder Vertragspartnern.

Oft münden ungelöste Konflikte am Arbeitsplatz in Ermahnungen und Abmahnungen. Im schlimmsten Fall wird ein Arbeitsverhältnis beendet. In jedem Fall bedeuten sie, dass innerbetrieblich Ressourcen gebunden werden, die in die Erarbeitung von Ergebnissen und Innovationen fließen könnten.

Vom Konfliktgegner zum Konfliktpartner

Mediation unterstützt die Konfliktparteien dabei, mit eigenen Kräften gemeinsame Wege zu finden, die eine zukünftige Zusammenarbeit weiter und wieder möglich machen. Das Ziel einer Mediation ist also kein Richterspruch, sondern eine Win-Win-Lösung für die beteiligten Parteien. Damit ist auch das Wesen der Mediation bestimmt. Denn sie braucht den Willen zur Einigung ebenso wie den Wunsch nach Zusammenarbeit. Sie setzt eine innere Haltung voraus.

Vor diesem Hintergrund ist sie vor allem ein kommunikativer Prozess, der von einem Mediator begleitet wird. Susanne Niewalda, Mediatorin beim BBIV erklärt: „Der Mediator ist in keiner Weise in den Konflikt involviert und unterstützt die sogenannten Medianten dabei, wieder in eine gute und wertschätzende Kommunikation zu

kommen.“ Zugewandt und neutral gelingt es dem Mediator vor allem, die Situation so zu versachlichen, dass die Konfliktparteien einen Perspektivwechsel vollziehen können. „Schließlich sind sie die Experten ihrer eigenen Themen und kennen alle Facetten des beruflichen Umfelds, in dem sie sich täglich bewegen“, so die BBIV-Expertin weiter.

Mediation als professionelles und strukturiertes Konfliktmanagement kann Mitarbeiter binden. Damit ist sie im unternehmenseigenen „Handwerkskasten“ auch ein Baustein für Fachkräftebindung.

Die wichtigsten Vorteile der Mediation im Überblick

- Zeitnahe Lösung von Konflikten
- Faires und sachgerechtes Ergebnis = Konsens und meist dauerhafte Vereinbarung
- Vermeidung oder Reduzierung von persönlichem Stress
- Stärkung der Fähigkeit, Konflikte eigenständig zu lösen
- Verbesserung der persönlichen Beziehungen

Konflikte zu erleben, gehört zum Arbeitsalltag. Sie gut zu lösen, sollte auch dazugehören. Nutzen Sie unser Verbandsangebot und wenden Sie sich gern an unsere Ansprechpartnerin.

Jan. – September 2024

Reales Auftragsplus am Bau in Bayern

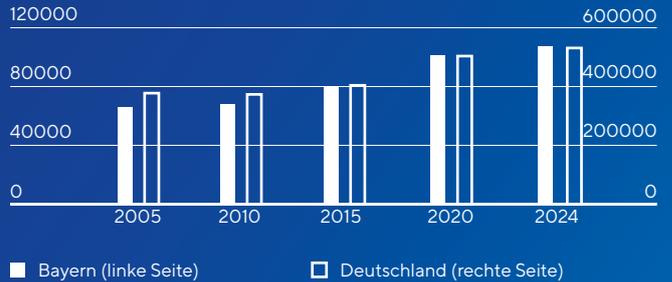
Auftragseingänge jeweils Jan. – September, in Mrd. EUR



Quelle: Bayerisches Statistisches Landesamt, Statistisches Bundesamt

Beschäftigung in Bayern rückläufig

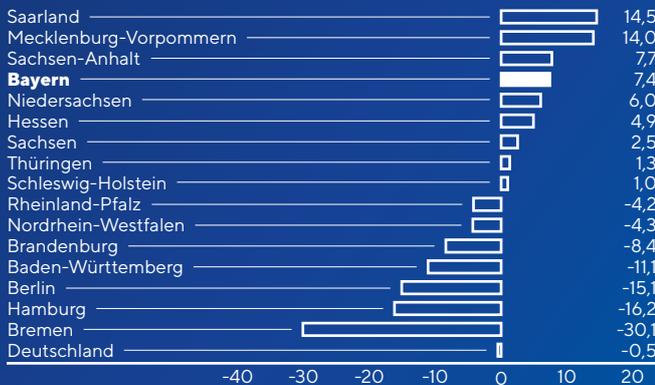
jeweils Jan. – September



Quelle: Bayerisches Statistisches Landesamt, Statistisches Bundesamt

Bayern auf Platz 4

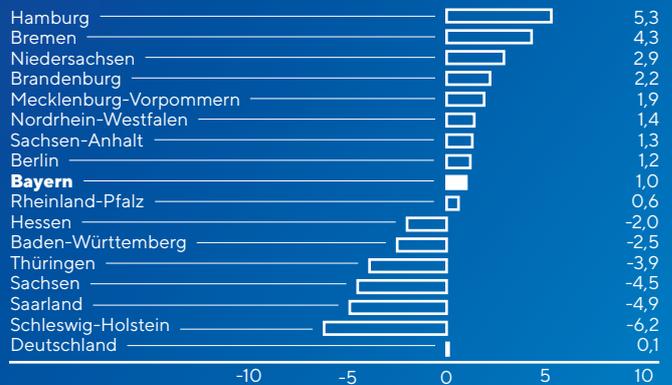
Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe, Veränderung Jan. – September 2024 in %



Quelle: Statistische Landesämter, Statistisches Bundesamt

Bayern derzeit sechstbestes Flächenland

Umsätze im Bauhauptgewerbe, Veränderungen Jan. – September 2024 in %

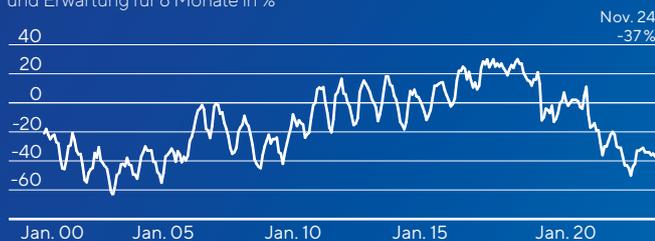


Quelle: Statistische Landesämter, Statistisches Bundesamt

Geschäftsklima weiterhin schlecht

ifo-Geschäftsklima Bauhauptgewerbe Bayern

Unternehmenseinschätzung Geschäftslage und Erwartung für 6 Monate in %



Quelle: ifo-Institut, München

7,4 %

Aufträge in Bayern nominal um 7,4 % höher

Reales Auftragsplus am Bau in Bayern

Die Neuaufträge nahmen von Januar bis September 2024 in Bayern zu. Bei den Umsätzen ist Bayern im Vergleich zu den anderen Bundesländern derzeit sechstbestes Flächenland. Die Umsätze nahmen von Januar bis September 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nominal zu.

Weniger Baugenehmigungen erteilt

Die Baugenehmigungen nahmen von Januar bis September 2024 insgesamt um 13,0 % ab. Im Einzelnen verzeichnete der Wohnungsbau den größten Rückgang (-19,1%), gefolgt von einem ebenfalls zweistelligen Minus im Wirtschaftsbau (-11,9%). Der Öffentliche Bau hingegen verzeichnete ein Plus von 2,5 %.

Aufträge in Bayern nominal um 7,4 % höher, real um 5,9 %

Die Neuaufträge stiegen von Januar bis September 2024 in Bayern nominal insgesamt um 7,4 % an. Real entspricht dies einem Plus von 5,9 %, da die Preise für Leistungen des Bauhauptgewerbes für diesen um 1,4 % höher waren als im Jahr 2023. Der Wohnungsbau verzeichnete einen Rückgang der Neuaufträge um 0,8 %. Die Neuaufträge im Wirtschaftsbau nahmen weiterhin zweistellig zu (+23,3%). Der Wert im September 2024 war jedoch um 6,4 % niedriger als der im September 2023. Der Öffentliche Bau vermeldete um 3,5 % weniger Aufträge. Den größten Einbruch verzeichnete der öffentliche Hochbau (-7,8 %), gefolgt vom Straßenbau (-5,2%). Der sonstige Tiefbau hingegen verbuchte ein Auftragsplus (+0,8 %).

Umsätze der Bauunternehmen nominal um 1,0 % höher, real um 0,4 % niedriger

Die Umsätze der größeren bayerischen Bauunternehmen (mit 20 und mehr Beschäftigten) nahmen von Januar bis September 2024 nominal zu (+1,0 %). Real entspricht dies jedoch einem Minus von 0,4 %. Den stärksten Zuwachs verzeichnete der Wirtschaftsbau (+6,0 %), gefolgt vom Öffentlichen Bau (+4,9 %). Beim Öffentlichen Bau nahmen die Umsätze am stärksten im sonstigen Tiefbau zu (+14,4 %), gefolgt vom öffentlichen Hochbau (+2,4 %). Im Straßenbau nahmen die Umsätze jedoch ab (-1,9 %). Einen massiven nominalen Umsatzrückgang musste auch hier der Wohnungsbau hinnehmen (-10,5 %).

Geschäftserwartungen werden pessimistisch beurteilt

Das Geschäftsklima im bayerischen Bauhauptgewerbe wird im November 2024 mit -37 % nicht ganz so schlecht beurteilt wie im Vorjahr (-45,4 %).

- Die aktuelle Geschäftslage wird mit einem Saldo von -25,8 % besser als im Vorjahr (November 2023: -29,8 %) eingeschätzt. Als gut beurteilen sie 14,3 % der Unternehmen (November 2023: 13,6 %). Von einer sich weiter verschlechternden Geschäftslage berichten 40,1 % (November 2023: 43,4 %).
- Von einer günstigen Entwicklung ihrer Bautätigkeit im Vergleich zum Vormonat berichten 5,8 % der Unternehmen (November 2023: 5,0 %), im Gegensatz dazu berichten 29,6 % von einer Verschlechterung (November 2023: 35,6 %).
- Die nähere Zukunft wird zwar im Allgemeinen negativ, im Vergleich zum Vorjahr dennoch positiver beurteilt. Nur 3,2 % der befragten Firmen erwarten innerhalb der nächsten sechs Monate, d. h. bis Mai 2025, eine Besserung ihrer derzeitigen Lage (November 2023: 2,6 %). Eine weitere Verschlechterung befürchten dagegen 50,7 % der Unternehmen (November 2023: 62,3 %). Insgesamt wird die Geschäftslage innerhalb des kommenden Halbjahres mit einem Saldo von -47,5 % etwas positiver als im Vorjahr (November 2023: -59,6 %) beurteilt.

Die Bauindustrie neu denken – Chancen und Potenziale von KI

Mit Blick auf grünen Strom und eine nachhaltige Energieversorgung spielt Windenergie eine zentrale Rolle – und genau hier kommen die Hybridtürme von Max Bögl ins Spiel. Im Unternehmensbereich Wind bin ich für das Lean Management zuständig, wo mich vor allem meine Leidenschaft für Innovationen und mein Streben nach Optimierungen antreiben.

Wenn wir über Windenergie sprechen, bietet KI enormes Potenzial: Sie kann helfen, Netze effizienter zu steuern, Lastspitzen besser zu managen und Speicherlösungen intelligenter zu nutzen. In der Bauindustrie sehe ich es als meine Aufgabe, das Zukunftsthema KI gezielt voranzutreiben. Besonders wichtig ist es mir, unsere unternehmensweite KI-Strategie aktiv mitzugestalten und damit den Weg in eine digitale und nachhaltige Zukunft zu ebnen.

Fakt ist: Unsere Branche ist stark von manuellen und zeitintensiven Prozessen geprägt. Gleichzeitig steht sie unter dem Druck, schneller, effizienter und nachhaltiger werden zu müssen. Genau hier setzt auch die Hebelwirkung von KI an: Denn mit intelligenten Algorithmen lassen sich zum Beispiel Baupläne optimieren, um Material einzusparen oder Bauzeiten zu verkürzen. Mit KI können wir Wartungszyklen vorausschauend planen, Ausfallzeiten minimieren und die Lebensdauer von Baumaschinen wie auch Bauwerken verlängern.

Damit ist KI inzwischen ein unverzichtbares Werkzeug zur Steigerung von Effizienz, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit. Ich selbst bin erst im April 2023 auf das Thema gestoßen. Im Rahmen eines Optimierungsprojekts wollte ich ein aussagekräftiges Kennzahlensystem entwickeln. Das Ziel: Leistungsfortschritt, Kosten und weitere wichtige KPIs systematisch erfassen, um Unterschiede und Potenziale von Montageteams sichtbar

zu machen. Das Problem: Die verfügbaren Daten waren nicht ausreichend. Sie wurden überwiegend analog erfasst und konnten auch nur mit erheblicher zeitlicher Verzögerung ausgewertet werden. Auf der Suche nach einer Lösung zur Verbesserung unserer Datenqualität stieß ich schließlich auf Ansätze mit KI – und war sofort fasziniert. Seitdem hat mich das Thema nicht mehr losgelassen. Ich habe mich immer tiefer eingearbeitet, an Schulungen teilgenommen und mein Wissen kontinuierlich ausgebaut.

Heute weiß ich: Mit KI können Daten effizient nutzbar gemacht werden. Gleichzeitig eröffnet KI neue Wege, um auch dort Daten zu erzeugen, wo bislang keine vorhanden waren; etwa durch Sensorik oder automatisierte Dokumentation. Spannend und hilfreich ist außerdem die Fähigkeit der KI, unstrukturierte Daten aus verschiedenen Quellen – oft verteilt in Datensilos – zu analysieren und daraus wertvolle Muster und Erkenntnisse abzuleiten.

Für ein aktuelles Optimierungsprojekt arbeiten wir mit einem Start-up zusammen, das den Fortschritt auf Baustellen mittels Kameras erfasst. Diese Automatisierung auf der Baustelle hat das Potenzial, die Arbeit von Polierern, Bauleitern und Projektleitern zukünftig erheblich zu vereinfachen und effizienter zu gestalten. KI jedoch, so möchte ich betonen, geht über eine reine Automatisierung hinaus: Sie ermöglicht es, fundierte Entscheidungen



+ Dipl.-Ing. (FH) Stephan Lüttger

Leiter Lean Management bei der Max Bögl Wind AG

Bauingenieurwesen hat er wegen der perfekten Kombination aus technischer Präzision, kreativem Denken und praktischer Umsetzung studiert.

Seit 2006 bringt er sein Wissen und seine Leidenschaft bei Max Bögl in Projekten ein. Für eines davon, die Sundsvall-Brücke in Schweden, wurden er und sein Team 2015 mit dem Ingenieurpreis des Deutschen Stahlbaus und dem European Steel Design Award ausgezeichnet.

Als strategischer Leiter begleitet er heute auch das Förderprogramm „KI Transfer Plus“ bei Max Bögl. Es soll dazu beitragen, KI zukünftig nicht nur punktuell einzusetzen, sondern systematisch in die Breite des Unternehmens zu bringen und so die Grundlagen für ihre langfristige und nachhaltige Nutzung zu schaffen.

gen auf Basis großer Datenmengen zu treffen, Projekte agiler zu steuern und die Zusammenarbeit über die Gewerke hinweg zu verbessern.

In unserem Unternehmen fördern wir die Offenheit für Innovationen und moderne Technologien für eine stetige Weiterentwicklung. Schon heute ermöglichen unsere Hybriddürme den effektiven Betrieb von Windenergieanlagen – auch in den weniger windstarken Regionen Bayerns. Ihr entscheidender Vorteil ist die Nabenhöhe: mit 178 Metern halten wir den Weltrekord und arbeiten aktuell daran, den eigenen Rekord zu verbessern: Der Prototyp für diesen neuen Rekordbau (mit 199 Metern Nabenhöhe) wird sich einmal ganz in der Nähe meines Wohnorts befinden. Die Entstehung eines solchen Leuchtturmprojektes aus nächster Nähe beobachten zu können, ist besonders motivierend für mich. Man sieht dann, wie unsere Lösungen nicht nur auf dem Papier, sondern ganz konkret vor Ort realisiert werden.

Weit über 3.000 Türme wurden von uns zur Stärkung des deutschen Windenergienetzes bereits errichtet, 23 Montageteams sind aktuell auf weiteren Baustellen im ganzen Land im Einsatz. Wo immer möglich, wird ihre Arbeit optimiert. Wir kennen aber auch die Hürden, die KI-gestützte Lösungen nehmen müssen. Sie reichen von Datenschutz und IT-Sicherheitsthemen über Vertragsgestaltung mit Blick auf Lizenzen und Patentschutz bis hin zur mangelnden Akzeptanz bei manchen Teammitglie-

dern. Deshalb ist es enorm wichtig, alle Mitarbeitenden frühzeitig mitzunehmen, Vorteile aufzuzeigen und mögliche Vorbehalte ernst zu nehmen. Schließlich kann jede Technologie nur dann erfolgreich sein, wenn sie akzeptiert, verstanden und sinnvoll genutzt wird. Dafür ist ein Kulturwandel notwendig, den wir aktiv fördern müssen – durch Schulungen, Transparenz und eine klare Vision dazu, wie KI unsere Arbeit nicht ersetzen, sondern unterstützen kann.

Wenn wir die Nutzung von KI als gemeinsame Anstrengung begreifen, kann sie zum Schlüssel werden, nicht nur bei der Bewältigung von Herausforderungen wie dem Fachkräftemangel, steigendem Kostendruck oder nachhaltigem Bauen. Man braucht den Mut, sich auf neue Technologien einzulassen und bestehende Prozesse zu hinterfragen. Dann sind maßgeschneiderte KI-Lösungen definitiv von Vorteil.

»» Besonders wertvoll war für mich die Teilnahme an einem KI-Arbeitskreis des Bayerischen Bauindustrieverbandes, der mir viele spannende Einblicke und Netzwerkmöglichkeiten geboten hat. ««

KI kann

- Arbeit vereinfachen und Zusammenarbeit verbessern.
- Baupläne oder ganze Wertschöpfungsketten optimieren.
- Prozesse smarter und nachhaltiger gestalten.
- fundierte Entscheidungen fördern und Risiken frühzeitig erkennen.
- helfen, Material einzusparen und Bauzeiten zu verkürzen.
- Ausfallzeiten minimieren.
- die Lebensdauer von Gebäuden durch sinnvolle Wartungszyklen verlängern.
- Wettbewerbsfähigkeit sichern.

Der größte Nutzen von KI kann dabei nur entstehen, wenn das gesamte Ökosystem Bau zusammenarbeitet. Deshalb ist es mir ein besonderes Anliegen, das Thema KI nicht nur innerhalb unseres Unternehmens, sondern auch in der gesamten Bauindustrie voranzubringen. Als KI-Botschafter war ich daher erst kürzlich beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Berlin. Dort habe ich im Rahmen des Compute Roundtable zum Thema „Innovation in der Verbindung von KI, Quanten- und Supercomputern“ die Bauindustrie als Zukunftsmarkt für KI ins Rampenlicht gerückt und auf ihre enormen Potenziale aufmerksam gemacht.

Mein Fazit lautet: Kurzfristig kann KI dazu beitragen, Kosten, Termine und Qualität zu stabilisieren. Mittel- bis Langfristig liegt das wahre Potenzial jedoch darin, dass wir die Effektivitätssteigerungen, die andere Branchen im Zuge der dort fortschreitenden Digitalisierung über Jahrzehnte erzielt haben, mit KI in einer viel kürzeren Zeitspanne auf die Bauindustrie übertragen können. Das gibt uns nicht nur einen Produktivitätsschub, sondern eröffnet völlig neue Perspektiven für die Wertschöpfung und die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Branche.

Ich bin gespannt und freue mich darauf, diese Entwicklungen aktiv mitzugestalten und zu sehen, wie KI unsere Bauindustrie in eine erfolgreiche Zukunft führt.

Bau eines Hybridturms: Was die Nabhöhe angeht, macht Max Bögl sich selbst Konkurrenz – angepeilter Rekord 199 Meter.

In einem stark globalisierten und technologisierten Umfeld ist KI nicht nur eine Chance, sondern eine Notwendigkeit.



HERAUSFORDERUNG NACHHALTIGKEIT

**Wegweisend für Unternehmen
der Bauindustrie: die ZNB GmbH**

Kämpfen auch Sie sich gerade durch den Dschungel an Verpflichtungen, die im Zuge der Nachhaltigkeitsberichterstattung, durch die CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) – schlicht durch die Umsetzung des Green Deal der Europäischen Union in gesetzliche Vorlagen auf Sie zukommen?

Als eine der diversifiziertesten Branchen mit noch dazu weit verzweigten Lieferketten steht die Bauwirtschaft vor einer enormen Herausforderung. Es ist also höchste Zeit, sich mit dem Thema zu befassen.

Mit dem Green Deal der Europäischen Union gibt es neben dem eigenen Anspruch, jetzt die gesetzliche Verpflichtung, unternehmerisches Handeln so ökologisch und sozial wie möglich zu gestalten: die sogenannte Berichtspflicht.

Einen Nachhaltigkeitsbericht nach der entsprechenden CSRD-Richtlinie, der EU-Taxonomie und dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz müssen zunächst alle großen Unternehmen erstellen, die zwei der drei folgenden Kriterien erfüllen:

- Bilanzsumme von mindestens 25 Millionen Euro,
- Nettoumsatzerlöse von mindestens 50 Millionen Euro,
- mindestens 250 Beschäftigte.

Die umfassenden Berichterstattungs- und Nachweispflichten gehen weit über Fragen des Klimaschutzes oder Anpassungen an den Klimawandel hinaus. „Die Komplexität des Themas, eine verwirrende Gesetzeslage, die Vielfalt der beteiligten Akteure auf nationaler und europäischer Ebene und die Fülle an Standards, Siegeln und Initiativen erschweren es den Unternehmen, ihren Beitrag zur Transformation zu definieren, in angemessener Weise umzusetzen und am Ende darüber mit den Kunden, Lieferanten, Kapitalgebern und der Öffentlichkeit zu kommunizieren“, heißt es dazu auf der Website der ZNB.

Nutzen Sie die Pflicht zu Ihrem Vorteil auf dem Weg zum zukunftsfähigen Unternehmen!

Die ZNB GmbH (Zukunft Nachhaltig Bauen) bietet genau dazu branchenspezifische und passgenaue Orientierung, um die Nachhaltigkeitsqualifikation von Bauunternehmen zu erhöhen und bürokratische Hürden abzubauen.

Die Leistungen umfassen u.a.

- **Seminare / Schulungsangebote** rund um aktuelle Nachhaltigkeitsthemen in der Baubranche,
- **Beratungsangebote / individuelle Hilfestellung** bei der Umsetzung einer Nachhaltigkeitsstrategie,
- eine Plattform zum Branchenaustausch, der **Round-Table Nachhaltigkeit:**
Wie gehen andere Unternehmen mit dem Thema Nachhaltigkeit um?
- sowie ein **bauspezifisches Rating**, als **einmalige Nachhaltigkeitsqualifikation**.

Die Gesellschaft wird von vier Landesverbänden der Bauindustrie (Hessen-Thüringen, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen-Bremen, Bayern) und dem HDB (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie) getragen und ist auf die besonderen Bedarfe der Bauindustrie spezialisiert: Damit Nachhaltigkeit nicht nur geplant, sondern auch umgesetzt werden könne, so Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des HDB.

 Weitere Informationen über ZNB und Kontakt:

www.znbau.de





Straßenwärter-Azubis fahren gut mit ihrer Ausbildung

Im August 2024 haben 16 Azubis der BauindustrieZentren in Wetzendorf und Stockdorf ihren Abschluss als Straßenwärter gemacht. Sie sind unsere Premieren-Absolventen in diesem Ausbildungsberuf – und natürlich auch Straßenspezialisten.

Besonders ist dieser Ausbildungsberuf vor allem, weil er die zwei Berufsbilder des Straßen- und Kanalbaus mit weiteren Kompetenzen kombiniert. Dazu gehören neben den Führerscheinklassen B, C und CE zum Beispiel der Motorsägen-Schein und der Befähigungsnachweis zum Führen von Baumaschinen.

Allgemeines

Die Entstehungsgeschichte des Berufs reicht bis ins Jahr 1968 zurück. Weitere Meilensteine waren die Gründung der Autobahn GmbH durch den Bund 2018 und die Ein-

führung der IHK-Abschlussprüfung, die es seit 2021 gibt. Seither schreibt die Autobahn GmbH die überbetriebliche Ausbildung aus – und unsere BauindustrieZentren haben diese Ausschreibungen in den letzten Jahren regelmäßig gewonnen.

»Mir macht das Arbeiten an der frischen Luft viel Spaß. Die Arbeit ist abwechslungsreich. Und die Azubi-Vergütung ist sehr gut.«

Jonas Mensch, 2. Ausbildungsjahr

Das Berufsbild

Straßenwärter sind viel im Freien unterwegs und erleben einen abwechslungsreichen Arbeitsalltag. Sie nutzen verschiedene Räum- und Streufahrzeuge bzw. Unimogs mit Mähgeräten oder -raupen und beweisen auch mit Blick auf entsprechende Arbeitsgeräte handwerkliches Geschick und technisches Verständnis.

Zu den vielfältigen Aufgaben gehören:

- Grünpflege entlang von Autobahnen
- Säuberung verschmutzter Fahrbahnen
- Räumen und Streuen im Winter
- Wartung und Instandhaltung (auch der Ausstattung: Markierungen, Beschilderungen etc.)
- Bauliche Sofortmaßnahmen z. B. an Fahrbahnen oder Leitplanken
- Absicherung von Baustellen und Gefahrenstellen

Die Ausbildung in den BauindustrieZentren Stockdorf und Wetzendorf

Für die überbetriebliche Ausbildung steht bei uns nicht nur eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung: von Metallwerkstätten und Werkstätten zur Wartung der Fahrzeugtechnik über beheizbare Ausbildungshallen und Übungsgelände für Arbeitsplatzsimulationen bis hin zum PC-Arbeitsplatz in den Seminarräumen. Auch das nötige Arbeitsgerät ist vor Ort – ob Motorsäge oder -sense, Baustellenampel oder -beschilderung. Selbstverständlich gehören eine angenehme Unterbringung und die Verpflegung in den zentrumseigenen Küchen ebenso zum Ausbildungsstandard.

»Der Umgang mit den vielen Maschinen mit modernster Technik wie Lader, Minibagger, Gabelstapler oder Lkw mit vielen Anbauteilen ist interessant und macht großen Spaß.«

Michael Gaßner, 2. Ausbildungsjahr

Zum im Zentrum Erlernen gehören:

- Sichern von Arbeits- und Unfallstellen
- Durchführen von Bau- und Instandhaltungsarbeiten an Bauwerken und Straßen
- Anlage und Pflege von Grünflächen
- Handhaben und Warten von Werkzeugen, Geräten, Maschinen und technischen Einrichtungen
- Schutzbestimmungen zum Führen und Warten von Fahrzeugen

Der Ausblick

„Wir freuen uns darüber, dass die Ausbildungszahlen in den letzten Jahren immer weiter gewachsen sind“, sagt Zentrumsleiter Herbert Dechant in Wetzendorf. Allein 2025 werden 30 Straßenwärter ihre Ausbildung in Stockdorf und Wetzendorf beenden – doppelt so viele wie im vergangenen Jahr.

+ BauindustrieZentrum Nürnberg-Wetzendorf & Stockdorf

Der Bayerische Bauindustrieverband betreibt in Stockdorf und Wetzendorf zwei Bildungszentren, deren Aufgabe weit über die Ausbildung in den Bauberufen hinausreicht. Beide Zentren setzen auf modernste Technologien, um bestmögliche und praxisnahe Lernbedingungen zu schaffen. Durch ihr zukunftsorientiertes didaktisches Konzept sind die Zentren heute zuverlässiger Wissensanbieter für die Aus-, Fort- und Weiterbildung von Baufachkräften.

3 Fragen an...

Prof. Philip Sander

Der BBIV hat nachgefragt – bei Philip Sander. Über 15 Jahre lang hat er Infrastrukturprojekte in Europa, Nord- und Südamerika betreut. Seit 2019 leitet der erfahrene Infrastrukturrexperte jetzt das Institut für Projektmanagement und Bauwirtschaft an der Universität der Bundeswehr München. Ein wichtiger Fokus sind Projektabwicklungs- und Vertragsmodelle.

Sie kommen aus der Baupraxis und sind heute in Forschung und Lehre tätig. Warum war dieser Werdegang genau der richtige für Sie?

Ich habe auf diese Weise meine vielseitigen Erfahrungen sinnvoll verbinden konnte. Während meiner praktischen Tätigkeit, insbesondere bei Projekten im Ausland, habe ich nicht nur technisches Know-how, sondern vor allem ein tiefes Verständnis für unterschiedliche Projektkulturen, ein effektives Projektmanagement und innovative Projektabwicklungsmodelle gewonnen. Diese praktischen Einblicke sind durch eine rein theoretische Auseinandersetzung nicht zu ersetzen. In der Forschung und Lehre habe ich nun auch die Möglichkeit, dieses Wissen zu strukturieren und weiterzuentwickeln. Dabei liegt der Fokus darauf, praxisnahe Erkenntnisse in systematische Ansätze und Prozesse zu übersetzen, die projektübergreifend erfolgreich angewendet werden können. So entstehen innovative Lösungswege, die sowohl der Wissenschaft als auch der Praxis zugutekommen.

Beim IPA Marktdialog des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr am 10. Dezember 2024 haben Sie einen Impulsvortrag über partnerschaftliche Vertragsformen gehalten. Was war Ihre zentrale Botschaft?

Mut zu zeigen und die Integrierte Projektabwicklung (IPA) auch in Bayern anzuwenden! Es gibt bereits zahlreiche positive Erfahrungen, die belegen, dass dieses Modell die Zusammenarbeit im Bauwesen verbessert und den Erfolg komplexer Projekte fördert. Dabei habe ich hervorgehoben, dass es keine universelle Schablone für IPA gibt. Jedes Projekt benötigt ein individuell angepasstes Projektabwicklungsmodell mit klar definierten Spielregeln, um erfolgreich umgesetzt zu werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt war der kulturelle Wandel, den

IPA in der Bauwirtschaft fördern kann. Partnerschaftliche Vertragsformen stärken das Vertrauen und die Kooperation zwischen den Beteiligten und tragen dazu bei, die Branche insbesondere für junge Ingenieure attraktiver zu gestalten. Letztlich bietet IPA allen Partnern die Möglichkeit, ihre individuellen Ziele in einem gemeinsamen Rahmen effektiver zu erreichen.

Sind IPA-Modelle gut für den Infrastrukturbereich geeignet?

Sie sind sogar sehr gut geeignet, da diese Projekte häufig mit zahlreichen Risiken verbunden sind, die sich am besten in einem kooperativen Rahmen bewältigen lassen. Infrastrukturprojekte sind oft komplex, mit vielen Schnittstellen zu verschiedenen Stakeholdern, was eine enge und effektive Zusammenarbeit erfordert. Zudem stehen diese Projekte häufig unter einem straffen Termin- und Kostenplan, der bei auftretenden Konflikten schnell gefährdet werden kann. Durch die kooperative Ausrichtung der IPA lassen sich solche Konflikte frühzeitig lösen und Verzögerungen vermeiden. Allerdings ist IPA kein Selbstläufer und kann auch scheitern, wenn die Voraussetzungen nicht stimmen. Hier liegt die Verantwortung insbesondere beim Bauherrn, der das Modell sorgfältig auf die Anforderungen des jeweiligen Projekts zuschneiden muss.



Infrastruktur- und Projektmanagement-Experte
Prof. Philip Sander

Bauwirtschaft in Bayern 2024

Bauleistung

	Sept.	ggü. Vj.	Jan.-Sept.
Geleistete Arbeitsstunden			
Bauhauptgewerbe	10.761	-3,4	-1,8
Wohnungsbau	3.152	-7,4	-8,1
Wirtschaftsbau	3.722	0,3	2,6
Öffentl. Bau	3.887	-3,3	-0,4
Hochbau	767	-6,6	-1,3
Straßenbau	1.624	-7,1	-1,8
sonst. Tiefbau	1.496	3,2	1,7

Produktionsindex (arbeitstäglich)

Bauhauptgewerbe	105,3	-10,23%	-9,28%
Hochbau	89,8	-12,48%	-12,98%
Tiefbau	133,2	-7,18%	-4,05%

Umsatz

Bauhauptgewerbe	1.975,4	0,8	1,0
Wohnungsbau	456,6	-10,3	-10,5
Wirtschaftsbau	834,9	10,4	6,0
Öffentl. Bau	683,9	-1,5	4,9
Hochbau	153,4	-7,9	2,4
Straßenbau	266,9	-13,7	-1,9
sonst. Tiefbau	263,7	20,8	14,4

Lohn- und Gehaltskosten

	Sept.	ggü. Vj.	Jan.-Sept.
Lohn- und Gehaltssumme je Beschäftigten	3.928	4,10%	3,65%

Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten

Quellen:

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung,
ifo-Institut für Wirtschaftsforschung,
Bundesagentur für Arbeit

Baunachfrage

Auftragseingang	Sept.	ggü. Vj.	Jan.-Sept.
nominal			
Bauhauptgewerbe	1.653,9	-2,6	7,4
Wohnungsbau	396,6	-7,9	-0,8
Wirtschaftsbau	653,2	-6,4	23,3
Öffentl. Bau	604,2	6,0	-3,5
Hochbau	189,3	9,4	-7,8
Straßenbau	199,7	-15,8	-5,2
sonst. Tiefbau	215,1	34,7	0,8

Baugenehmigungen

Wohngebäude	1.448	-33,4	-19,1
Wirtschaftsgebäude	3.126	4,9	-11,9
Öffentliche Gebäude	346	-38,2	2,5

Auftragsbestände	November	Okt. 24	Nov. 23
Bauhauptgewerbe	3,7	3,7	3,3
Wohnungsbau	3,5	3,3	3,1
Wirtschaftsbau	4,2	4,4	3,5
Öffentl. Bau	3,4	3,5	3,4
Hochbau	3,1	3,0	3,1
Straßenbau	2,7	2,7	3,1
sonst. Tiefbau	4,5	4,7	3,9

Arbeitsmarkt

	Sept.	ggü. Vj.	Jan.-Sept.
Beschäftigte Bauhauptgewerbe			
Insgesamt	108.734	-0,5	-0,4

Arbeitsmarkt Bauhauptgewerbe November

insgesamt	Off. Stellen	Arbeitslose
2024	3.709	2.831
2023	3.738	2.665
2022	3.942	2.231
2021	3.693	2.008

dar.: Bauingenieure	Off. Stellen	Arbeitslose
2024	622	310
2023	908	275
2022	799	209
2021	702	176

