

Thema des Monats

Bauindustrie verleiht Bauindustriepreis an Sepp D. Heckmann

(brb).-Im Rahmen einer Festveranstaltung am 10. April 2007 in Hannover erfolgte die Verleihung des Preises der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen 2006 an Sepp D. Heckmann, Vorstandsvorsitzender, Deutsche Messe AG.

Der Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen, Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, hob in seiner Laudatio hervor, dass der Preisträger über 25 Jahre im Vorstand der Deutschen Messe AG neben seiner operativen Verantwortung für Messeveranstaltungen auch für die Geländeentwicklung und Architektur verantwortlich gewesen sei. Dabei habe er eine bis dahin nicht vorhandene langfristige Geländeentwicklungsplanung initiiert, die aus den gewachsenen Strukturen ein modernes, an den Bedürfnissen von Ausstellern und Besuchern orientiertes zukunftsfähiges Messengelände entwickelt habe.

Im Rahmen der Veranstaltung gab Prof. Warmbold einen Situationsbericht zur aktuellen Bauwirtschaftspolitik.

Auf Basis der amtlichen Baustatistik des Jahres 2006 wies Prof. Warmbold darauf hin, dass die Bauunternehmen erfreulicherweise wieder in der Lage seien, mit ihren Leistungen einen spürbaren Beitrag zum Wachstum des Sozialprodukts in Deutschland zu leisten. Er hoffe, dass die ersten Anzeichen einer Nachfragebelebung in einen dauerhaften Wachstumstrend übergingen.

Die Unternehmen der Bauwirtschaft hätten es auch positiv aufgenommen, dass die Politik den Stellenwert des nach wie vor größten privaten Wirtschaftssektors in Deutschland wieder erkannt und zum Ausdruck gebracht habe, dass die Bauwirtschaft eine der wesentlichen Schlüsselbranchen für Deutschland sei. Jetzt müsse die Politik aber auch ihren Beitrag zur Gesundung der durch die lange Rezession arg gebeutelten Bauwirtschaft leisten. Lediglich Lippenbekennt-

nisse, so Warmbold, reichten hierzu keineswegs.

Trotz der für die Entwicklung der Baukonjunktur positiven Impulse und Signale ist nach Meinung des Verbandspräsidenten nicht zu verkennen, dass die zurückliegende Rezession auch in der Bauindustrie Niedersachsen und Bremen, die ein wichtiger Teil der norddeutschen Gesamtwirtschaft sei, Spuren hinterlassen habe. Die Unternehmen der Bauwirtschaft hätten seit mehreren Jahren eine zunehmend belastende Ertrags- und Liquiditätsschwäche erfahren, die zum einen auf das weithin ruinöse Wettbewerbs-

verhalten auf dem Baumarkt, die Stagnation bzw. auch heute noch Rückläufigkeit der Bauleistungspreise, zum weiteren aber auch auf das schleppende Zahlungsverhalten vieler Auftraggeber zurückzuführen sei. In der Folge sei es zu einer spürbaren Aus-

zehrung der Eigenkapitalbasis in vielen Bauunternehmen, insbesondere im mittelständischen Bereich, gekommen.

Prof. Warmbold wies darauf hin, dass die Bauwirtschaft bislang trotz beachtlich gesteigener Steuereinnahmen auf allen Gebietskörperschaftsebenen nicht erkennen könne, dass dem drastischen Verfall der Investitionsquote für Baumaßnahmen in den öffentlichen Haushalten Einhalt geboten werde bzw. eine Aufstockung der Etats erfolge. Dies betreffe nicht nur die Bundes- und Landesebene, sondern auch den Bereich des größten Auftraggebers für öffentliche Bauleistungen, nämlich die Kommunen. Er forderte die öffentlichen Auftraggeber auf, nunmehr einen Teil ihres eklatanten Investitionsstaus abzubauen.



Überblick

- 1 **Thema des Monats:**
Bauindustrie verleiht Bauindustriepreis an Sepp D. Heckmann

- 2 **Kommentar:**

Der „kleine“ Nachbar macht es uns vor

Krankenhausbau 2006

Planfeststellung für Jade-Weser-Port abgeschlossen

Finanzierung mittelständischer Bauunternehmen

- 3 **Forum Nord:**

Interview

mit Hans-Jürgen Meyer, Konzernbevollmächtigter für die Region Nord und die Länder Niedersachsen und Bremen

Y-Trasse ist unabdingbar

Problematischer Netzzustand

- 4 **Trends und Märkte:**

PPP auch für den kommunalen Straßenbau nutzen

Weiterhin Nachfrage im Wohnungsbau

Prognose für Güter- und Personenverkehr

Impressum



Kommentar:

Finanzierung mittelständischer Bauunternehmen

(brb).-Nach einer Umfrage der KfW ist die Kreditaufnahme im Jahr 2006 in der Baubranche für 43,2 Prozent der Unternehmen spürbar schwieriger geworden (gegenüber 56,2 Prozent im Vorjahr). Gleichzeitig melden 5,5 Prozent (Vorjahr: 1,7 Prozent) der Bauunternehmen, dass sich die Kreditaufnahme für sie leichter gestaltet hat, als im Jahr zuvor. Nach wie vor sind aber die Finanzierungsbedingungen in der Baubranche schwieriger als in anderen Branchen, denn branchenübergreifend haben sich nur für 32,6 Prozent die Finanzierungsbedingungen erschwert, während aber bei knapp 12 Prozent aller befragten Unternehmen eine Verbesserung zu erkennen war. Vor diesem Hintergrund führte das BWI-Bau, Düsseldorf, die Fachtagung „Finanzierung mittelständischer Bauunternehmen“ durch. Zielsetzung der Veranstaltung war der Dialog aller an der Finanzierung beteiligten Parteien, wie Banken, Kreditversicherer, Fördergesellschaften und Bauunternehmen. Dementsprechend wurde mit den Themen Fördermittel / Bürgschaften / Mängelhaftungsversicherung / Beteiligungskapital / Baubilanzanalyse / Bankenreporting und Planungsrechnungen ein breites Spektrum an Finanzierungsthemen behandelt.

Krankenhausbau 2006

(brb).-Investitionen von 146 Millionen Euro umfasst das Investitionsprogramm 2006 des Landes Niedersachsen. Mit 28,5 Millionen Euro wird die Zusammenlegung der Lungenklinik des Diakoniekrankenhauses Rotenburg verzeichnet. 19,7 Millionen Euro kostet der Umbau zur Integration des Lister Krankenhauses in Hannover; 19 Millionen Euro werden für die Zusammenführung des Klinikums Salzgitter aufgewendet. Insgesamt umfasst das Programm 14 Krankenhausbaumaßnahmen.

Der „kleine“ Nachbar macht es uns vor

(brb).-Politik ist langwierig wie das Bohren dicker Bretter aus Hartholz, mit dem Handbohrer, versteht sich. So ähnlich jedenfalls hat der berühmte Max Weber den schleppenden Verlauf der Meinungsbildungsprozesse in der parlamentarischen Demokratie gesehen. Heutzutage würde er wahrscheinlich anhand jedes x-beliebigen Großbauprojekts belegen, wie zeitraubend, nervenzehrend und nicht zuletzt kostentreibend das Warten auf eine politische Entscheidung ist – und jedes Mal eine Zitterpartie mit ungewissem Ausgang.

Die Planungen für die Brücke, die eines Tages den Fehmarnbelt überspannen soll, stecken in den langsam mahlenden Mühlen der Politik. Dänemark hat sich bereit erklärt, selbstverständlich seinen Anteil an den Baukosten zu zahlen. Die Europäische Union will sich finanziell beteiligen unter der Voraussetzung, dass Berlin und Kopenhagen sich bald verbindlich auf die gemeinsame Verwirklichung des Brückenbaus verständigen. Doch in Berlin wird das Ganze mit dem Risiko des Zerredens hin- und hergewendet, so dass eine Entscheidung auf sich warten lassen wird. Gegenwärtig ist offensichtlich allein die Union für das Projekt. In der mitregierenden SPD hingegen scheinen, sieht man von Bundesverkehrsminister Tiefensee einmal ab, vorerst Bedenkenräger und Sparhanseln die Diskussion zu bestimmen.

Hoffentlich erinnert gelegentlich jemand daran, worum es eigentlich geht bei dem Vorhaben. Für lange Zeit wird die Querung des Fehmarnbelts unstrittig das bedeutendste und am weitesten in die Zukunft reichende Verkehrsvorhaben im europäischen Norden und damit mehr als ein bloßer Hingucker für Leute sein, die sich an technischen Spitzenleistungen der Bauindustrie und ihrer Ingenieure begeistern. Mit dem Bau der Brücke wird der erste große Schritt getan zur Verwirklichung einer echten Magistrale, die Stockholm und Amsterdam näher zusammenrücken lässt. Und nicht weniger wichtig wird der kräftige und zugleich nachhaltige strukturpolitische Schub sein, den die milliarden-schwere Investition zweifellos für die deutschen Küstenländer bewirken wird.

Das kleine Dänemark hat dem großen Nachbarn vorgemacht, wie man sich rasch und verlässlich, ohne Winkelzüge oder Vorbehalte und dennoch keineswegs leichtfertig für ein derartiges Projekt und seine Finanzierung entscheiden kann. Ach, wenn die Politik in Berlin sich das nicht nur in Sachen Fehmarnbelt doch zum Vorbild nähme. Mehr Zielstrebigkeit und mehr Tempo in allen Entscheidungsprozessen würde Deutschland gut tun.

Planfeststellung für Jade-Weser-Port abgeschlossen

(brb).-Für den in Wilhelmshaven geplanten Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port liegt dreieinhalb Jahre nach der Antragstellung jetzt der Planfeststellungsbeschluss vor. Als Baubeginn peilt die landeseigene Realisierungsgesellschaft den Spätsommer an.

Der einzige deutsche Tiefwasserhafen soll trotz mehrfacher Verzögerungen im

Jahr 2010 in Betrieb genommen werden. Das Aufspülen des Hafengeländes und die Verkehrsanbindung sollen bis zu 650 Millionen Euro kosten, die der Staat trägt.

Für Gebäude, Kräne und andere Anlagen möchte der Betreiber Eurogate weitere 350 Millionen Euro zur Verfügung stellen.



Forum Nord

(brb).-Im Gespräch mit Hans-Jürgen Meyer, Konzernbevollmächtigter für die Region Nord und die Länder Niedersachsen und Bremen

Die Y-Trasse ist unabdingbar

Baurundblick: Herr Meyer, die DB AG hat ein Programm „Pro Netz“ angekündigt, nach dem in den nächsten drei Jahren rund fünf Milliarden Euro in das an vielen Stellen sanierungsbedürftige Schienennetz investiert werden soll. Welche Investitionen sind in Norddeutschland, insbesondere in Niedersachsen und Bremen zu erwarten und welche Hauptstrecken sind betroffen?



Hans-Jürgen Meyer: In Niedersachsen/Bremen werden im Jahr 2007 allein 350 Millionen Euro in die Erneuerung der Infrastruktur fließen, wobei vorrangig Oberbauerneuerungen auf den stark belasteten Hauptabfuhrstrecken sowie Brückenerneuerungen im Vordergrund stehen.

Die Ende der 70-er und Anfang der 80-er Jahre durchgeführte umfangreiche Umrüstungen des Oberbaus auf UIC 60-Schienen und Betonschwellen auf Hauptstrecken haben nun nach mehr als 25 Jahren und extrem hoher Belastung das Ende der Nutzungszeit erreicht und müssen in den nächsten Jahren ausgewechselt werden. Wir machen damit die Hauptabfuhrstrecken im Norden, die auch neuen Verkehr aus den Häfen vorrangig bewältigen müssen, fit für die Zukunft.

Baurundblick: Die norddeutschen Häfen verzeichnen einen deutlichen Zuwachs im Containerverkehr. Im Jahre 2010 soll der Jade-Weser-Port in Betrieb gehen. Wie will die DB AG den steigenden Hinterlandverkehr der Häfen bewältigen?

Hans-Jürgen Meyer: Für alle norddeutschen Häfen werden zurzeit bei der DB

Masterpläne in Absprache mit den Hafenbetreibern und Reedereien entwickelt, die uns in die Lage versetzen, die genauen Verkehrsströme im Netz darzustellen und erforderliche Ausbaumaßnahmen zu begründen.

Für die großen Häfen Hamburg, Bremen und den zukünftigen Jade-Weser-Port ist bereits ein Katalog mit kurzfristigen Maßnahmen auf den Hinterlandanbindungen der Häfen zusammen gestellt, die zeitgerecht zum wachsenden Verkehr realisiert werden müssen. Die Finanzierung wird mit dem Bund und den Ländern gemeinsam vorbereitet.

Baurundblick: Im Investitionsrahmenplan des Bundes ist als wichtigstes Investitionsvorhaben des Schienennetzes in Norddeutschland die so genannte Y-Strecke, eine Schnellfahrstrecke zwischen Hannover und Bremen bzw. Hamburg ausgewiesen. Welchen zeitlichen und finanziellen Rahmen hat diese Planung? Kann diese neue Strecke sinnvoll in den steigenden Bedarf nach Güterverkehrsstrassen für den Hafenverkehr einbezogen werden?

Hans-Jürgen Meyer: Für die Abwicklung der Verkehre aus den Nordhäfen ist die Realisierung der Y-Trasse langfristig unabdingbar. Sie dient in erster Linie dem schnellen Personenverkehr und ermöglicht die Trennung der schnellen und langsamen N-S-Verkehre in diesem Raum. Durch die Verlagerung der schnellen ICE-Verkehre können auf den Alttrassen etwa doppelt so viele Gz-Trassen gewonnen werden, die für die Hafenhinterlandverkehre dringend gebraucht werden. Für die Strecke der Y-Trasse, die sowohl für den Hamburger als auch den Bremer Raum erhebliche Vorteile bringt, z.B.

- Fahrzeitverkürzung im schnellen Reiseverkehr
- Gewinnung zusätzlicher Güterzugtrassen auf den alten Hauptabfuhrstrecken und
- Gewinn neuer Güterzugtrassen auf der Y-Trasse

gibt es im norddeutschen Raum keine geeignete Alternativen.

Nach dem Investitions-Rahmenplan soll das Vorhaben in den nächsten Jahren bis 2010 begonnen werden, wobei hierbei die

Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen zu verstehen ist.

Baurundblick: Wie sieht Ihrer Meinung nach der Schienenverkehr in Niedersachsen/Bremen im Jahr 2020 aus?

Hans-Jürgen Meyer: Alle Prognosen zeigen, dass bis zum Jahr 2020 mehr Verkehr auf die Schiene kommt und der Modal Split sich zugunsten der Schiene entwickelt. Darauf bereitet sich die Deutsche Bahn mit der Ertüchtigung und dem Ausbau der Infrastruktur vor.

Die Renaissance der Schiene insbesondere durch den Güterverkehr aus den Nordhäfen, die im Welthandel eine gewichtige Rolle spielen werden, wird im Norden besonders deutlich abzulesen sein.

Problematischer Netzzustand

(brb).-Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee erwartet von der DB AG bis Ende März einen überarbeiteten Bericht zum Zustand und zur Sicherheit des 34.000 Kilometer langen Schienennetzstreckennetzes. Die bisher von der Bahn an den Bund gelieferten Daten sind nicht aussagekräftig. Fast die Hälfte der bisherigen Angaben zum Alter der Brücken sei nicht korrekt, bemängelt das Eisenbahnbundesamt. Außerdem lasse sich die Datenflut über Gleislängen, Schienenformen und Schwellenarten nicht den einzelnen Netzkilometern zuordnen.

Der Bund investiert jetzt bis zu 30 Millionen Euro in ein unabhängiges Daten- und Erfassungssystem für die Überwachung und Bewertung des Netzzustandes.

Die DB AG will in den nächsten drei Jahren fünf Milliarden Euro in das Netz stecken. Baustellen würden ab Frühjahr dieses Jahres zu massiven Verspätungen im Personen- und Güterverkehr führen. Besonders betroffen sei die Nord-Süd-Route von Hamburg über Frankfurt/Main nach Basel. Es sei geplant, auch wichtige Fernverkehrsstrecken für Wochen nur eingeleigt zu befahren. Während der Sperrzeiten müssten Züge umgeleitet oder zum Teil eingestellt werden.



Trends und Märkte

PPP auch für den kommunalen Straßenbau nutzen

(brb).-Das Straßennetz in Deutschland hat insgesamt eine Länge von rd. 626.000 Kilometern. Fast zwei Drittel davon, 395.000 km oder 63 Prozent, zählen zu den Gemeindestraßen. Hinzu kommen 91.000 km an Kreisstraßen, so dass Kreise und Kommunen zusammen über ein Straßennetz mit einer Länge von annähernd 486.000 km (78 Prozent des Gesamtstraßennetzes in Deutschland) verfügen. Kommunale Straßen sind somit ein wesentliches Element unserer Mobilität.

Fehlende Finanzmittel, zunehmende Verkehrsbelastungen in Verbindung mit den Besonderheiten kommunaler Straßen, die nicht nur Verkehrswege, sondern auch Leitungsträger sind, führen zu zunehmenden Substanzverlusten an kommunalen Straßen sowie Rad- und Gehwegen. Die Folge ist ein ständig wachsender Investitionsbedarf, dem aber sinkende Bauausgaben der Kommunen für Straßen gegenüberstehen: Wurden Anfang der 90er Jahre noch 6 Milliarden Euro pro Jahr für Straßenbaumaßnahmen ausgegeben, so sanken die Ausgaben bis 2005 auf unter 4 Milliarden Euro.

Vierorts gelten die kommunalen Straßen daher mittlerweile als dringendstes öffentliches Investitionsproblem nach den Schulbauten. Angesichts der Erfahrungen mit PPP im öffentlichen Hochbau äußert sich seitens der Kommunen nun auch ein Interesse an PPP-Modellen für Kommunalstraßen. PPP-Modelle im kommunalen Straßenbau sehen vor, Straßennetze oder einzelne Straßenabschnitte von Privaten planen, bauen, finanzieren und auf definiertem Niveau erhalten und betreiben zu lassen.

Der Vorteil einer PPP-Lösung liegt darin, dass das Gesamtpaket aus Planung, Bau/Sanierung, Finanzierung, Erhaltung und Betrieb von Straßen durch Private effizienter realisiert werden kann. Die Wirtschaftlichkeitspotenziale des privaten Partners liegen neben einer optimierten Bauausführung vor allem in innovativen und optimierten Betriebskonzepten.

Weitere positive Effekte für Kommunen:

Ein PPP-Vertrag schafft Sicherheit und Vorausehbarkeit bei der Haushaltsplanung, da die Kommune jährlich ein vorab vereinbartes Nutzungsentgelt entrichten muss.

Ein PPP-Modell sichert über einen entsprechend langen Zeitraum eine ordnungsgemäße Instandhaltung der Straße. Im Unterschied zur heutigen Situation kann damit einem Instandhaltungsrückstau und aufkommenden Sicherheitsrisiken (z.B. durch Schlaglöcher) wirksam begegnet werden.

Zudem fallen die Kosten für die spätere Beseitigung eines Instandhaltungsrückstaus deutlich höher aus als die Summe der Aufwendungen für eine optimale, kontinuierliche Instandhaltung, wie dies der private Partner im Rahmen der Lebenszyklusplanung vornehmen wird.

In Abhängigkeit vom PPP-Modell (Funktionsbauvertrag oder Verfügbarkeitsmodell) sollten die Maßnahmen eine Kombination aus Neubau/Ausbau- und Erhaltungsinvestitionen beinhalten. Sofern auch der Betrieb übertragen wird, sollte das Streckennetz eine Länge von 100 km aufwärts haben. Das bietet die Chance, Effizienzvorteile und Einsparpotenziale durch Ausschöpfung von Synergieeffekten zu generieren. Kleinere Abschnitte sind in der Regel nicht wirtschaftlich zu betreiben. Als optimale Vertragslaufzeit ist ein Zeitraum von 20 – 30 Jahren anzusehen.

Erforderlich ist auch eine Loslösung von starren Straßenbauvorschriften, um technisch innovative Bauweisen zu ermöglichen.

Bei Bau und Unterhalt der Straßen sind die anerkannten Regeln der Baukunst und Technik zu beachten. Innerhalb dieses Rahmens sollte dem Bauunternehmen überlassen werden, auf welche Weise es einen vorab definierten Straßenzustand erzielt bzw. erhält – der Bauunternehmer trägt auch das Risiko.

Weiterhin Nachfrage im Wohnungsbau

(brb).-Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung hat den Bericht „Raumordnungsprognose“ 2020/2050 vorgelegt. Damit einher geht auch die Wohnungsmarktproggnose 2020. Der Bericht prognostiziert die Entwicklung des Neubaus, der Eigentumsquote und der Wohnfläche pro Kopf bis zum Jahr 2020. Für Deutschland ergibt sich bis 2020 ein spürbares Wachstum der Anzahl privater Haushalte in Höhe von 3,4 Prozent. Vor allem die Zahl der Ein-Personenhaushalte wird weiter zunehmen. Damit verbunden ist die Aussage, dass bis 2020 etwa 3,4 Millionen neue Wohnungen gebaut werden müssen. Dabei werden sich dem Bericht zufolge deutliche regionale Unterschiede ergeben. Mehr als bisher sei die Frage der Deckung des künftigen Wohnungsbedarfs sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht auf regionaler Ebene zu beurteilen. Kommunale Strategien und Konzepte müssten zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Prognose für Güter- und Personenverkehr

(brb).-Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat ein Konsortium die gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr als Mittelfristprognose Winter 2006/2007 verarbeitet und im Januar 2007 veröffentlicht. Die Güterverkehrsleistung ist im Jahr 2006 um 6,6 Prozent auf 619 Milliarden tkm gestiegen. Die Steigerung im Straßengüterverkehr hat 73 Prozent, auf der Schiene 10,6 Prozent betragen, die Binnenschifffahrt musste wegen Niedrigwasser einen Rückgang von einem Prozent hinnehmen. Die Wissenschaftler erwarten bis 2010 eine Steigerung der Güterverkehrsleistung beim Straßenverkehr um von jeweils 12 Prozent und bei der Binnenschifffahrt um drei Prozent. Die Steigerung der Güterverkehrsleistung zwischen 2005 und 2006 von 93 Milliarden tkm entfällt mit 29,6 Milliarden tkm und damit zu 76 Prozent auf die Straße.

Impressum

Druckerei Gebrüder Höltje GmbH Escherstraße 22, 30159 Hannover Telefon (05 11) 70 08 60 Telefax (05 11) 7 00 86 86 ISDN (05 11) 7 00 86 71	Sparkasse Hannover Konto 547 646, BLZ 250 501 80 Verantwortlich: Dr. Hans-Peter Sattler
Norddeutsche Landesbank Girozentrale Konto 101020 964, BLZ 250 500 00	Nachdruck, auch auszugsweise gestattet. Quellenangabe und Belegexemplare erbeten.