

## Thema des Monats

### Bündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung am Bau in Niedersachsen



Die Bündnispartner eingerahmt von Fahrzeugen der Finanzkontrolle Schwarzarbeit

(brb).-Mit verbessertem Informations- und Erfahrungsaustausch bei den regelmäßigen Kontrollen privater und öffentlicher Baustellen sollen vor allem die aktuellen Verschleierungsformen der Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigungen wie z. B. Scheinwerkverträge, illegale Leiharbeit und Ausländerbeschäftigung sowie Mindestlohnverstöße aufgedeckt werden – das haben sich die Partner des nunmehr abgeschlossenen Bündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung am Bau in Niedersachsen „auf die Fahnen geschrieben“.

Bündnispartner sind die niedersächsische Landesregierung, der Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen, die Industriegewerkschaft Bauen Agrar – Umwelt und der Zoll. Für das Land Niedersachsen erklärte Wirtschaftsminister Walter Hirche: „Schwarzarbeit ist ein Schlag ins Gesicht ehrlicher Unternehmen und ihrer hart arbeitenden Mitarbeiter.“ Hirche wertete das Bündnis als wichtigen Baustein im Kampf der Landesregierung gegen Lohndumping und Schattenwirtschaft.

Der Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen, Prof. Michael Sommer, erklärte, dass sich die Niedersächsische Bauindustrie nachhaltig dafür einsetzen wird, dass das abgeschlossene Bündnis mit Leben erfüllt wird. Sommer wörtlich: „Nur wenn sich alle Baubetriebe an bestehenden Tarife halten, ist fairer Wettbewerb denkbar. Dieses Bewusstsein muss sowohl auf Auftraggeber – als auch auf Auftragnehmerseite wieder in den Köpfen verankert werden.“

### Baupreise zogen im August wieder an

(brb) Der Anstieg der Baupreise hatte sich im Verlauf des vergangenen Jahres über alle Gewerke etwas abgeschwächt. Seit Anfang dieses Jahres ist aber wieder eine gegenläufige Entwicklung zu beobachten. Der explosionsartige Anstieg der Stahlpreise hat sich auf die Baupreisentwicklung niedergeschlagen. Die Preise lagen im August zwischen 3,4 Prozent (Wohngebäude) und 6,1 Prozent (Straßenbrücken) über dem Niveau des Vorjahresmonats.

Die Abkühlung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung hatte am aktuellen Rand allerdings einen dämpfenden Effekt auf die Preisentwicklung bei den Vorleistungsprodukten. Lagen die Preise für Betonstahl Ende August noch fast doppelt so hoch wie im Januar, sind sie seitdem um knapp 40 Prozent gesunken. Dies wird sich voraussichtlich im Baupreisindex November dämpfend auswirken.

## Überblick

### 1 Thema des Monats:

[Bündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung am Bau in Niedersachsen](#)

[Baupreise zogen im August wieder an](#)

### 2 Kommentar:

[Beitrag des Straßenbaus zum Klimaschutz](#)

[Wieder eine Mogelpackung](#)

[Bauindustriepreis für Wolf-Rüdiger Gorka](#)

### 3 Forum Nord:

[Interview](#)

[Deutsch-Dänische-Verbindung](#)

Im Gespräch mit Dan Larsen, Generalkonsul, Königlich Dänisches Generalkonsulat, Hamburg

### 4 Trends und Märkte:

[Maritime Wirtschaft in Niedersachsen](#)

Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff verabschiedet

[Impressum](#)



**Kommentar:**

## Beitrag des Straßenbaus zum Klimaschutz

(brb) Auf verschiedenen Wegen kann die Straßenbauindustrie der globalen Erwärmung entgegenwirken. Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen und Mitglied im Vorstand der Bundesfachabteilung Straßenbau des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, sieht als Ausgangspunkt eine Energiebilanz der Straße, die ihre Herstellung, den Betrieb und den Rückbau beinhaltet.

Nach seinen Ausführungen auf dem Straßenkongress Anfang Oktober in Düsseldorf sind dabei die Rohstoffgewinnung, die Veredelung (Asphalt-, Beton-, Rohr-, Pflastersteinherstellung), der Bau (Maschinen, Transporte, Erdbau), Erhaltung, Unterhaltung und Instandsetzung der Straße, Abbruch und Rückbau sowie die Entsorgung oder Wiederverwendung der Abbruchmassen wichtige Kriterien. In diesen Bereichen könnten sich auch Straßenbaufirmen durch ökologisch verbesserte Nebengebote profilieren. Bereits bekannt sei, wie viel Energie für die Herstellung von Asphalt, Zement oder die Splittproduktion aufzuwenden sei. Ein systematischer Vergleich für alle Bauweisen fehle jedoch. Prof. Warmbold verwies auf die von der Stiftung der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen initiierte Studie, die den aktuellen Stand des umweltgerechten Bauens aufzeigt. Danach besteht die Möglichkeit, CO<sup>2</sup>-Bilanzen im Straßenbau im Rahmen von Lebenszyklusansätzen als sinnvolles Instrument zu verankern. Für die methodische und technische Ebene der Auswertung fehlten jedoch noch Daten, die in weiteren Studien ermittelt werden müssten. Interessant wäre – so Warmbold – eine Weiterentwicklung in methodischer Hinsicht mit dem Ziel, eine Gesamtenergiebilanz inklusive des Treibhauspotenzials aufzustellen. Der hohe Aufwand der Untersuchung werde sich auf lange Sicht auszahlen. Die Potenziale zur Senkung der CO<sup>2</sup>-Immission seien erkannt, es gehe jetzt darum, ein sinnvolles auf den Straßenbau zugeschnittenes Instrumentarium zu gestalten.

## Wieder eine Mogelpackung

(brb).-Schade, schade, es handelt sich wieder nur um eine Mogelpackung. Denn die Mehreinnahmen aus der Autobahnmaut für schwere Lastwagen kommen keineswegs dem noch immer unterfinanzierten Fernstraßenbau zugute. Die zusätzlichen Milliarden, welche die zum 1. Januar 2009 um durchschnittlich satte 20 Prozent erhöhte Abgabe dem Fiskus einbringen, nutzt Vater Staat ja lediglich dazu, um Steuergelder in nahezu der gleichen Höhe für anderes freizumachen. Für Konsumausgaben womöglich.

Dabei hätte die Mauterhöhung doch eine gute Chance geboten, die Mittel für die unumgänglichen Verkehrsinvestitionen endlich kräftig aufzustoßen. Die deutschen Autobahnen genügen seit langem nicht mehr den offenkundig unaufhaltsam steigenden Belastungen und sind mittlerweile – ohne sonderliche Übertreibung lässt sich das behaupten – sogar ohne generelles Tempolimit beinahe schon Langsamfahrstrecken geworden. Das Schienennetz hierzulande ist nach wie vor unzureichend und überhaupt nicht geeignet für eine umweltfreundliche Verlagerung wenigstens eines größeren Teils des Straßengüterverkehrs auf die Bahn. Und die Wasserstraßen müssen vertieft und verbreitert werden, damit sie wieder so leistungsfähig werden, wie sie es früher waren, als die Binnenschifffahrt noch eine nachgerade gemütliche Angelegenheit ohne Kostendruck und scharfe Konkurrenz gewesen ist. Das sind Aufgaben, die täglich dringlicher werden und kein Zuwarten vertragen.

Doch weil die Bundesregierung nicht mehr Geld in die Verkehrsinvestitionen steckt und dafür auch künftig nicht einmal jene zehn Milliarden jährlich bereitstellt, die sie ehemals selber für notwendig hielt, wird von der Mauterhöhung vor allem der bittere Zorn des Speditionsgewerbes auf „die in Berlin“ bleiben. Und außerdem natürlich die Enttäuschung der Wirtschaft, die angesichts der sich verstärkenden Rezessionsängste auf jedes Signal aus der Politik achtet. Auch und gerade auf jedes falsche Signal.

## Bauindustriepreis für Wolf-Rüdiger Gorka



(brb) Der Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen hat den Preis der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen 2008 Dr. Wolf-Rüdiger Gorka, Geschäftsführer der Landesnahverkehrs-Gesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Hannover zuerkannt.

Die Bauindustrie würdigt damit die besonderen Verdienste des Preisträgers für sein richtungsweisendes Wirken an der Spitze einer Gesellschaft des Landes Niedersachsen, die zu mehr Wettbewerb im Nahverkehr und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur geführt hat. Der Preis der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen ist mit 10.000 Euro dotiert.

Die Übergabe des Bauindustriepreises 2008 erfolgt im Januar 2009 im Rahmen einer Festveranstaltung in Hannover.



## Deutsch-Dänische-Verbindung

**(brb)-Im Gespräch mit Dan Larsen, Generalkonsul, Königlich Dänisches Generalkonsulat, Hamburg**

**Baurundblick:** Vor kurzem haben die Verkehrsminister Deutschlands und Dänemarks den Vertrag über den Bau der Fehmarnbelt-Querung zwischen den Inseln Fehmarn und Lolland geschlossen. Sehen Sie Möglichkeiten für die Zusammenarbeit von dänischen und deutschen Baufirmen bei der Erstellung des Brückenbauwerks? Welche wirtschaftliche Bedeutung wird die neue Direktverbindung für die Wirtschaft in Dänemark, ganz Skandinavien, Deutschland und Mitteleuropa erlangen?

**Dan Larsen:** Die internationale Zusammenarbeit der Unternehmen liegt auf der Hand: In der Anlagephase werden eine Reihe von Aufgaben entstehen, die sowohl von dänischen als auch internationalen, darunter deutschen Unternehmen gelöst werden. Primär werden es kleine und mittelständische Unternehmen sein, die die großen Baustellen des Gesamtvorhabens bedienen. Die Bauunternehmerverträge selbst werden mit großen, international zusammengesetzten Konsortien geschlossen, die die Rohstoffe im Prinzip weltweit produzieren und einkaufen können. Es wird immer einen Bedarf an lokaler Versorgung geben, ebenso wie der Bau den Tourismus beiderseits aufblühen lassen wird, weil es ein so spektakuläres und grenzübergreifendes Vorhaben ist.

Auf dänischer Seite ist u.a. das Unternehmen Femern Bælt A/S mit dem Gelingen betraut. Hier verfügen die Mitarbeiter bereits über umfassende Erfahrungen aus dem Bau der Verbindungen über den Øresund und den Großen Belt.

Grundsätzlich ist damit zu rechnen, dass die leichtere Erreichbarkeit der skandinavischen Länder den wirtschaftlichen Austausch zwischen den Ländern begünstigen und vorantreiben wird. Die Anbindung an das europäische Festland wird in Dänemark, Schweden und

Deutschland unmittelbar, im angrenzenden Mitteleuropa mittelbar zu spüren sein.

**Baurundblick:** Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Dänemark und Norddeutschland, auch im Baubereich, sind sehr eng. In welchen Bereichen gibt es Entwicklungsmöglichkeiten?



**Dan Larsen:** Auf längere Sicht wird die Direktverbindung sicherlich zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Ländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und der Metropolregion Hamburg und besonders der Øresundsregion führen, sowohl wirtschaftlich als auch auf Seiten von Forschung und Ausbildung.

Die Etablierung der Øresundsbrücke hat zu einem ökonomischen Wachstum in der Region um die Brücke herum geführt, das höher war als das Wachstum generell in Dänemark und Schweden. Unternehmen, Universitäten und Einzelpersonen wurden neue Möglichkeiten geboten – durch die verbesserte Infrastruktur, aber auch weil durch die leichtere Verbindung und den größeren möglichen Wirkungskreis anders gedacht wird. Es ist möglich, dass eine Entwicklung in Forschung und Ausbildung ebenso wie innerhalb der Industrie, – Research & Development, Entwicklung und Produktion – und vielleicht auch in Form von Austausch von Arbeitskräften in Dänemark und Norddeutschland weiter ausgebaut wird. In der Øresundsregion – besonders auf dänischer Seite – werden noch einige Jahre Arbeitskräfte fehlen, und diese müssen im Ausland akquiriert

werden, gern in den Nachbarländern Deutschland und Schweden.

Speziell im Baubereich könnten die Klimaveränderungen und damit ein verbundener Erfahrungsaustausch zwischen den Ländern positiv sein. Der Sanierungsstau in öffentlichen Gebäuden ist eine der gemeinsamen Problemstellungen, die es zu bewältigen gilt. Ein weiteres Thema könnte der Umgang mit der demografischen Entwicklung beiderseits der Grenze sein, denn auch hier besteht in den nächsten Jahren Handlungsbedarf.

**Baurundblick:** Bei grenzüberschreitenden Dienstleistungen, mit denen die Europäische Union die Erwartung eines Wohlstandsgewinns verbindet, sollen nach der Entsenderichtlinie soziale Mindeststandards für die heimischen Arbeitnehmer gesichert bleiben. Dänemark ist für sein hohes Lohnniveau und seine vorbildlichen Sozialleistungen bekannt. Wie sichert der dänische Gesetzgeber bei grenzüberschreitenden Dienstleistungen den Lebensstandard der einheimischen Beschäftigten?

**Dan Larsen:** In Dänemark ist zurzeit mehr Arbeit vorhanden als Arbeitskräfte. Die Gesetzgebung regelt die Verhältnisse am Arbeitsmarkt nur im geringen Maße. Hauptsächlich sind es das Übereinkommenssystem, die Mobilität und die Flexibilität, die die guten Bedingungen am Arbeitsmarkt sichern. Ein hoher Grad an Organisation und Vereinbarungen zwischen den Staat, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden erlauben eine schnelle Anpassung und somit Lösungen, die der Arbeitslosigkeit vorbeugen. Eine Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte hat somit keine unmittelbaren negativen Auswirkungen für dänische Arbeitnehmer und die sozialen Mindeststandards. Für die Baubranche ist z.B. der dänische Arbeitgeberverband Dansk Byggeri ein kompetenter Ansprechpartner.

Wenn wir die Zukunft beiderseits der Brücke bereits jetzt planen, wird es ein ergiebiger und umfassender deutsch-dänischer Austausch schon vor der Eröffnung.



## Trends und Märkte

### Maritime Wirtschaft in Niedersachsen

(aus dem Positionspapier der CDU-Fraktion im Niedersächsischen Landtag)

(brb) Das Positionspapier enthält 10 Forderungen im Zusammenhang mit der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen. Unter anderem heißt es dort: Die seewärtigen Zufahrten und Hafenhinterlandanbindungen sollten ausgebaut bzw. verbessert werden, damit ein bedarfsgerechter und schneller Transport der Waren von und zu den Häfen auch zukünftig sichergestellt ist. Bei allen Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind insbesondere Fragen des Lärmschutzes eine hohe Priorität einzuräumen. Dafür notwendig ist außerhalb der üblichen Länderquoten eine Schwerpunktfinanzierung der norddeutschen Verkehrsinfrastruktur durch den Bund. Neben der Planung, dem Bau bzw. Ausbau von Bundesautobahnen, Schienenstrecken und Wasserstraßen gehört dazu insbesondere auch der Ausbau wichtiger Bundesstraßen von und zu den Häfen,

#### auf der Schiene:

- Durchgehende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg

- 3. Gleis zwischen Lüneburg und Stelle
- Y-Trasse mit Zulaufstrecken
- Knoten Hamburg, Bremen und Oldenburg
- Sanierung der Eisenbahnstrecke Hude – Nordenham
- Ertüchtigung der Strecke Cuxhaven – Bremerhaven
- Anbindung Stade – Bützfleth an die Relation Cuxhaven – Hamburg gemäß Ausbaukonzept
- Sanierung, Reaktivierung und Nutzung vorhandener Streckennetze nicht-bundeseigener Bahnen

#### auf der Straße:

- A 1 Hamburg – Osnabrück
- Küstenautobahn A 22 Westerstede (A 28) – Drochtersen (A 20)
- feste Elüberquerung (A 20)
- A 26 Drochtersen (A 20/ A 22) . Hamburg (A 7)
- A 39 Lüneburg – Wolfsburg

#### seewärtige Zufahrten und Binnenschifffahrt:

- Ausbau der Außenems
- Ausbau der Unterweser Bremerhaven – Brake
- Ausbau des Streckenabschnitts Nord des Dortmund-Ems-Kanals
- Ausbau der Mittelweser für das Übergroßmotorgüterschiff (ÜGMS) und Schubverbände
- Kapazitätserweiterung des Schiffhebewerks Scharnebeck für längere Schubverbände (185 m)
- Ausbau des Elbe-Seitenkanals
- Ausbau der Stichkanäle des Mittellandkanals (Hildesheim, Salzgitter, Hannover-Linden, Osnabrück); Wasserstraßenverbindung zwischen Twentekanal und Mittellandkanal

Generell ist eine weitere Beeinträchtigung der Schifffahrtswege durch EU-Naturschutzgesetzgebung zu vermeiden.



Prof. Dr.-Ing. Hans-Peter Keitel, Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff. v.l.n.r.

### Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff verabschiedet

(brb) Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff, von 2004-2008 Vizepräsident Wirtschaft des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, ist kürzlich im Rahmen einer Feierstunde in der Niedersächsischen Landesvertretung in Berlin offiziell verabschiedet worden. Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Achim Großmann, würdigte Echterhoff als „Leitfigur des bauindustriellen Mittelstandes“, der sich in seinem politischen Wirken vor allem für die Stärkung der Infrastrukturinvestitionen, den Qualitätswettbewerb am Bau und Partnerschaftsmodelle eingesetzt habe. Auch der Bauindustriepresident, Prof. Dr.-Ing. Hans-Peter Keitel, hob die besonderen Verdienste Echterhoffs hervor.

Echterhoff war über Jahrzehnte im Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen engagiert. Darüber hinaus übernahm er auch Verantwortung für die Vertretung deutscher Interessen auf internationaler Ebene als Vizepräsident des Verbandes der europäischen Bauwirtschaft FIEC. Für sein Wirken zum Wohle der deutschen Bauwirtschaft ist Echterhoff mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland geehrt worden.

#### 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  
Norddeutsche Landesbank  
Girozentrale  
Konto 101020 964, BLZ 250 500 00

Sparkasse Hannover  
Konto 547 646, BLZ 250 501 80  
Verantwortlich: Dr. Hans-Peter Sattler

Nachdruck, auch auszugsweise  
gestattet. Quellenangabe und  
Belegexemplare erbeten.