Unternehmerinformation für mittelständische Bauunternehmen

BVMB aktuell

2/2024

Wir l(i)eben Mittelstand



Inhalt

Interview
Britta Brinkmeier, BI_Medien, im Gespräch mit Daniel Jonas

Notruf der Verbände
Investitionskürzung im Bundeshaushalt wäre fatale Entscheidung

CSRD-Berichtspflicht ab 2025
Wie sich Bauunternehmen vorbereiten können

BVMB
Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.

www.bvmb.de

DIGITALE LÖSUNGEN
für den Straßenbau

Straßenbau Projekte

einfach, effizient und nachhaltig durchführen.

Mit unseren Produkten arbeiten alle Partner fehlerfrei und nachvollziehbar zusammen. Du planst, steuerst und dokumentierst alle Prozessschritte auf der Baustelle, der Mischanlage und beim Transport. Wir sorgen dafür, dass alle Beteiligten stets auf demselben Wissensstand sind.



Nachhaltiger Mischanlagenbetrieb



Perfektes Baustellenmanagement



Effiziente und transparente Lieferkette



Optimale Einbau und Verdichtungskontrolle

point

q-point.com

Weitere Informationen

Editorial

Weißer Rauch über dem Kanzleramt –
Eine Beruhigungspille für die Gemüter?

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,
liebes Mitglied der BVMB,



„Schlaf wird überschätzt", sagt der Bundeskanzler auf der Bundespressekonferenz einleitend zum Etatentwurf 2025 flankiert von Bundesfinanzminister Lindner und Bundeswirtschaftsminister Habeck. Die Notwendigkeit von Investitionen in die Zukunft der Infrastruktur werden scheinbar dagegen von der Bundesregierung unterschätzt.

Zunächst hat es nach einem rigiden Streichkonzert für Investitionen in den Straßen-, Brücken- und Bahnbau ausgesehen. In letzter Minute hat die Ampelkoalition bei der Erstellung des Haushaltsplans des Bundes doch noch umgeschaltet auf einen „Wachstumsturbo". 57 Milliarden Euro sollen nun in Investitionen fließen, hier insbesondere in Schienen, Straße, Nahverkehr und die digitale Infrastruktur. Hinzu kommen weitere rund 40 Milliarden Euro aus dem Klima- und Transformationsfonds.

Nach einer turbulenten Woche haben die Ampelspitzen offenbar doch in letzter Minute gemerkt, dass ein rigider Sparkurs in der jetzigen Situation genau das falsche Mittel wäre. Es freut uns, dass die Mahnungen der Bauverbände – an denen sich die BVMB nicht nur beteiligt hat, sondern deren Initiator sie beim „Notruf für den Brückenbau" war, nicht ungehört verhallt sind und wenigstens ein kleiner Mentalitätswandel eingetreten zu sein scheint. Wichtig ist nun der konzentrierte Blick nach vorne auf die kommenden Jahre. Man darf jetzt nicht nachlassen, sondern muss weitere Weichenstellungen vornehmen.

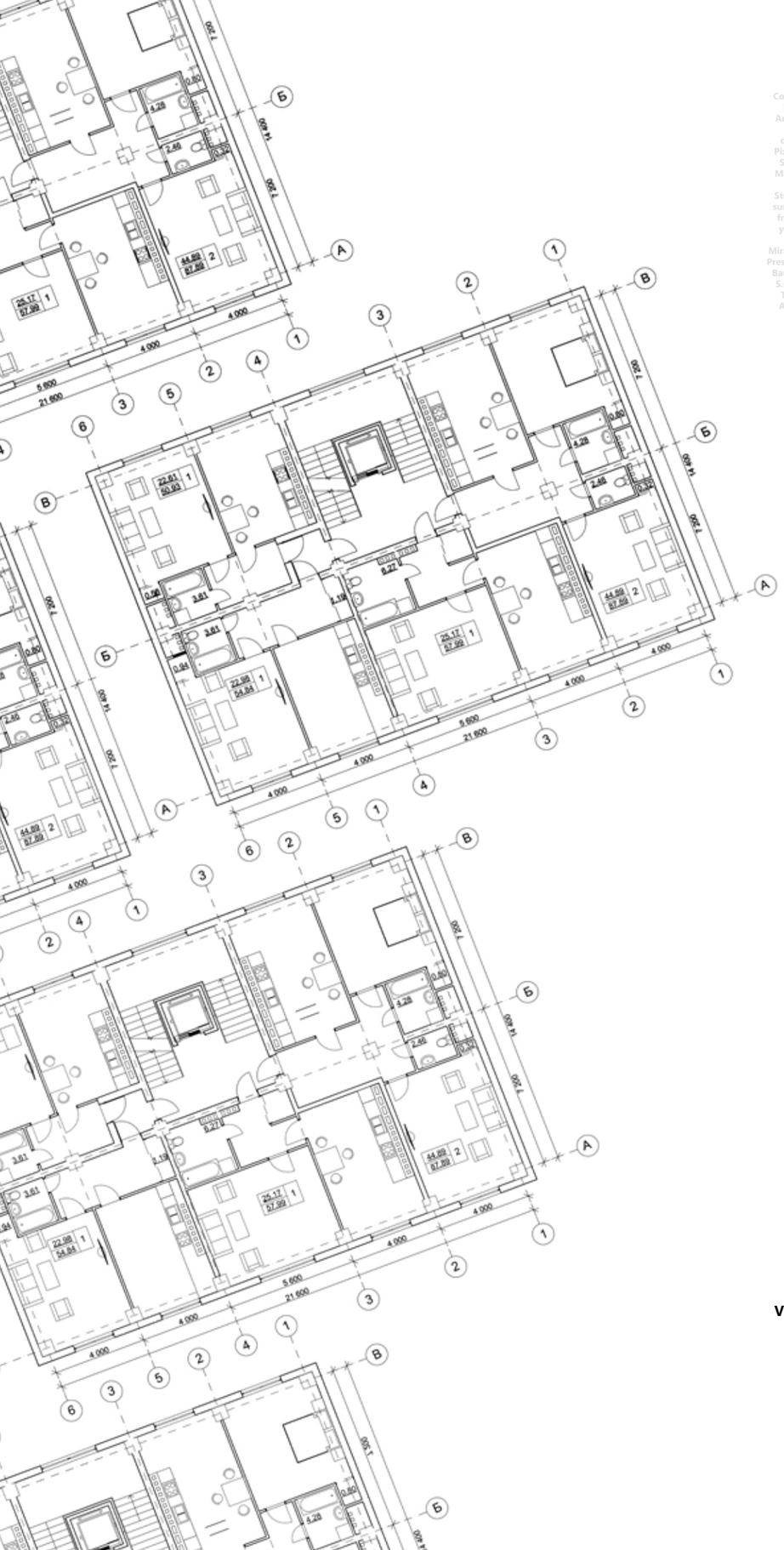
Prof. Dr. Marcel Fratzscher, Präsident des DIW und einer der einflussreichsten deutschen Ökonomen, schrieb unlängst in einem Gastbeitrag für den Tagesspiegel zur Haushaltseinigung:

> ***„In wirtschaftlich so schwierigen Zeiten ist es ein schwerwiegender politischer Fehler, Zukunftsinvestitionen zu vernachlässigen."***
>
> ~ Prof. Dr. Marcel Fratzscher, Präsident des DIW

Dem ist aus meiner Sicht nichts hinzuzufügen. Deswegen kann der aktuelle Haushaltsentwurf des Bundes für 2025 insoweit nur ein Auftakt für deutlich höhere Investitionen sein. Ansonsten verkommt der aktuelle Haushaltsentwurf zu einem „faulen Kompromiss". Die Bundesregierung darf nicht wieder den gleichen Fehler machen wie beim Wachstumschancengesetz, wo am Ende „nur Unmut und Resignation" geblieben sind. Nach meiner Auffassung dürfen im Ergebnis die Investitionen gerade in die Infrastruktur nicht gekürzt werden. Das ist doch der Garant für die Leistungsfähigkeit unseres Landes und die Schlagkraft unserer Wirtschaft. Entsprechend groß ist der Druck im Kessel. Da langt es nicht aus, wenn Bundeskanzler Scholz mit Blick auf die nächste Wahl das Thema Schuldenbremse und damit auch der kontinuierlichen Finanzierung offenbar erst einmal auf die lange Bank schiebt und aussitzen will. Jetzt ist Handeln angesagt. Auch wir werden dranbleiben.

Ihr

Michael Gilka, Dipl. Betriebswirt.
Hauptgeschäftsführer der BVMB



BILDNACHWEISE:
Cover & Rückseite: VIK/AdobeStock; Inhalt: kotkoa/freepik | rawpixel.com/freepik | Bluejayyy/AdobeStock | Svitlana/AdobeStock; Information: BCFC/shutterstock; S.9: paisorn/AdobeStock; S.10-11: markusspiske/pixabay; S.12: Volodymyr/AdobeStock; S.15: hallojulie/AdobeStock; S.16-19: Pixel-Shot/AdobeStock; S.22-23: Zetha_Work/AdobeStock; S.29: S.../AdobeStock; S.30: rorozoa/freepik; S.31: Markus Mainka/AdobeStock; S.32-33: Taras Rudenko/AdobeStock; S.34-35: adil-photos/pixabay; S.36-38: ipuwadol/AdobeStock; S.42: Melek/AdobeStock; S.43: freepik/freepik; S.44: surassawadee/AdobeStock; S.46: bilanol/AdobeStock; S.47: freepik/freepikc; S.49: MQ-Illustrations/AdobeStock; S.51: your123/AdobeStock; S.53: vectorpouch/freepik | ABCDstock/AdobeStock; S.54: Svitlana/AdobeStock: Termine: Mirador/AdobeStock; Beratungstage: Niek Verlaan/pixabay; Pressemeldungen: rawpixel/freepik; Gerichtsentscheidungen Bau: Alexander Limbach/AdobeStock; S.65: freepik/freepik; S.66-67: adranik123/AdobeStock; S.68: Sikov/AdobeStock; Tarif- und Arbeitsrecht: Yeti Studio/AdobeStock; S.72-73: Alberto Masnovo/AdobeStock; S.74: sunakri/AdobeStock; S.75: freepik/freepik; S.77: Richard Villalon/AdobeStock;

BVMB

BVMB aktuell

veröffentlicht am 10.07.2024

Herausgeber:
Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB)

Hauptgeschäftsstelle
Königswinterer Str. 329
53227 Bonn

Büro Berlin
Wilhelmstraße 77
10117 Berlin

Tel.: 0228 91185-0
info@bvmb.de ⬢ www.bvmb.de

Verantwortlicher Redakteur i. S. d. P.
Dirk Stauf

Redakteur
Florian Gerz

Satz und Grafik
Sarah Stern

Inhalt

I. VERBANDSINTERNE UND ALLGEMEINE INFORMATIONEN

08 Save-the-Date: Tag der mittelständischen Bauwirtschaft 2025
10 Sitzung des AK Straße/Brücke vom 24. April 2024
12 Arbeitsplatzgrenzwert für Dämpfe und Aerosole aus Bitumen - Übergangsfrist zum 31. Dezember 2024 für Walzasphalteinbau um 2 Jahre verlängert
13 BIM im Infrastrukturbau - Aktivitäten der BVMB
15 Investitionskürzung im Bundeshaushalt wäre fatale Entscheidung für deutsche Infrastruktur
16 Interview von BI_Medien mit GF Daniel Jonas
21 „Alles südlich der Elbe ist Norditalien“ - Das Netzwerk Junge Führungskräfte der BVMB in Lüneburg
22 Bundesweite Umfrage bei den Abnehmern von mineralischen Ersatzbaustoffen
24 Charta für die Zusammenarbeit auf Baustellen an Bundesautobahnen unterzeichnet
29 Weckruf der Verbände zum Bundeshaushalt 2025
30 Leitfaden - Partnerschaftsmodell Schiene
31 Schreiben der DB InfraGO AG an die Verbände
32 ETCS-Ausrüstung Bahnbaumaschinen - Stellungnahme der BVMB
34 Bundeskanzler Olaf Scholz im Gespräch mit den Ministerpräsidentinnen und -Präsidenten der Länder – MPK-Konferenz am 20. Juni 2024
36 Manuell war gestern: Digitale und effiziente Avalverwaltung leicht gemacht
40 Europäische Nachhaltigkeitsberichtpflicht ab 2025
46 Wohnungsbau scheinbar auf dem politischen Abstellgleis - Fortsetzung der Talfahrt?
47 IW und IMK-Policy Paper Öffentliche Investitionsbedarfe 2024
49 Neue EU-Verordnung gegen Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr in der Diskussion
49 Veröffentlichung der neuen Ausbildungsverordnung der Bauwirtschaft im Bundesgesetzblatt
50 Wahlen zum Präsidium und Beirat
51 Steigende Anforderungen an Cybersicherheit von Unternehmen in Europa
53 Neue Mitglieder der BVMB
54 Einkaufs- und Beschaffungsoptionen bei der BVMB

II. TERMINE UND PRESSEMELDUNGEN

58 Beratungstage
59 Termine und Seminare
60 Pressemeldungen der BMVB

III. GERICHTSENTSCHEIDUNGEN BAU

65 VOB/A und GWB
66 VOB/B und Bauvertragsrecht
68 VOB/C und HOAI

IV. ARBEITS- UND TARIFRECHT

72 Tarifstreit in der Bauwirtschaft beendet
74 Inflationsausgleichsprämie auch in Elternzeit
75 Ausbildungszeugnis schreiben: Pflicht oder Kür?
77 Wann Arbeitnehmende einen Anspruch auf Teilzeit haben
78 Wann müssen Arbeitgeber eine Abfindung zahlen?



Vorsicht: ungewollte Übernahme des Azubis

„Kilo“ statt „Tonne“: Kalkulationsirrtum nicht anfechtbar!





Folgen Sie der BVMB auf LinkedIn

INFORMATIONEN

- ALLGEMEIN
- VERANSTALTUNGEN
- VERBANDSARBEIT

SAVE-THE-DATE

Tag der mittelständischen Bauwirtschaft und Neujahrsempfang 2025

Montag, 17. Februar 2025
MARITIM proArte Hotel in Berlin

Unter anderem mit:



Keynote
Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesminister für Digitales und Verkehr



Impulsvortrag
Vince Ebert
Diplom-Physiker und Kabarettist



Gastgeber
Martin Steinbrecher
Präsident der BVMB

SITZUNG DES AK STRASSE/BRÜCKE

am 24. April 2024 in Darmstadt

Potenziale und Herausforderungen der Branche im Bereich Nachhaltigkeit und Digitalisierung im Straßen- und Brückenbau

Am 24. April 2024 diskutierte der Mittelstand über aktuelle Entwicklungen, erzielte Fortschritte, aber auch über noch bestehende Potenziale sowie Herausforderungen der Branche bei den wichtigen Themen Nachhaltigkeit und Digitalisierung im Straßen- und Brückenbau im Rahmen der Sitzung des Arbeitskreises Straße/Brücke der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) in Darmstadt. Mehr als 80 Unternehmerinnen und Unternehmer aus dem Mitgliederkreis und Gäste der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) durften wir zur Sitzung des Arbeitskreises Straße/Brücke im Maritim Hotel in Darmstadt begrüßen.



Daniel Jonas und Jürgen Faupel

Gegen halb 10:00 Uhr eröffnete unser stellvertretender Präsident, Herrn RA Jürgen Faupel gemeinsam mit unserem Geschäftsführer M. Eng. Daniel Jonas mit einem Kurzbericht über die Verbandsarbeit die Sitzung. Vor einer hohen Zahl an Teilnehmerinnen und Teilnehmern sprachen RA Jürgen Faupel und Daniel Jonas über die drängenden Themen der Branche.

Dabei ging es insbesondere um

- die dringend zu erhöhenden Investitionsmittel in die Bundesfernstraßen, insbesondere vor dem Hintergrund des umzusetzenden Brückenmodernisierungsprogramms der Autobahn GmbH des Bundes,
- den neuen Arbeitsplatzgrenzwert für Bitumen, der nach derzeitigem Stand u. a. für die Bereiche Walz- und Gussasphalt ab dem 01.01.2025 gilt sowie die dringende Notwendigkeit der verstärkten Ausschreibung von Strecken unter Einsatz von Temperaturabgesenktem Asphalt zur Erfahrungssammlung aller Beteiligten,
- die Berücksichtigung der Nachhaltigkeit in der Vergabe: Die BVMB sieht den größten Hebel im Leistungsbestimmungsrecht des öffentlichen Auftraggebers und diesen damit zunächst in der Pflicht, seiner Vorbildfunktion gerecht zu werden.

Mit den möglichen Instrumenten zur Berücksichtigung der Nachhaltigkeit im Vergabeverfahren befassten sich die beiden folgenden Vorträge an diesem Morgen im Detail.

Frau TRR'in Cornelia Anna Neuheuser, M.Sc. RWTH, Referentin für öffentliches Auftragswesen im Bundesfernstraßenbau im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, ging auf das Thema Nachhaltigkeitsaspekte in der Vergabe aus Sicht des Bundes ein.

Herr Dr.-Ing. Johann Eicher, Baudirektor, Referat 49 - Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik, Straßenverkehrssicherheit beim Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, diskutierte in seinem Vortrag Ansätze ergänzt u. a. um Erfahrungen aus aktuellen Pilotprojekten mit nachhaltigen Zuschlagskriterien in Bayern. Kurz vor der Mittagspause ging es mit einer immer wichtiger werdenden Frage weiter: Kampfmittelverdacht – was tun? Armin Gebhard, Referat 36 – Kampfmittelbeseitigung aus dem Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen, beantwortete diese Frage in seinem Vortrag und gab den Teilnehmenden neben Hinweisen zur Bewältigung einer solchen Lage auch einen grundsätzlichen Überblick über das Thema und der Vorgehensweise vor Ort.

Gestärkt nach der Mittagspause ging es im Programm weiter mit einem kurzen Impuls von Gilbert Leb, Account Executive, Q Point GmbH, zur „Digitalisierung am Bau – schon wieder?". Dabei ging



Gilbert Leb und Jürgen Faupel

er in seinem Vortrag auf das effiziente Abbilden von Prozessen in Unternehmen unter Minimierung von Medienbrüchen ein. Sein Motto: „Digitalisierung...jetzt aber wirklich!"
Kurz vor der Kaffeepause brachte Staale Hansen, Director Cat Construction Technology, Zeppelin Baumaschinen GmbH, den Teilnehmenden Anforderungen an eine nachhaltige Maschinentechnik näher. Im Fokus seines Vortrages stand u. a. die CO2-Reduktion im Maschinenpark.

Zum Abschluss der Vorträge an diesem Tag referierte Julian Beautemps, Founder und Geschäftsführer der ASDRO GmbH, zu zukunftsweisenden Einsatzmöglichkeiten von Drohnen in der Bauwirtschaft. Die ASDRO GmbH bietet dabei neben der Trassenfindung, Kampfmittelerkundung weitere Leistungen im Bereich der Sondierung, Vermessung und fachspezifischer Bewertung von Oberflächen und Untergründen. Dabei nutzt das Unternehmen inzwischen eigenentwickelte und gebaute Drohnen, welche durch eine Magnetsonde im Drohnenflug den Untergrund kartieren.

Ein erfolgreicher Tag mit vielen Eindrücken und intensiv geführten Gesprächen ging mit den Schlussworten der beiden Gastgeber Jürgen Faupel und Daniel Jonas zu Ende.

Nächste Sitzng AK Straße/Brücke im Herbst 2024

Wir möchten uns an dieser Stelle für die anwachsende Anzahl von Teilnehmerinnen und Teilnehmern bedanken und freuen uns, Sie am **19. November 2024** zur Herbsttagung in Kelsterbach begrüßen zu dürfen. Merken Sie sich diesen Termin gerne bereits jetzt vor. Informationen zur Anmeldung und Programm erhalten Sie einige Wochen vor der Sitzung.



ARBEITSPLATZGRENZWERT FÜR DÄMPFE UND AEROSOLE AUS BITUMEN

Übergangsfrist zum 31. Dezember 2024 für **Walzasphalteinbau** um zwei Jahre verlängert

Am 15. Mai 2024 tagte der Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS), um über den von den Bauverbänden gestellten Antrag zur Verlängerung der Übergangsfrist zum Arbeitsplatzgrenzwert für Dämpfe und Aerosole beim Heißeinbau von Bitumen zu entscheiden. Nach bisheriger Regelung endet eine fünfjährige Übergangsfrist am 31. Dezember 2024, wonach ab diesem Zeitpunkt die Arbeitnehmer nicht mehr als 1,5 mg/m³ Dämpfen und Aerosolen aus der Heißverarbeitung von Bitumen ausgesetzt sein dürfen.

Mit Unterstützung des Koordinierungsausschusses Bitumen (KoA-Bit), in dem alle branchenbeteiligten Verbände vertreten sind, wurde eine Verlängerung der Übergangsfrist für Walzasphalt um weitere zwei Jahre beantragt. Diesem Antrag wurde in der Sitzung vom AGS einstimmig von allen Beteiligten stattgegeben. Damit wurde dem Antrag der Baubranche vollumfänglich entsprochen und der Weg für weitere erforderlich Schritte geebnet:

1. Die Einführung der neuen ZTV Asphalt-StB (Teil 1) und TL Asphalt-StB bis Mitte 2025, die die bauvertraglichen Inhalte zur Anwendung von Temperaturabgesenktem Asphalt enthält. Somit ist es möglich, spätestens ab Inkrafttreten des Regelwerkes auch bauvertraglich die Anwendung von TA-Asphalt zu vereinbaren. Das BMDV hat angekündigt, im Bundesfernstraßenbau bereits in diesem Jahr die flächendeckende Anwendung von temperaturabgesenktem Asphalt durch einen entsprechenden Erlass zu ermöglichen, um den beteiligten Akteuren rechtzeitig ausreichend Zeit zur Erfahrungssammlung zu geben. Die Verbände hoffen, dass die Länder und weitere Auftraggeber diesem Beispiel folgen.
2. Weitere Expositionsmessungen unter Anwendung einer modifizierten Absaugtechnik bei Asphaltfertigern, mit denen nachgewiesen wird, dass der Arbeitsplatzgrenzwert prozesssicher eingehalten werden kann. Anhand der Messergebnisse der untersuchten Baumaßnahmen werden Abläufe, Prozesse und Gerätetechnik festgelegt werden, unter deren Einhaltung der Arbeitsplatzgrenzwert zielsicher eingehalten werden kann. Das bereits vorhandene Maßnahmenkonzept wird so nachgeschärft. Der Leitfaden für Expositionsmessungen von Dämpfen und Aerosolen aus Bitumen auf Walzasphaltbaustellen ab 2024 soll die wesentlichen Eckpunkte zur Gewährleistung einer einheitlichen Vorgehensweise bei weiteren Expositionsmessungen auf Walzasphaltbaustellen sicherstellen.
3. Die Einführung eines online-basierten Monitoring-Konzeptes unter Mitwirkung der BG BAU, mit deren Hilfe der Stand der Umrüstung von Asphaltfertigern mit Absaugeinrichtung dargestellt werden soll. Diese Maßnahme ist ausdrücklich die wichtigste Bedingung des AGS, um der erneuten Verlängerung der Aussetzfrist zustimmen zu können.

BIM IM INFRASTRUKTURBAU

Aktivitäten der BVMB

„Dialogforum BIM – Autobahn GmbH und Bauwirtschaft“

Auf Initiative der BVMB hat die Autobahn GmbH des Bundes mit dem Ziel, einen offenen Austausch über den aktuellen Stand des Einsatzes der BIM-Methode das „Dialogforum BIM – Autobahn GmbH und Bauwirtschaft“ ins Leben gerufen. Ziel ist es die BIM-Implementierung in den Unternehmen und der Autobahn GmbH insgesamt voranzutreiben. Es ist wichtig, dass beim Thema BIM alle Wertschöpfungspartner mitgenommen werden. Auf diesem Weg ist die Einbindung der Bauwirtschaft ein wichtiger Schritt. BIM in der Bauausführung muss offen und transparent auf Augenhöhe mit den Auftraggebern weiterentwickelt werden. Die Prozesse auf beiden Seiten müssen verstanden und gegenseitige Erwartungen sowie Anforderungen kommuniziert werden.

Die Auftaktveranstaltung findet am 10. Juli 2024 in der Zentrale der Autobahn GmbH in Berlin statt. Weitere Informationen finden Sie auf der Seite der Autobahn GmbH.

„Arbeitskreis BIM in der BVMB in Kooperation mit der DEGES“

Ebenfalls möchten wir als Verband in diesem Kontext auf unseren ständigen Austausch mit der DEGES in diesem Bereich hinweisen. Letztes Jahr wurde zu diesem Zweck ein ständiges Austauschformat in Gestalt eines Arbeitskreises BIM geschaffen, welcher in einem dreimonatigen Rhythmus online stattfindet. Am 2. September 2024 in der Zeit von 16:00 Uhr bis 17:30 Uhr wird die 20. Sitzung in diesem Rahmen erfolgen. Außerdem sind jährlich 1 bis 2 Präsenzveranstaltungen vorgesehen.

„BIM2Rail – Austauschgremium aus der Zukunftsinitiative Bahnbau“

Die BIM-Methodik kommt bei der Deutschen Bahn inzwischen vermehrt in der Bauausführung an. Aus diesem Grund wurde ein Austauschgremium zwischen Bauherrn, Planern und Bauwirtschaft aus der Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB) heraus geschaffen. Bei der Auskopplung mit dem Namen „BIM2Rail“ handelt es sich um ein Austauschgremium im Sinne eines Sounding Boards zwischen Bauherrn (Schiene und Personenbahnhöfe), Planern und Bauwirtschaft. In diesem Gremium wird in ausgewählten Arbeitsgruppen aus Unternehmens-, Verbands- und DB-Vertretern an gezielten Fragestellungen zum Thema BIM gearbeitet. Ziel ist eine durchgängig digitale Bearbeitung von der Planung bis zum Bau.

Die konstituierende Sitzung des Gremiums fand am 13. Februar dieses Jahres statt, in der zugleich der erste Arbeitszyklus seinen Anfang nahm. In diesem wurden die Themenbereiche „Glossar“, „Ganzheitliche Modellierung“ und „Zusammenführung Ausrüstungs- und konstruktive Gewerke“ bearbeitet.

Haben wir Ihr Interesse an einer Mitarbeit geweckt?

Sollten Sie Interesse hegen, so schreiben Sie bitte dem verantwortlichen Geschäftsführer Daniel Jonas unter daniel.jonas@bvmb.de eine formlose E-Mail.





Partner der Baubranche

Baustellenversorgung

deutschlandweit – aus einer Hand

- AdBlue®
- Diesel nach DIN EN 590
- Schmierstoffe
- Technik
- OilFox

Der alternative Kraftstoff

HVO 100

nach DIN EN 15940

So erreichst Du Deinen richtigen Ansprechpartner

Wilhelm Hoyer B.V. & Co. KG
Rudolf-Diesel-Straße 1
27374 Visselhövede
Tel. +49 4262 799661
baustellenversorgung@hoyer.de

In Kooperation mit: Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V.

hoyer.de

HOYER

INVESTITIONSKÜRZUNG IM BUNDESHAUSHALT

wäre fatale Entscheidung für deutsche Infrastruktur

Auf Initiative der BVMB haben sich mehrere Spitzenverbände zusammengeschlossen und in einen gemeinsamen „Notruf für den Brückenbau" vor Investitionskürzungen im Bundeshaushalt gewarnt.

Gemeinsame Pressemitteilung
BVMB, HDB, ZDB, VBI, Pro Mobilität, DVLV, Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken, DAV, ADAC, BGL, DSLV und BWVL

Bonn/Berlin, 20. Juni 2024

Gemeinsamer Notruf für den Brückenbau

Über 4.000 Brücken allein im Bereich von Autobahnen in Deutschland sind aktuell dringend sanierungsbedürftig oder müssen neu gebaut werden. Vor diesem Hintergrund hatte Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP) beim ersten Brückengipfel vor zwei Jahren angekündigt, der Bund werde spätestens ab 2026 pro Jahr 400 Brückenbauprojekte durchführen, damit binnen zehn Jahren der Sanierungsstau abgearbeitet ist.

Weil die Zusage kaum eingelöst werden wird, wenden sich mehrere Spitzenverbände jetzt in einem gemeinsamen Notruf an die Bundesregierung zu Wort. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB), der Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V. (ZDB), der Verband Beratender Ingenieure (VBI), Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V., der DVLV – Deutscher Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V., die Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V. und der Deutsche Asphaltverband (DAV) e.V. kritisieren: „Wir sind weit weg von den 400 Brücken jährlich. Zudem wurden in den vergangenen Wochen zunehmend Ausschreibungen wegen Geldmangels aufgehoben und das Bauprogramm der Autobahn GmbH wird insgesamt gestreckt. Obendrein wurde bekannt, dass der Etat der Autobahn GmbH um 20 Prozent von 6,2 Mrd. Euro auf 4,9 Mrd. Euro gekürzt werden soll. Diese fahrlässige Investitionspolitik wird dazu führen, dass weitere Brücken gesperrt werden und das Straßennetz weiter verfällt."

Die Spitzenverbände warnen deshalb eindringlich davor, die Mittel für den Autobahnbau zu kürzen. Hingegen müssten zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von einer Milliarde pro Jahr bereitgestellt werden, um das Brückenmodernisierungsprogramm überhaupt ans Laufen zu bekommen und die Modernisierung der Bundesfernstraßen zu sichern. Auch der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC), der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V. und der BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e.V. schließen sich dem Appell an, da bereits der Ausfall einer einzelnen Autobahnbrücke gravierende Auswirkungen für den Verkehr, die Anwohner und die Wirtschaft entlang der Ausweichrouten habe. Die Sperrungen der Talbrücke Rahmede (A 45) und der Salzbachtalbrücke zwischen Frankfurt und Wiesbaden hätten dies eindrücklich belegt. Sollte die Bundesregierung keine ausreichenden finanziellen Mittel für den Bundesfernstraßenbau im aktuellen Verkehrsetat und der mittelfristigen Finanzplanung einstellen, hätte das fatale Folgen – ein Verkehrskollaps ist zu befürchten.

„Ein funktionierendes und zuverlässiges Autobahnnetz ist eine unerlässliche Grundlage für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft. Immerhin ist die Straße der Verkehrsträger Nummer 1. Als europäisches Transitland hat Deutschland darüber hinaus eine Verantwortung für die Mobilität in ganz Europa", betonen BVMB, HDB, ZDB, VBI, Pro Mobilität, DVLV, Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken, DAV, ADAC, BGL, DSLV und BWVL. Mehr als 1.000 Autobahn-Brückenbauwerke sind laut aktueller Übersicht des BMDV in einem „nicht ausreichenden Bauwerkszustand" und 80 Bauwerke in einem „ungenügenden Bauwerkszustand". Die Tragfähigkeit und damit die Funktionsfähigkeit ist bei einer Vielzahl an Brücken stark beeinträchtigt. Werde das Brückenbauprogramm nicht – wie von der Bundesregierung angekündigt – umgesetzt, prophezeien die Verbände weitere Brückenausfälle, die den Verkehr über Jahre lahmlegen würden. Die Umleitungsverkehre um baufällige bzw. gesperrte Autobahnbrücken sorgen für Verkehrschaos in den Gemeinden entlang der Ausweichrouten, belasten Anwohner und Unternehmen in den Regionen, sie beanspruchen über Gebühr zudem die Verkehrswege in den Kommunen.

Auch für die Bauwirtschaft sei das Brückenbauprogramm wichtig. „Die Unternehmen haben ihre Kapazitäten aufgestockt, weil sie sich darauf verlassen haben, dass die von der Bundesregierung angekündigten Aufträge auch kommen." Jetzt säßen die Baufirmen stattdessen in der Warteschleife, was erhebliche finanzielle Einbußen zur Folge habe. Kurzarbeit, auch im Brückenbau, könne nicht mehr ausgeschlossen werden.

INTERVIEW
mit **Daniel Jonas**

Vom Sanierungsstau zum Verkehrsinfarkt: Wo bleibt der Brückenhochlauf?

*Im Gespräch mit **Daniel Jonas***
*von **Britta Brinkmeier**, Redakteurin und CvD B_I baumagazin*

Vor gut zwei Jahren hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing einen „Brückenhochlauf“ angekündigt. Doch stattdessen hat der Sanierungsstau bei den Autobahnbrücken noch zugenommen. Hauptproblem: Es fehlt Geld und Personal. Wir sprachen darüber mit Daniel Jonas, Geschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB).

B_I baumagazin: Herr Jonas, woran liegt es, dass der von Bundesverkehrsminister Wissing versprochene Brückenhochlauf sich so verzögert? Die BVMB kritisiert das Problem ja schon länger.

Daniel Jonas: Das hat mehrere Gründe. Die Autobahn GmbH ist aktuell personell und finanziell nicht in der Lage, die mit der Brückenmodernisierung einhergehenden Aufgaben zu bewältigen. Der Bundesrechnungshof hat im Januar dieses Jahres davor gewarnt, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Zeitplan seines Brückenmodernisierungsprogrammes nicht einhalten wird und die ausführende Autobahn GmbH das auch gar nicht kann. Das liegt laut Bundesrechnungshof u.a. daran, dass die Autobahn GmbH teilweise Maßnahmen umsetzt, die nicht den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms entsprechen und damit weniger dringlich sind. Gründe für die Verzögerung hängen außerdem mit dem erforderlichen Planungsvorlauf zusammen. Der aktuelle Planungsvorrat ist deutlich zu gering. Auch die Baurechtsschaffung wird immer komplexer. Bevor mit dem eigentlichen Bau eines Bauwerks begonnen werden kann, können für die Planung und Genehmigung schnell sechs Jahre ins Land gehen. Neben ausreichenden finanziellen Mitteln fehlt der Autobahn GmbH aufgrund des Fachkräftemangels einfach das nötige Personal, insbesondere die Brückenbauingenieure. Eine ähnliche Situation ist in den beteiligten Verwaltungen und Planungsbüros vorzufinden.



B_I: Wie beurteilen Sie die bisherige Umsetzung der Ziele des Brückengipfels?

D. Jonas: Im Vorfeld des ersten Brückengipfels im März 2022 haben wir bereits davor gewarnt, dass der Brückengipfel keine „Alibiveranstaltung“ werden darf und dass gemeinsame Ergebnisse erzielt werden müssen, die von allen Beteiligten mitgetragen und vor allem zeitnah umgesetzt werden. Denn das Problem ist nicht neu und es gab in der Vergangenheit immer wieder Lippenbekenntnisse der Politik, dem Sanierungsstau in der Infrastruktur entgegenzuwirken, bei denen es in der Regel auch geblieben ist. Mit dem Brückengipfel wurde ein gutes Signal gesendet - dennoch habe ich den Eindruck, dass der Politik noch immer das Bewusstsein für die Brückennotlage in Deutschland fehlt. Angekündigtes Ziel ist es, in weniger als zehn Jahren mehr als 4.000 dringende Brücken an Autobahnen in Deutschland zu modernisieren. Dieser angekündigte Hochlauf ist auch zwei Jahre nach der Ankündigung nicht für die Bauwirtschaft zu erkennen und er ist auch wenig realistisch.

B_I: Statt mehr Ausschreibungen in den Markt zu bringen, werden Ausschreibungen aufgehoben oder aufgeschoben, sagen Sie. Warum ist das so? Können Sie uns ein paar Beispiele nennen?

D. Jonas: Unsere Mitgliedsunternehmen haben uns in den vergangenen Wochen von Aufhebungen und Verschiebungen von Projekten berichtet – u.a. mit der Begründung, dass die erforderlichen Haushaltsmittel nicht zur Verfügung stünden. Zum Teil steht das sicherlich mit nicht realistischen Kostenschätzungen im Zusammenhang. Es ist offensichtlich, dass vor dem Hintergrund der knappen Kassen eine Priorisierung von Projekten durchgeführt wird - man lebt sozusagen „von der Hand in den Mund“ und „streckt“ das Bauprogramm.

Maßnahmen an der A 6 (AK Frankenthal - AS Wattenheim), an der A4 (AS Hönebach-AS Friedewald) oder an der A7 (Vorarbeiten Talbrücke Großenmoor) sind Beispiele für Maßnahmen, die kürzlich aufgehoben wurden. Weitere uns gemeldete Maßnahmen, deren Bekanntmachungen zunächst verschoben wurden, sind z.B. Maßnahmen an der A23 (AS Heide-Süd bis AS Heide-West), an der A7 (Talbrücke Pfeffermühle), an der A 81 (Sindelfingen/Böblingen), an der A4 (bei Weimar) oder an der A 71 (Sömmerda).

Sanierungsdefizit bei Brücken wächst

B_I: Was sagen Sie zu dem Argument der Autobahn GmbH, dass aktuell größere Brücken bei der Modernisierung priorisiert würden und deshalb nicht die Zahl der Ausschreibungen, sondern die der modernisierten Brückenfläche zähle?

D. Jonas: Dass zunächst die großen dringlichen Brücken angegangen werden, ist logisch, da es einfach länger bis zur Fertigstellung dauert. Ob 4.000 Brücken oder 3,2 Millionen Quadratmeter - die Herausforderung bleibt die gleiche. Die Bearbeitung von kleineren Brücken geht zügiger, diese können schneller geplant und gebaut werden. Aber auch diese Überlegungen hat sich der Bundesrechnungshof näher angeschaut und eine entsprechende Auswertung durchgeführt. Dazu wurden die nach der Brückenbilanz des BMDV zu modernisierenden Brücken den durch die Autobahn GmbH angegebenen fertig modernisierten Brücken hinsichtlich ihrer Fläche ausgewertet. Der Bundesrechnungshof kam zu dem Ergebnis, dass auch bei der Steuerungsgröße „Quadratmeter“ das Defizit immer größer wird. Zwischen Soll und Ist klafft auch in dieser Betrachtung die Schere jedes Jahr weiter auseinander: Das erreichte „Ist“ lag beispielsweise 2023 bei ca. 41 Prozent unter dem Soll, 2022 waren es noch rund 22 Prozent unter dem Soll.

B_I: Sie betonen, dass ein mehrjähriger Planungshorizont für die Bauwirtschaft und die Auftraggeber nötig ist. Wie müsste eine verlässliche Finanzausstattung für die Brückeninfrastruktur aussehen?

D. Jonas: Grundlage muss immer eine realitätsnahe und bedarfsgerechte Finanzausstattung durch den Bund sein, doch die ist nicht erkennbar. Dass der aktuelle Mix aus Jährlichkeit des Bundeshaushalts und einer mittelfristigen Planung nicht ausreicht, ist offensichtlich. Wir brauchen dringend Lösungen, damit das jährliche „Zittern“ um die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel endet und mehr Planungssicherheit für Auftraggeber und Bauwirtschaft erreicht wird. Seit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine ist der Mittelbedarf aufgrund von Kostensteigerungen sicherlich um rund 20 Prozent angestiegen. Der Bundesverkehrsminister hat vor wenigen Wochen öffentlich die Diskussion um einen Investitionsfonds zur Sicherung der Finanzierung angestoßen. Hierin sollen Finanzmittel für Schienen, Straßen und Wasserwege für mehrere Jahre gebündelt werden – auch unter Einbeziehung privaten Kapitals. Die konkrete Ausgestaltung ließ er offen – eins ist hierbei jedenfalls klar: Privates Kapital wird es nicht umsonst geben!

Es braucht meines Erachtens für jeden Verkehrsträger ein separates Finanzierungsgerüst, das eine auskömmliche mittelfristige Finanzierung überjährig verbindlich absichert. Weitere Maßnahmen sind daher zu prüfen, die die Kriterien der Planungssicherheit, Über- und Mehrjährigkeit erfüllen. Im Rahmen des „Zukunftspakets leistungsfähige Autobahnbrücken“ beim Brückengipfel hat Bundesminister Wissing eine langjährige Finanzierungsvereinbarung zwischen Autobahn und Bund im Maßnahmenpaket angekündigt – bei dieser Ankündigung ist es bisher geblieben. Dies könnte eine geeignete Möglichkeit sein, auf Basis eines bedarfsgerecht ermittelten Betrags vertraglich gesicherte Verlässlichkeit für mindestens fünf oder besser zehn Jahre zu erreichen.

B_I: Müssten möglicherweise die Mauteinnahmen anders verteilt werden?

D. Jonas: Insgesamt darf bei diesen Überlegungen nicht vergessen werden, dass alle Verkehrsträger unterfinanziert sind - diese dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Doch genau das geschieht gerade mit dem Aufbruch des Finanzierungskreislaufs Straße: Teile der Einnahmen aus der Lkw-Maut werden vom Straßenbau abgezogen und stattdessen in den Bereich Schiene verlagert, die sicherlich auch den Bedarf hat. Nur 50 Prozent der Mauteinnahmen fließen künftig in die Straße, das entspricht den Einnahmen vor der Erhöhung. Hier sollte mindestens der Verteilerschlüssel nochmals überdacht werden. Auch die Ausweitung einer Nutzungsgebühr auf Pkw sollte diskutiert werden. Akzeptanz kann hierfür jedoch nur erreicht werden, wenn diese auch vollständig in die Straße zurückfließt – das wiederum müsste dann allerdings auch für die Lkw-Maut gelten.

Optimal wäre es, wenn die Finanzierung der Autobahn GmbH durch direkte Mauteinnahmen sichergestellt werden könnte und die Autobahn damit eine Kreditmarktfähigkeit erreichen könnte. Die Finanzierung der Autobahn GmbH ist derzeit jedoch ausschließlich durch den Bund vorgesehen. Auch müssen die Mauteinnahmen aktuell dem Bundeshaushalt zugeführt werden – die Haushälter wollen die Macht hierüber behalten. Neue Finanzierungsstrukturen werden nicht ohne Anpassungen an Behördenstrukturen und gesetzlichen Regelungen möglich sein.



B_I: Was kann die Bauwirtschaft von dem Brückenkompetenzzentrum der Autobahn GmbH, das demnächst seine Arbeit aufnehmen soll, erwarten?

D. Jonas: Bereits vor mehr als zwei Jahren wurde eine Brücken-Taskforce eingerichtet. Hier wurden Themen wie Bauwerksprüfung, Bauwerksüberwachung, Bauwerksnachrechnung, standardisierte Entwürfe, Fertigteilbauweisen oder auch alternative Ausschreibungsformen behandelt. Die Brücken-Taskforce soll nun weiter institutionalisiert und in Form des Brückenkompetenzzentrums fortentwickelt werden. Nur durch eine Zentralisierung sind eine zielgerichtete Priorisierung und Evaluierung des Brückenbauprogramms möglich. Dies ist daher ein wichtiger Schritt, um die Modernisierung der Bauwerke weiterhin prioritär im Planungs- und Bauprogramm der Autobahn zu berücksichtigen. Konkrete Konzepte liegen uns noch nicht vor. Es muss aus meiner Sicht unabhängig von der regionalen Verantwortung der Niederlassungen auch darum gehen, ein Stück weit mehr Homogenität bei den im Extremfall 16 unterschiedlichen Herangehensweisen zu erreichen – beispielsweise in Fragen wie: Welche Brückenarten sind für welche Fälle geeignet? Wann werden funktionale Ausschreibungen eingesetzt?

Das Kompetenzzentrum sollte meines Erachtens auch Forschung und Innovation im Bereich Brückenbau fördern. Die Entwicklung von Schulungs- und Weiterbildungsangeboten für Mitarbeiter könnte dazu beitragen, dass die notwendigen Fachkenntnisse weiter verbessert werden. Für die konkrete Umsetzung würde es sich zudem anbieten, Handlungsleitfäden zu entwickeln, wie es beispielsweise – in Zusammenarbeit mit der Bauwirtschaft – für den Einsatz der funktionalen Ausschreibungen bereits geschehen ist.

B_I: Müsste nicht die Bauwirtschaft in dieser Hinsicht die Behörden schlau machen?

D. Jonas: Entscheidend ist eben neben der Einbindung der Niederlassungen auch die Einbindung der Bauwirtschaft. Das Know-how der Unternehmen muss hier einfließen. Ein weiterer maßgeblicher Faktor bei der Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms ist es, dem Markt die geplanten Ausschreibungen transparent zur Verfügung zu stellen. Nur so ist es unseren Unternehmen möglich, frühzeitig die erforderlichen Ressourcen einzuplanen. Gleichzeitig bietet das dem Auftraggeber einen breiteren Wettbewerb und wirtschaftlichere Angebote. Hier erwarten wir endlich eine offene und transparente Kommunikation. Wir sehen in dem Brückenkompetenzzentrum insgesamt eine Chance, dass fachtechnische, finanzielle, strukturelle und personelle Rahmenbedingungen weiter verbessert werden.

„Mit Sorge schauen wir auf die laufenden Haushaltsberatungen für 2025 bis 2028.“

B_I: Wie sehen Sie konkret die Perspektiven für die Bauunternehmen in diesem Bausegment in diesem und im nächsten Jahr?

D. Jonas: Das wird maßgeblich von der Höhe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel abhängen. 2024 können wir zwar noch Ausgabereste nutzen, aber selbst damit ist die Finanzausstattung unzureichend. Schon jetzt müssen Projekte priorisiert werden. Mit Sorge schauen wir auf die laufenden Haushaltsberatungen für 2025 bis 2028 – ein Entwurf des Haushalts ist für Anfang Juli 2024 angekündigt. Je nachdem wie dieser ausfällt, rechnen wir mit nicht unerheblichen weiteren unmittelbaren Auswirkungen auf Bauprojekte. Denn der aus den verschiedenen Ministerien angemeldete Mehrbedarf und auch der Konsolidierungsbedarf ist bekanntlich enorm. Die bereits aus heutiger Sicht nicht ausreichenden Ansätze aus der aktuellen Finanzplanung für die nächsten Jahre stellen bei der Aufstellung des Haushalts 2025 und der Planung bis 2028 die Obergrenzen dar, und diese reduzieren sich aufgrund der erwarteten Mautmindereinnahmen noch weiter.

Der Autobahn GmbH werden nach eigenen Angaben in den nächsten vier Jahren rund 5,5 Mrd. Euro u.a. für die dringend notwendige Brückenmodernisierung fehlen. Stehen diese nicht zur Verfügung, werden Modernisierungen nicht durchgeführt werden können. Der Brückenmodernisierung kommt eine absolute Priorität zu, fehlt jedoch dafür das Geld, muss dieses ggf. aus anderen Bereichen abgezogen werden – das darf jedoch nicht dazu führen, dass beispielsweise Projekte im Straßenbau „auf Eis“ gelegt werden. Diese Sorge beschäftigt unsere Straßenbauer.

B_I: Welche langfristigen Strategien schlagen Sie vor, um die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland nachhaltig zu verbessern und den Sanierungsstau langfristig zu beheben?

D. Jonas: Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und die Behebung des Sanierungsstaus erfordern langfristige Strategien, die auf verschiedenen, teils schon genannten Aspekten fußen. Basis ist zunächst eine realistische, bedarfsgerechte und langfristig gesicherte Finanzplanung. Ganz wichtig ist Verlässlichkeit – die Bauunternehmen bauen im Vertrauen auf die Ankündigungen des Auftraggebers, ein bestimmtes Volumen an Brückenprojekten auszuschreiben, entsprechende personelle und maschinelle Kapazitäten auf. Sie müssen sich darauf verlassen können, dass das angekündigte Volumen tatsächlich umgesetzt wird – die Verwaltung übrigens auch.

Die Politik muss dafür sorgen, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter vereinfacht und beschleunigt werden. Planungs- und Genehmigungsbehörden sind chronisch unterbesetzt. Insgesamt ist es aufgrund des Fachkräftemangels eine enorme Herausforderung, qualifiziertes Personal und insbesondere Ingenieure zu finden. Für Bundesfernstraßen ist im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz im Verkehrsbereich u.a. vorgesehen, dass marode Brücken deutlich schneller und einfacher saniert bzw. ersetzt werden können als bisher. Das ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

B_I: Ließe sich der Brückenbau auch technisch beschleunigen?

D. Jonas: Wir erwarten außerdem, dass eingebrachte Vorschläge zur Steigerung der Effizienz bei der Brückenmodernisierung beachtet werden. Unsere Unternehmen haben Vorschläge geliefert, wie man das Bauen selbst beschleunigen kann, beispielsweise durch den Einsatz von Schnellbausystemen für Brücken, die im Vergleich zu einer konventionellen Realisierung gleichzeitig auch noch stärker dazu beitragen können, Staus und volkswirtschaftliche Schäden abzumildern. Weitere Maßnahmen wie Typisierung und Standardisierung müssen vorangetrieben werden. Auch die Möglichkeiten der Digitalisierung im Planungsprozess, bei der Maßnahmenumsetzung und später auch im Erhalt sind ein wesentlicher Baustein für eine Effizienzsteigerung bei den Verkehrsinfrastrukturprojekten.

B_I: Und was ist kurzfristig möglich und nötig?

D. Jonas: Im Rahmen der Priorisierung der Brückenbauwerke müssen die dringendsten Brücken zuerst angegangen werden. Dort wo möglich und sinnvoll sollte die Lebensdauer von Brücken durch Verstärkungsmaßnahmen verlängert werden. In Kombination mit einem digitalen Bauwerksmonitoring kann das Erhaltungsmanagement weiter optimiert werden. Die begrenzten Kapazitäten könnten durch die höhere Lebensdauer bei dringenderen Maßnahmen eingesetzt werden. Ohne eine ausreichende finanzielle Ausstattung, eine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, verstärkte Digitalisierung, weniger Bürokratie und insbesondere die Menschen, die das alles umsetzen, werden wir den Sanierungsstau nicht in den Griff bekommen. Wir dürfen keine weitere Zeit verlieren – die Notlage in der Infrastruktur muss der Bundesregierung bewusst werden – ansonsten laufen wir auf einen Verkehrsinfarkt zu.

Quelle: B_I baumagazin/www.bi-medien.de

B_I MEDIEN

Hier online lesen!



40 JAHRE akademie DER HOCHSCHULE BIBERACH

MBA
Unternehmensführung Bau



Der nächste Schritt in Ihrer Karriere.
Berufsbegleitend. Praxisnah. Kompakt.

www.unternehmensfuehrung.mba

Akademie der Hochschule Biberach – Karlstraße 6 – 88400 Biberach – 07351 582 557 – kontakt@akademie-biberach.de – www.akademie-biberach.de

„ALLES SÜDLICH DER ELBE IST NORDITALIEN“

Das Netzwerk Junge Führungskräfte der BVMB lädt in die Hansestadt Lüneburg

Am Mittwoch, 12. Juni 2024, hat sich das „Netzwerk Junge Führungskräfte“ (NJF) der BVMB zu seinem jährlichen Netzwerktreffen eingefunden, diesmal in der Salz- und Hansestadt Lüneburg.

Der Tag begann mit einem Vortrag zu einem Forschungsprojekt der GROWPORT GmbH mit dem Titel „Gehirngerechte Führung: Die Rolle neurobiologischer Bedürfnisse für wirksame Führungsarbeit“ gehalten durch Herrn Marc Wagener, Co-Founder, Managing Partner, GROWPORT GmbH, an den sich eine Stadtführung mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten und der Geschichte anschloss.

Am späten Nachmittag stand eine Brauereibesichtigung der Dachs Brauhandwerk GmbH Erlebnisbrauerei auf dem Plan, die mit einem gemeinsamen Abendessen abgerundet wurde.

Wir bedanken uns herzlich bei unserem Mitglied der Firma Willke Holding GmbH für die tatkräftige Unterstützung bei der Organisation des diesjährigen Treffens und möchten uns auch hier in diesem Rahmen bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern bedanken, die dieses Treffen mit ihrem Interesse und ihrer Anwesenheit bereichert haben.

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr!



Das Netzwerk erfüllt dabei folgende weitere Aufgaben wie:

- die Stärkung des Netzwerks von jungen und angehenden Führungskräften in der mittelständischen Bauwirtschaft mit Blick auf künftige Kooperationen, Allianzen etc,
- das Bearbeiten aktueller Sach- und Fachthemen von gemeinsamem Interesse und
- das Koordinieren und vermitteln von Anliegen, Vorschlägen und Anregungen aus dem Netzwerk Junge Führungskräfte in die Führungsgremien der BVMB.

Treffpunkt für die Mitglieder des Netzwerks Junge Führungskräfte in der BVMB sind jährliche Veranstaltungen, die von der BVMB organisatorisch betreut und von den Teilnehmenden inhaltlich eigenständig vorbereitet werden. In den vergangenen Jahren waren unsere Mitgliedsunternehmen mit rund 30 Nachwuchsführungskräften vertreten.

Zum Hintergrund des Netzwerks

Der BVMB ist es ein wichtiges Anliegen, möglichst viele junge und angehende Fach- und Führungskräfte in diesem Format miteinander zu vernetzen. Das Netzwerk bildet dabei eine Plattform, die insbesondere das Ziel des Erfahrungsaustauschs mit Blick auf die in vielen Familienunternehmen vergleichbare Situation des Hereinwachsens in unternehmerische Verantwortung zu unterstützen, verfolgt.

Angesprochen für das Netzwerk Junge Führungskräfte sind aktiv im Unternehmen tätige Töchter und Söhne der Unternehmer-Familien sowie junge Führungskräfte, die sich auf eine Geschäftsführungsverantwortung vorbereiten oder diese bereits aktiv ausüben.

Interesse an einer Teilnahme?

Sollte es in Ihrem Unternehmen Mitarbeiter geben, die in Ihren Augen für die Aufnahme in unser Netzwerk Junge Führungskräfte infrage kommen, teilen Sie uns freundlicherweise deren Kontaktdaten (vollständiger Name, Alter, Position im Unternehmen, E-Mail-Adresse, Telefon) per E-Mail an daniel.jonas@bvmb.de mit.

BUNDESWEITE UMFRAGE BEI DEN ABNEHMERN

von mineralischen Ersatzbaustoffen – Ergebnisse im Juni veröffentlicht

Hintergrund

Die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) ist als Teil der Mantelverordnung nach langjährigen Diskussionen am 1. August 2023 in Kraft getreten. In der EBV werden erstmals bundeseinheitliche und rechtsverbindliche Anforderungen an die Herstellung und den Einbau verschiedener mineralischer Ersatzbaustoffe (MEB), wie z. B. Recycling-Baustoffe aus Bau- und Abbruchabfällen, Bodenaushub, Baggermaterial, Aschen, Schlacken oder Gleisschotter, gestellt. Die MEB werden über Materialwerte in einzelne Klassen bzw. Qualitäten eingestuft und Einsatzmöglichkeiten definiert.

Nach der aktuellen Fassung der EBV gelten für Ersatzbaustoffe weiter die Regelungen für Nebenprodukte bzw. zum Abfallende des Kreislaufwirtschaftsgesetzes. Diese werden i. d. R. restriktiv ausgelegt und insofern gelten MEB bis zum Einbau weiterhin oft als Abfall. Die Akzeptanz für MEB im Markt ist daher begrenzt.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) beabsichtigt, die Frage des Abfallendes in einer eigenen Verordnung zu regeln. Inzwischen sind Details hierzu bekannt. Das „Eckpunktepapier zur Abfallende-Verordnung für bestimmte mineralische Ersatzbaustoffe“ vom 28. Dezember 2023 können Sie hier einsehen.

Im Auftrag der folgenden Verbände:

- Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Kreislaufwirtschaft e.V. (BDE)
- Bundesvereinigung Recycling-Baustoffe e.V. (BRB)
- Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (Bvse)
- Interessengemeinschaft der Aufbereiter und Verwerter von Müllverbrennungsschlacken (IGAM)
- Interessengemeinschaft der Thermischen Abfallbehandlungsanlagen in Deutschland e.V. (ITAD)
- Institut für Baustoff-Forschung e.V. (Fehs)
- Bundesverband Mineralische Rohstoffe e.V. (MIRO)

führte die Prognos AG daher eine bundesweite Umfrage bei den Abnehmern von mineralischen Ersatzbaustoffen durch, mit dem Ziel zu erfragen wie sich der Einkauf und die Verwendung von MEB durch die sich abzeichnenden Neuregelungen verändern könnte.

Annahme 1: Damit besteht die Befürchtung, dass nur den „besten“ Materialklassen der Produktstatus erteilt werden soll. Mit einer „abgeschlossenen Liste“ mit einer Auswahl an ausgewählten Materialklassen stellt sich insbesondere die Frage, ob es anschließend für MEB der „schlechteren“ Güteklassen, welche den Produktstatus nicht erreichen können, überhaupt noch einen Markt geben wird und ob diese Mengen dann künftig möglicherweise sogar zu beseitigen sein werden.



Annahme 2: Es besteht die Vermutung, dass sich die Nachfrage nach bisher bereits vergleichsweise gut gefragten Materialströmen wie RC-1 noch dramatisch zunehmen und fokussieren wird. Eine solche Tendenz für nur einen Teil der jährlich einsetzbaren MEB würde den Ansprüchen einer weiterhin möglichst hochwertigen und sachgerechten Verwertung im Sinne einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft nicht gerecht werden.

Ergebnisse der Studie veröffentlicht

Sollten die im Eckpunktepapier des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) vorgeschlagenen Regelungen zum Produktstatus für nur wenige ausgewählte mineralische Ersatzbaustoffe (MEB) umgesetzt werden, drohen den übrigen Materialien in der Praxis gravierende Marktbeschränkungen und Verlagerungen auf Deponien. Das ist das Ergebnis einer Umfrage von Prognos im Auftrag von acht Entsorger- und Kreislaufverbänden sowie Interessengemeinschaften. Die Ergebnisse der Prognos-Umfrage, an der bundesweit zwischen dem 15.12.2023 und dem 26.2.2024 insgesamt 457 Unternehmen, Behörden, Dienstleiter und sonstige Fachleute teilnahmen, bestätigen diese Annahmen. So gehen 77 Prozent der Teilnehmenden davon aus, dass die Umsetzung des Produktstatus für alle MEB in allen Materialklassen nach EBV zu einer Erhöhung der Einbaumengen insgesamt führen würde. Als Gründe werden vor allem der positiv belegte Begriff des „Produktes“ gegenüber „Abfall“, die Sicherheit für zukünftige Entscheidungen und ein geringerer bürokratischer Aufwand für MEB mit Produktstatus angeführt.

Sollte hingegen eine Regelung zum Produktstatus von MEB nur für die „besten“ Materialklassen nach EBV vorliegen, vermuten 75 Prozent der Teilnehmenden eine noch stärker fokussierte Nachfrage nach diesem Material. Gleichzeitig gehen 79 Prozent davon aus, dass die MEB der übrigen Materialklassen voraussichtlich auf Deponien verwertet oder beseitigt werden müssten. Gründe hierfür wären unter anderem der Mangel an alternativen Verwertungs- /Entsorgungswegen, Kosten, Rechtssicherheit und geringe Akzeptanz. Details entnehmen Sie bitte dem abschließenden Bericht zur durchgeführten Umfrage, den Sie unter bvse – Geplanter Produktstatus nur für ausgewählte MEB führt zu weniger Kreislaufwirtschaft und mehr Deponierung herunterladen können.

Wie weiter mit der Abfallendeverordnung?

Aufgrund massiver Kritik an den Eckpunkten der geplanten Abfallendeverordnung können wir aktuell keine Aussagen zum zeitlichen Horizont treffen.



v.l.n.r.: Jürgen Faupel, Wolfgang Schubert-Raab, Dr. Volker Wissing, Peter Hübner und Michael Güntner

CHARTA FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT

auf Baustellen an Bundesautobahnen unterzeichnet

Am Dienstag, 28. Mai 2024, hat unser stellvertretender Präsident RA Jürgen Faupel im Beisein von Bundesverkehrsminister Dr. Wissing und den weiteren Unterzeichnern, die „Charta für die Zusammenarbeit auf Baustellen an Bundesautobahnen" unterzeichnet. In seinem begleitenden Statement erinnerte er an die verbindende Kultur der getragenen Werte, die in einer gemeinsamen Zusammenarbeit resultiere, aber auch im Angesicht der Herausforderungen resultieren müsse. Ausdruck dieses Gedankens und gemeinsamen Verständnisses ist die vorliegende Partnerschaftscharta.

Natürlich mangele es nicht an Herausforderungen, so Faupel eindringlich:

Seit mehr als zwei Jahren tobt ein Krieg in Europa, der neben den humanitären und gesellschaftlichen Auswirkungen auch die Art und Weise verändert hat, wie wir zukünftig wirtschaften werden. Hinzu kommt die ökologische und digitale Transformation unserer Branche, die in vollem Gange ist.

Der Ertüchtigung unserer maroden Infrastruktur muss weiterhin eine hohe Priorität zukommen – diese muss weiter beschleunigt werden. Gleichzeitig aber haben wir alle mit einem Fachkräftemangel und einer in den vergangenen Jahren nicht wesentlich gestiegenen Produktivität am Bau zu kämpfen. Und auch die immer knapper werdenden Haushaltsmittel stellen die Branche vor große Herausforderungen.

Die knappen Ressourcen müssen wir daher sinnvoll einsetzen, um die Effektivität bei unseren Bauvorhaben zu steigern – hierzu enthält die Charta viele gute Ansätze. Es muss mehr Zeit mit „bauen" und weniger Zeit mit „verhandeln" oder gar „streiten" verbracht werden. Grundlage hierfür muss „Fairness", „Transparenz" und „Kooperation" sein – dazu ist sicherlich ein Stück weit Mut auf allen Seiten erforderlich.

Grundlage für die Bewältigung zukünftiger Herausforderungen liegt also in Kooperation und nicht in Konfrontation", schloss Faupel. Aus Sicht des Mittelstandes bedeutet die Charta eine wertvolle Chance, eine Arbeitsumgebung zu schaffen, die von Vertrauen, Transparenz und gegenseitigem Respekt geprägt ist. Der Mittelstand ist bereit, mit vereinten Kräften die Bauwirtschaft voranzubringen und die nötigen Veränderungen aktiv mitzugestalten.

Jetzt gilt es - für alle am Bau Beteiligten - sich zu den entwickelten Prinzipien zu bekennen und diese in der Praxis umzusetzen und zu leben. Die Diskussionen hierzu sind bereits angelaufen.



RA Jürgen Faupel

Präambel

Bauprojekte an Bundesautobahnen sind typischerweise gekennzeichnet durch technisch und organisatorisch komplexe Bauprozesse, deren vorausschauende Bewältigung eine Herausforderung für die Projektbeteiligten darstellt. Um diese Herausforderung im Interesse einer wirtschaftlichen und effizienten Bauabwicklung bestmöglich bewältigen zu können, streben die **Vertreter des Bauherrn und der Hauptverband der Bauindustrie sowie die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen und der Zentralverband des Deutschen Baugewerbe für ihre beteiligten Bauunternehmen** an, die Zusammenarbeit zu verbessern. Hierfür haben sie gemeinsam als Partner die folgenden Verhaltensregeln erarbeitet.

Bei der Charta handelt es sich um die Vereinbarung einer Projektkultur. Ihre Regelungen haben keine vertragliche Verbindlichkeit und werden auch nicht zum Gegenstand eines Vertrages gemacht. Sie sind im Rahmen und auf der Basis des geltenden Rechts und der für die Die Autobahn GmbH des Bundes geltenden Regelungen und Vorschriften anzuwenden und auszulegen.

Artikel 1 - Kultur und Zusammenarbeit

Die Partner pflegen eine Verhandlungs- und Kommunikationskultur, die von Vertrauen, Transparenz und gegenseitigem Respekt getragen ist. Sie werden in jedem Projekt geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung und Stärkung einer von Konsenswillen geprägten, lösungsorientierten Kultur der Zusammenarbeit ergreifen.

Artikel 2 - Projektvorbereitung

Die Partner legen Wert auf eine gute, sorgfältige Projektvorbereitung, die auf eine pauschale vertragliche Zuweisung von Risiken verzichtet, soweit solche Risiken konkret benannt und bewertet werden können. Dazu gehört, dass Risiken so früh wie möglich identifiziert, kommuniziert und adressiert werden.

Artikel 3 - Integrierte Planung; Einbeziehung der Projektbeteiligten

Die Partner sind bereit, neben Einheitspreis- und Detailpauschalpreisverträgen bei geeigneten Projekten auch Möglichkeiten einer frühen Beteiligung des Auftragnehmers an der Planung und Vorbereitung zu nutzen.

Artikel 4 - Realistische Kalkulation und auskömmliche Preise

Den Partnern ist bewusst, dass faire, auskömmliche Preise die Grundlage für eine erfolgreiche, störungsarme Projektabwicklung darstellen.



Artikel 5 - Wirtschaftlichkeitsgebot

Die Partner sind sich einig, dass die Wirtschaftlichkeit des Angebots sich nicht allein in dem niedrigsten Angebotspreis manifestiert. Maßstab für die Wirtschaftlichkeit des Angebots muss grundsätzlich auch die technische und terminliche Belastbarkeit der angebotenen Leistungen sowie die Kompetenz der Bieter sein, die bei der Vergabe im Einzelfall angemessen zu berücksichtigen sind.



Artikel 6 - Digitalisierung

Die Partner unterstützen und fördern digitale Planungs-, Prüf- und Genehmigungsprozesse. Sie streben die Verwendung von digitalen Methoden, wie z.B. die Einführung einer digital gestützten Dokumentation des Projektablaufs an, um Transparenz zu schaffen.

Artikel 7 - Eindeutige vertragliche Regelungen und Leistungsbeschreibungen

Die Partner legen Wert auf die Implementierung klarer, nach Möglichkeit nicht auslegungsbedürftiger vertraglicher Regelungen. Im Vertrag werden die Projekt- und Leistungsziele so eindeutig definiert und beschrieben, dass sie eine ausreichend sichere Grundlage für die Abgabe eines belastbaren Angebots bieten. Durch Bieterfragen werden etwaige Unklarheiten frühzeitig aufgeklärt.

Artikel 8 - Auftaktbesprechung

Die Partner werden zur Schaffung eines gemeinsamen Verständnisses für eine gute Projektkultur zu Beginn eines jeden Projektes die hierfür maßgeblichen Grundsätze in einer besonderen Auftaktbesprechung erörtern und als Grundlage für ihr gemeinsames Handeln festlegen. Sie werden diese Grundsätze in regelmäßigen Abständen überprüfen und bei Bedarf anpassen.

Artikel 9 - Zuordnung von Verantwortlichkeiten

Die Partner wollen im Interesse einer zweckentsprechenden Verwirklichung der Projektziele die Verantwortlichkeiten im Projekt bereits im Zeitpunkt des Vertragsschlusses Personen bezogen klarstellen und zuordnen. Diese Verantwortlichkeiten sind nach Möglichkeit so aufrechtzuerhalten, dass den Vertragsparteien die für sie maßgeblichen Ansprechpartner der jeweils anderen Vertragspartei während der gesamten Dauer des Projekts bekannt sind.

Artikel 10 - Entscheidungen

Die Partner legen großen Wert darauf, dass notwendige Entscheidungen im Projekt zeitnah und faktenbasiert getroffen werden. Die für den Fortgang der Baumaßnahme maßgeblichen Entscheidungen sollen nach Möglichkeit von den verantwortlichen Vertretern der Projektbeteiligten auf der Baustelle getroffen werden. Die Partner stellen sicher, dass ihr Bauleitungspersonal im Rahmen des Möglichen mit entsprechender Entscheidungskompetenz ausgestattet ist.

Artikel 11 - Fehlerkultur

Um die Voraussetzungen für zeitnahe, zweckentsprechende Entscheidungen (Artikel 10) zu schaffen, werden die Partner eine Fehlerkultur etablieren, die nicht bestimmt wird von der Zuweisung von Schuld. Sie soll einerseits getragen sein von einem hohen Maß an Verantwortungsgefühl der Entscheidungsträger auf beiden Seiten und andererseits von der für sie bestehenden Gewissheit, sich für die tatsächlichen Auswirkungen einer so getroffenen, sachlich gerechtfertigten Entscheidung nicht persönlich innerhalb seiner Organisation rechtfertigen zu müssen. Die Partner werden sich bemühen, die organisatorischen Voraussetzungen für eine solche Fehlerkultur innerhalb ihrer Organisationen zu schaffen und zu fördern.

Artikel 12 - Störungen im Bauablauf

Die Partner möchten terminkritische Störungen des Bauablaufs unbedingt vermeiden. Sie werden sich deshalb nach Kräften bemühen, potentielle Störungssachverhalte frühzeitig zu erkennen und gemeinsam Lösungen für ihre Vermeidung und/oder die Minimierung der Störungsfolgen zu erarbeiten.

Artikel 13 - Anordnungen und Nachträge

Die Partner möchten unter anderem durch Maßnahmen gemäß der Artikel 2 und 3 die Zahl der Änderungsanordnungen (auch Anordnungen zusätzlich erforderlicher Leistungen) im Projekt so gering wie möglich halten. Soweit dennoch Änderungen angeordnet werden (müssen), sind die Partner bestrebt, sich über die Ausführung und Bezahlung des hierdurch bedingten Mehraufwands zeitnah und innerhalb zu vereinbarender Zeiträume zu verständigen. Die Partner verzichten auf die strategisch-taktische Geltendmachung und Prüfung von Nachträgen.

Artikel 14 - Deeskalation

Die Partner werden geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und/oder zeitnahen Beilegungen von Streitigkeiten im Projekt ergreifen. Sie werden sich verständigen, ob interne und/ oder externe Deeskalationsverfahren implementiert werden können.

Unterschrieben von:

Dr. Michael Güntner
Vorsitzender der Geschäftsführung

&

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer
Die Autobahn GmbH des Bundes

Peter Hübner
Präsident
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Dipl.-Ing. Wolfgang Schubert-Raab
Präsident
Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.

RA Jürgen Faupel
Stellv. Präsident
Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.



BAMAKA AG
EINKAUFSGESELLSCHAFT DER BAUWIRTSCHAFT

e.optimum
Deutschlands größte unabhängige
Energie-Einkaufsgemeinschaft

ENERGY



JETZT ENERGIEKOSTEN OPTIMIEREN

Unsere Empfehlung für Ihre Energie!

Die e.optimum AG ist ein führendes Unternehmen im Bereich der Energieoptimierung und bietet maßgeschneiderte Dienstleistungen sowie innovative Produkte an. Durch den gemeinsamen Energie-Einkauf für 40.000 Unternehmen in ganz Deutschland senkt e.optimum Ihre Energiekosten für Strom und Erdgas.

So funktioniert's:

- Schicken Sie einfach Ihre letzte **Stromrechnung** per E-Mail an service@bamaka.de.
- Wir analysieren für Sie die Energiepreise der letzten 5 Jahre in Ihrem PLZ-Gebiet und erstellen Ihnen ein **unverbindliches Angebot**.
- Sie bekommen von uns ein vorausgefülltes Energielieferangebot und **wir leiten für Sie den Wechsel in die Wege.**

WAS SIND DIE VORTEILE FÜR SIE?

- Sonderkonditionen beim Energiebezug
- Optimierung der Energiekosten
- Kein Festpreis, keine monatliche Grundgebühr oder komplizierte Tarife
- Weitergabe des echten Marktpreises 1:1
- Einfacher Anbieterwechsel – ohne Aufwand

Wichtig zu wissen:

Wir können Ihnen keinen fixen Arbeitspreis anbieten, denn **e.optimum kauft stündlich/wöchentlich/monatlich** am Termin- und Spotmarkt Energie ein. Der Arbeitspreis schwankt dadurch monatlich. Den meisten Kunden verschaffen wir einen **Preisvorteil von mindestens 10-15 %** zum Vorversorger.

e.optimum setzt auf Nachhaltigkeit & Umweltschutz!

100% e.optimum Ökostrom
TÜVRheinland ZERTIFIZIERT
Klimaneutral Unternehmen
ClimatePartner.com/14958-2010-1001

BAMAKA Kundenservice
Rhöndorfer Straße 7-9 | 53604 Bad Honnef
Telefon 02224 981 088-77
service@bamaka.de | www.bamaka.de

Irrtümer, Konditionsänderungen und Druckfehler vorbehalten.
Stand: 04/2024



WECKRUF DER VERBÄNDE:

Bundeshaushalt 2025 muss der verkehrlichen Realität standhalten

Wir appellieren an die Bundesregierung, ihre Verantwortung ernst zu nehmen und die Investitionsentscheidungen nicht weiter zu verschleppen, sondern die Investitionslücke zu schließen, so lange dies noch möglich ist.

Mit großer Sorge blicken die Wirtschafts-, Verkehrs- und Logistikverbände auf den Bundeshaushalt 2025. Die immer deutlicher werdenden Kürzungsabsichten der Bundesregierung bei den Verkehrsinvestitionen stehen im krassen Widerspruch zur verkehrlichen Realität: Brücken, Schleusen und Verkehrswege sind in einem kritischen Zustand, Netzlücken müssen dringend geschlossen werden, der Digitalisierungsbedarf bei den Verkehrsträgern ist immens, der Ausbau- und Modernisierungspakt für den Nahverkehr ist immer noch nicht realisiert. Auf der anderen Seite steht der Anspruch der Bundesregierung, die Verkehrsinfrastruktur klimaresilient, leistungsfähig und damit zukunftsfähig aufzustellen, so wie es die Daseinsvorsorge für unsere Wirtschaft und Gesellschaft erfordert. Anspruch und Wirklichkeit passen hier nicht zusammen.

Die Bedarfe der einzelnen Verkehrsträger für Erhaltung, Aus- und Neubau sind bekannt und allgemein anerkannt. Es kommt jetzt darauf an, die Investitionslinien im Bundeshaushalt 2025 wieder auf das ursprünglich geplante, dringend notwendige Niveau anzuheben und dieses auch in den Folgejahren fortzuschreiben.

Notwendige Maßnahmen dafür sind:

1. Weiterführung der Budgets für die Erhaltung der Verkehrswege auf dem Niveau von 2024 zuzüglich der anzusetzenden Baukostensteigerungen.
2. Weiterführung des Investitionshochlaufs der Verkehrsträger, so wie er im Regierungsentwurf vom Herbst 2023 für den Bundeshaushalt 2024 ursprünglich geplant war, zuzüglich Inflationsausgleich.
3. Ausbau der für die Transformation notwendigen Infrastruktur, so wie im Herbstentwurf 2023 für den Klima- und Transformationsfonds im Jahr 2024 ursprünglich vorgesehen, zuzüglich Inflationsausgleich.
4. Hochlauf der Digitalisierung der Verkehrsträger als Basis für mehr Effizienz und Leistung.
5. Planungssicherheit durch ausreichende Verpflichtungsermächtigungen und Finanzierungsvereinbarungen, langfristig durch Entkoppelung der Investitionen von der Kameralistik über neue Finanzierungsstrukturen.

Wir appellieren an die Bundesregierung, ihre Verantwortung ernst zu nehmen und die Investitionsentscheidungen nicht weiter zu verschleppen, sondern die Investitionslücke zu schließen, so lange dies noch möglich ist.

Beteiligte Verbände: ADAC e.V., Allgemeiner Deutscher Automobil-Club; Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.; Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB); Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V.,; Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.; Bundesverband Baustoffe - Steine und Erden e.V.; Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB); Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX); Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.; Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB); BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e.V.; DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V.; Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF); Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.; Mofair e.V.; Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.; Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW); Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV); Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK); ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

PARTNERSCHAFTSMODELL SCHIENE

Leitfaden kurz vor der Veröffentlichung

Leitfaden für die Umsetzung unter Berücksichtigung der Anforderungen der mittelständisch geprägten Bauwirtschaft

In den kommenden Jahren steht der Infrastruktursektor vor einem erheblichen Investitionsbedarf, während gleichzeitig der Mangel an Fachkräften und Ressourcen in der Deutschen Bahn und der Bauwirtschaft spürbar wird. Dies erfordert innovative Ansätze, um die Komplexität von Bauprojekten zu bewältigen und die Anforderungen an Termin- und Kostensicherheit zu erfüllen. Dies gilt auch in besonderem Maße bei den Projekten zum Ausbau und zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur. In enger Kooperation zwischen der Deutschen Bahn und der Bauindustrie entstand das Partnerschaftsmodell Schiene (PM Schiene) als eine Antwort auf diese Herausforderungen. Dieses Modell stellt einen wegweisenden Ansatz dar, um durch frühzeitige Einbindung, ökonomische Anreize und integrierte Organisationsstrukturen die Zusammenarbeit der Projektbeteiligten zu intensivieren.



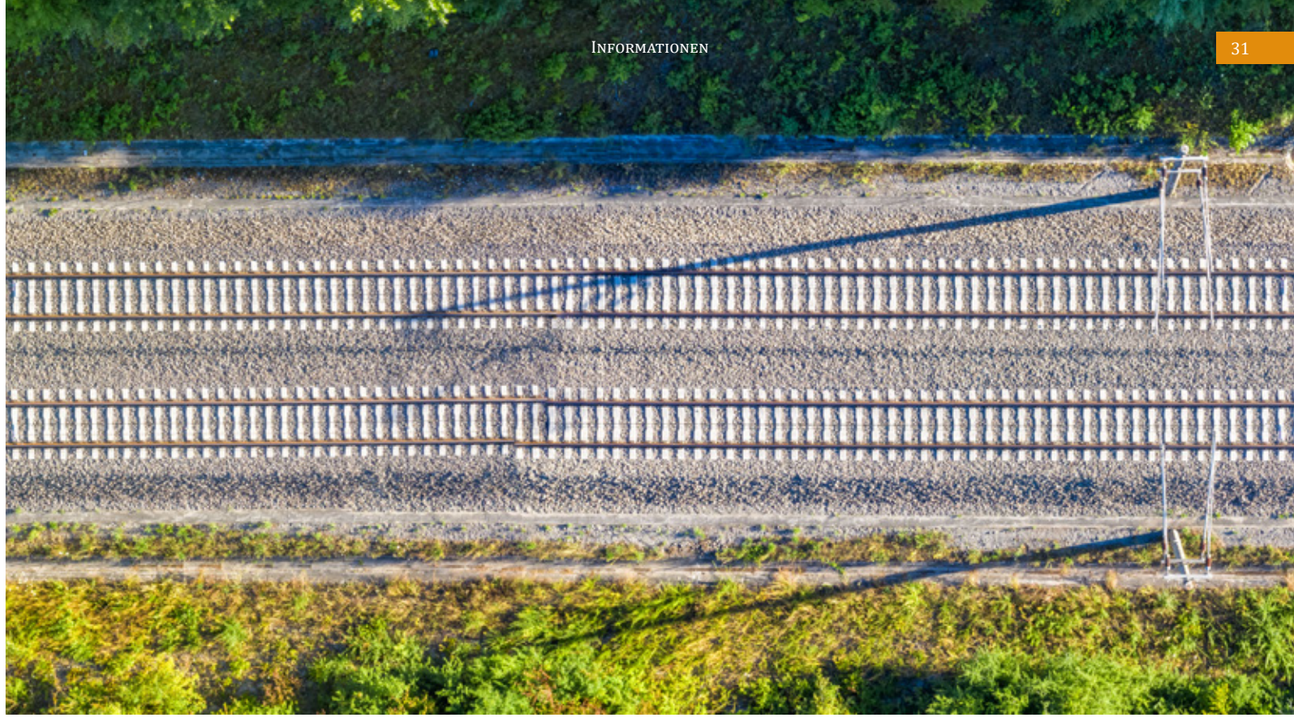
Die Deutsche Bahn hat bereits begonnen, dieses Modell in Pilotprojekten zu testen, was aufgrund der Flexibilität der Bausteine des PM Schiene auch als Modell der Integrierten Projektabwicklung (IPA) konzipiert werden kann. Angesichts der überwiegend mittelständisch geprägten Anbieterstruktur im Bereich der Planung und Bauausführung für Bahnprojekte haben sich jedoch spezifische Fragen zur Mittelstandstauglichkeit des PM Schiene ergeben.

Daraus hat sich der gemeinsame Auftrag der DB InfraGo AG (DB) und der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) an das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) ergeben, einen Leitfaden zur Verfügung zu stellen, der die Umsetzung des PM Schiene für den Mittelstand erleichtert. Dabei stehen die Herausforderungen und Fragestellungen des Mittelstands im Fokus, um eine möglichst breite Anwendbarkeit sicherzustellen. Dieser Leitfaden wird als Hilfestellung dienen, um das PM Schiene unter Berücksichtigung der mittelständischen Anforderungen erfolgreich umzusetzen. Durch die Integration von Erfahrungen aus Pilotprojekten sowie die aktive Einbindung der Stakeholder der DB und der BVMB entsteht ein praxisrelevanter Ansatz.

Besondere Fragestellungen aus der Perspektive des Mittelstands wie die Ausgestaltung des Vergabeverfahrens, die Identifikation geeigneter Zeitpunkte für die Einbindung der mittelständischen Bauunternehmen – ab der HOAI-Leistungsphase 5 statt bereits in der HOAI-Leistungsphase 3 –, die Verbindlichkeit für Bauunternehmen und die Ausgestaltung des Anreizsystems werden im Leitfaden behandelt. Darüber hinaus wird auf den Umgang mit Preissteigerungen, Risiken und die vertraglichen Gestaltungsmöglichkeiten für projektspezifische Anpassungen eingegangen.

Dieses Projektabwicklungsmodell kann dazu beitragen, die Partnerschaft zwischen der Deutschen Bahn und den mittelständischen Bauunternehmen zu stärken und eine nachhaltige, effiziente Umsetzung von Schienenbauprojekten zu ermöglichen. Dies erfordert aber auch die Qualifizierung der Beteiligten auf Auftraggeber- und Auftragnehmerseite unter gleichen Bedingungen und Anforderungen für derartige Partnerschaftsverträge. Es ist ausdrücklich Wunsch der Auftraggeber dieses Leitfadens, durch Erfahrungen und Erkenntnisse aus weiteren praktischen Projekten das Wissen und das Knowhow für das PM Schiene zu erweitern und den Baumittelstand stärker zu integrieren. Dies führt zu einem breiteren Wettbewerb und der Einbindung von technischen Innovationen sowie Effizienzverbesserungen bei der Bauausführung durch den Mittelstand.

Die Veröffentlichung des Leitfadens wird voraussichtlich im August 2024 erfolgen.



VERGABEVORSCHAU FÜR DIE HAUPTGEWERKE IM BAHNBAU

Schreiben des Vertragsmanagements der DB InfraGO an die Verbände

Mitte April hat das Vertragsmanagement der DB InfraGO AG uns mitgeteilt, dass aufgrund von aktuellen Finanzierungsfragen für die Eisenbahninfrastruktur die Vergabevorschau für Hauptgewerke im Bahnbausektor für dieses Jahr erst nach der Sommerpause vorliegen wird.

Hintergrund dieser Verzögerung sind Anpassungen im Bundeshaushalt sowie in der Mittelbereitstellung für die Schieneninfrastruktur, die infolge der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds erforderlich waren. Der zusätzliche Mittelbedarf für die Schiene in Höhe von 45 Milliarden Euro bis 2027 ist nicht vollständig gedeckt, aktuell stehen uns rund 28 Milliarden Euro im Zeitraum von 2024 bis 2027 zur Verfügung.

Die DB InfraGO befindet sich derzeit in intensiven Gesprächen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), um die Planungen entsprechend den zusätzlichen Mittelbedarf neu zu strukturieren. Nach Einschätzung der DB InfraGO werden die Gespräche im Sommer 2024 abgeschlossen sein. Auf dieser Grundlage wird die DB InfraGO dann die Vergabevorschau erstellen.

Unser Hauptgeschäftsführer Michael Gilka hat sich in Folge des Schreibens in einer Pressemitteilung Ende April klar positioniert:

> *„Dem Schreiben entnehmen wir die klare Botschaft, dass sich die geplanten Vergaben von Projekten aus dem Bedarfsplan schon wieder nach hinten verschieben – und es bleibt bis Herbst schon einmal völlig unklar, über welche Zeiträume wir hier eigentlich reden, bis die angekündigten Projekte tatsächlich auf den Markt kommen."*

Gilka weiter: *„Wir halten das für völlig unzumutbar für unsere Bahnbauunternehmen. Einerseits erwarten die Politik und die DB, dass die Bauwirtschaft zusätzliche Kapazitäten für die dringend notwendige Sanierung des maroden Schienennetzes aufbaut, andererseits besteht für die Bauwirtschaft nur wenig Verlässlichkeit über das Bauprogramm für die nächsten Jahre". So wird man das Vertrauen der Bauwirtschaft nicht gewinnen. „Aber ohne die Bauwirtschaft wird die Sanierung des Schienennetzes nicht gelingen und die Verkehrs- und Mobilitätswende scheitern."*

In diesem Zusammenhang kritisiert er ebenfalls erneut, dass die Bauwirtschaft vom Verkehrsministerium nicht im Sektorbeirat der DB InfraGO AG berücksichtigt wurde. „Genau dort müsste nämlich mit der DB InfraGO abgestimmt und abgewogen werden, wann was und wie viel Volumen gebaut werden muss, wie viel Baustellen der Betrieb ertragen kann, welche Planungen und Genehmigungen konkret für Projekte vorliegen und welche Kapazitäten bei wem aufgebaut werden müssen, um die Projekte erfolgreich umzusetzen", fordert der BVMB-Hauptgeschäftsführer. Oftmals erfolgen stattdessen politisch motivierte und von Bonuszahlungen für Manager getriebene Sanierungsziele für das Schienennetz, für die aber die planerischen, kapazitiven, technischen und finanziellen Voraussetzungen fehlen und deren „Halbwertzeit" maximal bis zur nächsten Bundestagswahl reichen.

ETCS-AUSRÜSTUNG BAHNBAUMASCHINEN

Stellungnahme der BVMB

Brief des HGF an die DB InfraGO AG

Im Rahmen der ETCS-Ausrüstung der Bahnbaumaschinen hat unser Hauptgeschäftsführer Michael Gilka zuletzt Ende Juni 2024 in einem Brief an Herrn Philipp Bührsch, DB InfraGO AG, Leiter strategische Rolloutplanung Digitale Schiene Deutschland und Herrn Hans Peter Lang, Deutsche Bahn AG, Mitglied der Geschäftsführung DB Systemtechnik GmbH, Stellung zum noch nicht klaren Gesamtprogramm zum Rollout von ETCS/DSTW bezogen. Konkret ging es um die Forderung, die Bahnbauunternehmen im Verband in ihrer Erklärung vom 17. Oktober 2023 in Berlin aufgestellt hatten, nach einem begleitenden Förderprogramm zur Umrüstung von selbstfahrenden, gleisgebundenen Bahnbaumaschinen, die bundesweit über das Schienennetz zur Sanierung und Instandhaltung des Schienennetzes eingesetzt werden.

Hintergrund

Vorausgegangen war im Oktober letzten Jahres die sog. **BERLINER ERKLÄRUNG** als Positions- und Forderungspapier zur Dekarbonisierung der Schienenfahrzeuge der führenden mittelständischen Bahn- und Gleisbauunternehmen in Deutschland, welche in der Bundesvereinigung Mittelständische Bauunternehmen e. V. organisiert sind. In dieser fordern die Bahnbauunternehmen u. a. von der Politik eine Technologieoffenheit auch hinsichtlich des Einsatzes von alternativen Kraftstoffen, die Förderung der Umrüstung und Neubeschaffung sowie die Unterstützung des Transformationsprozesses hin zu einem nachhaltigen Schienenverkehr. Die Bahnbauunternehmen stimmen darin überein, dass bis 2040 die ehrgeizigen Ziele zu erreichen sind und die Nachhaltigkeit im Schienenverkehr im Sinne des Grünen Bauens Unterstützung finden sollte. Ebenfalls ist zur Steigerung der Effizienz und Sicherheit die Digitalisierung der Zugsicherungssysteme bei Schienenfahrzeugen ein richtiger und wichtiger Schritt, der durch eine neutrale Koordinierungsstelle und Ausnahmeregelungen während des Transformationsprozesses begleitet werden sollte. Diese und weitere Punkte wurden an den parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsverkehrsministerium Michael Theurer, welcher Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr ist, gesandt und um Unterstützung geworben.

BERLINER ERKLÄRUNG

der Bahnbauwirtschaft in der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) zur Dekarbonisierung der Schienenfahrzeuge einschließlich der Nebenfahrzeuge sowie zur Digitalisierung der Zugsicherungssysteme

I. Dekarbonisierung der Schienenfahrzeuge

Wir unterstützen die Ziele des Grünen Bauens zur Dekarbonisierung der Schienenfahrzeuge bis 2040 und sind fest davon überzeugt, dass diese ehrgeizigen Ziele erreicht werden können. Unsere Unterstützung basiert auf den folgenden Kernprinzipien und Maßnahmen:

1. Transformation des Fahrzeugparks: Wir erkennen die Notwendigkeit an, den Schienenverkehr durch die Transformation des Fahrzeugparks einschließlich der Nebenfahrzeuge nachhaltiger zu gestalten. Dies umfasst die schrittweise Ausrüstung bzw. Nachrüstung von emissionsintensiven Fahrzeugen und die Einführung moderner, umweltfreundlicher Schienenfahrzeuge.

2. Verwendung alternativer Kraftstoffe: Wir befürworten die Integration alternativer Kraftstoffe in den Schienenverkehrssektor als wichtigen Schritt zur Reduzierung der C02-Emissionen. Die Vielfalt an verfügbaren Technologien und Kraftstoffen sollte dabei technologieoffen betrachtet werden, um die besten Lösungen für verschiedene Anwendungsfälle zu identifizieren.

3. Erwartungen an die Politik: Um diese Ziele zu erreichen, erwarten wir von der Politik:

- **Technologieoffenheit bei den Alternativen:** Die Akzeptanz und Integration alternativer Technologien und Kraftstoffe müssen ohne Vorurteile und offen für Innovationen erfolgen.
- **Förderung des Transformationsprozesses:** Die Regierung muss den Transformationsprozess aktiv unterstützen, indem sie Anreize und Förderprogramme bereitstellt, um den Wechsel zu nachhaltigen Schienenverkehrslösungen auch bei Nebenfahrzeugen - vergleichbar E-Mobilität- zu erleichtern.
- **steuerliche Anreize bei alternativen Kraftstoffen:** Es müssen steuerliche Anreize geschaffen werden, um die Verwendung alternativer Kraftstoffe im Schienenverkehr auch für Nebenfahrzeuge zu fördern.
- **Förderung bei Umrüstung und Neubeschaffung:** Die Umrüstung und die Anschaffung von Nebenfahrzeugen/ Triebfahrzeugen mit alternativen Antrieben muss ebenfalls gefördert werden.

II. Digitalisierung der Zugsicherungssysteme (ETCS)

Wir begrüßen die Ziele zur Digitalisierung der Zugsicherungssysteme bei den Schienenfahrzeugen und in der Infrastruktur bei der DB AG. Die Modernisierung der Zugsicherungssysteme ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Sicherheit und Effizienz im Schienenverkehr.

Forderungen zur Unterstützung von Bahnbaubetrieben

Um den Transformationsprozess bei den systemrelevanten Bahnbaubetrieben zu unterstützen, fordern wir die folgenden Maßnahmen:

1. Einrichtung einer neutralen Koordinierungsstelle: Eine neutrale Koordinierungsstelle muss eingerichtet werden, um die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten im Transformationsprozess sowie den EVU und den Systemrelevanten Bahnbaubetrieben zu erleichtern und den Informationsaustausch über optimierte Lösungen fördern.

2. Vollumfängliche Förderung bei der Nachrüstung/Neubeschaffung: Die Systemrelevanten Bahnbaubetriebe müssen umfassend bei der Nachrüstung oder dem Kauf von Nebenfahrzeugen und Triebfahrzeugen (Az) mit ETCS gefördert werden, da hier ein erheblicher monetärer Aufwand notwendig ist, dem aber kein betriebswirtschaftlicher Vorteil gegenüber steht.

3. Ausnahmeregelungen während des Transformationsprozesses: Während des Transformationsprozesses müssen Ausnahmeregelungen zur Anwendung kommen, insbesondere wenn technische Gründe die Umrüstung erschweren oder ausschließen.



BVMB aktuell | 02/2024

BUNDESKANZLER OLAF SCHOLZ IM GESPRÄCH

mit den Ministerpräsidentinnen und -Präsidenten der Länder – MPK-Konferenz am 20. Juni 2024

Im Rahmen der geführten Gespräche von Bund und Ländern haben sich die Regierungschefinnen und -Chefs der Länder zusammen mit dem Bundeskanzler am 20. Juni auf einige Beschlüsse u. a. zur Flüchtlingspolitik, zum EU-Bürokratieabbau, zur Vereinfachung und Beschleunigung von Großraumschwertransporten und zur Registermodernisierung (Digitalisierung) verständigen können.

Steigende Bürokratiebelastung durch EU-Gesetzgebung

Ebenfalls wurde darüber debattiert, wie man der steigenden Bürokratiebelastung, die sich aus Beschlüssen bzw. Richtlinien der Europäischen Union ergeben, begegnet. Einig sei man sich, dass sich insbesondere KMU vor erheblichen Herausforderungen aufgrund der Komplexität und Umfang der EU-Gesetzgebung entgegensehen. Ziel müsse es vor diesem Hintergrund sein, sich auf europäischer Ebene stärker für den Abbau überlappender Vorschriften einzusetzen und die Rahmenbedingungen für eine wettbewerbsfähigere Union zu schaffen, die eine „[…] dynamische Wirtschaftsentwicklung unterstützen." Zudem dürften mittelbare Belastungen für KMU, die als Wachstumsfaktor in der Union fungieren, nicht zunehmend über Gebühr belastet werden. Eine bessere Folgenabschätzung sei hier das Gebot der Stunde. Dazu sollten die Berichtspflichten um mindesten 25 Prozent reduziert werden, wie es die Bundesregierung gemeinsam mit Frankreich fordert. Mit Verweis auf die „Brüsseler Erklärung" fordern die Länder gemeinsam mit dem Bundeskanzler die Einführung einer wirksamen Bürokratiebremse auf EU-Ebene zur Senkung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft. Dazu sei ein Maßnahmenplan unabdingbar.

Hintergrund „Brüsseler Erklärung"

Im Rahmen der sog. „Brüsseler Erklärung" forderten die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder auf ihrem Treffen am 7. September 2023 in Brüssel eine den aktuellen und künftigen Herausforderungen im Bereich der Migration angepasste Asyl- und Flüchtlingspolitik, insbesondere durch Abschluss der Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (GEAS). Ebenfalls ging es schwerpunktmäßig um die Ausrichtung und Zukunft der Europäischen Union, den EU-Haushalt, den Brexit und vielen weiteren supranationalen Themen. Unterstrichen wurde ausdrücklich die perspektivische Bedeutung der Union zur gemeinsamen Bewältigung der aktuellen Krisen.

„Gold Plating" sollte nicht der Weg sein

Die Regierungschefinnen und Chefs der Länder fordern nachdrücklich die Bundesregierung auf, das sog. „Once Only" Prinzip zur Senkung der Doppelarbeit auf EU-Ebene einzufordern. Dabei sei gerade darauf zu achten, dass bei der Umsetzung von EU-Recht nationale Regelungen nicht zulasten der Unternehmen über europäische Vorgaben hinausgehen. Deutsche Unternehmen dürften nicht ihrer Wettbewerbsfähigkeit im EU-Binnenmarkt durch überschießende Tendenzen bei der nationalen Umsetzung von EU-Recht beraubt werden. „Im Ergebnis käme das einer Investitions- und Wachstumsbremse gleich", so Hauptgeschäftsführer Michael Gilka. Wir haben als Verband sehr früh davor gewarnt, unseren Mittelstand auf diese Art auszubremsen. Bürokratie sei das Menetekel am deutschen Verwaltungs- und Vorschriftenhorizont.

Vereinfachung und Beschleunigung bei Großraum- und Schwertransporten

In dieser Runde waren sich die Bund und Länder ebenfalls einig, dass Großraum- und Schwertransporte (GST) ein wichtiger Faktor für unsere Wirtschaft sind und notwendige Genehmigungen zur Durchführung leichter und schneller erteilt werden sollten. Die von der Verkehrsministerkonferenz ins Leben gerufen bereits arbeitende Ad-hoc Arbeitsgruppe hat dazu bereits weitere Maßnahmen zur Beschleunigung identifiziert. Diese sollen auch auf Ebene der Länder unter den Verkehrsministerinnen und Ministern wie auch den Wirtschaftsministerinnen und Ministern bis Herbst dieses Jahres in konkreten Vorschlägen umgesetzt werden.



Engagement der BVMB an der Verbändeinitiative GST

Seit Januar 2023 beteiligt sich die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) an der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST). Dieser Zusammenschluss von mehr als 30 Verbänden der deutschen Wirtschaft hat es sich zum Ziel gesetzt, „verbesserte Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie für den Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft" einzufordern und an Lösungen auf dem Weg dorthin aktiv zu arbeiten bzw. diese mitzugestalten. Anlass waren u. a. die teilweise noch immer sehr schleppenden Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte, mit denen die Branche zu kämpfen hat.

Registermodernisierung im Zuge des OZG 2.0

Im Rahmen der Digitalisierung der Verwaltung wurde im Jahre 2017 das sog. Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen", im Volksmund eher bekannt unter Onlinezugangsgesetz (OZG) geschaffen, welches bis Ende 2022 Behörden und Verwaltungen verpflichtete, bestimmte Dienstleistungen für den Bürger digitale anzubieten. Der Erfolg war eher gemischter Natur, deswegen wurde das Gesetz zur Änderung des Onlinezugangsgesetzes (OZG 2.0) in diesem Jahr mit weiteren Überarbeitungen und Entwicklungen als Folgegesetz geschaffen und schlussendlich Mitte Juni beschlossen.

Zur besseren Vernetzung der flickenteppichartigen dezentralen Struktur einzelner nebeneinander arbeitenden Register, wurden einige Standardisierung eingeführt. Die zentrale Bund-ID wird zur „Deutschland ID" weiterentwickelt, womit Bürgerinnen und Bürger medienbruchfrei und nach dem Once-Only-Prinzip mit der Verwaltung über ein digitales Postfach kommunizieren können. Dabei soll ebenfalls das Datenschutzcockpit überarbeitet und angepasst werden.

Für Unternehmen soll ein einheitlicher Standard bei Schnittstellen mit Vorgaben binnen zwei Jahren durch den IT-Planungsrat geschaffen werden. Über ein digitales Unternehmenskonto sollen Verwaltungsdienstleistungen zukünftig überall einreich- und abrufbar sein. Spätestens nach fünf Jahren soll das komplett digital funktionieren (digital only).

NOOTS Staatsvertrag notwendig

Um eine zentrale, anspruchsvolle IT-Infrastruktur in dieser Dimension zu schaffen, sind Zuständigkeiten zwingend im Vorhinein festzulegen und zu klären. Die rechtliche Grundlage des sog. „National Once-Only Technical System", kurz NOOTS, werden von Bund und Ländern in Form eines eigenständigen Staatsvertrags getroffen. Dieser soll in der Bund-Länder Besprechung am 12. Dezember 2024 auf die Tagesordnung kommen und beschlossen werden. Notwendige Vorarbeiten haben Eingang in einem Entwurf bis spätestens 21. November 2024 zu finden.

MANUELL WAR GESTERN:

Digitale und effiziente Avalverwaltung leicht gemacht

Trustlog integriert das gesamte Avalgeschäft in einer einzigen Plattform – bequem und sicher

Wie verwalten Sie Ihre Bürgschaften? Manuell in handgeführten Excel-Tabellen? Oder müssen Sie für die digitale Beantragung eine Vielzahl an verschiedenen Kundenportalen jonglieren? Beides ist zeitaufwendig und birgt das Risiko von Fehlern – war aber bislang nicht anders zu lösen, weil es keine adäquate technische Lösung gab, die alles vereint. Bislang!

Als einziger Anbieter vereint Trustlog alle Aspekte rund um Bürgschaften in nur einer Web-Anwendung. Neben Funktionen für den Erhalt von Bürgschaften als Begünstigter ermöglicht die Plattform auch die Beantragung von Bürgschaften. Dies vereinfacht die Avalprozesse erheblich und minimiert den Aufwand für alle Beteiligten.

Eine für alles. Und alle.

Im April dieses Jahres hat das Hamburger Startup in der Avalverwaltung neue Maßstäbe gesetzt: Denn neben den bereits zuvor auf Trustlog verfügbaren kreditorischen Funktionen bildet das Unternehmen nun auch die bürgschaftsbeantragende debitorische Seite mit ab. Mit der Zusammenführung von kreditorischen und debitorischen Prozessen in einer zentralen Webanwendung können Unternehmen nun alle Aspekte ihres Avalgeschäfts an einem digitalen Ort verwalten, sowohl die Eingangsseite als auch die Ausgangsseite.

Das heißt: Kein fehleranfälliges Abmühen mehr mit manuell geführten Tabellen, kein zeitaufwendiges Einarbeiten in immer neue Kundenportale. Mit Trustlog genügt ein einziger Webzugang – einmal einloggen und dann bequem von einer Plattform aus alles verwalten. Dabei sieht die Eingabemaske auf der Plattform immer gleich aus, egal bei wem die Bürgschaft beantragt wird. Vergleichbar einer Multibanking-App fungiert Trustlog somit als „Multi-Avalmanagement-Tool".

Ausgezeichnete Plattform

Bereits wenige Tage nach dem Launch der Funktionserweiterung im April konnte Trustlog auf dem Construction Summit 2024 mit seinem innovativen Ansatz das Publikum überzeugen und sich bei den Startup Pitch Awards gegen rund 30 Mitbewerber durchsetzen. „Unsere Vision war es immer, das Management von Avalen so einfach, effizient und übersichtlich wie möglich zu gestalten – für alle Beteiligten", erklärt Trustlog-Geschäftsführer Jonathan Szejnmann. „Die Auszeichnung mit dem begehrten Award ist eine tolle Bestätigung unseres Engagements."

Nur einen Monat später folgte die nächste Auszeichnung: Bei der Wahl zum „Produkt des Jahres" des Baugewerbe Magazins lobte die Redaktion überraschend den Sonderpreis „Innovationspreis Bürokratieabbau" aus – der an Trustlog ging. Denn dank der innovativen Plattform kann der komplette Bürgschaftsprozess digital, papierlos und rechtssicher abgebildet werden. Mit schlanken, schnellen und digitalen Prozessen trägt Trustlog so maßgeblich zu dem von der Bauwirtschaft geforderten Bürokratieabbau bei – die besondere Würdigung in Form eines Sonderpreises bestätigt die Vorreiterrolle des Unternehmens in diesem Bereich.

Absolute Sicherheit durch ISO-Zertifizierung

Bürokratieabbau und Effizienz sind das eine – Rechts- und Informationssicherheit das andere. Trustlog ist sich hier seiner großen Verantwortung für den Datenschutz seiner Kunden und deren Cybersicherheit bewusst. Alle Prozesse und Systeme zum Schutz der Informationssicherheit unterliegen daher regelmäßiger Dokumentation und Zertifizierung auf Basis der ISO 27001. Die ISO 27001 ist die international führende Norm für Informationssicherheitsmanagementsysteme (ISMS) und gilt als Nachweis für deren Wirksamkeit. Dieser weltweit anerkannte Standard definiert die Anforderungen, die an die Einführung, Umsetzung, Dokumentation und Verbesserung eines ISMS mit Zertifizierung gestellt werden. Durch die Identifizierung und Analyse bestehender Unternehmensrisiken und deren Behandlung mittels qualifizierter Maßnahmen gewährleistet Trustlog höchste Sicherheitsstandards.

Breite Akzeptanz für digitale Bürgschaften und Garantien

Aber warum hat sich Trustlog drei Jahre Zeit genommen, um auch die debitorischen Funktionen zu integrieren? Beide Seiten der Medaille sollen glänzen, das war von Anfang an erklärtes Ziel. Zunächst aber musste ein Standard gesetzt und bei den Begünstigten der Bürgschaften eine breite Akzeptanz für digitale Avale in Deutschland geschaffen werden. Diese Wegmarke ist nun erreicht – hier hat das Unternehmen mit seiner intuitiven und leicht zu bedienenden Plattform viel Pionierarbeit geleistet.

Zudem ist Trustlog mit einem Stamm von über 2.000 Kunden nun fest am Markt etabliert, darunter sehr große und namhafte Unternehmen wie die Zech Group, aber auch viele mittelständische Unternehmen wie die Peter Gross Bau Holding GmbH oder das Bauunternehmen Echterhoff GmbH & Co. KG sowie Körperschaften der öffentlichen Hand. Denn auch immer mehr öffentliche Auftraggeber setzen auf Trustlog, um zum einen als Begünstigter von den Vorteilen der digitalen Bürgschaftsverwaltung zu profitieren, aber auch, um den Nachunternehmern aus der Bauwirtschaft digitale Bürgschaftsprozesse zu ermöglichen. So beispielsweise die Stadt Bonn, die DEGES oder die Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbH. Auf dieser Basis konnte Trustlog zielführend und gemeinsam mit den Kunden das entwickeln, was diese natürlich auch brauchen: den Antragskanal.

Ein Blick in die Zukunft: Ganzheitliches Avalmanagement

Bereits jetzt können auch Avale von Bürgen, die noch nicht an Trustlog angebunden sind, auf der Plattform hochgeladen und verwaltet werden. Doch der Digitalpionier entwickelt sich im Austausch mit seinen Kunden beständig weiter und möchte sich als zentrale Anlaufstelle für Bürgschafts- und Garantieanträge aller Versicherer und Banken etablieren.

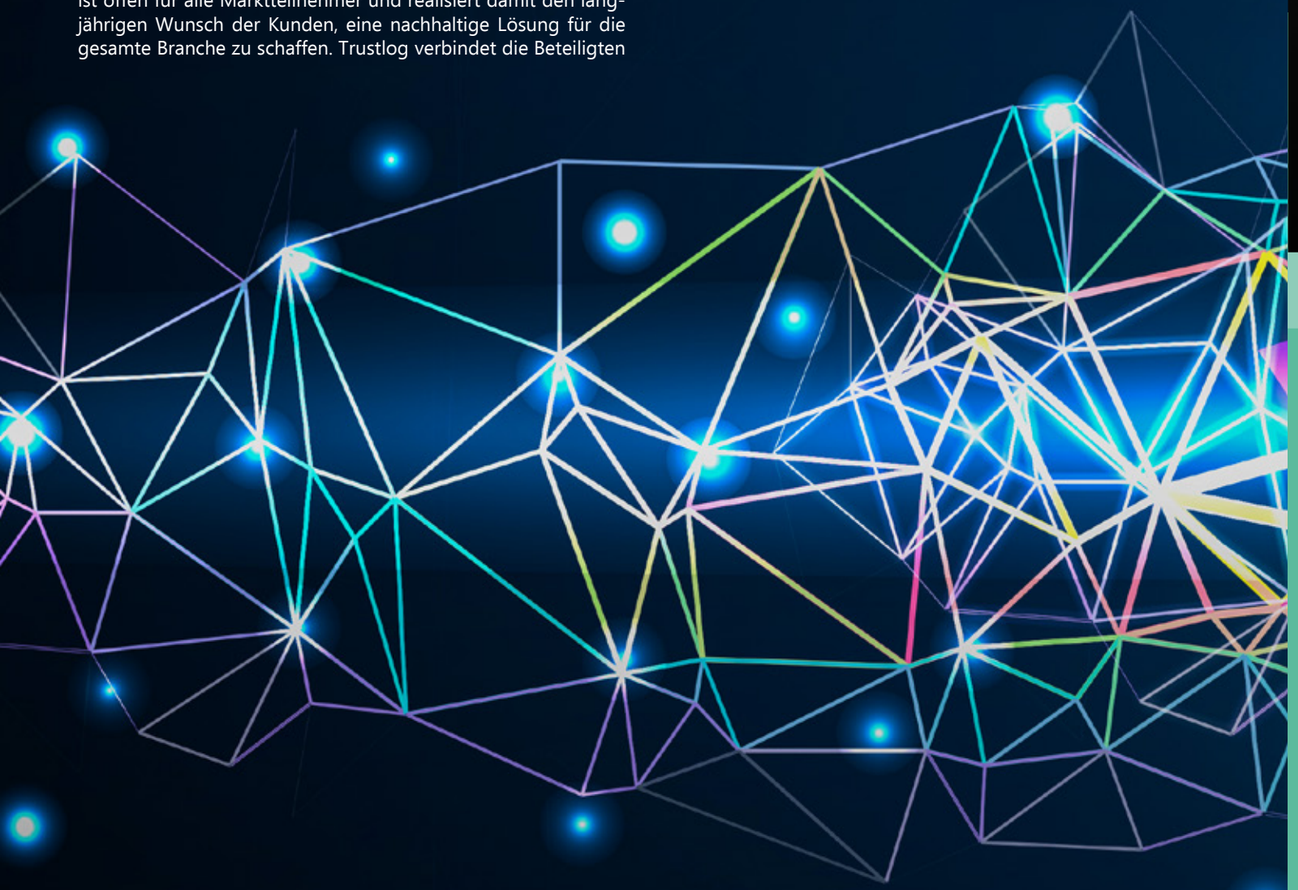
Zudem will Trustlog künftig auch die übersichtliche Darstellung der einzelnen Avallinien und des Gesamtobligos auf seiner Plattform ermöglichen. Dadurch erhalten Unternehmen einen umfassenden Überblick über ihre ausgestellten Bürgschaften, denn auch dafür gibt es bislang keine einheitliche technische Lösung. Trustlog versteht sich hier als Service-Plattform für bestehende Linien – der Vertrieb sowie die Entscheidung über die Übernahme von einzelnen Bürgschaften verbleiben bei den Bürgen. Ende 2024 soll es so weit sein: Dann möchte das Unternehmen den nächsten Schritt in Richtung einer universalen Avalmanagement-Plattform gehen und seinen Kunden die effiziente Verwaltung ihrer verschiedenen Avallinien in einer einzigen Anwendung ermöglichen.

Zusammen sind wir stärker! Möchten Sie dazu beitragen, die Digitalisierung im Bürgschaftsgeschäft voranzutreiben? Oder möchten Sie mehr über die Vorteile effizienter digitaler Avalverwaltung und über Trustlog erfahren? Schreiben Sie uns unter info@trustlog.de oder rufen Sie uns gerne an: 040/334 68 74 20. Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme!

Über Trustlog

Die Trustlog GmbH wurde 2020 in Hamburg als Joint Venture mit je 50 % Beteiligung von der R+V Versicherung und der VHV Versicherung gegründet. Die gleichnamige digitale Plattform ist offen für alle Marktteilnehmer und realisiert damit den langjährigen Wunsch der Kunden, eine nachhaltige Lösung für die gesamte Branche zu schaffen. Trustlog verbindet die Beteiligten des Avalgeschäfts und bietet die Möglichkeit, über die Plattform Bürgschaften direkt bei den Bürgen zu beantragen und rein digital sowie rechtswirksam auszustellen – inklusive der digitalen Abwicklung sämtlicher Folgeprozesse im Lebenszyklus einer Bürgschaft. Das wachsende Team rund um Geschäftsführer Jonathan Szejnmann besteht heute aus mehr als 25 Mitarbeitenden und widmet sich mit Begeisterung der Entwicklung neuer digitaler Lösungen rund um das Avalmanagement. Weitere Informationen finden Sie unter: www.trustlog.de

Hinweis: Dieser Text wurde uns von Trustlog zur Verfügung gestellt.



Autorenporträt

Jonathan Szejnmann, Trustlog GmbH

Herr Jonathan Szejnmann ist Geschäftsführer der Trustlog GmbH und bringt hierfür mehr als 15 Jahre digitales Know-how mit: Nach Stationen in der Digital-Einheit eines Konzerns hat er zuletzt für eine Unternehmensberatung den Geschäftsbereich Digital Business & Company Building aufgebaut und dort Kunden bei dem Aufbau digitaler Geschäftsmodelle beraten. Mit der Gründung von Trustlog hat Jonathan dort die Geschäftsführung übernommen und verantwortet mit seinem wachsenden Team den Aufbau und Betrieb der gleichnamigen digitalen Plattform für Bürgschaften. Jonathan verfügt über Abschlüsse in Economics and Strategy for Business (MSc) vom Imperial College London und Betriebswirtschaftslehre (BSc) von der FH Nordakademie.

trustlog.de



Hier geht‘s zum Erklärvideo

Avalmanagement leicht gemacht

Mit der digitalen und kostenlosen Trustlog-Plattform

Manuelle Aufwände, doppelte Buchungen und Excel-Tabellen – Bürgschaften zu managen ist in Ihrem Arbeitsalltag ein wahrer Zeitfresser? Erhalten und beantragen Sie zukünftig digitale Bürgschaften direkt über Trustlog und profitieren Sie von schlanken Prozessen sowie einer aufwandfreien Verwaltung. Die neue Art, Ihr Avalgeschäft an einem Ort zu steuern.

- Papierlos arbeiten
- Übersichtliche und transparente Dokumentation Ihrer Bürgschaften
- Erhalt der Bürgschaften innerhalb von Sekunden nach Ausstellung
- Effiziente Anforderungen von Korrekturen ohne Anschreiben und Rückversand
- Rückgabe digital per Klick ohne schriftliche Enthaftungserklärung
- Bürgschaften direkt in Trustlog beantragen

Trustlog

Bürgschaften. Mit Sicherheit einfach.

EUROPÄISCHE NACHHALTIGKEITS-BERICHTSPFLICHT (CSRD) AB 2025

Wie sich **Bauunternehmen** vorbereiten können

*Von **Jens Kürten**, JK Consulting*

In Kürze: Worauf müssen sich Unternehmen vorbereiten

Nachhaltigkeit ist ein wichtiges gesellschaftliches, aber auch zunehmend ökonomisches und unternehmerisches Thema. Wer sich aktiv mit dem Thema auseinandersetzt, kann dem Wettbewerb einen Schritt voraus sein, bei Kunden, Mitarbeitern, Bewerbern und Banken punkten. Mit einer frühzeitig entwickelten Nachhaltigkeitsstrategie kann man das Unternehmen optimal auf die kommenden regulatorischen Anforderungen vorbereiten. Die Anforderungen nehmen zu und kommen schnell: Für das Geschäftsjahr 2025 werden rund 13.000 Unternehmen in Deutschland zum ersten Mal einen Nachhaltigkeitsbericht erstellen müssen. CSRD heißt die europäische Verordnung, die derzeit in deutsches Recht umgesetzt wird. Als ein Unterkapitel des Nachhaltigkeitsberichts müssen diese Unternehmen die sogenannte EU-Taxonomie ausweisen. Daneben gibt es als maßgebliche Nachhaltigkeitsanforderungen noch das deutsche Lieferkettengesetz (LkSG) und das zukünftige europäische Lieferkettengesetz (CSDDD).

Es gilt also, sich rechtzeitig darauf vorzubereiten. Denn dann ist der Aufwand überschaubar, es ergeben sich Chancen daraus und man macht das Unternehmen ein Stück zukunftssicher.

Die europäischen Nachhaltigkeits-Berichtspflichten ab 2025 (CSRD/ESRS)

Europäische Nachhaltigkeitsberichtspflicht (CSRD): Überblick



Alle mittelgroßen Unternehmen in der Europäischen Union werden ab dem Geschäftsjahr 2025 einen Nachhaltigkeitsbericht erstellen, veröffentlichen und testieren lassen müssen. Das gilt für alle Unternehmen, die von drei Kriterien mindestens zwei erfüllen:

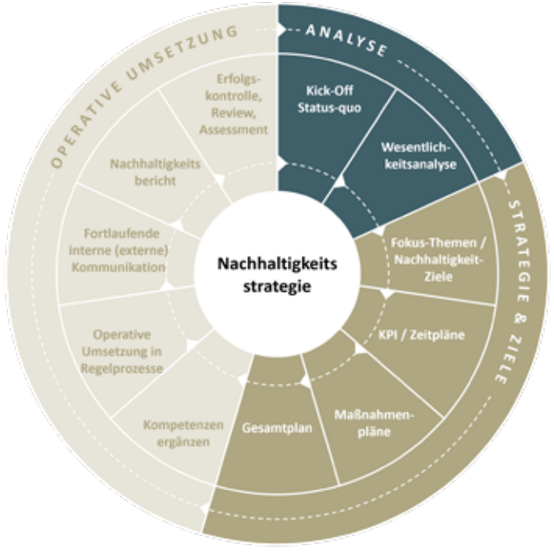
- 250 Mitarbeitende oder mehr,
- 50 Mio. Euro Jahresumsatz oder mehr,
- 25 Mio. Euro Bilanzsumme oder mehr.

Die Berichtspflicht nach der europäischen Verordnung CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) wird in diesen Wochen in deutsches Recht umgesetzt (ggf. erst nach der Sommerpause des Bundestags). Wie ein solcher Nachhaltigkeitsbericht auszusehen hat, welche Themen er abdecken muss und welche Auskünfte der Bericht umfassen muss, beschreiben die Ausführungsbestimmungen zur CSRD, die ESRS (European Sustainability Reporting Standards). Inzwischen gibt es diese ESRS in deutscher Sprache. Im Kern umfasst der Bericht drei Themenfelder sowie einen größeren Block von allgemeinen Angaben. Wie generell die Nachhaltigkeitslogik folgt auch der Nachhaltigkeitsbericht den drei inhaltlichen Säulen ESG: Umwelt (E Environment), Soziales (S Social) und Unternehmensführung (G Governance). In den Brüsseler Vorschriften werden die drei Themenfelder weiter untergliedert in zwei weitere Ebenen, sodass insgesamt rund 90 Nachhaltigkeitsaspekte für den Bericht infrage kommen.

Aber es ist nicht notwendig und auch nicht gewollt, dass alle Unternehmen sich um alle Aspekte kümmern und darüber berichten. Berichtet werden soll nur über die Themen, die für das Unternehmen wesentlich sind. Deswegen ist die ebenfalls vorgeschriebene Wesentlichkeitsanalyse ein wichtiger Filter, um vor dem Start in die Nachhaltigkeitsstrategie und später den Nachhaltigkeitsbericht für das Unternehmen die unwesentlichen von den wesentlichen Themen zu trennen.

Die richtige Vorbereitung: Frühzeitige Entwicklung einer Nachhaltigkeitsstrategie

Man sollte jetzt den Prozess starten, für das Unternehmen eine Nachhaltigkeitsstrategie zu erarbeiten. Die Geschäftsführung sollte den Prozess anstoßen, ein interdisziplinäres Projektteam dafür aufsetzen, den weiteren Fortschritt aktiv begleiten und bei Erreichen der Meilensteine die Ergebnisse und Pläne reviewen und bestätigen. Will man den Prozess ordentlich gestalten, dann sind für jeden der drei Prozessschritte (Analyse / Strategie & Ziele / Operative Umsetzung) sicherlich mehrere Wochen bis zu einigen Monate erforderlich. Will man also vor dem Beginn des Jahres 2025 oder spätestens zu Beginn des Jahres 2025 mindestens die Phasen Analyse, Strategie und Ziele erledigt haben, sollte man jetzt starten. Denn 2025 sollten erste Teile der selbst gesteckten Ziele und erste Maßnahmen greifen, über die man dann Anfang 2026 im Nachhaltigkeitsbericht über das Jahr 2025 berichten wird.



Die Wesentlichkeitsanalyse im Überblick

- Die Wesentlichkeitsanalyse ist ein wichtiger Startpunkt für die Nachhaltigkeitsstrategie
- Sie ist verpflichtend nach ESRS
- Sie gibt klare Prioritäten für die wesentlichen Themen
- Nicht-wesentliche Themen müssen nicht weiterverfolgt und nicht berichtet werden
- Durch die Fokussierung auf wesentliche Themen wird der Aufwand deutlich geringer

Wesentlichkeitsanalyse – der erste Schritt der Nachhaltigkeitsstrategie

Ein wichtiger erster Schritt bei der Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie wie auch bei der Vorbereitung für die Nachhaltigkeitsberichterstattung ist die Wesentlichkeitsanalyse. Die Wesentlichkeitsanalyse ist Pflicht und Grundlage für die Nachhaltigkeitsberichte nach ESRS. Sie hilft, die für das Unternehmen wirklich wichtigen Themen und Nachhaltigkeitsaspekte zu identifizieren und sich darauf zu fokussieren. Nicht-wesentliche Themen müssen nicht weiterverfolgt bzw. nicht im Nachhaltigkeitsbericht aufgenommen werden. Ausgenommen sind hier einige vom Gesetzgeber vorgegebene Pflichtthemen.

Um sich die Arbeit zu erleichtern, ist es zulässig, aus der langen Liste der Nachhaltigkeitsaspekte der europäischen Vorschriften (ESRS) mit über 90 Themen erst einmal die offensichtlich unwesentlichen Themen herauszufiltern. Darüber können rund die Hälfte der Aspekte entfallen. Für den Rest sollte man dann mithilfe von Expertengruppen unter Berücksichtigung der Sichtweisen verschiedener Stakeholdergruppen eine dokumentierte Methode anwenden, um die dann wirklich wesentlich Themen herauszufiltern. So macht man in einem mehrstufigen Verfahren aus der „full list (rund 90 Themen)" eine „long list" und dann eine „short list" mit rund 20 Themen. Nach den neuen Standards sollen dabei die Unternehmen die wesentlichen Themen nach zwei Dimensionen identifizieren:

Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality / inside-out)

Wie wirkt sich die Unternehmenstätigkeit auf Umwelt, Menschen, Mitarbeiter und Gesellschaft aus (inside-out)?

Beispiel: Wenn Sie für die Herstellung Ihrer Produkte viel Energie benötigen und CO2 emittieren (Sie selbst oder indirekt über Ihre Zulieferprodukte), dann hat dieser Energieverbrauch und die CO2-Emissionen Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere auf den Klimawandel.

Typische Stakeholdergruppen

- *Eigentümer*
- *Geschäftsführung*
- *Aufsichtsrat / Beirat*
- *Senior Management*
- *Mitarbeiter / Betriebsrat*
- *Banken*
- *Investoren / Aktionäre*
- *Versicherungen*
- *Kunden, Endverbraucher*
- *Lieferanten*
- *Politik / Gesetzgeber*
- *Interessengruppen / NGO*
- *Lokale Community*

Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality / outside-in)

Welchen heutigen, zukünftigen und potenziellen Einfluss haben Nachhaltigkeitsaspekte auf Chancen und Risiken für das Unternehmen und damit auf das Geschäft und die finanzielle Performance des Unternehmens (outside-in), beispielsweise auf Ihren Umsatz oder Ihr Ergebnis?

Beispiel: Wenn durch den Klimawandel das Risiko besteht, dass es in bestimmten Regionen zukünftig zu Wassermangel kommen kann und Ihr Unternehmen dort mit einem Werk vertreten ist, das Wasser als Rohstoff benötigt, kann das erheblichen Einfluss auf Ihr Unternehmen und diesen Standort haben, was sich negativ auf das Ergebnis auswirken kann. Oder heiße Sommer die Arbeit im Freien nicht uneingeschränkt zulässt, sind ggf. andere persönliche Schutzausrüstungen, gekühlte Pausenorte oder sogar andere Arbeitszeiten oder Schichtsysteme erforderlich.

Wesentlichkeitsmatrix (beispielhaftes Muster)



Als wesentlich bleiben die Themen übrig, die den von Ihnen festgelegten Schwellenwert überschreiten. Und zwar in der einen oder der anderen Dimension (Achtung: Oder-Verknüpfung). Ob bei Ihnen 10, 20 oder 30 Themen wichtig sind, ergibt sich aus der Wesentlichkeitsanalyse. Es sollten aber nur Themen sein, die eng mit Ihrem Unternehmen, Ihrer Branche oder der zukünftigen Entwicklung in Ihrer Industrie verbunden sind. Entscheidend ist, dass Sie sich ab Abschluss der Wesentlichkeitsanalyse „nur" noch um diese Themen kümmern müssen, nicht mehr um die herausgefallenen unwesent-lichen Themen.

Ziele und Maßnahmen

Dann beginnt die wirkliche Arbeit: Erarbeitung von Zielen und Maßnahmen. Hier können Sie beispielsweise die gleiche Projektgruppe weiterarbeiten lassen, die sich schon mit der Wesentlichkeitsanalyse auseinandergesetzt hat, sie erweitern oder verändern. Sie sind nicht gezwungen, sich zu allen Themen ambitionierte Ziele zu setzen und Sie müssen auch nicht alle wesentlichen Themen im ersten Jahr mit Zielen und umfangreichen Maßnahmenplänen abdecken.

Operative Umsetzung

Wenn Sie ein erstes Set an Zielen und Maßnahmenpläne entworfen und beschlossen haben, beginnt die operative Umsetzung in den verschiedenen Funktionen und Teilen des Unternehmens. Gegebenenfalls ist jetzt der Zeitpunkt, wo fehlende Kompetenzen ergänzt oder geschult werden müssen. Eine regelmäßige Überprüfung des Fortschritts bei der Umsetzung empfiehlt sich, um rechtzeitig anpassen oder gegensteuern zu können. Spätestens nach einem Jahr macht es Sinn, die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse zu validieren, d. h. diese zu bestätigen bzw. notwendige Anpassungen vorzunehmen. Eine komplett neue Wesentlichkeitsanalyse empfiehlt sich in einem festen Turnus, bspw. nach drei Jahren.

Rechtzeitig sollten Sie prüfen, welche Anforderungen an Informationen, Daten und Statistiken an Ihren Nachhaltigkeitsbericht gestellt werden. Das betrifft sowohl die umfangreichen allgemeinen Angaben wie auch die spezifischeren Datenanforderungen für die von Ihnen als wesentlich eingestuften Nachhaltigkeitsaspekte. Es empfiehlt sich eine frühzeitige Gap-Analyse, um dann die identifizierten Lücken zu schließen. Da Sie über das Jahr 2025 berichten müssen, sollten Sie frühzeitig Ende 2024 oder Anfang 2025 wissen, was an Datenanforderungen auf Sie zukommt und wie Sie diese Datenan-forderungen erfüllen können.

Mit den Vorbereitungen für den wirklichen Nachhaltigkeitsbericht sollten Sie ein kleines Redaktionsteam betrauen, das dann – ggf. mit externer Unterstützung – den Bericht nach den Vorgaben mit Inhalten und Statistiken füllt. Über diesen reinen Pflichtteil hinaus können Sie den Nachhaltigkeitsbericht durch Case Studies, Best Practice Beispiele und andere Unternehmens- und Produktdarstellungen erweitern, um den Nachhaltigkeitsbericht auch als Marketing-Instrument einsetzen zu können. Da der Nachhaltigkeitsbericht in ähnlicher Form wie der Lagebericht testiert werden muss, ist es ratsam, schon beim Entstehungsprozess in den Austausch mit dem Wirtschaftsprüfer zu gehen.

EU-Taxonomie

Was bislang nur börsennotierte Unternehmen ausweisen mussten, gilt mit Einführung der europäischen Nachhaltigkeitsberichtspflicht nach CSRD auch für alle anderen davon betroffenen Unternehmen. Es ist detailliert aufzuführen und muss veröffentlicht werden, welchen Anteil ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten bei Umsatzerlösen, Investitionsausgaben (CapEx) sowie Betriebsausgaben (OpEx) ausmachen. Im Rahmen der CSRD müssen jetzt alle diese Unternehmen die EU-Taxonomie anwenden und als ein Kapitel in ihrem Nachhaltigkeitsbericht ausweisen und vom Wirtschaftsprüfer testieren lassen.

Die EU-Taxonomie definiert folgende sechs Felder als Umweltziele:

- Klimaschutz,
- Anpassung an den Klimawandel,
- die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen,
- der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft,
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung,
- sowie der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Geschäftsaktivitäten sind „ökologisch nachhaltig" im Sinne der Taxonomie-Verordnung, wenn sie

- einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz bzw. zur Anpassung an den Klimawandel leisten (Substantial Contribution),
- zu keiner erheblichen Beeinträchtigung (Do No Significant Harm, DNSH) eines oder mehrerer o. g. EU-Umweltziele führt,
- einen Mindestschutz für Arbeitssicherheit und Menschenrechte einhalten (Minimum Safe-guards, Mindestschutz) und
- den durch die EU-Kommission pro Umweltziel und Aktivität festgelegten technischen Bewertungskriterien (Technical Screening Criteria) entspricht.

Exkurs: Kunden-Nachhaltigkeitsbewertungen



Im B2B-Geschäft wird es immer mehr zum Standard, dass große und mittlere Auftraggeber ihre Partner und Zulieferer in Bezug auf Nachhaltigkeit bewerten lassen. Dafür befragen sie ihre Zulieferer oder lassen das durch spezialisierte Agenturen umsetzen. Einer der Marktführer in solchen Nachhaltigkeits-Bewertungen ist ecovadis. Der Umfang der abgefragten Themen und die Nachweispflichten sind über die letzten Jahre stark gestiegen, ebenso die Mindestschwellen zum Erreichen von bestimmten Bewertungen (bspw. Bronze, Silber, Gold, Platin bei ecovadis). Viele Auftraggeber erwarten von ihren Zulieferern nicht nur die Teilnahme an solchen Bewertungen, sondern auch das Erreichen von bestimmten Schwellenwerten, kontinuierliche Verbesserungen oder auch die Erfüllung von Mindeststandards in bestimmten Bereichen (bspw. Nachweis von ISO 14.001 Umweltmanagementsystem oder ISO 50.001 Energiemanagementsystem).

Für all diese Bewertungen und Audits ist es eine sehr gute Grundlage, wenn das Unternehmen eine klare Nachhaltigkeitsstrategie vorweisen und belegen kann. Insbesondere ein testierter Nachhaltigkeitsbericht (wie der CSRD-konforme Nachhaltigkeitsbericht ab 2025) bildet ein starkes Fundament für solche Befragungen und hilft bei der Einstufung. So wünscht ecovadis ausdrücklich die Beantwortung der Fragen durch den Bericht, der als umfassendes Belegdokument für die Mehrheit der Themen und Fragen dient. Der CSRD-konforme Nachhaltigkeitsbericht kann für solche Kundenbewertungen weitere Vorteile bieten. Der Nachhaltigkeitsbericht gibt Auskunft über die Nachhaltigkeitsstrategie des kompletten Unternehmens bzw. Konzerns, nicht nur über Tochtergesellschaften. Der Nachhaltigkeitsbericht ermöglicht es somit, bspw. ecovadis Bewertungen für den kompletten Konzern/Unternehmensgruppe zu absolvieren, statt mehrfach für einzelne Tochtergesellschaften den hohen Aufwand für Kundenbewertungen betreiben zu müssen.

Deutsches Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)

Das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz ist seit 1. Januar 2023 für Unternehmen mit mehr als 3.000 Mitarbeitenden verpflichtend, seit 2024 gilt es für Unternehmen ab 1.000 Mitarbeitenden. Das Gesetz verpflichtet die betroffenen Unternehmen, ihrer menschenrechtlichen Verantwortung und Sorgfaltspflicht in ihren Lieferketten besser nachzukommen. Diese Pflichten gelten für den eigenen Geschäftsbereich, für das Handeln eines Vertragspartners und das Handeln weiterer (mittelbarer) Zulieferer. Der genaue Umfang und die Ausführung der Analyse hängen vom Grad der Betroffenheit ab. Bei unmittelbaren Zulieferern gilt eine höhere Betroffenheit, die konkretere Maßnahmen nach sich ziehen als bei mittelbaren Zulieferern. Auch wenn Ihr Unternehmen noch nicht verpflichtet ist, das Lieferkettengesetz anzuwenden, werden Sie als Partner und Zulieferer für solche Unternehmen dennoch damit konfrontiert.



Das Gesetz zielt darauf ab, Menschenrechte und den elementaren Umweltschutz zu stärken. Dazu zählen unter anderem:

- der Schutz vor Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Diskriminierung,
- der Schutz vor Landraub,
- der Arbeits- und Gesundheitsschutz,
- das Recht auf faire Löhne,
- das Recht, Gewerkschaften zu bilden,
- der Schutz vor umweltrechtlichen Verstößen. (N.B.: Damit ist im Kontext des LkSG aber nicht Klima-/Umweltschutz im weiteren Sinne der Nachhaltigkeit gemeint, wie beispielsweise CO2 Emissionen und Klimabilanzen. Hier geht es um einige klar abgegrenzte Umweltverstöße.)

Zu den Sorgfaltspflichten der Unternehmen zählen:

- das Einrichten eines Risikomanagements,
- die Feststellung einer betriebsinternen Zuständigkeit,
- das Durchführen regelmäßiger Risikoanalysen,
- die Abgabe und Veröffentlichung einer Grundsatzerklärung,
- die Verankerung von Präventionsmaßnahmen,
- das Ergreifen von Abhilfemaßnahmen,
- die Einrichtung von Beschwerdeverfahren und
- die Dokumentation und Berichterstattung über das Lieferkettenmanagement.

Bericht und Überprüfung

Für die Überprüfung der Einhaltung des LkSG ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zuständig. Alle Unternehmen, die unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen, sind verpflichtet, regelmäßig einen Bericht über die Erfüllung der im Gesetz verankerten Sorgfaltspflichten zu veröffentlichen. Im Fall von Verstößen kann das BAFA Bußgelder von bis zu acht Millionen Euro oder bei Unternehmen mit über 400 Millionen Jahresumsatz Bußgelder bis zu zwei Prozent des Jahresumsatzes verhängen. Zusätzlich können Unternehmen bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen bis zu drei Jahre lang ausgeschlossen werden.

Aktuell wird in Berlin diskutiert, wie man die LkSG-Berichtspflichten möglicherweise vereinfachen oder befristet aussetzen kann, da sich die Unternehmen gleichzeitig auf den Nachhaltigkeitsbericht vorbereiten müssen und in wenigen Jahren das europäische Lieferkettengesetz kommen wird. Der Bundeswirtschaftsminister hat beispielsweise eine 24-monatige Aussetzung der LkSG-Berichtspflicht vorgeschlagen, bis das europäische Lieferkettengesetz greift. Allerdings ist für das LkSG das Bundesarbeitsministerium federführend und nicht das Bundeswirtschaftsministerium. Ob und in welcher Form es also Vereinfachungen oder eine befristete Aussetzung der Anwendung des LkSG in Deutschland geben wird, bleibt abzuwarten.

EU-Richtlinie Sorgfaltspflichten ("EU-Lieferkettengesetz", CSDDD)

Auch auf EU-Ebene kommt ein Lieferkettengesetz. Die EU-Richtlinie über Sorgfaltspflichten für Unternehmen (Corporate Sustainability Due Diligence Directive, CSDDD) wird in vielen inhaltlichen Aspekten über das LkSG hinausgehen. Zunächst wird ab 2027 die CSDDD für Unternehmen mit mindestens 5.000 Mitarbeitenden und mindestens 1,5 Mrd. Euro Jahresumsatz gelten, ab 2028 dann für Unternehmen mit 3.000 Mitarbeitenden und mindestens 900 Mio. Euro Umsatz und schließlich ab 2029 Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden und einem Jahresumsatz von mindestens 450 Mio. Euro. Inhaltlich wird die Reichweite der Verantwortlichkeit in der Lieferkette erweitert. Während im LkSG vorrangig unmittelbare Zulieferer im Fokus stehen, umfasst die CSDDD alle Tätigkeiten in der Wertschöpfungskette. Damit sind auch mittelbare Zulieferer sowie die Nutzung und Entsorgung des Produktes inbegriffen. Während das LkSG hauptsächlich auf Menschen- und Arbeitnehmerrechte abstellt, deckt die CSDDD auch weitere Themen wie Klima- und Umweltschutz ab.



Mit Umsetzung der CSDDD wird eine weitreichende zivilrechtliche Haftung etabliert werden, die so im deutschen LkSG nicht enthalten ist. Wenn ein Unternehmen seine Sorgfaltspflichten verletzt, haben natürliche oder juristische Personen im nationalen Recht mindestens fünf Jahre lang die Möglichkeit, ihren Anspruch auf vollständigen Ersatz des durch die Pflichtverletzung entstandenen Schadens geltend zu machen. Darüber hinaus können Geldbußen von bis zu fünf Prozent des weltweiten Netto-Umsatzes verhängt werden. Die CSDDD soll in den nächsten zwei Jahren in nationales Recht umgesetzt werden.

Die gründliche Vorbereitung des ersten Nachhaltigkeitsberichts (nach CSRD) ist eine gute Vorbereitung für die CSDDD-Pflicht sowie für CSDDD-Anfragen von Großkunden, da auch im Nachhaltigkeitsbericht die Wertschöpfungskette mitbetrachtet werden sollte.

Zeitplan der Umsetzung der CSDDD und betroffene Unternehmen



Zusammenfassung und Ausblick

Das Themenfeld Nachhaltigkeit ist kein Modethema. Es wird nicht verschwinden, sondern in Zukunft für Unternehmen an Bedeutung gewinnen.

Schon heute betrifft eine Vielzahl von Regulierungspflichten im Nachhaltigkeitskontext zahlreiche Unternehmen in der Europäischen Union, ab 2025 und in den nächsten Jahren kommen weitere Regularien für mittelgroße Unternehmen hinzu. LkSG, CSRD, EU-Taxonomie und CSDDD bilden nur einen Ausschnitt zahlreicher europäischer und deutscher Gesetze und Verordnungen. Allen gemeinsam ist, dass dahinter der politische Wille steht, mehr Transparenz in der Wirtschaft zu schaffen sowie sicherzustellen, dass ökologische, soziale und ökonomische Aspekte der Nachhaltigkeit in Unternehmen berücksichtigt werden. Daraus ergibt sich ein signifikanter Aufwand für die betroffenen Unternehmen. Wenn man sich diesen Herausforderungen rechtzeitig stellt und für das Unternehmen eine passende Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt, ist man für kommende Anforderungen gut vorbereitet. Dann ergeben sich daraus Chancen für Unternehmen: Eine gestärkte Wettbewerbsposition, besseres Abschneiden bei Kunden-Audits (wie bspw. ecovadis), Identifikation von möglichen zukünftigen Risiken und Chancen, Arbeitgeberattraktivität sowie verbesserter Zugang zu Fremdkapital.

Autor



Jens Kürten
JK Consulting

Jens Kürten hat mehr als 25 Jahre Erfahrungen in Unternehmen verschiedener Branchen gesammelt. Zuletzt hat er bis Anfang 2022 in einem börsennotierten Unternehmen den Bereich Nachhaltigkeit zur strategischen Säule ausgebaut. Seit Anfang 2022 unterstützt er als selbstständiger Berater Unternehmen bei der Erarbeitung von Nachhaltigkeitsstrategien ebenso wie bei der Vorbereitung und Umsetzung von heutigen und zukünftigen Nachhaltigkeitsberichtspflichten sowie Nachhaltigkeits-Kundenbewertungen und ist Nachhaltigkeits-Berater der BVMB.

Hinweis: Die in diesem Artikel gemachten Angaben entsprechen dem Stand Juni 2024. Alle Angaben verstehen sich ohne Gewähr. Es handelt sich um allgemeine Hinweise und nicht um Rechtsberatung.



ECO-VOX
enabling sustainability

Ihr Nachhaltigkeitsbericht
EINFACH. SCHNELL. SICHER.



Die Europäische Nachhaltigkeitsberichtspflicht (CSRD) betrifft Sie in 2025. Bereiten Sie jetzt entspannt die Umsetzung Ihres Berichtes mit uns vor.

DER STARTPUNKT Die Wesentlichkeitsanalyse
DIE STRATEGIE Ziele und Maßnahmen
DIE UMSETZUNG Operative Implementierung
DAS ERGEBNIS Der CSRD-konforme Nachhaltigkeitsbericht

ECO-VOX steht für starke Expertise in der Nachhaltigkeitsberatung für mittelgroße Unternehmen.

Sie wollen durchstarten? ECO-VOX Kontaktieren Sie uns!

Jens Kürten | Sustainability Strategy
David Väth | Ing. wirtsch. Nachhaltigkeit
Judith Wensky | Content/Konzeption
Manuel Potter | Communications
Gunnar Römer | Wissenschaftstext/PR-Berater
Sebastian Müller | Förderungen und Finanzierung

+49 261 8844799 | info@eco-vox.com
KOMPAGNON.GROUP MEMBER
www.eco-vox.com

WOHNUNGSBAU SCHEINBAR AUF DEM POLITISCHEN ABSTELLGLEIS

Fortsetzung der Talfahrt?

15. Wohnungsbautag am 11. April 2024 in Berlin

Ein aus 7 Verbänden bestehendes Bündnis hat auch in diesem Jahr im Rahmen des 15. Wohnungsbautages in Berlin auf die angespannte Lage im Wohnungsbau hingewiesen. Die ausrichtenden Verbände richteten deutliche Worte an die Bundesregierung und forderten diese auf, endlich eine dringend notwendige Trendwende in diesem Segment einzuleiten und nicht weiterhin Symbolpolitik mit dem heeren Ziel von 400.000 Wohnungen zu betreiben. Die Aussagen von Bundesbauministerin Klara Geywitz (SPD), dass sie Erholung sehe, teilen diese in keinster Form.

Ihre Forderungen sind im Einzelnen:

- Verstetigung der Finanzierungsrahmenbedingungen in der Förderung des Neubaus, insbesondere für soziales und bezahlbares Bauen und Wohnen.
  - ➔ Ohne preisgünstigen Neubau können wir die notwendige Masse an Wohnraum nicht ansatzweise bewältigen.
  - ➔ In Anbetracht der aktuellen Zinsentwicklung kann man ohne auskömmliche Förderprogramme nicht „günstig" bauen.

- Weitere Erhöhungen des baurechtlichen- oder energetischen Standards führen nicht zum Ziel.
  - ➔ Im Gegenteil: Wir müssen auf einem guten und vom Standard her angemessen Niveau in der Breite bauen, deswegen unterstützen wir den Vorstoß zum Gebäudetyp E.
  - ➔ Weitere Verschärfungen der Normungen und Vorschriften hemmen die Bautätigkeit.

- Förderpolitik muss langfristig in der Breite und nicht in der Spitze gedacht werden.
  - ➔ Dafür sind hohe Anschubimpulse notwendig.
  - ➔ Planbarkeit und verlässliche Rahmenbedingungen sind hier das Stichwort.

„Wohnungsbaupolitischer Masterplan" der Bundesregierung gefordert

Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. fordert deshalb einen „wohnungsbaupolitischen Masterplan" von der Bundesregierung, der „hier nicht die Augen vor der Realität verschließt und die Antworten wieder mehr an die Realität statt nur an Ideologie ausrichtet", so deren Hauptgeschäftsführer Michael Gilka. Wir unterstützen deshalb die Forderungen nach und die angestoßene Diskussion um einen Gebäudetyp E mit reduzierten Vorschriften. In diesem Kontext ist auch die verabschiedete Europäische Gebäuderichtlinie kritisch einer Überprüfung zu unterziehen. Wir warnen hier eindringlich davor, dass dadurch eine Sanierungspflicht für Bestandsbauten durch die Hintertüre drohe. Er erinnerte daran, dass die Politik dafür verantwortlich sei, dass sich die Menschen trotz Klimaschutz das Bauen noch leisten können, so Gilka.

Bevölkerungsprognose und Wohnungsmarkt bis 2040

In einer aktuellen Studie der Deutschen Bank Research mit dem Titel „Bevölkerungsprognose und Wohnungsmarkt bis 2040" kommen die Autorinnen und Autoren zu dem Ergebnis, „[…] dass die angestrebten 400.000 Wohnungen jährlich im Prognosezeitraum (2025-2040) nicht erreicht werden." Die Expertinnen und Experten erwarten in diesem und im nächsten Jahr einen starken Rückgang beim Neubau. Erst in den Jahren 2028 bis Jahr 2040 kommt es nach deren Berechnungen zu einem Neubau um die Marke von 300.000 Wohnungen. In diesem Zuge entspannt sich der Wohnungsmarkt etwas, bleibt aber von regionalen Unterschieden in Ballungszentren geprägt. Die Entspannung rührt aber nicht aus gestiegener Bautätigkeit und einem besseren Angebot an Wohnraum, sondern, so die Experten, aus einer schrumpfenden Bevölkerungszahl.

Die Studie der Deutschen Bank Research vom 25. Juni 2024 finden Sie hier zum Download.



IW UND IMK-POLICY PAPER

Öffentliche Investitionsbedarfe 2024

Auf rund 600 Milliarden Euro schätzt das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) und das Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) den nicht abgedeckten zusätzlichen öffentlichen Investitionsbedarf in Deutschland in den nächsten zehn Jahren. Das sind noch einmal 140 Milliarden mehr als bei der letzten Schätzung vor fünf Jahren. Der Grund dafür liegt laut der Studie des IW und IMK darin, dass sich die wirtschaftliche Lage im Land angesichts der multiplen Krisen deutlich gewandelt habe. Darüber hinaus hätten die Dringlichkeit verpasste Investitionen aufzuholen und die steigenden Kosten zu einer schlechteren Ausgangslage geführt. Aus diesem Grund ist die Stärkung des Wachstumspotenzials zentrale Voraussetzung für die Bewältigung sich bereits stellender und kommender Herausforderungen. Dabei hat der staatliche Beitrag stark an Bedeutung gewonnen, so die Autorinnen und Autoren der Studie.

Diese Auflistung stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ist eher als absolute Untergrenze (konservativer Ansatz) zu sehen, so die Studienautorinnen und -autoren. Wie oben erkennbar, entfällt der größte Anteil auf kommunale Investitionen und Maßnahmen im Rahmen der Dekarbonisierung. Nicht berücksichtigt wurden zudem Investitionen in die Landesverteidigung, Krankenhäusern oder Land- und Wasserstraßen.

Im Ergebnis sollte der ausgemachte zusätzliche Bedarf ein „Weckruf" an die Politik auf Bundes- und Landesebene sein, sich mit den Fakten und Analysen tiefergehend auseinanderzusetzen und daraus politische Handlungsaufträge abzuleiten. Als erster Schritt bietet sich eine Aktualisierung der Bedarfe, gerade auch auf kommunaler Ebene an, um eine realistische Bestandsaufnahme bieten zu können. Vor dem Hintergrund des Urteils des



Dabei verteilt sich der zusätzliche Bedarf in Höhe von 600 Milliarden Euro für die nächsten 10 Jahre laut der Studie

- auf die Infrastruktur auf kommunaler Höhe, 205,7 Mrd. Euro, davon entfallen 28,5 Mrd. Euro auf den Ausbau des ÖPNV.
- auf Bildung in Höhe von 41,4 Mrd. Euro.
- in den Wohnungsbau in Höhe von 36,8 Mrd. Euro.
- in die überregionale Infrastruktur in Höhe von 98,5 Mrd. Euro, davon entfallen allein auf die Bundesfernstraßen 39 Mrd. Euro und auf das Schienennetz knapp 60 Mrd. Euro.
- im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung in Höhe von 213,2 Mrd. Euro davon entfallen allein auf Maßnahmen der Dekarbonisierung knapp 200 Mrd. Euro.

Bundesverfassungsgerichts zum Nachtragshaushalt 2021 Ende letzten Jahres und vor der aktuellen Debatte über den Bundeshaushalt 2025 sollte die Politik wissen, worum es geht und was am Ende auf dem Spiel steht.

Weitere Details entnehmen Sie bitte der Studie, die Sie unter www.iwkoeln.de abrufen können.

[1] Sebastian Dullien / Simon Gerards Iglesias / Michael Hüther / Katja Rietzler: Für eine solide Finanzpolitik reloaded. Öffentliche Investitionsbedarfe 2024, Köln, Mai 2024, S. 9.

BTI BY BERNER – KOMPETENZ RUND UMS FENSTER

FENSTERMONTAGE MIT BTI



Für die Vielzahl an Normen und gesetzlichen Verordnungen in der Fenstermontage bietet BTI immer eine passende Lösung. Nützliche Verarbeitungshinweise und Produktinformationen helfen, für die jeweils spezifische Anforderung die optimal aufeinander abgestimmten Produkte auszuwählen. Mit den Produkten für Alt- und Neubau nach Stand der Technik ist **BTI einer der führenden Anbieter von Produkten und Systemlösungen in der Fenstermontage – und das mit 10 Jahren Gewährleistung.**

Warum ist eine fachgerechte Fenstermontage so wichtig?

Im Laufe der Jahre wurden Fenstersysteme in Bezug auf U-Werte, Rahmenkonstruktion und Verglasung immer weiter optimiert. Fenster sind mittlerweile hochtechnische und großdimensionierte Bauelemente mit hohen Gewichten. Darüber hinaus werden die Befestigungsuntergründe aufgrund zunehmender Dämmelemente im Stein immer instabiler. Umso wichtiger ist es für den Fachhandwerker, den Anschluss ans Bauwerk ebenso hochwertig zu gestalten. Denn das beste Fenster ist nur halb so viel Wert, wenn es nicht nach Stand der Technik montiert wird. Hierfür ist BTI der richtige Partner. Denn bereits seit vielen Jahren steht bei uns die fachgerechte Montage von Fenstern im Mittelpunkt.

Das BTI 4W-Fenstersystem – Fachgerechte Fenstermontage mit 10 Jahren Gewährleistung



Abdichtung
Für die Vielzahl an verschiedenen Einbausituationen im Alt- und Neubau gibt es keine Universallösung. Jede Situation erfordert individuell aufeinander abgestimmte Produkte. Das 4W-Sanierungssystem, bestehend aus 4W-Fenster- und Fassadendichtstoff Außen und 4W-Fensterdichtstoff Innen bzw. 4W-Fugendichtband VF 600-NE, nimmt es mit dieser Herausforderung spielend auf. Es hilft dort weiter, wo eine Verwendung von Dichtbändern praktisch nicht möglich ist. Für die Produkte des BTI 4W-Systems liegt ein Prüfzeugnis des ift Rosenheim vor.

Befestigung
Fenster müssen vielen extremen Umwelteinflüssen standhalten. Jahreszeitlich bedingte Temperaturschwankungen, Sonneneinstrahlung, Regen und Kälte erfordern eine sichere und dennoch flexible Befestigung. BTI bietet z. B. mit 4W-toptec und den passenden Dübeln ein umfangreiches Sortiment, das jeder Einbausituation in der Laibung gerecht wird. Für die Montage in der Dämmebene eignen sich 4W-Montagekonsolen und -schienen.

Sicherheit
BTI stellt Handwerksbetrieben 10 Jahre Gewährleistung auf das BTI 4W-System für jeden Funktionsbereich aus. Die Kombination von Befestigung mit der 4W-toptec Distanzschraube und Abdichtung mit 4W-Produkten verbindet das BTI 4W-System auf Basis der Energie-Einsparverordnung perfekt. Das System ist vom unabhängigen Institut für Fenstertechnik ift Rosenheim geprüft.

WIR VERSTEHEN DEIN HANDWERK.

BTI BY BERNER

NEUE EU-VERORDNUNG

gegen Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr in der Diskussion

Die belgische Ratspräsidentschaft hat einen Entwurf einer Verordnung der Europäischen Union gegen Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr vorgelegt. Dort ist unter anderem vorgesehen, dass künftig gegenüber öffentlichen Bauherren erst abgerechnet werden darf, wenn alle unmittelbaren Unterauftragnehmer bezahlt worden sind.

Der entsprechende Passus in dem Entwurf der Verordnung lautet wie folgt:

Artikel 4

Zahlungen an Unterauftragnehmer im öffentlichen Beschaffungswesen

1. Bei öffentlichen Bauaufträgen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU, 2014/25/EU und 2009/81/EG23 des Europäischen Parlaments und des Rates fallen, müssen Auftragnehmer den öffentlichen Auftraggebern oder Vergabestellen im Sinne dieser Richtlinien den Nachweis erbringen, dass sie gegebenenfalls ihre an der Ausführung des Auftrags beteiligten direkten Unterauftragnehmer innerhalb der in dieser Verordnung festgelegten Fristen und unter den dort festgelegten Bedingungen bezahlt haben. Der Nachweis kann in Form einer schriftlichen Erklärung des Auftragnehmers erfolgen und ist vom Auftragnehmer dem öffentlichen Auftraggeber oder Vergabestellen vor oder spätestens zusammen mit einer etwaigen Zahlungsaufforderung vorzulegen.

*2. ~~Hat der öffentliche Auftraggeber bzw. der Auftraggeber die in Absatz 1 vorgesehenen Nachweise nicht erhalten oder liegen ihm Informationen über einen Zahlungsverzug des Hauptauftragnehmers an seine unmittelbaren Unterauftragnehmer vor, so unterrichtet der öffentliche Auftraggeber bzw. der Auftraggeber unverzüglich die Durchsetzungsbehörde seines Mitgliedstaats darüber.~~ **Die in Absatz 1 genannte Verpflichtung gilt unbeschadet der Verpflichtung des öffentlichen Auftraggebers zur Zahlung innerhalb der Zahlungsfrist.***

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) setzt sich zusammen mit den Bauverbänden in Brüssel dafür ein, dass diese Regelung im Entwurf gestrichen wird. Mit dem Entwurf würde ansonsten ein zusätzlicher Bürokratismus entstehen, der Bauunternehmen erheblich belastet und in der Praxis zu erheblichen Rechtsunsicherheiten führen würde.

Das Bundesministerium der Justiz teilt diese Bedenken, ebenso mehrere Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die eine grundlegende Überarbeitung des europäischen Vorhabens fordern (Bulgarien, Deutschland, Estland, Irland, Lettland, Litauen, Malta, Österreich, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Schweden, Tschechische Republik).



VERÖFFENTLICHUNG DER NEUEN AUSBILDUNGSVERORDNUNGEN

der Bauwirtschaft im Bundesgesetzblatt

Am 6. Juni 2024 wurden im Bundesgesetzblatt Teil 1 die neuen angepassten Verordnungen über die Berufsausbildung in Hoch-, Tief- und Ausbauberufen in der Bauwirtschaft veröffentlicht. Diese werden zum 1. August 2026 in Kraft treten und damit die zuletzt im Jahre 2009 geänderten Fassungen ablösen.

Dabei handelt es sich um folgende Ausbildungen:

- *Verordnung über die Berufsausbildung in Hochbauberufen (Hochbauberufeausbildungsverordnung – HochbauBAusbV)*
- *Verordnung über die Berufsausbildung in Tiefbauberufen (Tiefbauberufeausbildungsverordnung – TiefbauBAusbV)*
- *Verordnung über die Berufsausbildung in Ausbauberufen (Ausbauberufeausbildungsverordnung – AusbauBAusbV)*

Die einzelnen Verordnungen können Sie im Bundesgesetzblatt Nr. 179 vom Juni 2024 einsehen oder direkt als PDF über folgenden Link abrufen.

WAHLEN ZUM PRÄSIDIUM UND BEIRAT

am Tag der mittelständischen Bauwirtschaft 2024 in Berlin

Die anwesenden Mitglieder der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) haben in ihrer Mitgliederversammlung auf ihrer Jahresversammlung am 19. Februar 2024 in Berlin neue Vertreterinnen und Vertreter in den Beirat und das Präsidium gewählt und dem Präsidenten Martin Steinbrecher und seinen Präsidiumsmitgliedern das Vertrauen erneut ausgesprochen. Die Mitgliederversammlung bestätigte ihn eindrucksvoll einstimmig im Amt. Auch das übrige Präsidium und der Beirat wurden ohne jede Gegenstimme wiedergewählt. Neu im Amt sind ein Mitglied des Präsidiums und vier Mitglieder des Beirats.

Vertrauensbeweis

Es war eine eindrucksvolle Bestätigung für die geleistete Arbeit in der ablaufenden Wahlperiode, die die Mitgliederversammlung der BVMB in Berlin ihrer Führungsspitze ausstellte. Alle bisherigen Mandatsträger in Präsidium und Beirat wurden einstimmig in ihren Ämtern bestätigt. An der Spitze der Bundesvereinigung bleibt Martin Steinbrecher. Er ist seit nun mehr sechs Jahren in dieser Funktion und Geschäftsführer der Martin Steinbrecher GmbH in Wittmund. Als stellvertretender Präsident unterstützt ihn Jürgen Faupel (Strassing GmbH, Bad Soden-Salmünster) sowie die Vizepräsidenten Alexander Falkenhahn (KAF Falkenhahn Bau AG, Kreuztal), Marcus Herwarth (Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, Satteldorf) und Philipp P. Gross (Peter Gross Bau Holding GmbH, St. Ingbert). Das Präsidium komplettieren der neu gewählte Björn Stutz (Stutz GmbH Tief- und Straßenbau, Kirchheim-Kemmerode), Wolfgang Hörnig (Adam Hörnig Baugesellschaft mbH & Co. KG, Aschaffenburg) und Johannes van der Linde (Ludwig Freytag GmbH & Co. KG, Oldenburg).

Beirat erhält weitere weibliche Unterstützung

Ein 20-köpfiger Beirat komplettiert die Verbandsführung. 16 Mitglieder aus mittelständischen Baufirmen aus dem gesamten Bundesgebiet stellten sich zur Wiederwahl und wurden ebenso einstimmig im Amt bestätigt. Dies sind Isanthe Heberger-Demel (Heberger GmbH, Schifferstadt), Erika Marie Kühner (H. Klostermann Baugesellschaft mbH, Hamm), Thomas Echterhoff (Bauunternehmen Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG, Westerkappeln), Gereon Frauenrath (A. Frauenrath Bauunternehmen GmbH, Heinsberg), Christian Grochtmann (EUDUR-Bau GmbH & Co. KG, Herzebrock-Clarholz), Lars-Peter Hausmann (Peter Hausmann & Co. Bauunternehmung GmbH, Bornheim), Martin Holfelder (Max Bögl Stiftung & Co. KG, Sengenthal), Johann Jaeger (Jaeger Gruppe, Dortmund), Jens Krüger (CONDOR Sicherungs- und Service GmbH & Co. KG, Essen), Peter Krauß (Hasselmann GmbH, Werra-Suhl-Tal), Ansgar Langemeyer (Demler Spezialtiefbau GmbH, Netphen), Dr. Andreas Mainka (Mainka Bau GmbH & Co. KG, Lingen), Stefan Winhauer (Hering Management GmbH, Burbach), Frank Steffens (Brüninghoff GmbH & Co. KG, Heiden), Moritz Willke (Willke rail construction GmbH & Co. KG, Wittorf) und Alexander Thomas (Knoll GmbH & Co. KG, Haren (Ems)).

Eine Vertreterin und drei Vertreter aus mittelständischen Bauunternehmen wurden dabei neu in den Beirat gewählt: Sabrina Kranz (HEITKAMP Unternehmensgruppe), Dieter Biernacki (Schwalbe Baugesellschaft mbH + Co. KG), Torsten Völker (SPITZKE SE) und André Weigelt (VSTR AG Rodewisch). Besonders freuen wir uns darüber, dass Frau Sabrina Kranz die weibliche Präsenz in der mittelständischen Bauwirtschaft als Beirätin stärkt. Sie, Torsten Völker und André Weigelt rücken für drei verdiente Beiratsmitglieder nach, die aus dem Gremium ausschieden. Dieter Biernacki kommt als 20. gewähltes Beiratsmitglied neu hinzu. Die Mitgliederversammlung bescheinigte der BVMB-Geschäftsführung mit Hauptgeschäftsführer Michael Gilka, Geschäftsführer RA Dirk Stauf und den zum 1. Januar 2024 zum Geschäftsführer ernannten und für den Bereich Straßen-, Tief- und Ingenieurbau verantwortlichen Daniel Jonas, M.Eng., eine erstklassige Verbandsleistung.

Protokoll der Mitgliederversammlung

Das Protokoll der Mitgliederversammlung senden wir Ihnen auf Wunsch per E-Mail zu. Senden Sie uns dazu bitte eine kurze Anfrage an jannik.grimm@bvmb.de oder florian.gerz@bvmb.de.



Foto der gewählten Mitglieder des Präsidiums und Beirats der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) am 19. Februar 2024 in Berlin.

v. l. n. r. 1. Reihe: *HGF Gilka, Grochtmann, Thomas, Herwarth, Falkenhahn, Steinbrecher, Biernacki, Kranz, Heberger-Demel, Hörnig und Faupel.*

v. l. n. r. 2. Reihe: *Völker, Steffens, Hausmann, Stutz, Willke, Krüger, Dr. Mainka, Jaeger, Gross, Langemeyer und Echterhoff.*

STEIGENDE ANFORDERUNGEN AN CYBERSICHERHEIT

von Unternehmen in Europa

Mit der NIS2-Richtlinie (Network and Information Security Directive 2) schafft die Europäische Union neue Vorgaben an die Cybersicherheit europäischer Unternehmen. Sie tritt an die Stelle der ersten NIS-Richtlinie aus dem Jahr 2016 und zielt darauf ab, die Cybersicherheitsanforderungen an die sich entwickelnde Bedrohungslage anzupassen und sicherzustellen, dass die EU-Mitgliedstaaten ein hohes gemeinsames Sicherheitsniveau im Bereich der Netz- und Informationssicherheit erreichen. Die NIS2-Richtlinie muss durch die EU-Mitgliedsstaaten bis spätestens 17. Oktober 2024 in nationales Recht umgesetzt werden.

Anstehende Gesetzesänderung

Zu diesem Zweck hat das Bundesinnenministerium am 24.06.2024 einen Referentenentwurf für ein NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz (NIS2UmsuCG) erarbeitet. Dieses Gesetz soll „besonders wichtige und wichtige" Einrichtungen im Zusammenhang mit Cyberrisiken sanktionsbewährt u. a. dazu verpflichten, ein Risikomanagement und Technisch-Organisatorische Maßnahmen einzuführen, Sicherheitsvorfälle unverzüglich an die Behörden zu melden sowie die Geschäftsleitung hinsichtlich Cybersicherheit zu schulen. Auf den Seiten 73-78 des Referentenentwurfs werden diese „besonders wichtigen und wichtigen Einrichtungen" klassifiziert.

Betroffenheit von Bauunternehmen

Eine erste Sichtung der Sektoren, Branchen und Einrichtungen gem. NIS2UmsuCG ergibt zunächst nach unserer Auffassung keine unmittelbare Betroffenheit für Bauunternehmen. Einzig Unternehmen, die im Zuge Ihrer Geschäftstätigkeit auch Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 2 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz sind, können von den neuen Regelungen umfasst sein.

Unabhängig von der Betroffenheit von dieser gesetzlichen Neuerung empfiehlt es sich für alle Unternehmen, die eigenen Vorkehrungen und Standards zum Schutz vor Cyberrisiken stetig zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Grundlegende Informationen stellt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) unter www.bsi.bund.de zur Verfügung.





BVMB
Rahmenvertrag Partner

Arbeitskleidung verschiedener Hersteller, exakt für Ihren Bedarf und mit Ihrem Logo.

SOWIE ZUSÄTZLICH: AUSSENWERBUNG



GERÜSTBANNER | FAHNEN & FLAGGEN | BAUSCHILDER | BAUZAUNBANNER

Für unsere Kunden liefern wir sowohl auf Basis projektbezogener Zusammenarbeit als auch im Bereich Kollektion oder auch Full-Service.

Sie erhalten bei einem Laufzeit- oder Umsatzvertrag einen eigenen Shop, Lagerhaltung, Versand und Kommission an Bestellberechtigte anhand Kostenstelle, sogar mit Budgetverwaltung für Abteilungen oder Personen.

Die Bedarfsermittlung kann für Marketing und Einkauf bequem elektronisch erfolgen, unsere Shoplösung bietet die Bedarfsermittlung anhand virtueller Bestellungen. So erhalten Sie Sicherheit bei der Ermittlung bedarfsgerechter Mengenermittlung.

Sie können bei uns wählen zwischen Flexibilität für Einzelprojekte oder umfassender Betreuung mit der für Sie erforderlichen Sicherheit in Lagerhaltung und Verfügbarkeit.

Für eine langfristige Zusammenarbeit verfügen wir über ausreichende Lagerfläche und erprobte Prozesse. Den für Sie bequemen Full-Service bieten wir in individuellen Modellen.

Unseren Erfahrungsschatz für die bedarfsgerechte Belieferung demonstrieren wir Ihnen gerne anhand laufender Kundenprojekte.

WERBUNG ZUM
ANFASSEN

Viele zufriedene Kunden bauen immer wieder auf uns, darunter:

Potter Promotion GmbH & Co. KG
Marienfelder Straße 52
56070 Koblenz
werbemittel@potter.ag
Te.: 0261-98396213

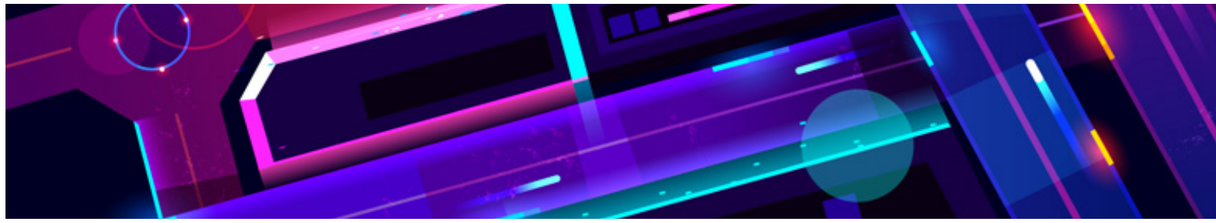
www.potter-promotion.de

SMART SITE SOLUTIONS GMBH

BVMB begrüßt neues **Fördermitglied**

Herzlich willkommen Smart Site Solutions GmbH. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) begrüßt ihr neues Fördermitglied Smart Site Solutions GmbH in der BVMB-Familie und freut sich auf eine produktive Zusammenarbeit gerade im Bereich der Förderung der Digitalisierung von Prozessen, insbesondere im Straßenbau. Zum 15. April 2024 ist die Smart Site Solutions GmbH der BVMB beigetreten. Unser neues Mitglied bietet mit seiner Software SSO eine intelligente Prozesssteuerung für den Asphaltstraßenbau an und bringt seine Expertise schwerpunktmäßig im Bereich der KI-Forschung und Big Data ein und verknüpft diese zu intelligenten Bauverfahren. Damit wirkt die Smart Site Solutions GmbH an den Innovationen vom Morgen für die Bauwirtschaft maßgeblich mit.

Weitere Informationen zum Mitglied erhalten Sie unter smartsitesolutions.de



LINDSCHULTE ING. GMBH

BVMB begrüßt neues **Fördermitglied**

Zum 1. Mai 2024 begrüßen wir recht herzlich die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH als neues Fördermitglied in der BVMB-Familie. Die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH ist eine deutschlandweit tätige und in Nordhorn ansässige Ingenieurgesellschaft, die zu den führenden unabhängigen Bauplanungsunternehmen in der Bundesrepublik gehört und auf eine 50-jährige Geschichte voller Erfahrung und Expertise zurückblicken kann. Dabei deckt diese mit ihren über 470 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an 12 Standorten über das ganze Bundesgebiet verteilt von der Bedarfsanalyse bis zur schlüsselfertigen Projektabwicklung eine große Bandbreite für eine Rundum-Betreuung beim Bauen ab. Sei es im Infrastruktur-, Brücken- oder Ingenieurbau oder bei bautechnischen Prüfungen über die Umweltverträglichkeitsprüfung, Wasseruntersuchung bis hin zu Emissionsmessungen oder Schadstoffanalysen, Lindschulte unterstützt Sie mit ihren fächerübergreifenden Expertenteams bei all ihren Fragen.

Wir freuen uns, die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH im Kreise unserer Mitglieder begrüßen zu dürfen und sehen einer guten Zusammenarbeit entgegen.

Weitere Informationen zu Projekten und dem Leistungsspektrum finden Sie unter lindschulte.de



V-WEST GMBH

BVMB begrüßt neues **Mitglied**

Zum 1. Mai 2024 begrüßen wir herzlich die V-West GmbH als neues Mitglied in der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. Die V-West GmbH ist seit über 20 Jahren deutschland- und europaweit im Bereich der Produktion und Montage von Fahrzeugrückhaltesystem aus Stahl vertreten und sorgt mit der Expertise ihrer Teams für Ihre Sicherheit an Deutschlands Straßen.

Wir freuen uns, die V-West GmbH im Kreise unserer Mitglieder begrüßen zu dürfen und sehen einer guten Zusammenarbeit entgegen.

Weitere Informationen finden Sie unter dielebensretter.com.

STARKE TYPEN, STARKE BAUTEN – WIR STEMMEN DAS!



Aktuelle Pressemitteilungen des Verbandes, Nachrichten zu allen baurelevanten Themen des Mittelstands und aktuelle Informationen aus der Verbandsarbeit erhalten Sie tagesaktuell in Ihrem Feed!

Folgen Sie uns gerne auf LinkedIn!

Scannen und folgen!

EINKAUFS- UND BESCHAFFUNGSOPTIONEN
im Verband

Die BVMB-Rahmenvereinbarungen bieten Mitgliedsunternehmen lukrative Mehrwerte bei Einkauf und Beschaffung. Eine aktuelle Übersicht steht unter bvmb.de/bvmb-einkauf-start zur Verfügung.

So können u. a. durch die langjährige Kooperation mit der BAMAKA AG, der in Deutschland führenden Einkaufsgesellschaft der Bauwirtschaft, Mitgliedsunternehmen Investitionsgüter, Produkte oder Dienstleistungen vergünstigt beziehen. Rabatte oder Sonderkonditionen gibt es zudem für Finanzierungen, Leasing, Wirtschaftsauskünfte, und vieles mehr. Die Inanspruchnahme der Vergünstigungen ist für BVMB-Mitglieder größtenteils kostenfrei. Einen kleinen Auszug aus dem umfangreichen Leistungsangebot zeigt die „Kurzübersicht Partnerkonditionen".

Um die Vorteile dieses exklusiven Mitgliederservice zu nutzen, genügt für BVMB-Mitglieder die Unterzeichnung einer schriftlichen Vereinbarung.

Anschließend stellt die BAMAKA AG ausführliche Informationen über die einzelnen Rahmenverträge, die Einkaufskonditionen sowie ein Passwort für den Zugang zum geschützten Kundenbereich auf www.bamaka.de bereit. Weitere Infos erhalten Sie bei der BAMAKA AG unter Tel. 02224 981088-77 oder E-Mail service@bamaka.de.

BAMAKA Partner

BAMAKA AG
Einkaufsgesellschaft der Bauwirtschaft

Auszug aus über 160 Marken und über 250.000 Produkten für Baustelle und Büro



...und viele weitere Marken!

Bis 23 %
Bis 32%
Bis 28%
Bis 53,5 %
Nutzfahrzeuge
Bis 29%
bis 1.500 € Prämie zzgl. Händlernachlass

mind. 3,5 ct pro l Diesel sparen
mind. 2,1 ct pro l Diesel sparen
mind. 2,8 ct pro l Diesel sparen

bis 50% Nachlass
bis 52% Nachlass
bis 45% Nachlass
bis 35% Nachlass
bis 40% Nachlass
30% Nachlass
10% Nachlass
10% Nachlass
bis 16% Nachlass
15% Nachlass
bis 16% Nachlass
bis 20% Nachlass

WEITERE MARKEN UND HERSTELLER

Noch nicht registriert?
Kostenlos unter: www.bamaka.de/registrierung
Irrtümer, Konditionsänderungen und Druckfehler vorbehalten.

Kundenservice
Telefon: 02224 981 088-77
service@bamaka.de | www.bamaka.de

01/2024

TERMINE

- BERATUNGSTAGE
- PRESSEMITTEILUNGEN
- SEMINARE
- VERANSTALTUNGEN

Beratungstage

Im dritten Quartal 2024 bieten die Herren **RA Stauf** und **RA Mecking** zu den folgenden vorläufigen Terminen in bewährter Form Beratungsgespräche an:



RA Volker Mecking

07.08.2024	**Dresden**
14.08.2024	**Leipzig**
03.09.2024	**Dresden**
25.09.2024	**Leipzig**



RA Dirk Stauf

07.08.2024	**Erfurt**
21.08.2024	**Dresden**
05.09.2024	**Leipzig**

Termine und Seminare

ARBEITSKREISE

AK BIM zw. DEGES u. BVMB
2. September 2024
Digital (20. Sitzung)

Arbeitskreis Straße/Brücke
19. November 2024
Vienna House Easy by
Wyndham Frankfurt Airport
Kelsterbach

Arbeitskreis Bahn
11. November 2024
MARITIM proArte Hotel Berlin

SEMINARE

VOB Teil C - Basiswissen für Berufseinsteiger und für Profis (Digital)
11. September 2024
mit Prof. Dr. jur. Günther Schalk

Allgemein anerkannte Regeln der Technik – was ist das und wie funktionieren sie? (Digital)
9. Oktober 2024
mit Prof. Dr. jur. Günther Schalk

Führungskräftetraining: Persönlichkeit und Kommunikation erfolgreicher Führungskräfte im Baugewerbe (Hannover)
8. Oktober 2024
mit Andreas Ploch

Wenn es beim Bauen in die Tiefe geht: Baugrund- und Tiefbaurecht (Digital)
6. November 2024
mit Prof. Dr. jur. Günther Schalk

Pressemeldungen der BVMB

BVMB fordert Augenmaß bei Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie

7. Mai 2024

Verband befürchtet weiteren Rückgang der Bautätigkeit

Die „Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden" – im Volksmund „EU-Gebäuderichtlinie" – ist sowohl im Europäischen Parlament als auch im EU-Ministerrat mit der nötigen Mehrheit beschlossen worden. Das bedeutet: Emissionsfreie Neubauten ab 2030. Für Gebäude von Behörden soll dies bereits 2028 gelten. Bei Wohngebäuden müssen die Mitgliedsstaaten den Primärenergieverbrauch bis 2030 um 16 Prozent senken. Eine weitere Stufe soll 2035 erreicht werden. Dazu kommt eine Solarpflicht für Wohngebäude und Nichtwohngebäude ab 2030. Die Mitgliedsstaaten – darunter Deutschland – müssen die Richtlinie nun in nationale Regeln übersetzen. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) sieht dem mit „gewisser Sorge" entgegen, wie Hauptgeschäftsführer Michael Gilka erklärt: „Wir appellieren hier dringend an die Bundesregierung, sich nicht wieder vor lauter Ideologie selbst rechts zu überholen", warnt er vor allzu ehrgeizigen Zielen. „Das darf nicht zu einer Sanierungspflicht für Bestandsbauten durch die Hintertüre werden." Die Politik sei dafür verantwortlich, dass sich die Menschen trotz Klimaschutz das Bauen noch leisten können.

Die gesamte Pressemeldung können Sie auf www.bvmb.de finden oder hier scannen.

BVMB: „Wir können uns Stillstand und Schockstarre nicht leisten!"

15. Mai 2024

Verband fordert nachhaltige und zukunftsgerichtete Haushaltspolitik

Auf rund 600 Milliarden Euro schätzt das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) und das Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) den nicht abgedeckten zusätzlichen öffentlichen Investitionsbedarf in Deutschland in den nächsten zehn Jahren. Das sind noch einmal 140 Milliarden mehr als bei der letzten Schätzung vor fünf Jahren. Der Grund dafür liegt laut der Studie des IW darin, dass sich die wirtschaftliche Lage im Land angesichts der multiplen Krisen deutlich gewandelt habe. Darüber hinaus hätten die Dringlichkeit verpasste Investitionen aufzuholen und die steigenden Kosten zu einer schlechteren Ausgangslage geführt. „Der Sanierungsstau bei den Investitionen ist inzwischen zu einer riesigen Bugwelle angewachsen", weist Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), auf die besondere Bedeutung der Bauwirt-schaft für die Entwicklung des Landes hin. „Stillstand und Schockstarre können wir uns nicht leisten", fordert er den Bund auf, nicht weiter zu zaudern, sondern jetzt konsequent und nachhaltig Zukunftsinvestitionen auf den Weg zu bringen.

Die gesamte Pressemeldung können Sie auf www.bvmb.de finden oder hier scannen.

DB Infrastrukturbericht: Investitionsdringlichkeit bestätigt

14. Mai 2024

BVMB fordert entschlossenes Handeln und einen Kurswechsel in der Infrastrukturpolitik

Der Zustand des deutschen Schienennetzes wird immer noch schlechter. Zu diesem Ergebnis kommt sogar die bahneigene Netzgesellschaft „InfraGO" in ihrem aktuellen Netzzustandsbericht. Sie hat vergangene Woche diesen für das Jahr 2023 vorgestellt. Gegenüber dem Vorjahr hat sich demnach der Netzzustand, gemessen in Schulnoten von 3,01 auf 3.03 verschlechtert. Die Hälfte des Schienennetzes ist demnach in nur mittelmäßigem bis schlechten oder sogar einschränkendem Zustand (Noten 3-6). „Das bestätigt ein weiteres Mal unsere Forderung nach einer konzertierten und vor allem schnellen Sanierung des Netzes, die mit einer kontinuierlichen und auskömmlichen Finanzausstattung auf sehr hohem Niveau einhergehen muss", sieht sich Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), bestärkt.

Die gesamte Pressemeldung können Sie auf www.bvmb.de finden oder hier scannen.

Nachhaltigkeit ist wichtig – aber bitte mit weniger Bürokratie

27. Juni 2024

BVMB sieht den Mittelstand durch die Nachhaltigkeitsberichtspflichten unverhältnismäßig beansprucht

Die in den kommenden Wochen umzusetzende CSRD-Berichtspflicht in nationales Recht zieht auch nach Ansicht der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. eine unverhältnismäßige hohe Beanspruchung des Mittelstandes nach sich, wenn nicht in einigen Punkten nachgebessert wird. Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der BVMB, fragt sich, ob die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Mittelständler zusätzlich belastet wird. Deutsche Unternehmen dürfen am Ende nicht ihrer Wettbewerbsfähigkeit im EU-Binnenmarkt durch überschießende Tendenzen bei der nationalen Umsetzung von EU-Recht beraubt werden. „Im Ergebnis kommt das einer Investitions- und Wachstumsbremse gleich", so Gilka weiter. Der Baumittelstand ist bereit, seinen Beitrag zur Eta-lierung von Nachhaltigkeit zu leisten, aber bitte mit weniger bürokratischen Pflichten verbunden.

Die gesamte Pressemeldung können Sie auf www.bvmb.de finden oder hier scannen.

GERICHTS-ENTSCHEIDUNGEN BAU

- VOB/A und GWB
- VOB/B und Bauvertragsrecht
- VOB/C und HOAI

HOYER

Voller Service in einer Karte

Bargeldlos tanken an mehr als 5.000 Stationen

- **MwSt.-Rückerstattung**
  Schnell und zuverlässig
- **Pannen-/Mobilitätsservice**
  Wir sind europaweit für Dich da
- **Führerscheinkontrolle**
  Auch digital per App
- **Hoyer Pay in der Hoyer App**
  An der Zapfsäule zahlen
- **Dieselinspektor**
  Verbräuche überwachen und kontrollieren
- **InTruck Payment**
  Unkompliziert und sicher bezahlen
- **Kautionsservice**
  Jederzeit tanken und liquide bleiben
- **Maut-Service**
  Einfache Abrechnung deutschlandweit
- **Hoyer Maut-Box**
  Europaweite Abwicklung per EETS
- **Lkw-Wäsche**
  Europaweit
- **Lkw-Parkplätze**
  Einfach reservieren und zahlen
- **Kundenportal**
  Eigenständiges Flottenmanagement

Beantrage jetzt Deine Hoyer Card!



Wilhelm Hoyer B.V. & Co. KG
Rudolf-Diesel-Str. 1
27374 Visselhövede

hoyercard@hoyer.de
+49 4262 79 9199

hoyer.de

1. VOB/A und GWB

„Verkehrssicherung“ ist Fachlos: Gesamtvergabe trotzdem zulässig?

Bei der Teilleistung „Verkehrssicherung“ handelt es sich um einen eigenständigen fachlichen Markt. Daher ist grundsätzlich ein Fachlos zu bilden. Der Grundsatz der Fachlosvergabe besteht nicht ausnahmslos. Eine Gesamtvergabe ist erlaubt, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe dies erfordern. Erhöhte Unfallgefahren im Baustellenbereich, volkswirtschaftliche Nachteile infolge von Zeitverlust durch Staugeschehen und ökologische Nachteile durch vermehrte staubedingte Emissionen können eine Gesamtvergabe rechtfertigen. Das geht aus dem Beschluss der VK Bund vom 29.02.2024 hervor.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 13/2024; VK Bund, Beschluss vom 29.02.2024 - VK 2-17/24

„Weißmarkierungsarbeiten“ sind ein eigenständiges Fachlos!

Bei der Teilleistung „Weißmarkierungsarbeiten“ handelt es sich - wie die VK Bund am 26.02.2024 entschieden hat - um einen eigenständigen fachlichen Markt. Daher ist grundsätzlich ein Fachlos zu bilden. Der Grundsatz der Bildung eines Fachloses besteht nicht ausnahmslos. Eine Gesamtvergabe ist erlaubt, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe dies erfordern. Der Verzicht auf Fachlose muss „erforderlich“ sein. Erforderlichkeit ist nicht erst dann gegeben, wenn ein Losverzicht vollkommen alternativlos ist. Die Erforderlichkeit ist als eine konkrete Ausprägung des allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu verstehen.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 15/2024; VK Bund, Beschluss vom 26.02.2024 - VK 2-13/24

Ausschreibung einer Rahmenvereinbarung nur mit Schätz-/Höchstmenge!

Ausgehend von Gleichbehandlungs- und Transparenzgrundsatz muss die Ausschreibung einer Rahmenvereinbarung sowohl die Angabe der Schätzmenge und/oder des Schätzwerts als auch eine Höchstmenge und/oder einen Höchstwert sowie den Hinweis enthalten, dass die Rahmenvereinbarung ihre Wirkung verliert, wenn diese Menge oder dieser Wert erreicht ist. Das hebt die VK Westfalen in ihrem Beschluss vom 21.02.2024 hervor.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 14/2024; VK Westfalen, Beschluss vom 21.02.2024 - VK 3-42/23

Vergaberechtsverstoß im Unterschwellenbereich ist nach Zuschlagserteilung unbeachtlich!

Ein öffentlicher Auftrag ist im sog. Oberschwellenbereich von Anfang an unwirksam, wenn dem öffentlichen Auftraggeber ein Vergabeverstoß gem. § 134 GWB oder § 135 Abs. 1 Nr. 2 GWB vorzuwerfen ist und dieser Verstoß in einem Nachprüfungsverfahren festgestellt worden ist, wobei die Geltendmachung in einem Nachprüfungsverfahren nicht später als sechs Monate nach Vertragsschluss erfolgen darf. Im Anwendungsbereich der Unterschwellenvergabeverordnung (UVgO) ist ein Verstoß gegen Vergaberechtsvorschriften nach der Erteilung des Auftrags hingegen dem OLG Brandenburg zufolge unbeachtlich.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 16/2024; OLG Brandenburg, Urteil vom 21.03.2024 - 12 U 195/22

Wissensvorsprung eines Projektanten ist auszugleichen!

Hat ein Bieter oder Bewerber den öffentlichen Auftraggeber vor der Einleitung des Vergabeverfahrens beraten oder unterstützt, hat der Auftraggeber sicherzustellen, dass der Wettbewerb durch die Teilnahme des Bieters nicht verfälscht wird. Er hat sicherzustellen, dass der Wettbewerb durch die Teilnahme eines vorbefassten Bieters nicht verfälscht wird. Es liegt im pflichtgemäßen Ermessen des öffentlichen Auftraggebers, welche Maßnahmen er zur Herstellung eines fairen Wettbewerbs ergreift, und er hat unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des Einzelfalls zu bewerten, ob bei einer Beteiligung des Projektanten der Grundsatz des fairen Wettbewerbs gewahrt wird, so das OLG Düsseldorf in seinem Beschluss vom 13.05.2024.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 22/2024; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 13.05.2024 - Verg 33/23



2. VOB/B
und **Bauvertragsrecht**

EP-Erhöhung wegen Mengenminderung erfolgt kalkulatorisch!

Die Berechnung des Anspruchs des Auftragnehmers auf Erhöhung des Einheitspreises wegen einer Unterschreitung des Mengenansatzes gem. § 2 Abs. 3 Nr. 3 VOB/B erfolgt nach Ansicht des LG Nürnberg-Fürth unter kalkulatorischer Fortschreibung der vereinbarten Einheitspreise. Auszugleichen ist die infolge der Mengenminderung entstandene Unterdeckung der Gemeinkosten und des Gewinns, ohne Wagnis. Auch für ersatzlos entfallene Leistungspositionen (sog. Nullpositionen) kann der Auftragnehmer nach Maßgabe des § 2 Nr. 3 Abs. 3 VOB/B einen Ausgleich verlangen

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 13/2024; LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 18.12.2023 - 12 O 8630/20

Einstweilige Zahlungsverfügung auch im VOB/B-Vertrag?

Nach Ansicht des OLG München ist die Vorschrift des § 650c Abs. 3 BGB ebenso wie die des § 650d BGB im VOB-Vertrag anwendbar. Will der Unternehmer nach § 650c Abs. 3 Satz 1 BGB vorgehen, müssen aber auch im VOB-Vertrag die Voraussetzungen des § 650b BGB gegeben sein.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 14/2024; OLG München, Beschluss vom 12.03.2024 - 9 U 3791/23 Bau

Auftraggeberanweisung sticht Bedenkenanzeige: Arbeitseinstellung ist unzulässig!

Der Auftraggeber eines VOB/B-Vertrags kann den Vertrag kündigen, wenn eine verbindliche Vertragsfrist für den Beginn der Ausführung vereinbart wurde, zu der der Auftragnehmer mit den ihm obliegenden Arbeiten nicht begonnen hat und der Auftraggeber zuvor erfolglos eine Frist zur Vertragserfüllung, verbunden mit der Androhung einer Kündigung des Auftrags, gesetzt hat. Auch wenn der Auftragnehmer mehrfach schriftlich Bedenken gegen die Ausführung der Leistung mitgeteilt hat, scheidet ein Leistungsverweigerungsrecht aus, wenn der Auftraggeber den Auftragnehmer ausdrücklich angewiesen hat, mit den Arbeiten zu beginnen, und der Auftraggeber dadurch das Risiko einer mangelhaften Ausführung übernommen hat. Das geht aus dem Urteil des BGH vom 01.02.2024 hervor.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 14/2024; BGH, Urteil vom 01.02.2024 - VII ZR 171/22

Kündigung „vorab per Fax“ ist nur Vorab-Information!

Eine rechtsgeschäftlich vereinbarte Schriftform wird auch durch telekommunikative Übermittlung (hier: E-Mail) gewahrt, soweit nicht ein anderer Wille anzunehmen ist. Darlegungs- und beweisbelastet für einen anderen Willen in diesem Sinne ist diejenige Partei, die sich auf das „echte“ Schriftformerfordernis beruft. Eine „Vorab per Fax“ erklärte Kündigung kann nach Ansicht des OLG Koblenz lediglich als Vorab-Information angesehen werden und der Annahme einer Kündigungserklärung entgegenstehen.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 16/2024; OLG Koblenz, Urteil vom 03.12.2021 - 3 U 2206/19; BGH, Beschluss vom 13.03.2024 - VII ZR 896/21 (Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen)

Pauschalpreis vereinbart: Keine Preisanpassung wegen höherer Kosten!

Ein Pauschalpreis ist ein grundsätzlich unveränderlicher Festpreis. Etwas anderes gilt, wenn eine Preisgleitklausel wirksam vereinbart wurde. Eine Klausel in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Bauunternehmens, wonach „beide Parteien (...) ab Vertragsunterzeichnung bis Ablauf eines Jahres an den vereinbarten Preis gebunden (sind), vorausgesetzt, die Bauarbeiten werden innerhalb von drei Monaten nach Vertragsabschluss begonnen. Ist dies nicht möglich, gilt der neue Listenpreis.“, benachteiligt den Besteller unangemessen und ist unwirksam. Weigert sich der Unternehmer, den Vertrag zum vereinbarten Festpreis zu erfüllen, ist der Besteller zur Kündigung aus wichtigem Grund berechtigt und kann vom Unternehmer diejenigen Mehrkosten ersetzt verlangen, die ihm durch Beauftragung eines Drittunternehmers mit der Herstellung des ursprünglich vom Unternehmer zu errichtenden Hauses entstehen. Das hat das OLG Zweibrücken entschieden.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 17/2024; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 13.07.2023 - 5 U 188/22

Nachfrist von nur zwei Werktagen ist zu kurz!

Der Auftraggeber kann den Vertrag kündigen, wenn er dem Auftragnehmer erfolglos eine angemessene Frist zur Vertragserfüllung gesetzt und erklärt hat, dass er nach fruchtlosem Ablauf der Frist den Vertrag kündigen werde. Die Angemessenheit der Frist richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen. Sie muss im Grundsatz so bemessen sein, dass sie für einen leistungsbereiten und -fähigen Auftragnehmer im Hinblick auf die durchzuführenden Maßnahmen bei größter Anstrengung einhaltbar ist. Eine fünftägige Nachfrist, die nur zwei Werktage enthält, ist nicht angemessen. Darauf weist das OLG Oldenburg hin.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 19/2024; OLG Oldenburg, Urteil vom 14.07.2022 - 14 U 54/18; BGH, Beschluss vom 13.03.2024 - VII ZR 143/22 (Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen)

Kein Anordnungsrecht des Auftraggebers bei „Altverträgen“!

Bei Werkverträgen, die vor dem 01.01.2018 geschlossen wurden, steht dem Besteller kein einseitiges Anordnungsrecht zu. Ein Anordnungsrecht kann dem OLG Zweibrücken zufolge lediglich im Einzelfall angenommen werden, wenn ohne die angeordnete Änderung eine funktionsgerechte und zweckentsprechende Leistung nicht erreicht werden kann, der Vertrag notwendig angepasst werden muss und der Auftragnehmer die Anpassung auch ausführen kann (hier verneint).

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 20/2024; OLG Zweibrücken, Urteil vom 03.05.2022 - 5 U 112/21; BGH, Beschluss vom 31.01.2024 - VII ZR 115/22 (Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen)



„Kilo“ statt „Tonne“: Kalkulationsirrtum nicht anfechtbar!

Ein nicht zur Irrtumsanfechtung berechtigender Kalkulationsirrtum liegt vor, wenn der Irrtum bei der Kalkulation der Einheitspreise für ein Gebot in einem Vergabeverfahren entstanden ist. Darauf weist das OLG Stuttgart in seinem Urteil vom 16.05.2024 hin.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 20/2024; OLG Stuttgart, Urteil vom 16.05.2024 - 2 U 146/22

Abnahme zu Unrecht verweigert: Vergütung wird fällig!

Die Abnahme als Voraussetzung für die Fälligkeit des Vergütungsanspruchs aus einem BGB-Bauvertrag ist entbehrlich, wenn der Besteller zu Unrecht die Abnahme nicht erklärt. Der Besteller ist zur Abnahme verpflichtet, wenn die fertig gestellten Arbeiten vertragsgemäß erbracht sind. Dies betont das OLG Karlsruhe in seinem Urteil vom 30.01.2024.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 20/2024; OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.01.2024 - 8 U 64/22

Prüfung der Schlussrechnung ≠ Anerkenntnis auftragslos erbrachter Leistungen!

Auftragslos erbrachte Leistungen werden vom Auftraggeber nicht dadurch anerkannt, dass sein Architekt die Schlussrechnung geprüft hat und sich ein Betrag zugunsten des Auftragnehmers ergibt. Enthält die geprüfte Schlussrechnung Kürzungen in einzelnen Positionen, bedeutet dies nicht, dass die anderen Positionen voll und die gekürzten Positionen in nicht gekürztem Umfang anerkannt sind. Darauf weist das OLG Düsseldorf hin.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 22/2024; OLG Düsseldorf, Urteil vom 25.10.2022 - 23 U 79/21; BGH, Beschluss vom 22.11.2023 - VII ZR 213/22 (Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen)

Entschädigung bei Arbeitseinstellung nach Stundenverrechnungsätzen!

Stellt der Auftragnehmer seine Leistung aufgrund eines Zahlungsverzugs des Auftraggebers berechtigterweise ein, kann er die Stillstandskosten, die ihm dadurch entstehen, dass er seine Mitarbeiter nicht produktiv einsetzen kann, nach Ansicht des LG Berlin auf der Grundlage seiner Stundenverrechnungsätze abzüglich des kalkulierten Gewinns berechnen. Macht der Auftragnehmer eine Entschädigung nach § 642 BGB geltend, ist die Vorlage einer bauablaufbezogenen Darstellung des Stillstands nur dann erforderlich, wenn die Behinderung auf andere Weise nicht nachvollzogen werden kann.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 23/2024; LG Berlin, Urteil vom 07.09.2023 - 12 O 225/20

3. VOB/C
und HOAI

WTA Merkblatt E-2-13 Ausgabe 04.2014/D enthält anerkannte Regeln der Technik!

Der Begriff der allgemein anerkannten Regeln der Technik umfasst alle überbetrieblichen technischen Normen, zu denen beispielsweise die DIN-Normen, die ETB, die Richtlinien des VDI und die Flachdachrichtlinien gehören, sowie die mündlich überlieferten technischen Regeln. Das WTA Merkblatt E-2-13 Ausgabe 04.2014/D (Wärmedämm-Verbundsysteme) beinhaltet dem OLG Köln zufolge anerkannte Regeln der Technik.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 17/2024; OLG Köln, Urteil vom 15.06.2023 - 7 U 5/23; BGH, Beschluss vom 17.01.2024 - VII ZR 139/23 (Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen)

Beratungsvertrag ist kein Werkvertrag!

Verträge mit Architekten, Bauingenieuren, Statikern u.s.w. sind zwar in der Regel Werkverträge. Abweichendes gilt dann, wenn die Aufgabe des Architekten oder der anderen Baufachleute sich auf eine bauleitende, überwachende oder beratende Tätigkeit beschränkt und nicht die Bauführung umfasst. Auch der Vertrag mit einem Sachverständigen über die Erstattung eines Gutachtens ist als Werkvertrag zu qualifizieren, da der Gutachter ein geistiges Werk schuldet. Wird der Sachverständige aber über längere Zeit hinweg beratend oder überwachend tätig, liegt ein Dienstvertrag vor. Ein Auftrag über die Dokumentation des Zustands eines Weges hat mit Blick auf den geschuldeten Erfolg werkvertraglichen Charakter. Umfasst der überwiegende Teil der beauftragten und erbrachten Leistungen indes die Beratung des Auftraggebers im Hinblick auf Ursachen und erforderliche Maßnahmen zur Beseitigung von Schäden am Weg, ist im Schwerpunkt kein bestimmter Erfolg oder ein konkretes geistiges Werk geschuldet, sondern eine laufende (beratende) Tätigkeit im Interesse des Auftraggebers. Das hat das OLG Köln entschieden.

Quelle: IBR-ONLINE: Newsletter 23/2024; OLG Köln, Beschluss vom 14.02.2023 - 8 U 193/22; BGH, Beschluss vom 06.12.2023 - VII ZR 61/23 (Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen); OLG Köln, Beschluss vom 20.03.2023 - 18 U 193/22 (Zurückweisungsbeschluss)



Kostenloser Workshop

AEDIFY

Digital bauen.

Für moderne Bauunternehmen.

- Zuverlässige Personalplanung
- Einfache Maschinenplanung
- Digitale Zeiterfassung
- Integriertes GPS-Tracking
- Präzise Maschinenabrechnung
- Just-in-time Lohnabrechnung

Prozessanalyse Ressourcendisposition

Melden Sie sich jetzt zum **kostenlosen Workshop** zur **strategischen Prozessanalyse** Ihrer Disposition an und profitieren Sie von unserer Expertise.
Terminvereinbarung per Email unter *hej@aedify.de*

Mehr entdecken unter

https://aedify.de/plan

TARIF- UND ARBEITSRECHT

- Abfindung
- Inflationsausgleichsprämie
- Tarifeinigung

TARIFSTREIT IN DER BAUWIRTSCHAFT BEENDET

Tarifvertragsparteien der Bauwirtschaft stimmen dem Einigungsvorschlag zu

Die Tarifvertragsparteien der Bauwirtschaft (die Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt e.V., der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. und der Zentralverband Deutsches Baugewerbe e. V.) haben sich im Tarifkonflikt am 31. Mai 2024 auf einen Einigungsvorschlag verständigt, den sie den zuständigen Gremien bis zum 14. Juni 2024 zur Abstimmung vorgelegt haben. Nach Beratungen in den Gremien wurde dem Einigungsvorschlag zugestimmt und damit der Arbeitskampf und der damit einhergehende Tarifstreit beigelegt.

I. Auf folgende Eckpunkte konnten sich die Tarifvertragsparteien einigen:

Die am **14. Juni 2024** geschlossenen Tarifverträge haben eine Laufzeit vom **1. April 2024 bis 31. März 2027** mit einem **Nullmonat im April 2024**. Dabei sehen die Tarifverträge eine 3-stufige **Lohn- und Gehaltserhöhung** vor. Die Lohngruppen 1 (West und Ost) und 2 (West) wurden dabei in die Lohntarifverträge integriert. Die Erhöhungen ergeben sich zum einen aus der prozentualen Anpassung, zum anderen aus dem Festbetrag, der fester (nicht einmaliger) Bestandteil des Lohns bzw. Gehaltes wird. Beim Lohn wird dieser auf den Stundenlohn umgerechnet, beim Gehalt addiert. Das erfolgt in **Stufe 1 der Lohn- und Gehaltserhöhung** und nicht **mehr** in den beiden darauffolgende Stufen.

1. Stufe gültig ab 1. Mai 2024:
- Erhöhung um 1,2 % West und um 2,2 % Ost und 230 Euro Festbetrag (Erhöhung des Tariflohns um 1,33 Euro pro Stunde) mit Ausnahme der Lohngruppe 1 in Ost und West.
- Diese Lohngruppe 1 wird bundesweit um 2,2 % erhöht und erhält auch den 230 Euro Festbetrag.

Die 2. Stufe sieht ab 1. April 2025 folgendes vor:
- Erhöhung um 4,2 % West und um 5,0 % Ost sowie eine bundesweite Erhöhung in Lohngruppe 1 um ebenfalls 5,0 %.

In der 3. Stufe gültig ab 1. April 2026 kommt es zu einer letzten Anhebung und abschließenden Angleichung:
- Erhöhung um 3,9 % West sowie eine bundesweite Erhöhung um diese Prozentpunkte in Lohngruppe 1.
- Im Tarifgebiet Ost findet die Entgeltangleichung in Höhe derjenigen im Tarifgebiet West ihren Abschluss.

II. Rechenbeispiel

a) TV Lohn West/Ost: Bei der Berechnung der Erhöhung in der ersten Stufe wurde die prozentuale Erhöhung und der Sockelfestbetrag in Höhe von 1,33 Euro (aufgerundet) auf den Ausgangswert addiert. **Lohngruppe 3** (LG) hat einen ausgewiesenen Tariflohn (TL) im Mai 2024 von **20,91 Euro**. Im TV vom **5. November 2021** liegt dieser im **April 2024** bei **19,35 Euro**. Addieren wir nun zuerst die prozentuale Erhöhung von 1,2 % liegen wir bei 19,58 Euro. In einem zweiten Schritt addieren wir nun den Sockelfestbetrag in Höhe 1,33 Euro. Damit liegen wir im Ergebnis bei **20,91 Euro** als TL für LG 3.

b) TV Gehalt West/Ost: Bei der Berechnung der ersten Stufe wird die prozentuale Erhöhung um 1,2 Prozent und nachfolgend der Festbetrag in Höhe von 230 Euro auf das Ausgangsgehalt addiert. Angestellte und Poliere haben seit dem 1. April 2024 in der **Gruppe A I** ein Gehalt in Höhe von **2.495 Euro**. Zu diesem kommt im ersten Schritt eine prozentuale Erhöhung um 1,2 % auf 2.524,94 Euro. Zu diesem Wert wird in einem zweiten Schritt der Festbetrag in Höhe von **230 Euro** addiert. Zum 1. Mai 2024 landen wir in dieser Gehaltsgruppe (gerundet) im Ergebnis bei **2.755 Euro**.

c) Festbetrag nur in erster Stufe: Bei den folgenden beiden Stufen **werden nicht mehr** die **230 Euro** Festbetrag bzw. die **1,33 Euro** auf das Gehalt/Lohn addiert, sondern lediglich die prozentuale Steigerung vollzogen.

III. Ausbildungsvergütungen

Hinsichtlich der **Ausbildungsvergütungen** wird es ebenfalls eine bundeseinheitliche Höhe geben, die eine schrittweise Ost-West Angleichung erfährt. Die Vergütung für das erste Ausbildungsjahr wird für **alle Ausbildungsberufe** bundeseinheitlich ab dem **1. Mai 2024 auf 1.080 Euro** erhöht. Zum **1. April 2026** steigt diese erneut um **3,9 %** auf **1.122,00 Euro** (gerundet). Das Tarifgebiet Ost wird in dieser Zeit die Ost-West Angleichung abgeschlossen haben. Die Ausbildungsvergütungen für die anderen Lehrjahre (2., 3. und 4.) steigen ebenfalls bundeseinheitlich.

Lohn & Gehalt	Tarifgebiet West	Tarifgebiet Ost	Lohngruppe 1
Stufe 1*: 1. Mai 2024	+ 1,2 %	+ 2,2 %	+ 2,2 %
	+ monatl. 230 Euro - 1,33/h	+ monatl. 230 Euro - 1,33/h	+ monatl. 230 Euro - 1,33/h
Stufe 2: 1. April 2025	+ 4,2 %	+ 5,0 %	+ 5,0 %
Stufe 3: 1. April 2026	+ 3,9 %	Angleichung an West	

Quelle: *eigene Darstellung auf Grundlage der Tarifverträge vom 14. Juni 2024.*

***Hinweis:** Die Erhöhungen ergeben sich zum einen aus der prozentualen Anpassung, zum anderen aus dem Festbetrag, der fester (nicht einmaliger) Bestandteil des Lohns bzw. Gehaltes wird. Beim Lohn wird dieser auf den Stundenlohn umgerechnet, beim Gehalt addiert. Das erfolgt in **Stufe 1 der Lohn- und Gehaltserhöhung** und nicht **mehr** in den beiden darauffolgenden Stufen.*

IV. Höhe des Bauzuschlages

Gemäß § 2 Abs. 2 TV Lohn West bzw. § 2 Abs. 2 TV Lohn Ost erfährt der Bauzuschlug mit dieser Tarifeinigung eine Erhöhung um 5,9 Prozent. Diese wird ausgehend vom Tarifstundenlohn addiert und ist nicht mehr ein Festbetrag.

V. Bauzuschlag bei Überstunden?

Gemäß § 2 Abs. 3 TV Lohn West bzw. § 2 Abs. 3 TV Lohn Ost wird der Bauzuschlag nur für jede lohnzahlungspflichtige Stunde, nicht jedoch für Leistungslohn-Mehrstunden (Plus-Stunden, Überschussstunden im Akkord) gewährt.

VI. Maßregelverbot

Die Vereinbarung über ein Maßregelverbot ist in andere Branchen in vorliegender Gestalt und Art üblich. Hinsichtlich der Streiktage zwischen dem 3. und 31. Mai 2024 gelten für Urlaubsansprüche folgende Regelungen: Streiktage werden wie Arbeitstage behandelt und der Urlaubsanspruch des Arbeitnehmers verringert sich nicht bzw. bleibt unangetastet. Entsprechend dieser Vereinbarung sind Nachmeldungen durch den Arbeitgeber erforderlich.

VII. TV Mindestlohn wirkt fort?

Der Tarifvertrag zur Regelung der Mindestlöhne im Baugewerbe (TV Mindestlohn) wurde von der Gewerkschaft zum 31. Dezember 2021 gekündigt und wirkte ab diesem Zeitpunkt nur noch nach. Mit dem neuen TV ist dieser schlussendlich abgelöst worden. Der gesetzliche Mindestlohn in Höhe von 12,41 Euro bzw. ab 1. Januar 2025 12,82 Euro bleibt davon unberührt.

VIII. Beschäftigungssicherungsklauseln

In den §§ 9 Abs. 3 TV Lohn West, 7 TV Lohn Ost bzw. 5 TV Gehalt Ost wurden Beschäftigungssicherungsklauseln niedergelegt, die das Ziel verfolgen, Kurzarbeit zu vermeiden und die Wettbewerbsfähigkeit des Betriebes zu stärken. Abweichend davon können Betriebsvereinbarungen bzw. einzelvertragliche Regelungen geschlossen werden, die eine Herabsetzung des Lohns bzw. Gehalts um bis zu 4 Prozent ermöglichen.



INFLATIONSAUSGLEICHSPRÄMIE
auch in Elternzeit

Im Streit um die Zahlung eines tariflichen Inflationsausgleichs während der Elternzeit hatte eine Arbeitnehmerin Erfolg. Das Arbeitsgericht Essen sprach ihr den vollen Inflationsausgleich zu.

Die Inflationsausgleichsprämie, die Arbeitgeber Beschäftigten bis Ende 2024 steuer- und abgabenfrei zahlen können, soll die Nachteile der Inflation abmildern. Viele Unternehmen haben davon schon Gebrauch gemacht, doch oftmals erhalten nicht alle Mitarbeitenden die begehrte Prämie. Zurecht, entschied das LAG Düsseldorf zuletzt im Fall eines Arbeitnehmers, der sich in der Freistellungsphase der Altersteilzeit befand. Auch Eltern in Elternzeit werden oftmals von der Zahlung ausgenommen. Im vorliegenden Fall wehrte sich eine Mitarbeiterin in Elternzeit mit Erfolg dagegen.

Der Fall: Mitarbeiterin erhält während Elternzeit keine Inflationsausgleichsprämie

Die Arbeitnehmerin ist seit 2019 bei ihrem Arbeitgeber beschäftigt. Ab dem Sommer 2022 war sie in Elternzeit, ab Dezember 2023 begann sie wieder mit einem Umfang von 24 Stunden die Woche in Teilzeit zu arbeiten. Auf das Arbeitsverhältnis findet der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD-VK) Anwendung.

Beschäftigte, die unter diesen Geltungsbereich fallen, hatten 2023 nach einer tarifvertraglichen Regelung (im TV Inflationsausgleich) Anspruch auf eine Sonderzahlung zur Abmilderung der gestiegenen Verbraucherpreise. Ausgeschlossen davon sind nach der Regelung jedoch Beschäftigte in Elternzeit, da Voraussetzung für die Zahlung der Inflationsausgleichsprämie ist, dass an mindestens einem Tag zwischen dem 1. Januar 2023 und dem 31. Mai 2023 Anspruch auf Entgelt bestanden haben muss. Ebenso besteht kein Anspruch, wenn nicht an mindestens einem Tag im Bezugsmonat Anspruch auf Entgelt bestanden hat.

Da die Mitarbeiterin sich in Elternzeit befand, war dies nicht der Fall, was dazu führte, dass der Arbeitgeber ihr keine Inflationsausgleichsprämie zahlte. Lediglich für die Zeit, in der sie Teilzeit beschäftigt war, gewährte er ihr eine anteilige Prämie in Höhe von 135 Euro.

Verstoß gegen Gleichbehandlungsgebot und AGG?

Die Arbeitnehmerin war der Ansicht, der TV Inflationsausgleich verstoße, soweit er Beschäftigte in Elternzeit von dem Bezug der Sonderzahlung Inflationsausgleich ausschließt, gegen das arbeitsrechtliche Gleichbehandlungsgebot und begründe zudem eine Diskriminierung aufgrund des Geschlechts i.S.d. § 1 AGG. Seine Entgeltbezugsregelung stelle eine mittelbare Diskriminierung dar, da Mütter im Allgemeinen länger in Elternzeit gingen als Väter.

Der Arbeitgeber vertrat dagegen die Ansicht, dass die Tarifregelung, die Beschäftigte in Elternzeit von der Zahlung der Inflationsausgleichsprämie ausnimmt, unter die verfassungsrechtlich garantierte Tarifautonomie falle. Die Regelung verstoße weder gegen das arbeitsrechtliche Gleichbehandlungsgebot noch gegen das Diskriminierungsverbot.

ArbG: Gleichheitswidrige Differenzierung bei der Inflationsausgleichsprämie

Das Arbeitsgericht Essen hielt die tarifvertragliche Regelung im vorliegenden Fall für unzulässig. Auch wer in Elternzeit sei, müsse die Prämie erhalten. Das Arbeitsgericht sah in der tariflichen Regelung einen Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG. Dieser bilde als fundamentale Gerechtigkeitsnorm eine ungeschriebene Grenze der Tarifautonomie, lautete die Begründung.

Gerichte seien aufgrund des Schutzauftrags der Verfassung verpflichtet, gleichheitswidrige Differenzierungen in Tarifnormen zu unterbinden, wobei nur geprüft werden dürfe, ob Tarifregelungen offenkundig auf sachwidrigen, willkürlichen Erwägungen beruhen. Das sei vorliegend der Fall, entschied das Arbeitsgericht Essen. Ein sachlich einleuchtender Grund für eine Differenzierung zwischen Berechtigten und Nichtberechtigten konnte die Kammer nicht erkennen.

Verstoß gegen das Willkürverbot

Insbesondere war für das Gericht nicht ersichtlich, warum andere Arbeitnehmende nach der Regelung den Inflationsausgleich erhalten, obwohl sie - wie auch die Beschäftigten in Elternzeit –(die nicht in Teilzeit beschäftigt sind) in der Zeit keine finanzielle Leistungen vom Arbeitgeber beziehen. Anspruch hatten danach beispielsweise Beschäftigte im Krankengeldbezug, die wegen der Höhe der Barleistungen des Sozialversicherungsträgers keinen Krankengeldzuschuss bekommen, ebenso wie Beschäftigte, die im Bezugszeitraum nur Kinderkrankengeld beziehen.

Der Arbeitgeber sei folglich verpflichtet, der Mitarbeiterin den vollen Inflationsausgleich zu zahlen. Einen Anspruch auf Entschädigung gemäß § 15 Abs. 2 AGG erkannte das Gericht jedoch nicht

Quelle: Haufe Online v. 17. Juni 2024, abrufbar unter: https://bit.ly/3xeJA0z (zuletzt abgerufen am 19. Juni 2024)



AUSBILDUNGSZEUGNIS SCHREIBEN:
Pflicht oder Kür?

Mit dem Ende der Berufsausbildung haben Auszubildende einen Anspruch auf ein Arbeitszeugnis. Dabei ist zwischen einfachem und qualifiziertem Zeugnis zu unterscheiden. Zudem sind bei Übernahme nach Ausbildungsende weitere Fragen zu beachten.

Viele Azubis stehen zurzeit mitten in den Abschlussprüfungen und damit kurz vor dem Ende ihrer Berufsausbildung. Diese endet mit dem Ablauf der Ausbildungsdauer oder mit Bekanntgabe der erfolgreichen Abschlussprüfung. Nach dem Ende der Ausbildung und vor dem Erstellen eines Arbeitszeugnisses stellen sich in Unternehmen regelmäßig einige Fragen: Ist das Erstellen eines Ausbildungszeugnisses Pflicht oder Kür für Ausbilder? Wie sieht ein qualifiziertes und ein einfaches Arbeitszeugnis aus? Was ist bei einem Arbeitszeugnis bei Ausbildungsabbruch zu beachten?

Recht auf ein Ausbildungszeugnis nach § 16 BBiG

Mit dem Ende des Berufsausbildungsverhältnisses hat der oder die Auszubildende einen **Anspruch auf ein einfaches oder, wenn gewünscht, auf ein qualifiziertes Zeugnis.** Die **rechtliche Grundlage findet sich in § 16 Berufsbildungsgesetz (BBiG)**, der wie folgt lautet: „Ausbildende haben den Auszubildenden bei Beendigung des Berufsausbildungsverhältnisses ein schriftliches Zeugnis auszustellen."

Einfaches oder qualifiziertes Ausbildungszeugnis: Inhalt

Das einfache Zeugnis muss Auskunft geben über Art, Dauer und Ziel der Berufsausbildung, die erworbenen beruflichen Fähigkeiten und Kenntnisse. Ein qualifiziertes Zeugnis sollte zudem noch Aussagen zum Verhalten und zur Leistung des oder der Auszubildenden während der Ausbildung beinhalten.

Formale Anforderungen an ein Ausbildungszeugnis

Das Ausbildungszeugnis muss schriftlich ausgestellt werden, die elektronische Form ist ausgeschlossen (§ 16 Abs. 1 S. 2 BBiG). Für Arbeitszeugnisse soll künftig auch die elektronische Form möglich sein (§ 126a BGB). Für Ausbildungszeugnisse gilt diese Neuerung erstmal nicht, auch wenn der Entwurf eines Berufsbildungsvalidierungs- und -digitalisierungsgesetzes (BVaDiG) mehr digitale Dokumente und digitale Prozesse in der beruflichen Bildung vorsieht.

Welchen weiteren Anforderungen das Zeugnis genügen muss, richtet sich nach den üblichen Anforderungen an Arbeitszeugnisse. Die Maßstäbe, die die Rechtsprechung der Arbeitsgerichte, insbesondere das Bundesarbeitsgerichts (BAG), anlegt, sind übertragbar.

Arbeitszeugnis: Ausbildung abgebrochen

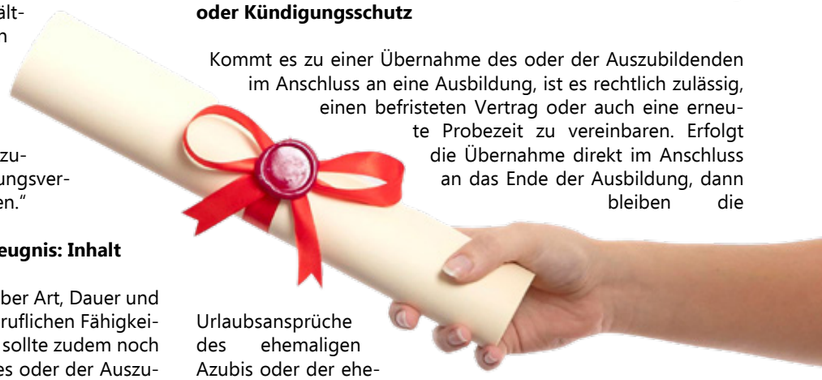
Der Anspruch auf ein Zeugnis gilt auch bei vorzeitigem Ausscheiden des oder der Auszubildenden während seiner oder ihrer Ausbildung. Arbeitgeber sollten deswegen während der Ausbildungszeit sinnvollerweise permanente Beurteilungen notieren, da andernfalls eine fundierte Zeugniserstellung nicht möglich ist. Auch wenn der oder die Auszubildende die Ausbildung erfolgreich abschließt und vom ehemaligen Ausbildungsbetrieb in ein reguläres Beschäftigungsverhältnis übernommen wird, ist das Zeugnis bei Beendigung des Berufsausbildungsverhältnisses in jedem Fall auszustellen.

Übernahme des Azubis nach der Ausbildung

Wer als Arbeitgeber seine Auszubildenden regelmäßig beurteilt, hat dadurch die Chance, negative Trends frühzeitig zu erkennen und gegenzusteuern. Auf diese Weise lässt sich auch schon frühzeitig einschätzen, ob die Übernahme des oder der Auszubildenden in Frage kommt. Eine rechtliche Verpflichtung zur Übernahme gibt es nicht. Die Übernahme kann erst sechs Monate vor dem Ende einer Ausbildung vereinbart werden. Wird davor bereits eine Vereinbarung getroffen, ist diese Vereinbarung nicht gültig.

Übernahme des Auszubildenden: Probezeitvereinbarung oder Kündigungsschutz

Kommt es zu einer Übernahme des oder der Auszubildenden im Anschluss an eine Ausbildung, ist es rechtlich zulässig, einen befristeten Vertrag oder auch eine erneute Probezeit zu vereinbaren. Erfolgt die Übernahme direkt im Anschluss an das Ende der Ausbildung, dann bleiben die



Urlaubsansprüche des ehemaligen Azubis oder der ehemaligen Auszubildenden erhalten. Ausbildungsverhältnis und Arbeitsverhältnis sind diesbezüglich als Einheit zu betrachten. Ebenfalls setzt der Kündigungsschutz von ehemaligen Azubis im Falle einer Übernahme aus dem Ausbildungsverhältnis unmittelbar ein. Dies gilt genauso für den Anspruch auf Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall. Auch hier sind beide Arbeitsverhältnisse als Einheit zu betrachten und die Verpflichtung des Arbeitgebers zur Entgeltfortzahlung bleibt ohne Unterbrechung bestehen.

Vorsicht: ungewollte Übernahme des Azubis

Nach § 78a Betriebsverfassungsgesetz muss der Arbeitgeber Mitglieder der Jugend- und Auszubildendenvertretung übernehmen, wenn ihm das zugemutet werden kann.

Arbeitgeber sollten zudem darauf achten, Auszubildende keinesfalls nach bestandener Abschlussprüfung über das vertraglich vereinbarte Ausbildungsende hinaus weiter zu beschäftigen, wenn sie diese nicht übernehmen möchten. Beschäftigt der Arbeitgeber seine Auszubildende nach Bestehen der Abschlussprüfung nämlich weiter, zeigt er nach allgemeiner Auffassung durch dieses Handeln konkludent, dass er sie übernehmen will und begründet damit einen **unbefristeten Arbeitsvertrag.**

Quelle: Haufe Online v. 7. Juni 2024, abrufbar unter: https://bit.ly/3VOx0yo (zuletzt abgerufen am 19. Juni 2024)

VOSDELLEN
VERSICHERUNGSMAKLER



40 Jahre Versicherungsfachwissen

Fundiertes Fachwissen für Versicherungen am Bau ist sehr schwer zu finden. Wir arbeiten seit über 40 Jahren deutschlandweit ausschließlich für mittelständische Bauunternehmungen und wissen, worauf es in Ihrer Branche ankommt. Bei uns finden Sie die außergewöhnliche Kombination aus Versicherungsfachwissen verbunden mit dem Verständnis für Ihre Bauabläufe. Entsprechend tief und fundiert ist unsere Erfahrung. Wir verstehen, wie Bauunternehmungen funktionieren, sprechen Ihre Sprache und sind bei unseren Kunden gut in deren Prozesse eingebunden.

Denken in Vertragsbeziehungen

Das Bauen hat sich verändert. Die Anforderungen werden immer größer, die Technik komplexer und dem muss auch der Versicherungsschutz gerecht werden. Ihre Verträge mit Auftraggebern, Nachunternehmern, Materiallieferanten sowie mit Planern sind auch Grundlage für Haftungsbeziehungen und damit Basis für einen funktionierenden Versicherungsschutz Ihrer Bauunternehmung. Hier ist Fachwissen und jahrzehntelange Erfahrung bei der Gestaltung der Versicherungsverträge für Sie von Vorteil.

"Als Versicherungsmakler sind wir ausschließlich Ihnen vertraglich verpflichtet und beraten Sie unabhängig von Gesellschaftsinteressen bei der Vertragsgestaltung und Schadenregulierung."

Wir freuen uns auf Sie.

Telefon
+49 (0) 21 61 30 77 00

Mail
mail@vosdellen.de

Website

LinkedIn

WANN ARBEITNEHMENDE
einen Anspruch auf Teilzeit haben

Das BAG hatte kürzlich einen Fall zu entscheiden, in dem eine Arbeitnehmerin ihre Arbeitszeit von Teilzeit auf Vollzeit aufstocken wollte. Viele Vollzeitbeschäftigte wünschen sich dagegen, ihre Arbeitszeit zu verringern und Teilzeit zu arbeiten. Doch wann muss der Arbeitgeber den Wunsch auf Teilzeittätigkeit genehmigen?

Wer Teilzeit arbeitet, hat oftmals den Wunsch, die Stundenanzahl zu erhöhen. § 9 TzBG begründet hier eine Rechtsanspruch, den eine Arbeitnehmerin kürzlich mit Erfolg gerichtlich geltend machte. Das BAG sprach ihr ein entsprechend höheres Gehalt und eine höhere Zulage zu.

Wer einen Vollzeitjob ausübt, möchte dagegen häufig seine Arbeitszeit reduzieren. Im Jahr 2021 wollten 49 Prozent der Frauen und 58 Prozent der Männer ihre Arbeitszeit verringern, ergab eine 2023 veröffentlichte Studie des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB).

Nicht immer ist das Teilzeitbegehren auch im Sinne des Arbeitgebers. Eine Ablehnung muss jedoch sehr gut begründet sein.

Recht auf Teilzeit: Allgemeiner Anspruch auf Teilzeitarbeit



In Deutschland ist das Recht auf Teilzeitarbeit bereits seit 2001 gesetzlich verankert. Im Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) ist geregelt, dass Arbeitgeber unter bestimmten Voraussetzungen ihren Mitarbeitenden die Reduzierung der Arbeitszeit ermöglichen müssen. Mit der Änderung des Teilzeit- und Befristungsgesetzes zum 1. Januar 2019 wurde zudem der Anspruch auf Brückenteilzeit geschaffen. Damit ist bei der Reduzierung der Arbeitszeit nun zwischen dem Anspruch auf unbefristete Teilzeit (gemäß § 8 TzBfg) und dem Anspruch auf befristete Teilzeit (gemäß § 9a TzBfG) zu unterscheiden.

Arbeitgeberpflicht: Ausschreibung von Teilzeitarbeitsplätzen

Der Arbeitgeber ist verpflichtet, jeden Arbeitsplatz auch als Teilzeitarbeitsplatz auszuschreiben, sofern dieser sich für eine Teilzeitbesetzung eignet. Die Teilzeitbeschäftigung muss im Rahmen der konkreten betrieblichen Möglichkeiten bestehen.

Wann müssen Arbeitgeber Teilzeit gewähren?

§ 8 TzBfG sieht vor, dass für jeden Arbeitnehmer und jede Arbeitnehmerin die Möglichkeit besteht, die Arbeitszeit zu verringern. Voraussetzung hierfür ist, dass das Arbeitsverhältnis bereits seit sechs Monaten besteht. Das Unternehmen muss zudem mehr als 15 Mitarbeitende beschäftigen. Beschäftigte müssen ihren Wunsch, die Wochenarbeitszeit zu verringern, den gewünschten Umfang sowie die Verteilung spätestens drei Monate vor Beginn geltend machen. Das muss in Textform erfolgen und kann auch per SMS, E-Mail oder Whatsapp gegenüber dem Arbeitgeber kommuniziert werden.

Pflicht zur Erörterung und Information über freie Arbeitsplätze

Der Arbeitgeber hat mit den Beschäftigten deren Wunsch nach Veränderung von Dauer oder Lage der vertraglich vereinbarten Arbeitszeit zu erörtern. Zudem muss er die Arbeitnehmenden über entsprechende Arbeitsplätze informieren, die im Betrieb oder Unternehmen besetzt werden sollen.

Teilzeitwunsch fordert begründete Antwort in Textform

Bislang war der Arbeitgeber gesetzlich nur dazu verpflichtet, die gewünschte Verringerung der Arbeitszeit mit den Arbeitnehmenden zu erörtern und bei fehlender Einigung spätestens einen Monat vor gewünschtem Beginn die Arbeitszeitverringerung abzulehnen. Neben den neuen Nachweispflichten gibt es für Arbeitgeber jetzt auch im Teilzeit- und Befristungsgesetz Neuerungen: Nunmehr müssen Arbeitgeber innerhalb eines Monats nach Zugang der Anzeige eines Teilzeitwunsches eine begründete Antwort in Textform liefern. Auch hier reicht also eine E-Mail aus. Eine mündliche Erörterung reicht dagegen nur noch, wenn der Wunsch in den davorliegenden zwölf Monaten unter den genannten Bedingungen bereits erörtert wurde.

Teilzeitverlangen: Ablehnung nur bei besonderen Gründen

Der Arbeitgeber muss grundsätzlich der Verringerung der Arbeitszeit zustimmen und diese entsprechend den Wünschen der Beschäftigten festlegen - soweit betriebliche Gründe dem nicht entgegenstehen. Solche Gründe können insbesondere dann vorliegen, wenn die Reduzierung der Arbeitszeit die Organisation, den Arbeitsablauf oder die Sicherheit im Betrieb wesentlich beeinträchtigen oder unverhältnismäßige Kosten verursachen würde. Die Ablehnungsgründe sind nicht abschließend und müssen im Einzelfall geprüft werden. Sie können tarifvertraglich festgelegt werden.

Befristete Teilzeit: Einmal Arbeitszeit reduzieren und zurück

Mit der Änderung des Teilzeit- und Befristungsgesetzes (TzBfG) zum 1. Januar 2019 hat der Gesetzgeber Arbeitnehmenden auch außerhalb der spezialgesetzlichen Bestimmungen zu Elternzeit, Pflegezeit und Familienpflegezeit die Möglichkeit eröffnet, ihre Arbeitszeit zu reduzieren und anschließend zum vorherigen Arbeitszeitniveau zurückzukehren. Gemäß § 9a TzBfG ist es möglich, vom Arbeitgeber zu verlangen, dass die vertraglich vereinbarte Arbeitszeit für einen im Voraus zu bestimmenden Zeitraum verringert wird. Dies setzt voraus, dass im Unternehmen mehr als 45 Arbeitnehmende beschäftigt sind.

Quelle: Haufe Online v. 19. April 2024, abrufbar unter: https://bit.ly/4bdB5kf (zuletzt abgerufen am 20. Juni 2024)

WANN MÜSSEN ARBEITGEBER
eine Abfindung zahlen?

Derzeit streichen zahlreiche Unternehmen Stellen. Findet ein umfangreicher Personalabbau statt, werden den Mitarbeitenden meist Abfindungen in Aussicht gestellt. Wann aber ist die Zahlung einer Abfindung reine Kulanz und wann sind Arbeitgeber tatsächlich dazu verpflichtet?

Bayer, Vodafone, Bosch oder SAP: Die Liste der Unternehmen, die derzeit ankündigen, Stellen abzubauen, ist lang. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden bei derartigen Personalabbaumaßnahmen meist Abfindungen in Aussicht gestellt. Trotz der gängigen Praxis, Beschäftigten bei betriebsbedingten Kündigungen oder Aufhebungsverträgen eine Abfindung zu zahlen: Ein genereller gesetzlicher Anspruch darauf existiert nicht. Zumeist wird die Abfindung vom Arbeitgeber freiwillig oder nach gerichtlicher Entscheidung gezahlt. Auch wenn Arbeitgeber und Betriebsrat einen Sozialplan aushandeln, muss dieser nicht zwingend Abfindungen für die Mitarbeitenden vorsehen. Sind Abfindungen aber Teil des Sozialplans, dürfen diese für rentennahe Jahrgänge geringer ausfallen.

Abfindung bei betriebsbedingter Kündigung

Wenn Arbeitnehmende eine betriebliche Kündigung erhalten, können sie nach § 1 a Kündigungsschutzgesetz (KSchG) unter bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf die Einmalzahlung haben. (Lesen Sie hier mehr: Wann sind betriebsbedingte Kündigungen möglich?). Der Abfindungsanspruch besteht mit dem Ablauf der Kündigungsfrist, sofern innerhalb der Drei-Wochenfrist keine Kündigungsschutzklage erhoben wird und der Arbeitgeber zuvor in der Kündigungserklärung einen entsprechenden Hinweis gegeben hat. Dies zeigt, dass der Arbeitgeber ein Wahlrecht hat, ob er mit der betriebsbedingten Kündigung eine Abfindungszahlung für den Fall des „Klageverzichts“ anbieten will. Die Regelung des § 1a KSchG begründet also keinen unabdingbaren Mindestanspruch auf eine Abfindung.



Die Höhe der Abfindung ist gesetzlich geregelt in § 1a Abs. 2 KSchG und beträgt einen halben Monatsverdienst für jedes Jahr des Bestehens des Arbeitsverhältnisses.

Abfindung: Aufhebungsvertrag

Mit einem Aufhebungsvertrag vereinbaren Arbeitgeber und Arbeitnehmende gemeinsam die Auflösung des Arbeitsverhältnisses. (Mehr zu den Voraussetzungen von Aufhebungsverträgen lesen Sie hier.) Häufig einigen sich Arbeitgeber und Arbeitnehmende dabei auf die Zahlung einer Abfindung. Verpflichtend ist das aber nicht. Wird der Aufhebungsvertrag auf Veranlassung des Arbeitnehmenden geschlossen, weil dieser zum Beispiel schnell eine neue Stelle antreten will, gibt es keinen Grund für den Arbeitgeber, eine Abfindung zu zahlen.

Die Höhe der Abfindung im Aufhebungsvertrag kann frei verhandelt werden. Eine gesetzliche Regelung besteht nicht. In der Praxis einigt man sich oft auf Zahlung einer Abfindung in Höhe von einer halben Bruttomonatsvergütung pro Beschäftigungsjahr.

Abfindung im Kündigungsschutzprozess durch Auflösungsurteil

Wenn das Arbeitsgericht in einem Kündigungsschutzprozess feststellt, dass die vom Arbeitgeber ausgesprochene Kündigung, unwirksam ist, ist das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer oder Arbeitnehmerin häufig schon so belastet, dass eine sinnvolle Zusammenarbeit nicht mehr möglich ist. Nach § 9 KSchG besteht dann die Möglichkeit, die Auflösung des Arbeitsverhältnisses durch Urteil gegen Zahlung einer Abfindung zu erreichen. Die Höhe der Abfindung bestimmt dann das Gericht nach pflichtgemäßem Ermessen.

Abfindung: Vergleich vor dem Arbeitsgericht

In der sogenannten Güteverhandlung regt das Gericht häufig von sich aus einen Vergleich an. Ein solcher kann für den Arbeitgeber von Vorteil sein, wenn der entlassene Mitarbeitende gegen die Kündigung klagt, weil er beispielsweise überzeugt ist, die Kündigungsfrist sei nicht eingehalten worden. Wenn sich abzeichnet, dass die Kündigung unwirksam ist, kann der Arbeitgeber so das Risiko, den Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin weiter beschäftigen zu müssen, klein halten.

Abfindung nach Betriebsverfassungsgesetz

Das Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) sieht in § 113 BetrVG Abfindungen durch Urteil auch bei Kündigungen wegen Abweichens von einem Interessenausgleich oder einer Betriebsänderung ohne vorherigen Versuch eines Interessenausgleichs vor. Voraussetzung ist also, dass der Arbeitgeber eine geplante Betriebsänderung durchgeführt hat, ohne einen Interessenausgleich mit dem Betriebsrat versucht zu haben; oder aber, dass er von einem mit diesem erzielten Interessenausgleich über die geplante Betriebsänderung ohne zwingenden Grund abgewichen ist und der Arbeitnehmer deshalb entlassen wurde.

Quelle: Haufe Online v. 5. April 2024, abrufbar unter: https://bit.ly/3xmdfVB (zuletzt abgerufen am 20. Juni 2024)

edilon)(sedra

Always a step ahead in rail systems ...

edilon)(sedra ist ein internationaler Anbieter von schotterlosen Gleissystemen, isolierenden Schienensystemen sowie Lärm- und Schwingungsminderungssystemen für Straßen- und Stadtbahnen, U-Bahnen, Vollbahnen, Hochgeschwindigkeitszüge sowie Industrie- und Kranbahnen.

Unser Unternehmen legt großen Wert auf Projektunterstützung. Wenn gewünscht, beteiligen wir uns frühzeitig an Projekten und bieten Beratung zu technischen Systementscheidungen, von der Entwicklung von Schienenbefestigungssystemen über Materialtests bis hin zu technischen Berechnungen und Systemzeichnungen. Als Anbieter von Systemlösungen mit Mehrwert arbeiten wir eng mit Wissenschaft und Wirtschaft zusammen und unterstützen unsere Kunden von der ersten Planung bis zur Inbetriebnahme.



Service & Beratung mit Mehrwert

- Design und Entwicklung nachhaltiger Schienenbefestigungslösungen
- Anwendungs- und Engineering-Support Dienstleistungen
- Beratung zu technischen und praktischen Fragen
- Schulungen, Überwachung oder Installation von edilon)(sedra-Systemen

Gemeinsam verantwortungsvoll handeln

Mit unseren Visionen und unserer täglichen Arbeit streben wir an, Umwelt- und Klimaauswirkungen zu minimieren und die Verfügbarkeit des Schienenverkehrs für Fahrgäste zu maximieren. Prozesse und Produkte immer wieder neu zu überdenken und zu optimieren prägt die kreative und innovative Arbeitsweise des gesamten edilon)(sedra Teams – ob z.B. „Grüne Gleise“ oder die Reduzierung von Müll- sowie Logistikbewegungen.



edilon)(sedra GmbH
Schoßbergstr. 19 I D - 65201 Wiesbaden I Tel +49 611 92 80 10
Pressekontakt Jasmin Oel I j.oel@edilonsedra.com
www.edilonsedra.com I www.linkedin.com



Hier geht's zur Online-Ausgabe

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB)

Hauptgeschäftsstelle
Königswinterer Str. 329
53227 Bonn

Büro Berlin
Wilhelmstraße 77
10117 Berlin

Tel.: 0228 91185-0
info@bvmb.de ⬢ www.bvmb.de

Verantwortlicher Redakteur i. S. d. P.
Dirk Stauf

Redakteur
Florian Gerz

Satz und Grafik
Sarah Stern

www.bvmb.de