

Thema des Monats

Branchenverbände mahnen: Rohstoffversorgung gefährdet – Entsorgungssicherheit nicht mehr gegeben



(brb).- Gemeinsam weisen der Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen und der Verband der Bau und Rohstoffindustrie (vero) darauf hin, dass in Niedersachsen weder die Versorgung mit heimischen mineralischen Baurohstoffen noch die Entsorgung mineralischer Bauabfälle auf Dauer sichergestellt sind.

Bei der Rohstoffversorgung ist insbesondere die Lage bei den Rohstoffgruppen Kies und Sand ernst. Laut Erhebungen des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) reichen bei einem Drittel der Betriebe die genehmigten Vorräte nur noch für weniger als fünf Jahre. Ein weiteres Drittel der Betriebe verfügt nur noch über genehmigte Vorräte von max. 10 Jahren (Quelle: Rohstoffsicherungsbericht LBEG 2018).

Nicht viel besser sieht es bei der Natursteinindustrie aus. Dort haben 16% der Betriebe nur noch genehmigte Vorräte von max. 5 Jahren und 33% der Betriebe genehmigte Vorräte von 5 bis 10 Jahren.

Hauptursache des sich in einigen Regionen bereits jetzt deutlich abzeichnenden Rohstoffmangels sind komplizierte Genehmigungsverfahren, die sich häufig über Jahre hinziehen.

Folge der Versorgungsprobleme sind Verzögerungen von Bauabläufen sowie höhere Preise, die Neubauprojekte nicht nur im Bereich der Infrastruktur, sondern auch im Wohnungsbau maßgeblich verteuern. Hinzukommt, dass Lieferungen aus weiter entfernten Lagerstätten, z. B. aus Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen bis hin zu Gesteinskörnungen aus Norwegen erforderlich werden. Diese verursachen nicht nur CO₂-Emissionen, sondern verteuern Baumaßnahmen, die aus öffentlichen Mitteln bezahlt oder bezuschusst werden.

Weitere unnötige Kosten und Bauzeitverzögerungen resultieren daraus, dass auch die Entsorgung mineralischer Bauabfälle in Niedersachsen immer mehr Probleme bereitet. So müssen unter anderem mineralische Bauabfälle der Zuordnungsklassen Z0 bis Z2, die nach den einschlägigen Vorschriften der LAGA M20 verwertbar sind, mangels zur Verfügung stehender Verwertungsmaßnahmen kostenträchtig auf Deponien beseitigt werden.

Hintergrund ist eine zu geringe Akzeptanz für die Wiederverwertung leicht belasteter mineralischer Bauabfälle vor allem auch bei öffentlichen Auftraggebern. Hier ist insbesondere das Land Niedersachsen als Auftraggeber von Bauleistungen gefordert, die Akzeptanz durch Pilot-Projekte zu erhöhen und eine vergaberechtliche Gleichstellung des Einsatzes von Recycling-Material bei der Vergabe öffentlicher Bauaufträge sicherzustellen.

Ein weiteres Problem ist die nicht ausreichende Verfügbarkeit von DK1-Deponien in einigen Regionen Niedersachsens, vor allem im Nordwesten. Auf der Deponiekategorie DK1 müssen leicht belastete mineralische Bauabfälle abgelagert werden, sofern keine Wiederverwertung infrage kommt. Die Vorgabe im Landesraumordnungsprogramm von max. 35 km Entfernung zur nächstgelegenen DK1-Deponie wird nur für die Hälfte der Landesfläche erreicht. Langwierige und kostenintensive Genehmigungsverfahren sind die Hauptgründe. Zudem kommen öffentlich rechtliche Entsorgungsträger häufig ihrer Verpflichtung zur Herstellung von Entsorgungssicherheit nicht nach.

Auch hier ist das Land Niedersachsen gefordert, durch verbindliche Vorgaben im Landesraumordnungsprogramm Entsorgungssicherheit herzustellen.

INHALTSVERZEICHNIS

1 Thema des Monats

Rohstoffversorgung gefährdet – Entsorgungssicherheit nicht mehr gegeben

2 Kommentar

Preisentwicklung am Bau:
Deutliche Preissteigerungen bei Baumaterialien
Gross denken, Quer denken

3–4 Forum Nord

Interview mit dem Stadtbaurat der Landeshauptstadt Hannover, Thomas Vielhaber



Preisentwicklung am Bau: Deutliche Preissteigerungen bei Baumaterialien

(brb).- Seit Jahresbeginn sind vereinzelt deutliche Preissteigerungen bei Baumaterialien zu beobachten. Besonders betroffen sind hiervon Stahlprodukte und Bitumen. Nachdem die Erzeugerpreise für Betonstahl in Stäben und Bitumen im Jahresdurchschnitt 2020 – aufgrund (Corona-bedingt) gesunkener Nachfrage in anderen Wirtschaftszweigen – um 7,5 Prozent bzw. sogar um 19,2 Prozent zurückgegangen sind, sind diese seit einigen Monaten wieder angezogen. Sie lagen (ohne MwSt.) im März 2021 um 18,5 Prozent bzw. 20,6 Prozent über dem Niveau von Dezember 2020.

Der zwischenzeitig erfolgte Corona-bedingte Preisrückgang im Jahresverlauf 2020 wurde damit wieder mehr als überkompensiert. Der Preis für Betonstahl in Stäben lag im März 2021 um 25,8 Prozent über dem Niveau von März 2020, der Preis für Bitumen um 12,2 Prozent.

Auch bei Holzprodukten und Dämmstoffen liegen Knappheiten vor, was zu Preissteigerungen führt.

„In der Tat, wir erleben bei einigen Produkten erheblich größere Preisanstiege, als ansonsten üblich. Zum Beispiel Bauholz wird knapp und damit teuer. Es sieht so aus, als ob große Mengen in den Export gehen und dem hiesigen Markt damit nicht mehr zur Verfügung stehen. Bei

Dämmmaterialien sind ebenfalls Lieferengpässe zu beobachten und auch die Preise für einfache Zulieferprodukte wie KG Rohre gehen durch die Decke“, so Dipl.-Ing. Thomas Echterhoff, Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen.



Dipl.-Ing. Thomas Echterhoff, Geschäftsführender Gesellschafter Bauunternehmung Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG, Westerkappeln, Verbandspräsident

„Im Moment trifft die Preisentwicklung in erster Linie die Bauunternehmen“, so Echterhoff. „Wer mit den Preisen von Jahresanfang kalkuliert hat, muss nun erheblich teurer einkaufen. Erst für künftige Bauvorhaben können die gestiegenen Preise berücksichtigt werden, dann wird es für die Auftraggeber teurer, obwohl keine Leistungsmehrung dahinter steht. Flächendeckender Stillstand auf Baustellen ist aktuell noch nicht festzustellen, Verzögerungen gibt es allerdings. Wir nehmen an, dass es sich bei dieser Entwicklung nicht nur um ein Strohfeuer handelt. Oftmals finden in den ersten Monaten des Jahres Preisrunden der Baustoffhersteller statt. Aber so etwas haben wir bislang noch nicht erlebt. Eine gute Nachricht für Bauherren: Das Preisniveau von Zement und Frischbeton bleibt bislang stabil“.

GROSS denken, QUER denken

(brb).- Es war 1959, als „Der Spiegel“ unter der Überschrift „Das Wunder von Hannover“ über den Wiederaufbau der Landeshauptstadt berichtete. Der Hauptdarsteller dieser Jubelarie war zunächst belächelt worden. Kreuzungsfreie Schnellstraßen, riesige Verkehrskreisel, aufgeständerte Hochstraßen, Unterpflasterbahnen? Für die Umsetzung dieser Ideen musste Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht dicke Bretter bohren. Doch zehn Jahren später war aus der „biederen Residenz- und Pensionärsstadt“ (Der Spiegel) die einzige Stadt der Bundesrepublik mit einem System aus Stadtautobahnen geworden – und der Name Hillebrecht zum internationalen Markenzeichen.

Glücklicherweise ist die Ausgangsposition heutzutage nicht vergleichbar. Trotzdem ist es an der Zeit, endlich wieder einmal groß und gern auch quer zu denken. Denn heute muss nicht nur das – immer noch bewährte – hillebrechtsche Erbe saniert werden. Vielmehr bedarf es umfassender Transformation in Richtung zukunftsfähige Urbanität und Mobilität. Gefragt sind intelligente Lösungen, um die Umwelt- und Lebensqualität zu steigern.

In Sachen Durchsetzungskraft kann es also nicht schaden, wenn sich Stadtbaurat Thomas Vielhaber an seinem hartnäckigen Vorgänger orientiert. Schließlich geht es darum, ganz vorn in der Liga der Landeshauptstädte mitzuspielen. Grundvoraussetzung ist eine leistungsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Und dazu gehört ein gutes Radfahrnetz genauso wie die Möglichkeit, mit dem Auto die City zu erreichen. Zudem erfordern neue Quartiere wie die Wasserstadt möglicherweise ganz neue Ansätze. Für Hillebrecht wäre das ein Fest.



Hillebrecht Idee – Verkehrsentszerrung durch Schnellstraßen – der Messeschnellweg Hannover



Investition in die Zukunft – Ausbau der Infrastruktur in der Landeshauptstadt Hannover

(brb).- Im Gespräch mit dem Stadtbaurat der Landeshauptstadt Hannover, Thomas Vielhaber



Thomas Vielhaber

Baurundblick: Wie sieht der Investitionshaushalt der Stadt Hannover in den nächsten Jahren aus; was ist bei den eigenen Projekten im Bereich des Hochbaus und des Tiefbaus geplant?

Thomas Vielhaber: Die Landeshauptstadt Hannover investiert – trotz der deutlich spürbaren finanziellen Auswirkungen der Coronakrise – weiter in ihre Infrastruktur. **Für die Jahre 2021 und 2022 ist ein Investitionsvolumen von insgesamt knapp 600 Mio. € (2021: 295 Mio. € und 2022: 321 Mio. €) vorgesehen. Dabei entfallen alleine rd. 260 Mio. € (2021: 114,5 Mio. € und 2022: 144,4 Mio. €) auf Projekte des Hochbaus. Darin enthalten sind unter anderem rd. 10 Mio. € für die Baumaßnahmen zur Unterbringung von Flüchtlingen und Obdachlosen.**

Ein sichtbarer Schwerpunkt der Landeshauptstadt Hannover liegt auf dem **Ausbau der Bildungsinfrastruktur, der mit rd. 176 Mio. € (2021: 109,5 Mio. € und 2022: 139,4 Mio. €) veranschlagt ist.** Dabei geht es vor allem um die Umsetzung G9 (Rückkehr zum Abitur nach 13 Jahren), die Sanierung bestehender Schulgebäude sowie den Neubau von Schulen.

Zusätzlich werden rd. 14 Mio. € (2021: 10,6 Mio. € und 2022: 3,2 Mio. €) in die Sanierung und den Neubau von Kindertagesstätten investiert, um den Rechtsanspruch auf einen Betreuungssplatz im Krippen- und Kitabereich gewährleisten zu können.

Ein weiteres großes Hochbauprojekt, welches gleichzeitig eine Investition in die Geschichte der Stadt symbolisiert, ist die Sanierung des Historischen Museums mit einem Gesamtvolumen von rd. 31 Mio. €. Darüber hinaus sind zahlreiche weitere Hochbauprojekte in Kultur-, Freizeit und Verwaltungseinrichtungen sowie in Sportstätten und Schwimmbäder geplant.

Investitionsobjekt – das historische Museum Hannover



Bild: © Foto von Axel Hindemith, Wikimedia

Mit rd. 60 Mio. € schlagen die Investitionen im Bereich des Tiefbaus zu Buche. Der Fokus liegt dabei sowohl auf der Grundsanierung des Straßen- als auch auf dem Ausbau des Rad-

verkehrsnetzes. Neben der Erschließung neuer Wohngebiete, wie zum Beispiel das größte Neubaugebiet der jüngeren Geschichte Hannovers Kronsrode, spielt die Innenstadtentwicklung eine zentrale Rolle. Mit dem Neubau der Dornröschenbrücke, als wichtige Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen Linden und Nordstadt, und dem Bau von Radschnellwegen sowie Velorouten stärkt die Landeshauptstadt Hannover den Mobilitätsmix und trägt zu der erforderlichen Verkehrswende bei.

Baurundblick: Wie soll der derzeit sehr geringe Ausweis von Grundstücken zur Bebauung zukünftig dem Bedarf angepasst werden?

Thomas Vielhaber: Lassen Sie mich zunächst auf die Frage des Bedarfes zu sprechen kommen. Den „Bedarf“ an Wohnraum definieren wir im Wesentlichen über drei Quellen. Unsere Bevölkerungsprognose weist für die Jahre 2019 bis 2025 ein Wachstum von +2,8% – 15.300 Personen – aus. Daraus lässt sich eine Entwicklung der Wohnungen nachfragenden Haushaltszahlen ermitteln.

Das Stadtentwicklungskonzept „Mein Hannover 2030“ legt die Zielzahl bei 1.000 neuen Wohnungen jährlich fest. Mit der Wohnungswirtschaft haben wir verabredet, ab 2021 die Zielzahl auf 1.300 Wohneinheiten pro Jahr zu erhöhen.

2013 wurde in der Landeshauptstadt Hannover mit dem beschlossenen „Wohnkonzept 2025“ ein Rahmen für die Schaffung von Wohnraum gesetzt. Eine wesentliche strukturelle Veränderung hat dabei zu einer besonderen Effektivität des Outputs von Planungsrechten geführt: Die Wohnbauflächeninitiative. Diese ist ein intensives Stadtplanungs-Controlling, um die komplexen Prozesse zur Herstellung von Planungsrecht zu beschleunigen. Das Resultat drückt sich am besten in zwei Zahlen aus. Im Zeitraum von 2013 bis 2020 wurden Planrechte für 11.000 Wohneinheiten geschaffen. Das sind durchschnittlich 1.372 Wohneinheiten pro Jahr und übersteigt damit die bereits genannten Zielvorgaben. Hinzu kommen viele Optionen in sog. § 34er Gebieten.

Im jährlichen Durchschnitt können für die Jahre 2013 – 2020 1.103 Wohnungen Baufertigstellungen verzeichnet werden. Durchschnittlich werden 1.789 Baugenehmigungen jährlich erteilt.

Ein Missverhältnis zwischen Bedarf an Wohnraum und möglichen Wohnbauflächen ist demnach in der Landeshauptstadt Hannover nicht festzustellen. Auch in absehbarer Zukunft werden weitere Flächen auf den Markt kommen – wie z.B. Kronsrode –, die erhebliche Potentiale beinhalten. **Richtig ist aber auch, dass wir zukünftig noch mehr auf „bezahlbaren Wohnraum“ achten. Auch hierzu gibt es aktuelle Initiativen (8€-Wohnen).**

Baurundblick: Wie wird im Rahmen der Innenstadtentwicklung zukünftig mit dem Thema Wohnen in der Innenstadt umgegan-



gen? Haben Handwerker bei einer autofreien Innenstadt überhaupt noch die Möglichkeit, ihre Kunden zu erreichen?

Thomas Vielhaber: Die Landeshauptstadt Hannover ist in diesem Jahr mit einem breit angelegten Dialogprozess zur Innenstadtentwicklung gestartet. Das „breit“ bezieht sich dabei nicht nur auf den Kreis der Beteiligten, sondern ebenfalls auf die Themenvielfalt.

Durch zunehmende Kommerzialisierung der Städte und Funktionstrennung ist vom ehemals städtischen Leben in den Zentren vieles verloren gegangen. Neben der Stabilisierung der Leitfunktion Einzelhandel muss sich die Stadt zukünftig wieder mehr an den Tugenden der europäischen Stadt orientieren: Vielfalt an Nutzungen ermöglichen, Offenheit und Toleranz gegenüber Ungewohntem und Fremdem, Experimentierräume zulassen und Neues ausprobieren, grüner und klimatauglicher werden, Freiräume für Aufenthaltsflächen abseits von Lärm und Abgasbelastung zulassen, neue Techniken, Medien und Digitalisierung nutzen, Mobilität im ÖPNV, zu Fuß und mit dem Fahrrad steigern sowie den notwendigen, und planbaren Kraftfahrzeugverkehr effizient und verträglich abbilden. Die Möglichkeit des Handwerks, ihre Kund*innen zu erreichen, bleibt dabei ebenso sichergestellt wie Liefer- oder Besucher*innenverkehr.

In unserer Perspektive sind die Entwicklungschancen der Innenstadt aber nicht auf den öffentlichen Raum begrenzt. Hieraus gehen auch Impulse für die gebaute Stadt aus, die die Nutzung von Immobilien mit neuen Mischkonzepten aus den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Logistik, Einzelhandel und öffentlichen Nutzungen oder auch Zwischennutzungen zulässt.

Wohnnutzungen sind dabei ein besonders wichtiger Baustein für ein stabiles Nutzungsgefüge in der Innenstadt.

In Hannover kann man dabei auf eine lange Tradition zurückgreifen, an die wir weiter anknüpfen werden. Erwähnenswert ist dabei das Areal rund um die Kreuzkirche, welches im Rahmen des Wiederaufbaus nach dem 2. Weltkrieg entstanden ist. Auch bei Projekten im Innenstadtbereich der jüngeren Vergangenheit ist das Thema „Wohnen“ ein wichtiger Aspekt. Beispielhaft kann in diesem Zusammenhang auf den Klagesmarkt – hier ist zur Zeit der 2. Bauabschnitt im Bau – verwiesen werden. Darüber hinaus gibt es verschiedene kleinere Projekte, wie z. B. die Aufstockung eines Parkhauses für Wohnungen durch hanova inmitten der Innenstadt („Wohnkrone“).

Auch ein derzeit noch genutzter Verwaltungskomplex im Innenstadtbereich ist als zukünftiger Wohnstandort vorgesehen, erste privat entwickelte Mischkonzepte sind in Planung.

Baurundblick: Wird es im Zuge der Digitalisierung der Bauanträge auch eine zeitliche Bearbeitungsgarantie geben?

Thomas Vielhaber: Die Landeshauptstadt Hannover erwartet vom digitalen Baugenehmigungsverfahren Synergieeffekte im

Bearbeitungsablauf, z. B. bei der so genannten Fachstellenbeteiligung. Auch erhofft sie sich, dass durch die strukturierte Abfrage in der Eingabemaske die Fehlerquote der Bauanträge sinkt. Diese und auch unvollständige Anträge sind weiterhin ein Hauptgrund für die Verzögerung von Baugenehmigungen. Über eine Bearbeitungszeitgarantie denken wir nach. Zu beachten ist aber, dass die Landeshauptstadt Hannover auf die inhaltliche Genehmigungsfähigkeit der Anträge oder von Fachstellen angeforderte Zusatzangaben keinen Einfluss hat.

Baurundblick: Unsere Mitgliedsfirmen erstellen oft Bauprojekte für spezielle Nutzergruppen. In diesem Zusammenhang wird immer wieder über „steigende Baukosten“ gesprochen. Ist damit zu rechnen, dass es zukünftig kreative Lösungen gibt, um Ausnahmen von bestehenden – Baukosten steigernden – Regeln zu finden?

Thomas Vielhaber: Wesentliche Preistreiber für Baukosten sind höhere Kosten für Rohstoffe und Materialien sowie Nachunternehmer und gestiegene Tarifröhne. Der „Bauboom“ – gerade in Zeiten der Corona-Pandemie erscheint die Investition in Immobilien noch attraktiver zu sein – tut sein Übriges dazu. Auch die Landeshauptstadt Hannover muss sich als Bauherrin immer wieder darauf einstellen. Dazu kommen Bodenpreise, die immer auch die Attraktivität einer Stadt / Region wieder-



Bild: © Gundlach GmbH & Co. KG

spiegeln. Da Boden ein endliches Gut ist und die Versiegelung von Natur und Landschaft aus klimatischen und ökologischen Gründen problematisch ist, lässt sich der Bodenpreis nicht über herkömmliche Marktmechanismen dauerhaft beeinflussen. **Schließlich sind seit einigen Jahren steigende Anforderungen an das Bauen zu beachten, z. B. im Hinblick auf Energieeinsatz, Barrierefreiheit etc. Und zur Wahrheit gehört: auch die Bauherr*innen sehen Bauen differenzierter: sie möchten gesunde schadstofffreie, wiederverwendbare, natürliche Baustoffe einsetzen, digitale Möglichkeiten nutzen („smart home“) und wechselnde Lebens- und Wohnsituationen im Haus abbilden. Auch das kostet.** Kreativen Lösungen, diesen kostensteigernden Entwicklungen entgegenzuwirken, stehen wir offen gegenüber. Gern sind wir bereit, Projekte des experimentellen Bauens zu fördern!

IMPRESSUM

Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen e. V.
Eichstraße 19 | 30161 Hannover
T +49 511 34834-0 | E info@bauindustrie-nord.de

oeding print GmbH
Erzberg 45 | 38126 Braunschweig
T +49 531 48 015-0 | E info@oeding-print.de

Verantwortlich: Jan Hetebrügge
Nachdruck, auch auszugsweise gestattet.
Quellenangabe und Belegexemplare erbeten.