

„Uns ist die Fähigkeit der Risikobetrachtung und Innovation abhandengekommen“

Ein Gespräch mit Thomas Echterhoff, geschäftsführender Gesellschafter der Echterhoff Holding GmbH



Dipl.-Ing. Thomas Echterhoff

Persönliche Daten:

- Geburtsdatum: 12. Juni 1967 in Osnabrück
- Nationalität: deutsch
- Familienstand: verheiratet, vier Kinder

Schulbildung:

- 1986 Abitur Gymnasium Carolinum, Osnabrück

Wehrdienst:

- 1986/87 3. Schnellbootgeschwader, Flensburg

Studium:

- 1987-1992 Technische Universität München, Diplom-Bauingenieurwesen, Diplom-Ingenieur (TU)

Beruf:

- 1993 Bauleitung im Brücken- und Straßenbau
- 1995 Technische Leitung Mittelständische Immobilien GmbH, München
- 2000 Eintritt Echterhoff Bau, Osnabrück
- 2001 Prokurist Echterhoff Bau
- 2004 Geschäftsführender Gesellschafter Echterhoff Bau 5. Generation, seit 1860 Familienbesitz, 9 Standorte

Tätigkeitsprofil:

- Geschäftsführender Gesellschafter Echterhoff Bau (700 Mitarbeiter, 250 Mio.€ Umsatz, 75 % Infrastruktur Brücke und Tiefbau, 25 % Hochbau und Sanierung)

Ehrenämter:

- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie
- Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)
- Verband der Bauindustrie für Niedersachsen-Bremen
- Unternehmensverbände Niedersachsen e.V.
- BVMB, Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.
- HDI-Gerling Hannover, Beirat
- VHV Versicherung Hannover, Beirat
- Stiftung Kinderhospital (Verein) Osnabrück, Kuratorium
- Christliches Kinderkrankenhaus Osnabrück CKO, Aufsichtsrat
- Rotary Club Osnabrück (2005)

UBB: Herr Echterhoff, das Wort „Beruf“ jetzt mal in Abgrenzung von „Job“ – also eher old school verstanden: Wenn man in 5. Generation ein Bauunternehmen leitet – wie viel ist dann Pflichtbewusstsein und wie viel Berufung und Neigung? Oder ist das nicht trennbar?

Echterhoff: (schmunzelt) Richtig trennbar ist das wohl nicht. Mit Sicherheit ist die Tätigkeit als geschäftsführender Gesellschafter in 5. Generation in einem mittelständischen Familienunternehmen immer eine Kombination aus Erziehung, Berufung, Ausbildung, Neigung und Pflicht. Ein „Job“ ist das keinesfalls. Es ist ja so, dass ich seit meiner Jugend in dem Bewusstsein erzogen worden bin, eines Tages in der eigenen Baufirma tätig werden zu dürfen und zu wollen, und darauf hab' ich meinen Ausbildungs- und Berufsweg auch ausgerichtet. Mein Bauingenieur-Studium an der TU München und die anschließenden 7 Berufsjahre bei anderen Firmen haben mich sicherlich entscheidend geprägt.

UBB: Wodurch Sie einen Erfahrungsschatz vor Eintritt ins Familienunternehmen sammeln konnten?

Echterhoff: Ganz genau. Doch würde ich das Wort „Verantwortung“ dem Wort „Pflicht“ gegenüber vorziehen. Und diese Verantwortung haben wir als mittelständische Familienunternehmer ja für viele Mitarbeiter (teilweise in der 3. Generation) und deren Familien, für unsere soziale Umgebung (Sportvereine, Freiwillige Feuerwehr und andere soziale Institutionen) und natürlich für das Familienerbe.

Höhen und Tiefen gibt es immer. Aber man wächst da hinein und die Begeisterung lässt eigentlich nicht nach.

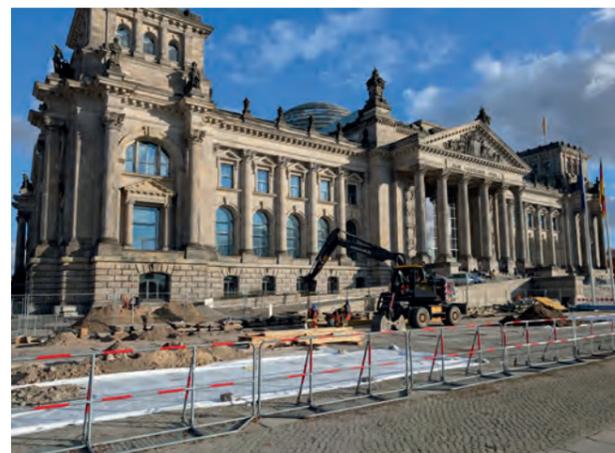


Bild 1: Berlin, Berufsinformationszentrum – Arbeiten im Sicherheitsbereich des deutschen Bundestages.

UBB: Sie sind über alle Firmen der Gruppe in den folgenden 4 Bereichen tätig: Ingenieurbau, Kanal- und (Spezial)Tiefbau, Schlüsselfertiger Wohnungsbau und schlüsselfertige Sanierung, Projektentwicklung. Der Ingenieurbau ist dabei aktuell der umsatzstärkste Bereich. Spiegelt das die derzeitige Marktsituation wider?

Schon, ja. Die derzeitigen Umsätze bei Echterhoff spiegeln die aktuelle Situation in der deutschen Infrastruktur. Da ist der Brückenbau ein Hauptschwerpunkt unserer Bautätigkeit und wird das auch künftig sein. Aber wir werden immer unsere Fähigkeiten und Kapazitäten im Kanal- und Tiefbau weiterentwickeln und entsprechend vorhalten. Schließlich ist auch im Bereich des unterirdischen Leitungsbau und der unterirdischen Entwässerungsleitungen der Bedarf in Deutschland gigantisch groß. Und der muss in den nächsten 20 Jahren abgearbeitet werden.

Doch kann man sagen, dass die Verschiebung vom Kanal- und Leitungsbau weg zum Brückenbau hin auch den derzeitigen und vor allem künftigen Markt widerspiegelt. Die immer häufigeren Verkehrssperrungen erhöhen ja jetzt schon den Zwang, Bauwerke möglichst schnell zu ersetzen. Hier stehen wir mit unseren Echterhoff-Expressbrücken bereit.

UBB: Wie würden Sie die aktuelle Situation bei Domoplan, dem zur Echterhoff-Gruppe gehörende Wohnungsbaunternehmen beschreiben und welche politischen Impulse wünschen Sie sich da?

Echterhoff: Die domoplan steht stabil da und hat sich immer am Markt behaupten können. Sicher ist derzeit die allgemeine Situation im Wohnungsneubau sehr schwierig. Aber aufgrund der guten Leistungen und zufriedenen Kunden haben wir eine ausreichende Auftragsituation und laufen eben nicht in einen starken Umsatzrückgang rein.

UBB: Und die politischen Impulse, die Sie sich wünschen?

Echterhoff: Politik und die verantwortlichen Stellen müssen einfach endlich zur Kenntnis nehmen, dass der deutsche Wohnungsbau sich nur beleben lässt, wenn die staatlich getriebenen Baukosten- und exorbitanten Energiekostenerhöhungen zurückgefahren werden. Hierzu gibt es ja eine ausreichende Anzahl von Untersuchungen der ARGE Kiel, die die sprunghaft angestiegenen Baukosten (die höchsten in Europa) im deutschen Wohnungsbau aufzeigen. Hierzulande wollen wir alles immer perfekter und stellen dann erstaunt fest, dass sich das ja gar nicht mehr bezahlen oder refinanzieren lässt.

UBB: Das dürfen wir als Parteienscheitelfassen, ja?

Echterhoff: Natürlich! Hier möchte ich aber ganz klarstellen, dass diese bei mir ungebunden ist. Sie meint ausdrücklich auch die Jahre der CDU-Regierung.

Außerdem muss das Augenmerk viel stärker auf die energetische Sanierung gelegt werden. Auch hier haben wir jegliches Augenmaß verloren. Und so verhindern wir durch extreme Anforderungen (insbesondere bei den Fördermitteln) eine effiziente und schnelle energetische Sanierung der vielen Wohnungsbestände aus den 50er, 60er und 80er Jahren. Deutschlands Förderstrukturen sind ein weltweit einzigartiges Abbild von Ineffizienz, Mittelverschwendung und absurder Realitätsverweigerung.

UBB: Bei der Bauzeit für Ihre oben erwähnten Expressbrücken halten Sie aktuell eine Art Rekord und das Konzept lässt sich auf 80 % aller Brückenersatzneubauten anwenden. Warum und unter welcher Bedingung schlugen Sie einmal der öffentlichen Hand vor, die Brücken kostenlos zu erstellen?

Echterhoff: An hochbelasteten Fernstraßen sind nun mal die durch Baubeschleunigung eingesparten Stauzeiten maßgeblich. Im Stau werden erhebliche höhere Mengen an CO₂ (50.000 t in 9 Monaten) sinnlos in die Luft gepustet, als ein Brückenbauwerk an CO₂ (500 t) während seiner Herstellungsphase verursacht.

Würden wir also die theoretisch durch Stauvermeidung eingesparten CO₂-Mengen mit der entsprechenden zukünftigen CO₂-Steuer (sozusagen Zertifikathandel) als „Beschleunigungsprämie“ bekommen, folgten daraus hohe Beträge zu unseren Gunsten und eine deutliche Reduzierung der Baukosten.

UBB: Das sahen Politik und Verwaltung aber anders ...

Echterhoff: (lächelt) Leider, ja. Sie lehnten eine solche Vergütung ab, denn die CO₂-Steuer solle ja eigentlich nur die Endverbraucher treffen und für weniger Verbrauch zu höheren Kosten sorgen. Prämien für bewusste CO₂-Einsparungen sind nicht vorgesehen. – Die Sinnhaftigkeit dieses Vorgehen erschließt sich mir nicht.

UBB: Die Echterhoff-Expressbrücke und das Thema Nachhaltigkeit: In welchem Zusammenhang sehen Sie das?

Echterhoff: (lächelt) In einem ganz klaren! Die Stauvermeidung durch extrem kurze Verkehrsbeeinflussungszeiten sorgt für extrem geringeren CO₂-Ausstoß. Die Fertigteile des Brückensystems können in externen Fertigteilwerken mit einer höheren Betonfestigkeit, deutlich höherer Präzision und Oberflächenqualität hergestellt werden.



Bild 2: Talbrücke Eisern, A45 – Ersatzneubau mit Hilfe einer Vorschubrüstung.

Nicht zuletzt sinkt auch die Belastung des Personals auf der Baustelle deutlich. Es muss weniger bei Wind und Wetter und Lärmbelastung gearbeitet werden.

UBB: Sie haben ja an der RWTH Aachen eine Studie angestrengt, bei der es um CO₂-Reduktion durch Stauvermeidung geht. Können Sie das für unsere Leser noch ein wenig ausführen?

Echterhoff: In dieser Studie wurde prinzipiell untersucht, wieviel CO₂-Mehrausstoß durch baustellenbedingte Staus zu erwarten ist. Die Verkehrsbelastung der Bundesfernstraßen ist ja statistisch bekannt. Und so wurde eine realitätsnahe Annahme zum Verhältnis PKW- und LKW-Verkehr getroffen. Da wurden dann unterschiedliche Stauzeiten jedes PKW oder LKW am Tag durch die Baustelle ermittelt – oder angesetzt. Das ergibt dann eine Berechnungstabelle, auf der für Verkehrsmenge und angenommene Stauzeit eine zusätzliche CO₂-Belastung abgelesen werden kann.

UBB: Wo wir über CO₂ sprechen: Entdecken Sie in der Ökologiedebatte auch eine gewisse Monothematik? Und wie sehen Sie die Rolle viel gescholtenen Bauindustrie bei diesem Thema?

Echterhoff: Gute Frage! Man kann ganz sicher sagen, dass sich die Nachhaltigkeits- und Umweltdebatte leider auf eine deutlich einseitige CO₂-Debatte reduziert hat. Da werden andere Umwelt Risiken und -belastungen nicht mehr deutlich wahrgenommen. Es scheint beinahe, als sei die Gesellschaft nicht mehr fähig, mehrere Ziele gleichzeitig zu verfolgen. Tatsächlich ist uns ja die Fähigkeit der Risikobetrachtung und Innovation abhandengekommen. Es findet nur noch ein Tanz um das goldene Kalb CO₂ statt. Dabei hat die Bauwirtschaft ja in den letzten Jahren bereits deutliche Einsparungen in diesem Bereich realisiert. Wir sind zu 100 % auf dem festgelegten Klimapfad!

UBB: Aus welchen Gründen gilt es denn in der Projektplanung, zu Risikoabschätzung zurückzukehren?

Echterhoff: Also Deutschland ist nun mal ein dichtbesiedeltes Industrieland mit vielen Kulturlandschaften und wenig naturbelassener Landschaft. Das ist ein Faktum. Da erscheint es mir von der politischen Gesetzgebung her absolut kontraproduktiv, alle Veränderungen im Bestand zu bremsen und zu stoppen. Egal was gebaut oder geändert wird, bzw. werden muss, es wird immer irgendein schützenswertes Gut oder eine Struktur geben, die von einer baulichen Veränderung betroffen ist.

UBB: Und daraus folgt für Sie, ...

Echterhoff: ... dass die Vor- und Nachteile künftig wieder transparenter und öffentlicher diskutiert werden müssen. Die bisherige Politik und Gesetzgebung des grünen Schwanzes, der mit dem gesamtgesellschaftlichen Hund wackelt, muss beendet werden. Realität und Effizienz für die Bevölkerung müssen an oberster Stelle stehen.

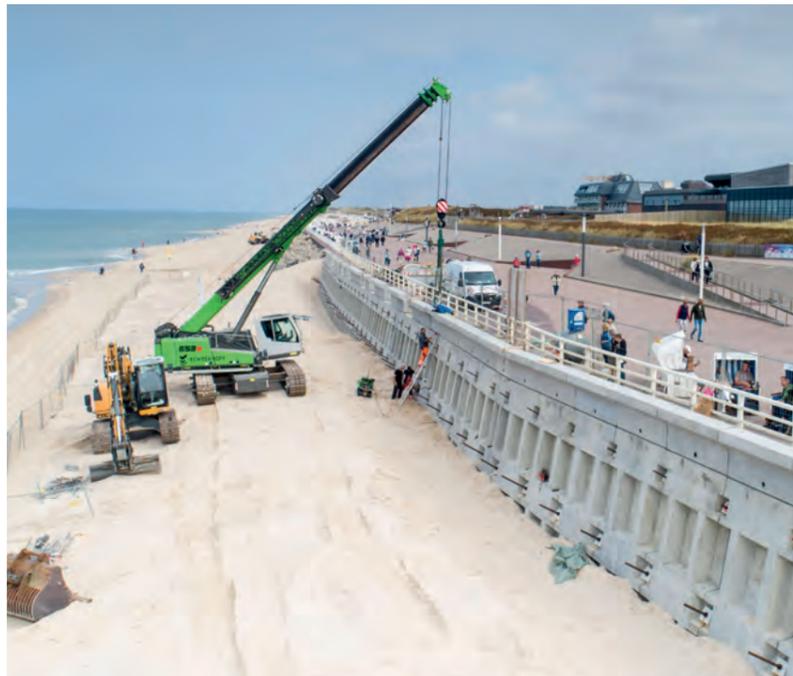


Bild 3: Sylt, Hochwasserschutz – Verstärkung und Erhöhung der bestehenden Ufermauer.

UBB: Drastisch abnehmende Artenvielfalt ist kein sentimentales Thema. Wie kommentieren Sie da den Zusammenhang aus Fledermäusen oder Amphibienwanderung und eventuellem Baustopp?

Echterhoff: Natürlich ist Artenschutz ein sehr wichtiges Thema, aber es muss auch zwischen den verschiedenen schützenswerten Gütern abgewogen werden. Das aber scheint in einer monokausal veranlagten Diskussionskultur nicht mehr möglich zu sein. Aus vorgeblich artenschutzrechtlichen Gründen werden oft Infrastrukturmaßnahmen verzögert oder verhindert, die wiederum andere schützenswerte Güter (und oft genug auch Menschen!) positiv beeinflussen.

UBB: Herr Echterhoff – fast eine Gretchenfrage: Können und wollen wir uns Architektur im Infrastrukturbau leisten? Was spricht dafür, was dagegen aus Ihrer Sicht?

Echterhoff: Schon die ersten Bauingenieure, die Brücken für Fernstraßen entwarfen, haben ausführliche Untersuchungen über Gestaltung, Form und Querschnitte durchgeführt. Gestaltung war also grundsätzlich schon immer ein wichtiger Faktor. Aber hier haben wir meiner Ansicht nach das klassische „form follows function“. Man kann nämlich einen hohen gestalterischen Anspruch bei Infrastrukturbauwerken realisieren, ohne krampfhaft Infrastrukturbauwerken „Architektur“ abzufordern. Zumal diese Architektur meistens viel Geld kostet und sowieso nicht wahrgenommen wird. Also: keine Architektur in der Infrastruktur!

UBB: Im 100 Tage-Sofortprogramm für die Regierung der 21. Legislaturperiode der BVMB lautet Punkt 2: „Planungs- und Genehmigungsabriss in der Verkehrsinfrastruktur verhindern“ – Warum nennen Sie in der Realität die Zukunft des Straßenbaus „nicht rosig“?

Echterhoff: Der Straßenbau ist bekanntlich von den öffentlichen Haushalten abhängig. Der technische Bedarf ist immens, aber derzeit gibt es keinen neuen Haushalt 2025, also verharren die Ausgaben auf 80 % des Standes von 2024. Außerdem spielt sich ein großer Teil des Straßenbaus auf kommunaler Ebene ab; und dort ist das Geld schlichtweg nicht vorhanden. Zum Beispiel sind 240 von 249 deutschen Landkreisen aufgrund von konsumtiven Kosten – wie Flüchtlingsunterbringung oder auch Bürgergeld – faktisch finanziell nicht in der Lage, auch nur annähernd die notwendigen Mittel aufzubringen.

UBB: Ihr Unternehmen hat aktuell keinen Fachkräftemangel. Ist da mit einem Ausbildungsanteil von über 10 % in Ihrem Unternehmen schon alles getan?

Echterhoff: Die Ausbildung junger Menschen ist ja nun mal die Basis für eine vernünftige Altersstruktur in Betrieben. Da ist eine Ausbildungsquote von 10 % zwar solide, aber nicht ausreichend. Wir versuchen täglich, wöchentlich, monatlich neue Kolleginnen und Kollegen zu gewinnen und zu motivieren, bei uns in den Betrieben der Bauwirtschaft zu arbeiten. Und es ist keine große Prophezie, dass der derzeitige Exodus der Autohersteller ebenfalls zu einem Zustrom in die Bauwirtschaft (wenn auch zu deutlich niedrigeren Tarifen als im Metallgewerbe) führen wird.

UBB: Unsere Leser würden auch Ihre Ansichten zum Thema Fachkräftemangel im Kontext der Migrationspolitik interessieren.

Echterhoff: Die Migrationspolitik könnte sehr wohl helfen, den hohen Bedarf an Mitarbeitern in den nächsten Jahren während des Ausscheidens der geburtenstarken Jahrgänge zu lindern. Der Großteil der Migranten sind eben keine Fachkräfte. Und es werden auch keine Fachkräfte in hoher Anzahl nach Deutschland kommen. Woher denn? Welches Land hat ausgebildete Fachkräfte übrig? Was ist das für eine abstruse Hybris der deutschen Politik zu denken, dass wir ausgebildete Fachkräfte aus anderen Ländern in großen Mengen anwerben können??



Bild 4: Osnabrück, Eisenbahnüberführung – Brückenbau in nur 6 Tagen dank der modularen ECHTERHOFF Expressbrückenbauweise.

Und das ist ein akuter Irrtum der Politik, der viele Fehler der letzten Jahre verursacht hat.

UBB: Wie sollte also ganz konkret mit Migranten und Flüchtlingen verfahren werden?

Echterhoff: Meine Meinung ist: Migranten und Flüchtlinge müssen sofort in das deutsche Berufsleben integriert werden. Wer keine Ausbildung hat, muss eine anfangen und auch erfolgreich beenden, ansonsten kann es nur die Abschiebung als Konsequenz geben. Die gesellschaftliche Integration erfolgt traditionell immer am besten über das Arbeitsleben.

Wir müssen uns als Gesellschaft dahingehend ändern, an Migranten die gleichen Forderungen wie an die eigenen Bürger für ein selbstbestimmtes Leben außerhalb der staatlichen Unterstützung zu stellen. Arbeit ist ein hoher Integrationsfaktor, die sozialversicherungsrechtlichen Arbeitsverhältnisse entlasten die komplett aus dem Ruder gelaufenen Haushalte für Flüchtlingshilfe und Bürgergeld.

Die Bauwirtschaft und die deutsche Wirtschaft allgemein können und wollen Migranten gleich welcher Herkunft ausbilden und einsetzen.

UBB: Die Politik, meinen Sie, muss es nur zulassen und unterstützen?

Echterhoff: Ganz genau! Derzeit scheint leider eher ein Freizeitparadies Deutschland in der Politik gewünscht zu sein.

UBB: Sie sagen Disruption und Bau passen kaum zusammen. Wenn es nicht die digitalen Arbeitsmethoden sind, die junge Menschen an Bauberufen reizen, was ist es Ihrer Auffassung nach dann?

Echterhoff: Ich erwarte keine massiv disruptiven Veränderungen in der Bauwirtschaft, wie es diese bei Banken, Versicherungen oder auch Reiseanbietern gegeben hat. Die Wertschöpfung ist nicht digitalisierbar. Es kann zwar in digitale Zwillinge investiert werden, aber die Realität ist von handwerklich geprägter Wertschöpfung dominiert.

Es wird auch weiter junge Menschen reizen, einen handwerklichen Beruf zu erlernen und gute Verdienstmöglichkeiten zu haben. Die Gesellschaft braucht Handwerker und die Löhne haben sich bereits jetzt an die Realität angepasst.

UBB: Herr Echterhoff, haben Sie Dank für dieses Gespräch.

Die Fragen stellte Burkhard Talebitari

www.echterhoff.de