

## Thema des Monats

### Baufschwung bremst Schwarzarbeit nicht

(brb).-Anlässlich der 42. Vortragsveranstaltung des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen nahm Verbandspräsident Prof. Dr. Ing. Rolf Warmbold in seiner Ansprache zu den aktuellen Rahmenbedingungen der Bauwirtschaft und den Tarifverhandlungen Stellung. Danach sprechen die erwarteten bauwirtschaftlichen Zahlen grundsätzlich für einen anhaltenden Zuwachs der Bauinvestitionen diesem Jahr um durchschnittlich 3,5 Prozent. Nach Ansicht von Prof. Warmbold ist die Trendwende in der Bauwirtschaft damit in Sicht, aber noch keinesfalls erreicht. Nach über 11 Jahren Krisensituation im Baugewerbe müssen für eine längerfristige Stabilisierung der Branche noch dringend bessere Rahmenbedingungen hinzukommen.

Dazu gehöre auch in Aufschwungsphasen die aktive und kontinuierliche Bekämpfung der Schwarzarbeit. Neben den bislang stark verbreiteten repressiven Maßnahmen und Kontrollen zur Eindämmung der Schwarzarbeit müsse in Deutschland noch wesentlich mehr über den Einsatz und die Umsetzung von präventiven Möglichkeiten nachgedacht werden. Prof. Warmbold führte diesbezüglich aus, dass beispielsweise Frankreich mit der Einführung eines erniedrigten Mehrwertsteuersatzes für Bauleistungen sehr erfolgreich die Schwarzarbeit bekämpfen konnte. Darüber hinaus wäre die Einführung einer Baucard, auf der alle personenbezogenen Daten, Sozialversicherungsnummer und Beschäftigungszeiten der Arbeiter auf den Baustellen gespeichert werden ein wirksames Mittel zur Bekämpfung der Schwarzarbeit. Ein Abgleich mit dem Zoll und den Finanzämtern wäre leichter und schneller möglich, und es könnte so bereits die Entstehung der Schwarzarbeit konsequent verhindert werden.

Insbesondere im Hinblick auf die aktuell geführte Tariffdiskussion betonte Prof. Warmbold, dass den Baufirmen nun die Gelegenheit zur Stabilisierung gegeben werden müsse. Die Unternehmen müssen seiner Ansicht nach wieder in die Lage versetzt werden, ihre Eigenkapitaldecke aufzustocken, um wettbewerbsfähig zu sein und Arbeitsplätze langfristig sichern zu können. Gerade in dem sich zunehmend globaleren Markt müssten sich die Unternehmen auch auf geänderte Wettbewerbsbedingungen einstellen. Dies könne nur gelingen, wenn die Unternehmen solide und finanzstark seien. Die von der Gewerkschaft geforderte Tariflohnerhöhung um 5,5 Prozent ist nach Ansicht von Prof. Warmbold daher eindeutig zu hoch, denn die momentanen Umsatzsteigerungen seien hauptsächlich auf gestiegene Materialpreise zurückzuführen. Erst wenn die Unternehmen wieder einen echten Mehrwert erwirtschafteten, könne auch wieder an Tariflohnerhöhungen gedacht werden.



Auf dem Foto: v.l.n.r. Prof. Michael Sommer, Hauptgeschäftsführer Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen, Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen, Dr. Claus Kleber, Dr. Wolfgang Bayer, Hauptgeschäftsführer Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen sowie Dipl.-Met. Uwe Wesp anlässlich der Vortragsveranstaltung (s.a. S. 4).

## Überblick

- 1 **Thema des Monats:**  
Vortragsveranstaltung des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen:  
**Baufschwung bremst Schwarzarbeit nicht**

---

- 2 **Kommentar:**  
**Sicherheit vor Schönheit**  
**Baubilanz 2006: Erwartungen übertroffen**  
**Bauindustriepreis 2006 an Sepp Heckmann**  
**Weder Bachelor noch Master Regelabschluss**  
**Teure Bürokratie**

---

- 3 **Forum Nord:**  
**Interview**  
mit Hermann Dinkla, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der CDU im Niedersächsischen Landtag  
**PPP-Möglichkeiten für den Mittelstand verbessern**  
**Standortnachteil: Arbeitskosten**  
**Bau und Bruttowertschöpfung**

---

- 4 **Trends und Märkte:**  
**Straßenbaubericht 2006 liegt vor**  
**Unterfinanzierter Investitionsrahmenplan**  
**Bauindustrie trifft Nachrichten- und Wetterexperten**

Impressum



**Kommentar:**

**Bauindustriepreis 2006 an Sepp Heckmann**

(brb).-Der Preis der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen 2006 wird am 10. April 2007 an den Vorsitzenden des Vorstandes der Deutsche Messe AG Sepp D. Heckmann verliehen.

Die Preisverleihung wird der Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen, Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold vornehmen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung wird der Festvortrag zum Thema „Haben Messen Zukunft? Globalisierung und Internet verändern die Welt“ stehen.

**Weder Bachelor noch Master Regelabschluss**

(brb).-Die Bundesregierung hat erklärt, dass es sich weder beim Bachelor- noch beim Masterabschluss um einen „Regelabschluss“ handelt. Eine Anfrage, den Masterabschluss als Regelabschluss zu verankern, wurde damit abschlägig beschieden. (Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der Linksfraktion, Bundestagsdrucksache 16/2393)

**Baubilanz 2006: Erwartungen übertroffen**

(brb).-Die deutsche Bauindustrie kann nach zehn Jahren der Baukrise für 2006 erstmals wieder eine positive Jahresbaubilanz ziehen wie die Deutsche Bauindustrie in der neuen Ausgabe ihres Aktuellen Zahlenbildes mitteilt, ist der baugewerbliche Umsatz im Bauhauptgewerbe 2006 im Vergleich zum Vorjahr um nominal 9,2 Prozent gestiegen. Die Bauunternehmen profitierten Ende 2006 auch von der guten Witterung: Der Umsatz lag im Dezember um 28 Prozent über dem Wert des Vorjahresmonats. Die Entwicklung der Auftrags-eingänge gibt auch für 2007 Anlass zu Optimismus: Der Ordereingang ist 2006 um 5,1 Prozent gestiegen. Der Rückgang im Dezember um 6,1 Prozent ist vor allem auf einen Arbeitstageffekt zurückzuführen: Es standen zwei Arbeitstage weniger zur Verfügung als im Dezember 2005. Für 2007 wird deshalb ein weiteres Umsatzplus von 3,5 Prozent erwartet.

**Sicherheit vor Schönheit**

(brb).-Mit einer milliardenschweren Investitionsoffensive verspricht die Deutsche Bahn AG nachzuholen, was sie in den zurückliegenden Jahren versäumt hat. Das Unternehmen will das marode Schienennetz, dessen Gleise und Schwellen vielfach aus den siebziger und hier und da vielleicht sogar aus den sechziger Jahren stammen, aufwendig instandsetzen und von Grund auf erneuern. Das Bahnnetz genügt, wie jedermann weiß, seit langem nicht mehr den heutigen Anforderungen und ist in einem ebenso schlechten Zustand wie die Straßen, welche das Land sträflich vernachlässigt hat. Es ist also allerhöchste Eisenbahn.

In dem Zukunftsprogramm der Bahn AG ist allerdings weniger drin, als sein wohlklingender Titel weismachen möchte. Das Unternehmen will zwar in den nächsten drei Jahren rund fünf Milliarden Euro in die dringend erforderliche Instandhaltung seines Schienennetzes stecken. Aber diese Summe übersteigt die bisherigen Reparaturaufwendungen lediglich um einen zweistelligen Millionenbetrag, der schwerlich ausreichen wird, um die normale Verteuerung der Leistungen aufzufangen. Und für die nicht minder wichtigen Ersatzinvestitionen möchte die Bahn gerade mal 400 Millionen Euro ausgeben, zu denen der Bund annähernd 2.5 Milliarden Euro zubuttern wird.

Auf dem Papier sind das eigentlich immer noch ganz beachtliche Beträge. Doch diese Einschätzung relativiert sich weiter nach der Lektüre der unfreundlichen Sätze, welche der Bundesrechnungshof der Bahn AG wegen ihrer Investitionspolitik kürzlich ins Stammbuch schrieb. Denn zwischen 2001 und 2005 hat das Unternehmen für die fälligen Reparaturen regelmäßig weniger ausgegeben, als es mit dem Bund abgemacht hatte. Dadurch ist bei den Instandsetzungen ein Investitionsstau entstanden, dessen Höhe die Rechnungsprüfer inzwischen mit 1.5 Milliarden Euro beziffern. Die Bauindustrie, die immer und immer wieder auf die sich verbreiternde Lücke zwischen dem unausweichlichen Investitionsbedarf und den tatsächlichen Investitionsausgaben der Bahn AG aufmerksam machte, ist mithin vom Bundesrechnungshof nachdrücklich bestätigt worden.

Das reizt schon zu einer spöttisch-kritischen Anmerkung. Vielleicht ist die vermeintliche Investitionsoffensive der Bahn AG in Wahrheit ja auch eine Sache der Kosmetik und hat in erste Linie mit dem vorgesehenen Börsengang des Unternehmens zu tun. Manche Braut ist bekanntlich auf dem Heiratsmarkt erst dann an den Mann zu bringen, wenn sie lange genug schön gemacht und schön geredet wurde.

**Teure Bürokratie**  
Tatsächliche Baukosten eines Kilometers Autobahn, in Mill. € (Gesamt: 26,8 Mill. Euro)

<b>Baukosten</b>	• Investitionskosten, netto	6,7 (25%)	<b>11,7 Mill. €</b> (43.7%)
	• Begleitende Investitionskosten, (Lärmschutz, Telematik und weitere Ausstattungen)	5,0 (19%)	
<b>Bürokratiekosten</b>	• Durchschnittliche Verwaltungskosten während der Genehmigungsphase	9,4 (35%)	<b>15,1 Mill. €</b> (56.3%)
	• Weitere Behörden/Verbände mit Kostenerstattung (Bundesanstalt für Straßenwesen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; )	5,7 (21%)	
	• Gutachterkosten getragen von öffentlichen Körperschaften		

Handelsblatt | Quelle: Wirtschaftsrat der CDU e.V.  
©Handelsblatt 35/07  
19. Februar 2007



## Forum Nord



**Im Gespräch mit dem stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden der CDU im Niedersächsischen Landtag Hermann Dinkla**

### PPP-Möglichkeiten für den Mittelstand verbessern

**Baurundblick:** Im Zuge der Neuordnung des kommunalen Haushaltsrechts ist in Niedersachsen die haushaltsrechtliche Bindung der Kommunen, die die Doppik einführen, an die Vergabeordnung für Bauleistungen entfallen. Eine weitere Bindung besteht zwar noch über das Niedersächsische Vergabegesetz. Dieses ist indes bis Ende des Jahres 2008 befristet. Ob und ggf. auf welche Weise soll aus Sicht der niedersächsischen CDU die notwendige Bindung an das Vergaberecht zukünftig sichergestellt werden?

**Hermann Dinkla:** Für Kommunen, die die Doppik einführen, gilt gegenwärtig ein Erlass mit Empfehlungskarakter, sich weiterhin an die Vergabeordnung für Bauleistungen zu halten. Dieser wird von diesen auch weithin akzeptiert. Die CDU-Fraktion im niedersächsischen Landtag prüft die Möglichkeiten, das kommunale Haushaltsrecht so zu novellieren, dass die notwendige Bindung an das Vergaberecht auch zukünftig gewährleistet wird.

**Baurundblick:** ÖPP-Projekte im öffentlichen Hochbau sind zwischenzeitlich auch in Niedersachsen realisiert worden, allerdings nur in wenigen Einzelfällen. Um eine Beteiligung des Mittelstandes an diesen



Projekten sicherzustellen, bietet in Nordrhein-Westfalen die NRW.Bank seit letztem Herbst ein Förderprogramm an, das sich speziell an mittelständische Unternehmen richtet, die sich an solchen Partnerschaften beteiligen möchten. Diese können Darlehen für die Investitionen in öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen beantragen. Erscheint dieses Instrument aus Sicht der niedersächsischen CDU auch für Niedersachsen geeignet?

**Hermann Dinkla:** Eine Förderung mittelständischer Unternehmen ist in diesem Zusammenhang bisher nicht vorgesehen. Die CDU-Fraktion wird aber untersuchen, welche Möglichkeiten es gibt, für mittelständische Unternehmen die Voraussetzungen zu verbessern, sich an Public Private

Partnership-Projekten beteiligen zu können. Vor dem Hintergrund, dass nach anfänglicher Skepsis mehr Dynamik in den Markt kommen wird, sollen künftig mittelständische Unternehmen besser in PPP-Projekte eingebunden werden. Die CDU-Landtagsfraktion hat im Rahmen ihrer Haushaltsklausurtagung in Adendorf vom 12. bis 14. November 2006 den Weg für ein erstes Public Private Partnership (PPP)-Vorhaben im niedersächsischen Strafvollzug geebnet. Dieses Projekt könnte als Vorbild auch für ähnliche Vorhaben auf anderen Feldern dienen. Grundsätzlich sieht die CDU-Landtagsfraktion in geeigneten PPP-Modellen einen wesentlichen Beitrag zu Kosteneinsparung und Verwaltungsmodernisierung. Deutschland liegt beim PPP-Anteil an öffentlichen Investitionen im Vergleich zu anderen Industrieländern weit zurück.

**Baurundblick:** Auf Vorschlag der Landtagsfraktionen von CDU und FDP hat der Landtag eine Erhöhung der Mittel für den Landesstraßenbau auf 41 Mio. Euro in diesem Jahr beschlossen. Die mittelfristige Finanzplanung sieht in den Jahren 2008 bis 2010 für diesen Zweck lediglich 30,8 Mio. Euro vor, die den Substanzverzehr dieses regionalen Netzes nach Expertenmeinung nicht aufhalten. Was wird die CDU-Fraktion tun, damit das Landesstraßennetz bedarfsgerecht erhalten werden kann?

**Hermann Dinkla:** Für die CDU-Fraktion im Niedersächsischen Landtag haben sichere und leistungsfähige Landesstraßen eine hohe Priorität. Daher hat die CDU-Fraktion sich im Zuge der Haushaltsberatungen 2007 erfolgreich dafür eingesetzt, die entsprechenden Mittel für dieses Jahr um 11 Mio. Euro aufzustocken. Auch in den zukünftigen Haushaltsverhandlungen wird die CDU-Fraktion sicherstellen, dass genügend Mittel zur Verfügung stehen, um die Landesstraßen in einem angemessenen Zustand zu erhalten. Zu einer bedarfsgerechten Erhaltungsstrategie von Landesstraßen gehört damit auch die Einplanung der entsprechenden Mittel in die mittelfristige Finanzplanung.

Für ein Flächenland wie Niedersachsen hat eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur eine hohe Bedeutung. Allerdings stand die Landesregierung bedingt durch die politischen Altlasten vor 2003 unter dem Zwang der Haushaltskonsolidierung. Die neuen Ansätze bieten aber Möglichkeiten, verstärkt die Sanierung von Landesstraßen zu betreiben. Inwieweit PPP-Lösungen künftig auch für Landesstraßen und ggf. kommu-

### Standortnachteil: Arbeitskosten

(brb).-Die jüngste Arbeitskostenerhebung des Statistischen Bundesamtes belegt, dass die hohen Arbeitskosten in Deutschland ein gravierender Standortnachteil bleiben. Im europäischen Vergleich gehört Deutschland nach wie vor zu den teuersten Standorten. Immerhin konnte der Anstieg der Arbeitskosten in den letzten Jahren deutlich gebremst werden.

Das Niveau der Arbeitskosten und Lohnzusatzkosten in Deutschland ist im europäischen Vergleich nach wie vor überdurchschnittlich hoch. Im Jahr 2004 lagen die Arbeitskosten mit 28,17 Euro je geleisteter Arbeitsstunde in der Privatwirtschaft, zu der Industrie und Dienstleistungen zählen, in Deutschland 7,51 Euro bzw. 36 Prozent über dem Durchschnittswert der Europäischen Union. Bei den Lohnzusatzkosten ist das Bild ähnlich. Hier lag Deutschland bei 7,03 Euro und damit 1,52 Euro bzw. 28 Prozent über dem EU-Durchschnitt.

### Bau und Bruttowertschöpfung

(brb).-Das Baugewerbe erreichte im Jahre 2006 mit einem Zuwachs von 4 Prozent die zweithöchste Rate bei der Zunahme der Bruttowertschöpfung nach der Industrie mit 5,3 Prozent. Diese Zunahme begründet sich auf die außerordentlich Ausweitung der geleisteten Arbeitsstunden je Erwerbstätigen. Während sich die Stundenzahl in der Industrie um 0,7 Stunden/Erwerbstätigen auf 1.466,2 Stunden erhöhte, nahm sie im Baugewerbe um 26,6 Stunden/Erwerbstätigen auf 1.652 Stunden zu. Der kräftige Anstieg der Bruttowertschöpfung im Baugewerbe führte auch dazu, dass sich der Anteil des Baugewerbes an der gesamten Bruttowertschöpfung nicht weiter verringerte.

Fortsetzung Seite 4



## Trends und Märkte

Fortsetzung von Seite 3

nale Straßen eine Lösungsoption darstellen können, kann noch nicht abschließend bewertet werden.

**Baurundblick:** Knapp 800 Mio. Euro aus den EU-Strukturfonds EFRE (Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung) und ESF (Europäischer Sozialfonds) werden in den ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg fließen. Die in der Region ansässigen Unternehmen werden teilweise erhebliche Investitionszuschüsse erhalten können. Welche Infrastrukturvorhaben sollen nach Ansicht der CDU Landtagsfraktion vorrangig mit diesen Mitteln in den nächsten Jahren gefördert werden?

**Hermann Dinkla:** Die CDU-Fraktion wird sich dafür einsetzen, dass in der neuen EU-Förderperiode 2007 – 2013 insbesondere solche Projekte gefördert werden, die dazu beitragen, bestehende strukturelle Disparitäten im ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg nachhaltig zu beseitigen. Dabei geht es zum einen um den Ausbau spezifischer Entwicklungspotenziale über die Förderung wirtschaftsnaher Infrastruktur. Weitere Schwerpunkte sind Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und der IT-Infrastruktur, um den Zugang der Wirtschaft im ländlichen Raum zu Telekommunikationseinrichtungen zu verbessern.

### Straßenbaubericht 2006 liegt vor

(brb).-Der jährlich herausgegebene Straßenbaubericht als Unterrichtung der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag liegt für das Jahr 2006 vor. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung berichtet darin in üblicher Weise. Enttäuschend ist, dass im Straßenbaubericht 2006 keine konkreten, d.h. messbaren Aussagen zum Zustand der Fahrbahnbefestigungen und der Brücken gemacht werden. In den Vorjahren waren die Berichte an dieser Stelle wesentlich aussagefähiger. Dem Vernehmen nach scheut sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor der Veröffentlichung konkreter Messzahlen.

Nachfolgend einige wesentliche Daten aus dem Straßenbaubericht:

Im Berichtsjahr wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) – sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr – und Schwerverkehrsanteile (SV = LKW > 3,5 t und Busse) im Netz der Bundesfernstraßen festgestellt:

- Autobahnen DTV rd. 48.300 Kfz/24h (-0,9 Prozent), SV rd. 14,5 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts – DTV rd. 9.160 Kfz/24h (-0,6 Prozent), SV rd. 8,5 Prozent

Die Gesamtfahrleistung (ohne Mofas, Mokicks, Mopeds) im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rd. 648,3 Mrd. Kfzkm (-1,8 Prozent).

Davon entfielen auf die

- Autobahnen rd. 216,2 Mrd. Kfzkm (+0,2 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 31,6 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts – rd. 107,3 Mrd. Kfzkm (-0,7 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 15,7 Prozent).

Nach dem Haushaltsgesetz 2005 vom 3. März 2005 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen in Kapitel 1210 und in Kapitel 1202 (Maut) Ausgaben in Höhe von 5.513,5 Mio. Euro (Verfügungsbetrag SOLL) geplant. Einschließlich der EFRE-Mittel und im Haushaltsjahr erfolgten Umschichtungen ergaben sich IST-Ausgaben von 6.151,1 Mio. Euro. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

- Bundesländer insgesamt: 6.151,1 Mio. Euro
  - Investitionen 5.193,3 Mio. Euro
  - Nichtinvestitionen 957,8 Mio. Euro

Für das Jahr 2006 waren für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kapitel 1210 und Kapitel 1202) Ausgabemittel in Höhe von 5.783,1 Mio. Euro vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 18. Juli 2006, BGBl. I, S. 1634).

### Unterfinanzierter Investitionsrahmenplan

(brb).-Im Zusammenhang mit den Beratungen zum Bundeshaushalt 2007 und der Mittelfristplanung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes vorgelegt. Darin wird ein Bedarf für diesen Zeitraum von insgesamt 50,1 Milliarden Euro für Neubau und Ausbau sowie Erhaltung der Schienenwege, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen ausgewiesen. Die mittelfristige Finanzplanung weist für die Jahre 2006 bis 2010 hingegen nur 39,3 Milliarden Euro aus. Für den Ausbau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur werden also nicht ausreichend Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Der Investitionsrahmenplan bestätigt, dass die Feststellungen der „Pöllmann-Kommission“ aus dem Jahr 2000 über jährlich fehlende Finanzmittel von 2 Milliarden Euro für die Infrastruktur des Bundes nach wie vor gilt.

### Bauindustrie trifft Nachrichten- und Wetterexperten

(brb).-Anlässlich der Vortragsveranstaltung des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen referierten Dr. Claus Kleber, heute-journal-Moderator, zum Thema „Amerika, Europa, Asien: Drei Kontinente im Wettstreit um Macht und Märkte“ und der „Mann mit der Fliege“ Dipl.-Met. Uwe Wesp zum Thema „Die Klimaveränderung: Natürliche und vom Menschen verursachte Phänomene“ (s.a. S. 1).

#### Impressum

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