

Thema des Monats

DIHK-Konjunkturumfrage

(brb).-Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) hat die Ergebnisse seiner aktuellen Konjunkturbefragung bei 80 Industrie- und Handelskammern in Deutschland in seiner Broschüre „Wirtschaftslage und Erwartungen, Jahresbeginn 2009“ vorgelegt. Grundlage für die DIHK-Ergebnisse sind Befragungen bei über 25.000 Mitgliedsunternehmen durch die IHK's, davon 1.500 aus der Bauwirtschaft. Nachfolgend werden Ergebnisse einer Sonderauswertung für die Bauwirtschaft dargestellt.

Die Bauunternehmen profitieren danach derzeit nach wie vor von den hohen Auftragsbeständen. Zwar liegt der Saldo aus „gut“- und „schlecht“-Meldungen in der aktuellen Umfrage um vier Prozentpunkte unter dem Vorjahresergebnis, mit Plus zwei Prozentpunkten überwiegen aber weiterhin die positiven Meldungen. Insgesamt bezeichnen 78 Prozent der befragten Bauunternehmen die eigene Geschäftslage als „gut“ bzw. „zufrieden stellend“, nur 22 Prozent beurteilen die eigene Geschäftslage als „schlecht“.

Die Geschäftserwartungen haben sich im Vergleich zur Vorumfrage und zur Vorjahresumfrage aber deutlich verschlechtert. Die Bauunternehmen können sich den eingetrübten Investitionsabsichten und den deutlich zurückhaltenderen Erwartungen der Industrie nicht entziehen. Der Saldo aus „besser“- und „schlechter“-Meldungen sank von Herbst 2008 bis Januar 2009 um 21 Prozentpunkte auf einen Saldo von Minus 44 Prozentpunkten.

Bauindustrie zur Zinsschranke

(brb).-Die Zinsschranke droht nach Ansicht der Deutschen Bauindustrie auch in der Bauindustrie die Wirtschaftskrise unnötig zu verschärfen. Die auch hier zu erwartenden Gewinneinbrüche werden zusätzliche Steuerbelastungen nach sich ziehen. Die Gefahren für Unternehmen und Arbeitsplätze werden trotz der Konjunkturprogramme zunehmen.

Die von der Bundesregierung aufgelegten Konjunkturprogramme müssten deshalb dringend um Korrekturen im Unternehmensteuerrecht ergänzt werden, fordert die Bauindustrie. Zum einen müsse die Zinsabzugsbegrenzung von 30 Prozent auf 50 Prozent des Gewinns erhöht werden. Zum anderen sollten nach italienischem Vorbild ungenutzte Gewinn-Potentiale in die Folgejahre vorgetragen werden können. Letztlich sei die Einführung einer „Verlustsperre“ notwendig, damit die Zinsschranke in Verlustsituationen nicht zur Anwendung komme.

Überblick

1 Thema des Monats:

[DIHK Konjunkturumfrage](#)

[Bauindustrie zur Zinsschranke](#)

2 Kommentar:

[Tempo Tempo](#)

3 Forum Nord:

[Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte profitiert von Konjunkturpaket II](#)

[Interview mit Ingelore Hering
Präsidentin der Wasser- und
Schifffahrtsdirektion Mitte](#)

4 Trends und Märkte:

[Konjunkturpaket II: Maßnahmen der
Stadt Salzgitter](#)

[Werkpoliere sind am Bauarbeitsmarkt
gefragt](#)

[Kurz notiert](#)

[Kreditanstalt für Wiederaufbau:
Sonderprogramm
„Projektfinanzierungen“](#)

[Mobilität wird zum Luxusgut](#)

[Impressum](#)



Nachrichten und Kommentar:

Tempo Tempo

(brb).-Wie lange wird es wohl dauern, bis der milliardenschwere Inhalt des Konjunkturpakets II verteilt ist. Nicht zuletzt in der Bauwirtschaft hat das Paket, noch ehe es richtig geschnürt war, die Stimmung spürbar verbessert. Das könnte sich allerdings bald wieder ändern, wenn beim Auspacken getrödeln würde. Die Grundregel von Sankt Bürokratius: „Komm' ich heut' nicht, komm' ich morgen“, gilt ja in manchen Amtsstuben nach wie vor als ungeschriebenes Gesetz. Diesmal jedoch, wo außergewöhnliche Dringlichkeit geboten ist, wäre das gewohnte Arbeitstempo der Verwaltungen ein besonderes Ärgernis mit schlimmen Folgen. Und mancherorts hat man das auch begriffen.

Warten auf Godot – der Titel eines Bühnenstücks ist zu einem Stoßseufzer geworden, der gerade in den Unternehmen der Bauwirtschaft in diesen Wochen wieder oft zu hören ist. Insgesamt knapp 1,4 Milliarden Euro liegen für Niedersachsen bereit, 920 Millionen vom Bund, 307 Millionen vom Land und 163 Millionen von den Kommunen, und ein großer Teil davon soll verbaut werden. Doch bevor das Geld ausgegeben werden kann, sind beispielsweise Einzelbeschlüsse erforderlich und müssen Ausschreibungen vorgenommen werden. Und wahrscheinlich bleibt danach hier und da außerdem abzuwarten, ob auch die Kommunalaufsicht ihren Segen gibt.

Das alles wird dauern, wird übermäßig lange dauern, obgleich doch jedermann weiß, wegen der rabenschwarzen Konjunkturaussichten besteht erhöhte Eilbedürftigkeit. Die Befürchtung ist nur allzu begründet, dass es Sommer oder sogar Herbst werden könnte, bis endlich die Aufträge herausgegangen sind. Bis die Baggermotoren angeworfen werden können, wird jedenfalls noch Zeit ins Land gehen, viel Zeit, die bedauerlicherweise ungenutzt verstreichen wird.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte profitiert vom Konjunkturpaket II

(brb).-Im Gespräch mit Ingelore Hering, Präsidentin der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte

Baurundblick: Das gestiegene Frachtvolumen und die Entwicklung im Binnenschiffbau haben den Bundesminister für Verkehr bewogen, die Schifffahrtskanäle für das Großmotor-Güterschiff und den Schubverband auszubauen. Welche Streckenabschnitte des Mittellandkanals, welche Stichkanäle und welche Schleusen müssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte noch ausgebaut werden?

Ingelore Hering: Die Hauptstrecke des Mittellandkanals ist im Bereich der Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen überwiegend ausgebaut. Zum Abschluss werden jetzt im Bereich Minden (Westabschnitt) im Zuge von Nachsorge- und Ergänzungsarbeiten Restmaßnahmen an vorhandenen Bauwerken und Dämmen durchgeführt. Im Mittelabschnitt bei Hannover werden derzeit die restlichen Engstellen beseitigt. Nach der Inbetriebnahme der Schleuse Sülfeld Süd im November letzten Jahres stehen die Signale auch in der Osthaltung auf „grün“, denn nun kann die Schifffahrt die Häfen am östlich anschließenden, fast fertig ausgebauten Kanalabschnitt bis Haldensleben deutlich optimaler nutzen.

Für die Zielsetzung der vollständigen Freigabe des Mittellandkanals durchgehend bis Magdeburg konzentrieren sich die Aktivitäten der WSD Mitte am östlichen Teil des Hauptkanals auf den Restabschnitt zwischen Haldensleben und Magdeburg. Die Planungen und Bauarbeiten für die Zielstellung, Ende 2012 auch hier eine uneingeschränkte Passage für 2,80 m abgeladenen GMS und SV zu ermöglichen, laufen planmäßig.

Etwas zurück liegen dagegen die Stichkanäle (SK) des Mittellandkanals. Zwar ist der kleinste der 5 Stichkanäle, der SK Misburg, bereits fertig ausgebaut. Bis Mitte 2010 laufen die letzten Arbeiten für den Ausbau der Kanalstrecke des SK Osnabrück. In der Vergangenheit konnten jedoch die Planungen für die übrigen 3 SK's Hildesheim, Salzgitter und Linden wegen fehlender Kapazitäten und Haushaltsmittel nicht in Angriff genommen werden. Auch vor dem Hintergrund der Konjunkturpakete ist nun die Zeit für diese Kanalabschnitte gekommen. Am SK Hildesheim werden die Planfeststellungsunterlagen noch dieses Jahr vorgelegt. Zudem gehen die technischen Planungen gut voran, so dass die ersten Bauaufträge ab 2010 erteilt werden können. Die Bauzeit beträgt 6 Jahre. Am SK Salzgitter beginnen jetzt die Planungen. Hier werden Planung und Ausbau in einem Nachlauf von 2 Jahren denen des SK Hildesheim folgen. Der SK Linden muss leider immer noch wegen fehlender Kapazitäten und Haushaltsmittel zurückstehen, auch wenn die Landeshauptstadt Hannover sich zum Ausbau des SK Linden bekennt, ihn dringend einfordert und dies mit einem positiven Ergebnis einer in Auftrag gegebene Wirtschaftlichkeits-Untersuchung untermauert.

Diese Ablaufplanung der WSV für die Umsetzung des Ausbaus der Stichkanäle entspricht einer mit den beteiligten Bundesländern abgestimmten Priorisierung.

Nach der Inbetriebnahme der Schleuse Sülfeld Süd im November letzten Jahres wurden nun mehrere weitere Schleusen „in die Fertigung gegeben“. Bereits letztes Jahr erfolgte durch Herrn Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee der 1. Spatenstich für die Schleuse Bolzum am Eingang zum SK Hildesheim. Die Bauarbeiten für dieses Projekt konnten technisch erfolgreich und vor allem termingerecht fortgesetzt werden. Die Fertigstellung ist für Herbst 2011 vorgesehen. Dieser Maßnahme folgen weitere Schleusenprojekte an den



Stichkanälen des Mittellandkanals. Ab 2012 werden die Westkammern der Schleusen Wedtlenstedt und Üfingen im Zuge des Ausbaus des SK Salzgitter umgebaut. Der Neubau der Schleuse Linden geht mit dem Ausbau des SK Linden einher. Die Planungen für den Ersatz der Schleusen Haste und Hollage am SK Osnabrück hat die WSV bis zum Vorliegen eines zukunftsorientierten Hafenkonzepthes seitens der Stadt Osnabrück bis auf Weiteres zurückgestellt.

Baurundblick: 1988 wurde der Ausbau der Mittelweser von Minden bis Bremen beschlossen. Welche Abschnitte stehen jetzt zum Ausbau an und welches Investitionsvolumen wird zu bewältigen sein?

Ingelore Hering: Das abgestimmte Ziel zwischen dem Bund und den Finanzierungspartnern Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Bremen ist es bis Ende 2012 die planfestgestellten Anpassungsmaßnahmen in der Mittelweser abzuschließen, so dass das 2,50 m tiefgehende 110 m lange Großmotorgüterschiff (GMS) unter Inkaufnahme von örtlich begrenzten Begegnungseinschränkungen und Richtungsverkehr fahren kann.

Die Baumaßnahmen für die erste Stufe, die Mittelweser für den Verkehr des 2,50 m abgeladenen Europa-Schiff mit Begegnungseinschränkungen auszubauen, wurden Anfang dieses Jahres abgeschlossen.

Eine Verkehrslenkung mittels AIS (Automatic Identification System) erfolgt mit Beginn des Probebetriebs zum 1. Mai 2009.

Mit der 2. Ausbaustufe zur abschließenden Umsetzung des Ausbauziels wird jetzt begonnen. Bautechnisch sind dazu in den drei unteren Haltungen insbesondere Uferrückverlegungen in den Fließstrecken und der Ausbau der Schleusenkanäle erforderlich. Die Planfeststellung und damit öffentliches Baurecht liegt vor. Die technischen Planungen sind weit vorangeschritten, so dass die ersten beiden Bauaufträge jetzt erteilt werden können. Im Herbst und sukzessive in den nächsten Jahre folgen die weiteren Aufträge.

Für das vollständige Erreichen der Ausbauplanungen an der Mittelweser sind nach heutiger Kenntnis Investitionsmittel in Höhe von rund 160 Millionen Euro erforderlich.

Das Befahren der Mittelweser für 2,50 m abgeladene und 135 m lange, übergroße GMS (üGMS) und 139 m lange Schubverbände (SV) ist ein langfristiges Ziel. Inwieweit unter bestimmten Randbedingungen üGMS und 139 m lange Schubverbände nach Beendigung der Anpassungsmaßnahmen zugelassen werden können, bedarf noch durchzuführender Prüfungen.

Neben den Maßnahmen an der Weser und seinen Schleusenkanälen sind auch Investitionen an den Schleusen notwendig. So beginnt zurzeit der Bau des 50-Millionen-Euro-Projekts Neubau Schleuse Dörverden. Die Maßnahme soll Ende 2011 abgeschlossen sein. Hinzu kommt der Neubau der Weserschleuse in Minden für rund 70 Millionen Euro. Die Entwurfsplanungen für die Schleuse mit einer Nutzlänge von 139 m sind bereits abgeschlossen, die Planfeststellung wird in diesem Frühjahr erwartet. Der Bau soll von Ende 2009 bis 2012 erfolgen. Aber auch die anderen Schleusen sind mit insgesamt rd. 1 Millionen Euro für das neue Bemessungsschiff auf der Weser auszurüsten.

Die Anpassungsmaßnahmen an der Mittelweser sowie der Neubau der Schleusen Minden und Dörverden sind zwischen dem Bund und den Finanzierungspartnern Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Bremen abgestimmt.

Baurundblick: Der Bundestag hat im Rahmen der Konjunkturpakete I und II auch eine Verstärkung der Investitionen für die Netzoptimierung und das Schleusenprogramm vorgesehen. Welche zusätzlichen Mittel entfallen auf den Bereich der WSD Mitte? Welche neuen Projekte sind geplant?

Ingelore Hering: Durch die Konjunkturpakete sind im Vergleich zu den Vorjahren die Mittel für Investition im Neubau erheblich gesteigert worden. Standen der WSD Mitte in diesem Sektor in den letzten Jahren im Schnitt bis zu 60 Millionen Euro zur Verfügung, so ist dieser Ansatz jetzt um rund 50 Prozent erhöht worden.

Mit nun rund 90 Millionen Euro für das laufende sowie für 2010 lassen sich allerdings keine neuen Projekte planen. Der Planungsablauf derart großer Wasserbauprojekte lässt allein durch die öffentlich- und naturschutzrechtlichen Anforderungen ein Entwickeln und Umsetzen in derart kurzen Zeiträumen nicht zu.

Die Verstärkung der Investitionsmittel ist dennoch für die Netzoptimierung und das Schleusenprogramm der WSD Mitte nutzbringend und verfolgt somit nachhaltig das eigentliche Ziel der Konjunkturpakete. Die Bauplanungen werden nunmehr zusätzlich gesichert und auch bezüglich der zeitlichen Umsetzung erheblich gestützt. Bereits geplante Maßnahmen können jetzt deutlich zeitnäher und zügiger umgesetzt werden und stehen als Infrastrukturprojekte somit wesentlich eher einer optimierten Nutzung des Verkehrsträgers Wasserstraße zur Verfügung.



Trends und Märkte

Werkpoliere sind am Bauarbeitsmarkt gefragt

(brb).-Anlässlich der turnusmäßigen Jahrestagung der Kommission der Tarifvertragsparteien zur Durchführung von Werkpolier-Prüfungen waren sich die Teilnehmer der Tarifvertragsparteien (Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen, Baugewerbe-Verband Niedersachsen sowie die IG Bauen-Agrar-Umwelt Niedersachsen) einig, dass es auch bei einem sich strukturell weiter verändernden Bauarkt gute Beschäftigungschancen für Werkpoliere gibt. Die angebotenen Lehrgangsmassnahmen belegen nach Auffassung des Geschäftsführers der Tarifkommission Werkpoliere, Rechtsanwalt Andreas Biedermann, dass die Unternehmen den Stellenwert der Werkpolier-Ausbildung erkannt haben und weiter auf qualifiziertes Stammpersonal setzen.

Kreditanstalt für Wiederaufbau: Sonderprogramm „Projektfinanzierungen“

(brb).-Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) hat ein Sonderprogramm „Projektfinanzierungen“ vorgestellt, mit dem sie uner anderem auch PPP-Projekte begleiten möchte. Die Bundesregierung reagiert damit auf eine Anregung des Hauptverbandes, der schon frühzeitig die Öffnung des Kredit- und Bürgschaftsprogramms der Bundesregierung für Projektfinanzierungen ins Gespräch gebracht hatte. Projektfinanzierungen können ab sofort entweder als bankdurchleiteter Kredit oder als Direktkredit im Rahmen von Bankkonsortien (Konsortialfinanzierungen) mitfinanziert werden. Mit ihrem Sonderprogramm möchte die KfW Finanzierungsengpässe bei größeren Projekten beseitigen: Projekte können danach ab einem Gesamtfinanzierungsvolumen von in der Regel 50 Millionen Euro mitfinanziert werden. Für bankdurchgeleitete Finanzierungen beträgt der maximale Finanzierungsanteil der KfW 70 Prozent der gesamten Fremdfinanzierung, bei Projektfinanzierungen als Direktkredit 35 Prozent. Der maximale Kreditbetrag beträgt in der Regel 200 Millionen Euro pro Projekt.

Konjunkturpaket II: Maßnahmen der Stadt Salzgitter

(brb).-Die Stadt Salzgitter plant an zusätzlichen Investitions- und Sanierungsmaßnahmen 2009 die nachfolgenden Maßnahmen:

Teil A: Kommunale Pauschalmittel

1.a) Einrichtungen der frühkindlichen Infrastruktur

- Lebenstedt, Kita St. Lukas, Sanierung und Anbau einer Krippengruppe;
- Lebenstedt, Kita St. Markus, Sanierung und Anbau einer Krippengruppe;
- Lebenstedt, Kita Wirbelwind, Energetische Sanierungsmaßnahmen, Umbau im Bestand

Budgetplanung: 1.648.654 Millionen Euro. Eigenanteil 412.164 Euro.

1.b) Schulinfrastruktur

- Lebenstedt, BBS Fredenberg, Fenster-, Fassaden- und Dachsanierung Turm 1 + 2 an den BBS Fredenberg
- Lebenstedt, GS/HS/RS Amselstieg:

Vorbereitungen: Erweiterung zur integrierten Gesamtschule/ Ganztags schulbetrieb

Budgetplanung: 6.034.629 Millionen Euro. Eigenanteil: 1.508.657 Million Euro

Darüber hinaus sind diverse weitere Maßnahmen im Teil B (Förderschwerpunkte) vorgesehen.



Ekkehard Grunwald, Stadtkämmerer der Stadt Salzgitter

Kurz notiert

(brb).-Die Arbeitslosenzahlen der Bauwirtschaft enthalten ab 2005 lediglich die Daten von 370 Kommunen. Die Daten der 69 Optionskommunen, die die Leistungen des Sozialgesetzbuches in eigener Trägerschaft und anstelle der BA übernehmen sind nicht enthalten. Die Werte sind somit unterzeichnet.

Ab 1.12.06 wurde die bisherige Winterbauförderung des Baugewerbes, das Winterausfallgeld, durch das Saison-Kurzarbeitergeld abgelöst. Die Zahl der Kurzarbeiter (KA) ist somit ab 12/06 nicht mit früheren Werten vergleichbar. Die neue Regelung führte zu einem starken Anstieg der KA und hatte einen deutlichen Rückgang der saisonüblichen Entlassungen in den Wintermonaten zur Folge.

Des Weiteren ist die Zahl der KA im Baugewerbe aufgrund einer Umstellung der Wirtschaftszweigsystematik ab Jan. 2008 nur eingeschränkt mit früheren Werten vergleichbar.

Mobilität wird zum Luxusgut

(brb).-Der Anstieg der Verkehrskosten in den vergangenen Jahren droht Mobilität immer mehr zum Luxusgut zu machen. Mehr als zwei Drittel der Bundesbürger fühlten sich inzwischen dadurch persönlich stark eingeschränkt, heißt es in einer neuen Studie des Deutschen Verkehrsforums. Der 1984 aus dem Bahnforum hervorgegangene Verband versteht sich als überparteiliche Interessenvertretung. In ihm sind über 160 Unternehmen und Verbände aus allen Bereichen der Verkehrswirtschaft vertreten. Besonders betroffen seien Autofahrer, Berufstätige und Haushalte mit Kleinkindern.

Impressum

Druckerei Gebrüder Höltje GmbH
Escherstraße 22, 30159 Hannover
Telefon (05 11) 70 08 60
Telefax (05 11) 7 00 86 86
ISDN (05 11) 7 00 86 71
Norddeutsche Landesbank
Girozentrale
Konto 101020 964, BLZ 250 500 00

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

Nachdruck, auch auszugsweise gestattet. Quellenangabe und Belegexemplare erbeten.