

.....
In dieser Ausgabe u. a.

- Deutsche Bundesbank zur Situation auf dem Baumarkt
- Schienen-Regionalisierungsmittel sachgerecht verwendet
- Rechtsprechung in Deutschland: Ein merkwürdiges Urteil aus Dresden
- Der aktuelle Kommentar: Das gibt es nur in Deutschland

.....
Talsole für Bauinvestitionen erreicht

(brb).- Die Deutsche Bundesbank befasst sich im Geschäftsbericht 2005 ausführlich mit der Situation der Bauwirtschaft im vergangenen Jahr in Deutschland. Sie weist darauf hin, dass die Bauinvestitionen abermals eingeschränkt wurden. Im Jahresdurchschnitt 2005 habe sich ein Rückgang um 3 1/2 Prozent ergeben. Wie groß der Korrekturbedarf nach den Übersteigerungen in der Bauwirtschaft in den Jahren nach der deutschen Vereinigung gewesen sei, zeige sich etwa daran, dass die realen Bauinvestitionen 2005 den letzten Höchststand im Jahr 1994 um mehr als ein Fünftel unterschritten hätten.

Noch deutlicher wirke sich der jahrelange Schrumpfungsprozess in der Baubranche auf die Beschäftigung aus. Im vergangenen Jahr zählten die Betriebe des Bauhauptgewerbes nur noch gut 700 000 Beschäftigte und damit etwa halb so viele wie zehn Jahre zuvor. Wie schon in den Jahren zuvor seien auch 2005 alle großen Bausparten von der rückläufigen Tendenz betroffen gewesen. Die gewerbliche Bautätigkeit sei – bei deutlichen Unterschieden zwischen dem Markt für Büroraum und Verkaufsflächen im Einzelhandel – weiterhin von beträchtlichen Leerständen bei Gewerbeimmobilien belastet worden, zumal bei den Ausrüstungen bislang nur im geringen Maße Erweiterungen vorgenommen worden seien. Im Bereich der Wohnbauten wirkten sich immer noch die hohen Angebotsüberhänge vor allem in Ostdeutschland und die noch nicht gefestigten Einkommensperspektiven negativ aus; beim Staat halte der Konsolidierungsdruck an.

Das ungünstige Ergebnis für den Jahresdurchschnitt verdecke jedoch, dass im Jahresverlauf durchaus Ansätze einer Stabilisierung erkennbar gewesen seien. Dies bestätige die Erwartung, dass die Talsole nunmehr erreicht sei und die Bauwirtschaft keine Belastung mehr für das

gesamtwirtschaftliche Wachstum darstellen werde. Auch verschiedene Maßnahmen der Bundesregierung dürften vorübergehend stützend wirken. Zu nennen seien hier beispielsweise die Förderung der energetischen Gebäudesanierung, die steuerliche Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen für Renovierungs-, Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen und die Erhöhung der Verkehrsinvestitionen des Bundes.

Darüber hinaus könnten von der Abschaffung der Eigenheimzulage zum 1. Januar 2006 temporäre Impulse auf die Wohnungsbauaktivitäten ausgehen, da Ende 2005 in größerer Zahl Bauanträge gestellt worden seien, um noch in den Genuss der bisherigen Förderung zu kommen. Zudem könnte es wegen der beabsichtigten Anhebung der Mehrwertsteuer zu Vorzieheffekten beim Wohnungsbau kommen.

Schienen-Regionalisierungsmittel sachgerecht verwendet

(brb).- Eine Analyse des Haushaltsjahres 2004 zeigt, dass die Mittel für den Schienenpersonennahverkehr, für die so genannten Regionalisierungsmittel, von den Ländern nicht zweckentfremdet werden. Damit entfällt ein Argument für die Kürzung dieser Gelder. Dies ist das Ergebnis einer Studie, die die Allianz pro Schiene bei der SCI-Verkehr GmbH in Auftrag gegeben hat.

Die Vehemenz, mit der der Vorwurf der Zweckentfremdung von interessierter Seite vorgebracht wird, steht dabei in auffälligem Kontrast zum Fehlen konkreter Belege für diesen Vorwurf. Gesetzliche Grundlage für Bereitstellung und Verwendung der Regionalisierungsmittel ist das „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs“ in der Fassung vom 29. Dezember 2003. Die Länder erhalten danach jährlich einen bestimmten Teil des Mineralölaufkommens des Bundes. Mit diesem Betrag ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren. Seit 1997 wurden für Investitionen über 1 Milliarde Euro von den GVFG-Mitteln zu den Regionalisierungsmitteln umgeschichtet. Gesetzlich festgeschrieben ist eine jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Prozent, um die allgemeine Teuerung ausgleichen zu können. Im Jahre 2004 betragen die Regionalisierungsmittel rund 6,81 Milliarden Euro.

Die Studie belegt, dass die Bundesländer die zugewiesenen Mittel vollständig für den öffentlichen Personen-

nahverkehr und dabei insbesondere für den SPNV verwenden. Neben dem größten Ausgabenblock (75 Prozent) Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen wurden erhebliche Summen in Infrastruktur und Fahrzeuge investiert. Hinzukamen Ausgaben für ergänzende Busverkehre, Tarifsysteme, Kundenprojekte, Marketingmaßnahmen und nicht zuletzt auch für die Aufgabenträgerorganisationen.

Die Allianz pro Schiene untermauert mit dieser Studie ihre Forderung, keine Kürzung der Regionalisierungsmittel vorzunehmen, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel beizubehalten und die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den ÖPNV und damit insbesondere für den SPNV beizubehalten und einen transparenten Verwendungsnachweis nach bundesweit einheitlichem Muster einzuführen.

Beim Wort genommen:

„Wichtig ist auch, dass wir im Koalitionsvertrag gemeinschaftlich endlich klar gemacht haben: Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur sind keine Subventionen. Ich sage das, damit ja niemand mehr, ob Ministerpräsident oder wer auch immer, auf die Idee kommt, bei den Ausgaben für die Wirtschaftsstruktur handele es sich um Investitionen: Es sind keine Subventionen! Wir brauchen hierüber Klarheit. Wir haben sie gemeinschaftlich geschaffen.“

...

„Investitionen in die Verkehrsträger sind notwendig. Wir haben festzustellen, dass die Mittel, die wir hier investieren, auskömmlich sein werden. Weil auch an dieser Stelle immer wieder Kritik von der Opposition kommt, will ich noch einmal festhalten: Wir haben es mit einem integrierten Verkehrskonzept, mit einem integrierten Ansatz der Verkehrspolitik in Deutschland zu tun. Insofern ergänzen sich die Investitionen in die Straße mit den Investitionen in die Schiene und den Investitionen in die Wasserstraße.“

...

„Die Infrastrukturplanungsbeschleunigung ist ein ganz wesentliches Thema. Wir wollen mit diesem Instrument schneller werden – das will ich unterstreichen –, aber wir setzen weiter darauf, dass auch noch das Eine oder Andere im nachgelagerten Bereich schneller wird. Wir müssen darüber nachdenken, ob das deutsche Vergaberecht nicht am Ende dazu führt, dass die Beschleunigung in der Infrastrukturplanung durch Klagen ausgeschiedener Wettbewerber wieder zunichte gemacht wird. Hier müssen wir gegebenenfalls auf eine Änderung drängen. Das ist ein Thema, dem sich der Gesetzgeber möglicherweise in einem zweiten Durchgang noch zuwenden muss, weil sonst der beabsichtigte Effekt so wieder aufgehoben wird.“

Uwe Beckmeyer, Bundestagsabgeordneter, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD Bundestagsfraktion und früherer Bremer Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr sowie für Wirtschaft, Technologie und Außenhandel anlässlich der Verleihung des Preises der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen

Sinkende Schattenwirtschaft in Deutschland: Fluch oder Segen?

(brb).- Anlässlich der Veranstaltung „Begegnungen 2006“ des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen hielt Univ.-Prof. Dr. DDr. h.c. Friedrich Schneider vom Institut für Volkswirtschaftslehre an der Johannes-Kepler-Universität in Linz einen Vortrag zum Thema „Nur noch leicht sinkende Schattenwirtschaft in Deutschland im Gegensatz zu anderen OECD-Ländern im Jahr 2006 – Fluch oder Segen?“ (vgl. Baurundblick Nr. 5/2006 vom 18. Mai 2006)

Nach vorliegenden Schätzungen ist nach den Worten Schneiders die Entwicklung der Schattenwirtschaft in Deutschland seit dem Jahr 2004 rückgängig, nach dem sie zuvor über viele Jahre hinweg im Vergleich zur offiziellen Wirtschaft überdurchschnittlich angestiegen war. Das Volumen für das Jahr 2005 wurde auf über 346 Milliarden Euro veranschlagt.

Für das Jahr 2007 ist nach Ansicht Schneiders gemäß heutigem Kenntnisstand als Folge der geplanten Mehrwertsteuererhöhung und der geplanten Erhöhung der privaten Einkommensteuer für besonders hohe Einkommen sowie der Anhebung der Versicherungsbeiträge bei den gewerblichen Mini-Jobs wieder mit einer deutlichen Zunahme der Schattenwirtschaft zwischen 2,5 und 3,5 Milliarden Euro zu rechnen.

Bei einer Aufteilung der Schattenwirtschaft in Wirtschafts- und Dienstleistungssektoren zeigt sich nach Angaben Schneiders, dass auf das Baugewerbe und das Handwerk etwa 38 Prozent entfallen.

Um tatsächlich in noch stärkerem Maße schattenwirtschaftliche Aktivitäten in die offizielle Wirtschaft zu überführen, sollte die Politik nach Ansicht Schneiders vielmehr noch stärker an den Ursachen der Schattenwirtschaft ansetzen. Kaum Erfolg habe es bislang bei dem Versuch gegeben, die Lohnnebenkosten zu reduzieren. Nachgedacht werden sollte nach den Worten Schneiders darüber, auch in Deutschland die Mehrwertsteuer auf arbeitsintensive Leistungen befristet rückzuvorgüten, um so einen Anreiz zu schaffen, diese Leistungen verstärkt in der offiziellen Wirtschaft nachzufragen.

Bauindustrie setzt auf Verkehrswegebau und Stadtumbau!

(brb).- „Deutschland hat gute Chancen, zum zentralen Güterumschlagplatz Europas zu werden. Voraussetzung ist jedoch, dass dafür zügig die verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Diese Auffassung vertrat der Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Dr. Hans-Peter Keitel, anlässlich eines Symposiums zum Thema „Mobilität und Stadtumbau“. Wer beispielsweise die Hafenstandorte Hamburg und Bremen für den weiter boomenden Container-Umschlag ausbauen wolle, der müsse sich

um den Weitertransport der Container kümmern, also konkret um die Vertiefung der Elbe, den Bau der Hamburger Hafensperre und die sog. „Y-Trasse“, um auch die Schiene stärker in die Transportkette einzubeziehen.

Gleichzeitig sprach sich Keitel dafür aus, die bereits „reichlich angegriffene Substanz der Verkehrsbauten“ zu sichern. Vor allem gelte dies für die Schienennetze, für deren Erhaltung jährlich 2,5 Milliarden Euro aufgebracht werden müssten. Mehr und mehr gelte dies aber auch für die Brücken im Bereich der Bundesfernstraßen, die bereits zu 15 Prozent einen nicht mehr zufriedenstellenden oder gar kritischen Bauzustand erreicht hätten.

Bund, Länder und Gemeinden könnten jedoch die vor ihnen liegenden Aufgaben im Verkehrswegebau wie im Stadtbau allein nicht bewältigen. Auch in Deutschland müsse sich deshalb längerfristig – ähnlich wie in Großbritannien – eine PPP-Quote von mindestens 15 Prozent durchsetzen. Im öffentlichen Hochbau habe PPP bereits den Durchbruch geschafft: 28 PPP-Projekte mit einem Investitionsvolumen von 650 Millionen Euro seien inzwischen vergeben worden; über 100 PPP-Projekte mit einem Investitionsvolumen von 6 Milliarden Euro seien in der Vorbereitung bzw. befänden sich in der Ausschreibung. Im Vergleich dazu sei der privatwirtschaftliche Ansatz im Verkehrswegebau nur wenig vorangekommen. Beispielsweise habe es das im Jahr 2001 aufgelegte privatwirtschaftliche Ausbauprogramm für Bundesautobahnen (A-Modelle) bislang lediglich auf vier Ausschreibungen gebracht.

Bauindustrie erwartet hohe Bauinvestitionen nach Energiegipfel

(brb).- Die deutsche Bauindustrie begrüßt die Ergebnisse des Energiegipfels, 30 Milliarden Euro in Kraftwerke und Energienetze bis zum Jahr 2012 zu investieren. Aufgrund von Erfahrungswerten sei davon auszugehen, dass von der zugesagten Summe 13,5 Milliarden Euro auf Baumaßnahmen entfielen. Dies schaffe bzw. sichere bis 2012 jährlich 22.000 Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft. Die vorgesehenen Investitionen sind nach Meinung der Bauindustrie auch dringend erforderlich, damit die 320.000 Kilometer Gasleitungen, die 100.000 Kilometer Fernwärmeleitungen und die über 1,1 Millionen Kilometer erdverlegten Stromleitungen, die die Energiewirtschaft heute betreibt, auch in Zukunft voll funktionsfähig bleiben.

Europa: Rückläufiger Wohnungsneubau erwartet

(brb).- Die Zahl der fertig gestellten Neubauwohnungen dürfte 2004 in Europa um rund 50.000 auf etwas über 2,2 Millionen Wohneinheiten gestiegen sein. Das ist eines der Ergebnisse der Winterkonferenz der im

Beratungsnetzwerk „Euroconstruct“ zusammengeschlossenen führenden Forschungsinstitute aus 15 west- und 4 mitteleuropäischen Ländern. Für das laufende Jahr erwarten die Experten für die „alten“ EU-Länder ohne Griechenland und Luxemburg und Norwegen und Schweiz sowie Polen, Slowakei, Tschechien und Ungarn zwar eine weitere leichte Zunahme, danach gehen die Wohnungsfertigstellungen bis 2007 aber wieder zurück. Ursächlich hierfür ist die – bei stark unterschiedlichen Niveaus und Konjunkturverläufen in den 19 einbezogenen Ländern – 2005 erneut einsetzende Abwärtstendenz im Eigenheimbau. Demgegenüber steigen die Fertigstellungszahlen im Geschosswohnungsbau in diesem Jahr voraussichtlich noch weiter an und sinken dann nur leicht ab. Die wertmäßige Entwicklung des gesamten Wohnungsbauvolumens, also in der in Deutschland wie in ganz Europa mit Abstand größten Bausparte, erhält von der schwachen Neubautätigkeit deutliche Dämpfer. Die kontinuierlich expandierende Altbauerneuerung (Baumaßnahmen im Wohnungsbestand) kann dies bis zum Ende der Prognoseperiode nur knapp kompensieren.

Unangemessen niedrige Preise

(brb).- Die Auswirkungen des ruinösen Preiswettbewerbs in der Bauwirtschaft haben offenbar mittlerweile auch die Justiz erreicht. In einem Vergabenausschreibungsverfahren vor dem OLG Dresden (Az.: WVerG 4/06) hatte das Gericht die Frage zu beantworten, ob die Vergabestelle in einer Prüfung der Angemessenheit des Gesamtangebotspreises eines Bieters hätte eintreten müssen. Hintergrund war, dass die Angebotsendsumme (ca. 6,2 Millionen Euro) von der ursprünglichen Schätzung des Auftraggebers (8,5 Millionen Euro) ganz erheblich nach unten abwich, wobei diese Schätzung auf eine fünf Jahre alte Finanzplanung zurückging.

Das OLG verneinte die aufgeworfene Frage mit der bemerkenswerten Begründung, nach den ausführlichen und nachvollziehbaren Erläuterungen des Leiters des Straßenbauamtes habe sich das Preisniveau in den vergangenen fünf Jahren deutlich nach unten bewegt. So sei auch in einem anderen Los der Ortsumgehung die veraltete Kostenschätzung von 5,2 Millionen Euro später um rund 25 Prozent auf 3,9 Millionen Euro korrigiert worden. Deshalb sei es plausibel, wenn der Amtsleiter bei seiner Anhörung vor der Vergabekammer die ursprüngliche Kostenschätzung als überholt angesehen, bei einem Ansatz von 75 Prozent einen Betrag von 6,4 Millionen Euro für realistisch gehalten und das Bild der abgegebenen Angebote insgesamt als nicht ungewöhnlich bezeichnet habe.

Unterstellt, die ursprüngliche Kostenschätzung wäre nicht überhöht, so würde dies bedeuten, dass Preise, die vor fünf Jahren noch als unangemessen niedrig von der Wertung hätten ausgeschlossen werden müssen, heute als völlig gewöhnlich gelten.

**Christian Wulff:
Deutschland kommt voran***

(brb).- Zur Standortpolitik gehört das Stichwort Mobilität. Mobilität ist die Basis wirtschaftlicher Tätigkeit. Mobilität steht insbesondere auch für Wachstum und Beschäftigung. Wie wollen Sie die traditionellen Defizite der Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland beheben?

Nach der Osterweiterung der EU ist Niedersachsen in das Zentrum eines größeren Europas gerückt. Bei uns treffen sich die Verkehrsströme in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Die gute Anbindung aller Wirtschaftsräume durch Autobahnen und Straßen, gute Schienenverbindungen, internationale Verkehrsflughäfen, Seehäfen und ein Netz von Wasserstraßen – das bietet hervorragende Möglichkeiten für Unternehmer. Keine Stadt in Deutschland verfügt über so viele ICE-Verbindungen wie unsere Landeshauptstadt Hannover. In 100 Minuten sind von Hannover aus Berlin, Hamburg und das Ruhrgebiet zu erreichen. Mit anderen Worten. Wer sich in Europa bewegt, kommt an Niedersachsen nicht vorbei! Der einzige deutsche Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven, der 2009/2010 fertig gestellt sein wird, wird dazu führen, dass die neue Generation von großen Containerschiffen in Deutschland ausschließlich in Niedersachsen gelöscht werden kann. Zu Ihrer Frage: Die klassische Haushaltsfinanzierung von Verkehrsprojekten stößt aufgrund der Haushaltslage zunehmend an ihre Grenzen. Trotzdem bedarf es einer konsequenten, zügigen Realisierung der wichtigen Schlüsselprojekte. Besondere Bedeutung kommt daher der Einbindung von Investoren in die Infrastrukturfinanzierung zu.

Das ist weitgehend Neuland...

Ja. Da ist auch Pionierarbeit zu leisten. Beim Bau der Emslandautobahn vom Ruhrgebiet zur Nordsee ist uns Einmaliges gelungen, um das uns die Republik beneidet. Dank eines starken finanziellen Engagements der Region war es möglich, 2005 den Lückenschluss zu vollziehen, ansonsten hätte dieses Autobahnprojekt frühestens 2010 abgeschlossen werden können. Gerade das Beispiel der A 31 zeigt, was durch private Initiative möglich ist – dies hat Signalwirkung weit über Niedersachsens Grenzen hinaus! Antoine de Saint-Exupéry hat einmal gesagt: „Geh nicht nur die glatten Straßen. Geh Wege, die noch niemand ging, damit Du Spuren hinterlässt und nicht nur Staub.“ Das ist uns bei dieser Autobahnverbindung gelungen.

Ein einmaliges Projekt?

Nein. Auch bei der A 22, der Verlängerung der Küstenautobahn von der Elbe bis zur A 28 im Oldenburger Raum, hat sich die Region formiert und ihre Bereitschaft erklärt, durch Übernahme der Planungskosten das Projekt zu forcieren. Wir müssen private Investoren in die Finanzierung von Autobahnen einbinden und für jeden Einzelfall innovative Ideen entwickeln. Wir sind in Niedersachsen mit der Fertigstellung der A 31 Vorreiter und wollen dies auch bei weiteren benutzermitfinanzierten Verkehrswegen bleiben.

* aus Christian Wulff: Deutschland kommt voran
Verlag Bebra, ISBN 389809068X, Preis: 22,00 Euro

.....
Der aktuelle Kommentar:

Das gibt es nur in Deutschland

(brb) .- *Welch' eine verkehrte Welt, in der das Unnormale für nicht außergewöhnlich erklärt wird. Die Rede soll nicht sein von den Gewohnheiten einer besonderen Altersgruppe, einer bestimmten Schicht der Bevölkerung oder gar von Einzelnen, welche so oder so und jedenfalls anders als ehemals betrachtet werden. Es geht vielmehr darum, dass der katastrophale Preisverfall für Bauleistungen nicht länger als eine bloß alarmierende Behauptung abgetan werden kann, sondern sozusagen gerichtsfest durch Urteil als Realität festgestellt worden ist, die Folgerungen erlaubt.*

Die in einem Verfahren zur Vergabenachprüfung gefällte Entscheidung nennt es einleuchtend, wenn angesichts des abgerutschten Preisniveaus auf dem Baumarkt und einer ausgesprochen niedrigen Angebotsendsumme eine fünf Jahre alte Kostenschätzung für ein öffentliches Bauvorhaben kräftig nach unten korrigiert wird. Dieses Argument hat die Richter des Dresdener Oberlandesgerichts zu ihrer Ansicht gebracht, mithin also habe im vorliegenden Fall die Vergabestelle nicht zu prüfen brauchen, ob ein weit unter der ursprünglichen Schätzung liegende Gesamtangebot eines Bieters angemessen gewesen sei oder nicht. Im Klartext heißt das, ein Billigangebot, welches vor fünf Jahren als unangemessen niedrig von der Wertung hätte ausgeschlossen werden müssen, gilt mittlerweile als alltäglich und als Normalfall.

Welch' eine verrückte Welt, die „Geiz ist geil“ für eine pfiffige Einkaufsüberlegung hält. In der manche Investoren meinen, mit Ramschpreisen lasse sich qualitativ bauen. Und in der ungewöhnliche Gerichtsurteile zur Normalität zu gehören scheinen.

.....

KURZ NOTIERT

(brb).- Im März stieg die Zahl der genehmigten Wohnungen in den alten Bundesländern im Vorjahresvergleich um 32,9 Prozent. Die Baugenehmigungen für Wirtschaftsgebäude (in cbm) stiegen um 10,5 Prozent an. Dagegen sanken die für öffentliche Gebäude (in cbm) um 45,5 Prozent.

In den neuen Bundesländern erhöhte sich die Zahl der genehmigten Wohnungen im März 2006 im Vergleich zum Vorjahr um 37,0 Prozent.

Die Baugenehmigungen für Wirtschaftsgebäude (in cbm) erhöhten sich um 175,2 Prozent und die für öffentliche Gebäude (in cbm) um 76,7 Prozent.

.....

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 101020964, BLZ 250 500 00	Nachdruck, auch auszugsweise gestattet. Quellenangabe und Belegexemplare erbeten.