

TAG DER DEUTSCHEN BAUINDUSTRIE IN BERLIN

Ohne Bauwirtschaft kein wirtschaftlicher Aufschwung

Aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik waren mehr als tausend Gäste der Einladung zum Tag der Deutschen Bauindustrie gefolgt, um sich in Vorträgen und Diskussionen über Möglichkeiten und Wege zur Lösung der noch immer anhaltenden Krise in der Bauwirtschaft zu informieren. Waren es in den vergangenen drei Jahren die Bau-, Finanz- und Wirtschaftsminister der Bundesregierung, die den jeweiligen politischen Hintergrund für das Bauen aufgehellten, so war es diesmal – im Wahljahr 2002 – Bundeskanzler Gerhard Schröder, der die baupolitischen Leistungen der Bundesregierung in den letzten vier Jahren darstellte und einen Blick in die Zukunft des Bauens der nächsten Jahre tat.

In Vertretung des plötzlich erkrankten Bauindustrie-Präsidenten Prof. Walter begrüßte Vizepräsident Heinz A. Schüssler die Teilnehmer der Veranstaltung, die der Hauptverband bewusst unter das Thema „Kein Aufschwung ohne Bauwirtschaft – Investitionen jetzt umsetzen“ gestellt hatte. War die Bauwirtschaft zu Zeiten Ludwig Erhards laut Schüssler ein „Konjunktursteuerungs-Instrument“ und ein „Arbeitsmarkt-Regulativ“, so sei sie in den letzten Jahren zu einem Hemmnis für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung geworden. Auch die öffentliche Hand habe maßgeblich dazu beigetragen, dass mit einer schlechten Baukonjunktur im vergangenen Jahr anstatt möglicher 1,5 % nur 0,6 % gesamtwirtschaftliches Wachstum erreicht worden seien.

Nach wie vor wichtiger Wirtschaftszweig

Dennoch sei, so Schüssler weiter, die Bauwirtschaft keine sterbende Branche, sondern sie bleibe trotz der Krise einer der bedeutendsten Wirtschaftszweige in Deutschland. Noch immer würden 11% des Bruttoinlandsprodukts für Bauinvestitionen verwendet und jeder achte Erwerbstätige sei direkt oder indirekt vom Bau abhängig. Schüssler: „Ohne oder gar gegen die Bauwirtschaft sind Arbeitsmarktprobleme nicht

zu lösen und wird es keine nachhaltige Konjunkturbelebung geben. Nur mit der Bauwirtschaft kann Deutschland seine Standortqualität behaupten.“

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes nicht zu gefährden, sei eine Trendwende bei den Infrastrukturinvestitionen drin-

gen zu unterschreiben. Die Bauwirtschaft brauche auskömmliche Preise und müsse wieder gewinnorientiert denken und handeln.

An den Bundeskanzler appellierte Schüssler, neben den schwierigen Problemen in der Außen- und Sicherheitspolitik auch die wirtschaftliche Stabilität und Entwicklung in Deutschland zur Chefsache zu machen. Er möge strukturelle Reformen angehen und Investitionen anschieben. Schüssler: „Wir brauchen eine gemeinsame Anstrengung von Politik und Bauwirtschaft zur

- Stärkung der Baunachfrage,
- Bekämpfung der illegalen Beschäftigung,

schen in unserem Land seit der Wende gestellt hätten.

Investitionen in bessere Lebensqualität

Mit dem Solidarpakt II werde die Finanzierung des noch bestehenden Nachholbedarfs bei der Infrastruktur in den neuen Ländern mit insgesamt 156 Mrd. Euro für die Jahre 2005 bis 2019 langfristig gesichert. Die ostdeutschen Länder könnten flexibel und zielgenau regionale Schwerpunkte bei der Finanzierung von Infrastruktur-Investitionen setzen. Mit dem Programm „Stadtumbau Ost“ würden Bund, Länder und Kommunen bis 2009 rund 2,7 Mrd.



Bundeskanzler Gerhard Schröder zwischen den beiden Vizepräsidenten der Deutschen Bauindustrie, Prof. Thomas Bauer (links) und Dipl.-Ing. Heinz A. Schüssler. Foto: Becker

gend erforderlich. In vielen diesbezüglichen Forderungen sei die Bauwirtschaft bereits entscheidend unterstützt worden. So sei bei den Verkehrsweinvestitionen des Bundes im Jahr 2002 mit 11,8 Mrd. Euro ein Niveau erreicht worden, das deutlich über dem mit 9,5 Mrd. Euro der vorigen Bundesregierung liege. Leider würden die bundespolitischen Erfolge durch einen dramatischen Rückgang der kommunalen Investitionen überkompensiert.

Um Wege aus der gegenwärtigen Krise am Bau zu finden, seien neben Veränderungen von Rahmenbedingungen durch die Politik auch die deutschen Bauunternehmer gefordert. Sie müssten aufhören, so Schüssler, Aufträge zu „Unter-Kosten-Preisen“ hereinzunehmen und Verträge mit unfairen Vertragsbedingun-

- Sanierung der ruinösen Marktbedingungen und
- Schaffung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen in Europa.“

Anerkennung für großartige Leistung

Bundeskanzler Gerhard Schröder nutzte die Gelegenheit, um der gesamten Bauwirtschaft seine Anerkennung für die großartige Leistung auszusprechen, die die Branche im letzten Jahrzehnt vollbracht habe. Wer heute durch Städte wie Leipzig, Erfurt, Rostock oder Schwerin gehe, könne sehen, dass der Aufbau Ost – im besten Sinne des Wortes – ein Werk der Bauwirtschaft sei. Die Branche setze sichtbare Signale in einem beispiellosen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kraftakt, dem sich die Men-

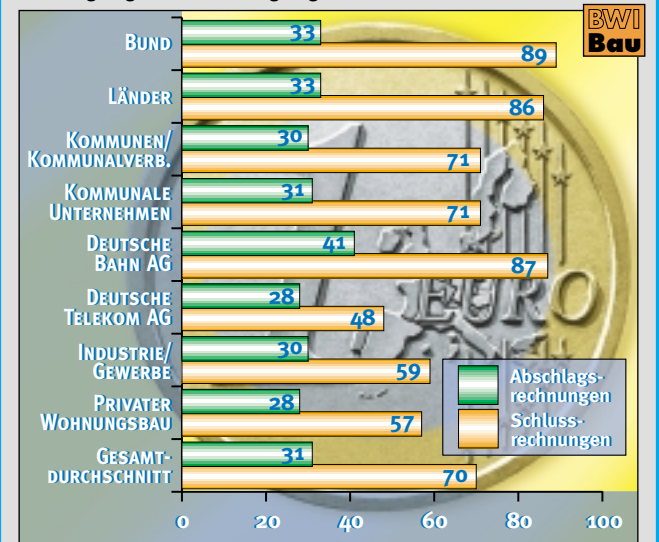
Euro investieren. Die Mittel dienen der Aufwertung von Stadtvierteln durch Investitionen in bessere Wohn- und Lebensqualität sowie den Rückbau nicht mehr benötigter Wohngebäude.

Nach einem Überblick über langfristige angelegte Reformen, mit denen die Bundesregierung zur Stärkung der Wirtschaftskraft in Deutschland beitragen wolle, leitete Schröder zu den für die Zukunft des Bauens notwendigen Innovationen und Investitionen über. In der Mitte des zusammenwachsenden Europa sei Deutschland die Drehscheibe für den Handel von Nord nach Süd und von Ost nach West. Dafür seien effiziente Verkehrsverbindungen unverzichtbar. Die Infrastrukturpolitik der Bundesregierung solle Arbeitsplätze schaffen und sichern und zu einer Verstärkung der Bautätigkeit beitragen. Prof. Horst Becker

BAUBLATT-GRAFIK DES MONATS

Schlechte Zahlungsmoral der Bauherren

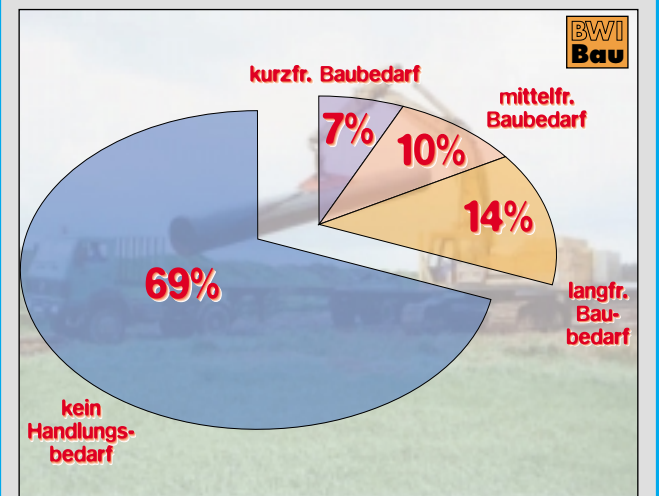
Durchschnittliche Zahl der Tage zwischen Rechnungsausgang und Geldeingang in der Bauindustrie in 2001



Mit der Zahlungsmoral in Deutschland steht es nicht zum Besten. Das bestätigt auch eine bundesweite Umfrage in der Bauindustrie, die das BWI-Bau im Auftrag des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie durchgeführt hat. Danach vergehen im Durchschnitt bei einer Abschlagsrechnung 31 Tage zwischen Rechnungsausgang und Geldeingang, bei einer Schlussrechnung sind es im Mittel 70 Tage. Die öffentlichen Hände und die Deutsche Bahn AG gehen dabei mit schlechtem Beispiel voran: Hier warten die Bauunternehmen nach der Schlussrechnung im Durchschnitt rund drei Monate auf ihr Geld. Bei allen Angaben handelt es sich wohlgerne um Durchschnittsangaben; betriebsindividuell sind teilweise deutlich längere Zeiträume zu verzeichnen, die sich gerade in der heutigen Zeit schnell zu existenzbedrohenden Problemen entwickeln können. Datenquelle: Umfrage des BWI-Bau unter Mitgliedsbetrieben der bauindustriellen Landesverbände

45 Mrd. Euro für Kanalsanierung nötig

Zustandsbewertung der öffentlichen Kanalisation in Deutschland



Die öffentliche Kanalisation in Deutschland hat derzeit eine Gesamtlänge von 446 000 Kilometern. Rund 17 % davon (ca. 76 000 km) müssen kurz- bzw. mittelfristig saniert werden. Weitere 14 % (oder 62 000 km) weisen geringfügige Schäden auf und sind langfristig sanierungsbedürftig. Das ist das Fazit einer neuen Umfrage zum Zustand der Kanalisation in Deutschland. Der Investitionsbedarf zur Sanierung der kurz- und mittelfristig zu behebbenden Schäden in der öffentlichen Kanalisation wird auf 45 Mrd. Euro geschätzt. Mit den derzeitigen jährlichen Ausgaben für die Kanalsanierung (in 2000: 1,64 Mrd. Euro) kann bestenfalls der jetzige unerfreuliche Zustand erhalten werden. Zur Verbesserung des Kanalszustandes müssen die Investitionen aber deutlich angehoben werden. Datenquelle: ATV-DVWK-Umfrage 2001

Anzeige

Einladung
PASCHAL Aktionstage 2002
13. + 15. September
Hausmesse für Betonschalungen,
Zubehör und Software
Telefon: 078 32 / 71-278
www.paschal.de

PASCHAL
SCHALUNG + STÜTZUNG
... da passt alles!

FORTSETZUNG VON SEITE 1:

Doppelte Hängepartie und Gefahr für...

Sprudelt sie nicht, dürfte der Finanzminister – wieder ganz unabhängig von seiner parteipolitischen Zuordnung – die darauf basierenden Haushaltszahlen in Frage stellen.

Die Gefahr scheint sehr real, da die Maut mehr und mehr zur Hängepartie gerät und dies gleich in doppelter Sicht.

In Frage steht einmal die Entscheidung über die Betreiber des elektronischen Überwachungssystems. Zwei Konsortien waren bis zuletzt im Rennen. Den Zuschlag erhielt eine Anbieter-

gruppe aus Telekom und Daimler-Chrysler.

Noch lange kein Ende des Rechtsstreits

Dagegen hat der unterlegene Anbieter Beschwerde eingelegt. Selbst wenn in der Sache Ende August der zuständige Vergabeausschuss des Bundeskartellamtes diese Beschwerde zurückweist, ist damit das Ende der juristischen Auseinandersetzung noch lange nicht in Sicht. Wer auch immer von den beiden

Kontrahenten unterliegt, wird die Gerichte bemühen.

So wird weiter viel Zeit ins Land gehen. Immer fragwürdiger wird deshalb, ob es unter diesen Voraussetzungen zu schaffen ist, die Funktionsfähigkeit des Überwachungssystems bis Mitte nächsten Jahres herzustellen.

Ebenfalls zur Hängepartie hat sich die parlamentarische Entscheidung über die Gründung einer privatrechtlich organisierten Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft ent-

wickelt, die die Maut-Gebühren vereinnahmen soll. Ihre Bedeutung für kontinuierliche, vor jährlichen Haushaltsentscheidungen unabhängige Investitionen und für den Einstieg in private Finanzierungsmodelle ist oft beschrieben worden.

Parlamentarisches Gerangel

Das gilt auch für das abgespeckte Modell, um das es jetzt im parlamentarischen Gerangel noch geht. Gestritten wird zwi-

schen Bundestag und dem von der Opposition dominierten Bundesrat. Die Kritik der Länder geht vor allem dahin, dass das Aufkommen aus der Maut nur zu Teilen in die Verkehrsinfrastruktur, zu anderen Teilen aber in den allgemeinen Einnahmetopf des Bundesfinanzministers fließe.

Ein Vermittlungsergebnis war nicht zu erzielen. Mitte Juli zog der Bundesrat deshalb zunächst die rote Karte. Der Bundestag hat allerdings die Chance, sich darüber hinweg zu setzen. Dafür braucht er die berühmte Kanzlermehrheit. Vorgesehen ist die Abstimmung Mitte September. Kommt die Kanzlermehrheit zustande, wäre der

Einspruch des Bundesrates erfolgreich zurückgewiesen, das Gesetz könnte in Kraft treten, die Finanzierungsgesellschaft gegründet werden.

Happy End mehr als wünschenswert

Aus Sicht der Bauwirtschaft wäre ein gutes Ende beider Hängepartien mehr als wünschenswert. Die ganze Geschichte zeigt einmal mehr, wie schwer es offensichtlich ist, einer im Grunde von allen akzeptierten, nachvollziehbaren und vernünftigen Konzeption im politischen Gerangel zum Durchbruch zu verhelfen.

Martin Conrads