

Rede des Präsidenten des Bayerischen Bauindustrieverbandes

Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer

zur öffentlichen Vortragsveranstaltung

beim Unternehmertag 2010 der Bayerischen Bauindustrie

am 24.3.2010 in Oberschleißheim

Sehr geehrte Damen und Herren, herzlich willkommen zum Unternehmertag 2010 der Bayerischen Bauindustrie.

Begrüßung

Verehrte Gäste aus Politik und Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft, Verbandsleben und Medien. Verehrte Damen und Herren aus unseren Mitgliedsunternehmen: Seien Sie ganz herzlich willkommen.

Besonders begrüße ich unseren Ehrengast, Sie, sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Dich, lieber Peter.

**Ehrengast
Bundesminister
Dr. Peter
Ramsauer**

Ich freue mich, dass wir wieder einen Bundes-Verkehrsminister haben. Viel zu lange ist Ihr Amt, Herr Dr. Ramsauer, nach ganz anderen Prioritäten regiert worden.

Wie Sie ja alle wissen, machen wir das jedes Jahr auf gleiche Weise: Zuerst halte ich eine Grundsatzrede. Das Ziel ist, mit dieser Rede auch der Politik ein Stück weit das zu sagen, was unsere Wünsche sind und was wir hier vertreten. Und dann ist Herr Minister Ramsauer dran, um uns die Sicht der Politik darzustellen und natürlich die Zukunft ein bisschen zu beleuchten.

Wir befinden uns heute in der Flugwerft Schleißheim, einem Teil des Deutschen Museums. Hier sind wir umgeben von historischen Flugzeugen. Die Wahl dieses Tagungsortes soll die Verbindung zwischen Technik, Hightech und Verkehr, damit auch Bauen, symbolisieren. Viele von Ihnen haben großes Interesse an der Flugwerft gezeigt und wollten Näheres darüber wissen. Auch das zeigt uns, dass wir einen guten Platz für unsere Jahresversammlung gewählt haben.

**Flugwerft
Schleißheim**

Meine Damen und Herren, wir haben ein Jahr der Finanzkrise hinter uns – und ich bin froh, dass durch gute Arbeit der Politik die schlimmsten Szenarien verhindert werden konnten. Diese Leistung verdient unseren vollen Respekt und Dank! Hoffentlich gilt das nicht nur bis heute.

**Baujahr 2009
in Bayern**

Die Bauwirtschaft hat die Finanzkrise deutlich zu spüren bekommen, auch wenn die öffentlichen Konjunkturprogramme viel geholfen haben. Der Rückgang der gesamten Bauaufträge in Bayern um 4,6 % sagt gerade in einem so gewaltigen Krisenjahr nur wenig aus: Diese Zahl setzt sich zusammen aus einem zweistelligen Einbruch im Wirtschaftsbau um 15,8 %, sowie einem Plus von 3,5 % im Wohnungsbau und im Öffentlichen Bau von 4 %. Diese Zuwächse haben wir den Konjunkturprogrammen zu verdanken. Die Zahlen zeigen aber auch wie heterogen die Situation ist. Viele Betriebe leiden gewaltig, anderen geht es dagegen recht gut.

Meine Damen und Herren, 2009 konnten wir die Beschäftigung am Bau insgesamt noch fast stabil halten: ein Prozent Beschäftigungsrückgang – das ist ein Erfolg. Jedes Unternehmen hat versucht, seine Mannschaft und seine Spezialisten zu halten. Eine Gewähr, dass das auch in diesem Jahr und vor allem in 2011 so bleiben wird, kann niemand geben.

Beschäftigung

Die Krise, meine Damen und Herren, ist noch nicht vorbei. Sie droht zur Staatsschulden-Krise zu werden und die nächste Stufe könnte eine Krise der Unternehmensfinanzen sein. Ich werde dazu noch mehr sagen.

2010 müssen wir uns am Bau im Großen und Ganzen auf ein Minus in ungefähr derselben Größenordnung wie im letzten Jahr einstellen. Auch 2011 wird nochmals ein schwieriges Baujahr werden, denn sicher ist, dass dann die Impulse aus den Konjunkturprogrammen weitgehend ausgelaufen sein werden ---- nicht sicher ist aber, ob dann die Wirtschaft wieder so Fuß gefasst hat, dass Erweiterungsinvestitionen und damit mehr Wirtschaftsbau stattfinden werden.

Prognose 2010 - 2011

Meine Damen und Herren, sehr geehrter Herr Bundesminister, ich will gleich mit dem Unangenehmen anfangen – mit den Vorgängen in Köln.

U-Bahn Köln

Mir geht es nicht darum, zu entschuldigen oder zu rechtfertigen, wenn Fehler gemacht wurden oder gar kriminell gehandelt wurde. Wenn ein Gebäude einstürzt, dann haben wir uns zu entschuldigen und ich sage dies hier öffentlich, es tut uns leid, dass durch Fehler in unserer Branche derartige Dinge passierten und damit Leid und großer Schaden verursacht wurden.

Bevor man aber urteilt oder verurteilt, muss man schon genauestens un-

tersucht haben, wie es passiert ist und wer dafür verantwortlich ist.

Mich ärgert es deshalb, wie einige Medien mit diesen Vorfällen umgehen: Da wird die Bauindustrie sofort wieder als „kriminellste Branche“ bezeichnet, in der es zugeht „wie in einem Haifischbecken“ (Wirtschaftswoche vom 1.3.2010). Natürlich ist auch sogleich wieder von der Korruption am Bau die Rede, obwohl es nicht den geringsten Zusammenhang mit dem Unfall in Köln gibt. Und noch schlimmer: Es wird wieder die gesamte Baubranche verurteilt. Wenn einer gefehlt hat, dann sind nicht alle 74.000 Unternehmen und ihre rund 715.000 Beschäftigten die Schuldigen.

Medien und Bau

Lassen Sie mich diesen Unsinn an einem Beispiel erläutern: Wenn jemand in einem Kaufhaus etwas geklaut hat, dann bezeichnet man doch deshalb nicht alle Kunden dieses oder gar aller Kaufhäuser als Diebe. Niemand käme auf einen solch blödsinnigen Gedanken.

Ja, es ist richtig, am Bau passieren mehr Unfälle, am Bau findet mehr Korruption statt und am Bau wird mehr gestritten als in anderen Branchen. Das hat aber doch ganz handfeste Gründe: am Bau werden ausschließlich Unikate – Prototypen – hergestellt, da sind natürlich Fehler sehr viel wahrscheinlicher als beim Bau des Millionsten des gleichen Autos. Der Bau findet auch nicht in Werkhallen mit immer gleichen Arbeitsbedingungen statt, sondern bei jedem Wetter auf sich täglich verändernden Bauumfeldern. Das erzeugt mannigfaltige Unfallursachen, die es in anderen Branchen nicht gibt. Die Kontrollerfordernisse sind deshalb gewaltig höher als anderswo.

Besonderheiten des Baus

Auch bezüglich Korruption ist die Situation am Bau eine ganz andere. Wie will denn – zum Beispiel - die Firma Playmobil ihre Waren durch Korruption verkaufen? Am Bau muss jedes einzelne Projekt neu gewonnen werden und fast immer sind Mittler eingeschaltet, die eigene Interessen verfolgen – da gibt es ganz einfach ein Handlungsfeld, das für Korruption sehr verführerisch ist. Deshalb strengen wir Verbände uns mit unseren Mitgliedsfirmen auch gewaltig an, hier geeignete Maßnahmen zu etablieren, so dass korrektes Verhalten immer mehr sichergestellt ist.

Sie alle kennen unser Ethikmanagementsystem, das gerade hier in Bayern hervorragend von vielen Unternehmen durchgeführt wird, vielen anderen Branchen Deutschlands ein Beispiel ist und in vielen anderen Branchen

Ethikmanagementsystem

nachgemacht wird – von uns der Bauindustrie Bayern.

Und auch bezüglich des Streitens unternehmen wir viele Anstrengungen um hier eine bessere Kultur zu erreichen. Mit hohem Engagement wird an außergerichtlichen Streitbeilegungsverfahren – der sogenannten Adjudikation – gearbeitet.

Adjudikation

Wir legen Wert darauf, dass wir eine ordentliche Branche sind. Wir wissen, dass bei uns härter als in anderen Branchen an einer guten Branchenkultur gearbeitet wird. Dies ist schwierig, aber wir müssen uns da vor niemandem verstecken.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, meine sehr verehrten Damen und Herren, lassen Sie mich jetzt aber zu den Zukunftsthemen kommen, zu denen wir gemeinsam beitragen können. Unser wichtigstes Thema ist die Nachhaltigkeit des Bauens, speziell, was die Infrastruktur unseres Landes betrifft. Bei Nachhaltigkeit geht es nicht nur um die Natur, um Tiere und Bäume.

Zukunfts- Visionen

Nachhaltigkeit hat das Ziel, dass die Generationen nach uns genauso viele Chancen haben wie wir und dass sie bei ausreichender eigener Anstrengung genauso gut leben können ----- auch mit Mobilität auf guten Verkehrswegen und mit Wohlstand durch eine arbeitsteilige Wirtschaft, die, wie wir alle wissen, viele Warenströme verursacht.

Daher ist Bauen ein wichtiger Aspekt der Nachhaltigkeit, vielleicht einer der wichtigsten. Für den Erhalt und Ausbau unserer gebauten Umwelt müssen wir immer ausreichend Mittel bereitstellen.

Große Projekte brauchen viel Geld, Millionen und Milliarden. Aber, es geht hier um Investitionen - und zwar um langfristige -, um Bauwerke, die Jahrzehnte und Jahrhunderte bestehen werden. Daher darf man Bauausgaben nicht als Kosten ansehen, die hinterher verloren sind. Das ist der grundlegende Unterschied zu Konsumausgaben.

Vision Vorrang für Investitionen in allen Öffentlichen Haushalten

Wenn man diese Ausgaben auf die Lebensdauer der Bauwerke umlegt, sie sozusagen in Jahresscheiben aufteilt – sie abschreibt - wie die Kaufleute sagen, erst dann werden sie zu sinnvoll vergleichbaren Größen. Und – vor allem: Diesen Ausgaben stehen Erträge gegenüber, die – richtig gerechnet – meist deutlich über den Aufwendungen liegen.

Ich will Ihnen eine weitere Relation aufzeigen: Sehr geehrter Herr Verkehrsminister, Ihr Etat für Verkehrsinvestitionen beträgt 12,5 Milliarden Euro. Viel Geld! Aber für Sozialausgaben sind im Bundeshaushalt 178 Mrd. Euro vorgesehen.

Da darf man sich schon fragen: Stimmt da die Relation? Geben wir genügend Geld für die Zukunft aus oder zu viel für heute?

Wir sollten es nicht hinnehmen, dass Investitionen immer nur die Restgröße sind, was eben übrig bleibt, nach den Pflichtausgaben – für Zinsen, für das was die Leistungsgesetze vorschreiben.

Wir sollten es zur Regel machen, den Investitionen den Vorrang zu geben, der ihnen gebührt:

In jeder staatlichen Haushaltsordnung ist festzuschreiben, dass als erstes eine Mindestinvestitionsquote von 15 % erfüllt werden muss! Erst danach kommen die übrigen Ansprüche.

Das ist eine alte Forderung des Bayerischen Bauindustrieverbandes, die mittlerweile jeder kennt. Gerade jetzt wäre es wichtig, sie gesetzlich festzuschreiben.

Wir müssen endlich die Chancen ergreifen, die sich uns seit 2004 bieten, seit der EU-Osterweiterung: Wenn wir historische Verbindungen nach Mittel- und Osteuropa reaktivieren, ihnen die Wege bauen, in das Baltikum, bis nach Russland, wird Europa noch stärker zu dem dynamischen Wirtschaftsraum, der seine enormen Potentiale zur Geltung bringen kann. Europas Chance ist es, aus der räumlichen Nähe hochentwickelter Industrieländer im Westen und den dynamisch-aufstrebenden osteuropäischen Industriestaaten einen integrierten Wirtschaftsraum zu entwickeln --- so lassen sich viele weitere Synergien zur weiteren Wohlstandsmehrung nutzen.

Das ist unser großer Vorteil in Europa, der noch viel zu wenig gesehen wird. Unsere stark wachsenden Nachbarn sind unsere Chance. Aber wir müssen die Strukturen dafür schaffen: wir brauchen dazu eine hochleistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in ganz Europa – im Westen wie im Osten.

Unser Anspruch ist daher, mit der hohen Kompetenz unserer bayerischen Bauindustrie die modernsten Wege zu bauen – und dies für alle Verkehrs-

Vision Mindestinvestitionsquote von 15 % in allen Öffentlichen Haushalten

Bayern nach Osten anbinden

träger Straße, Schiene, Luft und Wasser.

Der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger ist und bleibt die Straße – und das wird auch so bleiben.

**Straße bleibt
der Hauptver-
kehrsträger**

So könnten wir durch den vierspurigen Ausbau der B20 eine Entwicklungsachse für Ostbayern schaffen und diese weiterführen über Pilsen und Prag. Auch fehlen wichtige Querverbindungen durch leistungsfähige, autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen zwischen den Autobahnen wie die B15 neu.

**Straßen
Bayern**

Damit könnten wir auch einen anderen Engpass in Bayern beseitigen: Wir bekämen endlich eine weiträumige Entlastung des neuralgischen Verkehrsknotens München.

Ein besonderes Anliegen ist die Bahn in Bayern. Unsere immer wiederholte Aussage „Das Bayerische Schienennetz ist noch wie zu Zeiten König Ludwigs“ hat sich in der Politik und den Medien in der letzten Zeit gut verbreitet.

Vision Bahn

Nichts wäre uns lieber, als wenn diese Aussage endlich falsch würde -- weil eine Vision verwirklicht wurde und wir in Bayern ein modernes Schienennetz hätten:

mit einem Hochgeschwindigkeitsnetz zu mindestens 300 km/h,
mit Regionalverbindungen zu mindestens 180 km/h und mit einem leistungsfähigen Nahverkehrsnetz, das mindestens 120 km/h erreicht.

Uns geht es darum, dass auch wir in Deutschland sagen können: Wir sind stolz auf unsere Bahn – so wie die Schweiz das schon sagt. Dass unser Schienennetz schnell und dicht ist, unsere Bahnhöfe wieder Zeugnisse der Baukunst sind, funktional und ästhetisch ansprechend.

Das Hauptproblem ist, dass in den Bundesländern, also direkt im lokalen Bereich, wo Betriebsinteresse und Streckenverantwortung zusammenfallen, keine politische Zuständigkeit und damit auch keine Verantwortung für das Schienennetz liegt. Und diese Verantwortung muss schnellstens hergestellt werden, auch mit einem sinnvollen Budget, das Planungen für die Zukunft sicherstellt und ermöglicht. Sie alle wissen, gerade bei der Straße waren die Vorratsplanungen immer der Garant dafür, dass in Bayern viele

**Klare Verant-
wortung**

Straßen gebaut werden konnten.

Genauso wie sich die Auftragsverwaltung im Bundesfernstraßenbau bewährt hat, so wird sich dieses Instrument auch positiv für das Schienennetz auswirken.

Auftragsverwaltung für das Schienennetz

Dadurch hätte die bayerische Politik auch ein effektives Instrument für den ländlichen Raum, der in Bayern andere Strukturen erforderlich macht als in den anderen Bundesländern.

Politik für den Ländlichen Raum

Das bayerische Schienennetz muss aber auch bestens in das europäische Netz integriert sein. Da bestehen noch gewaltige Chancen insbesondere nach Osten hin.

Das bayerische Schienennetz gut anbinden

Noch immer ist es eher ein Drama als ein Vergnügen, von München nach Prag mit dem Zug zu fahren: das dauert 6 Std., mit dem Auto dagegen rund 4 Std. Dabei liegt Prag geographisch näher an München als Frankfurt. In die Mainmetropole braucht der Zug aber nur gut 3 Stunden.

Hochleistungsfähige West-Ost-Verbindungen gibt es grundsätzlich immer noch zu wenige.

Neuer TEN-Korridor Lyon-München-Baltikum

Uns fehlt auch noch eine leistungsfähige europäische Schienentransversale von Süd-West nach Nord-Ost – von Lyon über München, Prag und Warschau bis in das Baltikum.

Diese Aufgabe ist natürlich nur auf europäischer Ebene lösbar: Es muss dafür ein neuer TEN-Korridor definiert werden und dieser muss möglichst bald in die Liste prioritärer Projekte gehievt werden.

Meine Damen und Herren, derzeit werden noch viel zu viele bayerische Güter auf den Straßen transportiert. Bei entsprechendem Ausbau der Infrastruktur wären bis zu 90 % der Gütertransporte zwischen den Nordseehäfen und Bayern über die Schiene möglich. Das dient der Umwelt und der Sicherheit auf den Straßen: Allein zwischen dem Hafen Hamburg und Bayern würden so 1.400 Lkw weniger unterwegs sein müssen. Jeden Tag.

Mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen

Gleiches gilt für Schienenverbindungen zu den Südhäfen an der Adria, Triest, Koper und Rijeka: Dann müssen die Schiffe aus Asien nicht erst um ganz Europa herum nach Hamburg fahren. Fünf Tage könnte man so ein-

sparen – und viele Kosten.

Meine Damen und Herren, Sie sehen, es gibt viele Aufgaben, wo die Bahn sinnvoll investieren sollte. Jedenfalls fragen wir uns, ob die Prioritäten richtig gesetzt sind, wenn die Bahn hohe Summen aufwendet, um ihre Wettbewerber als Logistikunternehmen aufzukaufen. Unser deutsches Schienennetz wird dadurch zumindest nicht schneller.

Kernaufgaben der Bahn

Nach unserer Meinung ist die umgekehrte Reihenfolge logisch zwingend: Die Investitionen in die Beschleunigung des deutschen Schienennetzes ziehen so viel Nachfrage nach sich, dass sich die Bahn dann hoffentlich auch ihre Erweiterungsträume leisten könnte.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg–München zeigt es: Sie ist ja eine cash cow der Bahn.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, zu einem effizienten Güterverkehrskonzept Bayern gehört auch die Donau:

Wasserstraße: Donauausbau vollenden

Die Donau könnte eine hochleistungsfähige europäische Wasserstraße sein, wenn sie auch in Bayern durchgehend gut ausgebaut wäre. Aber das knapp 70 km lange Teilstück zwischen Straubing und Vilshofen verhindert, dass jeden Tag 3.000 Lkw-Ladungen auf der Donau transportiert werden könnten. Wenn wir in Bayern die sinnvollen Trimodalen Terminals hätten, wäre noch weit mehr Güterverkehr auf der Donau zu erwarten.

Eigentlich ist alles klar: Die Variante C2,80 bringt Ökonomie und Ökologie in Einklang. Sie hat daher das Raumordnungsverfahren erfolgreich absolviert.

Bayern könnte loslegen, wenn der Bund endlich die schon lange zugesagten Mittel bereitstellen würde. Wozu wir überhaupt noch ein Gutachten brauchen, ist für mich völlig rätselhaft.

Zu einem guten bayerischen Verkehrskonzept gehört natürlich auch der Luftweg. Der Flughafen München ist der Wachstumstreiber in der Region Freising und darüber hinaus: ihm ist es zu verdanken, dass Freising eine der besten Arbeitsmarktbalancen Deutschlands aufweist. Dieser Flughafen muss für die Entwicklung Bayerns weiter ausgebaut werden.

Flughafen

Noch immer ist er nicht ausreichend an das bayerische Schienennetz angebunden. Mittlerweile gibt es gibt erfreulicherweise ein Konzept der Staatsregierung dazu. Es muss jetzt schnell realisiert werden.

Auch die 3. Startbahn wird nur kritisiert:

Unsere Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, jedes Infrastruktur-Großprojekt braucht Fürsprecher, braucht Meinungsführung. Wir müssen gemeinsam für diese wichtige Investition kämpfen.

Ein weiteres Thema, bei dem wir unsere Baukompetenz einbringen können, bei dem wir zeigen können, was Hightech wirklich ist, ist das Bauen unter der Erde. Ich meine damit, in den Städten können wir viel Verkehr unter die Erde verlagern, auch den fließenden, ebenso viele technische Einrichtungen, die dann neuen Raum für die Menschen über die Erde schaffen.

Bauen unter der Erde

Meine Damen und Herren, die Ihnen eben vorgestellten Aufgaben muss der Staat voranbringen, er muss ihnen den Weg bereiten. Aber: Selber bauen und selber betreiben muss er sie nicht.

Vision PPP

Gerade jetzt brauchen wir den Mut zu mehr PPP. Alle Staaten sind hochverschuldet. Nur mit PPP kann sich der Staat sinnvoll entlasten. Privates Kapital ersetzt dann öffentliche Schulden. Und vor allem: Privates Kapital schafft damit reale Werte.

PPP funktioniert aber nur, wenn Äpfel mit Äpfel und Birnen mit Birnen verglichen werden. Und diese Transparenz gibt es nur, wenn der Staat richtig bilanziert. Der Staat muss dazu auf Basis einer kaufmännischen Buchführung seine Arbeit nachweisen. Es ist höchste Zeit und gerade jetzt der richtige Moment, dass der Bund, die Bundesländer und die Kommunen endlich zu einem modernen öffentlichen Rechnungswesen mit Vermögensbilanzierung übergehen.

PPP schafft Transparenz

Wer in der Kommunalpolitik engagiert ist, weiß das: Gerade jetzt müssen die Städte und Gemeinden mit dem kameralistischen Unsinn im Besonderen klar kommen: Durch die Finanzkrise haben sie deutlich niedrigere Einnahmen aus der Gewerbesteuer, sie müssen aber davon einen speziell hohen Betrag an ihren Landkreis abführen, da die Umlage nach den Einnahmen von vor zwei Jahren berechnet wird – und damals waren sie rekord-

hoch. Für einen solchen Fall hätte jeder Unternehmer Rückstellungen gebildet. Aber die Kameralistik verlangt das nicht. Und freiwillig machen das nur ganz wenige Bürgermeister.

Jetzt jammern die Städte und Gemeinden, in zwei Jahren werden es die Landkreise und Bezirke tun. Dieses massiv fehlerhafte System muss endlich beendet werden.

Wie gefährlich die Kameralistik sein kann, haben wir zuletzt sehr drastisch gesehen: die Täuschungstricks, die Griechenland durchgeführt hat um seine Schulden zu verschleiern, haben nur in der kameralistischen Scheinwelt funktioniert, in der bilanziellen Realwelt wären sie so nicht möglich gewesen.

Um zu helfen, damit die Kameralistik endlich abgeschafft wird, empfehle ich den von der vbw und von der Bayerischen Bauindustrie gemeinsam erstellten Bewertungsleitfaden. Es gibt keine Entschuldigungen – jeder kann heute beginnen.

Unsere Fernstraßen und unser Schienennetz sind wertvolle und ertragreiche Investitionsgüter, die man auch als solche betreiben sollte: Finanziert von den Nutzern wie es bei der Lkw-Maut bereits funktioniert. Das Fernstraßennetz und das Schienennetz können dann jeweils von privatrechtlich organisierten, föderal strukturierten Gesellschaften unterhalten und betrieben werden.

**ASFiNAG-
Modell für
Fernstraßen
und Schienen**

Die Vorteile wären:

Wir hätten kurze, eigenständige Finanzierungsströme – direkt vom Nutzer zu den Betreibergesellschaften – ohne Umweg über die öffentlichen Haushalte. Wir hätten Transparenz über die wahren Kosten: Nur wer fährt, der zahlt auch.

Diese Netzgesellschaften wären anfangs im öffentlichen Eigentum, sie könnten mittel- bis langfristig den Zugang zum Kapitalmarkt und die Börsenfähigkeit erhalten.

Meine Damen und Herren, Herr Bundesminister, lassen Sie uns noch etwas die Ordnungspolitik unseres Landes beleuchten: Es gibt vieles, was einen derzeit daran zweifeln lässt, ob unser Regierungshandeln noch den Regeln der Vernunft und der Verantwortlichkeit folgt.

**Vision bessere
Gesetze**

Lassen Sie mich das zuerst mit einer Analogie erklären. Wissenschaftler haben zweifelsfrei festgestellt, dass die Absicherung von Risiken durch Versicherungen dazu führt, dass sich die Risiken vermehren. Das Gegenteil dessen ist der Fall, was man intuitiv zuerst vermutet.

Ähnliche Phänomene lassen sich in fast allen Bereichen des menschlichen Lebens feststellen. Die großen Manager unserer Tage sind doch alle der Meinung, dass immer raffiniertere und finanziell besser ausgestattete Bonussysteme für Manager zu immer besserer Performance der geführten Unternehmen führen. Wie eine Studie aus der Schweiz, die durch eine sehr große Zahl von Fällen untermauert ist, zeigt, ist auch hier genau das Gegenteil der Fall. Je besser ausgestattet die Bonussysteme sind, umso schlechter wird die Performance der Unternehmen.

Wie absurd sind dann aber die Gesetze, die geradezu vorschreiben, dass Bonussysteme angelehnt an die mehrjährige Performance der Unternehmen gemacht werden müssen.

Wer das ohne perfekte Mathematik – also altmodisch patriarchalisch – erledigt, der verhält sich gesetzeswidrig --- eigentlich sollte er aber belobigt werden.

Noch idiotischer ist die Regelung, dass Vergütungen von Vorständen einzeln zu veröffentlichen sind, wo doch jeder weiß, dass bei hohen Vergütungen keine Scham einsetzt, sondern nur der Stolz - wie bei der Olympiade - dass man der Beste ist. Die einzelne Veröffentlichung aller Vergütungen wird letztlich nur zum besten Programm zur Steigerung der Vorstandsvergütungen, da man, ohne einzelne Mitglieder des Vorstands öffentlich zu brüskieren, nicht mehr differenzieren kann. Am Ende verdienen alle so viel, wie der Vorstand, der am Markt den höchsten Preis hat. Alle Vorstände sind der Politik dankbar für dieses wundersame Gehaltssteigerungsprogramm.

Wie Sie sehen, auch das ist total blödsinnig – es kommt aber gut bei den Wählern an – bis diese merken, dass genau das Gegenteil des Erwarteten eingetreten ist.

Da gibt es doch unglaublich viele Menschen in unserer Bevölkerung und in unserer Politik, die glauben, immer mehr Regeln führen zu immer besserem Verhalten. Auch hier ist das Gegenteil wohl richtig: Mehr Regeln füh-

**Boni und
Unterneh-
menerfolg**

**Veröffentli-
chungspflicht
für Vorstands-
gehalt**

**Mehr Freiheit
statt Regeln**

ren zu immer weniger Verantwortung, zu immer weniger verantwortlichem Verhalten und damit zu immer schlechterem Handeln. Wann endlich merken wir, dass nur eine deutliche Umkehr unserer Regulierungswut wieder zu besseren Ergebnissen führen wird. Das Schöne daran wäre, dass damit auch noch mehr Freiheit, Menschlichkeit und Korrektheit entstehen könnten.

Das absolute Spitzenbeispiel für unsinnige Gesetzgebung ist das Bauforderungssicherungsgesetz, ein Gesetz, das erst im vergangenen Jahr verabschiedet wurde ---- ein Gesetz, das so absurd ist, dass es in die Geschichtsbücher eingehen wird. Innerhalb eines Jahres wurde dieses Gesetz zweimal verabschiedet -- das zweite Mal genauso unsinnig wie das erste Mal. Zwei Mal trat es in Kraft, zwei Mal haben sich von ca. 74.000 Baubetrieben genau diese 74.000 Baubetriebe nicht im geringsten daran gehalten --- aber es gibt da einige Politiker und einige Verbandsvertreter, speziell in Sachsen, die total stolz darauf sind, was sie wunderbares zustande gebracht haben.

Herr Bundesminister, man kann dieses Gesetz gar nicht umsetzen. Der Gesetzgeber hat für alle Unternehmen seit der ersten Fassung des HGB vorgeschrieben und dies strafbewehrt, dass Buchungen periodisiert zu erfolgen haben. Erträge sind zu buchen, wenn das Werk entsteht und nicht wenn nach Monaten, im Extrem Jahren, die Zahlung erfolgt. Genauso ist das mit Kosten, die zu buchen sind --- nämlich in dem Monat, in dem z.B. das Material verbraucht wird, und nicht erst wenn es bezahlt wird. Eine Cash Buchhaltung auf Baustellenebene gibt es deshalb in Deutschland – und auch anderswo - nicht. Und deshalb gibt es auch keine Buchhaltung, die dem neuen Gesetz entspricht. Würde man nach Bauforderungssicherungsgesetz buchen, dann würde man sich, wie gesagt, strafbar machen. Möglich wäre eine zweite völlig eigenständige Buchhaltung, die dann aber auch entsprechend zusätzlich kostet und Personal benötigt. Keine vernünftige Firma wird dies machen. Wir sind in diesem Raum hier sind potentielle Straftäter, sehr geehrter Herr Bundesminister – auch das neue Gesetz ist hoch strafbewehrt. Der Deutsche Bundestag hat uns alle gegen jede Verfassungslogik zu solchen gemacht. Eigentlich dürften Sie vor einer derartigen Vereinigung von Gesetzesverweigerern gar nicht sprechen.

Lassen Sie mich das noch am Beispiel eines Obsthändlers erläutern, der mit den Einnahmen aus dem Verkauf von Äpfeln nur und ausschließlich den

BauFordSiG

Zweite Buchhaltung erforderlich

Apfelleieferanten bezahlen dürfte, würde er sich an „unser Gesetz“ halten müssen. Wenn er keine Äpfel verkauft hat, hat der Apfelleieferant Pech gehabt. Mit den Einnahmen aus Birnenverkäufen darf er nicht bezahlt werden.

Ich weiß, Herr Bundesminister, Sie haben sich dieses Gesetzes angenommen und eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Diese ist auch schon aktiv. Ich fürchte aber, es wird noch lange dauern, bis dieses absurde Gesetz bereinigt ist. Helfen Sie, das zu beschleunigen! Wir wollen nachts wieder normal schlafen können.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich auf die Krise zurückkommen. Ich habe große Sorge, dass die Finanzkrise bald die nächste Stufe erreicht und zur Bonitätskrise wird. Betroffen werden davon hauptsächlich die mittleren und kleineren Unternehmen sein.

Unser größtes Problem wird sein, dass gerade die besten Unternehmen am meisten gefährdet sind. Viele werden fragen, warum gerade die? Ganz einfach: Die innovativsten Betriebe haben die Chancen der vergangenen Jahre genutzt, sie haben viel investiert und entwickelt, und sie sind nun die, die bei massiv sinkenden Erträgen zu hohe Fixkosten aus Abschreibungen haben --- damit werden oft deutliche Verluste entstehen. Die Langweiler unter den Betrieben sind da besser dran. Keine Kostenbelastung – und damit die Möglichkeit, sich viel leichter an die Krise anzupassen.

Die Antwort kann nun doch nicht heißen: Gut, dass die Firmen merken, dass man besser Langweiler ist als für die Volkswirtschaft innovativ tätig zu sein. Nein, die Antwort muss sein, in der gegebenen Situation ist den innovativen Firmen zu helfen, die beschriebenen Nachteile auszugleichen.

Wegen der schlechten Auftragslage sind die neuen Maschinen dieser Firmen unterausgelastet. Eine Maschine, die aber weniger ausgelastet wird, nutzt sich andererseits auch weniger ab. Somit sollte auch die Abschreibung für diese Maschinen niedriger angesetzt werden – so jedenfalls nach der betriebswirtschaftlichen Logik. Jeder mit gesundem Menschenverstand sieht das auch so. Das ist aber nach unseren Gesetzen nicht erlaubt. Das Stichwort dazu heißt: Bilanzkontinuität.

Bilanzkontinuität – was ist das? Buchhalterisch verstanden, bedeutet es, dass eine Bilanz jedes Jahr nach den gleichen Regeln aufgestellt wird, so dass die Jahresbilanzen verglichen werden können.

**Bilanzhilfe für
kleine Unter-
nehmen**

**Abschreibun-
gen sollen die
Realität abbil-
den**

Eine Regel übrigens, die in normalen Zeiten sehr vernünftig ist. In kontinuierlichen Zeiten ist es sinnvoll, dass auch die Bilanzen kontinuierlich sind. In unkontinuierlichen Zeiten dagegen ---- da müssen halt auch die Bilanzen unkontinuierlich werden --- das macht doch Sinn.

Es ist doch absolut unvernünftig, wenn man nur aus formalen Gründen hohe Abschreibungen vornehmen muss, obwohl die Maschinen häufig stillstanden, und vor allem, wenn dadurch ein gefährdender Bilanzverlust entsteht oder ein bestehender vergrößert wird. Wenn dann noch die Bank oder die Ratingagentur das Rating negativ an diese Bilanz „anpasst“, und dem Unternehmen deswegen Kredite verweigert werden und es Insolvenz anmelden muss --- dann wird aus Unsinn eine totale Katastrophe.

Man sollte meinen, dass jeder, der diese Zusammenhänge verstanden hat, auch reagiert und zu helfen versucht. Weit gefehlt.

Ich könnte den Rest dieses Abends jetzt damit verbringen, Ihnen die Reaktionen zu erzählen, die ich auf meinen – auch – wissenschaftlich untermauerten Vorschlag, in solchen genau definierten Fällen doch die Abschreibungen auszusetzen, erhalten habe. Ein Drama! Sie reichen von Unverständnis über wohlbegründete Unzuständigkeit bis hin zur – unrichtigen – Vermutung, ich würde das aus Eigennutz machen, weil die Firma Bauer anders bilanzieren will.

Bauer bilanziert aber nach dem internationalem System IFRS, und ist daher davon nicht betroffen. Mein Vorschlag betrifft wirklich nur die mittleren und kleinen Betriebe, denen man heute helfen muss. Als gleiches bei den Versicherungen vor zehn Jahren passiert ist, hat der Staat sofort mit einem Bilanzhilfegesetz reagiert. Als gleiches bei den Banken vor drei, vier Jahren passiert ist, da hat der Staat sofort mit einem Bilanzhilfegesetz reagiert.

Wenn gleiches bei den mittleren und kleinen Firmen passiert, dann schert sich kein Teufel drum.

Leider ist es für die Jahresabschlüsse 2009 nun für den Vorschlag Abschreibungen zu verschieben schon zu spät. Ein bisschen könnte die Idee auch noch für 2010 helfen, da haben wir noch etwas Zeit.

Ein anderes Anliegen, das mit dem vorherigen zusammenhängt, aber noch brisanter und noch schwieriger zu lösen ist, ist das Rating selbst: Auch die Ratingverfahren der Banken und der Ratingorganisationen müssen an die

Rating an Krise anpassen

Finanzkrise angepasst werden.

Spätestens zur Jahresmitte werden wir es erleben, dass viele Firmen wegen ihres Geschäftsverlaufs ein schlechteres Rating bekommen, ihnen werden dann entweder die Kredite verweigert oder sie erhalten sie nur zu deutlich höheren Zinsen.

Wir müssen keine Kreditklemme befürchten. Das Problem wird nicht sein, dass die Banken kein Geld zum Verleihen haben. Das Problem wird sein, dass die Banken das Geld nicht verleihen dürfen – bzw. das Geld nur enorm teuer verleihen können – und das wegen der vom Bafin genehmigten Ratingverfahren.

Die Ratingverfahren wurden alle in den vergangenen Schönwetterjahren entwickelt. Das ist wie bei Schiffen, die für eine Wellenhöhe von bis zu einem Meter konstruiert wurden und nun bei 10 Meter Welle fahren müssen. Diese werden automatisch kentern. So wird es mit den Ratingverfahren passieren. Diese werden massenweise zerstörerische Ergebnisse liefern – und kaum jemand darf sie ändern, die Verfahren sind vom Bafin genehmigt. Das Ergebnis: Kreditentzug und Insolvenz vieler Firmen, die noch gut überlebensfähig wären.

Da müssen wir etwas tun. Ich fordere alle Banken und Banker auf: Ihnen wurde in schwierigsten Zeiten durch alle geholfen. Erwachen Sie aus ihrer Lethargie und aus Ihrer Arroganz und beginnen Sie zu arbeiten. Passen Sie die Ratingsysteme auf die Krise an bevor zu viele Firmen unnötig sterben. Hören Sie endlich auf zu erklären, dass alles in Ordnung ist und war. Damit können Sie nicht mehr punkten: Jeder weiß, dass da fast gar nichts in Ordnung war --- und leider immer noch nicht ist.

Sehr geehrter Herr Bundesminister Ramsauer, eines meiner herausragenden Themen in den vergangenen Jahren war immer wieder Siemens, und zwar deren Code of Conduct. Ich kann dieser Versammlung Vollzug melden. Unsere Lästigkeit hat sich gelohnt. Die Firma Siemens hat ihr Verfahren total umgestellt – und zwar so, wie von uns gefordert. Ich bedanke mich bei Herrn Löscher und sage hier öffentlich: Wir finden es beeindruckend, dass Siemens mit diesem Fehler ehrlich und richtig umgegangen ist und ihn bereinigt hat.

**Siemens
Code of
Conduct**

Meine Damen und Herren, leider kommt das in Mode, dass sich Staat und Institutionen über das Gesetz stellen und aus Opportunität Gesetze bre-

**Kriminalität
nicht mit
kriminellen**

chen, bzw. Gesetze nutzen, um Gesetze zu brechen. Der Zweck heiligt eben nicht die Mittel. Wenn wir den geplanten Kauf der CDs mit den Daten der Steuersünder nur damit begründen, wie ertragreich das ist, dann haben wir jegliche Wert-Grenzen überschritten. Wo hört das auf? Wie erklären wir den Menschen, wie erklären wir den normalen Menschen, welche Grenzen sie nicht überschreiten dürfen in ihrem Verhalten?

**Mitteln
bekämpfen**

Ich will hier nicht die Steuerhinterziehung entschuldigen. Das ist nicht in Ordnung und da braucht man gar nicht drüber zu reden. Aber Kriminalität mit Kriminalität zu bekämpfen, das ist noch viel weniger in Ordnung. Das muss man auch öffentlich deutlich sagen können.

Meine Damen und Herren, sehr geehrter Herr Bundesminister, ich habe eine ganze Reihe Themen angesprochen – es gibt viel zu tun! Am Wichtigsten ist es, dass wir wieder an die Kraft der Freiheit, an die Kraft der Verantwortlichkeit glauben. Natürlich braucht eine gute Gesellschaft einen Ordnungsrahmen, sie braucht Regeln. Aber da gibt es so einen Kippunkt. Ab diesem Punkt werden die Dinge nicht mehr besser, sondern nur noch schlechter. Wir sind bereits über diesem Kippunkt.

Schluß

Wohlstand, Wohlfühlen, Wachstum - das werden wir nur mehreren können, wenn wir den Kräften einer sozialen Marktwirtschaft wieder mehr vertrauen --- in der Gesellschaft, aber auch in allen Dingen, die unsere Branche betreffen.

Unser Jahresmotto betrifft dabei speziell das, was der Kern unserer Branche ist, unsere Leistung ist, und damit unsere Aufforderung: -- unseren hochleistungsfähigen Wirtschaftsstandort wieder besser auszubauen, mit einer hochmodernen Infrastruktur. Nicht zuletzt verpflichtet uns das Nachhaltigkeitsgebot dazu, so rechtzeitig und ausreichend für die Zukunft vorzusorgen. Unser Motto ist in diesem Jahr deshalb:

Bau
mobiles Leben

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.