

Informationsdienst
des Bayerischen
Bauindustrieverbandes e.V.
Sept. 1999 · 44. Jahrgang

i⁹d.



**Bayerische
Bauindustrie**



Impulse	
Investieren statt konsumieren	1
Bauwirtschaft und Konjunktur	
Zunahme der Investitionen stoppt 1999 Kapazitätsabbau am Bau im Westen	2
ifo-Geschäftsklima Bau: Schaubilder	5
Berufsbildung	
Der Baustoffingenieur	6
Hans-Döllgast-Preis	7
Focus der Wirtschaft	
Steuerpolitisches Diskussionspapier	8
Aus der Politik	
Die ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt	10
Verkehrsinfrastrukturpolitik	11
Das aktuelle Interview	
Adolf Dinglreiter, MdL	12
Recht	
Aktuelle Rechtsprechung	13
Persönliches	15
Vorschau	
Seminare und Veranstaltungen	16
Statistik	17

Impressum

Herausgeber:
Bayerischer
Bauindustrieverband e.V.
München

Verantwortlich für den Inhalt:
Rechtsanwalt Gerhard Hess

Titelbild: Klaus Kinold

Investieren statt konsumieren

**Von Rechtsanwalt Gerhard Hess
Hauptgeschäftsführer des Bayerischen
Bauindustrieverbandes e.V.**

Die zuverlässigste Handlungsanweisung für eine sichere Zukunft lautet: Investieren statt konsumieren! Und das Terrain, auf dem unsere Politik selbst diese Zukunft gestalten und die Nachfrage steuern kann, ist vornehmlich die Verkehrspolitik. Noch nie und nirgends hat es wirtschaftlichen Aufschwung ohne ausreichende Infrastruktur gegeben. Und schon immer ist die Geschichte der Wirtschaftsentwicklung die Geschichte der Entwicklung von Verkehrsachsen gewesen.

Zukunft, es ist unschwer einzusehen, lässt sich gestalten. Vorausgesetzt, innert des vom Steuerbürger opulent aufgetischten Steuerkuchens – das Steueraufkommen in Deutschland beläuft auch auf 910 Milliarden DM, d.h. ca. ein Viertel unseres deutschen Inlandsproduktes – werden die richtigen Prioritäten gesetzt. Vorausgesetzt auch, die Politik bringt Kraft und Einsicht auf, das als richtig Erkante gegen die populären Dogmen des ausgeferten Wohlfahrtsstaates zu behaupten, zu

vermitteln und umzusetzen. In unserem Lande, in dem ein allzu großzügiges Sozialsystem die unternehmerische Dynamik erwürgt, wird just das öffentliche Investitionsverhalten zur Restgröße überschwappender Konsumhaushalte. Mithin stehen wir, wenn sich nichts ändert – und zwar schnell, drastisch und nachhaltig –, vor einem schlimmen Schicksal. Die Kennzahlen sind beschämend. Mit 138 Autobahnmetern pro tausend Einwohnern liegt Deutschland in Europa ganz weit hinten; nur vier EU-Länder – z.B. Irland – sind schlechter dran. Das deutsche Autobahnnetz wuchs von 1992 bis 1997 gerade mal um 2,7 Prozent – vorletzter Platz in Europa. 20 Milliarden Mark verschwinden jährlich in Staus und Engpässen: mit 14 Milliarden Litern Benzin-Mehrverbrauch ist das ein Viertel des Gesamtverbrauchs. Zusätzlich verliert die Wirtschaft im Stau jährlich 4,4 Milliarden Arbeitsstunden – mehr als 200 Milliarden Mark. Der Problem-Ausschnitt zeigt, welche gigantischen Schäden und Verluste verschuldet, wer nicht in Verkehrswege investiert.

Wir leben damit längst von der Substanz, von der nächsten Generation, der wir die Lebensgrundlagen verweigern, weil wir heute nicht ausreichend investieren. Die nächsten Generationen finanzieren ungefragt den gewaltigen öffentlichen Konsum von heute, der das Pflänzchen Zukunftsvorsorge mehr und mehr erstickt – wie der wuchernde Urwald die mühsam angelegte Pflanzung. Investitionen gestalten (und ermöglichen) Gegenwart und Zukunft, aber bei den Fiskalpolitikern stehen nicht die Gestalter, sondern die Kassenwarte in Blüte. Mithin werden auch in den Topf, aus dem die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur kommen, Löcher geschlagen. Ein (ohnedies um fast 100 Milliarden unterfinanzierter) Bundesverkehrswegeetat muß, alles in allem, bis 2003 wohl 10 Milliarden Mark abgeben. Und während das Volumen des Bundeshaushaltes bis 2003 um 10,3 Prozent steigt, gibt es um 7,2 Prozent weniger Bundesinvestitionen.

Es liegt ein klassischer Fall von Substanzverzehr vor. Während der Staat jährlich 35 Milliarden Mark für das Straßenwesen ausgibt, tragen die Autofahrer über kraftfahrzeugspezifische Abgaben 84, demnächst 106 Milliarden zu den öffentlichen Haushalten bei: Nachschub für den Konsum.

Öffentliches Investitionsverhalten – zu heilen ist es nur noch durch rasanten Bewusstseinswandel. Politik, die den Namen verdient, hat sich auf Zukunftssicherung zu richten; vorerst übt sie aber überwiegend Zukunftsverweigerung.

Zunahme der Investitionen stoppt 1999 Kapazitätsabbau am Bau im Westen

ifo: 1999 bei Baufirmen im Westen Investitionen plus 7,5 Prozent, Kapazität minus 0,4 Prozent

Die Investitionen der westdeutschen Bauunternehmen steigen 1999 voraussichtlich um 7,5 %, doch die Gerätekapazität nimmt noch um minus 0,4 % ab. Dies ist das zentrale Ergebnis des ifo-Investitionstests vom März/April bei 300 Unternehmen, auf die ein Fünftel der Investitionen und ein Viertel des Umsatzes des Baugewerbes entfallen. Schwerpunkt der Investitionen bleiben Modernisierung und Rationalisierung mit 99 %. Hier ist der Zwang groß. Trotz ihres anderen Ziels haben auch diese Investitionen Kapazitätswirkung, da moderne Anlagen in der Regel leistungsfähiger sind als die ausscheidenden. Die Investitionsziele, die indirekten Kapazitätseffekte, die Folgen der langen, anhaltenden Rezession und die Unterschiede zwischen Hochbau und Tiefbau prägen die Entwicklung.

Lage durch Rezession: Investitionen fast halbiert; Kapazität um 22 Prozent gesunken

Die Wirkungen der Investitionen auf die Kapazitäten sind 1999 stark von den Folgen der Rezession geprägt. Die Investitionen wurden von 1992 bis 1997 – im Schwerpunkt 1995 bis 1997 – von 7,2 auf 3,9 Milliarden DM nahezu halbiert. Zeitlich verzögert sank die Gerätekapazität von 1994 bis 1998 um 22 %. Damit die Kapazität eines Unternehmens nicht unter eine Mindestkapazität absinkt und die Existenz gefährdet, kann das halbierte Investitionsniveau nicht beibehalten werden. Bereits die Ergebnisse von 1998 bestätigen dies. Im Frühjahr 1998 war aufgrund des Tests eine Zunahme der Investitionen um 8 % und ein Abbau der Gerätekapazität von 2,3 % erwartet worden, tatsächlich betrug das Investitionsplus nur 3 %, das Kapazitätsminus 1,8 %. Die anhaltende Rezession und die indirekten Kapazitätseffekte wirkten.

Zur Existenzsicherung trotz unausgelasteter Kapazität Investitionen unverzichtbar

Die Testergebnisse und Entwicklungen lassen letztlich nur einen Schluß zu: Die überkommenen Abfragemuster des Tests gehen am Kern der Probleme vorbei. Akute Sachzwänge der ins fünfte Jahr gehenden Rezession bedingen 1999 ein sehr differenziertes Investitionsverhalten, das für den Betrachter von außen oft wie eine Trendwende und Spaltung erscheint, ohne es meist zu sein. Obwohl Kapazitäten vielfach noch nicht ausgelastet sind, müssen die Betriebe im Wettbewerb um Aufträge investieren, rationalisieren und modernisieren, um in Qualität und Kosten konkurrenzfähig anbieten zu können. Dies deckt sich auch mit Ergebnissen des Konjunkturtests. Bei leicht schrumpfendem Gesamtmarkt erwartet auf allen Teilmärkten der Nachfragebereiche zwischen einem Drittel und der Hälfte der Firmen, dem Volumen nach 1999 in meist prozentual zweistelliger Größenordnung mehr oder weniger zu bauen als 1998.

Tabelle 1

1999 gleichzeitig mehr Firmen, die weniger und die mehr investieren
... % der westdeutschen Bauunternehmen wollen/wollten im Vergleich zum Vorjahr investieren

Unternehmen mit Schwerpunkt im	1999			im Vergleich 1998		
	mehr	gleich	weniger	mehr	gleich	weniger
Hochbau	27	37	36	9	73	18
Tiefbau	57	29	14	35	40	25
Baugewerbe insgesamt	34	35	31	14	66	20

Firmenangaben mit Umsatz gewichtet, nur Berichtskreis

Quelle: ifo-Investitionstest März/April 1999 bzw. 1998

Diese Situation schlägt auf die Investitionsplanung der westdeutschen Bauunternehmen durch. Wollten im Frühjahr 1998 noch 66 % der Firmen etwa gleich viel investieren als ein Jahr zuvor, so sind es 1999 nur noch 35 %. Nach beiden Seiten erhöht sich der Anteil derer, die eine Veränderung planen, die mehr investieren wollen von 14 auf 34 %, und die weniger investieren wollen von 20 auf 31 %. (Tabelle 1). Für das Baugewerbe insgesamt hat ifo diese Tendenzen wieder aus seiner Erfahrung heraus quantifiziert und teilweise gemeldete Veränderungsdaten in die Berechnung einbezogen. Das Institut schätzt die Zunahme auf 7,5 %.

Wenn die Verteilung auf die Tendenzen bei Unternehmen mit Schwerpunkt im Hochbau mit je einem Drittel sehr gleichmäßig ist und auch in der Veränderung gleichmäßig verlief, während beim Tiefbau ein klarer Trend zur Zunahme herrscht, so dürfte dies beim Tiefbau insbesondere zwei sich gegenseitig verstärkende Gründe haben, auf die auch ifo hinweist. Vor allem größere Unternehmen mit Schwerpunkt Tiefbau erwarteten eine Zunahme öffentlicher Bauaufträge. Angesichts der Sparbeschlüsse der Bundesregierung dürfte jedoch die Realisierung mancher Investitionsplanung fraglich werden. Zum Tragen kommen dürfte aber dennoch der durch den höheren Verschleiß von zuden meist sehr spezifischen Tiefbaumaschinen bedingte stärkere Handlungsbedarf. 1997 planten 19 % eine Zunahme, 1998 dann 35 %, 1999 nun 57 %.

Vor allem Unternehmen mit Schwerpunkt Tiefbau planen Zunahme der Investitionen

Tabelle 2

Die Stoßrichtung der Investitionen ist nach wie vor vom anhaltenden Einbruch, niedrigen Auftragsbeständen, unausgelasteten Kapazitäten und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit geprägt (Tabelle 2). Wie schon seit Jahren hat die Kapazitätserweiterung nur vereinzelt bei Unternehmen der unteren Größenklassen Vorrang. Modernisierung und Erneuerung dominieren bei den 1998 realisierten Investitionen ebenso wie bei der Planung für 1999. Die Effekte greifen jedoch stärker ineinander, als vielfach erwartet. Das Ziel Rationalisierung – mit seinen Teilzielen Kostensenkung, Verkürzung/Optimierung der Arbeitsabläufe, Einsparung von Personal usw. – wird in der Regel bereits durch Ersatz alter durch neue, moderne Anlagen erreicht. Für 1998 fällt auf, daß im Hochbau nachträglich die Rationalisierung mehr Bedeutung hatte als geplant, während es beim Tiefbau umgekehrt war. Der Anteil der Firmen, die der Rationalisierung Priorität einräumten, betrug 1998 in der Planungsphase im Hochbau 18 % und im Tiefbau 37 %, bei den nachträglich für 1998 durch ifo ermittelten Istwerten im Hochbau 38 % und im Tiefbau 23 %. 1997 war es umgekehrt. Doch seit Jahren dominiert mit 60 % und mehr der Ersatz.

Haupt-Investitionsziele der westdeutschen Bauunternehmen bleiben auch 1999: Modernisieren, Rationalisieren
Als Hauptziele ihrer Investitionen nannten ...% der Unternehmen

	Kapazitätserweiterung		Rationalisierung		Modernisierung Erneuerung	
	1998	geplant 1999	1998	geplant 1999	1998	geplant 1999
Hochbau	2	1	38	24	60	75
Tiefbau	1	2	23	39	76	59
Baugewerbe insgesamt*)	2	1	34	28	64	71

*) Einschl. Spezialbauunternehmen sowie schwerpunktmäßig nicht zuzuordnender Unternehmen
Firmenangaben mit Umsatz gewichtet; nur Berichtskreis
Quelle: ifo-Investitionstest

Für die westdeutschen Bauunternehmen ist die Kapazitätserweiterung seit Jahren kein direktes Investitionsziel. Aber jede Investition hat Kapazitätseffekte. Das Ausmaß der Investitionen bestimmt daher die Gesamtkapazität und ihre Veränderung. Durch eine nahezu Halbierung der Investitionen von 1992 bis 1997 kam es sogar zu einem Abbau der Gerätekapazität, der 1995 einsetzte, 1998 abflachte und 1999 nun ausläuft (Tabelle 3). Von 1995 bis 1998 sank die Gerätekapazität

Westdeutsche Bauunternehmen bauen kaum noch Gerätekapazität ab
Veränderung der Gerätekapazität in % gegenüber Vorjahr

Unternehmen mit Schwerpunkt im	1994	1995	1996	1997	1998	geplant 1999
Hochbau	+ 1,5	- 5,3	- 7,0	- 13,0	- 2,2	- 0,9
Tiefbau	+ 2,2	- 4,8	- 1,9	- 0,7	- 0,4	+ 1,0
Baugewerbe insgesamt	+ 1,6	- 5,2	- 6,1	- 10,6	- 1,8	- 0,4

Firmenangaben mit Umsatz gewichtet; nur Berichtskreis
Quelle: ifo-Investitionstest

der vom ifo-Investitionstest erfaßten Unternehmen insgesamt um 22 %, im Hochbau um 25 %, im Tiefbau wegen des verschleißbedingten höheren laufenden Erneuerungsbedarfs um knapp 8 %. 1999 wird nun von den Unternehmen im Tiefbau bereits eine leichte Zunahme um 1 %, im Hochbau ein Rückgang um 0,9 %, insgesamt um 0,4 % erwartet. Gewollt ist dieser Effekt angesichts der meist noch zu niedrigen Auftragsbestände und unausgelasteter Gerätekapazitäten nicht.

Tabelle 3

1999 werden trotz schlechter Erträge und Rezession 5.500 DM je Beschäftigten investiert

Der Investitionstest verdeutlicht auch die Anstrengungen der Bauunternehmen, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Trotz weiter völlig unzureichender Erträge versuchen sie, den Notwendigkeiten der Märkte und des Strukturwandels Rechnung zu tragen, Chancen zu erschließen. Die Kennziffer der Investitionen je Beschäftigten zeigt das Ausmaß der Anstrengungen. Diese Investitionsintensität war von 1992 bis 1997 vom Spitzenwert 7.440 auf 4.480 DM gesunken und 1998 bereits auf 5.010 DM gestiegen. Bei einem Anstieg der Investitionen um 7,5 % würde 1999 die Investitionssumme auf 4,3 Milliarden DM und bei abgebremsster Talfahrt der Arbeitsplätze die Investitionsintensität auf über 5.500 DM je Arbeitsplatz steigen. Dies bei weiter völlig unzureichender Rendite.

Investitionsstruktur 1998

Der Investitionstest gibt auch Einblick in die Struktur der Investitionen der westdeutschen Bauunternehmen im Jahr 1998. Sowohl die Anteile der drei Investitionsarten wie auch ihre unterschiedliche Veränderung ist aufschlußreich. Sie sind von den Grundtendenzen Erneuerung, Modernisierung, Ersatz geprägt:

Tabelle 4

Betriebs- und Baustellenausstattung 1998 mehr als sonst ein Schwerpunkt

	Anteil an den Investitionen in %			Veränderungen 1998 gegenüber 1997 in %		
	Unternehmen mit Schwerpunkt im			Unternehmen mit Schwerpunkt im		
	Hochbau	Tiefbau	alle Baufirmen	Hochbau	Tiefbau	alle Baufirmen
Betriebsbauten ¹⁾	21	6	15	+ 7	+ 2	+ 6
Baugeräte und Baumaschinen ²⁾	38	66	45	+ 5	+ 1	+ 4
Betriebs- und Baustellenausstattung ³⁾	41	28	40	+ 8	+ 12	+ 9
Insgesamt	100	100	100	+ 5	+ 6	+ 5

1) Einschl. im Bau befindlicher

2) Einschl. Baufahrzeuge sowie Rüst- und Schalmaterial

3) Einschl. Baracken, Baubuden, Kleingeräte, Werkzeuge, Büroausstattung, Pkw

Nur Berichtskreis, deshalb Abweichung vom Gesamtergebnis (+ 3%)

Quelle: ifo-Investitionstest

■ Insgesamt lagen die Zuwachsraten im Hochbau (5 %) und Tiefbau (6 %) nahe beieinander, das Plus entfiel jeweils überwiegend auf größere Unternehmen.

■ Erneut engagierten sich Hochbauunternehmen auch außerhalb ihres Produktionsschwerpunkts (22 % der Firmen), Tiefbauunternehmen dagegen kaum (3 %).

■ Generell am stärksten zugenommen (plus 9 %) und bei Unternehmen mit Schwerpunkt Hochbau auch den höchsten Anteil (41 %) hatte 1998 die Anschaffung von Betriebs- und Baustellenausstattung.

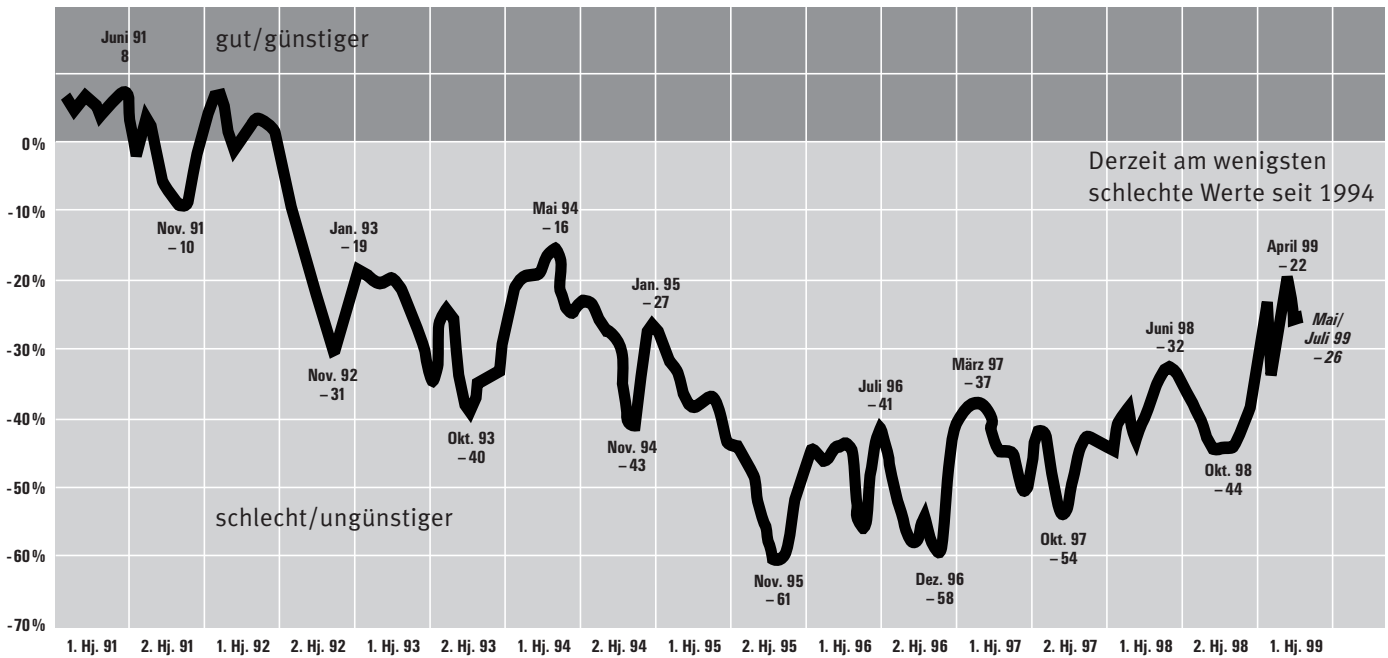
■ Die Investition in Baugeräte und -maschinen hat zwar bei den Tiefbauunternehmen nach wie vor den höchsten Anteil (66 %), die Zunahme war hier aber schwach (1 %).

■ Drei Fünftel der von den antwortenden Firmen gekauften Geräte und Maschinen waren überwiegend für Hochbautätigkeiten, der Rest für Tiefbauzwecke bestimmt.

■ Die Investitionen in Betriebsbauten wurden 1998 erstmals wieder seit 1995 erhöht. ifo betont, daß hier sowohl im Hochbau wie im Tiefbau ausschließlich große Unternehmen vermehrt investierten, angefallene Überhänge abbauten. ■

Unternehmereinschätzung Geschäftslage und Geschäftserwartungen (nächste 6 Monate)

Durchschnitt gut/schlecht und günstiger/ungünstiger in Prozent

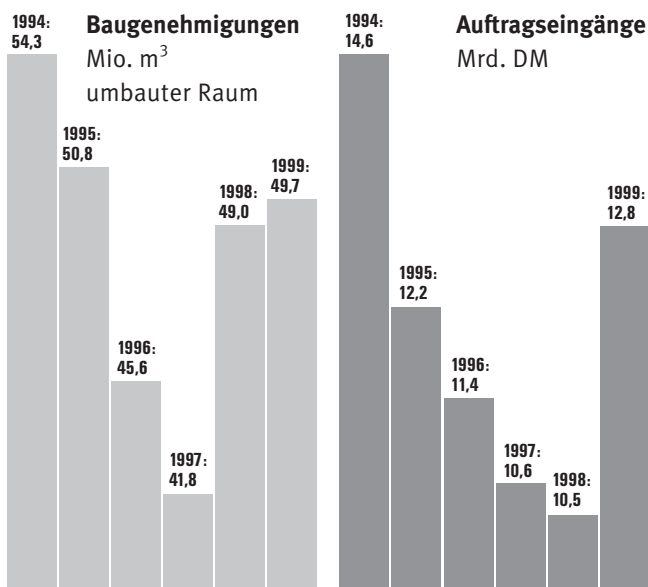


Quelle: ifo-Konjunkturtest Bau Bayern

Starker Ausschlag brachte Baunachfrage in Bayern Anfang 1999 zurück auf Rezessionsstand 1995

aber die Baugenehmigungen stagnierten 1999 bereits wieder

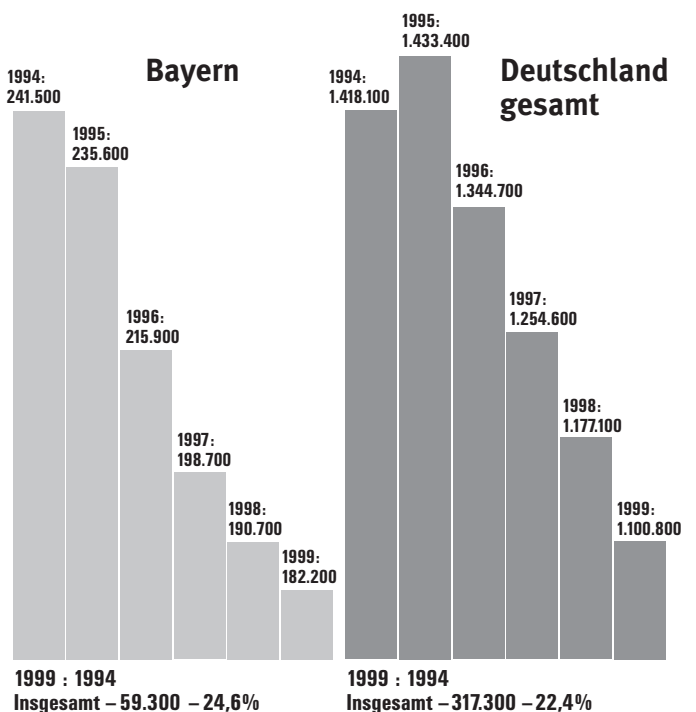
jeweils 1. Halbjahr



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Auftragseingang Bauhauptgewerbe, Abgrenzung NACE WZ 93; Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten; 1994 der Abgrenzung angepaßt.

Arbeitsplätze am Bau weiter auf Talfahrt

in Bayern früher und zunächst steiler, jetzt flacher als bundesweit jeweils Jahresmitte



Quelle: Amtliche Statistik, Bauhauptgewerbe, Abgrenzung NACE WZ 93; 1994 auf diese Abgrenzung umgestellt, Werte 1998 vorläufig.



Der Baustoffingenieur

Ein neuer Beruf für das Baugeschehen der Zukunft

Neuer Studiengang

„Baustoffingenieurwesen“

Die Technische Universität München bietet ab dem Wintersemester 1999/2000 den neuen Studiengang „Baustoffingenieurwesen“ an. Zur Begründung dieses interdisziplinär angelegten Studiengangs gibt der Mitinitiator, Universitätsprofessor Dr.-Ing. Peter Schießl, ausführlich Auskunft: „Das Baugeschehen hat sich in den zurückliegenden Jahren stark verändert und steht vor einem weiteren Wandel:

■ Die Vielfalt an Baustoffen und bauchemischen Produkten hat in der Vergangenheit deutlich zugenommen und wird sich auch zukünftig weiterentwickeln.

■ Der zunehmende Mangel an qualifiziertem Fachpersonal auf der Baustelle erzwingt die Verwendung von für die jeweilige Aufgabe geeigneten, unempfindlichen Baustoffen.

■ Die Forderung einer nachhaltigen Entwicklung wird das Baugeschehen der Zukunft erheblich beeinflussen. Längere Nutzungsdauer werden zu einer zunehmenden Bedeutung der Bauwerkserhaltung führen.

■ Energiesparende Bauweisen, Recycling sowie die Umweltverträglichkeit von Baustoffen werden an Bedeutung gewinnen.

Zur Lösung aller dieser Aufgaben ist eine vertiefte Baustoffkenntnis der für das Baugeschehen verantwortlichen Ingenieure erforderlich.“

Modell 3+3+3

Das Studium des Baustoffingenieurwesens ist nach dem Modell „3+3+3“ gegliedert, das heißt jeweils 3 Semester Grundstudium, Grundfachstudium und vertieftes Hauptstudium inklusive Ausarbeitung einer Diplomarbeit. Zunächst erfolgt die Vermittlung wissenschaftlicher Grundlagen, anschließend eine vertiefte Ausbildung in Baustofftechnologie, Herstellung, Anwendung und Eigenschaften mineralischer Baustoffe, Bauwerkserhaltung und -instandsetzung, Bauchemie und Werkstoffwissenschaften sowie in ökologisch orientierten Fächern. Zusätzlich erhält der Baustoffingenieur die uneingeschränkte Kompetenz des Bauingenieurs in den Bereichen Hochbau, Ingenieurtiefbau und Brückenbau.

Durch diesen Studienablauf ist eine spätere Anpassung des Studienganges an international übliche Bachelor- und Master-Studiengänge problemlos möglich. Im Ausland erbrachte Studienleistungen können anerkannt werden.

Gute Berufsaussichten

Dem Baustoffingenieur der Technischen Universität München eröffnet sich ein breites Spektrum an späteren beruflichen Tätigkeiten:

■ im konstruktiven Ingenieurbau, z.B. in Ingenieurbüros, der Bauindustrie, der Bauverwaltung und Bauaufsicht oder bei großen privaten und öffentlichen Bauherren;

■ in der Baustoffforschung und -entwicklung sowie Baustoffherstellung und -anwendung, z.B. in Firmen der Baustoff- und bauchemischen Industrie, bei Beratungs- und Consultingunternehmen oder in Forschungseinrichtungen;

■ in der Bauwerkserhaltung, z.B. in Planungsbüros, ausführenden Firmen oder bei großen Bauherren.

Zulassungsverfahren

Zunächst muß bei der Zentralen Studienberatung der Technischen Universität München schriftlich der Bewerbungsbogen angefordert werden. Anmeldeschluß beim Zulassungsamt ist der 15. Juli für das jeweilige Wintersemester. Nach Rücksprache ist auch eine spätere Zulassung möglich. Die Zulassung erfolgt Mitte August und muß innerhalb von zehn Tagen angenommen werden. Die persönliche Immatrikulation erfolgt gegen Mitte Oktober.

Bis zum Studienbeginn Anfang November muß ein sechswöchiges Praktikum abgeleistet werden.

Nähere Auskünfte zum Studium

Lehrstuhl für Baustoffkunde und Werkstoffprüfung der Technischen Universität München
Ordinarius: Universitätsprofessor Dr.-Ing. Peter Schießl
Theresienstraße 90, 80333 München
Tel.: 089/2 89-2 30 12

Studiengang „Baustoffingenieurwesen“ im Überblick

Grundstudium – 3 Semester	Grundfachstudium – 3 Semester	Vertieftes Hauptstudium – 3 Semester
Mathematik	Baustofftechnologie	Im vertieften Hauptstudium werden wahlweise 4 Vertiefungsrichtungen mit einem Gesamtumfang von jeweils 35 Semesterwochenstunden angeboten:
Mathematische Statistik	Werkstoffwissenschaft	
Technische Mechanik	Bauchemie	
Ingenieurgeologie	Gesteinshüttenkunde	
Baustoffkunde	Verfahrenstechnische Grundlagen	
Baukonstruktion, Bauphysik	Toxikologie und Ökologie	
Tragwerklehre, Hochbaukonstruktion	Holzbau / Massivbau / Stahlbau	
Grundlagen der Darstellung	Numerische Ingenieurmethoden	
Grundlagen der Informatik	Bauinformatik	
Statik	Finite Elemente Methoden	
Anorganische, physikalische und analytische Chemie	Statik	
Mineralogie und Lagerstättenkunde	Baubetrieb	
	Grundbau, Boden- und Felsmechanik	
	Rechtswissenschaften	

Hans-Döllgast-Preis 1999

Seit 1985 verleiht die Fakultät für Architektur an der Technischen Universität München alljährlich den mit 5.000 DM dotierten Hans-Döllgast-Preis, der vom Bayerischen Bauindustrieverband gestiftet wird. Dieser Preis wird an Diplomanden verliehen, deren Arbeiten dem Geist dieses herausragenden Münchner Architekten entsprechen.

Hans Döllgast (1891 – 1974) lehrte von 1929 bis 1956 an der Technischen Universität München Architektur und war für eine ganze Architektengeneration („Münchner Architektenschule“) ein prägendes Vorbild.

Die Architekturarbeiten von Döllgast waren von Einfachheit und Angemessenheit der gestalterischen Mittel geprägt. Zu seinen bedeutendsten Nachkriegsbauten in München zählen der Wiederaufbau der Alten Pinakothek und die Neugestaltung von St. Bonifaz.

Was viele nicht wissen: Auch im grafischen Bereich war Döllgast künstlerisch erfolgreich tätig. So stammt der weltbekannte Schriftzug der „Süddeutschen Zeitung“ aus seiner Feder.

Auch heuer fand am „Tag der Architektur“ am 8.7.1999 in der Technischen Universität München die Preisverleihung statt. Der diesjährige Döllgast-Preis ging dabei zu gleichen Teilen an:

Dipl.-Ing. Kerstin Weigert für eine am Lehrstuhl für Entwerfen und Baukonstruktion II (Ordinarius Universitätsprofessor Dipl.-Ing. Thomas Herzog) angefertigte Diplomarbeit zum Thema „Stadthaus – Durchhaus“,

Dipl.-Ing. Jörg Schröder für eine am Lehrstuhl für Entwerfen und Ländliches Bauwesen (Ordinarius Universitätsprofessor Dipl.-Ing. Matthias Reichenbach-Klinke) angefertigte Diplomarbeit zum Thema „Weyarn – Musikakademie und Grundschule“. ■

Steuerpolitisches Diskussionspapier der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft

Das Präsidium der vbw verabschiedete am 14. Juli 1999 ein unter Vorsitz des vbw-Vizepräsidenten Prof. Thomas Bauer erarbeitetes steuerpolitisches Diskussionspapier. Die dort vorgetragenen Reformvorschläge sind geeignet, der aktuellen Debatte zur Reform des Steuerwesens in Deutschland eine weit über den Tageshorizont hinausreichende Perspektive zu geben. Der BBIV unterstützt dieses Anliegen und lädt ein, sich an der Debatte dazu zu beteiligen. Das Diskussionspapier im Wortlaut:

Rahmenempfehlungen

für ein zukünftiges Steuersystem

Mit der Vorstellung dieses Diskussionspapiers möchte die Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V. die langfristigen Grundsätze eines umfassend neuen Steuersystems zur öffentlichen Diskussion stellen.

Die kurzfristig notwendigen Maßnahmen einer Senkung der Steuerbelastung zur schnellen, effizienten Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft im internationalen Vergleich und damit zur Schaffung neuer Arbeitsplätze sind nicht Gegenstand des Papiers.

Leitlinien

akzeptabel – gerecht – effektiv – einfach – transparent !

Eine Absenkung der Staatsquote ist unabdingbar. Der Staat muß sparen, dies kann er nicht nur den Bürgern zumuten. Der Steuerbürger, Private wie Unternehmen, benötigt eine deutliche Nettoentlastung!

Steuersystem und Besteuerung müssen

- international konkurrenzfähig und
- Europa-kompatibel (Europa-tauglich) sein.

Direkte und indirekte Steuern sollten in einem angemessenen Verhältnis stehen (z.B. 50 : 50).

Steuerniveau und Steuerbemessungsgrundlage müssen sich streng am Grundsatz der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit orientieren. Dies heißt:

- einfacher, einheitlicher Steuertarif („Flat Tax“);
- **1/3 für den Staat muß reichen!** also: 33 % Steuersatz;
- Verwirklichung der Gerechtigkeitsforderung (Sozialkomponente) über gesetzliche Freibeträge (anstelle des Progressionstarifs);
- Orientierung der Gewinnermittlung im betrieblichen Bereich an handelsrechtlichen Grundsätzen, insbesondere am Realisations- und Vorsichtsprinzip.

Grundsätzlich keine Investitionslenkung über Steuern:

- Das Steuersystem dient nur der Einkunftserzielung des Staates;
- volkswirtschaftlich erwünschte Einflußnahme des Staates auf betriebswirtschaftliche Entscheidungen erfolgt ausnahmslos über Zuschüsse;
- Abschreibungen entsprechend dem wirtschaftlichen Werteverzehr (keine Ausnahmen, keine Sonderabschreibungen; förderungswürdige Investitionen werden mit Zuschüssen gefördert).

Es sollte nur eine einmalige Steuer für alle Einkunftsarten und Gewinne geben:

- Beibehaltung des körperschaftsteuerlichen Anrechnungsverfahrens;
- Abschaffung der Gewerbesteuer;
- keine Wiedereinführung der Vermögensteuer;
- die Besteuerung muß für alle Rechtsformen in gleicher Höhe erfolgen.

Verhinderung der mißbräuchlichen Ausnutzung von Gestaltungsmöglichkeiten; bestehende, als „mißbräuchlich“ identifizierte Gestaltungsmöglichkeiten müssen – (auch) im europäischen Konsens – beseitigt werden. Das Steuersystem muß durchsetzbar, der Verwaltungsvollzug einfach sein.

Reformpaket

Maßnahme 1

Festlegen eines einheitlichen Steuersatzes für Einkommensteuer (inkl. Lohnsteuer und Kapitalertragsteuer) und Körperschaftsteuer: 33 % – der Progressionstarif bei der Einkommensteuer wird über eine Freibetragsstaffel geregelt („Flat Tax“).

Maßnahme 2

Streichung betrieblicher und privater Steuervergünstigungen außerhalb des Leistungsfähigkeitsprinzips. Die Sicherstellung der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit erfolgt ausnahmslos über Freibeträge (Progressionseffekte, Förderung Familie, Freistellung Existenzminimum, Förderung Altersvorsorge); die staatlichen Lenkungsmaßnahmen erfolgen ausschließlich über Zuschüsse (Kindergeld, Investitionszuschüsse etc.).

Maßnahme 3

Die Gemeinden erhalten einen Anteil an der „Flat Tax“ mit begrenzter Hebesatzautonomie (Gemeindeanteil z.B. variabel 1 bis 3 Prozentpunkte von 33 Prozentpunkten).

Maßnahme 4

Abschaffung der Gewerbesteuer.

Maßnahme 5

Berücksichtigung aller Verluste:

- Verlustverrechnung über alle Einkunftsarten;
- Berücksichtigung von Verlusten aus Auslandsinvestitionen in DBA-Ländern (mit Nachversteuerung bei Gewinnen);
- im internationalen Vergleich wettbewerbsfähiger Verlustrücktrag.

Maßnahme 6

Besteuerung aller realisierten Veräußerungsgewinne:

- Besteuerung grundsätzlich unabhängig von der Art des Vermögensgegenstands (z.B. Gewinne aus der Veräußerung von Unternehmen, Anteilen, Aktien und Grundstücken; Capital Gains Tax);
- Abschaffung aller zeitlichen und prozentualen Grenzen;
- „Fresh Start“: keine echte oder unechte Rückwirkung (gemeiner Wert zum Umstellungszeitpunkt als Vergleichswert);
- niedrigerer Steuersatz in Abhängigkeit von der Besitzdauer; hierdurch wird die Geldentwertung und die Besteuerung von Scheingewinnen vermieden (z.B. bei Besitz ab 3 Jahren Reduktion des Steuersatzes um 1 Prozentpunkt pro zusätzlichem Jahr bis zu einem Mindeststeuersatz von z.B. 23 %);
- Ausnahme von der Besteuerung bei Veräußerung von privaten, eigengenutzten Immobilien bei Ersatzbeschaffung.

Maßnahme 7

Keine Abgeltungssteuer auf Zinsen und Dividenden; Zinsen und Dividenden werden an der Quelle mit der Flat Tax besteuert; ein Ausgleich erfolgt am Jahresende in der Veranlagung zur persönlichen Einkommensteuer.

Maßnahme 8

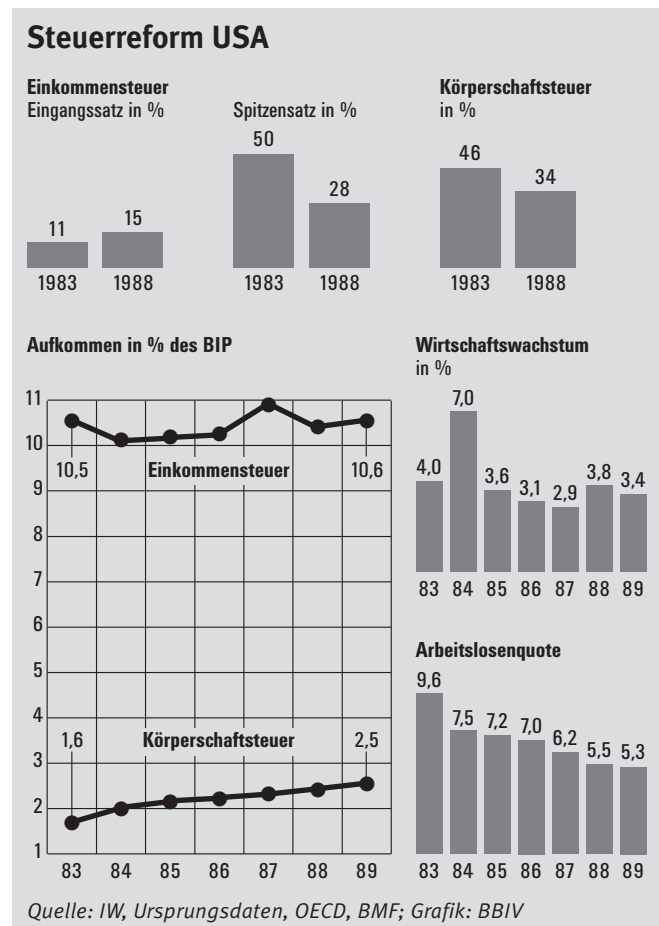
Geltendmachung aller Betriebsausgaben, insbesondere sachgerechte Neuregelung des Abzugs der mit Einkünften zusammenhängenden Schuldzinsen.

Maßnahme 9

Erbschaft- und Schenkungsteuer dürfen die Erben bei Sachvermögen (Unternehmen, Immobilien) nicht zum Verkauf zwingen; Steuererhebung erst bei Veräußerung/Entnahme. ■

Steuerreform USA: Mut wird belohnt

Die USA senkten 1986 den Steuersatz drastisch, strichen gleichzeitig Steuervergünstigungen. Das Ergebnis: Wirtschaftswachstum, sinkende Arbeitslosigkeit, kein Steueranfall. Dank niedriger Steuersätze fehlt der Anreiz, Einkommen legal oder illegal am Fiskus vorbeizuschleusen.



Die ICE-Trasse Nürnberg – Erfurt

Resolution einer Verkehrskonferenz am 6. August 1999 in Coburg

Die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt

Eine Chance für ganz Deutschland

Am 6. August 1999 sind auf Einladung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie und des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft und Infrastruktur in Coburg Vertreter der an der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt gelegenen Städte, Landkreise und Regierungen, Repräsentanten der betroffenen Kammern, Wirtschaftsverbände und Verkehrsverbände aus Thüringen und Bayern sowie der Gewerkschaften zusammengekommen. Sie sprechen sich mit Nachdruck gegen die Entscheidung der Bundesregierung vom 7. Juli 1999 aus, die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt vorerst nicht zu vollenden. Sie fordern vielmehr den unverzüglichen Weiterbau dieses zukunftsweisenden Projekts, weil es

■ Teil des von der Europäischen Union beschlossenen Hochgeschwindigkeitsnetzes in der Relation Italien – Schweden ist, das die Völker Europas zusammenrückt,

■ als schnelle und leistungsfähige Fernverkehrsverbindung zwischen Süddeutschland und den neuen Bundesländern das Zusammenwachsen Deutschlands und die verkehrspolitisch angestrebte Verlagerung von der Straße und dem Luftverkehr auf die Schiene fördert,

■ das Rückgrat zur Entwicklung des Nahverkehrs in den Räumen Erfurt, Coburg/Sonneberg, Bamberg sowie eine wesentliche Voraussetzung für den S-Bahn-Ausbau auf der Relation Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim ist,

- dem transportierenden, verladenden und produzierenden Gewerbe eine schnelle, preiswerte und zuverlässige Güterverkehrsverbindung bietet,
- damit den Wirtschaftsstandort Deutschland stärkt und die Attraktivität der Wirtschaftsstandorte im weiten Umfeld der Strecke steigert,
- Arbeitsplätze bei Bau und Betrieb der Strecke schafft und sichert und
- ökologisch sinnvoll ist aufgrund geringen Flächen- und Energieverbrauchs, geringer Lärmbelastigung sowie einer Verschiebung des Verkehrsanteils vom Flugzeug und Auto zur Bahn.

Die Entscheidung der Bundesregierung ist eine eklatante Fehlentscheidung, weil Investitionen von 1 Milliarde DM sprichwörtlich in den Sand gesetzt sind, weil Thüringen nicht an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angekoppelt wird, weil die Umwegverbindung über Kassel, Göttingen und Braunschweig weiterhin die schnellste Verbindung von Bayern nach Berlin bleibt und weil für die Franken-Sachsen-Magistrale keine einzige Mark zusätzlich bereitgestellt wird.

Wer Verkehr auf die umweltfreundlichere Schiene verlagern will, muß auch den Mut haben, durch Neubaustrecken die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen.

Eisenbahnbau neue Bundesländer

Ost-West-Verbindungen überwiegen, ICE-Trasse Nürnberg – Erfurt schafft Anschluß Richtung Süden.

Projekte Bahnbau



Quelle: Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit

Aus der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Bündnis 90/ Die Grünen vom 20. Oktober 1998

„Die Investitionen in Verkehrswege und Umschlagplätze sind ... in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraßen schafft.“

„Bis zum Abschluß des Bundesverkehrswegeplans wird es bei im Bau befindlichen Maßnahmen keine Bauunterbrechung geben.“

„An der Priorität für den Ausbau Ost wird festgehalten.“ ■

Verkehrsinfrastrukturpolitik

Daten – Fakten – Hintergründe

Brücke über den Øresund Schlagader einer „Neuen Hanse“



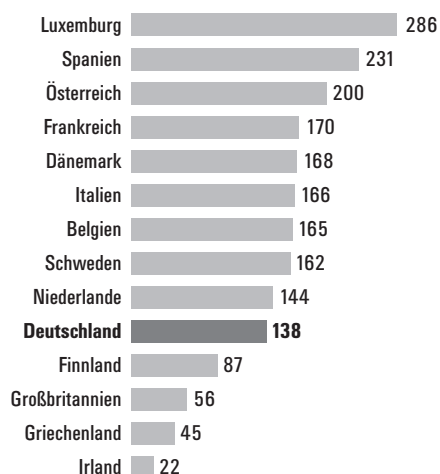
Photo: Hochtief

Die neue, doppelstöckige Schlagader der Wirtschaft Nordeuropas: Eine Hochbrücke (1.092 m), zwei Vorlandbrücken (3.014 und 3.739 m), je über 4 km Tunnel und künstliche Insel – ein 17 km langes technisches Meisterwerk, das höchste Ingenieurs- und Baukunst verbindet. Ab 1. Juli 2000 werden Bahn und täglich 11.000 Pkw per Maut für die Amortisation sorgen. Die neue Verbindung zieht nicht nur weitere hohe Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur nach, sondern wirkt als „kommunizierende Röhre“ für Investitionen, Logistik, Dienstleistung und Arbeitsmarkt in Groß-Kopenhagen und Südschweden. Allein in der Provinz Schonen in Südschweden soll durch sie die Wirtschaft um ca. 5 Milliarden DM wachsen. Und auch auf dänischer Seite werden schon längst Milliardenprojekte geplant.

Autobahnen im europäischen Vergleich

Zwischen 1992 und 1997 wuchs das deutsche Autobahnnetz nur um 296 km oder 2,7 % – vorletzter Platz in Europa. Mit gut 11.300 km Autobahn liegt Deutschland im europäischen Vergleich auf einem hinteren Platz:

Autobahnmeter pro 1000 Einwohner



Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Der von Bundesminister Müntefering vorgelegte Entwurf für die Haushaltsjahre bis 2003 ist in folgenden Positionen nicht gesichert:

■ Verkauf von 114.000 Eisenbahnerwohnungen:

In den Haushalt eingestellt sind 4,6 Milliarden DM, unsicher ist, ob der Verkauf gelingt.

■ Leistung des Wohngeldes für Sozialhilfeempfänger künftig durch Länder und Kommunen:

Im Haushalt ist bis 2003 ein Einsparvolumen von 9,6 Milliarden DM vorgesehen; die Umstellung droht am Bundesrat zu scheitern.

In der Finanzplanung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen sind für die Jahre 2000 bis 2003 unter „Sonstiges“ globale Minderausgaben von insgesamt 5,18 Milliarden DM vorgesehen. Damit soll ausschließlich der Verkehrsetat belastet werden. Festgelegt wurde für 2001 bis 2003 folgende Aufteilung (in Millionen DM):

Wasserstraße	100	150	200
Schiene	489	808	1.086
Straße	490	809	1.086
Summe	1.079	1.767	2.372

Der Zukunft Wege bauen



Gerne senden wir Ihnen das verkehrspolitische Grundsatzprogramm der Deutschen Bauindustrie zu. Bayerischer Bauindustrieverband e.V. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Oberanger 32, 80331 München
Tel.: 089/23 50 03-22, Fax: -71
info@bauindustrie.baynet.de ■

Adolf Dinglreiter: Verkehrsinfrastruktur ist Zukunftssicherung

Der Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes, Gerhard Hess, sprach mit Adolf Dinglreiter, MdL, Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr und Technologie im Bayerischen Landtag über die Verkehrspolitik der Zukunft. Ein Dialog mit interessanten Antworten.

Hess: *Mobilität und damit Verkehrsinfrastrukturen sind entscheidend für Wachstum und Beschäftigung. Welche Möglichkeiten sehen Sie bei der Verkehrsfinanzierung?*

Dinglreiter: Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur folgt nach den Plänen der neuen Bundesregierung weniger dem tatsächlichen Bedarf, als vielmehr dem, was im Rahmen der Haushaltsberatungen dafür übrig bleibt. Der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und der Ausbauplan für die Eisenbahn sind jedoch kein Wunschcatalog, sondern die Planung dessen, was volkswirtschaftlich notwendig ist. Wenn die Bundesregierung hier dringend notwendige Investitionen zu Gunsten konsumtiver Ausgaben unterläßt, bringt sie auf Sicht wirtschaftliche Entwicklung, Arbeitsplätze und soziale Sicherheit in Gefahr. Wir werden deshalb von Bayern aus mit konstruktiven Vorschlägen für mehr Mittel zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eintreten.

Hess: *Wie beurteilen Sie die Debatte um eine private Finanzierung wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte über Betreibermodelle?*

Dinglreiter: Wir brauchen neue Wege in der Verkehrsfinanzierung. Sie sollten jedoch nicht nur für einzelne Projekte diskutiert, sondern grundsätzlich angegangen werden.

Kurzfristig sehe ich zwei Möglichkeiten:

■ Es muß erreicht werden, daß mindestens eine der von der Bundesregierung beschlossenen fünf Erhöhungen der Mineralölsteuer um jeweils 6 Pfennige zweckgebunden dem Verkehrshaushalt zusätzlich zur Verfügung gestellt wird, was jährlich ca. 4,35 Milliarden DM Mehreinnahmen brächte.

■ Alternativ dazu wäre auch denkbar, daß der Bund auf eine Mineralölsteuererhöhung verzichtet und dafür eine Autobahnvignette nach bayerischem Vorschlag einführt.

Es muß zumindest erreicht werden, daß die Einnahmen zweckgebunden dem sechsstreifigen Ausbau von Autobahnen und dem Bau von Autobahnlückenschlüssen zufließen. Das kann über private Vorfinanzierungsmodelle geschehen.

Hess: *Welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in Bayern halten Sie für vorrangig?*

Dinglreiter: Ohne Gewichtung der Reihenfolge halte ich folgende Maßnahmen für absolut vordringlich: Bei den Autobahnen den Bau der A 94, A 71, A 73, A 6, die Fertigstellung der A 96 und der sechsstreifige Ausbau der A 3 und der A 8.

Im Bereich der Bundesstraßen sind der Weiterbau der B 15 neu bis zur A 94, sowie eine große Zahl von notwendigen Verbesserungen und Ortsumgehungen zu erwähnen.

Bei der Bahn die Realisierung der Neubaustrecken München–Nürnberg und Nürnberg–Erfurt, München–Mühlendorf–Freilassing und der Ausbau der Strecke München–Augsburg.

Hess: *Wie sehen Sie die künftige Gewichtsverteilung zwischen Straße, Schiene und Wasserwegen in Bayern?*

Dinglreiter: Die Verteilung der finanziellen Mittel ist stärker der tatsächlichen Mobilitätsbelastung anzupassen. Da die Straße mit großem Abstand die Hauptbelastung des Personen- und Güterverkehrs trägt, muß sie auch bei der Mittelzuweisung angemessen berücksichtigt werden.

Hess: *Wie sieht über die Tagesaufgaben hinaus Ihre verkehrspolitische Vision für Bayern aus?*

Dinglreiter: Die Verkehrsinfrastruktur muß den Mobilitätsanforderungen der Zukunft gerecht und das Anlagevermögen Straße in Höhe von rd. 800 Milliarden DM dauerhaft erhalten werden.

Dazu meine Vorschläge:

■ Die grundgesetzlich verankerte Infrastrukturverantwortung für die Bundesfernstraßen als Teil des Gesamtverkehrssystems bleibt beim Bund. Er bedient sich dabei weiterhin der Auftragsverwaltung durch die Länder.

■ Bau, Betrieb und Unterhalt des Autobahnnetzes werden schrittweise für Private geöffnet mit dem Ziel, das Autobahnnetz und gleichrangige Bundesstraßen in eine private Gesellschaft (Sondervermögen) einzubringen.

■ Die Finanzierung dieser Aufgaben der privaten Gesellschaft erfolgt aus einem zu diesem Zweck einzurichtenden Straßenbaufonds (Finanzierung über zweckgebundenen Aufschlag auf die Mineralölsteuer und durch Erhebung streckenbezogener Autobahngebühren).

■ Die zu erhebenden Gebühren müssen sich am Finanzbedarf für den Ausbau und den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur orientieren. ■

Aktuelle Rechtsprechung

Erfolgshaftung bei Werkvertrag mit Vereinbarung einer bestimmten Ausführungsart (§§ 631, 633 BGB)

1. Der Auftragnehmer schuldet im Rahmen der getroffenen Vereinbarung ein Werk, das die Beschaffenheit aufweist, die für den vertraglich vorausgesetzten oder gewöhnlichen Gebrauch erforderlich ist.

2. An dieser Erfolgshaftung ändert sich grundsätzlich nichts, wenn die Parteien eine bestimmte Ausführungsart vereinbart haben, mit der die geschuldete Funktionstauglichkeit des Werkes nicht erreicht werden kann.

3. Der für die bestimmte Ausführungsart vereinbarte Werklohn umfaßt, sofern die Kalkulation des Werklohnes nicht allein auf den Vorstellungen des Auftragnehmers beruht, nur diese Ausführungsart, so daß der Auftraggeber Zusatzarbeiten, die für den geschuldeten Erfolg erforderlich sind, gesondert vergüten muß.

4. Ist das Werk deshalb mangelhaft, weil der Auftragnehmer die vereinbarte Ausführungsart ausgeführt hat, können die ihm zustehenden Zusatzvergütungen im Rahmen der Gewährleistung als „Sowieso-Kosten“ berücksichtigt werden.

BGH, Urteil vom 16.7.1998 – Az.: VII ZR 350/96 (NJW 1998, 3707)

Mängelansprüche bei Eintritt des Bauherrn in den Subunternehmervertrag (§ 635 BGB)

1. Trotz der Trennung der Rechtsverhältnisse des Bauherrn zum Hauptunternehmer, des Hauptunternehmers zum Subunternehmer und des Bauherrn zum Subunternehmer aufgrund von direkt erteilten Zusatzaufträgen kann der Bauherr bei der Durchsetzung von Gewährleistungsansprüchen gegenüber dem Subunternehmer wegen des gesamten Bauwerks und nicht nur wegen der Zusatzaufträge prozeßführungsbefugt sein.

2. Bleibt ein Bauvorhaben wegen Zahlungsunfähigkeit des Hauptunternehmers stecken und vereinbart deshalb der Bauherr mit dem Subunternehmer die Fertigstellung des Gewerks, kann die Auslegung dieser Vereinbarung ergeben, daß der Subunternehmer dem Bauherrn als Erfolg das gesamte Gewerk schuldet und auch für die Teile gewährleistetungspflichtig ist, die er bereits vor Abschluß des Vertrags mit dem Bauherrn erstellt hatte.

OLG Schleswig, Urteil vom 18.6.1998 – Az.: 11 U 6/97 (NJW-RR 1998, 1551)

Vertragsstrafenklausel mit gesetzesfremdem Gehalt (§ 1 Abs. 2 AGB-Gesetz)

1. Eine Vertragsstrafe kann auch in Allgemeinen Geschäftsbedingungen vereinbart werden; sie braucht als solche nicht individuell ausgehandelt zu werden.

2. Eine Vertragsstrafenklausel mit gesetzesfremdem Gehalt ist nur wirksam, wenn dieser individuell im Sinne der Rechtsprechung des BGH ausgehandelt worden ist. Das Aushandeln der gesetzesfremden Einzelheiten ist entscheidend und zugleich auch ausreichend.

BGH, Urteil vom 16.7.1998 – Az.: VII ZR 9/97 (BB 1998, 2077)

Vertragserfüllungsbürgschaft auf erstes Anfordern und AGB-Gesetz (§ 9 AGB-Gesetz)

Das Verlangen einer Vertragserfüllungsbürgschaft auf erstes Anfordern in Höhe von 10 % der Auftragssumme ist in Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Auftraggebers unzulässig, wenn im Werkvertrag gleichzeitig bestimmt ist, daß Abschlagszahlungen nur zu 90 % ausgezahlt werden.

Landgericht München I, Urteil vom 8.9.1998 – Az.: 11 O 10676/98 (Baurechts-Report 10/98, S. 1)

Kein Kündigungsrecht des Auftraggebers bei von ihm verursachter Verzögerung (§§ 5 Nr. 4, 6 Nr. 1 und 2, 8 Nr. 3 VOB/B)

Dem Auftraggeber steht kein Kündigungsrecht gem. § 5 Nr. 4 VOB/B in Verbindung mit § 8 Nr. 3 VOB/B zu, wenn dieser die Ursache für den Zeitverzug gesetzt hat und eine Fristverlängerung gem. § 6 Nr. 2 VOB/B nur daran scheitert, daß der Auftragnehmer seiner Anzeigepflicht nach § 6 Nr. 1 VOB/B nicht nachgekommen ist.

OLG Saarbrücken, Urteil vom 31.3.1998 – Az.: 4 U 1014/96 (IBR 1998, 384)

Luftschallschutz gemäß anerkannten Regeln der Technik bei Abnahme (§ 13 Nr. 1 VOB/B)

1. Welcher Luftschallschutz geschuldet ist, ist durch Auslegung des Vertrags zu ermitteln. Sind danach bestimmte Schalldämm-Maße ausdrücklich vereinbart oder jedenfalls mit der vertraglich geschuldeten Ausführung zu erreichen, ist die Werkleistung mangelhaft, wenn diese Werte nicht erreicht sind.

2. Liegt eine derartige Vereinbarung nicht vor, ist die Werkleistung im allgemeinen mangelhaft, wenn sie nicht den zur Zeit der Abnahme anerkannten Regeln der Technik als vertraglichem Mindeststandard entspricht.

3. Die DIN-Normen sind keine Rechtsnormen, sondern private technische Regeln mit Empfehlungscharakter. Sie können die anerkannten Regeln der Technik wiedergeben oder hinter diesen zurückbleiben.

BGH, Urteil vom 14.5.1998 – Az.: VII ZR 184/97 (NJW 1998, 2814)

Art der Mängelbeseitigung ist grundsätzlich Sache des Auftragnehmers (§ 13 Nr. 5 VOB/B)

Wie der Auftragnehmer Mängel beseitigt, ist seine Sache und kann ihm vom Auftraggeber nicht im einzelnen vorgeschrieben werden, da der Auftragnehmer das Risiko des Fehlschlagens der Mängelbeseitigung und damit einer weiteren Nachbesserung trägt.

OLG Karlsruhe, Urteil vom 27.2.1998 – Az.: 14 U 40/97 (IBR 1998, 297)

Fristsetzung zur Mängelbeseitigung (§ 13 Nr. 5 Abs. 2 VOB/B)

1. Voraussetzung für eine Ersatzvornahme zur Mängelbeseitigung auf Kosten des Auftragnehmers ist eine unter Fristsetzung ausgesprochene, an den Auftragnehmer gerichtete Mängelbeseitigungsaufforderung.

2. Die in einer Mängelanzeige ausgesprochene Aufforderung, eine schriftliche Stellungnahme zu den angezeigten Mängeln und aufgegebenen Änderungsarbeiten innerhalb einer Frist einzureichen, genügt diesen Anforderungen nicht.

OLG Dresden, Urteil vom 18.9.1997 – Az.: 19 U 624/97 (IBR 1998, 382)

Verweigerung der Annahme der Nachbesserung des Subunternehmers durch den Bauherrn (§ 13 Nr. 5 VOB/B)

Der Einwand des von dem Generalunternehmer auf Mängelbeseitigung in Anspruch genommenen Subunternehmers, der Bauherr habe die Nachbesserung verweigert, ist unbeachtlich, solange der Subunternehmer die Nachbesserung dem Generalunternehmer nicht in verzugsbegründender Weise anbietet und diesem damit Gelegenheit gibt, den Bauherrn zur Entgegennahme der Nachbesserung anzuhalten.

OLG Düsseldorf, Urteil vom 19.6.1998 – Az.: 22 U 191/97

(NJW-RR 1998, 1553)

Unverhältnismäßigkeit des Nachbesserungsaufwandes (§ 13 Nr. 6 VOB/B)

Bei der berechtigten Verweigerung der Nachbesserung wegen Unverhältnismäßigkeit der Kosten können nicht, wie sonst üblich, die Kosten der Mängelbeseitigung in Ansatz gebracht werden, sondern ist der Minderwert auf andere Weise zu berechnen, z.B. aufgrund einer Nutzwertanalyse.

OLG Celle, Urteil vom 8.10.1997 – Az.: 6 U 85/96 (Baurecht 1998, 401)

Formulierung des Hinweises über die „vorbehaltlose Annahme der Schlußzahlung“ (§ 16 Nr. 3 Abs. 2 VOB/B)

Für einen wirksamen Hinweis nach § 16 Nr. 3 Abs. 2 VOB/B genügt es nicht, lediglich auf dessen Rechtsfolgen Bezug zu nehmen. Der Hinweis muß sich vielmehr auch auf die Rechtsfolgen aus § 16 Nr. 3 Abs. 4 und Abs. 5 VOB/B erstrecken und dabei in enger textlicher Anlehnung auch die Fristen und Maßnahmen angeben, die der Auftragnehmer ergreifen muß, um sein Recht zu wahren.

OLG Hamm, Urteil vom 10.6.1998 – Az.: 12 U 18/98

(Baurechts-Report 8/98)

Verwirkung eines Rückzahlungsanspruchs des öffentlichen Auftraggebers (§§ 812, 242 BGB)

Kennt der Auftragnehmer das Ergebnis der Rechnungsprüfung durch das Rechnungsprüfungsamt des Auftraggebers (Kommune) und haben die Parteien darüber sodann fast ein Jahr vorgerichtlich verhandelt und im Anschluß daran die Korrespondenz eingestellt, so muß der Auftragnehmer nicht mehr damit rechnen, daß der öffentliche Auftraggeber nach ca. 4 Jahren wieder darauf zurückkommt. Der Auftragnehmer kann sich in diesem Falle erfolgreich auf den Einwand der Verwirkung berufen.

LG Düsseldorf, Urteil vom 21.4.1998 – Az.: 6 O 394/97

(BauR 1998, 1106)

Verjährungsunterbrechung durch selbständiges Beweisverfahren (§§ 639 Abs. 1, 477 Abs. 2 BGB)

Wird in einem Antrag auf Einleitung eines selbständigen Beweisverfahrens ein Mangel des Bauwerks hinreichend konkret bezeichnet, so tritt die Unterbrechung der Verjährung auch dann ein, wenn der im Beweisverfahren bestellte Sachverständige den Mangel nicht bestätigt.

BGH, Urteil vom 30.4.1998 – Az.: VII ZR 74/97 (NJW-RR 1998, 1475)

Wir übermitteln den Jubilaren
unsere herzlichsten Glückwünsche

Dipl.-Ing. (FH) Heinz Laumann

Leiter der Niederlassung Eckenhaid
der Wolfgang Strauß Nachf. GmbH &
Co. KG

60. Geburtstag am 22.9.1999

Dipl.-Ing. Jürgen Carl

Leiter der Niederlassung Nürnberg
der Wolff & Müller GmbH & Co. KG

60. Geburtstag am 23.9.1999

Herr Carl ist seit 1993 Mitglied im Ge-
samtbeirat des Bayerischen Bauindu-
strieverbandes sowie seit 1995 Mit-
glied im Beirat des Bezirksverbandes
Nürnberg/Mittelfranken.

Michael Brochier sen.

Hans Brochier GmbH & Co., Nürnberg

80. Geburtstag am 24.9.1999

Seminare – Veranstaltungen



BauindustrieZentrum Wetzendorf **Tel.: 0911/9 93 43 – 43**

13.9.–16.9.1999

Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator
nach Baustellenverordnung mit Zertifikat

28.9./29.9.1999

Einkaufsverhandlungen zielorientiert führen

30.9.1999

Seminarreihe für „Bauleiter 2000“:
Modul 1 – Verhaltenstraining für Bauleiter

5.10./6.10.1999

Rhetorik

6.10.1999

Seminarreihe für „Bauleiter 2000“:
Modul 2 – Modernes Baustellencontrolling

12.10./13.10.1999

Verhandlungsführung mit Nachunternehmern

19.10.1999

Steuerung der Bilanzergebnisse durch optimale
Bewertung halbfertiger Baustellen im Jahresabschluß

Die neue Verordnung über die Berufsbildung in der Bauwirtschaft

Info-Veranstaltung

■ am **18.10.1999**, 14.00 Uhr

■ in der IHK Nürnberg

in Zusammenarbeit mit dem BBIV und der Berufsschule 11
Nürnberg.

Alle Mitglieder der IHK Nürnberg erhalten noch im
September eine Einladung mit Tagesordnung.



BauindustrieZentrum Stockdorf **Tel.: 089/89 96 38 – 11**

4.10. bis 7.10.1999

Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator
auf Baustellen

6.10./7.10.1999

Abnahme und Gewährleistung

12.10.1999

Krankheitsbedingte Kündigung

20.10.1999

Architekten- und Ingenieurrecht für Bauunternehmen

21.10.1999

Seminarreihe für „Bauleiter 2000“:
Modul 3 – Arbeitsvorbereitung für Bauleiter

26.10.1999

Betriebsbedingte Kündigung

27.10.1999

Seminarreihe für „Bauleiter 2000“:
Modul 4 – Verantwortung des Bauleiters

Aktueller Hinweis auf die neue Seminarreihe „Bauleiter 2000“:

Das Gesamtprogramm (Verbandsrundschriften
B 1 – 40/99) kann bei der Hauptgeschäftsstelle des BBIV,
Tel.: 089/23 50 03-24, angefordert werden.

Zahlen zur Lage der Bauwirtschaft in Bayern

Bauleistung

Bauproduktion ¹⁾ Geleistete Arbeitsstunden (in 1000)	Gegenüber Vorjahresmonat		Jan. bis Juni 1999 gegenüber Vorjahr
	Juni 1999		
Bauhauptgewerbe	21.114	- 0,8 %	- 2,9 %
Wohnungsbau	9.654	- 2,0 %	- 2,0 %
Wirtschaftsbau	5.416	- 0,9 %	- 2,3 %
Öffentlicher Bau insg.	6.044	+ 1,4 %	- 5,0 %
davon Öff. Hochbau	1.458	+ 0,9 %	- 10,9 %
Straßenbau	2.106	+ 1,9 %	- 3,1 %
Sonstigen Tiefbau	2.480	+ 1,3 %	- 2,5 %

Produktionsindex ¹⁾ (arbeitsfähig) 1995 = 100	Gegenüber Vorjahresmonat		Jan. bis Juni 1999 gegenüber Vorjahr
	Juni 1999		
Bauhauptgewerbe	104,6	- 2,6 %	- 1,3 %
Hochbau	102,0	- 4,5 %	- 2,7 %
Tiefbau	111,1	+ 2,1 %	+ 2,6 %

Umsatz ¹⁾ ohne MwSt. in Mio. DM	Gegenüber Vorjahresmonat		Jan. bis Juni 1999 gegenüber Vorjahr
	Juni 1999		
Bauhauptgewerbe	3.149,7	+ 8,9 %	- 1,1 %
Wohnungsbau	1.253,5	+ 6,3 %	+ 1,0 %
Wirtschaftsbau	991,6	+ 20,8 %	+ 6,1 %
Öffentlicher Bau insg.	904,6	+ 1,3 %	- 11,5 %
davon Öff. Hochbau	196,8	- 5,0 %	- 20,2 %
Straßenbau	335,0	+ 7,8 %	- 13,4 %
Sonstigen Tiefbau	372,8	- 0,6 %	- 4,0 %

Lohnkosten

Bauhauptgewerbe ¹⁾ in DM	Gegenüber Vorjahresmonat		Jan. bis Juni 1999 gegenüber Vorjahr
	Juni 1999		
Lohnsumme je gel. Arbeitsstunde	28,04	- 0,5 %	+ 1,3 %
Gehaltssumme je Angestellten	5.700	+ 2,2 %	+ 1,5 %
Lohn- und Gehaltssumme je Beschäftigten	4.274	+ 3,8 %	+ 3,1 %

1) Vorläufige Ergebnisse

2) Nur Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten

3) Preisbereinigt mit den in dieser Gliederung nur für das Bundesgebiet vorliegenden Preisangaben; insoweit vorläufige Werte

4) Offene Stellen und Arbeitslose Bauhauptgewerbe
Kurzarbeiter Bauhauptgewerbe

Quellen: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
ifo-Institut für Wirtschaftsforschung
Landesarbeitsämter Bayern



Baunachfrage

Auftragseingang ^{1/2)} Inland in Mio. DM	Juni 1999	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Juni 1999 gegenüber Vorjahr

nominal

Bauhauptgewerbe	2.423,3	+ 19,0 %	+ 21,7 %
Wohnungsbau	687,5	+ 25,4 %	+ 19,4 %
Wirtschaftsbau	861,6	+ 24,8 %	+ 26,4 %
Öffentlicher Bau insg.	874,2	+ 9,7 %	+ 18,9 %
davon Öff. Hochbau	221,1	+ 0,4 %	+ 15,1 %
Straßenbau	315,2	+ 33,2 %	+ 33,3 %
Sonst. Tiefbau	337,9	- 0,6 %	+ 10,9 %

preisbereinigt³⁾ (real)

Bauhauptgewerbe	•	+ 20,4 %	+ 23,2 %
Wohnungsbau	•	+ 26,6 %	+ 20,7 %
Wirtschaftsbau	•	+ 26,6 %	+ 28,2 %
Öffentlicher Bau insg.	•	+ 11,0 %	+ 20,3 %
davon Öff. Hochbau	•	+ 1,8 %	+ 16,6 %
Straßenbau	•	+ 34,2 %	+ 34,5 %
Sonst. Tiefbau	•	+ 0,7 %	+ 12,6 %

Baugenehmigungen für Hochbauten in 1000 m ³ Rauminhalt	Juni 1999	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Juni 1999 gegenüber Vorjahr
Wirtschaftsgebäude	5.060	+ 43,3 %	+ 14,4 %
Öffentliche Gebäude	379	- 60,7 %	- 32,9 %

Auftragsbestände Bauindustrie

Reichweite in Monaten	Juli 1999	Juni 1999	Juli 1998
Bauindustrie	4,3	4,3	4,5
Wohnungsbau	2,9	3,2	3,8
Wirtschaftsbau	5,7	5,5	5,6
Öffentlicher Bau insg.	3,8	3,8	4,3
davon Öff. Hochbau	3,2	3,5	4,8
Straßenbau	4,2	4,0	4,0
Sonst. Tiefbau	4,0	4,0	4,1

Arbeitsmarkt

Beschäftigte Bauhauptgewerbe ¹⁾ Monatsdurchschnitt	Juni 1999	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Juni 1999 gegenüber Vorjahr
Kaufm. u. techn. Angestellte	32.739	- 1,6 %	- 1,5 %
Facharbeiter	96.829	- 4,5 %	- 4,8 %
Fachwerker	30.511	- 5,5 %	- 4,5 %
Gewerbl. Auszubildende	9.759	- 8,9 %	- 6,9 %
Insgesamt	182.182	- 4,5 %	- 4,2 %

Arbeitsmarkt ⁴⁾ Monatsende	Offene Stellen	Arbeitslose	Kurzarbeiter
Juli 1998	2.788	14.073	1.586
Juli 1997	2.744	17.016	2.869
Juni 1999	3.468	11.822	790

i⁹.d.

 **Bayerische
Bauindustrie**

80331 München

Oberanger 32
Telefon 0 89/23 50 03-0
Telefax 0 89/23 50 03-70
Postanschrift:
Postfach 33 02 40
80062 München
info@bauindustrie.baynet.de

90403 Nürnberg

Katharinengasse 24
Telefon 09 11/99 20 70
Telefax 09 11/9 92 07 30
info.nuernberg@bauindustrie.baynet.de

93047 Regensburg

Hemauerstraße 6/IV
Telefon 09 41/5 48 90
Telefax 09 41/5 31 96
info.regensburg@bauindustrie.baynet.de

86150 Augsburg

Gratzmüllerstraße 3/II
Telefon 08 21/3 62 60
Telefax 08 21/15 09 52
info.augsburg@bauindustrie.baynet.de

95028 Hof

Jägerzeile 77
Telefon 0 92 81/40 82 05
Telefax 0 92 81/40 82 03
info.hof@bauindustrie.baynet.de

www.bauindustrie.baynet.de