



Informationsdienst  
des Bayerischen  
Bauindustrieverbandes e. V.  
Mai 2003 · 48. Jahrgang

**i.d.**  
5



**Bayerische  
Bauindustrie**

**Impulse**

Mobilität und Freiheit ..... 2

**Mitgliederversammlung 2003**

Ohne Bau kein Wachstum ..... 3

**Bauwirtschaft und Konjunktur**

Anfang 2003 weiterer Auftragsrückgang am Bau ..... 7

ifo-Geschäftsklima Bau: Schaubilder ..... 9

**Bauen in Bayern**

Die B 15 neu – Schlüsselprojekt für Bayerns Zukunft 10

Konkrete Perspektive: München City – Airport  
in nur zehn Minuten ..... 11

**Aus der Verbandsarbeit**

Regionale Mitgliederversammlungen ..... 13

Mitgliederversammlung Fachabteilung Straßenbau ... 15

Wirtschaft zunehmend wertorientiert

Chancen mit EthikManagement ..... 16

Impulse für Wirtschaftsaustausch

Chinesische Führungskräfte beim BBIV ..... 17

**Aktuelle Publikationen** ..... 18

**Recht**

Aktuelle Rechtsprechung ..... 19

**Aktuelles** ..... 21

**Persönliches** ..... 22

**Vorschau** ..... 23

**Statistik** ..... 24



**Impressum**

Herausgeber:  
Bayerischer  
Bauindustrieverband e.V.  
München

Verantwortlich für den Inhalt:  
Rechtsanwalt Gerhard Hess

Redaktion:  
Dr. Benedikt Rüchardt

Titelfoto: Helmut Bergtold

Am besten wird das Land regiert, das am wenigsten regiert wird. Ein Satz, der als Grund- und Hauptvorgabe für moderne Gesellschafts- und Sozialpolitik herhalten könnte. Ein Satz überdies, der, wenn er zutrifft (und das tut er), Deutschland einen vorderen Spitzenplatz auf der Liste der am schlechtesten regierten Länder zuweist. Ein Satz, der Sehnsüchte weckt.

Fortschritt und Wandel nämlich sind, wo auch immer, umso größer, je geringer die Reglementierungen sind. Man kann auch sagen: Der Grad von Fortschritt und Mündigkeit einer Gesellschaft ist ablesbar am Maß der Mobilität, das sie sich zugesteht – oder: das ihr erlaubt wird.

Anders: Das Auto ist erfunden worden, um den Menschen mehr Freiheit zu geben; die Straßen sind Foren, auf denen sich solche Freiheit vollzieht. Mobilität über Straßen, Flugplätze und Schienenwege hinweg ermöglicht nicht nur Versorgung und Austausch – auch menschliche Kontakte, Einflüsse, Lernen. Das verändert Gesellschaften und Ideologien – und vermag sie zu beseitigen und durch andere, oft genug bessere, zu ersetzen. Mobilität bricht geschlossene Systeme auf – Ideologien sichert Freiheit. Kein Wunder, dass totalitäre Staaten die Bewegungsfähigkeit der Untertanen beschneiden, um totalitär bleiben zu können. Die deutsche Wiedervereinigung begann erst mit dem Niederreißen solcher Barrieren.

Aber es geht auch weniger dramatisch. Schweden zum Beispiel erlebt schon über Jahre einen Wandel, der zwar langsam vor sich geht, aber einer Zeitenwende gleicht und das Land auf den Weg nach Europa bringt. Der Wandel umfasst Lebensgewohnheiten und Moralvorstellungen, die staatliche Alkoholpolitik und die Einkaufsgewohnheiten. Er macht aus einem Land der Autogegner ein Pionierland der Mobilität. So kommt es eben, wenn junge Schweden Europa erleben. Schweden ist nur ein Beispiel, der gesellschaftliche Wandel durch Mobilität die Regel.

Das alles bedeutet auch: Straßen und andere Verkehrswege – ausreichend dimensioniert – gehören zum elementaren Grundbedarf. Mobilität ist für die Gesellschaft das, was für den Körper der Pulsschlag ist. Dass alles, Menschen und Güter, Mobilität sucht, ist mithin nicht modernistischer Übermut, sondern Lebensbedürfnis.

Doch dieses Grundbedürfnis wird abgeriegelt, weggespart, wegreguliert. Straßen sind heute ein knappes Gut, das zudem immer mehr verkommt. Straßenverwaltung ist Verwaltung des Mangels. Auf ca. 7.500 Kilometern von Europas Straßen bricht der Verkehr Tag für Tag mit unschöner Regelmäßigkeit zusammen. Die Europäische Kommission rechnet hoch, dass schon bis 2010 jährlich 80 Milliarden Euro als Staukosten nutzlos verbrennen – etwa ein Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung in der EU.

Wer Straßen verweigert, schafft Lebensmöglichkeiten ab. Geld hin, Geld her. In Sachen Mobilität sind die Risiken des Nichtstuns weitaus größer als die des Handelns. Die Politik hat hier nicht ein Umsetzungs-, sondern ein Erkenntnisproblem.

# Mobilität und Freiheit

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



# Ohne Bau kein Wachstum

BBIV-Mitgliederversammlung 2003

## Das Land leidet, wenn zu wenig gebaut wird

Nach der großen Demonstration „Bau in Not – Bürger in Not“ war der zweite große Auftritt der Bayerischen Bauindustrie in Nürnberg die Mitgliederversammlung des Bayerischen Bauindustrieverbandes am 2.4.2003. Zum politischen Protest auf die Straße gegangen war die Bauwirtschaft, so BBIV-Präsident Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer zum Auftakt der Mitgliederversammlung, „weil unser Land leidet, wenn zu wenig gebaut wird. Weil das schon jetzt das Wachstum der Wirtschaft total ausbremst. Und weil wir als Unternehmer genauso wie als Väter und Mütter wissen: Unsere Kinder werden die Folgen noch viel schlimmer spüren als wir selbst.“

Protest also weniger für den Bau als für das Land: Denn, so Bauer: „Der Bau ist Seismograph und Brennglas gesellschaftlicher Fehlentwicklungen. Im Guten wie im Schlechten spürt unsere Branche früher als andere, was in der Gesellschaft, in Wirtschaft und Politik richtig oder falsch läuft. Zurzeit läuft vieles falsch.“

## Bundesregierung ohne Vorwärtsstrategie

„Wirtschaftsfeindliche Klimmzüge im Auffinden vermeintlicher Steuervergünstigungen“ warf Bauer der Bundesregierung vor. Das so genannte „Steuervergünstigungsabbaugesetz“ habe Unternehmen und Bürger verunsichert, der Staat erscheine mehr denn je als Abkassierer ohne Vorwärtsstrategien. Auch das nach dessen Ablehnung im Bundesrat vorgelegte Reformpaket des Bundeskanzlers greife zu kurz und dauere viel zu lange. Die richtige Lösung sei der vom bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Stoiber vorgelegte „Sanierungsplan Deutschland“.

## Reformvorschläge der Bauindustrie

Bauer stellte seinerseits konkrete Ansatzpunkte für aus Sicht der Bauindustrie wichtige Reformen vor:

### Mindest-Investitionsquote von 15 Prozent

Erster Lösungsansatz sei eine zukunftsweisende Investitionspolitik. Denn unterlassene Investitionen seien genau so eine Belastung für künftige Generationen wie über Schulden finanzierter Konsum. Zur Absicherung der für den Standort Deutschland notwendigen Investitionen forderte Bauer, allen öffentlichen Haushalten eine Mindest-Investitionsquote von 15 % per Gesetz vorzugeben.

### Innovative Verkehrswegeentwicklung Beispiel B 15 neu

Besonders kritisierte Bauer die Investitionsstrategien des im Entwurf vorliegenden Bundesverkehrswegeplanes. Dass der Bayern einen Mittelanteil von nur mehr 13,7 % zugestehe, sei keine Antwort auf das explodierende Verkehrsaufkommen und Bayerns neue Mittellage in Europa. Notwendig sei eine Bayern-Quote von mindestens 17 %.

Bauer forderte in diesem Zusammenhang, an frühere innovative Großprojekte – Rhein-Main-Donau-Kanal, Franz-Josef-Strauß-Flughafen – anzuknüpfen, die Bayern auf den Wachstumspfad gebracht hatten, um so die

*Ob wir unseren Kindern kaputte Straßen oder Schulden hinterlassen, das ist doch fast das Gleiche: Zahlen müssen sie immer! Geben wir ihnen doch wenigstens die Infrastruktur, die sie brauchen, um das Geld dafür auch zu erwirtschaften!*

*Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer*



*Ehregast Innenminister Dr. Günther Beckstein bei der Begrüßung durch BBIV-Präsident Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer und Hauptgeschäftsführer RA Gerhard Hess*

heutige Herausforderung Europa zu bestehen. Als besonderes Beispiel nannte er die B 15 neu, ostbayerische Entwicklungsachse von Regensburg nach Rosenheim und speziell auch für Nordbayern überregional dringend erforderlich als Umgehung des Verkehrsinfarktes in und um München.

## Reformen in den Kommunen

Für Städte und Gemeinden – mit einem Anteil von knapp 63 % der bedeutendste öffentliche Auftraggeber der Bauwirtschaft – forderte Bauer eine ausreichende und sichere Einnahmehasis mit engem Bezug zu ihrer Wirtschaftskraft. Die Gewerbesteuer sei überholt. Sie müsse ersetzt werden durch einen Zuschlag auf Körperschafts- und Einkommensteuer. Über einen Abschied von der Kameralistik müssten zudem die Kommunen in die Lage versetzt werden, wenigstens den Wert der gebauten Infrastruktur zu erfassen und damit dem Wertverfall vorzubeugen. Ebenfalls der Qualität der kommunalen Infrastruktur diene es, durch die Bindung der kommunalen Beteiligungsgesellschaften an die VOB/A den Wettbewerb um Qualität zu stärken.

### Privat macht Staat

Über privatwirtschaftliche Realisierung und privaten Betrieb öffentlicher Einrichtungen (PPP) müsse der Baumarkt neue Impulse bekommen. Als einen von vielen Vorteilen solcher Modelle nannte Bauer „Bauqualität aus ökonomischem Kalkül“.

### Beckstein:

#### Auch im Abschwung investieren

Der Ehrengast der Mitgliederversammlung 2003 des BBIV, Bayerns Innenminister Dr. Günther Beckstein, ging in seiner Festrede konkret auf die von Präsident Professor Bauer angeschnittenen Themen ein. Die Kritik an der Bundesregierung kleidete er in ein sprechendes Beispiel: Die Familienkomponente der geplanten neuen Eigenheimförderung erreiche es, dass schon beim 47. Kind das bisherige Förderniveau erreicht werde. So würde ein Wirtschaftszweig im Abschwung weiter ruiniert. Trotz der schwierigen Lage der öffentlichen Haushalte forderte Beckstein: „Wir müssen alle Anstrengungen unternehmen, diese Haushalte so zu gestalten, dass wir Investitionen vornehmen können.“



Krönender Abschluss der Mitgliederversammlung – festlicher Abend auf Nürnbergs Kaiserburg

### Gegen ertragsunabhängige Gewerbesteuer

Vor diesem Hintergrund lehnte der Minister die vorliegenden Vorschläge zu einer Revitalisierung der Gewerbesteuer dezidiert ab und kündigte einen dem von Bauer vertretenen BDI-Modell verwandten Vorschlag der Staatsregierung an.

### VOB und Qualität im Wettbewerb

Ohne Schwierigkeiten in der Praxis zu verhehlen, unterstützte Beckstein Bauers Forderung, die VOB in Richtung eines Qualitätswettbewerbs – also der Feststellung des Preiswürdigsten, der nicht unbedingt der Billigste sein muss – weiterzuentwickeln. Auch die Qualität des von der VOB organisierten Wettbewerbs selbst stellte er heraus: „Zunächst bin ich überzeugt, dass die VOB eine wichtige und richtige Grundlage für faires Wirtschaften ist.“ Beckstein sicherte zu, er empfehle diesbezüglich den Kommunen, die VOB auch in ihren Beteiligungsgesellschaften anzuwenden.

*Sie haben Recht, Herr Professor Bauer, dass auch die Schaffung einer qualifizierten Infrastruktur die Frage der Nachhaltigkeit ist, die im Umweltschutz heute Selbstverständlichkeit ist, in der Finanzpolitik Grundlage werden muss.*

*Innenminister  
Dr. Günther Beckstein*

### Bundesverkehrswegeplan:

#### Bayern angemessen berücksichtigen

Dankbar nahm Beckstein Bauers Position zum Bundesverkehrswegeplan mit. Bevölkerungswachstum, Entwicklung als Hauptdurchgangsland Nr. 1 in Deutschland, verstärkt durch die EU-Osterweiterung, deutlich überpropor-

*Eine Rückkehr zu einer ertragsunabhängigen Gewerbesteuer werden wir nicht mitgehen. Das wäre auch verfehlt.*

*Innenminister  
Dr. Günther Beckstein*

tionaler Anteil am Frachtverkehr – er nannte eine Fülle guter Gründe für einen Anteil Bayerns von 17 % am Finanzvolumen des Bundesverkehrswegeplanes. Auch das Beispiel B 15 neu stieß bei ihm auf offene Ohren, verbunden mit dem Ziel, auch deren südliches Teilstück, Landshut-Rosenheim, über den Bundesverkehrswegeplan abzusichern. Für eine von Bauer angeregte Vorfinanzierung aus dem Staatshaushalt sah er allerdings angesichts der defizitären Ausstattung des Staatsstraßenhaushaltes keinen Spielraum.

### Lkw-Maut zum Straßenbau verwenden

Dezidiert forderte Beckstein, die durch die neue Lkw-Maut hereinfließenden Mittel nicht im allgemeinen Haushalt verschwinden zu lassen, sondern für den Straßenbau einzusetzen – wo es auch im Vergleich zu Schiene und Wasserstraße die größten Engpässe zu überwinden gäbe.

### PPP im Bundesfernstraßenbau

In privatwirtschaftlich gebauten und betriebenen Fernstraßen sah auch Beckstein eine wichtige Zukunftsperspektive, teilte auch die von Bauer eingebrachte Anregung, solche Projekte als langfristige und sichere Geldanlage zu entwickeln. Hier stehe eine Anlagealternative zu der derzeit einseitigen Fixierung auf Kapitalmärkte zur Verfügung.

### Beckstein für EthikManagement

Besonderen Beifall spendete Beckstein dem EthikManagement der Bauwirtschaft. Angesichts der besonderen Bedingungen am Baumarkt sei es zu Zuständen gekommen, unter denen unfaire Wettbewerber den Vorteil auf ihrer Seite gehabt hätten. Es sei notwendig gewesen, Gegenmaßnahmen zu treffen. Das EthikManagement als selbstverpflichtendes Instrument sei Ausweis von Mut und konkreter Nachweis, dass es möglich sei, durch eigene systematische Kontrolle ein korrektes und rechtmäßiges Verfahren sicher zu stellen.

### EthikManagement der Bauwirtschaft

Auf eine positive Bilanz zurückblicken konnte der scheidende Vorsitzende des EthikManagement der Bauwirtschaft e.V., Dipl.-Kfm. Helmut Däschlein:

Die Praxis in den Firmen belegt, so die Ergebnisse einer Studie von Prof. Dr. Josef Wieland, weiter hohe Akzeptanz des EMB bei Führungskräften und Mitarbeitern. Eine Akzeptanz, die sich, so Däschlein, unter anderem in der Auffassung spiegle, das EMB unterstütze die Unabhängigkeit von Unternehmensentscheidungen. Unter anderem angestoßen von der Verhandlung eines auf die Erfahrungen von EMB gestützten Integritätsprogrammes zwischen der deutschen Bauwirtschaft und der Bahn finde das Konzept von EMB im bauwirtschaftlichen Verbändewesen und bei Unternehmen auch außerhalb Bayerns zunehmend Beachtung und Anerkennung. Dies setze sich in der von Prof. Wieland begleiteten Entwicklung verwandter Konzepte in Unternehmen außerhalb der Branche fort. Verwandte Entwicklungen im europäischen Ausland würden die Praxisrelevanz von EMB zusätzlich unterstreichen.

*Der Weg zur Seriosität, zur Gesetzestreue ist der richtige, und darum sage ich ein herzliches Dankeschön für die Durchsetzung des EthikManagement. Ich appelliere an alle Firmen, sich daran zu beteiligen. Sorgen sie dafür, dass Sie im fairen, wenn auch harten Wettbewerb dabei sind in diesem EthikManagement. Das war eine Riesenerleistung Ihres Verbandes.*

*Innenminister  
Dr. Günther Beckstein*

Prof. Bauer betonte in diesem Zusammenhang, die aktuelle, politisch angestoßene Entwicklung um Corporate Governance für Unternehmen sei ein wichtiges zusätzliches Argument für die Einführung von EMB als selbstgesteuertes, auf das einzelne Bauunternehmen zugeschnittenes Instrument.

### Verein für Bauforschung und Berufsbildung

Acht Jahre Konjunkturflaute am Bau haben, so der Vorsitzende des Berufsbildungsausschusses, Dipl.-Ing. Gerhard Thielen, zwangsläufig in der Berufsbildung Spuren hinterlassen: Zweifelsohne werde der Bildungsauftrag der Zentren im Bereich der gewerblichen Aus-, Fort- und Weiterbildung, aber auch der Bildungsauftrag der Bauwirtschaft insgesamt entscheidend vom Bauimage geprägt. Hier falle dem Verband die Aufgabe zu, gegenzusteuern. Dramatisch seien die Studentenzahlen an den Fachhochschulen um 33 % und an den technischen Universitäten um 40 % in Bayern zurückgegangen. Auch im gewerblichen Bereich müsse man eine negative Bilanz ziehen; dennoch sei die Situation im Bereich der Ausbildung in Bayern günstiger als im übrigen Bundesgebiet. Studienwahl und

Berufswahlentscheidung im gewerblichen Bereich müssten antizyklisch erfolgen: Als Folge der Umstrukturierung im Baubereich ergebe sich auch wegen der altersmäßigen Fluktuation ein unveränderter Bedarf für qualifizierte Facharbeiter und entsprechende mittlere Führungskräfte sowie für Bauingenieure.

### Sozialpolitischer Ausschuss des BBIV

Der Vorsitzende des SPA, Dipl.-Ing. Horst Klee, stellte heraus, mit der Zusammenführung der früheren T- und K-Gruppen sowie der Poliere in der neuen einheitlichen Gehaltsgruppenstruktur und der entsprechenden Neustrukturierung der Lohngruppen sei es der Bauwirtschaft gelungen, ihr Tarifsystem modern und transparent zu gestalten. Über die Absenkung der unteren Lohngruppen sei eine Öffnung des Lohngitters erstmals auch für ungelernte Kräfte sicher gestellt worden. Die Bayerische Bauindustrie könne, so Klee, jetzt mit Entgelten im Bereich der gewerblichen Arbeitnehmer und der technisch-kaufmännischen Angestellten und Poliere arbeiten, die mit denen auf Bundesebene identisch seien. Die bisherigen Wettbewerbsnachteile durch die deutlich über dem Niveau des Bundes liegenden bayerischen Entgelte seien damit vom Tisch. Die Anhebung der Entgelte um 3,2 % ab 1.9.2002 und um weitere 2,4 % ab 1.4.2003 ermögliche der Bayerischen Bauindustrie erstmals wieder eine längerfristige Kalkulation der Personalkosten. Aufgabe des Verbandes werde es sein, langfristig auch die Gehälter der sogenannten Altangestellten in das aktuelle Entgeltniveau einzubinden. ■

### Verabschiedung langjähriger Vorstandsmitglieder des BBIV

Mit großem Dank und ausdrücklicher Anerkennung des gesamten Verbandes für langjähriges engagiertes und erfolgreiches Mitwirken an der Spitze des Bayerischen Bauindustrieverbandes bedachte Präsident Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer drei Persönlichkeiten, die nicht mehr zur Wiederwahl angetreten waren:



**Dr.-Ing. Hans-Joachim Wolff**  
Seit 1993 Vorstandsmitglied,  
1997 bis 2003 Vizepräsident  
des BBIV



**Dipl.-Ing. Alexander von Wilcken**  
1997 bis 2003 Vorstandsmitglied  
des BBIV



### Dipl.-Kfm. Helmut Däschlein

Als Vorsitzender des  
EthikManagement der  
Bauwirtschaft e.V. von 1997  
bis 2003 zum Vorstand des  
BBIV kooptiert

### Vorstand und Beirat, gewählt am 3. April 2003

#### Präsident

Professor Dipl.-Kfm. Thomas **Bauer**,  
Schrobenhausen

#### Vizepräsidenten

Dipl.-Ing. Rainer **Schuster**, München  
Dipl.-Ing. Wolf E. **Fitzner**, Augsburg

#### Mitglieder des Vorstandes

Dipl.-Ing. Josef **Geiger**, Oberstdorf,  
Dipl.-Ing. Walter **Gegenfurtner**,  
Regensburg  
Dipl.-Ing. Ulrich **Saalfrank**, München  
Dipl.-Ing. Richard **Weidinger**,  
Memmingen  
(Vorsitzender des EthikManagement  
der Bauwirtschaft e.V.)  
Dipl.-Ing. Horst **Klee**, Hof  
(Vorsitzender des Sozialpolitischen  
Ausschusses des BBIV)  
RA Gerhard **Hess**  
(Hauptgeschäftsführer des BBIV)

#### Beirat

Dipl.-Ing. Claus **Arbogast**, Amberg  
Dipl.-Ing. Walter **Arnold**, Waldsassen  
Dipl.-Ing. Klaus **Donhauser**,  
Schwandorf  
Dipl.-Ing. Gerd **Donig**, Nürnberg  
Dipl.-Ing. Walter **Haus**,  
Schrobenhausen  
Dipl.-Ing. Peter **Heil**, Bad Kissingen  
Dipl.-Ing. Karl-Günter **Krauß**,  
Bayreuth  
RA Burkhard **Löhe**, Würzburg  
Rainer **Markgraf**, Bayreuth  
Bw. Alois **Oswald**, München  
Dipl.-Bw. Norbert **Peine**, München  
Dipl.-Ing. Ludwig **Schick**, Augsburg  
Dipl.-Ing. Werner **Schmölzl**,  
Bayerisch Gmain  
Dipl.-Ing. (FH) Günther **Schnellbögl**,  
München  
Dipl.-Ing. Gerhard **Thielen**, München  
Dr.-Ing. Ralf **Walter**, Augsburg  
Dr. Veit **Walthelm**, Nürnberg  
Dipl.-Ing. Volker **Wendel**, Nürnberg  
Dr. Berthold **Wild**, München  
Betriebswirt Michael **Wölfer**,  
Rottendorf  
Dipl.-Ing. Hans-Jörg **Zeitlinger**,  
München



# Anfang 2003 weiterer Auftragsrückgang am Bau

In den Anfangsmonaten des Jahres 2003 hat sich der Auftragsrückgang weiter fortgesetzt, allerdings bislang in Bayern mit verminderter Geschwindigkeit. Bei den Baugenehmigungen gibt es sogar ein Plus von 21 %, das aber einzig auf eine Verdoppelung der Baugenehmigungen im Ein- und Zweifamilienhausbau zurückzuführen ist. Die Umsätze der bayrischen Bauunternehmen haben sich als Folge der starken Einbrüche bei den Neuaufträgen im letzten Jahr weiter abgeschwächt und liegen nun um fast 25 % unter den Vorjahreswerten. Die schlechte Lage am Bau ließ die Beschäftigung weiter abnehmen. Deutschlandweit werden wohl 2003 wieder rund 50.000 Bauarbeitsplätze der Rezession zum Opfer fallen. Ein Ende der Baukrise ist auch im Jahr 2003 nicht absehbar und somit auch kein Auslaufen der Beschäftigungsrückgänge zu erwarten.

Im Januar und Februar 2003 wurden um 21,2 % mehr Baugenehmigungen erteilt als in den entsprechenden Vorjahresmonaten. Dieses Plus ist aber zum Großteil auf einen Sondereffekt zurückzuführen, nämlich auf die Befürchtung einer alsbaldigen Abschaffung oder zumindest Verringerung der Eigenheimzulage. Das Plus bei den Baugenehmigungen kam einzig aus dem Wohnbau (+ 86,8 %) und hierin waren es der Ein- und Zweifamilienhausbau, die jeweils mehr als eine Verdoppelung vermeldeten (Einfamilienhäuser: - 111,6 %; Zweifamilienhäuser: + 121,8 %). Offen ist natürlich, wie viele von diesen entweder nicht oder erst mit großer Verzögerung in Bauaufträge umgesetzt werden. Auf jeden Fall aber wird dem hohen Plus bei den Genehmigungen im privaten Wohnbau eine Gegenbewegung in Form eines „Genehmigungslochs“ in den kommenden Monaten folgen. Ganz anders stellt sich die Lage im Mehrfamilienhausbau dar. Hier wurden um 9,3 % weniger Genehmigungen erteilt als ein Jahr zuvor. Für Investoren sind die zu erwartenden Renditen derzeit nicht attraktiv, die Diskussion über die Verschlechterung der Abschreibungsbedingungen für Gebäude sowie über die Einführung einer Wertzuwachssteuer belasten wohl zusätzlich. Kräftige Rückgänge bei den Baugenehmigungen gab es ebenfalls im Wirtschaftsbau (- 25,2 %) und vor allem im Öffentlichen Bau (- 45,4 %).

In Bayern blieben die Auftragseingänge im Januar und Februar 2003 um 6,1 % unter den Vorjahreswerten zurück. Unter den West-Flächenstaaten wies Bayern damit nach Rheinland-Pfalz, das ein Auftragsplus aufwies (+ 10,5 %), den niedrigsten Rückgang auf. In Bayern verzeichnete Anfang 2003 erneut der Wirtschaftsbau den stärksten Rückgang mit einem Auftragsminus von 25,4 %. Dieser erschreckend hohe Wert ist allerdings zum Großteil basisbedingt, weil der Wirtschaftsbau bis zur Jahresmitte 2002 hohe Zuwächse verzeichnete und dann einen drastischen Auftragsrückgang hinnehmen musste. Folglich können die kumulierten Auftragswerte in diesem Segment bis zur Jahresmitte 2003 hohe Rückgänge aufweisen und werden ab dann, bedingt durch den Einbruch im Vorjahr, deutlich geringer ausfallen. Im Wohnungsbau blieben die Neuaufträge um 4,9 % unter Vorjahr zurück. Für diesen geringen Rückgang ist einerseits das niedrige Ausgangsniveau der Vorjahresmonate verantwortlich (umgekehrte Wirkung des Basiseffektes) und wohl auch zum Teil die angesprochene Vorziehung geplanter Aktivitäten im privaten Wohnungsbau. Ein deutliches Auftragsplus von 20,5 % wies der Öffentliche Bau Anfang 2003 auf. Der Öffentliche Hochbau erreichte einen Zuwachs von 6,4 %. Deutlich höhere Pluswerte erzielte der Öffentliche Tiefbau.

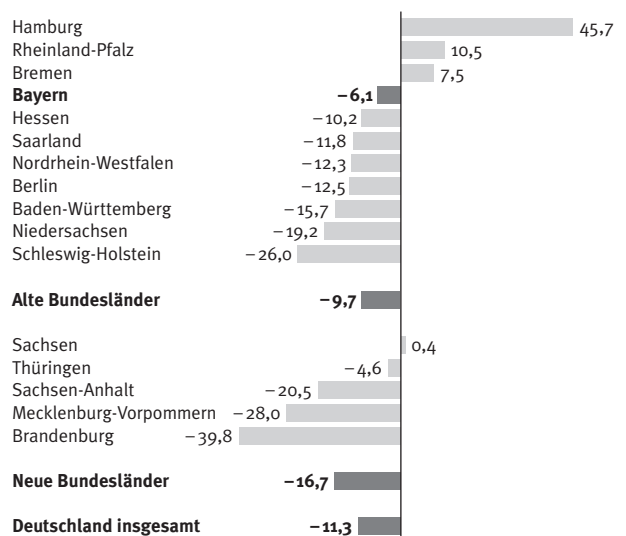
## Jahr 2003 beginnt mit Auftragsminus

## Plus bei Baugenehmigungen auf Sondereffekte zurückzuführen

## Bei neuen Aufträgen Rückgang in Bayern Anfang 2003 geringer als im Durchschnitt in West- und Ostdeutschland

### Auftragseingang<sup>1)</sup> nach Betriebsstz

Veränderung Januar bis Februar 2003/02 in Prozent



1) Nur Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten  
Quelle: Amtliche Statistik



Im Straßenbau übertrafen die eingegangenen Aufträge den Vorjahreswert um knapp 25 % und im Sonstigen Tiefbau (für Gebietskörperschaften und Sozialversicherungen) sogar um 28 %.

### **Umsatz der Bauunternehmen um fast 25 Prozent unter Vorjahr**

Die bayerischen Bauunternehmen mussten Anfang 2003 einen Rückgang ihrer Umsätze um 24,9 % hinnehmen. Noch am besten kamen dabei mit – 12,4 % die im Wohnungsbau tätigen Bauunternehmen weg. Im Öffentlichen Bau waren die Umsätze um 20,6 % niedriger und im Wirtschaftsbau sogar um 36,8 %.

### **Geschäftslage und Erwartungen werden weiterhin schlecht beurteilt**

Das Geschäftsklima in der bayerischen Bauindustrie wird im April 2003 deutlich schlechter als im Vorjahr beurteilt.

■ Die Geschäftslage wird schlechter als im Vorjahr eingeschätzt. Als gut beurteilen sie 3 % der Unternehmen (April 2002: 9 %). Von einer weiter verschlechterten Geschäftslage berichten 72 %, im Vorjahr waren es 60 %. Der Saldo der Lagebeurteilung beträgt damit – 69 % (April 2002: – 51 %).

■ Von einer günstigen Entwicklung ihrer Bautätigkeit berichten diesmal immerhin 34 % der Unternehmen (April 2002: 32 %), 16 % dagegen von einer weiteren Verschlechterung (Vorjahr: 17 %).

■ Die nähere Zukunft wird weiter mit großer Sorge betrachtet. Nur 11 % der befragten Firmen erwarten innerhalb der nächsten 6 Monate, also bis Oktober 2003, eine Besserung ihrer derzeitigen Lage (Vorjahr: 7 %). Eine weitere Verschlechterung befürchten 29 % der Unternehmen, im Vorjahr äußerten 18 % diese Sorge. Insgesamt wird die Geschäftslage innerhalb des kommenden Halbjahres mit einem Saldo von – 18 % deutlich schlechter als im Vorjahr (– 11 %) beurteilt.

### **ifo-Sonderumfrage: Mehr Verletzungen von VOB-Bestimmungen**

Auf die Sonderumfrage des ifo-Instituts im April nach speziellen Schwierigkeiten, die den Unternehmen in den letzten 6 Monaten zu schaffen gemacht hatten, gaben 72 % der befragten Bauunternehmen der bayerischen Bauindustrie Verletzungen der VOB-Bestimmungen als größtes Problem an (Bauhauptgewerbe: 70 %). Gegenüber dem Vorjahr haben die Klagen leicht abgenommen (April 2002: Bauindustrie 79 %, Bauhauptgewerbe 75 %).

■ Von diesen bezeichneten 65 % (Bauhauptgewerbe: 62 %) die Zuschlagserteilung auf das billigste und nicht auf das wirtschaftlich annehmbarste Angebot als am gewichtigsten.

■ Baubehinderungen durch den Auftraggeber wurden von 19 % (Bauhauptgewerbe: 18 %) angegeben, die verzögerte Bauabnahme von 18 % (Bauhauptgewerbe: 18 %).

Neben den Verletzungen der VOB-Bestimmungen nannten:

■ 68 % (Bauhauptgewerbe: 67 %) der antwortenden Bauunternehmen die säumige Zahlungsweise der Auftraggeber als wichtigste Behinderung.

■ 19 % klagten über Auftragsstornierungen, im Bauhauptgewerbe waren es 20 %.

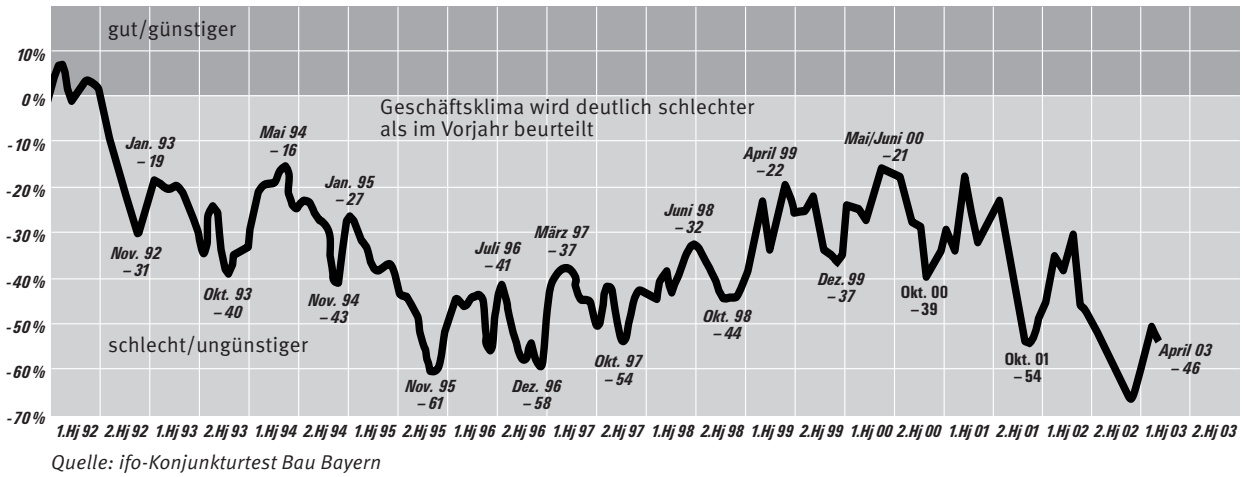
■ Von keinen größeren Problemen waren 13 % der Unternehmen der Bauindustrie und 8 % der Unternehmen des gesamten Bauhauptgewerbes betroffen.

### **Ohne Bauen kein nachhaltiges Wachstum in Deutschland erreichbar**

Auch 2003 wird die Wirtschaft in Deutschland kein Wachstum erzielen, die Prognosen werden derzeit im Rekordtempo in Richtung Null angepasst. Und der Bau wird weiter schrumpfen. Ohne die Schlüsselbranche Bau gibt es in Deutschland kein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und vor allem keinen spürbaren Abbau der Arbeitslosigkeit. Dazu aber bräuchten wir eine ganz andere Politik, eine, welche die Investitionsbedingungen verbessert, den investiven Anteil in den öffentlichen Haushalten erhöht und hochhält und die Bedeutung unserer Infrastruktur für heutiges und künftiges Wachstum würdigt. ■

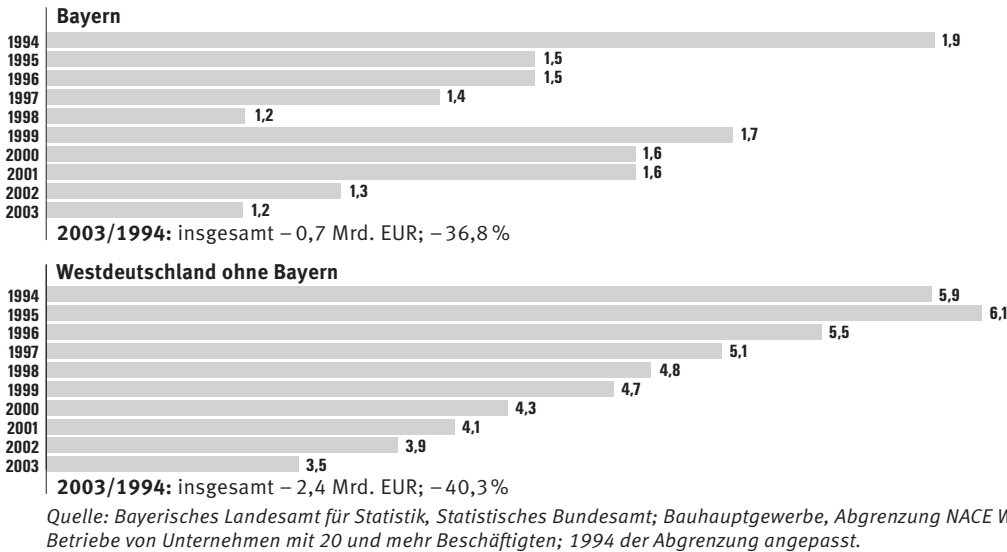
## Unternehmereinschätzung Geschäftslage und Geschäftserwartungen (nächste 6 Monate)

Durchschnitt gut/schlecht und günstiger/ungünstiger in Prozent



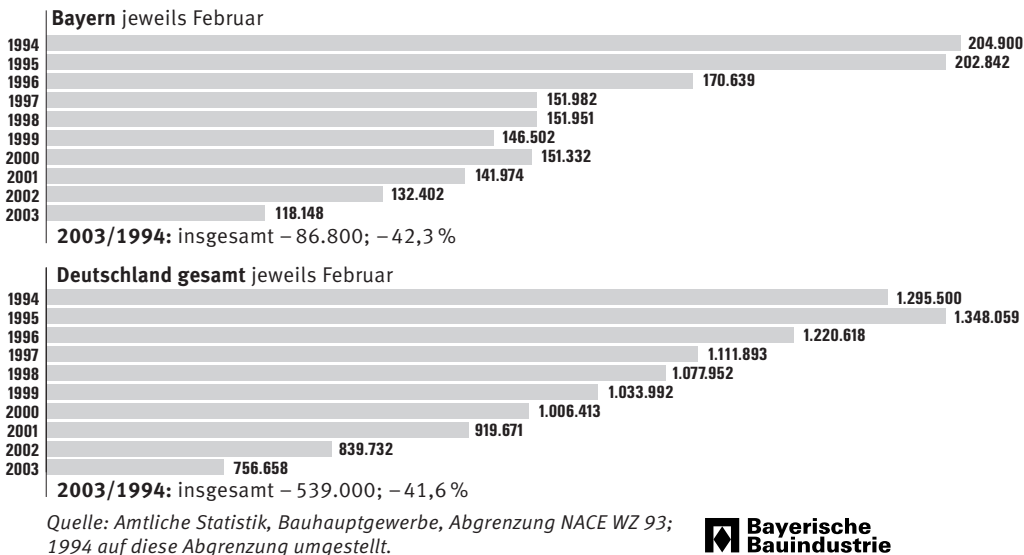
## Auftragsrückgang Anfang 2003 in Bayern deutlich niedriger als im Durchschnitt der übrigen Westländer

In Bayern Auftragsingänge um 6,1 % unter Vorjahr;  
im Durchschnitt der anderen Westländer Rückgang um 10,9 %.  
Auftragseingänge jeweils Januar bis Februar, in Mrd. EUR



## Abbau der Arbeitsplätze am Bau setzt sich auch 2003 fort

Auch in Bayern Zahl der Arbeitsplätze im Februar wieder verstärkt zurückgegangen



## Die B 15 neu Schlüsselprojekt für Bayerns Zukunft

### Großprojekte für Bayern

Die wirtschaftliche Entwicklung Bayerns erhielt immer wieder gewaltigen Schub durch innovative Großprojekte. Beispiele sind der Rhein-Main-Donau Kanal, die BMW-Ansiedlung in Regensburg, der Franz-Josef-Strauß Flughafen München. Das jeweils erfolgreich angestrebte Ziel: Mobilitätssicherung, Verkehrsbündelung, Entwicklung neuer Qualitäten für die Region. Die Landespolitik gab damit der Zukunft enorme Impulse.

### Bündelungs- und Entwicklungssachsen bauen

Die heutige Herausforderung ist Europa. Zukunftsaufgabe ist die Gestaltung der immensen künftigen Verkehrsströme in und durch Bayern. Dabei ist München die Infarktstelle. Es gibt nur einen Ausweg: die Verkehrsflüsse über Bündelungsachsen großräumig an der Landeshauptstadt vorbei zu lenken.

### B 15 neu füllt schwarzes

#### Loch in Ostbayern

Ein schwarzes Loch, wo solche Achsen fehlen, ist Ostbayern. Was hier fehlt, ist die B 15 neu von Regensburg bis Rosenheim. Der nördliche Teil der Strecke bis Landshut ist demnächst baureif. Aber südlich Landshuts bleibt Bayern ausgebremst. Den Abschnitt zwischen Isar und A 94 will der Bund, wie der Entwurf zum neuen Bundesverkehrswegeplan ausweist, bis mindestens 2015 nicht angehen.

### Vorteile für Bayerns Regionen

Bayern braucht die B 15 neu. Und das gilt nicht nur für Ost- oder Südbayern. Mehr noch gewinnen die Nordbayern davon. Das Nadelöhr München bremst doch heute Nürnberg aus! Landshut geht es ähnlich. Niederbayerns Kapitale, heute allzu sehr Durchgangsort im Schatten des Flughafens, braucht



### Die B 15 neu:

#### Schlüsselprojekt für die Entwicklung Ostbayerns und Bayerns:

- A 3 wird südlich Regensburgs als NW-SO-Achse fortgeführt
  - Südost-Anschluss für Franken und Nürnberg am Infarktknoten München vorbei
  - Verkehrsdrehkreuz und Entwicklungsschub für Niederbayern und Landshut
- ★ Besondere Infarktpunkte und Engpässe im bayerischen Autobahnnetz

ein Verkehrskreuz. Damit bekäme es den Schub nach vorne, einen Entwicklungsimpuls, der ganz Ostbayern voran brächte.

### B 15 neu darf keine Bundesnahstraße werden

Der Entwurf zum neuen Bundesverkehrswegeplan schreibt die B 15 neu nur zwischen Regensburg und Landshut in den vordringlichen Bedarf – das heißt Bau bis 2015. Der Südabschnitt bis Rosenheim bleibt weiterer Bedarf oder fehlt ganz. Nur eine einspurige Ortsumgehung und der südlichste Zipfel, die Umgehung Rosenheims, bleiben vordringlich. Für die B 15 neu hieße das: Sie wird keine Bundesfern-, sondern eine Bundesnahstraße:

- Landshut bekäme kein Verkehrsdrehkreuz,
- München keine Entlastung,
- der Transitverkehr keine Chance, dem Infarktpunkt München auszuweichen.

### B 15 neu als Vorrangprojekt

Die Folgerung liegt auf der Hand: Die B 15 neu muss auf der ganzen Länge vordringlich gebaut werden. Auf keinen Fall darf es dazu kommen, die in Teilbereichen sicher nicht einfache Planung zum Vorwand zu nehmen, um die Finanzierung für mehr als ein Jahrzehnt zurückzustellen. Beides muss vorrangig angegangen werden. ■

## Konkrete Perspektive: München City – Airport in nur zehn Minuten

Dipl.-Ing. Horst Fechner, Geschäftsführer Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft

Der Hauptbahnhof als Startterminal des Flughafens: Einchecken, einsteigen und staunen – der neue Transrapid zwischen der Münchner Innenstadt und dem Großflughafen im Erdinger Moos verwirklicht eine neue Dimension des Reisens und verbindet die zwei bedeutenden bayerischen Verkehrsdrehscheiben auf optimale Weise. Darüber hinaus schützt er – umweltfreundlich, sauber und leise – den Münchner Norden vor dem drohenden Verkehrsinfarkt und fügt sich harmonisch in ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept.

### Zehn wunderbare Minuten

Die Route kann heute schon genau beschrieben werden: Vom 1. Stock des Hauptbahnhofs aus schwebt die neue Magnetschnellbahn die ersten 300 Meter noch in der Plus-1-Ebene, um kurz vor der Hackerbrücke in den Untergrund abzutauchen. Bis zum Olympiazentrum bleibt sie im Tunnel – in einer von zwei einspurigen Röhren, Konsequenz der Erfahrungen des aktuellen Brand- und Katastrophenschutzes.

Im Bereich des Olympiazentrums schwebt die Bahn wieder leise nach oben, huscht am Olympiapark vorbei und ist im Nu in Feldmoching. Soweit möglich ist der Fahrweg hier eng mit der vorhandenen S- und Eisenbahn gebündelt. In Feldmoching wird der zweite Tunnel passiert, der Zug taucht auf der westlichen Seite wieder auf, unterquert den Autobahnring und bündelt ebenerdig mit der Autobahn. Im Bereich der geschützten Isarauen wird gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde nach der optimalen Lösung gesucht – auch im Dialog mit den Naturschutzverbänden. Geplant ist die Streckenführung aufgeständert auf dem Niveau der daneben liegenden Autobahn, die auf einem Damm verläuft, der wegen des Transrapids

nicht verbreitert werden soll. Mehr als andere Lösungen schont diese Art der Bündelung die Umwelt, sie wird deshalb auch von den Naturschutzbehörden positiv beurteilt. Am Flughafen schließlich taucht die Schwebebahn parallel zur S-Bahn unter dem neuen Forum MAC ab und endet genau zwischen Terminal 1 und Terminal 2.

### Die Realisierungstrasse in Zahlen

Die Trasse hat eine Länge von 37,4 km. Ziemlich genau die Hälfte der gesamten Strecke, nämlich 18,7 km, verläuft sie eng gebündelt mit der Autobahn, auf einer Länge von weiteren 2,9 km ist ebenfalls eine Bündelung mit der Straße und der Bahn vorgesehen. Die drei Tunnel sind zusammen 7,2 km lang. Auf einer Strecke von nur 3,1 km sind Schallschutzwände/-wälle notwendig – Schallemissionen sind beim Transrapid kein grundsätzliches Problem. Der Flächenbedarf beträgt in der Summe etwa 84 ha.

### Ein überzeugendes Betriebskonzept

Entscheidend für die Akzeptanz und damit auch für die Wirtschaftlichkeit ist das Betriebskonzept: Die Fahr- bzw. Schwebzeit von nur zehn Minuten für die Strecke vom Münchner Hauptbahnhof bis zum Airport ist außerordentlich attraktiv! Von fünf Uhr morgens bis 23 Uhr abends verkehrt die Bahn im Zehn-Minuten-Takt: Wer zum Flughafen „raus“ will oder wieder zurück in die Stadt, braucht gar nicht auf die Uhr zu sehen – die nächste Bahn schwebt „eh“ gleich wieder ein. Für die verkehrsschwachen Zeiten nach 23 Uhr und vor 5 Uhr dagegen reicht ein 20-Minuten-Takt. Fünf Fahrzeuge mit je drei Sektionen genügen, um jeweils 320 Personen komfortabel zum Schweben zu bringen – im Jahr sind das insgesamt 7,9 Millionen Passagiere.



Dipl.-Ing. Horst Fechner

### Langfristig wirtschaftlich

Gemäß der Machbarkeitsstudie werden die Investitionskosten bei 1,6 Milliarden € liegen. Davon entfallen auf den Fahrweg ca 1,4 Milliarden € – Investitionen, die natürlich auch wieder kräftig und belebend in den Wirtschaftskreislauf zurück fließen. Entscheidend ist allerdings nicht allein die Höhe der Investitionskosten, denen übrigens enorme umweltrelevante Vorteile für die betroffenen Bewohner gegenüber stehen: Tonnen von Schadstoffen, die Jahr für Jahr entfallen, enorme Belastungen durch Lärmemissionen, die nicht auftreten.

Außerordentlich wichtig ist darüber hinaus das betriebswirtschaftliche Ergebnis: Anders als bei normalen öffentlichen Projekten dieser Größenordnung üblich, sind beim Betrieb der Bayerischen Magnetschwebebahn nicht etwa hohe laufende Zuschüsse nötig, vielmehr werden hier handfeste positive Ergebnisse erwartet: Die Bahn rentiert sich! So werden die Betriebsführungskosten gemäß Machbarkeitsstudie bei ca. 32 Mio. € pro Jahr liegen – von der Instandhaltung über die Energie bis hin zum Personal.

Dagegen stehen jedoch Erträge von ca. 58 Mio. € pro Jahr, wobei ein zu-





*Schwebend vom Hauptbahnhof...*

grunde gelegter Fahrpreis von knapp 13 € für die Fahrt mit dem Transrapid durchaus angemessen erscheint. Zum Vergleich: Der Fahrpreis für die einfache Fahrt mit der S-Bahn beträgt heute 8 €, für das Taxi ca. 40–50 €.

### **Der Zeitplan**

Nach dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens steht der Start zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens unmittelbar bevor. Wird zügig mit den Vorarbeiten begonnen, wäre die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bis Anfang 2004 durchaus realistisch. Bei einer veranschlagten Verfahrensdauer von 18 Monaten könnte in etwa 2 1/2 Jahren ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegen. Die Bauzeit selbst dürfte in vier Jahren bewältigt sein. Fazit: Schon im Jahr 2009 können die ersten Züge vom Münchner Hauptbahnhof zum Großflughafen MUC schweben.

### **Kein Konflikt mit anderen Verkehrsmitteln**

Die neue Magnetschnellbahn wird nicht auf Kosten anderer Verkehrsmittel gebaut werden, schließlich sind die Verkehrsprobleme in und um München viel zu drängend. So stößt das 1972 in Betrieb gegangene Münchner S-Bahn-System, damals für Fahrgastkapazitäten von 220.000 Menschen pro Tag konzipiert, mittlerweile mit

einer täglichen Beförderung von 720.000 Kunden an seine Grenzen. Allein auf der Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof gibt es täglich 1.000 Fahrten. Erfreulicherweise deutet sich inzwischen eine Einigung über die Finanzierung des vom Land Bayern mit großem Elan voran getriebenen 900 Mio.-Euro-Projekts eines zweiten S-Bahn-Tunnels an; die Aufnahme in das Förderprogramm des Bundes wird dazu beitragen, dass der zweite S-Bahn-Tunnel parallel zur jetzigen Stammröhre bis zum Jahr 2010 fertiggestellt werden kann.

### **Mehrgleisige**

#### **Verkehrsplanung mit Perspektive**

Neben dem Bau der Magnetschnellbahn zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen sowie dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels gibt es in der Region München noch

weitere wichtige verkehrspolitische Vorhaben. Keines davon sollte isoliert gesehen werden, vielmehr handelt es sich um eng miteinander verzahnte Projekte, deren Nutzen erst im fruchtbaren Zusammenspiel deutlich wird: der klassische Synergieeffekt. So gehört die so genannte Ostbayern-Anbindung, der Bau einer Verbindungsspanne zwischen dem Flughafen München und der Stadt Freising, ebenso dazu wie der Bau einer eigenen Verbindungsspanne von der Bahnstrecke München-Mühldorf über Erding zum Flughafen, der so genannte Erdinger Ringschluss. Diese Verbindungsspannen ermöglichen die Anbindung des Flughafens aus Richtung Regensburg, Hof-Passau und aus Richtung Mühldorf-Salzburg. Gerade der Erdinger Ringschluss stößt nicht nur in Fachkreisen auf breite Zustimmung: Er verbessert mit relativ geringem Aufwand den ÖPNV mit dem Flughafen, schafft im Raum Erding wichtige neue wirtschaftliche Impulse und eröffnet im übrigen auch noch die Möglichkeit, die Messe in München-Riem mit dem Flughafen zu verbinden.

Fazit: Es wird viel getan für den Ausbau im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Großraum München. ■



*... zum Flughafen*

## Mitgliederversammlungen 2003 der Bezirksverbände des BBIV

### Bezirksverband München-Oberbayern

#### **Vorstandsvorsitzender**

Dipl.-Ing. Rainer Schuster

#### **Vorstandsmitglieder**

Dipl.-Ing. Werner Schmözl

Dipl.-Ing. Gerhard Thielen

Dipl.-Ing. Hansjörg Zeitlinger

#### **Beirat**

Dipl.-Ing. Walter Haus

Dipl.-Bw. Alois Oswald

Dipl.-Bw. Norbert Peine

Dipl.-Ing. Georg Schöndorfer

### **Zukunftsprojekt Transrapid**

Ganz in den Vordergrund seines diesjährigen Lageberichtes rückte der Vorsitzende des Bezirksverbandes, Dipl.-Ing. Rainer Schuster, die Notwendigkeit der schnellen Umsetzung von Infrastrukturprojekten, sei es die Erweiterung von Bundesautobahnen, wichtigen Eisenbahntransversalen oder die Realisierung des Transrapid-Projektes zwischen dem Münchner Flughafen und dem Hauptbahnhof. Der bayerische Transrapid sei eine einmalige Chance, modernste Technologien zum Einsatz zu bringen. Zudem sei das Transrapid-Projekt aus verkehrspolitischen, aber auch aus industriepolitischen und standortpolitischen Gründen dringend geboten. (Hierzu ausführlich s. Seite 11 dieses i.d.). Bei allen vordringlichen Verkehrsinfrastrukturvorhaben müssten von der Politik möglichst umgehend die finanzpolitischen Weichen gestellt werden. Das diesjährige Verbandsmotto „Ohne Bau kein Wachstum“ treffe auf Grund des permanent steigenden Verkehrsaufkommens speziell für den Großraum München zu.

### Bezirksverband Ostbayern

#### **Vorsitzender**

Dipl.-Ing. Walter Arnold

#### **Stellvertretender Vorsitzender**

Dipl.-Ing. Klaus Donhauser

#### **Beirat**

Dipl.-Ing. Claus Arbogast

Dipl.-Ing. Hubert Blaim

Dipl.-Ing. Walter Gegenfurtner

Dipl.-Ing. Franz Leutgäb

Dipl.-Kfm. Roland Schreindl

Dipl.-Kfm. Michael Thon

### **Dipl.-Ing. Walter Arnold neuer Bezirksvorsitzender**

„Die Entspannung im Markt ist nicht absehbar. Wir sind gut beraten, die aktuelle Lage nicht zu beschönigen.“ Mit dieser einhelligen Meinung und einem überzeugenden, einstimmigen Wahlvotum sandte der Bezirksverband Ostbayern seinen neu gewählten Vorsitzenden Dipl.-Ing. Walter Arnold und den zur Hälfte neu konstituierten Vorstand und Beirat in die Amtsperiode 2003 bis 2004. Der scheidende Vorsitzende, Dipl.-Ing. Albert Friedmann, wurde für sein erfolgreiches Wirken mit großer Anerkennung bedacht.

### **Hightech im Dienst des Bauens**

Der Tagungsort – die neue Walzenfabrik der Hamm AG in Tirschenreuth zeigte, wie Friedmann betonte, Perspektiven auch in schweren Zeiten: unternehmerischen Mut, der sich in einer hoch modernen Produktionsstätte ausdrücke, und technische wie betriebswirtschaftliche Optimierungen, die auch der Bauindustrie Vorteile bringen würden.

### **Enge Verbindungen nach Böhmen geknüpft**

Neuland betrat der Bezirksverband durch einen offenen, intensiven Gedankenaustausch mit den Herren Kaprováry, Klima und Kotschy, die als Repräsentanten des westböhmisches Bauverbandes nach Tirschenreuth gekommen waren.

### Bezirksverband Oberfranken

#### **Vorsitzender**

Dipl.-Ing. Horst Klee

#### **Stellvertretender Vorsitzender**

Dipl.-Ing. Karl-Günther Krauß

#### **Beirat**

Dipl.-Ing. Klaus Rubenbauer

Dipl.-Ing. Anton Linke

### **Keine Hoffnung auf Konjunkturbelebung**

In Oberfranken gebe es, so der Bezirksvorsitzende Dipl.-Ing. Horst Klee, keine Konjunkturbelebung, lediglich im Einfamilien- und Reihenhausbau seien zum Jahresende Anstiege zu verzeichnen gewesen, die auf das Auslaufen der Eigenheimzulage zurückzuführen wären. Dies sei jedoch zum Jahresanfang 2003 abrupt abgebrochen. Seit Oktober 2002 gebe es praktisch keine Ausschreibungen auf dem Markt. Bei Geschoßwohnungen und Industriebauten seien erhebliche Leerstände zu verzeichnen, insofern mit einer Baubelebung nicht zu rechnen. Trotzdem bestehe ein großer Bedarf, insbesondere im Kanalbau, im Straßenbau und der sonstigen öffentlichen Infrastruktur. Es fehle jedoch die Finanzierung, da die Gemeinden notwendige Eigenmittel nicht aufbringen könnten.

### **Lohnnebenkosten senken, Lohnkosten flexibilisieren**

Zur Lohnpolitik wurde angeregt, über eine Öffnungsklausel wie in den neuen Bundesländern nachzudenken. Die Unternehmensvertreter warten dabei einhellig der Meinung, dass eine Lohnabsenkung nur eine weitere Preisspirale mit sich bringen würde und der Flächentarif erhalten bleiben müsse. Weitere Überlegungen galten der Senkung der Lohnnebenkosten in den Bereichen Urlaub, Überstundenzuschläge, Freistellungen etc.

### Bezirksverband Unterfranken

#### **Vorsitzender**

Dipl.-Ing. Wolfgang Löhe

#### **Stellvertretender Vorsitzender**

Dipl.-Ing. Dipl.-Kfm.  
Hans-Werner Kraft

#### **Beirat**

Dipl.-Ing. Peter Heil  
Dipl.-Ing. Wolfgang Hörnig  
Dipl.-Ing. Michael Löhe  
Dipl.-Ing. Klaus Salhoff

### **Verbandsinitiativen gegen öffentliches Investitionsdefizit**

Dipl.-Ing. Wolfgang Löhe berichtete zur konjunkturellen Situation in Unterfranken. Im Jahr 2002 sei ein zweistelliger Umsatzrückgang zu verzeichnen gewesen. Die Finanzen der öffentlichen Hand lägen weiter am Boden, allorts bestünden Haushaltssperren. Die Bauwirtschaft sei nach wie vor Schlusslicht der wirtschaftlichen Entwicklung. Dabei werde verkannt, dass es ohne Bau keine Entwicklung geben könne. Löhe verwies hierbei auf die Aktivitäten des Verbandes, der kon-

krete und hilfreiche Vorstellungen in Gesprächen mit Entscheidungsträgern in der Politik und den öffentlichen Verwaltungen umzusetzen versuche. Ein Hauptaugenmerk gelte der Mindestbesteuerung, die gerade für Baubetriebe katastrophale Folgen habe.

### **Bauherren nützen schlechte Lage aus**

Dipl.-Ing. Löhe berichtet weiter, dass die Submissionsergebnisse in 2003 deutlich schlechter als im Vorjahr seien. Er beklagte, dass insbesondere private Bauherren die Lage ausnutzten, indem bei Vergaben unvollständige oder falsche Maße bei Pauschalverträgen angewandt würden.

### Bezirksverband Mittelfranken

#### **Vorsitzender**

Dr. Veit Walthelm

#### **Stellvertretender Vorsitzender**

Dipl.-Ing. Volker Wendel

#### **Beirat**

Dipl.-Ing. Gerd Donig  
Dipl.-Ing. Josef Gruner  
Dipl.-Ing. Frank Laumann  
Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Mallinger  
Dipl.-Ing. Stephan Otto

### **Nürnberg Schwerpunkt von Verbandsaktivitäten**

Der Vorsitzende des Bezirksverbandes Mittelfranken, Dr. Veit Walthelm, begrüßte die Teilnehmer und berichtete zu den letzten beiden Großveranstaltungen des BBIV in Nürnberg, der Einweihung der Multifunktionshalle und der Bau-Demo. Beide Veranstaltungen seien bestens gelungen und hätten hohe positive Resonanz gefunden.

### **Lage: Keine Besserung in Sicht**

Dr. Walthelm berichtete, dass man sich vor zwei Jahren nicht hätte vorstellen können, dass die Lage jemals so schlecht werden könne. Im Jahr 2002 sei in Bayern erstmals ein Einbruch zu verzeichnen gewesen, der dem des Bundes vergleichbar sei. Auch für das Jahr 2003 sei nach zuverlässigen Prognosen mit keiner Besserung zu rechnen.

### **Lohnnebenkosten senken**

Der Streik des Jahres 2002 habe hohe Kosten verursacht, ohne Ergebnis für die Volkswirtschaft. Das Ziel, die Lohnnebenkosten weiter zu senken, müsse forciert werden.

### **Perspektive Qualifizierung**

Dr. Walthelm berichtet weiter über die vom Hauptverband zusammen mit dem ZDB und dem BVMB angestrebte übergreifende Qualifizierung von Bauunternehmen. Die Deutsche Bahn AG habe bereits eine entsprechende Qualifizierung eingeführt, von der bislang nur Gleisbauer betroffen seien, künftig solle dies jedoch auch für sonstige Bauleistungen gelten.

### Bezirksverband Schwaben

#### **Vorsitzender**

Dipl.-Ing. Richard Weidinger

#### **Beirat**

Dipl.-Ing. Josef Geiger  
Dipl.-Ing. Ulrich Gönnerwein  
Dipl.-Ing. Peter Hruby  
Dipl.-Ing. Hans-Günther  
Lauterbacher

## Mitgliederversammlung Fachabteilung Straßenbau

### **Straßenbauhaushalte bauen ab**

Die diesjährige Mitgliederversammlung der Fachabteilung Straßenbau des Bayerischen Bauindustrieverbandes fand am 7.4.2003 in München statt. Der Vorsitzende der Fachabteilung, Dipl.-Ing. Albert Friedmann, sah auch für Bayern die Gesamtsituation im laufenden Jahr nicht positiv. Die Investitionsquote falle stetig auf inzwischen deutlich unter 15 %, beim Bund sei man inzwischen sogar bei unter 10 % angekommen. Leider konsolidiere auch der Freistaat Bayern seinen Haushalt zu Lasten der Investitionen: Durch das Auslaufen des Programms „Offensive Bayern“ werde der Staatsstraßenhaushalt im Jahr 2003 um 20,6 Mio. € (- 13 %) und im kommenden Jahr noch einmal um 25 Mio. € oder 19 % gekürzt, das bedeute ein Herunterfahren von 154,6 Mio. € auf 109 Mio. € innerhalb von zwei Jahren.

Bei den bayerischen Gemeinden seien in den ersten drei Quartalen des vergangenen Jahres die Straßenbauausgaben um 4,9 % zurückgegangen. Im Bundesfernstraßenhaushalt sei zwar in diesem Jahr durch das Anlaufen des Antistau-Programms – finanziert durch die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut – eine Aufstockung der Mittel in Bayern um 59 Mio. € vorgesehen. Da aber das Maut-System infolge von Problemen bei der Vergabe erst verspätet eingerichtet werde, stünden diese Mittel wohl erst ab Ende 2003/Anfang 2004 zur Verfügung.

### **Plädoyer für Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau**

Ein Ausweg aus der Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur seien Betreibermodelle in Public-Private-Partnership (PPP), denn nur ein Paradigmen-Wechsel weg von der Haushalts-



*Dipl.-Ing. Albert Friedmann  
1993 bis 2003 Vorsitzender der Fachabteilung  
Straßenbau, 1999 bis 2003 Vorsitzender  
des Bezirksverbandes Ostbayern des BBIV*

finanzierung hin zur Nutzerfinanzierung werde zu neuen Lösungen aus der Krise führen.

### **Griffigkeit**

Weiterer Tagesordnungspunkt war das Thema Griffigkeit, bei dem es um zwei Problemkomplexe gehe. Hierbei gehe es zum einen um die Griffigkeitsanforderungen zur Zeit der Abnahme und die bisherige Unzulänglichkeit der Messverfahren im Hinblick auf die vertraglich erforderliche Reproduzierbarkeit und Genauigkeit der Messergebnisse; zum anderen gehe es um die Griffigkeitsanforderungen zum Ende der Verjährungsfrist für Mängelansprüche, die die Straßenbauindustrie für AGB-rechtlich unzulässig halte.

Dr. Detlef Lupp, BBIV, berichtete über die aktuelle Entwicklung bei der privatwirtschaftlichen Realisierung von Bundesfernstraßenprojekten. Ferner beschäftigte sich die Mitgliederversammlung mit dem aktuellen Sachstand zum Funktionsbauvertrag.

### **Dipl.-Ing. Fritz Lobnik zum neuen Vorsitzenden gewählt**

Bei den turnusmäßig anstehenden Vorstandswahlen wurde Dipl.-Ing. Fritz Lobnik zum neuen Vorsitzenden und Dipl.-Ing. Hubert Blaim zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Zu Vertrauensmännern der einzelnen Regierungsbezirke und damit zu weiteren Vorstandsmitgliedern wurden gewählt: Dipl.-Ing. Rolf Berneiser für Unterfranken, Dipl.-Ing. Hubert Blaim für Niederbayern, Dipl.-Ing. Wolfgang Dorn für Schwaben, Dipl.-Ing. Bernhard Hackner für Oberbayern, Dipl.-Ing. Karl-Günter Krauß für Oberfranken, Dipl.-Ing. Markus Reichl für Mittelfranken und Dipl.-Ing. Matthias Schellenberger für die Oberpfalz.

### **Würdigung des scheidenden Vorsitzenden Albert Friedmann**

HGF RA Hess sprach Dipl.-Ing. Albert Friedmann, der für das Amt des Vorsitzenden nicht mehr zur Verfügung stand, großen Dank für die innerhalb der Fachabteilung Straßenbau geleistete Arbeit aus. Friedmann, der seit 1989 stellvertretender Vorsitzender und Vertrauensmann für die Oberpfalz und seit 1993 Vorsitzender der Fachabteilung Straßenbau gewesen sei, habe in dieser Zeit die bayerische Straßenbaupolitik maßgeblich begleitet und mit beeinflusst. Dies gelte sowohl für straßenbauspezifische Sachprobleme wie auch für wirtschaftspolitische Grundsatzthemen.

### **Traditioneller Dialog mit der Obersten Baubehörde**

Zum Abschluss referierte MR Reinhard Entorf als neuer Leiter der Abteilung Straßen- und Brückenbau in der Obersten Baubehörde in Begleitung der beiden Sachgebietsleiter MR Schütz und MR Böhm zu „Aktuellen Fragen des Baugeschehens in Bayern“. ■

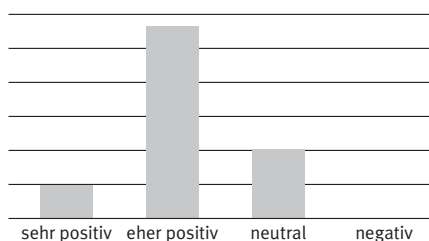


# Wirtschaft zunehmend wertorientiert Chancen mit EthikManagement

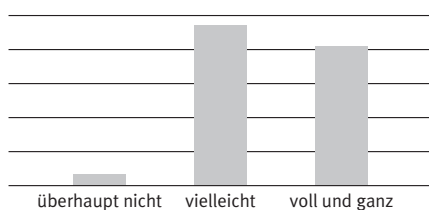
## Mitgliedsunternehmen setzen EMB auf hohem Niveau um

Weichenstellungen aus der Praxis heraus – das müsse, so der scheidende Vorsitzende des EthikManagement der Bauwirtschaft e.V., Dipl.-Kfm. Helmut Däschlein, anlässlich der Mitgliederversammlung des EMB am 2.4.2003, Maßgabe für wichtige anstehende Entscheidungen zum EMB sein. Däschlein betonte, dass es in den Mitgliedsunternehmen sehr gut gelinge, EthikManagement mit vertretbarem Aufwand und guter Wirkung umzusetzen:

## Mitarbeiter halten das Werteprogramm nach EMB für



## Die Unabhängigkeit von Unternehmensentscheidungen wird durch das EMB unterstützt



Auch die regelmäßige Zertifizierung werde als das gesehen, was sie sein solle: ein Instrument, das die Wirksamkeit der eigenen Anstrengungen objektiv im Sinne des EMB bestätigt. EMB habe sich längst zu einem Instrument entwickelt, mit dem Unternehmenskultur entwickelt und vermittelt werde.

## EthikManagement und Bahn AG

Ausführlich berichtete Däschlein zu Gesprächen mit der Deutschen Bahn. In diesen von den Spitzenverbänden der deutschen Bauwirtschaft geführten, vom EMB begleiteten Verhandlungen seien „Gemeinsame Leitlinien für Auftraggeber- und Lieferantenbeziehungen zwischen der Deutschen Bahn AG und der Bauwirtschaft“ entstanden. Diese enthalten ein Integritätsprogramm, dessen Anforderungen mit dem EMB jederzeit erfüllt werden könnten. Mittlerweile sei es gelungen, auch in neue Bahn-Richtlinien zur Vergabesperre Enthaltungskriterien einzubauen, die auf dem Integritätsprogramm und damit dem EMB aufbauen. Die Bahn habe im Übrigen angekündigt, dass sie der Frage der Zertifizierung der eingeforderten Systeme in der Praxis hohes Gewicht zumessen werde. All dies sei ein außerordentlich wichtiger Erfolg.

## Abwehr des Korruptionsregisters

Als ebenso wichtig bezeichnete Däschlein die Abwehr des im Sommer 2002 von der Bundesregierung geplanten Korruptionsregisters. Hier habe der Bayerische Bauindustrieverband mit großem Einsatz über die Bayerische Staatsregierung die mit dem EMB vorhandene präventive Alternative vermittelt. Damit sei es der Opposition im Deutschen Bunderrat wesentlich leichter gefallen, den ausschließlich strafenden Ansatz der Bundesregierung abzulehnen.

## Ungebrochenes Interesse an EMB

Die Außenwirkung des EMB mache sich, so Däschlein, fest an zahlreichen Vortragseinladungen, u.a. wahrgenommen vom Vorsitzenden des BBIV, Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer, wie an dem EMB verwandten Initiativen etwa in den Niederlanden und Dänemark.

Abschließend stellte Däschlein fest: „Die heutige Situation bringt weiterhin viele interessante Ansatzpunkte. Solange wir aber die angepeilten Ziele, insbesondere unser Hauptziel, nämlich Verbesserung unserer Gesamtsituation auf dem Baumarkt – nicht erreicht haben, bleibt viel Arbeit, um uns voran zu bringen. Dazu wünsche ich allen viel Erfolg.“

## EMB und Corporate Governance

Zu der Aussprache stellte Prof. Bauer fest, er beobachte in der Gesellschaft unter dem Stichwort Corporate Governance eine spürbare Veränderung hin zur Wertorientierung. Unternehmen, die dies mit dem EMB aufgriffen, würden damit ein künftig u.U. enormes Problem vorbeugend lösen.

## Dank an Herrn Däschlein

Prof. Bauer nutzte die Gelegenheit, um Herrn Dipl.-Kfm. Däschlein für seinen jahrelangen, hoch engagierten Einsatz und für die unter seiner Führung erzielten großen Erfolge des EthikManagement der Bauwirtschaft ausdrücklich zu danken. ■

### Der neue Vorstand des EthikManagement der Bauwirtschaft e.V.

#### 1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Richard Weidinger

#### Vorstandsmitglieder

Lothar Camek

Dipl.-Kfm. Karl Hoinkes

RA Burkhard Löhe

Dr. Manfred Stocker

Dipl.-Ing. Gerhard Thielen

## Impulse für Wirtschaftsaustausch Chinesische Führungskräfte beim BBIV

Eine Regierungsvereinbarung zur Förderung der bilateralen Fachkontakte und des persönlichen Erfahrungsaustausches im Bauwesen, abgeschlossen zwischen der chinesischen Provinz Shandong und dem Bayerischen Staatsministerium des Inneren bzw. der Obersten Baubehörde, war die Grundlage eines Bauseminars für 14 Bauführungskräfte aus der Provinz Shandong vom 27.2. bis 25.4.2003 in den BauindustrieZentren Wetzendorf und Stockdorf des BBIV. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, die Hanns Seidel Stiftung e.V. und der BBIV hatten die gemeinsame Trägerschaft für diese zweimonatige Bildungsmaßnahme übernommen.

### Von der Bayerischen Bauindustrie lernen

Thematische Schwerpunkte dieses Trainingsprogramms war das Kennenlernen von baubetrieblichen Abläufen sowie von neuen Bautechniken und Bautechnologien. Im Theorie teil fanden Vorlesungen zur Funktion des deutschen Baumarktes und des Wettbewerbssystems in unserem Land statt. Darüber hinaus wurde den chinesischen Gästen in mehreren Exkursionen die Möglichkeit geboten, fachliche Einblicke bei kommunalen und staatlichen Bauverwaltungen im Freistaat sowie bei der TU München und der Landesgewerbeanstalt Bayern zu gewinnen. Ergänzt wurde der Praxisteil durch mehrere Präsentationen von Dienstleistungsunternehmen für Bau-EDV. Interessante Baustellenführungen und Betriebsbesichtigungen bei Mitgliedsunternehmen des BBIV rundeten das umfangreiche Fachprogramm ab.



V.l.n.r.: Chinesische Delegationsleitung: Herren Liu Zhenhan und Wang Chunje, BBIV-Hauptgeschäftsführer RA Gerhard Hess, Baudirektor Martin van Hazebrouck, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren

### Bilateraler Erfahrungsaustausch Basis für wirtschaftliche Kontakte

Krönender Abschluss des Bauseminars war ein Empfang am 17.4.2003 im Haus der Bayerischen Bauindustrie. Der Hauptgeschäftsführer des BBIV, RA Gerhard Hess, unterstrich dabei in seinem Statement die Zielsetzung dieses Austauschprogramms als wichtige Basis zur Anbahnung und Umsetzung wirtschaftlicher Beziehungen zwischen Shandong und dem Freistaat.

Im Rahmen eines feierlichen Abschlussabends am 24.4.2003 überreichte der Leiter der OBB im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, MDirig. Josef Poxleitner, den 14 chinesischen Gästen Zertifikate, die die erfolgreiche Teilnahme am „Bayerischen Bau-Trainingsprogramm“ bescheinigte. Die beiden chinesischen Delegationsleiter, die Herren Liu und Wang, würdigten in ihren Schlussstatements die große Gastfreundlichkeit der beteiligten Partnerorganisationen und besonders die Umsetzung des sehr umfangreichen und interessanten Fachprogramms. ■

### Zahlen und Fakten zur Provinz Shandong

- 90 Mio. Einwohner.
- Hauptstadt Jinan 1,3 Mio Einwohner.
- Shandong ist die drittstärkste Provinz und einer der dynamischsten Chinas (Provinz mit dem dritthöchsten Bruttoinlandsprodukt und einem jährlichen Wirtschaftswachstum von 10 %).
- Der Fläche nach ist Shandong doppelt so groß wie Bayern.
- In der Küstenstadt Qingdao werden im Jahr 2008 die olympischen Segelwettbewerbe stattfinden.
- Derzeit sind ca. 50 bayerische Unternehmen in Shandong tätig.

# Aktuelle Publikationen des BBIV

Beim Verband anfordern

Die hier vorgestellten aktuellen Publikationen stellt der BBIV gerne zur Verfügung. Anforderungen richten Sie bitte formlos an den Bayerischen Bauindustrieverband e.V., Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation, Oberanger 32, 80331 München, Fax 089/23 50 03-70, E-Mail [info@bauindustrie-bayern.de](mailto:info@bauindustrie-bayern.de). PDF-Versionen finden Sie im Internet unter [www.bauindustrie-bayern.de](http://www.bauindustrie-bayern.de).



**Geschäftsbericht 2002 des Bayerischen Bauindustrieverbandes**  
 Positionsbestimmung und Zusammenfassung zum politischen, wirtschaftlichen, tarif- und sozialpolitischen Geschehen um den Bau; Einblick in die Tätigkeit des Verbandes in Recht, Betriebswirtschaft, Bautechnik und Öffentlichkeitsarbeit; Überblick zum Verband und seinen Strukturen.



**Plakat „Ohne Bau kein Wachstum“**  
 DIN A 1



**Baumarkt: Theorie für die Praxis**  
 Der Baumarkt ist kein Markt wie jeder andere. Warum ist das so? Welche besonderen Handlungszwänge ergeben sich daraus? Wie können Auftraggeber und Auftragnehmer optimal zusammenarbeiten?



**EthikManagement der Bauwirtschaft e.V.**

Eine Initiative der Bayerischen Bauindustrie



**Jahresprogramm 2003/2004 der BauindustrieZentren Stockdorf und Wetzendorf**



**CD „Bauingenieur“**  
 Berufliche Perspektiven, Daten und Fakten, Wissenswertes und Faszinierendes um Ausbildung und Berufsbild des Bauingenieurs

**Berufsbildung am Bau**  
 Neu produzierte Filme zu Ausbildungsberufen am Bau stehen im Internet unter [www.bauindustrie-bayern.de/bildung/filme/](http://www.bauindustrie-bayern.de/bildung/filme/) zur Verfügung.



**Bauen trotz knapper Kassen!**  
 Öffentliche Hand & privates Geld in Kommunen, Kreisen und Bezirken

## Aktuelle Rechtsprechung

### **Anfechtung eines Vergleichs über die Werklohnforderung wegen arglistiger Täuschung (§§ 123, 779 BGB)**

1. Durch einen Vergleich wird grundsätzlich nur die Irrtumsanfechtung ausgeschlossen, nicht jedoch eine Anfechtung wegen arglistiger Täuschung oder Drohung.

2. In der bei Abschluss eines Vergleichs über die Werklohnforderung von dem Auftragnehmer abgegebenen bewusst falschen Erklärung, die berechneten Arbeiten erbracht zu haben, obwohl die erteilte Rechnung überhöht ist, weil in ihr Nachbesserungsarbeiten enthalten und höhere Massen als tatsächlich geleistet angesetzt sind, liegt eine zur Anfechtung berechtigende arglistige Täuschung.

BGH, Urteil vom 18.9.2001 – Az.: X ZR 107/00 (IBR 2002, 237)

### **Vertragserfüllungsbürgschaften auf erstes Anfordern (§ 9 AGBG; seit 1.1.2002: § 307 BGB; § 17 VOB/B)**

1. Die Verpflichtung eines Bauunternehmers in Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Bestellers, zur Sicherung von Vertragserfüllungsansprüchen eine Bürgschaft auf erstes Anfordern zu stellen, ist unwirksam (Bestätigung von BGH, Urteil vom 18. April 2002 – VII ZR 192/01, zur Veröffentlichung in BGHZ bestimmt).

2. Der dadurch lückenhafte Vertrag ist ergänzend dahin auszulegen, dass der Bauunternehmer eine unbefristete, selbstschuldnerische Bürgschaft schuldet.

3. Eine solche ergänzende Vertragsauslegung kommt für Verträge, die nach Bekanntwerden dieser Entscheidung in den beteiligten Verkehrskreisen abgeschlossen werden, nicht mehr in Betracht.

BGH, Urteil vom 4.7.2002 – Az.: VII ZR 502/99

### **Mengenmehrung oder Leistungsänderung? (§ 2 Nr. 3, Nr. 5 VOB/B)**

1. Kommt es bei dem Verfüllen von so genannten Bodennägeln zu der mehrfachen Menge an Verfüllmaterial als ausgeschrieben, weil dieses in unerwartet große Klüfte abfließt, so liegt keine Leistungsänderung gemäß § 2 Nr. 5 VOB/B, sondern eine Mengenmehrung nach § 2 Nr. 3 VOB/B vor. Das gilt jedenfalls dann, wenn auf Grund eines der Ausschreibung zugrunde liegenden Bodengutachtens mit Klüften gerechnet werden musste.

2. Ein Spezialtiefbauunternehmen ist im Rahmen einer Öffentlichen Ausschreibung nach VOB/A nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf die mögliche Vervielfachung der Verfüllmengen auf Grund vorhandener Klüfte hinzuweisen.

OLG Stuttgart, Urteil vom 16.2.2000 – Az.: 4 U 126/99 (IBR 2002, 3); BGH-Nichtannahmebeschluss vom 25.10.2001 – Az.: VII ZR 145/00

### **Zum Abgeltungsumfang eines Pauschalpreises zur Asbestsanierung bei Mehrmengen (§ 2 Nr. 6, 7 VOB/B)**

Ein Gutachten, das zur Kennzeichnung gefährlicher Stoffe nach der Gefahrstoffverordnung erstellt wurde, stellt im Hinblick auf den nachfolgend projektierten Gebäudeabbruch kein verbindliches Leistungsverzeichnis dar. Gibt der Auftragnehmer nach Kenntnisnahme von Gutachten und Besichtigung des Betriebsgeländes ein nicht weiter aufgeschlüsseltes Pauschalpreisangebot mit dem Ziel der „Asbestfaserfreimessung“ ab, sind davon alle Leistungen erfasst, die erforderlich sind, um dieses Ziel zu erreichen. Eine nachträgliche Preiserhöhung wegen erst jetzt entdeckter „Mehrmengen“ gegenüber dem Gutachten kommt dann nicht in Betracht.

OLG Düsseldorf, Urteil vom 26.6.2001 – Az.: 21 U 203/00 (BauR 2002, 1103)

### **Stundenlohnarbeiten (§ 2 Nr. 10, § 15 VOB/B)**

Für die Abrechnung von Stundenlohnarbeiten muss der Auftragnehmer darlegen und beweisen, dass die abgerechneten Leistungen nicht vom ursprünglichen Einheitspreis- oder Pauschalpreisvertrag erfasst sind, dass die Zusatzleistungen ausdrücklich als Stundenlohnarbeiten vor Beginn der Arbeiten beauftragt wurden und dass der Auftrag von einem bevollmächtigten Vertreter des Auftraggebers erteilt wurde.

OLG München, Urteil vom 1.2.2000 – Az.: 13 U 3864/99 (IBR 2002, 240); BGH-Nichtannahmebeschluss vom 13.9.2001 – Az.: VII ZR 186/00

### **Bedenkenmitteilungspflicht des Auftragnehmers (§ 4 Nr. 3 VOB/B)**

#### *I. Prüfungspflichten des Folgeunternehmers*

1. Auch beim BGB-Werkvertrag gilt der Grundsatz des § 4 Nr. 3 VOB/B, der eine Prüfungs- und – bei Bedenken gegen die Ausführung – eine Hinweispflicht des Bauunternehmers vorsieht. Der dort niedergelegte Grundsatz ist ledig-



lich eine Konkretisierung einer solchen auch im BGB-Werkvertrag geltenden Prüfungspflicht, die sich letztlich aus dem Grundsatz von Treu und Glauben ergibt.

**2.** Welche Anforderungen an die Prüfungspflicht des Bauunternehmers im Einzelnen zu stellen sind, bestimmt sich u. a. nach dem von dem Unternehmer zu erwartenden Fachwissen, nach seiner Kenntnis vom Informationsstand des Vorunternehmers und überhaupt durch alle Umstände, die für den Unternehmer bei hinreichend sorgfältiger Prüfung als bedeutsam erkennbar sind. Dabei sind die Anforderungen an die Erfüllung einer solchen Verpflichtung umso höher, je wichtiger die Überprüfung für den Erfolg der Baumaßnahme ist. Dass sie damit im Bereich der Gründung eines Gebäudes am höchsten sind, liegt auf der Hand. Will oder kann der Bauunternehmer die Güte der Vorarbeiten nicht selbst beurteilen, muss er sich ggf. sachverständig beraten lassen. Das gilt auch im Bereich der Gründung eines Einfamilienhauses.

**3.** Grundsätzlich ist jeder Werkunternehmer selbst für die von ihm zu erbringende Leistung und damit auch für die ihm obliegende Prüfung der Vorleistung anderer Unternehmer verantwortlich. Das gilt selbst dann, wenn der Bauherr einen Architekten zur Bauüberwachung oder zur Koordination der verschiedenen Gewerke eingeschaltet hat, und muss erst recht gelten, wenn das nicht der Fall ist. Der Bauherr muss sich darauf verlassen können, dass der Bauunternehmer die ihm obliegenden Pflichten erfüllt, ohne ihn ständig selbst oder durch Dritte zu beaufsichtigen.

*OLG Bremen, Urteil vom 15.2.2001 – Az.: 5 U 69/00 (NZBau 2001, 684)*

## *II. Vertrauen des Bauhandwerkers auf Sachgerechtigkeit von Drittleistungen*

**1.** Der mit der Herstellung eines Bauwasseranschlusses beauftragte Installateur darf darauf vertrauen, dass der im Erdreich verborgene Teil einer Hausanschlussleitung sachgerecht ausgeführt wurde.

**2.** Er muss weder eine Freilegung der vorhandenen Stichleitung bis zur Hauptleitung verlangen noch Vorsorge dagegen treffen, dass außerhalb seines Arbeitsbereichs liegende – bisher unerkannte – Gefahrenstellen zur Ursache bedeutsamer Schäden werden.

*OLG Karlsruhe (Freiburg), Urteil vom 21.12.2000 – Az.: 4 U 48/00 (NZBau 2001, 686)*

## *III. Überprüfung von Lastannahmen der Statik durch Zimmerer?*

Der Zimmerer muss Bedenken anmelden, wenn er erkennen kann, dass die Statik keine Lastannahmen für die Schüttung von Zwischenböden enthält.

*OLG Celle, Urteil vom 12.12.2001 – Az.: 7 U 217/00 (IBR 2002, 246)*

## *IV. Haftung trotz Bedenkenanzeige?*

Der Auftragnehmer haftet für seine Leistung dem Auftraggeber trotz Bedenkenanzeige, wenn der Auftraggeber wegen dieser Anzeige einen Sachverständigen um Hilfe gebeten hatte, der Sachverständige aber eine unrichtige Auskunft erteilte, welche vom Auftragnehmer als solche auch erkannt wurde, dieser sich jedoch nicht veranlasst sah, erneut beim Auftraggeber Bedenken anzumelden.

*KG Berlin, Urteil vom 23.1.2002 – Az.: 26 U 70/01 (IBR 2002, 247)*

## *V. Hinweispflichten des Architekten und des Handwerkers zur Isolierung von Wasserrohren*

Wasserleitungen in Dachabseiten sind frostgefährdet. Schutz vor Einfrieren bietet eine Begleitheizung oder eine Isolierung mit 8 cm Isolier- oder Steinwolle. Auf die Notwendigkeit derartiger Frostschutzmaßnahmen haben Architekt und Rohrverlegungsfirma den Auftraggeber – bei Geltung der VOB/B – schriftlich hinzuweisen. Der Hausbesitzer seinerseits muss in der kalten Jahreszeit alle Gebäudeteile genügend häufig kontrollieren, wenn er die Wasserführenden Anlagen nicht entleert. Bei Minus-Temperaturen sind Heizungskontrollen im Zwei-Tage-Abstand ungenügend und rechtfertigen den Vorwurf einer grob fahrlässigen Mitverursachung des eingetretenen Wasserschadens.

*OLG Hamburg, Urteil vom 7.7.2000 – Az.: 12 U 65/98 (NJW-RR 2001, 1534)*

## *VI. Hinweispflicht auf Anfälligkeit des gewählten Materials*

Auf die dem Auftraggeber nicht bekannte Anfälligkeit des gewählten Materials (hier: Bewuchs von Sandstein mit Algen und Moos) muss der Bauunternehmer selbst dann hinweisen, wenn der Bauherr durch einen Architekten vertreten ist.

*OLG Koblenz, Urteil vom 14.2.2002 – Az.: 5 U 1640/99 (BB 2002, 596)*

Symposium  
Zukunft in Bewegung:  
Verkehrsengpass Süd

26. Juni 2003, 10.30 Uhr

Haus der Bayerischen Wirtschaft  
München

### **Bayerns zentrale Lage entwickeln**

Die Entwicklung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur Bayerns ist eines der großen Themen des beginnenden 21. Jahrhunderts. Zusammenwachsende Wirtschaftsräume und zunehmendes Mobilitätsbedürfnis sind die Herausforderungen, die durch die zentrale Lage Bayerns in der demnächst erweiterten Europäischen Union Chance und Perspektive geben.

### **Perspektive durch Großprojekte**

Der Freistaat stellt sich dem mit großen Schlüsselprojekten – Brennerbasistunnel, Donauausbau, Flughafenentwicklung, in München mit dem Transrapid, ICE-Strecken, Entwicklung der Autobahnachsen. Nach wie vor finden diese Infrastrukturprojekte jedoch nicht die breite Akzeptanz und Unterstützung, die ihrer Bedeutung entspräche. Um hier öffentlich wirksame Zukunftsimpulse zu geben, veranstaltet der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie mit dem Bayerischen Bauindustrieverband, der Bundesverband der Deutschen Zementindustrie und der Bundesverband der Deutschen Industrie gemeinsam ein Symposium „Verkehrsengpass Süd“.

Dieses Symposium setzt eine erfolgreiche Reihe für Bayern fort. Die Teilnahme ist nach Anmeldung frei, das Programm steht im Internet unter [www.bauindustrie-bayern.de](http://www.bauindustrie-bayern.de) (Newsticker).

Brennerbasistunnel:  
Röhre ohne Anschluss?

### **Ausland gibt Tempo vor – Deutschland hängt nach**

Ein „Alarmzeichen für die deutsche Verkehrspolitik“ nennt der Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes, Gerhard Hess, aktuelle Meldungen zu österreichisch-italienischen Fortschritten beim Brennerbasistunnel. Mit dem Plan der beiden Regierungen, noch in den kommenden sechs Monaten einen Staatsvertrag zu Finanzierung, Projektfragen und Ausbau der Zubringerstrecken abzuschließen, rücke das auch für Deutschland eminent wichtige Ziel, den Tunnel bis 2015 fertig zu stellen, ein großes Stück näher. Hess nennt den Pferdefuß: „Geht es nach den derzeitigen Planungen der Bundesregierung, dann bleibt der Tunnel im Norden eine Röhre ohne Anschluss.“

### **Keine Finanzierung bis 2015**

Denn der kürzlich vorgelegte Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan sieht für den Bau der 1,57 Mrd. EURO teuren Zuwegung zum Brennerbasistunnel, der Eisenbahnstrecke München – Rosenheim – Kiefersfelden, keine Finanzierung vor. Das heißt Verschiebung in den weiteren Bedarf und Bau erst nach 2015, viel zu spät, um den Nachbarn mit ihren Plänen zu folgen. Nur „weiterer Bedarf“ ist auch die Bahnstrecke München-Mühlendorf-Freilassing. Deren schneller Ausbau aber ist absolut unerlässlich, um die Strecke zum Brennerbasistunnel vom Ost-West-Güterverkehr zu entlasten und für den künftigen Nord-Süd-Verkehr aufnahmefähig zu machen.

### **Politische Ungeheuerlichkeit**

Hess kommentiert in aller Schärfe: „Der Brenner ist schon heute als Verkehrsengpass dramatisch überlastet, der Bau der ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt als Teil der transeuropäischen Strecke Rom-Malmö steht auf der Tagesordnung, die südlichen Nachbarländer Deutschlands drängen mit dem Brennerbasistunnel nach vorne – und Berlin beginnt noch nicht einmal zu planen! Das ist verkehrspolitisch, wirtschaftspolitisch und umweltpolitisch schlicht eine Ungeheuerlichkeit!“

Hinweise auf für den Bau fehlendes Geld lässt Hess nicht gelten: „Wird der Brennerbasistunnel nicht gebaut, dann werfen wir das Geld dafür mit Sicherheit im Stau zum Fenster heraus. Wird er gebaut, dann sorgt die neue Mobilität dafür, dass die Wirtschaft das Geld dafür auch verdienen kann.“

Wir übermitteln den Jubilaren  
unsere herzlichsten Glückwünsche

**Dipl.-Ing. (FH) Peter Arbogast**  
Mitinhaber der Alfred Arbogast  
GmbH & Co. KG, Amberg

65. Geburtstag am 12. Juni 2003

### Verdienstorden für Univ.-Prof. Holger Magel

Das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen wurde dem Inhaber des Lehrstuhls für Bodenordnung und Landentwicklung der Technischen Universität München und Präsidenten der Bayerischen Akademie Ländlicher Raum, Univ.-Professor Dr.-Ing. Holger Magel. Mit der Auszeichnung werden, so Bayerns Landwirtschaftsminister Josef Miller in seiner Laudatio, Prof. Magels herausragende Arbeit für Landentwicklung und Dorferneuerung, sein beispielhafter Einsatz für den Ländlichen Raum und seine großen Verdienste um das Gemeinwesen gewürdigt.

Dem BBIV besonders verbunden ist Magel durch seinen internationalen Studiengang zum Landmanagement, der sich vor allem an Studenten aus Ost- und Südosteuropa sowie der Dritten Welt richtet. Dieser international zunehmend nachgefragte Studiengang vermittelt den geordneten Umgang mit Bodeneigentum als Voraussetzung wirtschaftlicher Entwicklung.



*Univ.-Prof. Dr.-Ing. Holger Magel*

## Seminare – Veranstaltungen



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

**22.5./23.5.2003**

Intensivseminar Bauvertragsrecht III

**22.5./23.5.2003**

Betriebliches Beurteilungswesen

**26.6./27.6.2003**

Betriebliches Vorschlagswesen



**BauindustrieZentrum Nürnberg-Wetzendorf**  
**Tel.: 0911/9 93 43 - 43**

**27.5.2003**

Subunternehmereinsatz in der Bauindustrie – zulässige  
Arbeitnehmerüberlassung nach AÜG, besondere Haftung  
nach AEntG und Gesetz zur Bekämpfung der illegalen  
Beschäftigung



# Zahlen zur Lage der Bauwirtschaft in Bayern

## Bauleistung

Bauproduktion <sup>1)</sup> Geleistete Arbeitsstunden (in 1000)	Feb. 2003	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Feb. 2003 gegenüber Vorjahr
Bauhauptgewerbe	6.132	- 31,9 %	- 23,6 %
Wohnungsbau	2.436	- 35,5 %	- 26,7 %
Wirtschaftsbau	2.261	- 26,2 %	- 19,9 %
Öffentlicher Bau insg.	1.435	- 33,8 %	- 23,2 %
davon Öff. Hochbau	537	- 29,2 %	- 23,3 %
Straßenbau	312	- 40,2 %	- 31,6 %
Sonst. Tiefbau	586	- 33,9 %	- 17,8 %

Produktionsindex <sup>1)</sup> (arbeitsfähig) 1995 = 100	Feb. 2003	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Feb. 2003 gegenüber Vorjahr
Bauhauptgewerbe	38,2	- 29,4 %	- 19,3 %
Hochbau	39,2	- 29,5 %	- 20,0 %
Tiefbau	35,5	- 29,4 %	- 17,4 %

Umsatz <sup>1)</sup> ohne MwSt. in Mio. €	Feb. 2003	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Feb. 2003 gegenüber Vorjahr
Bauhauptgewerbe	636,6	- 17,4 %	- 24,9 %
Wohnungsbau	232,2	- 5,2 %	- 12,4 %
Wirtschaftsbau	254,9	- 23,9 %	- 36,8 %
Öffentlicher Bau insg.	149,5	- 21,5 %	- 20,6 %
davon Öff. Hochbau	53,4	+ 1,4 %	+ 1,4 %
Straßenbau	27,6	- 28,5 %	- 30,6 %
Sonst. Tiefbau	68,5	- 7,0 %	- 3,0 %

## Lohnkosten

Bauhauptgewerbe <sup>1)</sup> in €	Feb. 2002	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Feb. 2003 gegenüber Vorjahr
Lohnsumme je gel. Arbeitsstunde	21,27	+ 15,8 %	+ 12,9 %
Gehaltssumme je Angestellten	2.836	- 4,2 %	- 2,8 %
Lohn- und Gehaltssumme je Beschäftigten	1.779	- 6,9 %	- 3,0 %

- 1) Daten vorläufig
- 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 Baugewerbe

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

## Baunachfrage

Auftragseingang <sup>1/2)</sup> Inland in Mio. €	Feb. 2003	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Feb. 2003 gegenüber Vorjahr
<b>nominal</b>			
Bauhauptgewerbe	643,3	- 9,7 %	- 6,1 %
Wohnungsbau	173,1	- 5,7 %	- 4,9 %
Wirtschaftsbau	218,3	- 22,8 %	- 25,4 %
Öffentlicher Bau insg.	252,0	+ 2,5 %	+ 20,5 %
davon Öff. Hochbau	72,4	- 3,1 %	+ 6,4 %
Straßenbau	72,3	- 6,4 %	+ 24,9 %
Sonst. Tiefbau	107,3	+ 14,4 %	+ 28,0 %
<b>preisbereinigt<sup>3)</sup> (real)</b>			
Bauhauptgewerbe	•	- 9,1 %	- 5,5 %
Wohnungsbau	•	- 5,0 %	- 4,0 %
Wirtschaftsbau	•	- 22,4 %	- 25,1 %
Öffentlicher Bau insg.	•	+ 3,4 %	+ 21,4 %
davon Öff. Hochbau	•	- 2,6 %	+ 6,8 %
Straßenbau	•	- 5,2 %	+ 26,4 %
Sonst. Tiefbau	•	+ 15,2 %	+ 28,9 %

Baugenehmigungen für Hochbauten in 1000 m <sup>3</sup> Rauminhalt	Feb. 2003	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Feb. 2003 gegenüber Vorjahr
Wohngebäude	4.607	+ 70,8 %	+ 87,7 %
Wirtschaftsgebäude	2.027	- 37,5 %	- 25,2 %
Öffentliche Gebäude	291	- 40,2 %	- 45,4 %

Auftragsbestände Bauindustrie			
Reichweite in Monaten	April 2003	März 2003	April 2002
Bauindustrie	2,8	2,7	3,1
Wohnungsbau	2,6	2,3	2,6
Wirtschaftsbau	2,8	2,6	3,7
Öffentlicher Bau insg.	2,7	2,6	3,0
davon Öff. Hochbau	2,3	2,2	3,1
Straßenbau	2,3	2,1	2,6
Sonst. Tiefbau	3,6	3,6	3,3

## Arbeitsmarkt

Beschäftigte Bauhauptgewerbe <sup>1)</sup> Monatsdurchschnitt	Feb. 2003	Gegenüber Vorjahresmonat	Jan. bis Feb. 2003 gegenüber Vorjahr
Tätige Inh., Mitinhaber	11.556	- 5,1 %	- 5,6 %
Kaufm. u. techn. Angestellte	28.114	- 5,0 %	- 5,1 %
Facharbeiter	55.262	- 13,8 %	- 10,8 %
Fachwerker	16.026	- 12,9 %	- 9,7 %
Gewerbl. Auszubildende	7.180	- 11,5 %	- 11,9 %
Insgesamt	118.148	- 10,8 %	- 9,0 %

Arbeitsmarkt <sup>4)</sup> Monatsende	Offene Stellen	Arbeitslose	Kurzarbeiter
April 2003	1.417	24.072	4.137
April 2002	2.526	19.920	3.652
April 2001	3.477	20.270	2.232
April 2000	3.807	17.819	2.198

Informationsdienst  
des Bayerischen  
Bauindustrieverbandes e. V.  
Mai 2003 · 48. Jahrgang

**i.d.**  
**5**

 **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-bayern.de](mailto:info@bauindustrie-bayern.de)

**90403 Nürnberg**

Katharinengasse 24  
Telefon 09 11/99 20 70  
Telefax 09 11/9 92 07 30  
[info.nuernberg@bauindustrie-bayern.de](mailto:info.nuernberg@bauindustrie-bayern.de)

**93047 Regensburg**

Hemauerstraße 6/IV  
Telefon 09 41/5 48 90  
Telefax 09 41/5 31 96  
[info.regensburg@bauindustrie-bayern.de](mailto:info.regensburg@bauindustrie-bayern.de)

**86150 Augsburg**

Gratzmüllerstraße 3/II  
Telefon 08 21/3 62 60  
Telefax 08 21/15 09 52  
[info.augsburg@bauindustrie-bayern.de](mailto:info.augsburg@bauindustrie-bayern.de)

[www.bauindustrie-bayern.de](http://www.bauindustrie-bayern.de)