



# Werte schaffen, Werte schützen.

Forderungen der Deutschen Bauindustrie  
zur Bundestagswahl 2017

Juni 2017

## Inhalt

I.	Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Deutschland	4
II.	Mehr Wohnraum schaffen – bezahlbar und energieeffizient	7
III.	Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige Bauwirtschaft	9
	a. Technische Rahmenbedingungen für ein sicheres, nachhaltiges und umweltschonendes Bauen	10
	b. Rechtliche Rahmenbedingungen fair und sicher ausbalancieren	12
IV.	Internationale Wettbewerbsbedingungen gestalten	14

# Vorwort



Foto: Stockberg

Dipl.-Ing. Peter Hübner  
Präsident  
Hauptverband der  
Deutschen Bauindustrie e. V.



RA Michael Knipper  
Hauptgeschäftsführer  
Hauptverband der  
Deutschen Bauindustrie e. V.

Die Deutsche Bauindustrie blickt auf erfolgreiche vier Jahre zurück. Mit einer jährlichen Wirtschaftsleistung von 100 Mrd. Euro, einem Wachstum von insgesamt knapp 20% und 40.000 neuen Arbeitsplätzen haben wir dazu beigetragen, dass Deutschland trotz eines schwierigen weltwirtschaftlichen Umfelds und zunehmenden politischen Unsicherheiten auf Wachstumskurs bleibt. Daran hat ohne Zweifel auch die Bau- und Verkehrspolitik in der 18. Legislaturperiode ihren Anteil gehabt.

Der Bund hat die lange überfällige Investitionswende in der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur eingeleitet. Durch zwei Zukunftsinvestitionsprogramme und die konsequente Ausweitung der Nutzerfinanzierung steigt die Investitionslinie Verkehr bis 2018 auf rund 14 Milliarden Euro an. Im Bundesfernstraßenbereich trägt die gleichzeitige Umstellung von der Haushalts- auf die Nutzerfinanzierung dazu bei, dass die Investitionsmittel über das Jahr 2018 hinaus verstetigt werden können. Mit der Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr wurde darüber hinaus die Voraussetzung für mehr Effizienz in der Bewirtschaftung des Autobahnnetzes geschaffen.

Mit dem Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen hat sich die Bundesregierung auch den Problemen auf dem Wohnungsmarkt gestellt. Zur Bewältigung eines jährlichen Neubaubedarfs von rund 400.000 Wohneinheiten bis 2020 hat sie ein 10-Punkte-Programm vorgelegt, das an vielen, auch regulatorischen, Stellen ansetzt, um insbesondere kostengünstigen Wohnraum deutschlandweit realisieren zu können.

Trotz dieser Fortschritte für die neue Bundesregierung gibt es in der bau- und Verkehrspolitik noch genug zu tun. Zwar scheint das Finanzierungsproblem gelöst, jedoch rächt sich heute, dass in den Jahren der öffentlichen Investitionszurückhaltung in den Verwaltungen qualifiziertes Personal in großem Umfang abgebaut worden ist. Wenn gleichzeitig langwierige und komplizierte Planungs- und Genehmigungsverfahren zusätzliche Verzögerungen verursachen, wird es immer schwerer, Projekte in angemessener Zeit zur Baureife zu führen. Die Folge: ein Mangel an baureifen Projekten, der die Erfolge der zurückliegenden Legislaturperiode schnell in Frage stellen könnte. Mit anderen Worten: woran es nach wie vor mangelt, das ist Planungssicherheit für die Unternehmen.

Grundvoraussetzung hierfür ist eine Bau- und Verkehrspolitik aus „einer Hand“. Die Aufteilung auf zwei Bundesministerien hat sich nicht bewährt! Ebenso wenig wie die Zusammenführung von Umwelt- und Baupolitik in einem Haus. Abstimmungsprobleme und Interessenunterschiede konnten über die gesamte Legislaturperiode nicht beseitigt werden. Deshalb sollten alle den Bau und die Verkehrsinfrastruktur betreffenden Themen in einem starken Ministerium für Bau und Infrastruktur gebündelt werden.

Die Deutsche Bauindustrie steht bereit, mit ihren öffentlichen Partnern auch weiterhin gemeinsam für eine zukunftsgerechte und gutausgebaute öffentliche Infrastruktur einzutreten.



# I. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Deutschland

## 1. Investitionen in die Bundesverkehrswege verstetigen!

Die „Investitionswende“ muss in der kommenden Legislaturperiode fortgeschrieben werden! Das hohe Investitionsniveau muss in den Bereichen Straße, Schiene, Wasserstraße auch über das Jahr 2018 hinaus bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Im Bundesfernstraßenbereich muss die Umstellung von der Haushalts- auf die Nutzerfinanzie-

rung mit der Einführung der Pkw-Vignette erfolgreich abgeschlossen werden.

Die neue Bundesregierung darf nicht zu einer „Politik der Bauprogramme“ zurückkehren. Nur so kann die notwendige Planungssicherheit, auch für die Bauunternehmen, gewährleistet werden.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- den Weg des „Investitionshochlaufs“ fortzusetzen und die Investitionslinie für die Bundesverkehrswege auf 15 Mrd. Euro zu verstetigen,
- die Mittelbereitstellung verlässlich und von den jährlichen Haushaltsberatungen unabhängig zu gestalten, etwa über Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für alle Verkehrsträger und
- das Monitoring zum Zustand der Verkehrswege sowie zur Effizienz der Mittelverwendung zu verbessern, u. a. über das Instrument eines ausführlichen, turnusmäßigen Infrastrukturberichts.



## 2. „Wende in der Beschaffungspolitik“ einleiten – Modellvielfalt anstatt „eine Lösung für Alles“!

Die öffentlichen Planungs- und Managementkapazitäten stoßen an ihre Grenzen! Grund ist der Abbau von Ingenieurkapazitäten, aber auch die steigende Komplexität öffentlicher Bauvorhaben. Lange Realisierungszeiten sowie Kostensteigerungen sind die Folge. Die öffentliche Hand kann sich bei der Beschaffung öffentlicher Infrastruktur deshalb nicht mehr nur an klassischen Leitbildern orientieren. Die strikte Trennung von Planen und Bauen sowie die Zerlegung in eine Vielzahl von

kleinen Fach- und Teillosten sind für die öffentliche Hand nicht mehr beherrschbar.

Was wir brauchen sind „passende Lösungen“ für unterschiedliche bauliche Herausforderungen der öffentlichen Hand. Wir brauchen eine breite Palette an Beschaffungsmodellen, aus der öffentliche Auftraggeber das für ihre Zwecke geeignete Modell aussuchen können. Wir nennen das „Modellvielfalt“.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- nicht bedingungslos an den Leitbildern „Vorrang der Fach- und Teillostvergabe“ und „strikte Trennung von Planen und Bauen“ festzuhalten,
- alternative Formen der Beschaffung stärker in den Fokus zu rücken – sei es die Beauftragung von Bau- und Planungsleistungen aus einer Hand (Design-and-Build-Modelle), die Einbeziehung der Bauseite in den Planungsprozess (Partnering), die kombinierte Vergabe von Bau- und Instandhaltungsleistungen (Funktionsbauverträge) oder auch die Übertragung der Verantwortung für den gesamten Projektlebenszyklus (ÖPP),
- das Vergaberecht zur Nutzung einer breiten Vielfalt an Partnerschaftsmodellen zu flexibilisieren.

## 3. Planungsengpass beseitigen, Planungsverfahren vereinfachen!

Planungsprozesse müssen in Deutschland schneller werden! Erstmals seit mehr als 20 Jahren sind zwar genügend Investitionsmittel vorhanden, um die Bundesfernstraßen zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen. Doch die Verwaltungen sehen sich immer langwierigeren und komplizierten Planungs- und Genehmigungsverfahren gegenüber. Sie sind kaum noch dazu in der Lage, Projekte in angemessener Zeit zur „Baureife“ zu führen. Durch den Mangel an baureifen Projekten laufen wir Gefahr, dass der Investitionshochlauf trotz des unbe-

stritten hohen Infrastrukturbedarfs scheitert.

Für die Deutsche Bauindustrie steht die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren deshalb ganz oben auf der politischen Prioritätenliste. Die Vorschläge des „Innovationsforums Planungsbeschleunigung“ zur „Optimierung von Verwaltungsabläufen“ und zur „Optimierung naturschutzrechtlicher Prüfungen“ müssen gleich zu Beginn der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- ein Planungsbeschleunigungsgesetz auf den Weg zu bringen, in dem die Vorschläge zur Optimierung der Verwaltungsabläufe in geltendes Recht umgesetzt werden,
- den weitgehenden Verzicht auf Planfeststellungsverfahren bei reinen Ersatzbaumaßnahmen, z. B. im Brückenbau,
- die Integration des Raumordnungsverfahrens in das Planfeststellungsverfahren,
- eine EU-Initiative der Bundesregierung, um die zum großen Teil EU-rechtlich normierten arten- und naturschutzrechtlichen Regelungen auf den Prüfstand zu stellen,
- einen „Redaktionsschluss“ für die einzelnen Planungsschritte über die materielle Präklusion und
- die Eingrenzung des Verbandsklagerechts im Umweltbereich.



### 4. Infrastrukturgesellschaft Verkehr vorantreiben, Übergang zielorientiert gestalten!

Mit der Gründung der Infrastrukturgesellschaft Verkehr schafft sich Deutschland einen neuen Rahmen für die Bewirtschaftung der Autobahnen! Durch die Bündelung von Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb in „einer Hand“ wird mehr Organisationseffizienz erreicht und eine ganzheitliche Netzbewirtschaftung sichergestellt. Doch erst die konkrete Ausgestaltung der Gesellschaft wird zeigen, ob dieser verkehrspolitische Durchbruch zum Erfolg geführt werden kann. Das heißt:

- Der Spagat zwischen politischer Kontrolle und genügend unternehmerischer Freiheit für ein effizientes Handeln der Gesellschaft muss gelingen.

- In der Zeit des Übergangs von der Auftragsverwaltung auf die Infrastrukturgesellschaft muss sichergestellt werden, dass es nicht zu einem „Planungsstopp“ im Autobahnbereich kommt, etwa, indem die Länder die Priorität in der Planung allein auf die ihnen verbleibenden Bundesstraßen legen.
- Der Übergangsprozess muss so gestaltet werden, dass es zum Zeitpunkt des Systemwechsels nicht zu einem „Systemkollaps“ kommt.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- die Gründung der Infrastrukturgesellschaft mit Nachdruck voranzutreiben,
- den Fokus der Gesellschaft auf das Management zu legen und von der Planung bis zum Betrieb partnerschaftlich mit der Bauindustrie zusammenzuarbeiten, sei es im Rahmen von Design-and-Build-Modellen, Funktionsbauverträgen oder Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP),
- die Finanzierung vorrangig aus Nutzergebühren zu bestreiten und einen Finanzierungskreislauf Straße zu etablieren, in dem die Mauteinnahmen zweckgebunden für Investitionen in die Autobahnen eingesetzt werden,
- die politische Kontrolle und rechtliche Aufsicht durch eine Teilung zwischen politischer Prioritätensetzung durch den Bundestag und Kontrolle der Geschäftstätigkeit durch die Bundesverwaltung sicherzustellen und
- den Übergang nach dem „Prinzip der kommunizierender Röhren“ auszugestalten, um durch einen schrittweisen Aufbau Arbeitsweisen zu erproben und Anlaufschwierigkeiten zu überwinden.

### 5. Bund muss bei kommunalen Verkehrsinvestitionen „im Boot“ bleiben!

Die kommunale Ebene ist von einem „Investitionshochlauf“ noch weit entfernt! Nach wie vor fehlt es einem großen Teil der Kommunen – trotz verbesserter Steuereinnahmen – an Finanzkraft, um den nach wie vor immensen Investitionsstau abzubauen. Mehr noch: Für einen Teil der Kommunen wird sich die ohnehin schon prekäre Situation noch verschärfen. Die Deutsche Bauindustrie bedauert

deshalb, dass es in den Verhandlungen über die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen nur bedingt gelungen ist, den Bund bei der Finanzierung der kommunalen Verkehrswege „im Boot“ zu halten. Dabei sollte klar sein: die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur kann nur durch ein starkes Bündnis von Bund, Ländern und Kommunen geschultert werden.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- das GVFG-Bundesprogramm ab 2020 auf mindestens 400 Mio. Euro zu erhöhen und zu dynamisieren und
- die grundgesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit der Bund die Kommunen wieder bei dem Ausbau und der Sanierung ihrer Verkehrswege unterstützen kann (Wegfall des Kooperationsverbots).

## II. Mehr Wohnraum schaffen – bezahlbar und energieeffizient

### 1. Wohnungsmangel bekämpfen – Empfehlungen des Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen in die Praxis umsetzen!

Deutschland braucht bis 2020 jährlich 400.000 neue Wohnungen! Davon mindestens 100.000 für weniger einkommensstarke Bevölkerungsgruppen in den Ballungszentren. Im Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen haben Politik, Bauwirtschaft und Wohnungswirtschaft Wege aufgezeigt, wie der Neubau von Wohnungen in Deutschland

angekurbelt werden kann. Wesentliche Stellschrauben finden sich vor allem im regulatorischen Bereich, da 40% der Kostensteigerungen im Wohnungsbau der vergangenen 15 Jahre auf staatliche Vorgaben zurückzuführen sind. Jetzt kommt es darauf an, die Empfehlungen in die Praxis umzusetzen!

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- die Bereitstellung von kostengünstigem Bauland zu forcieren,
- Baugenehmigungs- und Planungsverfahren zu beschleunigen und dabei die Anwendung digitaler Systeme zu verstärken,
- baurechtliche Einschränkungen zu überprüfen, die einer innerstädtischen Verdichtung entgegenstehen,
- die Beteiligung des Bundes an der Wohnraumförderung über 2019 hinaus fortzusetzen und
- den Dialog mit den Bündnispartnern auch in der kommenden Legislaturperiode fortzuführen.

### 2. Kostengünstiger Wohnraum durch seriellen Wohnungsbau!

Zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums braucht es eine stärkere Industrialisierung des Bauens! Der Handlungsdruck am Wohnungsmarkt ist enorm. Genau deshalb gilt es, alle Möglichkeiten auszuloten, wie Wohnungen in großer Stückzahl und in angemessener Qualität in kurzer Zeit errichtet wer-

den können. Statt teure Unikate zu fertigen, müssen künftig stärker Prototypen entwickelt werden, die deutschlandweit in Serie umgesetzt werden können. Nur so lassen sich die Beschleunigungs- und Kostensenkungseffekte erzielen, die wir heute brauchen.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- den seriellen Wohnungsbau deutschlandweit verstärkt anzuwenden,
- kostentreibende Standards im Bauordnungs- und Baunebenrecht zu beseitigen und
- eine bundeseinheitliche Bauordnung durchzusetzen, um Prozesse zu standardisieren und zu beschleunigen und Typenhäuser deutschlandweit umsetzen zu können.

### 3. Steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten für den Mietwohnungsbau verbessern!

Der private Mietwohnungsbau muss weiter gestärkt werden! Neben den öffentlichen Wohnungsbau-Gesellschaften können auch die privaten Immobilien- und Projektentwickler zur Überwindung des Wohnungsmangels beitragen. Bereits heute

realisieren sie rund 50% des Wohnungsneubaus. Damit sich die privaten Wohnungsbauunternehmen noch stärker im Mietwohnungsbau engagieren, müssen steuerliche Anreize gerade mit Blick auf bezahlbaren Wohnraum verbessert werden.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- die linearen steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten für Wohngebäude von aktuell 2 auf mindestens 3 Prozent zu erhöhen und
- eine Sonderabschreibung von bis zu 10% in den ersten Jahren nach Gebäudeherstellung für Regionen bzw. Ballungszentren mit besonderem Engpass am Wohnungsmarkt.

### 4. Energetische Gebäudesanierung vorantreiben – gesetzliche Verschärfungen vermeiden!

Klimaschutz fängt am Bau an! 40% des gesamten Endenergieverbrauchs und 20% des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes entfallen auf den Gebäudebereich. Gleichzeitig entsprechen 70% des Wohnungsbestandes in Deutschland nicht den heutigen energetischen Standards. Mit einer Sanierungsquote von deutlich unter 1% besteht gleichzeitig wenig Hoffnung, die Zeichen mittelfristig auf „grün“ zu stellen.

Mit weiteren Verschärfungen der Energieeinsparverordnung EnEV und anderer Sanierungsanforderungen werden jedoch weder die Sanierungsquote erhöht, noch die Klimaschutzziele erreicht. Bereits mit der EnEV 2009 wurde die Grenze der Wirtschaftlichkeit erreicht und die bautechnischen Möglichkeiten überstrapaziert. Die Politik kann private und öffentliche Eigentümer deshalb nur durch gezielte Anreizsysteme motivieren, ihren Beitrag für einen besseren Klimaschutz am Bau zu leisten.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- Abschreibungsmöglichkeiten für energetische Modernisierungsmaßnahmen für einen zusätzlichen Sanierungsanreiz zu verbessern und
- eine einheitliche und praxisgerechte Gestaltung von Zertifizierungssystemen für nachhaltiges Bauen zu erreichen, um insbesondere Heiz- und Betriebskosten einsparen zu können.





# III. Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige Bauwirtschaft

## 1. Der Staat darf nicht zum Bauunternehmer werden!

Die öffentliche Hand darf den Markt nicht zu Lasten der privaten Wirtschaft verzerren! Mit seiner Ordnungspolitik muss der Staat die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb setzen und Freiräume für die wirtschaftliche Tätigkeit des Einzelnen sichern. Doch gerade im Baubereich halten die öffentliche Hand bzw. öffentliche Unternehmen nach wie vor Baukapazitäten vor und weiten ihre wirtschaftlichen Aktivitäten zu Lasten privater Unternehmen aus:

- Die Deutsche Bahn AG hält die DB Bahnbau Gruppe GmbH (BBG) als 100-prozentige Tochtergesellschaft. Sie steht im direk-

ten Wettbewerb zu den privaten Bauunternehmen, genießt dabei erhebliche Wettbewerbsvorteile und erhält sogar direkt Aufträge ohne Ausschreibung, die damit dem Markt entzogen werden.

- Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verfügt bereits über 25 % der Nassbagger-Kapazitäten am freien Markt. Ziel ist, diese auf künftig 50 % auszuweiten. Dadurch erhält die WSV eine marktbeherrschende Stellung, wodurch die Existenz vieler Nassbagger-Unternehmen in Deutschland bedroht ist.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- den Eingriff in funktionierende Märkte durch öffentliche Unternehmen zu unterlassen,
- gleiche Wettbewerbschancen zwischen der DB Bahnbau Gruppe und den privaten Bauunternehmen herzustellen,
- zumindest die Expansionsstrategie der DB Bahnbau Gruppe zu Lasten der privaten Wirtschaft einzustellen und
- keine weitere Verstaatlichung von Nassbaggerarbeiten und Aufrechterhaltung der aktuellen Aufgabenverteilung zwischen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und der Nassbaggerindustrie.



## 2. Produktivität am Bau durch mehr Digitalisierung vorantreiben!

Die Baubranche braucht trotz verstärkter Ausbildung und Zuwanderung eine Offensive zur Produktivitätssteigerung! Hier bietet gerade die Digitalisierung aller Planungs- und Bauprozesse in der Wertschöpfungskette Bau mit ihren komplexen Planungs- und Prozessabläufen große Innovations- und damit auch Rationalisierungspotenziale.

gen für die Nutzer spielen hier eine zentrale Rolle. Zur Aktivierung der unterschiedlichen Akteure, vom Bauherren, über den Planer, das Bauunternehmen und unterstützende Dienstleister – bedarf es eines Impulses, den nur die öffentliche Hand als größter Auftraggeber setzen kann, und einer klaren Ressortbündelung von Kompetenz und Zuständigkeit innerhalb der künftigen Bundesregierung.

Einheitliche Bauherrnvorgaben, digitale Standards, Wissensvermittlung und Anpassungsqualifizierung

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- die Digitalisierung der Bauwirtschaft durch die Bundespolitik zu fördern und die Kompetenzen an einer Stelle zusammenzuführen,
- einen Masterplan Bauen 4.0 zu erarbeiten, um den Einsatz von Building Information Modeling (BIM) zu verbreiten,
- einheitliche Standards, Normen und Schnittstellen für eine offene Gestaltung der BIM-Prozesse zu erarbeiten,
- ein BIM-Kompetenzzentrum aufzubauen, um die Qualifizierung von Bauunternehmen und Bauauftraggebern voranzutreiben und
- ein BIM-Exzellenzcluster aufzubauen, das den Forschungsbedarf koordiniert, den Wissenstransfer zwischen Hochschulen und Wirtschaft gewährleistet sowie gezielt Expertise in den Standardisierungsbereich trägt.

## a. Technische Rahmenbedingungen für ein sicheres, nachhaltiges und umweltschonendes Bauen

### 1. Sicherheit von Bauprodukten gewährleisten – Vorsorge statt Nachsorge!

Die Politik muss ihre staatliche Fürsorgepflicht für die Bauwerkssicherheit wahrnehmen! Für Bauprodukte gilt ein europäischer Rechtsrahmen – die EU-Bauproduktenverordnung (BauPVO). Aus deutscher Sicht erfüllen viele der auf der BauPVO basierenden europäisch harmonisierten Bauproduktennormen aber nicht essentielle Anforderungen an den Umwelt- und Gesundheitsschutz, Standfestigkeit, Brandschutz sowie an gesetzliche Vorgaben zu Wärme- und Schallschutz. Zur Schließung der Schutzlücken hat Deutschland die so genannte Bauregelliste eingeführt. Diese Nachnormierung auf nationaler Ebene wurde jedoch im Oktober 2014 durch den EuGH untersagt, weshalb die Bauregelliste zwei Jahre später in weiten Teilen außer Kraft gesetzt wurde. Es ist nur eine Frage der

Zeit, wann hieraus erheblicher Schaden für Bauunternehmern, Bauwerksnutzer, Verbraucher und Umwelt entstehen.

Bund und Länder müssen im Interesse der Bauwirtschaft, der vielen privaten Auftraggeber, Mieter und der Verbraucher endlich einen neuen Rechtsrahmen schaffen, der den Beteiligten wieder Sicherheit bietet. Sie müssen darüber hinaus bei sämtlichen unzureichend oder gar mangelhaft genormten europäisch harmonisierten Bauprodukten sowohl den Europäischen – durch die BauPVO vorgegebenen – Rechtsweg beschreiten als auch dafür sorgen, dass diese Normen schnellstmöglich nachgebessert werden.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- mangelhafte Produkte gemäß Art. 58 BauPVO von der Verwendung in bestimmten Bereichen auszuschließen,
- Einwände gegen die Defizite in der EU-Verordnung gemäß Art. 18 BauPVO durch die Bundesregierung vorzubringen und
- die Mängel an den europäischen Bauproduktenormen zu beheben.

## 2. Einheitliche Regelungen für Baustoff-Recycling und Bodenverwertung!

Der Entwurf der Mantelverordnung geht am eigentlichen Ziel vorbei! Die Deutsche Bauindustrie bekennt sich zum Umweltschutz, zur Kreislaufwirtschaft und zum Ressourcenschutz. Wir unterstützen das Ziel des Bundesumweltministeriums, mit der Mantelverordnung ein bundeseinheitliches Gesamtkonzept zwischen Grundwasserschutz, dem

Einsatz von mineralischen Ersatzbaustoffen und dem Bodenschutz zu schaffen. Der vorliegende Entwurf der Mantelverordnung ist jedoch nicht geeignet, für Bauabfälle rechtssichere, praxismgerechte und wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu setzen.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- die Mantelverordnung grundlegende neu zu konzeptionieren,
- der Verrechtlichung der sogenannten Geringfügigkeitsschwellenwerte (GFS) als Schwellen- und Prüferte eine Absage zu erteilen,
- die 1:1-Umsetzung der EU-Grundwasserrichtlinie von November 2010 beizubehalten,
- ein harmonisiertes und schlüssiges Gesamtkonzept für die Verwertung von mineralischen Bauabfällen und Bodenaushub zu erarbeiten,
- eine Ersatzbaustoffverordnung festzulegen, die wirtschaftliche und rechtssichere Rahmenbedingungen für das Recycling mineralischer Bauabfälle setzt,
- eine praxismgerechtere und rechtssicherere Ausgestaltung der Einbaubedingungen („Einbautabellen“) von Recyclingbaustoffen zu erreichen, um die Akzeptanz, aber auch mehr Rechtssicherheit für Bauherren und Bauunternehmen herzustellen, und
- der Abfalleigenschaft für hochwertige Recycling-Baustoffe bei Harmonisierung mit dem Bauproduktenrecht ein Ende zu setzen.





### 3. Deponieengpässe beseitigen!

Bauunternehmen brauchen Entsorgungssicherheit! Die regionalen Deponiekapazitäten in Deutschland sind nahezu erschöpft. Die deutsche Bauwirtschaft verfolgt deshalb mit großer Sorge die in zahlreichen Bundesländern bereits heute vorliegenden Engpässe bei der Ablagerung von nicht verwertbaren mineralischen Bauabfällen. Dies führt insbesondere bei gering und höher belasteten Böden zu sehr

großen Transportentfernungen, verbunden mit hohen Kosten, hoher Verkehrsbelastung und großen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die neue Bundesregierung ist deshalb aufgerufen, sich diesem bundesweit relevanten Thema anzunehmen und der zuständigen kommunalen Ebene zur Seite zu stehen!

Die Deutsche Bauindustrie fordert

- die Sicherstellung und Schaffung von ausreichend Deponiekapazitäten (DK 0 und DK I).

## b. Rechtliche Rahmenbedingungen fair und sicher ausbalancieren

### 1. Unternehmen entlasten anstatt zusätzliche Risiken auf die Bauindustrie abzuwälzen!

Bauunternehmen brauchen eine faire Risikoverteilung! Bereits heute tragen die Unternehmen umfangreiche Risiken, sowohl in der Bau- als auch in der Gewährleistungsphase! Zusätzliche Belastungen würden nicht nur den Geschäftsbetrieb beeinträchtigen, sie können existenzbedrohend werden.

Die neue Bundesregierung muss deshalb dafür Sorge tragen, dass am „Verursacher-Prinzip“ festgehalten wird! Denn jeder sollte für sein eigenes

Handeln verantwortlich sein. Dies betrifft zum einen die Pflicht für Hersteller und Verkäufer von Baumaterialien, für Qualität und evtl. Mängel einzustehen. Zum anderen dürfen Bauunternehmen nicht mit einer verlängerten Gewährleistungspflicht von 10 Jahren belastet werden, da Schäden in diesem Zeitraum meist nicht durch Planungs- und Ausführungsmängel, sondern durch Verschleiß, unsachgerechte Nutzung oder fehlende Wartung entstehen.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- die ausufernde Untersuchungs- und Rügepflicht des Käufers nach § 377 HGB einzudämmen, denn nicht die Hersteller und Verkäufer mangelhafter Produkte sind schutzwürdig, sondern die Käufer (Bauunternehmen), und
- die Verjährungsfrist für Mängelansprüche bei Bauwerken nicht von bislang 5 auf 10 Jahre zu verlängern.



## 2. Anspruch auf angemessene Vorauszahlung einführen!

Bauunternehmen brauchen Liquiditätssicherheit! Gemäß Bürgerlichen Gesetzbuch ist das Unternehmen zur Vorleistung verpflichtet, d. h. es muss zunächst seine Bauleistung erbringen und kann erst mit der Abnahme seine Vergütung beanspruchen. Abschlagzahlungen sind nur unter engen Voraussetzungen möglich.

Doch gerade bei erheblichen Materialbestellungen vor Baubeginn oder einem umfangreichen Vorfertigungsaufwand ist ein Anspruch auf angemessene Vorauszahlungen erforderlich, um auch während dieser Zeit die Liquidität des Unternehmens nicht zu gefährden.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- einen Anspruch auf angemessene Vorauszahlung im Bürgerlichen Gesetzbuch in Anlehnung an die Regelung in § 16 Abs. 2 VOB/B zu normieren.

## 3. Keine Aufweichung des AGB-Rechts zwischen Unternehmen!

Das deutsche AGB-Recht hat sich bewährt – auch im Verhältnis zwischen Unternehmern! Es hat mittlerweile eine Transparenz, Ausgewogenheit und Rechtssicherheit erreicht, wie sie kaum eine andere Rechtsordnung bietet. Von diesen Vorteilen profitieren alle Marktteilnehmer.

hilft, unangemessene Risikoverlagerungen zu Lasten wirtschaftlich unterlegener Vertragspartner zu verhindern. Dadurch ist ein Vertragsverhältnis auf Augenhöhe möglich, anstatt einen Vertrag zu den vom „marktstärkeren“ Unternehmen vorgegebenen Bedingungen abzuschließen. Diese strengen AGB-Richtlinien dürfen deshalb nicht nur für Verbraucher, sondern müssen auch zwischen Unternehmen weiterhin unverändert Anwendung finden.

Für die Deutsche Bauindustrie ist dabei von besonderem Interesse, dass das deutsche AGB-Recht

Die deutsche Bauindustrie fordert

- keine Aufweichung des AGB-Rechts im unternehmerischen Geschäftsverkehr.

## 4. Entlastungen bei Pensionsrückstellungen ermöglichen!

Das Steuerrecht muss bei Pensionsrückstellungen auf die Niedrigzinsphase reagieren! Die Bauunternehmen stehen zu ihrer Pflicht, Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen zu bilden. Aufgrund der weiter anhaltenden Niedrigzinsphase müssen die Unternehmen jedoch vermehrt nicht am Kapitalmarkt erwirtschaftetes Geld zur Deckung ihrer Pensionszusagen aufwenden. Gleichzeitig geht der Gesetzgeber jedoch weiterhin von einer Verzinsung

von 6% pro Jahr aus, mit der Folge, dass die steuerlichen Rückstellungen geringer ausfallen und zu gleich die Steuerlast steigt.

Die neue Bundesregierung muss sich deshalb dafür einsetzen, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aufgrund eines praxisfernen Steuerrechts am Ende nicht die Leidtragenden sind.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- eine sinnvolle Koppelung des steuerlichen Zinssatzes an den tatsächlich zu erzielenden Zinssatz am Markt zu erreichen und
- die Probleme der Unternehmen nicht durch weitere Ausweitungen der Zinsbeobachtungszeiträume in die Zukunft zu schieben.



## IV. Internationale Wettbewerbsbedingungen gestalten

### 1. Einbeziehung von „örtlichen Kosten“ in die Exportkreditversicherung!

Die deutsche Exportkreditversicherung muss die Produktionsbedingungen am Bau berücksichtigen! Im Gegensatz zur Exportgüterindustrie, die ortsunabhängig produzieren und ihre Produkte in alle Welt versenden kann, ist die Leistung der Bauindustrie zu nahezu 100% am Ort der Baustelle zu erbringen. Der durch die Exportkreditversicherung deckungsfähige Anteil lokaler Kostenanteile beträgt nach dem „OECD-Konsensus“ jedoch nur

30% des Exportauftragswerts. Die vielen lokalen Aufwendungen der Bauindustrie sind somit nicht voll umfänglich in die Deckung einbezogen.

Die neue Bundesregierung muss sich deshalb dafür einsetzen, dass auch der deutsche Auslandsbau von der Exportkreditversicherung profitiert und somit seine internationale Wettbewerbsfähigkeit behaupten kann.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- den OECD-Konsens dahingehend weiterzuentwickeln, dass lokale Kosten bis zur Höhe des Exportauftragswertes in die Hermesdeckung einbezogen werden können.

### 2. KfW-Mustervergabeunterlagen für im Ausland finanzierte Bauvorhaben!

Der internationale Wettbewerb bei KfW-finanzierten Vorhaben muss einheitlichen Regeln folgen! Im Vergleich zu anderen nationalen Förderbanken, verwendet die KfW-Entwicklungsbank für ihre Vorhaben keine Muster-Vergabedokumente. Zwar sind die Ausschreibungsunterlagen durch den nationalen Projektträger gemäß der KfW-Vergaberichtlini-

en so zu gestalten, dass ein fairer und transparenter Wettbewerb gewährleistet wird. In der Praxis weicht die nationale Vergabep Praxis jedoch oftmals von diesen Richtlinien ab. Die Folge sind Rechtsunsicherheiten, bis hin zu einer erschwerten Teilnahme am Wettbewerb.

Die Deutsche Bauindustrie fordert,

- verbindliche KfW-Muster-Ausschreibungsunterlagen zu erarbeiten, von denen der Projektträger nur in begründeten Einzelfällen abweichen darf und
- Anreize für nationale Projektträger durch die KfW anzubieten, neben rein finanziellen und technischen Vergabekriterien, auch die Kriterien Umwelt, Arbeitssicherheit, Compliance, Local Content und Lebenszyklusaspekte zu berücksichtigen.



Herausgegeben vom

**Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.**

Geschäftsbereich Wirtschaft und Recht  
Dr. Heiko Stiepelmann  
Tim-Oliver Müller, M.A.

Kurfürstenstraße 129  
10785 Berlin

Telefon 030 21286-0  
Fax 030 21286-240  
info@bauindustrie.de

**[www.bauindustrie.de](http://www.bauindustrie.de)**

