



Gemeinsame Erklärung zur Bauwirtschaft

Stand: Juli 2004

Hinweis: Neuer Herausgeber dieser Online-Veröffentlichung ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB).

Das Dokument wurde von der Internetseite des ehemaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) übernommen. Denn mit Beginn der 18. Legislaturperiode sind verschiedene Aufgabenbereiche unter den Bundesministerien neu verteilt worden. Seitdem ist das BMUB auch für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung zuständig. Grundlage hierfür ist der Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013.

Herausgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)
Presse- und Informationsstab
Stresemannstraße 128 - 130
10117 Berlin

Telefon: 030 18 305-0
Telefax: 030 18 305-2044
E-Mail: service@bmub.bund.de
Internet: www.bmub.bund.de

Zuständiges Referat: B I 6

Gemeinsame Erklärung zur Bauwirtschaft

Im vergangenen Jahr belief sich das Bauvolumen in Deutschland auf über 240 Mrd. Euro. Das sind über 10% des gesamten deutschen Bruttoinlandsprodukts. Über 2 Mio. Beschäftigte arbeiten in dieser Branche. Die Bauwirtschaft ist damit eine der wichtigsten Branchen des Landes, und eine Krise am Bau belastet stets die ganze Volkswirtschaft. Diese Bedeutung verpflichtet alle Akteure – Unternehmen, Verbände, Gewerkschaften, politisch Verantwortliche auf allen Ebenen – zur nachhaltigen Unterstützung der Branche.

Um die in der gegenwärtigen wirtschafts- und finanzpolitischen Lage prioritären bauwirtschaftliche Handlungsfelder gemeinsam erfolgreich anzugehen, haben der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB), der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes (ZDB), die Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt (IG BAU), das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBS) am 08.07.2004 folgende Gemeinsame Erklärung vereinbart:

I. Haushaltsspielräume konsequent ausnutzen – Investitionen stärken

Die Beteiligten sind sich einig, dass Investitionen in den Ausbau und in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur bedeutender Bestandteil einer innovationsbezogenen Wachstumspolitik sind.

Die Höhe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ist jedoch durch die Vorgaben des Bundeshaushaltsplans begrenzt. Die Kombination aus Subventionsabbau (Koch-Steinbrück) – der auch von der Opposition in Bund und Ländern mitgetragen wurde – mit der notwendigen Finanzierung der Bundeszuschüsse zur Rentenversicherung durch alle Ressorts, haben für die Haushaltsverhandlungen 2005 zu einer äußerst schwierigen Ausgangslage geführt. BMVBS hat gleichwohl mit Nachdruck versucht, das Volumen der Verkehrsinvestitionen in vertretbarem Rahmen zu halten. Dies ist mit einer Investitionslinie von fast 11 Mrd. Euro (10,8 Mrd. Euro) im

Jahr 2005 gelungen. Auch für die Folgejahre ist ein Investitionsniveau von über 10 Mrd. Euro geplant.

Damit leistet BMVBW einerseits einen spürbaren Konsolidierungsbeitrag zum Gesamthaushalt, andererseits bleibt der BMVBW-Haushalt der größte Investitionshaushalt der Bundesregierung. Der Anteil der Investitionen am Gesamthaushalt des BMVBW liegt deutlich über 50%. Wichtige wachstums- und beschäftigungspolitische Impulse bleiben damit erhalten. Denn Investitionen in Verkehrswege sind Basis für Innovationen.

Wichtig ist deshalb, dass BMVBW im Vergleich zur Mittelfristplanung nach Koch/Steinbrück und Rente eine deutliche Verbesserung der Investitionslinien erreicht hat.

Der HDB wertet den – entgegen ursprünglichen Planungen – höher angesetzten Verkehrshaushalt als positives Zeichen zur Stabilisierung der Verkehrsinvestitionen, hält dies jedoch mittelfristig für unzureichend. Nach wie vor bleibt eine Investitionskürzung von 6 Mrd. Euro gegenüber der mittelfristigen Finanzplanung des Vorjahres bestehen. Angesichts des deutlich steigenden Verkehrsaufkommens ist es notwendig, die Verkehrshaushalte auf ein langfristig bedarfsdeckendes Niveau von 11,5 Mrd. Euro zu verstetigen.

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft

Der HDB fordert mehr Spielräume für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG):

- mehr Flexibilität bei der Verteilung knapper Haushaltsmittel auf die Verkehrsträger durch die generelle Einrichtung gegenseitiger Deckungsfähigkeit,
- mehr Planungssicherheit für mehrjährige Investitionsvorhaben: Übertragbarkeit von Mautmitteln nutzen,
- weniger Haushaltsreste: Warnsystem zur frühzeitigen Identifizierung von Abflussproblemen installieren,
- weniger Investitionshemmnisse bei Schienenprojekten: DB-Mitfinanzierungsanteil im Rahmen von Projektförderungsverträgen darstellbar.

Des weiteren fordert der HDB, in der VIFG ein PPP-Verkehrskompetenzzentrum zu etablieren.

BMVBW und BMWA stimmen zu, dass knappe Haushaltsmittel flexibel eingesetzt werden müssen. Der Haushalt des BMVBW gewährleistet eine hohe Flexibilität. Gleiches gilt für die

VIFG. Die VIFG übernimmt die Bündelungsfunktion für die erhobenen Nutzerentgelte aus der Verkehrswegebenutzung – Einnahmen aus der Lkw-Maut und aus Schifffahrtsabgaben – und wird sie gezielt und flexibel – mit der Möglichkeit eines Verkehrsträger übergreifenden Mittelausgleichs – zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen, und zwar von Schienen, Straßen und Wasserstraßen einsetzen.

Die Einnahmen aus der Maut sind übertragbar. Von der VIFG nicht verausgabte Mittel werden – abweichend von der konventionellen Haushaltsfinanzierung – zusätzlich im jeweils folgenden Haushaltsjahr, spätestens mit dem übernächsten Bundeshaushalt, bereitgestellt. Dadurch wird Planungssicherheit für mehrjährige Investitionsvorhaben gewährleistet.

Die Aufgaben der VIFG beinhalten zudem den Aufbau eines Verkehrsträger übergreifenden Finanzmanagements zur rechtzeitigen Identifikation von Abweichungen zwischen geplanten und tatsächlichen Projektrealisierungen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Schwierigkeiten beim zeitgerechten Abfluss der Haushaltsmittel frühzeitig erkannt werden.

Der Bund finanziert allerdings Investitionen in die Schienenwege des Bundes ausschließlich nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Daher ist eine Finanzierung von Aufwandstatbeständen wie z. B. Rückbauten – anders als bei der abweichenden Projektförderung – nicht zulässig. Insofern werden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen solche Aufwandstatbestände zukünftig auch bei einer Finanzierung über die VIFG mit Mautmitteln selbst finanzieren müssen.

Neben Bündelungs- und Finanzmanagementfunktionen übernimmt die VIFG nicht-hoheitliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von PPP-Modellen im Sinne eines PPP-Verkehrskompetenzzentrums. Dem Anliegen des HDB nach der Etablierung eines PPP-Verkehrskompetenzzentrums in der VIFG wird somit entsprochen.

Stärkung der kommunalen Investitionen

Die kommunalen Investitionen sind für die regional- und gesamtwirtschaftliche Entwicklung von großer Bedeutung. Bedingt durch rückläufige Steuereinnahmen und überproportionale Zuwächse der Sozialausgaben sind die kommunalen Investitionen in den letzten zehn Jahren um rund $\frac{1}{3}$ stark zurückgegangen. Um die Modernisierung der kommunalen Infrastruktur

voranzubringen, ist die Erhöhung der Finanzierungsspielräume der Gemeinden für kommunale Infrastrukturinvestitionen dringend erforderlich. Der Bund leistet hierzu im Rahmen seiner engen Haushaltsspielräume einen Beitrag durch die Zusage, mit der Zusammenlegung von Arbeitslosenhilfe und Sozialhilfe und die Vereinheitlichung der Leistung ab 2005 die Kommunen um jährlich rd. 2,5 Mrd. Euro zu entlasten. Die Finanzausstattung der Kommunen wird ferner gestärkt durch die Absenkung der Gewerbesteuerumlage, mit der sich die kommunalen Einnahmen im Jahr 2004 um 2,5 Mrd. Euro und ab 2005 um mehr als 3 Mrd. Euro jährlich erhöhen. Einschließlich der Effekte aus dem Haushaltsbegleitgesetz, der Koch-Steinbrück-Initiative und des Gesetzes zur Förderung der Steuerehrlichkeit werden die Gemeindehaushalte bis 2007 um insgesamt 7,26 Mrd. Euro entlastet. Darüber hinaus werden kommunale Investitionen mit dem aufgelegten zinsgünstigen Investitionskreditprogramm der KfW angestoßen. Der Bund stellt für die Zinsverbilligung ca. 480 Mio. Euro bereit. Damit kann ein Gesamtkreditvolumen von ca. 6,5 Mrd. Euro verbilligt werden. Bis 31.05.2004 wurden Darlehen mit einem Gesamtvolumen von 4.888 Mio. Euro zugesagt. Vom insgesamt zur Verfügung stehenden Kreditvolumen sind somit bereits rd. 75 % ausgeschöpft. Insgesamt kann mit diesem 2004 auslaufenden Programm ein Investitionsvolumen von knapp 20 Mrd. Euro mobilisiert werden.

Sollte das Finanzierungsprogramm vollständig ausgeschöpft werden und weiterer Bedarf bestehen, würden die Beteiligten die Fortführung dieses kommunalen KfW-Kreditprogramms befürworten. Eine weiterreichende Gewerbesteuerreform zur Stabilisierung der Kommunalfinanzen ist auf mittlere Sicht im Rahmen einer umfassenderen großen Steuerreform in Angriff zu nehmen, wobei die steuerliche Gesamtbelastung der Unternehmen nicht erhöht werden sollte.

Eigenheimzulage

Die Bauverbände wenden sich gemeinsam mit der IG BAU gegen einen einseitigen Abbau zur Lasten der Bauwirtschaft. Sie verschließen sich keiner Reform, lehnen aber ein Sonderopfer Bau ab.

BMVBW und BMWA halten es angesichts weitgehend ausgeglichener Wohnungsmärkte und mit Blick auf die langfristige Entwicklung der Haushaltszahlen für sinnvoll, das bisher für die Eigenheimzulage verwendete Geld für mehr Innovationen und damit für die Chance auf neue Arbeitsplätze auszugeben.

Dennoch bleibt das Ziel der Förderung des selbst genutzten Wohneigentums grundsätzlich bestehen. Dies gilt vor allem hinsichtlich der Eigentumsbildung im Wohnungsbestand der Städte zur Stabilisierung städtischer Quartiere. Auch das Ziel, Familien mit Kindern das Wohnen in der Stadt durch entsprechende Wohnumbau- und Wohnumfeldmaßnahmen zu erleichtern, wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen.

Eine wichtige Rolle spielt das Wohneigentum nach wie vor bei der Altersvorsorge. Dafür müssen zielgenaue, effiziente Lösungen entwickelt werden, vor allem im Hinblick auf eine effektive Verzahnung von Wohneigentumsbildung und Altersvermögensvorsorge im Rahmen der „Riester-Rente“.

Die Beteiligten vereinbaren, sich für eine bessere Verzahnung der Wohneigentumsförderung mit der privaten und der betrieblichen Altersvorsorge einzusetzen. Die Wohneigentumsförderung sollte zu einem auch in praktischer Hinsicht gleichberechtigten Instrument der Altersvorsorge entwickelt werden.

Stadtumbau Ost / Städtebauförderung

Die Bauverbände sehen gemeinsam mit der IG BAU in den Fördermaßnahmen „Stadtumbau Ost“ und „Städtebauförderung“ geeignete Maßnahmen zur Unterstützung der nachhaltigen Stadtentwicklung, die sichtbare Erfolge aufweisen. Um die Ergebnisse weiter zu verbessern, fordern die Bauverbände gemeinsam mit der IG BAU insbesondere die Anhebung des Fördervolumens des Bundes für die Städtebauförderung in den alten Ländern auf mindestens 350 Mio. Euro pro Jahr.

BMVBW verweist darauf, dass es gelungen ist, den Stadtumbau West beginnend 2004 mit einem Verpflichtungsrahmen in Höhe von 40 Mio. Euro zu finanzieren, der sich bis zum Jahr 2009 auf 86 Mio. Euro aufbaut. Hinzu kommen Mittel für das Programm die Soziale Stadt und die allgemeine Städtebauförderung für die alten Länder, die beide auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten werden konnten. Unter der heutigen Bundesregierung sind die Bundesfinanzhilfen für die alten Länder von 40 Mio. Euro im Jahr 1998 auf 178 Mio. Euro in diesem Jahr gestiegen. Auch der Stadtumbau Ost wird erfolgreich fortgeführt. Ein wichtiges flankierendes Instrument des Stadtumbau Ost, die Altschuldenentlastung, kann dank Einsparungen aus der bereits erfolgten Senkung der Eigenheimzulage unvermindert eingesetzt

werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage ist dies auch unter investiven Gesichtspunkten ein akzeptables Ergebnis.

Bauforschung

Die Bauverbände halten eine Bauforschung zum Nutzen aller Baupartner ausschließlich durch die Bauunternehmen bei der desolaten Ertragslage der Bauwirtschaft für nicht durchführbar.

Die Bauverbände fordern gemeinsam mit der IG BAU,

- die Forschungsförderung für den Baubereich (auch im BMBF) nicht zugunsten anderer Haushaltstitel zurückzufahren,
- durch Schaffung öffentlich-rechtlicher Rahmenbedingungen die Innovationsfähigkeit der Bauwirtschaft zu unterstützen,

Der HDB hält eine Öffnung der Forschungsetats für alle Sparten den Hoch- und Tiefbaus für notwendig, um z.B. beim Spezialtiefbau die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bauwirtschaft auf dem Weltmarkt zu fördern.

Ferner fordert der HDB, die im BMWA-Haushalt 2004 Einzelplan 09 eingestellten Mittel für die Förderung der Normung in Höhe von 3,7 Mio. Euro dem Deutschen Institut für Normung (DIN) ungekürzt zur Verfügung zu stellen und in den Haushaltsplänen der Folgejahre Mittel in gleicher Höhe einzustellen.

BMWA und BMVBW bekennen sich zur Forschungsförderung in der Bauwirtschaft. BMVBW wird die Bauforschungsförderung gemäß § 43 Wohnraumförderungsgesetz in Höhe von jährlich gut 1,1 Mio. Euro fortführen. Die Forschungsmaßnahmen werden sich auch hier künftig auf den Hochbau beschränken.

Mit Fördermitteln des BMWA werden regelmäßig auch solche Mitgliedsvereinigungen der Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen (AiF) in der industriellen Gemeinschaftsforschung ausgestattet, die der Bauwirtschaft zuzurechnen sind (Baustofflieferanten). Das bedeutende Programm zur Förderung der Innovationskompetenz mittelständischer Unternehmen (PRO INNO) steht auch den Bauunternehmen offen. In der „Initiative Partner für Innovationen“ sind Gesprächsforen eingerichtet (sog. Impulskreise), in denen auch über Themen diskutiert wird, die für die Baubranche von Interesse sind. Auch hier

wird die Bauwirtschaft von der Bundesregierung unterstützt. Die Innovationsoffensive zielt auch auf die Bauwirtschaft ab und ist offen für entsprechende Aktivitäten. Im Impulskreis „Energie“ könnten prinzipiell auch Themen auf der Agenda stehen, wie z.B. „intelligentes Gebäudemanagement“.

Die Forderung, auch die Forschungsförderungen für den Baubereich im BMBF nicht zugunsten anderer Haushaltstitel zurückzufahren, wird geprüft.

Einheitliche Normen sind ein wichtiger Bestandteil unserer technisch-ökonomischen Infrastruktur. Der Schwerpunkt liegt heute bei der europäischen und internationalen Normung. BMWA und BMVBW unterstützen in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des „Neuen Ansatzes“ der Gemeinschaft die Internationalisierung der Normung, da durch die Inbezugnahme von Normen in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften die Grundlage für den freien Verkehr von Waren und Dienstleistungen geschaffen wird. Normung ist auch eine Selbstverwaltungsaufgabe der Wirtschaft. europäische und internationale Normung wird für Deutschland vom DIN wahrgenommen. BMWA unterstützt die Tätigkeit des DIN, in dem es in erster Linie internationale Aktivitäten des DIN sowie Querschnittsaufgaben fördert, die im öffentlichen Interesse liegen, und für die eine Finanzierung durch die Wirtschaft nicht oder nur schwer erreicht werden kann. BMWA wird sich auch weiterhin bemühen, die Förderung des DIN auf diesem Niveau fortzusetzen. Es wird daher angestrebt, trotz der schwierigen Haushaltslage auch in den nächsten Jahren 3,7 Mio. Euro für Projekte des DIN jährlich zur Verfügung zu stellen.

II. Public Private Partnership (PPP) fortentwickeln

PPP im Verkehrsbereich

Die Bauverbände weisen darauf hin, dass PPP im Verkehrsbereich trotz brauchbarer Ansätze nicht in Schwung kommt. Sie fordern, dass sich der politische Wille, PPP-Projekte zu realisieren, in der Lösung von Hemmnissen manifestiert.

Die Beteiligten sind sich darüber einig, dass die A-Modelle noch in diesem Jahr auf den Weg gebracht werden. Sie werden gemeinsam daran arbeiten, dass grundlegende offene Fragen einer sachgerechten Lösung zugeführt werden.

Das BMVBW hat im Juni 2004 einen Beratervertrag vergeben, der unter anderem für eine zügige Fertigstellung der Vergabeunterlagen, insbesondere der projektbezogenen Konzessionsverträge, sowie der Entwicklung eines strukturierten Verhandlungsverfahrens, sorgen soll.

Der HDB fordert, die Entwicklungsmöglichkeiten des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FstrPrivFinG) stärker auszuschöpfen, d.h.

- die Ablösung der staatlichen Mautgebühr durch ein privatrechtliches Entgelt,
- die Erweiterung des FstrPrivFinG auf den Neubau und Ausbau von Autobahnstrecken,
- die Klärung der steuerlichen Rahmenbedingungen für F-Modelle, insbesondere die Verhinderung einer umsatzsteuerlichen Doppelbesteuerung,
- eine Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, um privates Kapital in PPP-Modelle lenken zu können.

Das BMVBW hat die Vor- und Nachteile des öffentlichen Gebührenrechts im Verhältnis zur privatrechtlichen Entgeltregelung sowie die verfassungsrechtliche Zulässigkeit einer etwaigen Umstellung prüfen lassen. Das Gutachten liegt vor und wird den Bauverbänden so rasch wie möglich zur Verfügung gestellt. BMVBW wird die Bauverbände einladen, um auf dieser Basis zu diskutieren, ob konkreter Regelungsbedarf zur Novellierung des FstrPrivFinG besteht (staatliche Gebühr vs. privates Entgelt).

BMVBW und BMWA halten eine Ausweitung des Anwendungsbereiches des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes auf den Betrieb, Ausbau und Neubau von Autobahnstrecken zum derzeitigen Zeitpunkt wegen der Nähe zur allgemeinen Pkw-Maut nicht für opportun. Außerdem liegen seitens der Länder bisher keine konkreten Projektvorschläge für den Bau oder den Ausbau von Autobahnstrecken vor.

Die Beteiligten sind sich darin einig, dass die offenen ertrag- und umsatzsteuerrechtlichen Fragen bei A- und F-Modellen so schnell wie möglich einer Klärung zugeführt werden müssen.

Die Beteiligten vereinbaren,

1. **die Ergebnisse des Gutachtens zur eventuellen Umstellung der Gebührenregelung auszuwerten und ggf. weiteren Handlungsbedarf zu ermitteln,**
2. **eine Arbeitsgruppe einzurichten, die erneut die Möglichkeiten prüfen soll, durch Änderung des Investmentrechts eine Beteiligung an Objektgesellschaften für Betreibermodelle zu ermöglichen.**

PPP im öffentlichen Hochbau

Die Beteiligten begrüßen, dass im Juli 2004 im BMVBW eine Task Force PPP im öffentlichen Hochbau eingerichtet worden ist. Dies ist ein wichtiger Meilenstein in der Weiterentwicklung des PPP-Ansatzes im öffentlichen Hochbau.

Die PPP Task Force ist auf drei Aufgabenfeldern tätig:

- Betreuung von Pilotprojekten,
- Initiierung der Lösung von Grundsatzfragen und Koordinierung aller Beteiligten,
- Organisation eines effektiven Wissenstransfers.

Die Beteiligten vereinbaren, die bestehende intensive Kooperation und den Erfahrungsaustausch auch künftig fortzuführen. Die Bauverbände und die IG BAU werden die Arbeiten der Task Force in vollem Umfang unterstützen.

III. Sozial- und Arbeitsmarktpolitik

EU-Richtlinienentwurf Dienstleistungen/Bewahrung des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes

Der Vorschlag der Kommission zum Entwurf einer EU-Richtlinie Dienstleistungen im Binnenmarkt (KOM (2003) ist der Schlussbaustein der Ende 2000 im Gefolge der Lissabon-Beschlüsse beschlossenen Binnenmarktstrategie für den Dienstleistungssektor, mit dem in der EU durch Beseitigung aller noch bestehenden Hindernisse im grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehr und durch eine substantielle Vereinfachung der Verwaltungsvorschriften sowie durch Einführung des Herkunftslandprinzips bei grenzüberschreitenden Dienstleistungen ein funktionstüchtiger Binnenmarkt für Dienstleistungen geschaffen werden soll.

Die Bauverbände fordern gemeinsam mit der IG BAU, dass die Kontrolle und damit die Durchsetzung der Mindestlöhne am Bau nicht durch die Dienstleistungsrichtlinie verschlechtert werden dürfen. Der Richtlinienvorschlag beabsichtigt die Schaffung eines Rechtsrahmens zur Wahrnehmung der Dienstleistungs- und der Niederlassungsfreiheit innerhalb der europäischen Union. Da ein erhebliches Lohn- und Sozialgefälle zwischen den Mitgliedstaaten der EU besteht, bedarf es eines Mindestmaßes an sozialem Schutz, der im jeweiligen Aufnahmestaat den dorthin entsandten Arbeitnehmern zu gewähren ist.

Die Gewährung eines solchen Schutzes ist das Ziel der Entsenderichtlinie. Deren Ziele und Inhalte dürfen durch die vorgeschlagene Dienstleistungsrichtlinie und insbesondere deren Abschnitt zur Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (Art. 24, 25) nicht beeinträchtigt werden. Der Entwurf der Dienstleistungsrichtlinie sieht zwar in Art. 17 Nr. 5 eine Ausnahme von dem Herkunftslandprinzip vor. Darüber hinaus müssen aber effektive systematische Kontrollen zwingender Arbeitsbedingungen in und durch den Aufnahmestaat weiterhin gewährleistet werden. Die Meldepflicht und die Pflicht zur Bereithaltung und Vorlage der Arbeitsdokumente gegenüber den Behörden des Aufnahmestaates muss aufrechterhalten bleiben, um eine effiziente Kontrolle nach der Entsenderichtlinie gewährleisten zu können.

BMWA und BMVBW bestätigen die Position der Bundesregierung, an den vorhandenen Kontrollmechanismen des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes am Bau festzuhalten.

Die Beteiligten sind sich einig, dass in dieser Frage Konsens besteht und die Bundesregierung das Anliegen der Bauwirtschaft konsequent vertreten wird.

Hauptunternehmerhaftung

Der HDB fordert erneut eine Vereinheitlichung der Vorschriften zur Hauptunternehmerhaftung für Mindestlöhne, Urlaubskassenbeiträge und Sozialversicherungsbeiträge (Haftung regelmäßig nur im direkten Vertragsverhältnis, Exkulpationsmöglichkeit für den Hauptunternehmer, Wegfall der Bagatelלקlausel).

Im Anschluss an den Strategiedialog 2003 hat eine Arbeitsgruppe der Beteiligten die Frage geprüft. BMWA hat darauf hingewiesen, dass die Generalunternehmerhaftung in § 1a Arbeitnehmer-Entsendegesetz derzeit Gegenstand eines Vorabentscheidungsersuchens vor dem

EuGH ist. Auf Vorlagebeschluss des BAG wird die Vereinbarkeit mit der Dienstleistungsfreiheit in Art. 49 EG geprüft. Die mündliche Verhandlung war am 10. Juni. Mit einer Entscheidung ist bis zum Herbst/Winter dieses Jahres zu rechnen.

Die Beteiligten vereinbaren, nach Erlass des Urteils die Thematik wieder aufzugreifen.

Kampf gegen illegale Beschäftigung und Schwarzarbeit

Mit dem neuen Gesetz zur Intensivierung der Bekämpfung der Schwarzarbeit und damit zusammenhängender Steuerhinterziehung soll die Verfolgung von Schwarzarbeit und der damit einhergehenden Steuerhinterziehung auf eine neue Grundlage gestellt werden. Bestehende Regelungen werden zusammengefasst, der Begriff der Schwarzarbeit wird erstmals entsprechend dem allgemeinen Sprachgebrauch definiert, Prüf- und Kontrollrechte werden erweitert und Strafbarkeitslücken werden geschlossen.

Mindestlöhne sind zur Aufrechterhaltung geordneter Wettbewerbsverhältnisse auf dem deutschen Baumarkt unerlässlich.

Die Beteiligten sehen in einer effektiven Kontrolle eine wichtige Grundvoraussetzung dafür, dass das Mindestlohnkonzept seine volle Wirksamkeit entfalten kann. Zur Durchsetzung der Mindestlöhne ist eine Prüfung der Kalkulation der Angebote im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe auf etwaige Mindestlohnunterschreitung ebenso erforderlich. Möglichen Entwicklungen im Zusammenhang mit Scheinselbständigkeit ist entgegenzutreten.

Die IG BAU fordert, dass sich die Bundesregierung für eine flächendeckende länderweite Einrichtung von Schwerpunktstaatsanwaltschaften einsetzt. Unabhängig vom Gesetz zur Intensivierung der Bekämpfung der Schwarzarbeit sollten geeignete Strukturen für die Umsetzung der Gesetze auch im staatsanwaltschaftlichen Bereich geschaffen werden.

BMWA und BMVBW werden unter Einbeziehung des BMJ prüfen, ob eine solche Konzentration der Zuständigkeiten im Ergebnis sachgerecht wäre und sich bei positivem Ergebnis dafür einsetzen, das Anliegen an die insoweit zuständigen Landesjustizverwaltungen heranzutragen.

Die Bauverbände fordern ferner gemeinsam mit der IG BAU ein funktionierendes System der justiziellen Zusammenarbeit im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht in Europa. Dazu gehört, dass Geldstrafen und Bußgelder auch über die Grenzen hinweg vollstreckt werden können. Insbesondere im Zusammenhang mit der Rechtshilfe wegen Straftaten im Bereich der illegalen Beschäftigung nach dem neuen Schwarzarbeitsgesetz, gemäß § 266a Strafgesetzbuch oder nach der Abgabenordnung (Steuerhinterziehung usw.) ist immer noch erforderlich, dass die Tat in den beteiligten Staaten jeweils strafbar ist. Hier sieht die IG BAU eine Aufgabe für die Bundesregierung, in Brüssel für einen ähnlichen Prozess wie bei den Ordnungswidrigkeiten auf der Grundlage der Entsende-Richtlinie zu sorgen. In Bezug auf Ordnungswidrigkeiten nach den nationalen Umsetzungsgesetzen zur Entsenderichtlinie – in Deutschland also die Ordnungswidrigkeiten gemäß § 5 Arbeitnehmer-Entsendegesetz - ist im Rahmen der EU-Arbeitsgruppe zu Entsendungen die Überlegung positiv aufgenommen worden, sich EU-weit auf einen Verzicht der Gegenseitigkeitseinrede zu verständigen.

Die Beteiligten sind sich darüber einig, dass zusätzlich zu verbesserter Kontrolltätigkeit notwendige Sanktionen gegen illegale Beschäftigung und Schwarzarbeit auch durchgesetzt werden müssen. Dazu gehört die grenzüberschreitende Vollstreckung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Die Beteiligten sind gemeinsam der Auffassung, dass die Möglichkeiten der Vollstreckung von Bußgeldern im Ausland z.Zt. unzureichend ist.

BMWA macht darauf aufmerksam, dass sich der Rat der Justiz- und Innenminister der EU am 08. Mai 2003 politisch über den „Rahmenbeschluss über die gegenseitige Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen“ geeinigt hat; eine förmliche Beschlussfassung steht noch aus. Der Rahmenbeschluss über die gegenseitige Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen sieht eine im Vergleich zur bisherigen Vollstreckungshilfe vereinfachte Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Geldstrafen vor. Zukünftig können Geldbußen und Geldstrafen in jedem Mitgliedstaat der EU vollstreckt werden, sofern nicht ein Verweigerungsgrund im Sinne des Art. 7 vorliegt.

Die Beteiligten sind gemeinsam der Auffassung, dass der Rahmenbeschluss eine Rechtsgrundlage für eine deutliche Verbesserung der Vollstreckbarkeit von Bußgeldern bieten wird. BMWA wird sich auch auf europäischer Ebene nachdrücklich dafür einsetzen, die Möglichkeiten des Rahmenbeschlusses zu nutzen. Die Bemühungen der Kommission, den

Rahmenbeschluss über die Anwendung des Prinzips der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen für diese Problematik nutzbar zu machen, werden ausdrücklich begrüßt.

Fälschungssicherer Sozialausweis /JobCard

Die Bauverbände fordern gemeinsam mit der IG BAU die Einführung eines fälschungssichereren Sozialversicherungsausweises bei gleichzeitiger Einrichtung eines Informationsverbandes zwischen der Bundesagentur für Arbeit, den Hauptzollämtern, den Sozialversicherungsträgern und den Sozialkassen der Bauwirtschaft zum gegenseitigen Datenaustausch und Datenabgleich.

Die Bundesregierung hat am 21.08.2002 beschlossen, für alle Arbeitnehmer eine JobCard einzuführen. Das JobCard-Verfahren zur zentralen Speicherung der Arbeitsbescheinigung wurde zwischenzeitlich in einem Modellvorhaben erprobt. Das JobCard-Verfahren steht für die zentrale Speicherung von Arbeitnehmerdaten unter Einsatz der elektronischen Signaturkarte. Dabei werden die Daten aber nicht auf der Signaturkarte selbst gespeichert, sondern befinden sich auf einer zentralen Datenbank.

Die Bauverbände und die IG BAU stehen der Einführung des JobCard-Verfahrens als Instrument zur effizienten Bekämpfung der Schwarzarbeit am Bau positiv gegenüber.

Die Bauverbände fordern in diesem Zusammenhang:

- eine fälschungssichere Ausgestaltung,
- eine schnelle Ausstellung vor Arbeitsaufnahme,
- keine Arbeitsaufnahme ohne JobCard,
- die zwingende Anwendung für In- und Ausländer,
- den Zugang nur für staatliche Stellen.

BMWA bestätigt, dass die Forderungen technisch und organisatorisch machbar sind. Die Erprobung JobCard im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Schwarzarbeit muss noch erfolgen.

Beiträge zu den Berufsgenossenschaften

Der massive Rückgang der Beschäftigtenzahlen in der Baubranche ließ die Beiträge zu den Berufsgenossenschaften erheblich ansteigen. Der durchschnittliche Beitragsfuß bei den Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft ist von 7,26 im Jahr 2001 auf 8,35 im Jahr 2003

gestiegen (Steigerung um 15%). Dieser Entwicklung wurde bereits im vergangenen Jahr durch die Reform des Lastenausgleichs im Bereich der gesetzlichen Unfallversicherung teilweise Rechnung getragen, durch die die Baubranche mit einem Ausgleichsvolumen durch die übrigen Branchen finanziell unterstützt wird.

Die Bauverbände weisen darauf hin, dass weiterführende Maßnahmen zur Entlastung der Berufsgenossenschaften notwendig sind, um die Beiträge für die Unternehmen tragfähig zu halten. Ziel ist, eine Stabilisierung der Beiträge auf dem Niveau von 2001 zu erreichen.

Die Bauverbände fordern eine Entlastung der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft durch:

- Herausnahme der Wegeunfälle aus dem Versicherungsschutz der Unfallversicherung,
- Überstellung der Rentenempfänger der Unfallversicherung mit Erreichen der Altersgrenze in die Rentenversicherung,
- Befreiung der Berufsgenossenschaften von den Unfallkosten bei der Schwarzarbeit.

BMWA weist darauf hin, dass nach Berechnungen des BMGS bei einer Entlastung der Bauunternehmen durch ein Stabilisieren der Beiträge zur Unfallversicherung auf dem Niveau von 2001 das Ausgleichsvolumen im Lastenausgleich zwischen den Berufsgenossenschaften zugunsten der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft um zusätzlich 225 Mio. Euro steigen müsste und dementsprechend andere Berufsgenossenschaften stärker belastet würden. Das Ausgleichsvolumen im gesamten Lastenausgleich würde weit höher ausfallen, andere Berufsgenossenschaften ebenfalls ausgleichsberechtigt würden.

Der ZDB weist darauf hin, dass ein Lastenausgleich in dieser Höhe unrealistisch erscheint, seien die geforderten Kürzungen der gesetzlichen Unfallversicherung unabdingbar.

Im Gesetz zur Intensivierung der Bekämpfung der Schwarzarbeit und damit zusammenhängender Steuerhinterziehung ist vorgesehen, dass Unternehmer für die Aufwendungen haften, die den Unfallversicherungsträgern infolge von Versicherungsfällen bei der Ausführung von Schwarzarbeit entstehen. Somit werden künftig Unternehmer gezielt in Regress genommen, die sich ihrer Beitragspflicht zur Solidargemeinschaft entziehen und so die gesetzestreuenden Unternehmen zusätzlich belasten. Die Einbeziehung der Wegeunfälle in die Unfallversicherung ist jedoch auch künftig geboten. Es muss verhindert werden, dass die Kosten dafür auf die Renten- und die Krankenversicherung überwälzt werden.

Zur Forderung, die Rentenempfänger der Unfallversicherung mit Erreichen der Altersgrenze in die Rentenversicherung zu überstellen, weist BMWA darauf hin, dass BMGS die systemgerechte Abgrenzung zwischen den Rentenleistungen der Unfallversicherung und denen der Rentenversicherung prüft. Die geforderte „Überstellung“ wäre jedoch bereits abzulehnen, wenn nicht im Gegenzug die Altersversorgung der Unfallversicherungs-Rentner durch Beiträge der Unfallversicherung zur Rentenversicherung uneingeschränkt gesichert wird. Außerdem wäre eine solche überhaupt nur für Neufälle möglich. Nach Auffassung der Bauverbände wäre insbesondere eine Lösung der Altrentenproblematik angezeigt.

Die Bauverbände kündigen einen gemeinsamen Parlamentarierbrief zu ihren Forderungen der Reform der gesetzlichen Unfallversicherung an.

IV. Verschlinkung des Vergaberechts

Das Bundeskabinett hat am 12.05.2004 Eckpunkte für eine Verschlinkung des Vergaberechts beschlossen. Die Eckpunkte geben den Rahmen für das künftige Vergaberecht vor. Danach werden die Vergabeverfahren oberhalb der EU-Schwellenwerte im GWB und in einer einheitlichen Vergabeverordnung geregelt. Unterhalb dieser Schwellenwerte soll weiterhin Haushaltsrecht gelten. Im Bereich der Bauleistungen soll das Haushaltsrecht auf eine erheblich verschlankte VOB/A verweisen.

Die Bauverbände lehnen gemeinsam mit der IG BAU den Kabinettsbeschluss hinsichtlich der künftigen Struktur des Vergaberechts ab. Ihrer Meinung nach führt er zu einer weiteren Bürokratisierung und bringt eine Verkomplizierung und Zersplitterung des Vergaberechts mit sich. Sie fordern eine Reform des Vergaberechts im bestehenden System.

V. Einführung eines Präqualifikationsverfahrens bei öffentlichen Bauaufträgen

BMWA und BMVBW haben den Auftrag aus dem Strategiedialog 2003, die Einführung eines Präqualifikationssystems zu prüfen, ausgeführt. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Bauverbände und der IG BAU hat hierzu ein Eckpunktepapier mit folgenden Grundsätzen erarbeitet, die auch den Forderungen der Bauverbände und der IG BAU entsprechen: - unbürokratisches und schlankes Verfahren mit einer entsprechend ausgestalteten

Organisation und erhöhten Effizienz des Vergabeverfahrens, -lückenlose Einbeziehung von Nachunternehmern, -Beitrag gegen Wettbewerbsverzerrung durch unseriöse und illegale Praktiken, -keine Bagatellegrenzen.

VI. Bürgschaften

Im Strategiedialog Bau am 01.04.2003 haben die Bauverbände und die IG BAU die Maßnahmen des Bundes zur Reduzierung von Sicherheitsleistungen durch Bürgschaften begrüßt. Sie haben gebeten, zu prüfen, ob eine weitere Erleichterung, z.B. durch geänderte Bemessungsgrundlagen für Bürgschaften praktikabel ist.

Der Modellversuch der Straßenbauverwaltung Bayern dauert an. Nach seinem Abschluss werden BMWA und BMVBW die Prüfung nach weiteren Erleichterungen vornehmen.

Nach den Erfahrungen des HDB fordern insbesondere kommunale Auftraggeber die Stellung einer Vielzahl von Klein- und Kleinstbürgschaften, die in ihrer Summierung die Avallinie der Bauunternehmen erheblich belasten und extremen Verwaltungsaufwand mit sich bringen. Kommunale Auftraggeber ignorieren häufig die Regelung in § 14 Nr. 1 S. 2 VOB/A über den Verzicht auf Sicherheitsleistung im Regelfall bei Beschränkter Ausschreibung und bei Freihändiger Vergabe. Der vom Bund seit Februar 2003 vorgesehene regelmäßige Verzicht auf Sicherheitsleistungen auch bei Öffentlichen Ausschreibungen unterhalb einer voraussichtlichen Auftragssumme von 250.000 Euro hat für die Kommunen lediglich empfehlenden Charakter.

Die Beteiligten stimmen darüber überein, dass die getroffenen Maßnahmen zur Reduzierung der Forderungen nach Sicherheitsleistungen auch tatsächlich praktiziert werden müssen. BMWA wird die Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände dafür sensibilisieren.

VII. Auslandsbau

Die Bundesregierung hat sich im Rahmen ihrer "Außenwirtschaftsoffensive für mehr Wachstum und Beschäftigung: Weltweit Aktiv" vom Mai 2003 unter Punkt 8 politisch dazu bekannt, die Kooperation von Institutionen der Entwicklungszusammenarbeit mit der Privatwirtschaft zu fördern, vor allem beim Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur in den Schwellen- und Entwicklungsländern. Dazu werden die bestehenden PPP-Förderinstrumente für das Auslandsengagement der deutschen Wirtschaft ausgebaut und durch Umwidmung vorhandener Mittel verstärkt strategische Allianzen mit der Privatwirtschaft begründet. Damit flankiert die Bundesregierung die Entwicklungspolitik von Weltbank und Europäischer Kommission, PPP in Bereich der Infrastruktur als wichtiges Instrument zur Erreichung entwicklungspolitischer Ziele erachten und sich auf diesem Gebiet zukünftig finanziell wieder stärker engagieren werden.

Der HDB fordert:

- Steigerung der projektgebundenen Zusagen der finanziellen Zusammenarbeit mit den Entwicklungsländern im Bereich Transportinfrastruktur, um die Aktivitäten der multilateralen Entwicklungsbanken zu flankieren.
- Weiterentwicklung des PPP-Instruments des BMZ mit Blick auf Infrastruktur-Projekte, um die international wettbewerbsfähige deutsche Bauindustrie bei der Akquisition von PPP-Projekten in Schwellenländern stärker zu unterstützen.

BMWA und BMVBW halten fest, dass die Entwicklungsbanken die Bedeutung einer intakten Infrastruktur für die Entwicklungsländer erkannt haben und zunehmend in den Focus ihrer Länderstrategien stellen. Dies wird in dem auf der Frühjahrstagung IWF/Weltbank vorgestellten Infrastrukturinitiative „Infrastructure Action Plan“ der Weltbank deutlich.

Die Bundesregierung hat sich ebenfalls politisch dazu bekannt, das Instrumentarium der Exportbürgschaften und Investitionsgarantien weiter zu entwickeln und den Zugang für die Unternehmen zu erleichtern. Auf internationaler Ebene setzt sie sich nachhaltig für die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die deutsche Exportwirtschaft ein. Die mit

Wirkung vom 01. Januar 2004 in Kraft getretenen OECD-Umweltleitlinien sind ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Sie gewährleisten erstmals international einheitliche Prüfmaßstäbe für Umweltbelange bei Exportgarantien. Die neuen Regelungen spiegeln die in Deutschland bereits geübte Praxis wider und machen sie gleichzeitig für Länder verbindlich, die bisher weniger strenge Prüfkriterien hatten. Die Bundesregierung wird sich im Dialog mit den OECD-Partnern für eine möglichst einheitliche Anwendungspraxis einsetzen.

VIII. Weiterbildung voranbringen

Die Beteiligten haben auf dem Strategiedialog Bau am 01.04.2003 vereinbart, zur Zukunftssicherung der Unternehmen und der Beschäftigung in der Branche den Prozess der Weiterentwicklungssysteme und der Qualifikationsstruktur voranzubringen. Die Bauverbände und die IG BAU haben am 03.11.2003 im BMWa eine Weiterbildungskonferenz veranstaltet.

Die Bauverbände und die IG BAU vereinbaren, die in der Gemeinsamen Erklärung der Sozialpartner vom 03.11.2003 vereinbarten Maßnahmen zügig in die Praxis umzusetzen. Auf diese Weise kann den festgestellten Defiziten bei der Weiterbildung in der deutschen Bauwirtschaft wirksam entgegengewirkt werden. Das BMWa ist auch weiterhin bereit, den Meinungsbildungsprozess der Sozialpartner politisch zu flankieren.

Diese Information stammt aus dem Internetangebot des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bitte beachten Sie den rechtlichen Hinweis unter <http://www.bmvbs.de/impressum>.