
Politische Forderungen der mittelständischen Bauwirtschaft zur Bundestagswahl 2017 und zur 19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages



Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.

Präambel

Der Mittelstand ist das Herz der sozialen Marktwirtschaft in Deutschland. Seine Tugenden sind langfristig orientiertes Gewinnstreben, gesundes Wachstum, eine enge Verbundenheit mit den Kunden und der Region sowie die soziale Verantwortung für die Mitarbeiter.

Für all dies steht die mittelständische Bauwirtschaft, die sich den Prinzipien des Leitbildes Bau verpflichtet fühlt. Ihre transparenten und flexiblen Strukturen sorgen für einen breiten und effizienten Bauleistungswettbewerb in Deutschland, der öffentlichen wie privaten Auftraggebern zugutekommt.

Seit 1964 setzt sich die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) für die Interessen der mittelständischen Bauwirtschaft ein. Die Mitgliedsunternehmen erwirtschaften mit mehr als 150.000 Mitarbeitern ein Umsatzvolumen von insgesamt rund 20 Milliarden Euro pro Jahr. Unter ihnen sind mittlere, häufig hoch spezialisierte sowie größere, industriell ausgerichtete, familiengeführte Bauunternehmen. Ihr gemeinsamer Nenner ist eine mittelständisch ausgeprägte Marktstellung und ein qualitätsorientiertes Leistungsspektrum im öffentlichen Hoch-, Verkehrswege- und Tiefbau sowie im Wirtschafts- und Wohnungsbau.

Verkehrsinfrastruktur:

- **Die Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat der deutschen Volkswirtschaft! Grundsatzforderung: Nachhaltige Mobilität durch Erhaltung und Weiterentwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in Deutschland!**
- **Langfristige Finanzierung der Bundesverkehrswege sichern!**
Die Investitionslinie in die Bundesverkehrswege muss sich auf dem Niveau des begonnenen Investitionshochlaufes in Höhe von jährlich mindestens 14 Mrd. € auch über das Jahr 2018 hinaus verstetigen, damit Deutschland seine Wettbewerbsfähigkeit behält. Dazu ist sicherzustellen, dass die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel rechtzeitig und vollständig verbaut werden.

- **Planungskapazitäten auf Bundes- und Landesebene erhöhen, Planungsprozesse vereinfachen und beschleunigen!**

Die vom BMVI am 24. Mai 2017 erarbeiteten Maßnahmenvorschläge des Innovationsforums Planungsbeschleunigung sollten konsequent umgesetzt werden. Zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist eine kontinuierliche Vorratsplanung und die schnelle Schaffung von „baureifen“ Projekten im Bereich Bahn, Straße und Wasserwege dringend erforderlich. Dazu ist bei Bundesfernstraßen eine rasche Klärung der Verantwortlichkeiten und die ausreichende Finanzierung und Vergütung der Planungsmaßnahmen bei allen Verkehrsträgern notwendig.

- **Infrastrukturgesellschaft Verkehr ohne jegliche Privatisierungsmöglichkeiten**

Die Gründung der Infrastrukturgesellschaft Verkehr ist zu begrüßen. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass jegliche Privatisierungsmöglichkeiten ausgeschlossen sind und bleiben. Kompetentes und ausreichendes Personal für Planung, Bau, Erhalt und Betrieb der Bundesautobahnen muss vorhanden und die Handlungsfähigkeit mit Entscheidungskompetenz vor Ort in den Regionen sichergestellt sein.

- **Einheitliche Standards schaffen und Kompetenzen sicherstellen**

Länderspezifische Regelungen hinsichtlich der Genehmigungsverfahren sowie Anforderungen an die einzureichenden Planfeststellungsunterlagen sollten zu einem bundeseinheitlichen Standard verarbeitet werden. Soweit möglich sollten die Standards auch verkehrsträgerübergreifend angepasst werden.

Zudem sollte eine hinreichende Personalausstattung und -qualifikation in den Behörden flächendeckend sichergestellt und die behördliche Zusammenarbeit gestärkt werden.

- **Bürokratie bei Planungs- und Genehmigungsverfahren reduzieren**

Zur weiteren Reduzierung des bürokratischen Aufwands sollte das Raumordnungsverfahren in das Planfeststellungsverfahren integriert werden. Für wichtige Vorhaben des vordringlichen Bedarfs ist eine Festlegung der Vorzugsvariante durch den Gesetzgeber sinnvoll.

Zusätzlich sollten die Instrumente der Plangenehmigung und des Planverzichts gestärkt werden, insbesondere durch den Wegfall von Erörterungsterminen bei UVP-pflichtigen Ersatzneubauten. Im Bereich der Bundesschienenwege, wie bei Bundesfern- und Wasserstraßen bereits weitgehend realisiert, sollte die Planfeststellungsbehörde auch Anhörungsbehörde werden, um unnötige Reibungsverluste zu verhindern.

Es sollte erneut eine nationale Präklusionsregelung eingeführt werden, sodass Einwendungen nicht erst im Rechtsbehelfsverfahren, sondern bereits im Anhörungsverfahren vorgebracht werden müssen. Zudem sollten Mittel zur Verfügung gestellt werden, um die Kapazitäten des für Planfeststellungsverfahren zuständigen Bundesverwaltungsgerichts auszubauen. Der Stichtag für die maßgebliche Sach- und Rechtslage im Genehmigungsverfahren sollte vorverlegt werden, damit Planfeststellungsunterlagen nicht andauernd im laufenden Verfahren geändert werden müssen.

- **Schieneninfrastruktur: Fortsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) auf hohem Niveau**

Für die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene ist eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur notwendig. Im Zeitraum 2015 bis 2019 werden durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) 28 Mrd. € für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur bereit gestellt. Die Mittel sind nach Angaben der DB AG im Rahmen des Investitionshochlaufs allein notwendig, damit sich der Zustand der Schieneninfrastruktur nicht weiter verschlechtert und stabilisiert wird.

Die Laufzeit der LuFV II endet am 31.12.2019, so dass in der kommenden Legislaturperiode eine Folgevereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG sowie ihren EIU abgeschlossen werden muss. Diese Folgevereinbarung (LuFV III) muss bis Mitte 2019 inhaltlich vereinbart sein, damit sie zum 1. Januar 2020 in Kraft treten kann und Planungssicherheit für alle Beteiligten besteht. Es ist notwendig, dass die LuFV III finanziell noch einmal gegenüber der LuFV II aufgestockt wird. Wir halten es für erforderlich, dass beide Vertragsparteien ihren Mittelanteil erhöhen, um die Netzqualität schneller spürbar zu verbessern und nicht wegzudiskutierende Kostensteigerung beim Planen und Bauen aufzufangen. Gleichzeitig fordert die mittelständische Bauwirtschaft von der DB AG und dem Bund mit einer Vorratsplanung für Bauprojekte – insbesondere in Brückenbau – für die LuFV III schon jetzt zu beginnen. Auch müssen in der LuFV III zusätzliche Mittel für die Beschleunigung der Planung bereitgestellt werden.

An den strengen Kriterien die Netzqualität zu messen, sollte der Bund in der LuFV III unbedingt festhalten. Ebenso an der mittelstandsgerechten Vergaberegulation in der Anlage 10 der LuFV.

Faire Wettbewerbsbedingungen

- **Sofortiger Stopp mittelstandsfeindlicher ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau!**

Die mittelstandsgerechte Ausgestaltung von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau ist nach wie vor nicht in Sicht. Mittelständische Bauunternehmen und ihre Beschäftigten sind von den vorgesehenen Großprojekten mit rund 1.200 km Autobahn und Laufzeiten von 30 Jahren bei Bau und Erhaltung faktisch ausgeschlossen. Der Mittelstand als Motor der Volkswirtschaft wird geschwächt und verdrängt.

Die mittelständische Bauwirtschaft fordert, dass die geplanten ÖPP-Projekte vom Staat selbst finanziert und nach VOB/A ausgeschrieben bzw. vergeben werden. Dies ist ein Garant für einen breit angelegten Wettbewerb in der gesamten Bauwirtschaft und sichert Arbeitsplätze und Zukunftschancen für qualifizierte Ingenieure sowie die gewerbliche Ausbildung im Straßen-, Tief- und Ingenieurbau. Niemand finanziert derzeit so günstig wie die Bundesrepublik Deutschland.

ÖPP im Bundesfernstraßenbau führt zu Oligopolen weniger ausländischer Konzerne und letztendlich zur Privatisierung der Fernstraßen.

- **Ausschreibung und Vergabe von Leistungen**

Um eine nahezu ganzjährige Bautätigkeit zu gewährleisten, ist eine kontinuierliche Ausschreibungslinie von Januar bis Dezember sicherzustellen. Als Beschaffungsmodell ist die bewährte Ausschreibung und Vergabe von Leistungen nach dem aktuellen Vergaberecht, z. B. GWB, VOB etc., zu wählen. Eindeutige und erschöpfend beschriebene Leistungsbeschreibungen sind ein Garant für eine fach- und sachgerechte Ausführung für eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur. Funktionale Ausschreibungen und Funktionsbauverträge müssen Einzelfälle bleiben.

- **Wettbewerbsverzerrungen durch die DB Bahnbaugruppe beenden!**

Die mittelständische Bauwirtschaft kritisiert vehement, dass sich die DB AG, die zu 100 % im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland steht, ein eigenes expandierendes Bauunternehmen, die DB Bahnbaugruppe GmbH (BBG), hält und damit den Wettbewerb verzerrt. Neben den privaten, größtenteils mittelständisch geprägten Bahnbaufirmaeigern ist die BBG die größte Marktteilnehmerin und bewirbt sich insbesondere um

mit Bundesmitteln finanzierte Bauaufträge ihrer Muttergesellschaft, der DB AG, und ist deren größte Bauauftragnehmerin. Ihr Umsatz beläuft sich auf knapp 500 Mio. € p. a.

Zusätzlich erhält sie u. a. im Instandsetzungsbereich Bauaufträge aus Eigenmitteln der DB AG ohne Wettbewerb.

Ein eigenes wirtschaftliches und unternehmerisches Risiko trägt die BBG nicht, da ihre Verluste über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der DB AG ausgeglichen werden bzw. ihr Ergebnis über Eigenmittelaufträge gesteuert wird. Im Gegensatz zu ihren mittelständischen Wettbewerbern ist sie damit insolvenzsicher gestellt.

Gleichzeitig lässt die DB AG die DB Bahn Bau Gruppe an den günstigen Refinanzierungsbedingungen des DB Konzerns teilhaben, welche diese allein wegen der vom Bund übernommenen Haftungsgarantie erhält.

Diese der DB Bahn Bau Gruppe GmbH - quasi als Staatsbetrieb – eingeräumten günstigeren Marktbedingungen sind mit den ordnungspolitischen Grundsätzen eines fairen und chancengleichen Wettbewerbs nicht vereinbar. Die mittelständische Bauwirtschaft fordert den Staat, als Eigentümer der DB AG auf, diese Wettbewerbsverzerrungen zu beenden.

Wohnungsbau in Deutschland:

- **Grundsatz-Forderung: Der Staat soll Ziele vorgeben, aber keine technischen Lösungen erfinden.**
- **Spürbare Senkung der Neubaukosten!**

Die Neubaukosten sind zu hoch, u. a. wegen zahlreicher technischer, ökologischer und sonstiger Vorgaben (z. B. weitere Verschärfung der Energieeinsparverordnung, Lärmschutzaufgaben, hohe Grundsteuer und Grunderwerbssteuer etc.). Der von der Bundesregierung angekündigte Klimaschutzplan 2050 ist unrealistisch und benachteiligt den Wohnungsbau. Preistreiber für den Wohnungsneubau, insbesondere die zu hohen Energie-Standards, müssen beseitigt werden. Durch die zu hohen Ziele hinsichtlich der Reduktion von CO₂ wird der Bau neuer Wohnungen nicht nur erheblich gebremst, sondern zusätzlich auch verteuert.
- **Bereitstellung von mehr bebaubaren Grundstücken**

Die Grundstückspreise sind nicht nur gestiegen – in einigen Gebieten und Städten sogar überproportional stark –, es sind grundsätzlich auch zu wenige bebaubare Grundstücke verfügbar. Vorhandene Wohnsiedlungen sind nachzuverdichten. Vor allem in den Kommunen sollte eine höhere Dichte der Bebauung zugelassen werden. Brachflächen und Baulücken müssen geschlossen werden. Zur Entspannung des Grundstücksmarktes empfehlen wir die verbilligte Abgabe von Liegenschaften des Bundes. Es muss eine aktive Baulandpolitik betrieben werden, z. B. durch Einrichtung von Baulandfonds für Kommunen. Wünschenswert wären außerdem (vereinfachte) Bebauungsplanverfahren ohne „zusätzliche Anforderungen“.
- **Schaffung von mehr Anreizen zu verstärkten Investitionen**

Es müssen dringend mehr Anreize zur verstärkten Investition im Wohnungsbau gesetzt werden. Die bereits genehmigten Milliarden Summen für den sozialen Wohnungsbau sollten aufgestockt werden. Mit Blick auf die seit Anfang 2016 wirksame Wohngeld-no-

velle fordern wir eine dynamische Anpassung. Die KfW-Förderung ist weiter zu entwickeln, möglichst mit langfristig angelegten Förderkonditionen. Die Kompensationsmittel für die soziale Wohnraumförderung (2016 – 2019 zusätzlich 2 Mrd. Euro) sollten – bei zweckgebundenem Einsatzmittel – aufgestockt werden. Für Geringverdienende, Studierende und Auszubildende sollten mehr Fördermittel zur Verfügung gestellt werden, auch um mehr „Variowohnungen“ bauen zu können. Über den verstärkten Einsatz serieller Wohnungsbaukonzepte darf nicht mehr nur gesprochen werden, sondern es muss gehandelt und praktiziert werden. Die Genehmigungsdauer von Baugenehmigungen sollte reduziert werden. Es müssen steuerliche Anreize für Investoren geschaffen werden, z. B. durch die Erhöhung der linearen Abschreibung von 2 % auf 3 %. Ebenso dringlich ist die zielgerichtete Förderung durch Investitionszulagen.

- **Weniger Bürokratie**

Die ständige Novellierung von Gesetzen und Normen muss erheblich reduziert werden. Dabei muss vor allem auch die Wirtschaftlichkeit stärkere Berücksichtigung finden. Zahlreiche Regelungen sollten zusammengeführt werden, wie z. B. mit Blick auf das Energieeinsparrecht, die Energieeinsparverordnung, das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz und das Bauordnungsrecht. Die Stellplatzverordnungen müssen „entmistet“ werden, um z. B. eine Reduzierung der Stellplatzaufgaben zu erreichen. Bestehende Schallschutz und Brandschutzanforderungen und das Abfallrecht (Stichwort „Entsorgungsprobleme bei HBCD-haltigen Dämmstoffen“) sind zu überprüfen und ggf. zu streichen oder zu ändern. Der Vorschriften-Dschungel im Baurecht sollte durch eine einheitliche Muster-Bauordnung in den Ländern beseitigt werden. Der bauliche Bestandsschutz sollte überarbeitet bzw. ausgeweitet werden (Stichwort „Abstandsflächenrecht“). Die Normung muss sich stärker an der bewährten Praxis orientieren. Die internationale Normung sollte mehr durch öffentlich finanzierte nationale Fachleute beeinflusst werden.

Sichere Bauprodukte sind durch staatliche Regelungen zu gewährleisten und sicherheitsrelevante Mängel an den europäischen Bauproduktenormen zu beseitigen.

Bund und Länder sind aufgefordert, die hohen bürokratischen Belastungen der Bauunternehmen zu reduzieren, z. B. mit Blick auf die langwierigen und kostenintensiven Genehmigungsverfahren für Sperrungen im öffentlichen Verkehrsbereich oder für den Transport von schweren Gütern oder Baugeräten. Grundsätzlich darf der Bürokratieabbau kein Lippenbekenntnis mehr sein. Er muss endlich ein prioritäres Ziel mit konkreten Lösungen werden.

Bundesbaupolitik

- **Bau- und Infrastruktur in die Hand eines Bundesministeriums**

Der Trennung der Bau- und Verkehrsinfrastrukturpolitik auf zwei unterschiedliche Bundesministerien ist von Beginn an in der mittelständischen Bauwirtschaft mit großer Skepsis begegnet worden, ebenso die Zusammenlegung von Bau- und Umweltpolitik in einem Haus. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Bundesministerien war u. a. wegen Interessensunterschieden nicht unproblematisch. Die mittelständische Bauwirtschaft spricht sich dafür aus, ein Bundesministerium zu schaffen, das sowohl für die Bau- als auch für die Infrastruktur zuständig ist.

Energiewende

- **Beschleunigung der Energiewende**

Der für die Energiewende dringend nötige Stromnetzausbau kommt nur langsam in Gang. Die dringend erforderlichen drei großen neuen Nord-Süd-Stromautobahnen zur Versorgung Bayerns und Baden-Württembergs bis zur Abschaltung der letzten deutschen Atomkraftwerke werden 2022 noch nicht fertig sein (Realistische Einschätzung: frühestens 2025 ist hiermit zu rechnen). Der zügige Ausbau der Stromnetze ist nach wie vor eine der großen Herausforderungen. Die mittelständische Bauwirtschaft fordert eine Beschleunigung der Energiewende, auch z. B. durch eine weitgehende Umstellung der Leitungen auf Erdkabel statt Hochspannungsmasten.

Die Wirtschaft fordert dringend eine Strompreissenkung, denn vor allem die deutschen Mittelständler zahlen inzwischen die höchsten Strompreise in der ganzen EU, doppelt so viel wie z. B. ihre französischen Kollegen. Über 3/4 des Strompreises sind staatlich veranlasst. Der größte Posten ist bedingt durch die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), gefolgt von der Stromsteuer.

Experten sprechen bereits von Deutschlands teurem Energie-Irrweg, weil die milliarden-schwere Förderung des „grünen“ Stroms in Deutschland praktisch null Klimaschutzwirkung hat, aber zu einem gefährlich steigenden Strompreis führt.

Digitalisierung

- **Digitalisierung der Bauwirtschaft: Bund muss Vorreiterfunktion übernehmen**

Die Digitalisierung wird auch für die deutsche Bauwirtschaft immer wichtiger und stellt deshalb eine große Herausforderung für alle Beteiligten dar. Die Digitalisierung aller Planungs- und Bauprozesse in der Wertschöpfungskette Bau ist eine Gemeinschaftsaufgabe und erfordert eine gemeinsame Vorgehensweise. Es muss sichergestellt werden, dass die Bundesregierung und die zuständigen Bundesministerien als Normensetzer und öffentliche Auftraggeber mit gutem Beispiel voran gehen und die bisher gesetzten Ziele tatsächlich auch bis 2020 erreicht werden. In diesem Zusammenhang fordert die mittelständische Bauwirtschaft

- eine verstärkte Förderung der Digitalisierung der Bauwirtschaft durch die Bundespolitik,
- die Erarbeitung eines Masterplans Bauen 4.0, damit der Einsatz von Building Information Modeling (BIM) effizient verbreitet werden kann,
- die Erarbeitung einheitlicher Standards, Normen und Schnittstellen,
- den Aufbau eines nationalen BIM-Kompetenzzentrums, das für die Qualifizierung aller Beteiligten (Auftraggeber und Auftragnehmer etc.) zuständig ist,
- den Ausbau der qualifizierten Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter der öffentlichen Hand.

- **Digitalisierung auch im Planfeststellungsverfahren vorantreiben**

Im Zuge der Digitalisierung des Planfeststellungsverfahrens sollte die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen verbindlich elektronisch erfolgen. Außerdem sollten weitere Möglichkeiten zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung geschaffen werden.

Um die Potenziale von Building Information Modeling (BIM) hinsichtlich Risikominimierung und Kostensicherheit auch in den Genehmigungsverfahren zu verwirklichen, sollten die beteiligten Behörden befähigt werden, digitale Planungen weiterverarbeiten zu können. Hierzu sollten einheitliche Datenstrukturen sowie Arbeits- und Kommunikationsplattformen für die Zusammenarbeit von Vorhabenträger, Genehmigungsbehörde und betroffener Öffentlichkeit eingerichtet werden.

Recht

- **Beachtung der Interessen des Mittelstands durch den Bund**

Die vom Bundesjustizministerium in Auftrag gegebene Untersuchung der Erforderlichkeit einer Verlängerung der Verjährungsfrist für Mängelansprüche bei Bauwerken sowie Planungs- und Überwachungsleistungen verfolgt das Ziel einer gesetzlichen Gewährleistungsverlängerung von fünf auf zehn Jahre. Die mittelständische Bauwirtschaft fordert hiervon Abstand zu nehmen und spricht sich gegen eine Verlängerung der Verjährungsfrist für Ansprüche bei Bauwerken von bislang fünf auf zehn Jahren aus.

Die mittelständische Bauwirtschaft kann sich mit dem im Jahr 2017 verabschiedeten neuen Bauvertragsrecht nicht anfreunden. Als problematisch bewertet sie u. a. die Einführung von Regelungen über nachträgliche Änderungen am Auftragsumfang in Form des einseitigen Anordnungsrechts des Bestellers. Darüber hinaus wird das Werkvertragsrecht des BGB zwar um spezielle Regelungen für Bauverträge, Bauträgerverträge etc. ergänzt, Regelungen zu Mehr- und Mindermengen oder zu Baubehinderungen fehlen aber komplett. Die Bauwirtschaft wird die Umsetzung und Anwendung des neuen Rechts kritisch begleiten und schlägt vor, nach einer ein- bis maximal zweijährigen Evaluierungsphase ggf. Änderungen am Gesetz vorzunehmen.

- **Flexibleres Arbeiten per Öffnungsklausel im Arbeitszeitgesetz ermöglichen**

Gem. § 3 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) darf aufgrund der gesetzlichen Regelung die werktägliche Arbeitszeit acht Stunden nicht überschreiten. Sie kann jedoch auf zehn Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von sechs Kalendermonaten oder innerhalb von 24 Wochen im Durchschnitt acht Stunden Arbeitszeit pro Werktag nicht überschritten werden.

Unabhängig von den Ausnahmeregelungen im ArbZG ermöglicht eine Öffnungsklausel im Tarifvertrag gem. § 4 Absatz 3 Tarifvertragsgesetz (TVG) eine vom Tarifvertrag abweichende Regelung durch Betriebsvereinbarung oder durch Arbeitsvertrag. Konkret können sich Öffnungsklauseln also beispielsweise auf tarifliche Rahmenbestimmungen beziehen, die betrieblich konkretisiert und umgesetzt werden müssen, etwa Regelungen zur flexiblen Arbeitszeitgestaltung.

Bereits vor einiger Zeit hatte Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles mitgeteilt, per Öffnungsklausel im Arbeitszeitgesetz flexibleres Arbeiten zu erleichtern. Während einer auf zwei Jahre befristeten „Experimentierklausel“ sollte ein dementsprechender Beschluss vom Bundeskabinett verabschiedet werden. Dabei sollte das ArbZG allenfalls dann geändert werden, „wenn die Experimentierphase ergibt, dass das sinnvoll und notwendig

ist.“ Mit einem „Weißbuch Arbeiten 4.0“ wollte sie ihre Vorschläge zur Wahlarbeitszeit in die Ressortabstimmung innerhalb der Regierung geben. Als das "Weißbuch Arbeiten 4.0" von Bundesarbeitsministerin Nahles vorgestellt wurde, war von "mehr Wahlarbeitszeitoptionen und einer innovativen Arbeitszeitgestaltung, die persönliche Zeitbedarfe neben der Erwerbsarbeit anerkennen sollen", die Rede.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) wollte "Lernräume schaffen, um den Sozialpartnern zu ermöglichen, in der betrieblichen Praxis auszuprobieren, ob mehr Flexibilität und Schutz vor Überlastung zusammengehen". Im Rahmen eines Wahlarbeitszeitgesetzes sollte quasi ein "atmendes Arbeitszeitskonto" zunächst auf zwei Jahre befristet in "betrieblichen Experimentierräumen" erprobt werden. Dieses Vorhaben ist jedoch gescheitert. Die angekündigte Öffnungsklausel im ArbZG, die das Ganze ermöglichen sollte, hat es leider nicht gegeben, weil es in der Bundesregierung für eine gesetzliche Öffnung, die die Grundlage für die Experimentierphase in Sachen „Freiräume bei der Arbeitszeit“ gewesen wäre, keine Mehrheit gab. Aus diesem Grunde kam nicht einmal die Abstimmung im Bundeskabinett zustande. Nachdem Überlegungen im BMAS in die richtige Richtung angestellt worden waren, sind also dementsprechende Bemühungen endgültig gescheitert.

Aufgrund der insbesondere am Bau auftretenden witterungsbedingten, saisonalen Schwankungen, die eben außerhalb des Saison-Kurzarbeitergeld-Zeitraumes von April bis November doch immer wieder ein erhöhtes Arbeitsaufkommen bewirken, ist es dringend erforderlich, durch eine Öffnungsklausel den Ausgleichszeitraum per Gesetz zumindest auf neun Monate zu erhöhen.

Umweltpolitik

- **Geplante Mantelverordnung des Bundes verteuert das Bauen: Neufassung konzipieren!**

Die beabsichtigte Mantelverordnung des Bundes für die Entsorgung von Bauabfällen wird die Baukosten in Deutschland in die Höhe treiben – und als Nebeneffekt die Zahl der Kiesgruben bzw. der Baggerseen steigen lassen.

Die mittelständische Bauwirtschaft befürchtet, dass künftig bis zu 50 Millionen Tonnen Bodenaushub und Bauschutt zusätzlich pro Jahr auf Deponien entsorgt werden müssen. Das BMUB selbst rechnet zwar bundesweit nur mit 7 bis 10 Millionen Tonnen Bodenmaterial, das zusätzlich deponiert werden müsste. Unabhängig davon, welches Zahlenmaterial die Realität widerspiegelt, die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache und schlagen mit erheblichen Kosten zu Buche. Die mittelständische Bauwirtschaft setzt sich daher für eine Neukonzipierung der Mantelverordnung ein und wünscht sich eine komplette Neufassung.

Anlass des Streites: Bei fast jeder Baumaßnahme ist es erforderlich, zuerst ein großes Loch zu graben. So fallen z. B. beim Bau eines durchschnittlichen Einfamilienhauses ca. 900 Tonnen Aushub an, für deren Entsorgung bisher mit Kosten in Höhe von etwa 25.000,00 Euro gerechnet werden muss. Käme die Mantelverordnung, so würden diese Kosten stark steigen, denn Bodenaushub und Bauschutt sollen künftig bundesweit einheitlich und möglichst lückenlos auf Schadstoffe analysiert werden. Wurden bisher mit dem Bodenaushub-Material aus neuen Löchern alte Löcher gefüllt – darunter auch viele ehemalige Kies- und Sandgruben – darf künftig nur noch gänzlich unbelastetes Material verfüllt werden. Die mittelständische Bauwirtschaft hält diese geplanten Regeln für stark überzogen. Sollte das Gesetz in 2018 in Kraft treten, so würden viele alte Gruben nicht mehr verfüllt werden können.



Insgesamt werden alljährlich in Deutschland über 200 Millionen Tonnen Bauabfälle produziert. Es fallen – abgesehen von Bodenaushub – große Mengen von sonstigem Bauschutt an. Ein erheblicher Teil davon wird aufbereitet und wieder als Baustoff verwendet. In Deutschland gibt es pro Jahr über 60 Millionen Tonnen Recycling-Baustoffe. Die mittelständische Bauwirtschaft befürchtet, dass die bisher hohen Recycling-Quoten auf Dauer aufgrund der Mantelverordnung zusammenbrechen werden.