

A large-scale construction site is shown at dusk. The sky is a deep blue, and the site is illuminated by warm artificial lights. In the foreground, a tall yellow tower crane stands prominently on the left. The middle ground features a multi-story building under construction, with its concrete and steel framework visible. Several other cranes are scattered across the site, some with their jibs extending into the sky. The overall atmosphere is one of active industrial work.

FORDERUNGEN

Bayerisches Bauforum

➤ BAYERISCHES BAUFORUM 2020



BAU > INDUSTRIE Bayern



Das Bayerische Bauforum ist eine Initiative der am Bau beteiligten Verbände und Kammern in Bayern. Gemeinsame Interessen sollen so zusammen gegenüber der Politik vertreten werden.

FORDERUNGEN BAYERISCHES BAUFORUM 2020

BAYERN NACH CORONA MUTIG UND INNOVATIV VORANBRINGEN

Der bayerische Weg im Umgang mit der Corona-Pandemie ist erfolgreich. Den ersten zwei Schritten, den wirtschaftlichen Untergang vieler Unternehmen durch sofortige und massive Liquiditätshilfen verhindert zu haben und der mutigen Entscheidung, die Baustellen in Deutschland fortzuführen, muss jetzt die dritte Stufe folgen: ein strukturell ausgerichtetes Bau- und Aufbauprogramm.

Gefordert ist dafür die bayerische Planungs- und Bauwirtschaft. Sie plant und erstellt „reale Werte“, die Zuversicht und Zukunftshoffnung vermitteln. „Wo gebaut wird, entsteht Zukunft“ - diese Aussage gilt gerade jetzt mehr denn je. Planen und Bauen wirkt nämlich mehrfach: Über den direkten Effekt hinaus entsteht eine massive Verstärkung anderer Branchen: Bauausgaben von 1 Milliarde Euro bewirken gesamtwirtschaftlich eine „Aufbauwirkung“ von über 2,4 Milliarden Euro – der Multiplikator für Bauinvestitionen. Es kommt hinzu, dass die vom Planen und Bauen erzeugte Wertschöpfung überwiegend in der Region entsteht und auch dort verbleibt.

Planen und Bauen stärkt nicht nur die Regionen, es kann sie auch nachhaltig verändern und weiterentwickeln. Das Ziel in der Bayerischen Verfassung „Gleichwertige Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in ganz Bayern“ ist nur mit der Kreativität, den Innovationsfähigkeiten und der hohen Qualitätsausrichtung der Planer und der Bauwirtschaft zu erreichen. Das gilt ebenso für den Klimaschutz, die Energiewende und die energetische Sanierung, die Digitalisierung, den Bau bezahlbarer Wohnungen sowie für moderne Mobilitätsinfrastrukturen. All das sind im Wesentlichen Planungs- und Bauaufgaben.

Um aus der derzeitigen Krise Wege in eine bessere Zukunft zu finden, haben die im Bayerischen Bauforum zusammengeschlossenen Baupartner die folgenden gemeinsamen Forderungen entwickelt.

I. DIE ÖFFENTLICHE HAND MUSS ENTSCLOSSEN WEITERBAUEN

Die Auftragseingänge der Öffentlichen Hand in Bayern sind im 1. Quartal 2020 um mehr als 12 Prozent eingebrochen. Gerade jetzt müssen aber die öffentlichen Bauauftraggeber weiter investieren, damit die erfolgreichen und erprobten Strukturen der einheimischen Planungs- und Bauwirtschaft auch nach der Krise erhalten bleiben. Deshalb müssen vorhandene Spielräume in den öffentlichen Haushalten genutzt und eingesetzt werden. Dies ist nicht nur im Interesse der gesamten Bauwirtschaft, sondern es ist auch ein gesamtgesellschaftliches Anliegen.

Bauinvestitionen haben eine unmittelbare Multiplikatorwirkung für die gesamtwirtschaftliche Produktion und Beschäftigung. Laut RWI erzeugen Bauinvestitionen in Höhe von 1 Mrd. Euro gesamtwirtschaftliche Produktionswirkungen von 2,44 Mrd. Euro. Eine Belebung der Bautätigkeit kommt also der gesamten Wirtschaft und damit der Gesellschaft zugute.

Diese erheblichen Multiplikatoreffekte werden nur dann erkennbar wirken, wenn die richtigen Rahmenbedingungen für mehr Investitionen dauerhaft und konsequent geschaffen werden.

Bereits vor der Coronakrise gab es einen massiven Investitionsstau, vor allem auf kommunaler Ebene. Krisenbedingt wegbrechende Steuereinnahmen dürfen nicht zu einer weiteren Verzögerung beim dringend benötigten Bau oder bei der Sanierung von Infrastruktur und Hochbauprojekten führen. Angedachte Planungen sollten nicht verschoben und bereits begonnene Planungen zügig weitergeführt werden. Dabei müssen alle Möglichkeiten zur Planungsbeschleunigung genutzt werden. Investitionen der öffentlichen Hand, die den langfristigen Strukturwandel fördern und weitere

Investitionen auslösen, wie etwa Wohnungs-, Krankenhaus- und Schulbau sowie öffentliche Investitionen in die physische und digitale Infrastruktur sind zu priorisieren. Die geplanten Investitionen des Bundes in den Verkehrswegebau müssen in voller Höhe erhalten bleiben.

II. DIE KOMMUNEN BRAUCHEN UNBEDINGT FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG:

Die Kommunen sind mit einem Anteil von rund 60 % die bedeutendsten öffentlichen Bauauftraggeber. Sollten sie im größeren Umfang ihre Bauausgaben reduzieren, wird es für Planer und Bauunternehmen sehr schwierig. Den Kommunen sind jedoch die Einnahmen weggebrochen, sowohl die Steuereinnahmen als auch die Gebühren.

Die Kommunen brauchen daher eine schnelle und wirksame Unterstützung:

- Als Sofortmaßnahme sollte vorübergehend die Eigenbeteiligung der Kommunen bei allen Förderprogrammen des Freistaats halbiert werden.
- Ergänzend dazu sollte ein „Schutzschirm für Kommunen“ oder ein neuer Rettungsfonds für Kommunen geschaffen werden.

III. DEN STAATSTRASSENHAUSHALT AUFSTOCKEN AUF 500 MIO. €

Ab 2021 nimmt die Autobahn GmbH des Bundes voraussichtlich ihren operativen Betrieb auf. Mitarbeiter der beiden bayerischen Autobahndirektionen, die bislang den Bundesfernstraßenbau im Auftrag des Bundes durchgeführt haben, erhalten ihre Entlohnung und ihre Pension künftig von der Autobahn GmbH. Der Freistaat wird dadurch ab 2021 bei den Personalkosten um rund 100 Mio. € jährlich entlastet. Hinzu kommen ersparte Pensionskosten.

- Diese Entlastung muss unmittelbar dem Straßenbau zugutekommen.
- Ab 2021 ist daher der bayerische Staatsstraßenhaushalt auf 500 Mio. € anzuheben.

IV. INFRASTRUKTUR UND VERKEHR

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Bayern:

Eine ausreichend dimensionierte Verkehrsinfrastruktur, deren Verkehrsträger gut miteinander verknüpft sind, ist heute und morgen das Fundament gut funktionierender Mobilitätssysteme für Menschen und Güter. Das gilt unabhängig davon, wie die künftige Mobilität gestaltet sein wird, also welche Fahrzeuge oder Antriebsarten sich durchsetzen werden. Nach unserer Meinung erfüllt die bayerische Verkehrsinfrastruktur diesen Anspruch aber nicht:

Straßennetz:

- Bayern braucht leistungsfähige Autobahnen als Ost-West-Achsen in die Wirtschaftsräume unserer mittel- und osteuropäischen Nachbarländer.
- Zudem braucht Bayern aber auch durchgehend gut ausgebaute Bundesstraßen als Querverbindung der wichtigsten bayerischen Autobahnen und in Nord-Süd-Richtung als Entlastungsstrecken für die überfüllten Autobahnen (vor allem die A7 und die A9).
- In der Landeshauptstadt muss der unvollendete Autobahnring durch den Bau des Autobahn-Südrings endlich geschlossen werden: Bereits 2010 wurde in der Machbarkeitsstudie der Autobahndirektion Süd festgestellt, dass „der Lückenschluss verkehrlich sinnvoll“ ist.
- Tunnel- und U-Bahn-Lösungen sind im Hinblick auf den Umweltschutz und die Reiseeffizienz zu untersuchen.

Wasserstraßen:

Die Wasserstraßen sind für den Gütertransport und den Tourismus unerlässlich. Sie selbst sowie die Häfen und Schleusen müssen auf den neuesten technologischen Stand gebracht werden.

Ausbau der LKW-Stellplätze an den Autobahnen

- An den deutschen Autobahnen fehlen noch immer 35.000 bis 40.000 LKW-Stellplätze.
- Diese müssen im Interesse der Verkehrssicherheit dringend geschaffen werden. Zusätzlich sollten sie mit modernen Energieladeinfrastrukturen (Wasserstoff, Gas, Strom, etc.) ausgestattet werden.

Schiennetz:

Ergänzend dazu muss vor allem für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur gesorgt werden. Das erfordert in Bayern einen weiteren Ausbau. Unbedingt erforderlich sind:

- der Brenner-Nordzulauf,
- der Ausbau des sogen. Ostkorridors zu den Nordseehäfen,
- die Anbindung des Münchner Flughafens an das ICE-Netz.

Radwegenetz:

Bayern ist das wichtigste Urlaubsland in Deutschland. Das Radwegenetz muss den heutigen Anforderungen der stark steigenden Nutzung von Fahrrädern jeglicher Art angepasst werden. Das gilt auch für zu bauende Rad-Schnellwege für Pendler innerhalb und außerhalb der Städte.

Neue innovative Mobilitätsinfrastrukturen

Vor dem Hintergrund der Verstädterung sind Machbarkeitsstudien für innovative Mobilitätsinfrastrukturen in Auftrag zu geben, um die überlasteten klassischen Verkehrsinfrastrukturen zu entlasten.

Multimodale Terminals

Um die künftig weiter steigenden Gütermengen zu bewältigen und die gesetzten CO₂ Ziele zu erreichen, muss der Güterverkehr stärker als bisher von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff verlagert werden.

- Damit der Güterverkehr den jeweils attraktivsten Verkehrsträger auch optimal nutzen kann, müssen überall in Bayern leistungsfähige multimodale Terminals zur Verfügung stehen.
- Diese ermöglichen die Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße.

Energiewende

Die Realisierung fest finanzierter und dringend benötigter Projekte (wie z. B. der HGÜ-Trasse Süd-Ost-Link und SüdLink), kommt nicht voran, weil noch kein umsetzungsfähiges Baurecht vorliegt. Plangenehmigungsverfahren dauern in Deutschland generell sehr lange. Auch im fortgeschrittenen Stadium werden noch viele Einwände vorgebracht, oftmals auch von Bürgern, welche die Energiewende grundsätzlich begrüßen.

- Wegen der überragenden Bedeutung der HGÜ-Stromtrassen SüdostLink und SüdLink sollte dafür vom Bundestag ein „Maßnahmengesetz Energiewende“ beschlossen werden.
- Analog dem Maßnahmengesetz für Verkehrsinfrastrukturprojekte müssten darin genau bestimmte Projekte zur Umsetzung der Energiewende aufgeführt werden. Für diese wäre dann kein Plangenehmigungsverfahren durchzuführen.
- Wegen ihrer herausragenden Bedeutung für die Energieversorgung und die Versorgungssicherheit könnten sie danach direkt vom Deutschen Bundestag beschlossen werden.

Wasserkraft

- Unterstützung des Neubaus innovativer Kleinwasserkraftwerke
- Keine Vernichtung bestehender Wasserkraft durch überzogenen Umweltschutz (Programm „Agile Iller“ etc.)

V. PRIVATE INVESTITIONEN FÖRDERN UND INTELLIGENT VERKNÜPFEN

Finanzierung durch öffentliche und private Mittel

Zur Finanzierung sollte auch das reichlich vorhandene private Kapital herangezogen werden. Es ist auf der Suche nach Anlagemöglichkeiten, die zumindest eine geringe Rendite bieten.

- Für größere Verkehrsinfrastrukturprojekte, für diejenigen bestimmter Regionen sowie ebenso für Hochbaumaßnahmen sollten Finanzierungsfonds („Bayernfonds) geschaffen werden. Von Anfang an sollte der Bayernfonds kapitalmarktfähig strukturiert werden.
- Für kleinere und mittlere Projekte sind Regionale Bayerische Bürgerfonds eine attraktive Variante: Werden kleinere und mittlere Bauprojekte durch regionale Planer und Bauunternehmen erstellt und betrieben, sind Bürger u.a. daran finanziell beteiligt und erhalten dadurch Erträge, so profitieren alle davon: Beschäftigung, Projektnutzen, Erträge daraus – alles ist und bleibt regional. Dadurch werden Infrastrukturprojekte frühzeitig und dauerhaft akzeptiert. Größere regionale Kapitalgeber (wie Stiftungen, Vereine, Versicherungen u.a.) sollten sich direkt beteiligen können. Für Bürger sind Beteiligungsformen zu schaffen, die die Anlage kleiner Beträge ermöglichen.
- Des Weiteren könnten Investitionsfonds über die Bayern LB oder die LfA aufgelegt werden: Geschlossene Immobilienfonds mit einem oder mehreren Großprojekten; Besondere Tranche für die Anlage kleiner Beträge der Bürger: „Mit Infrastruktur die Rente sichern“. Das restliche Volumen am Kapitalmarkt anbieten.
- Mit diesen Instrumenten wird ein „Regionaler Dreiklang“ bewirkt: Ein regionales Projekt, geplant und gebaut durch regionale Unternehmen, finanziert mit Mitteln aus der Region.

Die bayerischen Verkehrsnetze durch digitale Strukturen aufwerten

„Testfeld Bayern für Verkehrssteuerung und autonomen Verkehr“:

- Neue Straßen- und Schienenbauwerke grundsätzlich stets mit digitaler Steuerungsinfrastruktur versehen.
- In Bayern immer die technologische Modernisierung der Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur (Zugfrequenz- bzw. Verkehrsmengensteuerung, Digitalisiertes Parkraum-Management) umsetzen.

Wirtschafts- und Wohnungsbau

- Deutlich höhere Abschreibungsraten für Wirtschaftsgebäude zur Förderung des Wirtschaftsbaus.
- Bund, Länder und Kommunen müssen Bauland schnell und verbilligt für bezahlbares Wohnen zur Verfügung stellen.
- Die Bayerische Eigenheimzulage und das Baukindergeld müssen über den 31. Dezember 2020 hinaus verlängert und gerade für die bayerischen Ballungsräume mit ihrem hohen Bevölkerungswachstum ausgebaut werden.

Vergabeverfahren und Modernisierung der Bauverwaltung

- Hohe Investitionslinien fortführen, Vergabeverfahren zügig abwickeln.
- Weg von der Billigstpreisvergabe durch qualitative Wertungskriterien und die Zulassung von Nebenangeboten! Moderne Vergabeverfahren. Eine einheitliche Vergabeplattform schaffen.
- Die öffentliche Bauverwaltung digitalisieren: Auch sie muss digital und ortsunabhängig arbeiten können. Bauantrag und Genehmigungsprozesse müssen standardmäßig digital abgewickelt werden.

VI. REGIONALE ROHSTOFFVERSORGUNG

- Die regionale Versorgung mit Rohstoffen war eine Voraussetzung für einen weitestgehend reibungslosen Fortgang der Baumaßnahmen in Bayern während des Lockdown. Grenzüberschreitende Lieferketten hingegen bergen in der Krise die Gefahr von Produktionseinschränkungen durch deren Unterbrechung an den Landesgrenzen.
- Der Wert einer unabhängigen heimischen Rohstoffversorgung muss sich in Erleichterungen beim Zugang und der zeitlichen Straffung von Genehmigungsverfahren widerspiegeln. Vorhandene heimische Rohstoffe sind, wo immer physisch vorhanden, in die Wertschöpfungskette Bau einzubringen.

VII. KLIMA- UND RESSOURCENSCHUTZ

Durch die Corona-Pandemie eröffnete sich unerwartet die große Chance, unsere Klimaziele zu erreichen. Diese Chance sollte entschlossen genutzt werden. Das erfordert die Forcierung

- der energetischen Gebäudemodernisierung,
- von Nachverdichtungsmaßnahmen, insbesondere Dachausbau und Aufstockung durch entsprechende Fördermaßnahmen und den Abbau baurechtlicher und bürokratischer Hürden,
- klima- und ressourcenschonender Bauweisen.



Prof. Dr.-Ing. Norbert Gebbeken
Präsident
Bayerische Ingenieurekammer Bau



Dipl.-Ing. Josef Geiger
Präsident
Bayerischer Bauindustrieverband e.V.



Georg Fetzer
Präsident Bayerischer Industrieverband
Baustoffe, Steine und Erden e.V.



Peter Aicher
Präsident
Landesinnungsverband des
Bayerischen Zimmerhandwerks



Dipl.-Ing. Wolfgang Schubert-Raab
Präsident
Landesverband Bayerischer Bauinnungen



Johann Ach
Präsident
Landesverband Bayerischer Transport-
und Logistikunternehmen (LBT) e.V.



Dr.-Ing. André Müller
Präsident
VBI - Verband Beratender Ingenieure Bayern

