



Dietrich W. Thielenhaus

Für die SHK-Report-Leser nimmt der Autor, im Hauptberuf geschäftsführender Gesellschafter der seit 1986 in der SHK-Branche erfolgreichen Marketing-Agentur Thielenhaus & Partner (Wuppertal), in seiner regelmäßigen Kolumne „KLARTEXT“ aktuelle Themen, Probleme und Herausforderungen auf's Korn.

Personalmangel als Wachstumsbremse

Der anhaltende Boom am Bau hat der Bauindustrie 2017 das stärkste Neugeschäft seit 21 Jahren beschert. Im Dezember lag der Auftragseingang um fast ein Viertel über dem Vorjahresmonat. Mit einem Plus von 6,6 % (=72,3 Mrd. Euro) haben die Auftragseingänge im gesamten Jahr 2017 den höchsten Jahreswert seit 21 Jahren erreicht. Nicht nur der Wohnungsbau bleibt – allen Cassandra-Rufen zum Trotz – weiter auf der Wachstumsstraße, sondern auch der öffentliche und gewerbliche Bau. Davon profitiert naturgemäß auch das SHK-Handwerk, das in vielen Ballungsräumen am Beschäftigungslimit fährt. Der Fachkräftemangel verhindert bekanntlich die Nutzung zusätzlicher Umsatzchancen. In dieser Situation können industrielle Vorfertigungskonzepte für deutliche Entlastung sorgen. Das gilt auch für die Digitalisierung, die von der Produktion über die Logistik bis zur Baustelle erhebliche Rationalisierungsvorteile eröffnen wird.

Öffentlicher Bau: Licht und Schatten

Städte und Gemeinden klagen zunehmend über Probleme, Handwerksfirmen für öffentliche Aufträge zu finden. Oft sei es derzeit schwierig, überhaupt Angebote auf Ausschreibungen zu erhalten, berichtet der Städte- und Gemeindebund. Das führe häufig zu Bauverzug und massiven Kostenerhöhungen. Das gelte beispielsweise für die Sanierung von Schulen und Kindergärten. Laut ZDH betragen die durchschnittlichen Wartezeiten im Bau- und Ausbaugewerbe derzeit zwei bis drei Monate, in Großstädten oft noch länger. Zunehmend abschreckend wirkt auf viele Handwerker offenbar auch das komplizierte öffentliche Vergaberecht. Vor diesem Hintergrund fordert der Städte- und Gemeindegatt von der neuen Bundesregierung für die Phase des Baubooms befristete Erleichterungen bei der formalen Auftragsvergabe, wie sich dies beim „Konjunkturpaket II“ bewährt habe. Nach Verbandsangaben hat sich bei den Kommunen ein Investitionsstau von 126 Mrd. Euro gebildet. Davon entfallen allein auf den Bildungsbereich 32,8 Mrd. Euro. Der aktuelle Handwerkerangel verhindere dringend notwendige Investitionen in die Infrastruktur zulasten der Bürger. Ein Fachhandwerker kommentiert aus der Praxis: „Immense Auflagen, riesiger Papierkram, Haftungsansprüche, die einem die Hosen ausziehen. Dazu musst Du mit zig Unternehmen aus ganz Europa preislich mithalten, der billigste sein, obwohl Du in Deutschland die höchsten Steuern, Abgaben und Löhne zahlst. Werden am Bau Veränderungen nötig, müssen wieder drei Gegenangebote eingeholt werden und so weiter und so weiter. Zum Schluss wartest Du dann Monate auf die Kohle, die dann auch noch gekürzt wird. Nee – behaltet Eure öffentlichen Aufträge mal – dazu haben wir Selbstständigen keine Zeit.“

Kommunale Fahrverbote

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, dass Städte auch ohne bundeseinheitliche Regelung Diesel-Fahrverbote verhängen können, hat im Handwerk verständlicherweise erhebliche Sorgen ausgelöst. Davon sind über 10 Mio. Autobesitzer in Deutschland betroffen. Hinzu kommen etwa 2 Mio. Nutzfahrzeuge, die nicht der geforderten Euro-Norm entsprechen. Wie groß die Verunsicherung ist, zeigt die Tatsache, dass der Marktanteil der Selbstzänder von 51 % in 2015 innerhalb von drei Jahren bereits auf 33 % gesunken ist. Obwohl Politiker derzeit die Wahrscheinlichkeit von Fahrverboten beschönigen, sollen in Hamburg

bereits ab April konkrete Restriktionen greifen. Der ZDH hat Fahrverbote als „massive Eingriffe in Eigentumsrechte, in die Mobilität und in die Freiheit beruflicher Betätigung“ kritisiert. Der Einzelhandel befürchtet, dass die Vertreibung der Konsumenten aus den Städten letztlich den Großflächenanbietern auf der grünen Wiese und dem Online-Handel zugute komme. Die FAZ kommentiert: „Man fragt sich, wieso ein Gericht Argumenten populistischer Gruppierungen folgt, die aus welchen eigennützigen Gründen auch immer dem Auto den Kampf angesagt haben. Machen wir uns nichts vor: Heute wird der Diesel wegen seines Stickoxidausstoßes angeprangert. Morgen wird auffallen, dass der Benziner mehr Kraftstoff verbraucht und deswegen mehr Kohlendioxid ausstößt, mithin zum gerissenen Klimaziel beiträgt und deswegen auch verboten gehört. Soll Deutschland am Ende ohne Individualverkehr dastehen? Und soll die deutsche Vorzeigewirtschaft mit ihren Millionen Arbeitsplätzen ruiniert werden?“ Und weiter heißt es: „Der Ausstoß von Stickstoffdioxid im Verkehr ist seit 1990 um 69 Prozent gesunken. Mit Feinstaub verhält es sich gleich. Das bezüglich Autolobbyismus unverdächtige Umweltbundesamt erwartet, dass in Deutschland im Jahr 2020 mehr Feinstaub durch Zigaretten, Feuerwerk und Grillen entsteht als durch alle Personenwagen. Und da ist der Altbestand mit drin.“

Weniger Heizöl und Strom

Der Energieverbrauch der privaten Haushalte in Deutschland ist 2016 um 1,4 % auf 665 Mrd. Kilowattstunden gestiegen. Der Anstieg ist vor allem auf den um 2,2 % erhöhten Raumwärmebedarf zurückzuführen. Auf die Raumwärme entfällt mit über 70 % der größte Teil der Haushaltsenergie. Überdurchschnittliche Zuwächse meldet das Statistische Bundesamt vor allem für Erdgas (+5 %) und erneuerbare Energien (+6,3 %). Unter den Erneuerbaren konnte die Biomasse (v.a. Brennholz und Pellets), die bemerkenswerterweise die größte Bedeutung in diesem Sektor hat, 2016 den höchsten Zuwachs (+7,0 %) verbuchen. Bei anderen Energieträgern (Mineralöl, Strom, Fernwärme und Kohle) ist der Verbrauch dagegen zurückgegangen. Seit 2010 hat sich der Einsatz der Energieträger sehr unterschiedlich entwickelt: So nutzen die Haushalte weniger Heizöl (-11,7 %) und Strom (-7,9 %), dafür aber mehr Gas (+5,4 %) und vor allem erneuerbare Energien (+18,1 %). Der Verbrauch pro Quadratmeter Wohnfläche ist von 2010 bis 2016 deutlich gesunken.

Immune CD-Fahrzeuge

In Deutschland sind alle Verkehrsteilnehmer gleich, so denkt man. Nur eine kleine Gruppe von Autofahrern muss bei Verkehrsverstößen nicht mit faktischen und rechtlichen Konsequenzen rechnen: Gemeint sind die Diplomaten, die – laut Berliner Polizei – im Jahr 2017 rund 22.900 Ordnungswidrigkeiten (v.a. Parkverstöße und Geschwindigkeitsüberschreitungen) begangen haben. Die Dunkelziffer dürfte erheblich sein, weil sich viele Polizeibeamte gar nicht mehr der Mühe einer geordneten Erfassung unterziehen. Spitzenreiter bei den diplomatischen Verkehrssündern waren 2017 die Russen (mit 817 Fällen) vor den Amerikanern (667) und Ägyptern (659). Das entspricht folglich etwa zwei Verstößen pro Tag, da muss man sich schon Mühe geben. Tief blicken lässt auch die statistische Auffälligkeit pro Auto mit CD-Schild. Hier führt Botswana mit 76 Verstößen vor dem Jemen und Pakistan (je 32 Delikte).