

Bericht des Vorstands

auf der Hauptversammlung am 29. Juni 2012
im Congress-Centrum Ost Koelnmesse

**Dr. Thomas Birtel,
Vorstand STRABAG AG**

Hauptversammlung STRABAG AG**29. Juni 2012****Dr. Thomas Birtel****Es gilt das gesprochene Wort.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur diesjährigen 84. Hauptversammlung unserer Gesellschaft hier im Congress-Centrum Ost möchte ich Sie – auch im Namen meiner Vorstandskollegen – herzlich willkommen heißen. Ich hoffe, der neue Unternehmensfilm unserer Muttergesellschaft STRABAG SE, in dem stellvertretend für die breite Leistungspalette des Konzerns einige konkrete Projekte vorgestellt wurden, hat Ihnen gefallen.

In meinem heutigen Vortrag werde ich Ihnen über den Verlauf unseres Geschäftsjahres 2011 – ein für die STRABAG AG nicht ganz einfaches Jahr – berichten. Natürlich erhalten Sie zudem einen Überblick über unsere Kennziffern der ersten Monate des Jahres 2012. Beginnen möchte ich aber zunächst mit einer kurzen Zusammenfassung der für uns relevanten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen des abgelaufenen Geschäftsjahres.



Wie Sie alle wissen, waren die vergangenen Jahre nicht nur in Europa von starken finanzpolitischen Turbulenzen geprägt. Nach der Kapitalmarktkrise zeigten sich erstmals im Jahr 2010 wieder Erholungstendenzen. Die Beruhigung der Märkte war allerdings nur vorübergehend. Die extreme Schuldenproblematik einiger Euroländer führte zu einer erneuten Verunsicherung aller Marktteilnehmer. In diesem insgesamt nicht einschätz-

baren wirtschaftlichen Umfeld hat sich die deutsche Wirtschaft beeindruckend entwickelt. Mit einem Wachstum von 3 % im Jahr 2011 hat das Bruttoinlandsprodukt das Niveau vor der Kapitalmarktkrise im Jahr 2008 übertroffen. Wiederum gingen von der Inlandsnachfrage, die um 2,3 % gegenüber dem Vorjahr anstieg, wichtige Impulse aus.

Innerhalb der günstigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Bundesrepublik hat auch die deutsche Bauindustrie im Jahr 2011 eine positive Entwicklung vollzogen. Die **Umsätze im Bauhauptgewerbe** sind gegenüber dem Vorjahr um 12,3 % gestiegen, so stark, wie seit 1994 nicht mehr. Zu dieser guten Entwicklung, von der erfreulicherweise alle Bausparten profitieren konnten, haben auch die günstigen Witterungsbedingungen beigetragen.

Wie Sie in unserem Chart sehen können, sind die **Auftragseingänge im deutschen Bauhauptgewerbe** im letzten Jahr insgesamt um 7,3 % gegenüber 2010 angestiegen. Besonders der Wohnungsbau mit einem Zuwachs von 20,9 % und der restliche Hochbau mit einem Plus von 8,2 % haben von der guten Geschäftslage der Industrie profitiert. Der für unser Unternehmen besonders wichtige Straßen- und Tiefbau wies in den Auftragsbüchern allerdings nur einen Anstieg um 2,2 % aus.

Einhergehend mit der positiven Entwicklung der Wirtschaft sind die **Insolvenzanträge** weiter gesunken, und das **Beschäftigungsniveau** ist um 2,6 % auf 734.000 angestiegen.



Meine Damen und Herren, für den STRABAG-Konzern ist das Geschäftsjahr 2011 alles in allem befriedigend verlaufen. Unsere Leistung haben wir gesteigert und das Konzernergebnis leicht erhöht. Damit konnten wir unsere zu Anfang des letzten Jahres gegebene Guidance genau einhalten. Während des Jahresverlaufs hatte dies nicht immer so ausgesehen – ich komme darauf noch zu sprechen. Auftragseingang und Auftragsbestand waren jedoch rückläufig, dies zeigen die folgenden Grafiken, bei denen aufgrund von Segmentverschiebungen die Vorjahreswerte teilweise angepasst wurden.

Der **Auftragseingang** der STRABAG-Gruppe ist im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahreswert leicht um 2,3 % auf 3,8 Mrd. € zurückgegangen. In der Grafik sehen Sie den Auftragseingang unterteilt nach Segmenten. Während im Segment Verkehrswegebau mit 2,2 Mrd. € der Vorjahreswert deutlich um 240 Mio. € übertroffen wurde, konnte der hohe Auftragseingang des Vorjahres im Segment Übrige Bausparten nicht wieder

erreicht werden. Mit 1,5 Mrd. € signifikant rückläufig war auch der Auftragseingang im Segment Beteiligungen Österreich. Hierfür war vor allem die Abschwächung des Bau- markts in Polen, der in den Vorjahren insbesondere durch eine Sonderkonjunktur auf- grund der Fußball-Europameisterschaft geprägt war, verantwortlich. Als wesentlicher Auftragseingang im Inland ist das ÖPP-Autobahnprojekt A 8 zwischen Ulm und Augs- burg zu nennen.

Unsere mit 14,3 % deutlich auf 4,5 Mrd. € gesteigerte **Leistung** ist im Wesentlichen auf die lange Bausaison 2011 und die Erstkonsolidierung der Firmengruppe GAUL, der Staßfurter Baubetriebe GmbH und von Teilen der F. Kirchhoff-Gruppe zurückzuführen. Die Effekte aus den Förderprogrammen der Bundesregierung haben sich im Jahr 2011 noch einmal in der Bauleistung des STRABAG-Konzerns niedergeschlagen. Die Ge- samtnachfrage der öffentlichen Hand im Verkehrswegebau verlief 2011 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt konstant. Im Segment Verkehrswegebau stieg die Leistung im Wesentlichen wegen der langen Bausaison auf 2,4 Mrd. €, das sind 25,7 % mehr als im Jahr 2010. Unsere Leistungssteigerung im Segment Beteiligungen Österreich um 6,4 % auf rund 2,0 Mrd. € wurde insbesondere in Österreich und Polen erwirtschaftet. Der Anteil der Auslandsleistung im Konzern ging von 54 % auf nunmehr 49 % zurück.

Der Auftragsbestand lag zum Stichtag mit 3,1 Mrd. € um 14,5 % unter dem Vorjahres- wert und auch der Auslandsanteil am Auftragsbestand sank von 75 % auf 68 %. Ursächlich hierfür war vor allem die Bau-Fertigstellung der Autobahn A 2 in Polen, die im Segment Beteiligungen Österreich enthalten ist. Daneben wurden im Jahr 2011 wei- tere Großprojekte weitgehend fertiggestellt, z. B. die Autobahn M51 Kliplev–Sønderborg in Dänemark und die Vorfeld- und Rollbahnerweiterungen am Flughafen Berlin Bran- denburg. An STRABAG lag es also keinesfalls, dass es nicht zur pünktlichen Eröffnung dieses Großprojekts gekommen ist! Im inländischen Verkehrswegebau ist der Auftrags- bestand im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen, u. a. auch aufgrund des eben erwähnten neuen ÖPP-Auftrags A 8.

Die Anzahl unserer Mitarbeiter hat sich akquisitionsbedingt im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 13,7 % auf 11.676 erhöht. Darunter befanden sich 490 Auszubildende.



Meine Damen und Herren, kommen wir nun zum **Ergebnis 2011** der STRABAG-Gruppe, das – trotz einiger negativer Sondereffekte – wie angekündigt gesteigert werden konnte.

STRABAG hat das Geschäftsjahr 2011 genutzt, um die Neuakquisitionen der Vorjahre vollständig zu integrieren, Geschäftsabläufe in diesem Zusammenhang zu optimieren und die Organisationsstrukturen zu straffen. Den Aufbau einer flächendeckenden Baustoffproduktion haben wir auch im Jahr 2011 konsequent weiterverfolgt – hier im Bild sehen Sie beispielsweise unsere modernisierte Asphaltmischanlage Wittingen sowie den Fuhrpark der GAUL GmbH in Sprendlingen. Durch Neuorganisation haben wir im Berichtsjahr die Baustoff produzierenden Einheiten modernisiert und weiterentwickelt. Wir erwarten, dass sich diese Maßnahmen in den kommenden Jahren positiv auswirken. Im Berichtsjahr konnten wir allerdings mit dem Ergebnis unserer Baustoffaktivitäten noch nicht zufrieden sein.

Um weniger von der rückläufigen Investitionsbereitschaft der öffentlichen Haushalte abhängig zu sein, haben wir an der Zielsetzung, unseren Auftragsanteil aus der Privatwirtschaft zu steigern, festgehalten. Beispielsweise wurde die STRABAG-Tochtergesellschaft Nowotnik im letzten Herbst im Zuge des Braunkohleabbaus der RWE mit den kompletten Erschließungsarbeiten für die Umsiedlung der Ortschaft Manheim bei Kerpen beauftragt. Das Auftragsvolumen in Höhe von rund 7 Mio. € umfasst die Erstellung von rund 460 Bauplätzen und Kleingewerbeflächen mit sechseinhalb Kilometern Hausanschlussleitungen, circa 14 km Regen- und Schmutzwasserkanälen, 35.000 m² Asphaltbefestigung und 85.000 m² Frostschutzschicht, eine Fußgängerunterführung mit 15 m Spannweite sowie 7 km Leitungstrasse.

Bei unseren **Ergebniszahlen 2011** ist eine gegenläufige Entwicklung zwischen den Werten des Konzerns und des Einzelabschlusses festzustellen. Während der Konzern insgesamt die Werte des Rekord-Vorjahres noch leicht übertreffen konnte, fällt der Einzelabschluss gegenüber 2010 deutlich zurück. Im Einzelnen:

Das EBT (**Ergebnis vor Steuern**) im Konzern lag bei 117 Mio. € (Vorjahr 110 Mio. €). Zwar hat sich das Deutschlandgeschäft im Segment Verkehrswegebau auch im Berichtsjahr wieder verbessert – nicht zuletzt die Ende 2010 erworbenen Aktivitäten der Kirchhoff Straßenbau GmbH haben dazu beigetragen. Jedoch war das Gesamtergebnis dieses Segments im Geschäftsjahr 2011 in Höhe von 45 Mio. € (Vorjahr 65 Mio. €) durch einen schmerzhaften Verlust bei einem Einzelauftrag in Dänemark, dem Autobahnprojekt M 51, belastet. Zudem wirkte sich im Baustoffbereich die im Vergleich zum

Vorjahr erhebliche Bitumenpreissteigerung in Deutschland negativ auf unser Ergebnis aus. Beide Faktoren belasteten unmittelbar den Einzelabschluss der STRABAG AG. Sie wurden jedoch im Konzern durch einen überdurchschnittlich positiven Ergebnisbeitrag unserer Beteiligung an der BHB überkompensiert. Das Segment Beteiligungen Österreich profitierte außergewöhnlich stark von der erfolgreichen Bearbeitung sehr großer Infrastrukturprojekte und erzielte im Jahr 2011 – insbesondere im letzten Quartal – einen deutlichen Ergebnissprung um 22 Mio. € auf 66 Mio. €. Das Segment Übrige Bausparten, im Wesentlichen geprägt durch die Abwicklung des Hoch- und Ingenieurbaugeschäfts sowie der Projektentwicklung, erreichte trotz einer deutlich reduzierten Bauleistung ein EBT von 14 Mio. € (Vorjahr 20 Mio. €). Im Segment Servicebetriebe verbesserte sich das EBT im Vergleich zum Vorjahr um 4 Mio. € auf –6 Mio. €.

Das **EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)** wies 2011 für den Konzern 124 Mio. € aus, was eine Steigerung von 4 Mio. € gegenüber dem Vorjahr bedeutete.

Das **Ergebnis nach Steuern** im Konzern schloss mit 103 Mio. € (Vorjahr 97 Mio. €) ab. Hiervon entfielen auf den Konzern 96 Mio. € und auf konzernfremde Anteilseigner 7 Mio. €.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich im Geschäftsjahr 2011 um 71 Mio. € auf 724 Mio. €. Dies entspricht einer auch im Branchenvergleich hervorragenden Eigenkapitalquote im Konzern von nunmehr 45 % (Vorjahr 42 %).

Die **Liquidität** des STRABAG-Konzerns lag mit 173 Mio. € um 64 Mio. € unter dem Wert des Vorjahres. Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit war mit 91 Mio. € zufriedenstellend, lag jedoch deutlich unter dem letztjährigen Wert von 165 Mio. €. Den wesentlichen Anteil an diesem Rückgang hatte der gegenüber dem Vorjahr um 66 Mio. € auf 84 Mio. € gesunkene Cashflow aus dem Ergebnis. Das höhere, aber zahlungsunwirksame Equity-Ergebnis der BHB, die 2010 mit einer Dividendenausschüttung in Höhe von 35 Mio. € in das Ergebnis eingeflossen war, sowie der zahlungswirksame Verlust in Dänemark waren bestimmende Faktoren des rückläufigen „Cashflow aus dem Ergebnis“.

Nach **HGB** hat die STRABAG AG das Geschäftsjahr 2011 mit einem deutlich unter dem Vorjahreswert liegenden Jahresüberschuss abgeschlossen. Dem abrechnungsbedingten Anstieg der Umsatzerlöse stehen realisierte Verluste aus dem erwähnten Großprojekt, das noch negative Baustoffgeschäft und die in diesem Jahr nicht erfolgte Dividen-

denausschüttung der BHB gegenüber. All dies führte zu einem Rückgang des Jahresüberschusses von zuvor 49 Mio. € auf nur noch 18 Mio. €

Das absolute **Eigenkapital** der STRABAG AG erhöhte sich im Geschäftsjahr 2011 um 14 Mio. € auf 369 Mio. €, während die Eigenkapitalquote in Folge der erhöhten Bilanzsumme auf 35,8 % (Vorjahr 37,3 %) sank.

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags von 0,5 Mio. € und nach Einstellungen in die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von 9 Mio. € verbleibt 2011 ein **Bilanzgewinn** von 9,4 Mio. €. Im Vorjahr lag er bei 24,7 Mio. €

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2011 zur Ausschüttung einer unveränderten Dividende von 1,04 € je Stückaktie (= 4.191.200,00 €) zu verwenden, 5.000.000,00 € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und den verbleibenden Betrag in Höhe von 200.600,00 € auf neue Rechnung vorzutragen. Die unerfreuliche Verlustentwicklung bei unserem dänischen Großprojekt zeigt deutlich, wie wichtig eine starke Bilanz für ein Bauunternehmen ist. Der Dividendenvorschlag trägt diesem Umstand Rechnung.



Im Folgenden möchte ich kurz auf die **Entwicklung unserer Segmente** im Geschäftsjahr 2011 eingehen. Sie finden die Segmentberichterstattung auch im Konzern-Anhang des Geschäftsberichts auf den Seiten 54 und 55.

Die Aufgabenschwerpunkte in unserem Segment Verkehrswegebau liegen im Neubau und der Erneuerung von Verkehrsflächen. Zusätzlich subsumieren wir unter diesem Segment auch vorgelagerte Baustoffproduktions- und -vertriebseinheiten. Dabei bietet unser Unternehmen maßgeschneiderte und effiziente Baulösungen, die weit über den klassischen Straßen- und Tiefbau hinausgehen. Das Leistungsportfolio umfasst auch spezielle Geschäftsfelder wie zum Beispiel den Asphaltwasserbau, Prüfstrecken- oder Sportstättenbau, die Umwelttechnik oder die Verwertung mineralischer Reststoffe.

Die Vielfalt unserer Leistungspalette im Verkehrswegebau zeigen auch die folgenden, beispielhaften Projekte aus dem Berichtsjahr, die ich Ihnen hier kurz zeigen möchte: Da wäre zum Beispiel das innerstädtische Projekt „Le Quartier Central“ in Düsseldorf, für das wir die gesamten Erschließungsarbeiten erbracht haben.

Oder das ADAC Fahrsicherheitszentrum Nordbayern in Schlüsselfeld, das wir samt aller Teststrecken ausgeführt haben.

Ein kleineres, aber ebenfalls interessantes Projekt war die Neugestaltung der Hafemole in Ingelheim.

Aus dem Bereich ÖPP hier ein Foto unseres Auftrags für Planung, Bau und Betrieb von drei Fußballfeldern, einer Tribüne und einem Parkhaus im „Parc des Sports“ in Differdange, Luxemburg.

Und zuguterletzt noch ein Beispiel unserer Tochtergesellschaft HEILIT+WOERNER, die am Bau eines 12 km langen, 6-spurigen Streckenabschnitts am Jagdbergtunnel auf der Autobahn A4 zwischen Eisenach und Görlitz beteiligt ist.

In der Grafik sehen Sie nochmals die **Kennzahlen** unseres Segments **Verkehrswegebau**, dessen operatives Geschäft mit Beginn des Geschäftsjahres 2011 etwas umstrukturiert wurde. Der Baustoffsektor ist den regional gegliederten Unternehmensbereichen zugeordnet worden, und seit dem 1. Januar 2011 wird das Segment in die beiden Unternehmensbereiche Verkehrswegebau Deutschland Nord und Verkehrswegebau Deutschland Süd untergliedert.

Auf Auftragseingang, Leistung und Auftragsbestand sind wir vorhin schon näher eingegangen. Wie ich erwähnte, ist das EBT im Segment Verkehrswegebau, das sich in der Vergangenheit stets durch eine konstant positive Entwicklung ausgezeichnet hat, im Berichtsjahr deutlich gesunken. Verantwortlich hierfür war jedoch in erster Linie das Auslandsgeschäft. Die erneut positive Entwicklung im Inland – nicht zuletzt durch die Ende 2010 erworbenen Aktivitäten der Kirchhoff Straßenbau GmbH – wurde dadurch leider kompensiert.

Im Segment **Übrige Bausparten** werden das auslaufende Hoch- und Ingenieurbaugeschäft in Deutschland und Benelux, das verbliebene Projektentwicklungsgeschäft sowie Ingenieurbauprojekte im sonstigen Ausland geführt. Hier waren die Kennziffern Auftragseingang, Leistung, Auftragsbestand und Mitarbeiter plangemäß weiter rückläufig. Das EBT in diesem Segment betrug trotz der reduzierten Bauleistung 14 Mio. €. Ein Foto des in diesem Segment geführten Hafenbauprojekts in Zadar/Kroatien sehen Sie hier im Bild.

Das Segment **Beteiligungen Österreich** enthält unsere 35%-Beteiligung an der BHB, die direkt oder über ihre Tochtergesellschaften in den wesentlichen mittel- und osteuropäischen Ländern vertreten ist und die gesamte Bau-Leistungspalette abdeckt. Der Auftragseingang im Jahr 2011 betrug 1,5 Mrd. €, was einem Rückgang von 11,6 %

zum Vorjahr entspricht. Hierfür war zum Großteil die Abschwächung des bisherigen Boom-Markts Polen verantwortlich, der in den Vorjahren maßgeblich von Aufträgen im Vorfeld der Fußball-EM profitierte. Auch in Benelux sowie in der Russischen Föderation war ein Rückgang zu verzeichnen. Zuwächse in den Auftragsbüchern gab es dagegen in Kanada und den südosteuropäischen Ländern – allen voran Kroatien, Rumänien und Ungarn. Die Leistung der BHB erhöhte sich um 6,4 % auf 2,0 Mrd. €, Österreich hatte hieran mit 32 % den größten Anteil, gefolgt von Polen mit 25 %. Der Auftragsbestand fiel 2011 um 21,5 % auf 1,9 Mrd. €, auch hier liegt die Ursache in der Abarbeitung zahlreicher Projekte in Polen, der Russischen Föderation und Tschechien. Das EBT konnte, wie bereits erwähnt, um 22 Mio. € auf 66 Mio. € gesteigert werden. Im Bild sehen Sie die Projekte Hauptbahnhof Wien, Koralmtunnel und Hotel Moskau.

Im Segment **Servicebetriebe**, in dem vorwiegend unsere 50%-Beteiligungen an den Servicegesellschaften BRVZ und BMTI abgebildet sind, lag das EBT im Berichtsjahr bei –6 Mio. €, im Vorjahr waren es noch –10 Mio. €.



Zum Bilanzstichtag 31.12.2011 weist der STRABAG-Konzern eine leicht gesteigerte Bilanzsumme von 1,6 Mrd. € aus. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Erstkonsolidierung der GAUL GmbH zurückzuführen, die zum 01.01.2011 erworben wurde.

Auf der Aktivseite stiegen die **langfristigen Vermögenswerte** wie schon in den Vorjahren erneut deutlich um 12 % von 825 Mio. € auf 922 Mio. €. Die **kurzfristigen Vermögenswerte ohne liquide Mittel** lagen im Berichtsjahr mit 516 Mio. € leicht über dem Vergleichswert des Vorjahres und wurden insbesondere durch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestimmt. Auf diese entfallen 387 Mio. €, was einen Anstieg von 8 % gegenüber dem Vorjahreswert in Höhe von 358 Mio. € ausmacht. Unter Einbeziehung der liquiden Mittel lagen die **kurzfristigen Vermögenswerte** bei 689 Mio. € im Vergleich zu 726 Mio. € im Vorjahr. Der Rückgang der liquiden Mittel von 237 Mio. € auf 173 Mio. € ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Kapitalbindung in den Forderungen und die erhöhten Investitionen in das Anlagevermögen zurückzuführen.

Wie bereits erwähnt, erhöhte sich das **Eigenkapital** im Geschäftsjahr 2011 um 71 Mio. € auf 724 Mio. €.

Die **langfristigen Schulden** reduzierten sich zum Vorjahr um 25 Mio. € auf 268 Mio. €. Dies ist in erster Linie auf die Minderung der Rückstellungen um rund 20 Mio. € zurück-

zuführen. Der Anteil der langfristigen Rückstellungen an den langfristigen Schulden beläuft sich nahezu unverändert auf 91 %. Die **kurzfristigen Schulden** erhöhten sich geringfügig auf 619 Mio. €. Innerhalb dieser Gruppe bilden die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit 271 Mio. € (Vorjahr 293 Mio. €) den größten Posten. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der Fremdfinanzierung einer Projektentwicklung um 37 Mio. € auf 50 Mio. €

Der **Börsenkurs** der STRABAG-Aktie hat sich nicht vollständig von der volatilen Entwicklung der Finanzmärkte entkoppeln können. Im Jahresverlauf 2011 folgte die STRABAG-Aktie weitestgehend dem Trend des DAX, konnte jedoch knapp über dem Niveau des Jahresanfangs schließen. Das Jahrestief der Aktie lag am 12.09.2011 bei 168,73 €, das Jahreshoch konnte am 26.01.2011 mit einem Kurs von 222,00 € markiert werden. Momentan notiert der Kurs bei rund 208 €



Meine Damen und Herren, kommen wir nun zur Entwicklung der **deutschen Bauindustrie 2012**.

Mit ihrer Frühjahresprognose bleibt die Bundesregierung vorsichtig und rechnet weiterhin mit einem Wirtschaftswachstum von 0,7 % für das Gesamtjahr. Die Rahmenbedingungen für Investitionen bleiben aufgrund des niedrigen Zinsniveaus günstig. Auch vor diesem Hintergrund wird mit einem Zuwachs der Investitionstätigkeiten um 2,0 % gerechnet. Dennoch sind die gestiegenen gesamtwirtschaftlichen Risiken nicht von der Hand zu weisen. Schwer einzuschätzen bleibt nach wie vor, wie sich die Staatsschuldenkrise in Europa entwickeln wird. Frankreichs neuer Präsident weicht von der bisherigen Haltung ab und möchte das europäische Wirtschaftswachstum über ein umfangreiches Investitionspaket ankurbeln. Aktuell wird in ganz Europa nach der Parlamentswahl in Griechenland über den vereinbarten Sparkurs und eine mögliche Auflockerung diskutiert. Die Euro-Retter werden jedoch immer wieder von neuen Problemen überrascht. Besonders die sich zuspitzende Situation in Spanien und das Drama um Griechenland haben unabsehbare Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung Europas. Mit Zypern hat gerade ein weiteres – wenn auch kleines – Euroland Finanzhilfen beantragt.

Trotz des unsicheren Umfelds sind die Erwartungen für die deutsche Bauindustrie mit einem Umsatzwachstum von 4,0 % optimistisch. Im Wirtschaftsbau wird mit einem

Anstieg der Umsätze von nominal 5,0 % gerechnet. Für den Wohnungsbau wird im Jahr 2012 eine besonders gute Entwicklung vorhergesagt. Die Nachfrage nach Büroimmobilien wird durch das steigende Interesse auch ausländischer Anleger an deutschen Immobilien zunehmen. Für den privaten Wohnungsbau sind die gefestigte Arbeitsmarktlage, das niedrige Zinsniveau und die Skepsis bezüglich anderer Anlageformen von Vorteil. Im Gegensatz dazu wird sich der öffentliche Bau auf einen Rückgang der Umsätze einstellen müssen. Die öffentliche Hand ist aufgrund der Schuldensituation auf längere Sicht zu größerer Sparsamkeit gezwungen. Die Konjunkturprogramme sind endgültig ausgelaufen. Der deutsche Bauhauptverband rechnet daher aktuell mit einem Rückgang des öffentlichen Bauvolumens um 1,0 %.

Auch wir erwarten eine Zurückhaltung im Investitionsverhalten der öffentlichen Hand, gehen aber davon aus, dass die zur Verfügung gestellten Mittel aus dem Investitionsrahmenplan und Infrastrukturbeschleunigungsprogramm kompensierend wirken werden. Das vorhandene Budget dient größtenteils der Beseitigung dringender Schäden. Notwendige Neuinvestitionen, beispielsweise zur Entschärfung bestehender Verkehrspässe, erfolgen nicht im erforderlichen Maße. Trotz des schlechter werdenden Allgemeinzustands der deutschen Verkehrsinfrastruktur sind bedauerlicherweise keine weiteren unterstützenden Maßnahmen für den Straßen- und Verkehrswegebau zu erwarten.

Dabei ist Deutschland nach wie vor die Verkehrsdrehscheibe Nummer eins in Zentral-europa. Der Transitverkehr auf der Schiene hat sich in den vergangenen 15 Jahren verdoppelt, auf der Straße sogar vervierfacht. Mit Ausnahme der Jahre 2009 und 2010, in denen die Konjunkturprogramme aufgelegt wurden, hat der Bund seit 2001 jährlich weniger als 12 Mrd. € in die Erhaltung und den Ausbau der Verkehrswege investiert. Ein solches Budget ist bei Weitem nicht ausreichend, um das gestiegene Verkehrsaufkommen auch nur annähernd auffangen zu können und den Wirtschaftsstandort Deutschland auf Dauer wettbewerbsfähig zu halten.

Vor diesem Hintergrund spielen ÖPP-Projekte, also Öffentlich-Private-Partnerschaften, eine wichtige Rolle. Als Transitland ist die Bundesrepublik auf den Erhalt und Ausbau ihrer Verkehrswege angewiesen. Durch ÖPP-Projekte mit ihrem Lebenszyklusansatz können in der Regel erhebliche wirtschaftliche Vorteile erzielt und dringend notwendige Investitionen zügiger begonnen werden.

Im März dieses Jahres wurde die endgültige Fassung des Investitionsrahmenplans 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes von Bundesverkehrsminister Ramsauer bekannt gegeben. Hierunter finden sich neu geplante ÖPP-Projekte im Auto-

bahnbau, sogenannte A-Modelle, mit einem Gesamtauftragsvolumen in Höhe von rd. 1,6 Mrd. €.

Neben den ausgeschriebenen Autobahnprojekten des Bundes ist weiterhin auch die Realisierung kommunaler Straßen in ÖPP in der Diskussion. In diesem Segment besteht ein besonders hoher Nachholbedarf. Leider gestalten sich die politischen Diskussionen über alternative Realisierungsformen sehr langwierig, sodass bisher nur vereinzelte Projekte in Vergabeverfahren mündeten. Hier sehen wir die Politik in der Pflicht, endlich weitere Projekte anzustoßen.

Aktuell sind wir in verschiedenen ÖPP-Projekten aktiv. Hier im Bild ist der 41 km lange, sechsspurige Neu- bzw. Ausbau der A 8 zwischen Ulm und Augsburg zu sehen, der unter Beteiligung unserer Tochtergesellschaft HEILIT+WOERNER Bau GmbH erstellt wird. Als größtes deutsches Verkehrswegebauunternehmen mit einem flächendeckenden Niederlassungsnetz und großer regionaler Präsenz sehen wir uns auch für weitere ÖPP-Aufträge sehr gut aufgestellt, zumal auch unsere neue Konzerntochter HERMANN KIRCHNER Bauunternehmung GmbH über ausgesprochene Großprojekte-Kompetenz verfügt.

Ein weiteres aktuelles und politisch diskutiertes Thema ist der Vorschlag des Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer, eine PKW-Maut einzuführen. Dieser Vorschlag soll allerdings, so die Aussage des Koalitionsausschusses Anfang Juni, nicht weiter verfolgt werden. Das ist unseres Erachtens bedauerlich. Ebenso wie der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie befürworten wir eine zweckgebundene PKW-Maut. Die zusätzlichen Einnahmen aus einer solchen PKW-Maut sollten komplett in den Erhalt und Ausbau der Straßen fließen. Denn es werden dringend hohe finanzielle Mittel für die Verkehrsinfrastruktur benötigt, damit Deutschland als Wirtschaftsstandort langfristig attraktiv bleibt.



Meine Damen und Herren, kommen wir nun zu den **Baukonjunkturdaten der ersten vier Monate 2012**, in denen sich – trotz zunehmender Unsicherheiten – die positive Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen fortgesetzt hat.

Die Auftragseingänge im deutschen Bauhauptgewerbe lagen in den ersten vier Monaten um 12 % über den Vorjahreswerten. Dieser außergewöhnlich gute Verlauf ist auf deutliche Zuwächse in allen drei Bausparten zurückzuführen. Sehr hoch war der Zuwachs mit

14,7 % im Wohnungsbau. Aber auch im Straßen- und Tiefbau mit einem Plus von 9,8 % und im Restlichen Hochbau mit 13,6 % sind die Auftragseingänge kräftig angestiegen. Der baugewerbliche Umsatz im deutschen Bauhauptgewerbe stieg im Vergleich zum Vorjahreswert um 1,5 %.



In den ersten **vier Monaten 2012** war die Leistung der **STRABAG-Gruppe** um 3 % auf 897 Mio. € rückläufig. Der Auftragseingang ist in diesem Zeitraum um 32 % auf 1,5 Mrd. € angestiegen. Hauptverantwortlich hierfür ist eine signifikante Steigerung im Ausland um 48 %, die im Wesentlichen neuen Großaufträgen in Polen und Italien zu verdanken ist. Im Inland lag der Auftragseingang um 18 % über dem Vorjahresniveau, was maßgeblich auf den per 1. Januar 2012 erfolgten Erwerb der HERMANN KIRCHNER Bauunternehmung GmbH zurückzuführen ist. Zu den größten, bis Ende April akquirierten Aufträge zählen umfangreiche Erdbauarbeiten für den sechsspurigen Ausbau der Autobahn A9 zwischen Triptis und Schleiz in Thüringen mit einer Auftragssumme von rund 29 Mio. €, die Grundsanierung des Taxiway M am Flughafen Frankfurt im Wert von rund 27 Mio. € und ebenfalls am Flughafen Frankfurt der Ausbau von Vorfeldern am Terminal 3 für eine Auftragssumme von 16 Mio. €.

Zum 30. April 2012 belief sich der Auftragsbestand auf insgesamt 3,8 Mrd. €; aufgrund der Fertigstellung verschiedener Großprojekte sind dies 4 % weniger als im Jahr zuvor.

Die Anzahl unserer Mitarbeiter ist – maßgeblich beeinflusst durch die KIRCHNER-Übernahme – gegenüber 2011 um 5 % auf 11.915 angestiegen.

Für das Gesamtjahr 2012 – und ich komme hiermit zum Ende meines Vortrags – sind wir verhalten optimistisch. Wir gehen insbesondere nicht davon aus, dass sich ein Verlust wie in Dänemark wiederholen wird. Zukünftig wollen wir unseren operativen, strategischen Fokus noch stärker auf unser Kerngeschäft Verkehrswegebau in Deutschland und Benelux konzentrieren. Insgesamt erwarten wir für den STRABAG-Konzern ein ähnlich gutes Ergebnis wie in den vergangenen Jahren.



Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.