

Thema des Monats

45. Öffentliche Vortragsveranstaltung der Bauindustrie



v.li.n.re.: Dr. jur. Wolfgang Bayer, Dr. h. c. mult. Joachim Gauck, Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, Dr. Prinz Asfa-Wossen Asserate, Prof. Dipl.-Kfm. Michael Sommer

Anlässlich der 45. Öffentlichen Vortragsveranstaltung des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen am 4. Februar 2010 in Bremen nahm der Präsident des Verbandes, Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, zur derzeitigen Situation der Bauwirtschaft in Niedersachsen und Bremen sowie zu den Konjunkturaussichten für das Jahr 2010 Stellung.

Einleitend wies er darauf hin, dass die deutsche Bauwirtschaft das erste Jahr der Wirtschaftskrise besser überstanden habe als die meisten anderen Zweige des produzierenden Gewerbes. Als erfreulich bezeichnete es Warmbold, dass die Beschäftigungssituation der Bauwirtschaft in Niedersachsen und Bremen dank

flexibler Arbeitsmarktinstrumente und der vom Staat flankierten Kurzarbeit insgesamt stabil gehalten werden konnte.

Nach seiner Einschätzung ist die konjunkturelle Talsohle für die Bauwirtschaft in Niedersachsen und Bremen aber noch nicht erreicht. Dies zeige ein Blick auf die Entwicklung der Auftragsgänge. Nach den bis November 2009 vorliegenden statistischen Daten war bei diesen in Niedersachsen und Bremen ein Minus in Höhe von 6,5 Prozent zu verzeichnen. Die größten Einbrüche habe es dabei im Bereich des gewerblichen Hochbaus gegeben. Hier sei auch für das Jahr 2010 kaum eine Besserung in Sicht.

Fortsetzung Seite 4

Bauindustrie plädiert für Dreistufenplan zur Neuordnung der Verkehrsfinanzierung

Vor dem Hintergrund der wachsenden Haushaltszwänge benötigt die Bundesregierung mehr denn je ein überzeugendes Konzept, wie die Finanzierung der bundeseigenen Verkehrswege auf Dauer gesichert werden kann. Diese Auffassung vertritt die Deutsche Bauindustrie. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Politik ernsthaft mit der Umstellung der Verkehrswegefinanzierung von der Haushalts- bzw. Steuerfinanzierung auf eine Nutzerfinanzierung befasse. Ein erster Schritt wäre die Einsetzung einer Expertenkommission, die sich vorurteilsfrei mit unterschiedlichen Varianten der Verkehrswegefinanzierung beschäftigen solle.

Erfahrungen nach 60 Jahren Verkehrswegefinanzierung in Deutschland hätten gezeigt, dass der Ausbau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur nicht den wachsenden Zwängen der Haushaltspolitik überlassen werden dürften.

Fortsetzung Seite 2

1 Thema des Monats:

45. Öffentliche Vortragsveranstaltung der Bauindustrie

Bauindustrie plädiert für Dreistufenplan zur Neuordnung der Verkehrsfinanzierung

2 Kommentar:

Schnee und Straßen

Öffentliche Investitionen dramatisch gering

3 Forum Nord:

Infrastrukturprojekt

Lückenschluss der A 31

Interview mit

Hermann Bröring, Landrat des Landkreises Emsland

4 Trends und Märkte:

IHK zieht optimistisches Resümee

Schwarzarbeitsbekämpfung ist das beste Konjunkturpaket

Bauindustriepreis 2009

an Hermann Bröring, Landrat des Landkreises Emsland

Impressum



Nachrichten und Kommentar:

Fortsetzung von Seite 1

Bauindustrie plädiert für Dreistufenplan

Dies habe letztlich, so die Deutsche Bauindustrie, zu einem schleichenden Substanzverzehr geführt. Die Deutsche Bauindustrie setzte deshalb auf eine Neuordnung der Verkehrswegefinanzierung in drei Stufen.

Stufe 1:

Ausgliederung der schweren Lkw-Gebühr aus dem Haushalt und Übertragung der Mauteinnahmen auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG).

Ausstattung der VIFG mit dem Recht der eigenständigen Kreditaufnahme, damit der 2011 zu erwartende Einbruch der Investitionslinie Verkehr aufgefangen werden kann.

Stufe 2:

Erweiterung der Lkw-Gebühr auf alle Fahrzeuge mit über 7,5 t Gesamtgewicht und Einführung einer elektronischen Vignette für Pkw und leichte Lkw.

Stufe 3:

Gegebenenfalls Ablösung der elektronischen Vignette für Pkw und leichte Lkw durch eine streckenbezogene Maut, wenn dafür die technischen Voraussetzungen geschaffen sind.

Kern des Dreistufenplans sei die mittelfristige Einführung einer elektronischen Pkw-Vignette. Für diesen Vorschlag sprächen vor allem die relativ niedrigen Investitions- und Betriebskosten, die auf etwa 5% des jährlich zu erwartenden Mautaufkommens von 5 Mrd. Euro geschätzt würden, sowie die kurze Vorlaufzeit für die Einführung der e-Vignette von nur 6 bis 9 Monaten.

Schnee und Straßen

(brb).-Nicht erst das Tauwetter brachte es an den Tag. Der strenge Winter hat den Straßen in Niedersachsen ungewöhnlich schwer zugesetzt. Sie sind mit Schlaglöchern übersät, welche ehemals glatte Fahrbahnen geradezu in Rüttelstrecken verwandelt haben. Keine Gemeindestraßen, keine Landesstraßen und keine bundeseigenen Fernverkehrsstraßen hat der grimmige Frost verschont.

Es wird noch einige Wochen dauern, bis sich die Schadensbilanz auf Euro und Cent genau ziehen lassen. Doch schon heute ist unschwer zu erkennen, dass mit einigen Eimern Teer und ein paar Schaufeln Splitt die ramponierten Straßen nicht wieder in Ordnung zu bringen sind. Vielfach werden aufwendige Sanierungen von Grund auf sogar dann unumgänglich sein, wenn die Haushälter die Hände ringen. Nach diesem ersten Jahrhundertwinter in dem noch jungen dritten Jahrtausend muss von den Straßenbauverwaltungen geklotzt werden, weil das gewohnte Kleckern diesmal einfach zu wenig wäre.

Jetzt könnte es sich übrigens rächen, dass hierzulande in den zurückliegenden Jahren viel zu wenig Geld in den Bau und in die Unterhaltung der durch das immer weiter gewachsene Verkehrsaufkommen hochbelasteten Straßen gesteckt worden ist. An eindringlichen Warnungen, keinesfalls am falschen Ende zu sparen, hat es nicht gefehlt, und fast unbeachtet blieb seinerzeit selbst der gutachterliche Hinweis, mehr als ein Drittel der Landesstraßen befinde sich mittlerweile in einem verkehrsgefährdenden Zustand.

Vielleicht hätten unsere Straßen den Frost ja besser überstanden, wenn man sie nicht derart hätte verkommen lassen. Aber Lamentieren ist reine Zeitverschwendung. Jetzt gilt es, die Straßen verkehrsgerecht und zukunftssicher zu machen. Die rasche und gründliche Beseitigung der Winterschäden ist ohnehin eine Selbstverständlichkeit.

Öffentliche Investitionen dramatisch gering

(brb).-Die staatliche Investitionstätigkeit in Deutschland ist seit längerem rückläufig. Lag sie Anfang der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts noch bei 4,5% des BIP, erreichte sie im Jahr 2008 nur noch rd. 1,5%. Verglichen mit der EU-15 (2,5%), der EU-27 (2,65%), den USA (3,5%) und Japan (3%) liegt Deutschland abgeschlagen auf dem vorletzten Platz vor Österreich (1%). Noch schlechter stellt sich die Situation bei Betrachtung der Nettoinvestitionen dar: Im Verhältnis zum BIP sank die öffentliche Nettoinvestitionsquote von rd. 3% im Jahr 1970 auf gut 0,5% Mitte der achtziger Jahre. Seit dem Jahr 2003 ist sie sogar leicht negativ.

Studien zu staatlichen Investitionen und Wirtschaftswachstum belegen die hohe Bedeutung von Investitionen in die Infrastruktur für das Potenzialwachstum einer Volkswirtschaft. Investitionen in die Bildungseinrichtungen, die Verkehrsinfrastruktur sowie die Ver- und Entsorgungssysteme heben den Wachstumspfad an. Um Wachstum, Arbeit und Wohlstand langfristig zu verbessern, müssen die öffentlichen Haushalte unter Beachtung der Verschuldungsregeln ihre investiven Ausgaben zu Lasten konsumtiver Ausgaben umschichten. Im Einzelfall kann es aber auch durchaus sinnvoll sein, dass der Staat Aufgabengebiete in den privaten Verantwortungsbereich auslagert, der dann Leistungen gegen kostendeckende Entgelte zur Verfügung stellt.

Diese Option sollte angesichts der sich weiter verschärfenden Lage der öffentlichen Haushalte ergebnisoffen und vorurteilsfrei geprüft werden.

Deutschland kann sich eine weitere Vernachlässigung seiner Infrastruktur nicht leisten.



Forum Nord



Infrastrukturprojekt Lückenschluss der A 31

(brb).-Im Gespräch mit
**Hermann Bröring, Landrat des
Landkreises Emsland**

Baurundblick: Landrat Bröring, Sie sind vor kurzem mit dem Preis der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen, insbesondere für Ihre Aktivität zum Lückenschluss der A 31, ausgezeichnet worden. Welche Überlegungen sind für Sie und Ihre Mitstreiter maßgeblich gewesen, sich für dieses Infrastrukturprojekt einzusetzen?

Landrat Bröring: Es sind viele Faktoren, die uns als Region bewegen haben, den Lückenschluss der A 31 mit einem erheblichen finanziellen Beitrag voran zu treiben und damit frühzeitig umzusetzen. Insbesondere war es aber die Erkenntnis, dass nur mit einer exzellenten Verkehrsinfrastruktur regionales Wachstum und eine ausreichende regionale Beschäftigung für die Region zu erreichen sind. Diesem Dreiklang von Verkehrsinfrastruktur, Wachstum und Beschäftigung ist absolute Priorität einzuräumen. Dies haben wir mit der Umsetzung des Lückenschlusses getan – und zwar sowohl was den Arbeitseinsatz der Region als auch das Haushaltbudget anging. Wir waren als Kommune bereit, uns in dieses wichtige Infrastrukturprojekt „einzukaufen“. Dies verlangt aber auch von den zuständigen Ministerien eine große Bereitschaft, sich darauf einzulassen.

Baurundblick: Der Landkreis Emsland unter Ihrer Leitung, weitere Landkreise, Industrie- und Handelskammern der Region und die Nachbarregion der Niederlande unterstützen mit eigenen Mitteln die Planung der Europastraße 233 zwischen der BAB 31 westlich von Meppen und der BAB 1 östlich von Emstek. Welchen Vorteil versprechen Sie und Ihre Partner sich von diesem Engagement?

Landrat Bröring: Alle beteiligten Akteure wissen um den Mehrwert dieses

Vorhabens, der sich nicht nur auf eine erhöhte Verkehrssicherheit begrenzt – die E 233 ist durch einen der höchsten LKW-Anteile am Gesamtverkehr auf Bundesstraßen belastet. Vorrangig wird das Vorhaben als ein struktureller Beitrag zur Entwicklung der Region verstanden. Wir erwarten in dieser Hinsicht eine Traumrendite vergleichbar mit der Entwicklung bei der A 31. Insoweit sind die von uns im wesentlichen zu tragenden Planungskosten rentierliche Ausgaben in die Zukunft der Region und dienen der Sicherung von Arbeitsplätzen.



Baurundblick: Ihr Landkreis unterstützt auch mit weiteren Partnern aus der Region den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals für das Großmotorgüterschiff. Welche Bedeutung wird der Ausbau des Kanals für die Binnenschifffahrt zwischen Nordsee und Ruhrgebiet haben?

Landrat Bröring: Der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals von Lingen nach Rheine, bei dem fünf abgängige Schleusen ersetzt werden müssen, erhöht die Leistungsfähigkeit dieser Wasserstraße, die erst nach diesem Ausbau für das Großmotorgüterschiff passierbar ist – derzeit aber für diese Schiffe noch ein Nadelöhr darstellt. Wir haben uns in einem Vertrag mit dem Bund darauf verständigt, die Hälfte der Planungskosten durch die Bereitstellung von Personal zu übernehmen. Dafür haben wir die vertragliche Zusage erhalten, dass der Bund den Ersatz der fünf Schleusen bis Ende 2017 verkehrsbereit fertig stellt. Dies alles vor dem Hintergrund der Tatsache, dass eine Region

bei der Infrastruktur nur dann gut aufgestellt ist, wenn neben Straße und Schiene auch die Wasserstraße ihre Wirkung voll entfalten kann.

Baurundblick: Die grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen, Kommunen und den Industrie- und Handelskammern im westlichen Niedersachsen und der benachbarten Region der Niederlande kann als vorbildlich bezeichnet werden. Geht es hier lediglich um klare gemeinsame wirtschaftliche Vorteile oder entwickelt sich hier eine Wirtschaftsregion unabhängig von den bisherigen politischen Grenzen innerhalb der Europäischen Union?

Landrat Bröring: In gewisser Weise trifft beides zu: Aus meiner Sicht ist der Nutzen einer Infrastrukturmaßnahme als gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu begreifen, die zahlreiche Wertschöpfungseffekte für eine Region mit sich bringt. Hinzu kommt aber auch, dass wichtige Infrastrukturprojekte in der Regel innerhalb von Kooperationen besser umzusetzen sind. Nationale Grenzen dürfen dabei keine Rolle spielen. Das zeigen Projekte wie der Lückenschluss der A 31 und der geplante Ausbau der E 233.

Zwar liegt die formale Zuständigkeit beim Staat, aber es macht unbedingt Sinn, das Wissen und Wollen der Region einzubinden, denn die vorhandene örtliche Sachkenntnis sowie die wirtschaftliche Kompetenz und Leistungsfähigkeit sind hier durch nichts aufzuwiegen. Damit gelingt eine Infrastrukturpolitik, die einen Mehrwert und Entwicklungsschub für die gesamte Region – die nicht gleichbedeutend mit den Landes- und Landkreisgrenzen ist – mit sich bringt. Als Beispiele für eine regionale und überregionale Kooperation möchte ich hier die Netzwerke Wachstumsregion Ems Achse und den deutsch-niederländischen Zusammenschluss in der Ems Dollart Region nennen, mit denen es gelingt, Potenziale zu bündeln und im starken Verbund Wirtschaftsförderung zu betreiben. Es ist also notwendig, nicht national, sondern europäisch zu denken. Kooperation statt Konkurrenz – auch hinsichtlich des nationalstaatlichen Denkens – sollte Vorrang haben.



Trends und Märkte

IHK zieht optimistisches Resümee

(brb).-Die Konjunkturumfrage der niedersächsischen Industrie- und Handelskammer bei 1700 Unternehmen hat ein positives Bild ergeben. Die Ergebnisse zeigten, dass sich die niedersächsische Wirtschaft nach dem dramatischen Einbruch im Herbst und Winter 2008/2009 seit nunmehr neuen Monaten in einer Erholungsphase befinde. Es gebe immer noch Gefährdungen für den Aufschwung. Sie lägen allerdings nicht im Arbeitsmarkt, sondern auf der Finanzierungsseite. Von einer flächendeckenden Kreditklemme könne man nicht reden, aber von verschlechterten Kreditkonditionen in bestimmten Branchen wie etwa bei Bau und Verkehr.

Schwarzarbeitsbekämpfung ist das beste Konjunkturpaket

(brb).-Angesichts der aktuellen Schätzungen des österreichischen Wirtschaftsforschers Friedrich Schneider zum Volumen der Schwarzarbeit in Deutschland fordert die Deutsche Bauindustrie die Politik auf, das Thema Schattenwirtschaft am Bau endlich wirksam zu bekämpfen.

Effektive Schwarzarbeitsbekämpfung sei das beste Konjunkturpaket. Notwendig dazu sind funktionierende Kontrollmechanismen wie die Einführung der elektronischen Chipkarte am Bau, auf der relevante sozialversicherungspflichtige Merkmale des Arbeitnehmers gespeichert sind. Diese Karte, die Auskunft darüber gibt, ob der Arbeitnehmer angemeldet ist, muss auf Baustellen immer mitgeführt und bei Kontrollen vorgezeigt werden.

Fortsetzung von Seite 1

45. Öffentliche Vortragsveranstaltung

Gut entwickelt habe sich auf Grund der Konjunkturprogramme im Jahr 2009 der öffentliche Bau. Prof. Warmbold verwies allerdings darauf, dass die Konjunkturprogramme Ende des Jahres 2010 auslaufen werden, was dazu führen könne, dass das eigentliche Krisenjahr für die Bauwirtschaft in Niedersachsen und Bremen erst das Jahr 2011 werde. Diese Sorge beruhe auch darauf, dass der Bund angekündigt habe, Ende 2010 mit der Konsolidierung des Haushaltes zu beginnen. In die gleiche Richtung wird nach Einschätzungen Warmbolds die negative Entwicklung bei den Steuereinnahmen der Gemeinden wirken, die ebenfalls zu Rückgängen bei den Bauinvestitionen führen werde.

Es sei deshalb wichtig, so der Verbandspräsident, alternative Finanzierungsmöglichkeiten für öffentliche Bauinvestitionen zu nutzen. Im Verkehrswegebau müsse es

eine Umstellung der Finanzierung von der bisherigen Haushalts- bzw. Steuerfinanzierung hin zu einer Nutzerfinanzierung geben. Ein erster Schritt wäre nach Ansicht Warmbolds die Ausgliederung der LKW-Maut aus dem Haushalt und die Übertragung der Mauteinnahmen auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) sowie deren Ausstattung mit dem Recht der eigenständigen Kreditaufnahme.

Für den Bereich des öffentlichen Hochbaus biete sich ab 2011 wieder eine verstärkte Nutzung des Instruments der PPP-Modelle an. Dabei müsse aber darauf geachtet werden, dass die Projekte weiterhin auch für den bauindustriellen Mittelstand umsetzbar seien. Dies erfordere nicht nur eine entsprechende größenmäßige Ausgestaltung der Projekte, sondern auch eine ausgewogene Verteilung der Risiken.

Bauindustriepreis 2009 an Hermann Bröring, Landrat des Landkreises Emsland

(brb).-Im Rahmen einer Festveranstaltung Ende Januar in Hannover hat der Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen den Bauindustriepreis 2009 des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen an Hermann Bröring, Landrat des Landkreises Emsland, verliehen (s. a. Baurundblick Ausgabe 1/2010).

In der Laudatio wies der Präsident des Bauindustrieverbandes, Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, darauf hin, dass mit der Verleihung des Preises die wirtschaftspolitischen Aktivitäten des Preisträgers, der sich im umfassenden Maße um den Ausbau der Infrastruktur in der westlichen Region Niedersachsens verdient gemacht hat, gewürdigt würden.

Die drohende Verschiebung der Investitionsschwerpunkte nach Wiederherstellung der deutschen Einheit in die neuen Bundesländer habe der Preisträger zum Anlass genommen, den Bau der noch fehlenden Strecke von etwa 42 Kilometern der Emsland-Autobahn A 31 mit eigenen Mitteln der Region voranzutreiben. Im Jahr 1998 sei es ihm gelungen, neben dem Landkreis Emsland weitere Partner für ein neues Finanzierungsmodell zu gewinnen. So beteiligten sich mit 105 Millionen DM die Nord-Niederlande, die Landkreise Emsland, Grafschaft Bentheim, Aurich, Leer, die Stadt Emden, Bürger der Region sowie über 1.600 Unternehmen der Sponsoringaktion der Industrie- und Handelskammer und der Handwerkskammern.

Impressum

Druckerei Gebrüder Höltje GmbH
Escherstraße 22, 30159 Hannover
Telefon (05 11) 7 00 86-0
Telefax (05 11) 7 00 86-86

Norddeutsche Landesbank
Girozentrale
Konto 101020 964, BLZ 250 500 00

Sparkasse Hannover
Konto 547 646, BLZ 250 501 80
Verantwortlich: Dr. Hans-Peter Sattler

Nachdruck, auch auszugsweise gestattet. Quellenangabe und Belegexemplare erbeten.