



Baurundblick

Nr. 3/2005
17. März 2005

In dieser Ausgabe u.a.

- Keine Entwarnung für den Baubereich
- Weniger Wohnbauland ausgewiesen
- Bauindustrie begrüßt Startschuss für Privatisierung
- Der aktuelle Kommentar: Nutzt die Maut für den Verkehr

Keine Entwarnung für den Baubereich

(brb).- Die niedersächsische Bauwirtschaft befindet sich weiterhin in einer tiefen Krise und auch für das Jahr 2005 sind kaum Anzeichen für eine Besserung vorhanden, teilt der Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen mit. Zudem drohen der Bauwirtschaft erhebliche Risiken von Seiten der EU, die aus einer falsch verstandenen Liberalisierung der Dienstleistungsmärkte resultieren. Nach den vorliegenden Jahreszahlen für 2004 ist ein Rückgang der Bauproduktion im Verbandsgebiet, d.h. in Niedersachsen und Bremen, um 6,8 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu verzeichnen.

Ein ebenso negatives Bild zeigt sich bei den Auftragseingängen, die im Verbandsgebiet gegenüber dem Vergleichszeitraum insgesamt um 6,7 Prozent zurückgegangen sind, was ebenfalls in etwa dem Bundesdurchschnitt entspricht.

Bei den erteilten Baugenehmigungen, bei denen bislang nur die Zahlen bis November 2004 vorliegen, habe es in Niedersachsen und Bremen einen dramatischen Einbruch von landesweit 16 Prozentpunkten gegeben.

Die schlechte Situation der niedersächsischen Bauwirtschaft hat zu weiterem Personalabbau geführt. Die Beschäftigtenzahl sei im Verbandsgebiet in 2004 um weitere 5.800 Personen gesunken. Bundesweit hätten 47.000 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz in der Bauwirtschaft verloren. Für das Jahr 2005 müsse in Deutschland mit einem weiteren Abbau in ei-

ner Größenordnung von 30.000 Beschäftigten gerechnet werden.

Auch das Jahr 2005 wird keine Besserung bringen. Die Nachfragekrise im öffentlichen Bau werde trotz derzeit steigender Steuereinnahmen der Kommunen anhalten. Im Bereich des Wohnungsbaus werde es nach den Vorzieheffekten infolge der Diskussion um die Abschaffung der Eigenheimzulage zu weiteren Rückgängen kommen. Auch vom Wirtschaftsbau seien keine Impulse zu erwarten, da der größte Teil der Unternehmen die Investitionen weiter einschränken wolle. Der Straßenbaubereich sei auf allen Ebenen von Kürzungen betroffen, so dass bei einer Gesamtschau damit zu rechnen sei, dass die Bauwirtschaft in Niedersachsen und Bremen in das elfte Rezessionsjahr gehen wird.

Umso wichtiger sei es, dem Gedanken der privatwirtschaftlichen Finanzierung öffentlicher Baumaßnahmen breiteren Platz einzuräumen. Dies betreffe sowohl den Hochbau als auch den Straßenbau. Zu letzterem habe Bundesverkehrsminister Stolpe kürzlich angekündigt, die ersten sog. A-Modelle jetzt auf den Weg zu bringen.

Der Bauwirtschaft droht nach Angaben des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen derzeit von Seiten der EU eine erhebliche Gefahr. Zwar sei es der Bundesrepublik Deutschland gelungen, für den Baubereich Übergangsfristen für die Gewährung der Dienstleistungsfreiheit und der Arbeitnehmerfreizügigkeit im Verhältnis zu den neu beigetretenen Mitgliedsstaaten zu vereinbaren. Diese würden aber konterkariert, wenn die EU-Dienstleistungsrichtlinie in ihrer gegenwärtigen Fassung in Kraft treten sollte.

Weniger Wohnbauland ausgewiesen

(brb).- In den Jahren 2002 und 2003 wurden in Niedersachsen knapp 3.000 ha Wohnbauland für rund 36.000 neue Wohnungen ausgewiesen. Damit wurde ein Drittel weniger Bauland

mobilisiert, als in den Jahren 2000 und 2001. Das Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung an der Universität Hannover hat bei der zum siebten Mal im Auftrage des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit durchgeführten Umfrage den stärksten Rückgang der Neubausausweisungen seit Beginn der Baulandbeobachtung in Niedersachsen seit 1992 herausgefunden.

40 Prozent aller Städte und Gemeinden in Niedersachsen haben auf die Ausweisung von neuem Wohnbauland verzichtet. Unverändert niedrig ist der Stellenwert des Geschäftswohnungsbaus. Lediglich 3 Prozent aller Flächen und 9 Prozent aller möglichen Wohnungen sind hierfür vorgesehen. Allerdings ist die Zahl der Städte und Gemeinden gestiegen, die Bauland für Geschosswohnungen ausgewiesen haben.

Erstmals seit Einführung der Baulandumfrage in Niedersachsen hat sich der Trend zu immer niedrigeren Bebauungsdichten auf neuem Bauland nicht fortgesetzt. So stieg die mittlere Bebauungsdichte für Familienheime von 12 auf 13 Wohneinheiten je Hektar brutto Wohnbauland. Das entspricht aber immer noch einem Flächenbedarf von über 800 m² je Wohnung.

Erstmals deutlich zurückgegangen sind die Flächenreserven. Mit 6.600 ha Baulandreserven standen Anfang 2004 12 Prozent weniger zur Verfügung als bei der letzten Umfrage für die Jahre 2000 und 2001.

Anfang 2004 standen nur noch halb so viele Reserven in Baulücken zur Verfügung wie 1992. Mit rund 6.000 ha verfügen 4.000 Gemeinden in Niedersachsen über nahezu doppelt so viele Brachflächenpotenziale wie vor 2 Jahren. In den nächsten 2 Jahren erwarten die Kommunen eine rückläufige Nachfrage nach Bauland für Familienheime.

Das untersuchende Institut hat große regionale Unterschiede bei der Entwicklung von Baulandreserven, Baulandverbrauch und Neuausweisungen festgestellt, die eine weitere Polarisierung des Geschehens auf den Baulandmärkten Niedersachsen erwarten lassen. In dynamischen Regionen werden auch künftig Ausweisungen von Bauland erforderlich sein, während in wachstumsschwachen Regionen die zusätzliche Nachfrage zu großen Teilen aus den vorhandenen Reserven gedeckt werden kann.

A-Modell kommt

(brb).- Die Bundesregierung hat Ende Februar den Startschuss für den privaten sechsstreifigen Ausbau von Autobahnen gegeben. Dabei werden private Unternehmen Ausbau, Betrieb und Unterhaltung eines Abschnitts übernehmen und im Wesentlichen durch Einnahmen aus der Lastwagenmaut im betroffenen Abschnitt refinanzieren. In der Bauphase gibt es eine Anschubfinanzierung zu 50 Prozent der Baukosten. Pkw-Fahrern entstehen keine Zusatzkosten.

Fünf Autobahnausbauprojekte werden in diesem Jahr angeschoben:

- A 8 (Augsburg West – München - Allbach)
- A 1 (Bremer Kreuz bis Buchholzer Dreieck)
- A 4 (Waltershausen – Herleshausen) in Thüringen
- A 1/A 4 (Düren – Köln Nord) in Nordrhein-Westfalen
- A 5 (Baden-Baden – Offenburg) in Baden Württemberg

Diese Autobahnabschnitte werden als Pilotprojekte der Public Private Partnership (PPP) an private Unternehmen vergeben. Im März soll das Vergabeverfahren für den Ausbau der A 8 begonnen werden. Vorbereitungen für das Projekt in Thüringen laufen bereits.

In Niedersachsen soll ein 75 Kilometer langer Abschnitt der A 1 zwischen Autobahndreieck Buchholz und Bremer Kreuz sechsspurig ausgebaut werden. Die Kosten für Bau und 30-jährigen Betrieb liegen nach Einschätzung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bei rund 500 Mio. Euro. Die Ausschreibungsunterlagen werden zur Zeit noch vorbereitet.

Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen, begrüßte den Startschuss des Bundesverkehrsministeriums. Er legte Wert darauf, dass das Ausschreibungsverfahren für die A 1 beschleunigt wird. Der Verband fordert, dass die Strecke geteilt wird und zwei Ausschreibungsverfahren durchgeführt werden. Die ausgeschriebenen Einheiten müssten so geschnitten sein, dass auch mittelständische Firmen eine Chance haben, sich an dem Projekt zu beteiligen.

Mit dem A-Modell kann der öffentliche Investitionsstau beendet werden. Die Kombination von Bau und Betrieb führt dazu, dass sich eine gute Qualität bei der Ausführung der Bauleistungen auf günstigere Unterhaltungsaufwendungen auswirken kann.

Der aktuelle Kommentar: Nutzt die Maut für den Verkehr

(brb).- Seit dem 1. Januar wird auf den deutschen Autobahnen die Lkw-Maut erhoben. Technisch arbeitet das System, über das lange gespottet wurde, offenkundig störungsfrei. Doch anders als die Tabaksteuer und andere Zwangsabgaben, welche das Publikum hingenommen hat und nicht mal mehr mit den Zähnen knirscht, ist die Autobahngebühr noch gewöhnungsbedürftig für die Politik ebenso wie für die Wirtschaft.

Es gibt keine Diskussionen, in denen das Stichwort Maut nicht für Gesprächsstoff sorgte. Bei den einen ist der Zorn nicht zu überhören, dass sich nicht wenige Lastzugfahrer, Zechprellern gleich, um die Maut herumdrücken. Bei den anderen wird die Forderung stärker, den Spediteuren das Benutzen von Ausweichstrecken dadurch zu vermiesen, dass auch auf bestimmten Bundesstraßen Lkw-Maut erhoben wird. Viele wollen nicht ausschließen, dass das Mautaufkommen aus unterschiedlichen Gründen erheblich hinter den Schätzungen zurückbleiben könnte. Manche wiederum rechnen mit Mauteinnahmen für Vater Staat, die höher sein werden als die eingeplanten drei Milliarden Euro – und warnen aus berechtigtem Misstrauen und wegen unerfreulicher Erfahrungen mit dem Finanzminister bereits energisch davor, dieses Geld dann einfach Hans Eichel zum Stopfen seiner hässlichen Haushaltslücken zu überlassen.

Dabei ist es eigentlich leicht, die meisten der bestehenden Unsicherheiten zu beseitigen. Der Bundesfinanzminister braucht nur klarzustellen, dass jeder also wirklich jeder Euro, den die Lkw-Maut einbringt, für Verkehrsinvestitionen verwendet wird. Eichels Kollege vom Verkehrsressort hat lediglich dafür zu sorgen, dass rasch alle Schlupflöcher verschlossen werden, durch die sich Mautpreller davonstellen. Und sobald sich verlässlich absehen lässt, dass diese Geldquelle tatsächlich stärker sprudelt als angenommen, dann müssten die Mehreinnahmen unverzüglich in weitere Investitionsprojekte gesteckt werden. Deutschland ist der Schnittpunkt aller innereuropäischen Wege und hat die möglichst schnelle Verbesserung seiner Verkehrsinfrastruktur dringend nötig.

Der Gastkommentar:

Deutschlands Verkehrswege im Investitionsstau

(brb).- Bereits seit vielen Jahren bleiben Investitionen des Bundes in die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen hinter dem Bedarf zurück. Dies hat dazu geführt, dass erhebliche Teile der Verkehrsnetze heutigen Anforderungen qualitativ wie quantitativ nicht mehr genügen. Nur noch zwei Drittel des Netzes der Bundesstraßen sind uneingeschränkt befahrbar, jede siebte Brücke im Zuge von Bundesfernstraßen her ist in einem kritischen bis ungenügenden Bauwerkszustand. Jede fünfte der 32 000 Brücken im Schienennetz der Deutschen Bahn AG ist älter als 100 Jahre, nahezu jede zweite älter als 75 Jahre. Auch von den 600 Tunnelbauwerken der Deutschen Bahn AG sind zwei Drittel älter als 100 Jahre. Das Netz der Bundeswasserstraßen weist erhebliche Engpässe auf, dazu zählen: Unzureichende Kanalabmessungen beziehungsweise Wassertiefen sowie eine Behinderung des Containerverkehrs durch nicht ausreichende Brückenhöhen.

Bereits im Herbst 2000 hat die von der Bundesregierung eingesetzte Pällmann-Kommission den Finanzbedarf an Investitionen des Bundes in diese drei Netze mit jährlich mindestens 11,5 Mrd. Euro beziffert. Auch auf kommunaler Ebene ist ein beträchtlicher Investitionsstau aufgelaufen. Das Deutsche Institut für Urbanistik beziffert den jährlichen kommunalen Investitionsbedarf im Verkehrsbereich für das laufende Jahrzehnt auf 18 Milliarden Euro pro Jahr, davon allein für den Straßenbau 6,5 Mrd. Euro und für den öffentlichen Personennahverkehr 8 Mrd. Euro. Die tatsächlichen Investitionen der Kommunen bleiben allerdings weit hinter diesen Vorgaben zurück.

Im 2003 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan für die Jahre 2001 bis 2015 sollen jährlich lediglich 9,9 Mrd. Euro für Investitionen bereitgestellt werden. Bereits im laufenden Jahr stehen aber – unter Berücksichtigung globaler Minderausgaben – bestenfalls 8,8 Mrd. Euro zur Verfügung und in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes ist vorgesehen, bis zum Jahre 2008 die Investitionen auf nur noch 7,25 Mrd. Euro zurückzufahren.

Ein Gutachten von Prof. Karl-Hans Hartwig vom Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster hat die volkswirtschaftlichen Effekte unterlassener Infrastrukturinvestitionen eindrucksvoll herausgearbeitet: Wird die mittel-

fristige Finanzplanung des Bundes bezüglich der Verkehrsinvestitionen bis zum Jahr 2015 beibehalten, entstehen durch Minderinvestitionen in Höhe von 27 Mrd. Euro gegenüber den Vorgaben des BVWP bis zum Jahr 2015 volkswirtschaftliche Nutzeneinbußen in Höhe von 28 Mrd. Euro, die bis 2030 zu einem Betrag von 80 Mrd. Euro auflaufen. Gleichzeitig wird in der Bauwirtschaft und den mit ihr verbundenen Wirtschaftsbereichen Jahr für Jahr auf 56 000 Arbeitsplätze verzichtet. Mit anderen Worten: Deutschland verzichtet durch die Vernachlässigung seiner Verkehrsinfrastruktur auf Volkswohlfahrt!

Bund, Länder und Gemeinden müssen endlich wieder ihrer Verantwortung für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nachkommen. Deutschland benötigt angesichts der zukünftig zu erwartenden Verkehrsströme leistungsfähige Verkehrssysteme. Wir brauchen daher eine Initiative „Pro Infrastruktur“. Einsparmaßnahmen bei den Staatsausgaben dürfen nicht länger zu Lasten der Investitionen gehen. Im Gegenteil: Es muss uns endlich gelingen, die konsumtiven Ausgaben zu beschneiden. Nur dann gewinnen wir den finanz-politischen Handlungsspielraum, um die notwendigen Zukunftsinvestitionen in Deutschland vornehmen zu können. Wir brauchen aber auch gleichzeitig eine effizientere Arbeitsteilung zwischen Staat und gewerblicher Wirtschaft im Rahmen von Public-Private-Partnership-Modellen. Die PPP-Eckpunkte in den Neuhardenberger Beschlüssen der Bundesregierung zeigen, dass nunmehr auch die Bundesregierung auf diese neue Arbeitsteilung setzt. Dazu müssen allerdings Bund und Länder ihre zögerliche Haltung gegenüber der privatwirtschaftlichen Realisierung von Verkehrsprojekten überwinden.

(Gastkommentar von Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff, Vizepräsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, veröffentlicht im Deutschen Baublatt Nummer 310/2005)

Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen setzt Ausstellungsreihe fort

(brb).- Der Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen setzt seine Ausstellungsreihe mit Werken des Künstlers Georg Baselitz fort.

Die von der Stiftung der Kreissparkasse Hildesheim dem Verband freundlicherweise als Leihgaben zur Verfügung gestellten 24 Radierungen zeigen die von Baselitz 1998 / 1999 geschaffene Serie „Schlafende Hunde“.

In seinen Werken steht die Welt auf dem Kopf – und das seit mehr als 30 Jahren. 1969 begann der Künstler seine Motive um 180 Grad zu drehen, um dem Betrachter eine neue „Sehweise“ zu eröffnen und die Unabhängigkeit der Kunst von der Wirklichkeit anzudeuten.

Die Ausstellung im Haus der Bauindustrie, Eichstraße 19, 30161 Hannover, ist der Öffentlichkeit zugänglich. Sie läuft bis Ende April 2005.

KURZ NOTIERT

(brb).- Im 3. Quartal 2004 wurden in den alten Bundesländern 661 Insolvenzen im Bauhauptgewerbe registriert. Das waren 1,7 Prozent mehr als im entsprechenden Vorjahr. In Niedersachsen betrug die Zahl 80.

In den neuen Bundesländern betrug die Zahl der Insolvenzen im 3. Quartal 2004 im Bauhauptgewerbe 358. Das entspricht einem Zugang von 5,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

(brb).- Im Februar 2005 stieg die Zahl der Arbeitslosen mit bauhauptgewerblichen Berufen in den alten Bundesländern im Vergleich zum Vorjahresmonat um 8,6 Prozent auf 190.843. Die Zahl der Arbeitslosen mit bauhauptgewerblichen Berufen in den neuen Bundesländern betrug im Februar 2005 194.454. Sie lag damit um 3,6 Prozent über dem Stand des Vorjahres.

(brb).- Der Auftragseingang im Bauhauptgewerbe in den alten Bundesländern betrug im Dezember 2004 2.673 Mill. EUR und lag damit real um 1,6 Prozent unter dem Stand des Vorjahres.

In den neuen Bundesländern erreichte der Auftragseingang im Dezember 2004 741 Mill. EUR. Im Vergleich zum Vorjahr ergab sich ein Rückgang von real 3,7 Prozent.

Impressum

Druckerei Gebrüder Höltje GmbH
Escherstraße 22, 30159 Hannover
Telefon (0511) 7 00 08 60
Telefax (0511) 7 00 86 86
ISDN (0511) 7 00 86 71
Norddeutsche Landesbank
Girozentrale
Konto 101020964, BLZ 250 500 00
Sparkasse Hannover
Konto 547 646, BLZ 250 501 80
Amtsgericht Hannover HRB 55659
Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 178247194

Verantwortlich: Dr. Hans-Peter Sattler
Nachdruck, auch auszugsweise gestattet. Quellenangabe und Belegexemplar erbeten.