



Baurundblick

Nr. 8/2004
19. August 2004

In dieser Ausgabe u.a.

- Frühjahrgutachten der Wirtschaftsforschungsinstitute: Reales Wachstum der Bauinvestitionen 2004, Rückgang 2005
- Verkehrswege in Not: Parlamentarierbrief der Deutschen Bauindustrie
- **Der aktuelle Kommentar: Wann kommt mal wieder ein (Bau-) Sommer**

Frühjahrgutachten der Wirtschaftsforschungsinstitute: Reales Wachstum der Bauinvestitionen 2004, Rückgang 2005

(brb).- Nach Einschätzung der Wirtschaftsforschungsinstitute werden im laufenden Jahr die realen Bauinvestitionen um 1,0 Prozent zunehmen und 2005 um 0,2 Prozent zurückgehen. Diese Entwicklung ist allerdings durch eine unterschiedliche Zahl von Arbeitstagen bestimmt. Bereinigt um diesen Effekt stellt sich der konjunkturelle Verlauf anders dar; die Bauinvestitionen sollen dann im laufenden Jahr um 0,8 Prozent zurückgehen und 2005 um 1,0 Prozent steigen.

Die Arbeitsgemeinschaft der Wirtschaftsforschungsinstitute hat kürzlich ihr Frühjahrgutachten zur Lage der deutschen Wirtschaft vorgestellt. Gegenüber dem Herbstgutachten 2003 wurde die Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsproduktes von 1,7 auf 1,5 Prozent zurückgenommen. Mit dieser Rate soll die deutsche Wirtschaft auch im Jahr 2005 wachsen. Auch hier machen sich Arbeitstageeffekte, wenn auch abgeschwächt, bemerkbar. Bereinigt um diese liegt das Wirtschaftswachstum im laufenden Jahr bei 0,9 Prozent, im Jahr 2005 bei 1,7 Prozent.

Nach Ansicht der Institute löst sich die deutsche Wirtschaft langsam aus der Stagnation. Seit Herbst des vergangenen Jahres nähmen Produktion und Nachfrage, wenn auch mit sehr niedrigem Tempo, wieder zu. Maßgeblich für den Produktionsanstieg seien die Impulse, die vom Aufschwung der Weltwirtschaft ausgingen. Zudem kämen die Anregungen aus dem expansiven Kurs der Geldpolitik mehr

und mehr zum Tragen. Erste Zeichen einer binnenwirtschaftlichen Erholung würden sich in Deutschland bei den Ausrüstungsinvestitionen zeigen, während der private Konsum nach wie vor schwach sei.

Dennoch werde es trotz günstiger Konstellation keinen kräftigen Aufschwung geben, vor allem, weil der private Verbrauch lahme. Der Entlastung der privaten Haushalte bei der Einkommensteuer stünden stärkere Kürzungen bei Steuervergünstigungen und Transfers gegenüber. Nach dem Hin und Her um Reformen der sozialen Sicherungssysteme seien die privaten Haushalte verunsichert, zumal in der Renten- und der Krankenversicherung weitere Reformen angekündigt seien.

Zum ersten Mal seit Mitte der 90er Jahre haben die Institute ihre Erwartungen an die Entwicklung der Bauinvestitionen nach oben korrigiert. Waren sie noch im Herbst 2003 für das laufende Jahr von einem realen Rückgang von 0,2 Prozent ausgegangen, so erwarten sie nunmehr ein Wachstum von 1 Prozent. Diese Einschätzung ist allerdings lediglich auf die Entwicklung im Wohnungsbau und hier auf den Eigenheimbau zurückzuführen. Nach Einschätzung der Institute hätten in den Vorjahren private Haushalte und Bauträger vorsorglich Baugenehmigungen beantragt, um den Anspruch auf Eigenheimzulage nach altem Recht zu sichern. Nunmehr würden diese Bauvorhaben verstärkt realisiert. Förderlich seien dabei die anhaltend niedrigen Hypothekenzinsen. Im Mietwohnungsbau soll sich dagegen der Rückgang fortsetzen, da das Überangebot an Wohnraum in regionalen Teilmärkten sowohl in Ost- als auch in Westdeutschland weiterhin groß sei. Zudem werde das Programm der Kreditanstalt für Wiederaufbau zur Förderung der Wohnraummodernisierung nur wenig zusätzliche Nachfrage generieren, weil die Mitnahmeeffekte hoch seien.

Die gewerblichen Bauinvestitionen sollen trotz der konjunkturellen Erholung zunächst noch spürbar sinken. Hierauf wiesen die rückläufigen Baugenehmigungen hin. Maßgeblich dafür seien die vielerorts immer noch beträchtlichen Angebotsüberhänge, vor allem bei Mietimmobilien im Dienstleistungssektor. Auch die öffentlichen Bauinvestitionen sollen im Prognosezeitraum erneut zurückgehen, allerdings deutlich langsamer als in den Jahren zuvor. Die Kommunen, Hauptinvestor der öffentlichen Hand, stünden sich wegen der gesenkten Gewerbesteuer-

umlage finanziell zwar etwas besser, jedoch bleibe ihre Haushaltslage angespannt.

Verstärkte Sparanstrengungen der öffentlichen Hand gefordert

(brb).- Nach der Prognose der Institute wird das Budgetdefizit der öffentlichen Hand sowohl 2004 als auch 2005 in Relation zum Bruttoinlandsprodukt rund 3,5 Prozent betragen und damit die im Stabilitäts- und Wachstumspakt festgelegte Obergrenze zum vierten Mal in Folge überschreiten. Hält die Bundesregierung an ihrer Absicht fest, das strukturelle Defizit 2005 um mindestens 0,5 Prozent des Bruttoinlandsproduktes zurückzuführen, muss sie nach Meinung der Institute dafür ein Sparpaket von 12 Mrd. Euro vorlegen.

Dieses sollte nach Ansicht der Institute solche Maßnahmen enthalten, die mittelfristig ohnehin geboten

und nützlich seien und zum Teil auch bereits diskutiert würden. Dazu gehöre ein verstärkter Abbau von Subventionen über die von Koch/Steinbrück vorgesehenen Kürzungen hinaus. Ein noch größeres Sparpotential würde sich ergeben, wenn die Eigenheimzulage sowie die Steuerfreiheit für Sonntags-, Feiertags- und Nacharbeit abgeschafft würden.

Die Institute halten es für eine zentrale Aufgabe, über die Staatsausgaben zu konsolidieren. Es sei erforderlich, in den kommenden Jahren auf weitere Erhöhungen von Steuern und Sozialabgaben zu verzichten. Die immer wieder neu aufkeimenden Debatten um neue oder höhere Steuern und Abgaben seien schädlich für die Zukunftsaussichten Deutschlands.

Verkehrswege in Not - Parlamentarierbrief der Deutschen Bauindustrie

(brb).- Mit einem Parlamentarierbrief hat sich die Deutsche Bauindustrieorganisation in der entscheidenden Phase der Beratungen über den Bundeshaushalt 2005 und die Mittelfristplanung bis 2008 an die Mitglieder der Bundesregierung des Deutschen Bundestages gewandt.

Für die Bauunternehmen im Straßen- und Verkehrswegebau steht viel auf dem Spiel. Kürzungen der Verkehrswegeinvestitionen im Umfang von 1,5 Mrd. EUR stehen für 2005 auf der Tagesordnung. Bis 2008 können sich die Kürzungen auf 7,7 Mrd. EUR summieren.

Mit dem Parlamentarierbrief wird auf das Erfordernis einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur als solide Basis für Wirtschaftswachstum hingewiesen.

Nachfolgend werden die wesentlichen Forderungen dargestellt:

Infrastruktur – die solide Basis für Wirtschaftswachstum!

Infrastrukturinvestitionen bestimmen die Qualität eines Wirtschaftsstandortes; es sind die dauerhaften Produktivitäts- und Wachstumseffekte, die Infrastrukturinvestitionen so wichtig machen. Untersuchungen belegen, dass Infrastrukturinvestitionen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft steigern und die private Kapitalbildung anregen. Danach bewirkt ein Wachstum der Infrastrukturinvestitionen von 1 Prozent:

- eine Senkung der privaten Produktionskosten von 0,22 Prozent,
- eine Steigerung der privaten Bauinvestitionen von ebenfalls 0,22 Prozent,
- einen Zuwachs der privaten Ausrüstungsinvestitionen von 0,13 Prozent.

Zudem spricht vieles dafür, dass vor dem Hintergrund zunehmender Infrastrukturengpässe in allen wirtschaftsnahen Bereichen Deutschlands diese Effekte zukünftig noch wesentlich höher ausfallen werden.

Fazit: Investitionen in die Verkehrswege zahlen sich aus !

Verkehrswegenetze vor dem Verfall

Seit Jahren haben die überregionalen Verkehrswege durch unterlassene Unterhaltungsmaßnahmen und aufgeschobene Instandhaltungsinvestitionen dramatisch an Gebrauchsfähigkeit eingebüßt:

- Mehr als 30 Prozent der Fahrbahnen auf deutschen Bundesstraßen haben bereits jetzt einen „leicht eingeschränkten“ bzw. „eingeschränkten“ Gebrauchswert. In den alten Bundesländern sind es 28 Prozent, in den neuen sogar 40 Prozent.
- Selbst das BMVBW attestiert jeder siebten Brücke im Zug von Bundesfernstraßen einen „kritischen“ bis „ungenügenden“ Bauwerkszustand.
- Nahezu jede Fünfte der 32.000 Brücken im Schienennetz der Deutschen Bahn AG ist älter als 100 Jahre, fast jede Zweite älter als 75 Jahre.
- Von den 600 Tunnelbauwerken der Deutschen Bahn AG ist die Hälfte älter als 127 Jahre, zwei Drittel sind älter als 100 Jahre.
- Im Netz der Bundeswasserstraßen bestehen erhebliche Engpässe. Diese umfassen ungenügende Kanalbemessungen, nicht ausreichende Wassertiefen in der Fahrrinne, unzureichende Schleusenkapazitäten sowie Brückenhöhen, die den zweilagigen Containerverkehr einschränken.

Fazit: Wer hier spart, spart an der Zukunft Deutschlands!

Verkehrsaufkommen explodiert

Von 1960 bis 1990 hat sich allein das Güterverkehrsaufkommen im früheren Bundesgebiet mehr als verdoppelt. Im wiedervereinigten Deutschland legte der Güterverkehr deutlich stärker zu als das Wirtschaftswachstum; seit 1991 um etwa ein Drittel.

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 wird für das Jahr 2015 mit einem Güterverkehrsaufkommen von 608 Mrd. Tonnenkilometern gerechnet. Gegenüber der 1997 erbrachten Leistung wäre dies ein Zuwachs von nahezu zwei Dritteln.

Die Verkehrspolitik hat darauf bislang keine Antwort gefunden:

- Der Finanzbedarf des BVWP von 10 Mrd. Euro pro Jahr wird nach der derzeitigen Planung in den nächsten Jahren deutlich unterschritten.
- Zudem wird der aus der EU-Osterweiterung resultierende Verkehrszuwachs nicht ausreichend berücksichtigt. Beispielsweise fehlen nach wie vor leistungsfähige Straßenübergänge.

Fazit: Damit ist der BVWP 2003 bereits ein Jahr nach seiner Erstellung nur noch Makulatur.

Verkehrshaushalte geplündert

Von 1996 bis 2000 investierte der Bund im Jahresdurchschnitt etwa 8 Mrd. Euro in die Bundesfernstraßen, die Bundeswasserstraßen sowie die Schienenwege. In den Jahren 2001 bis 2003 waren es – vor allem dank des Zukunftsinvestitionsprogramms – durchschnittlich etwa 9,3 Mrd. Euro.

Allerdings bleibt auch dieses Investitionsvolumen hinter dem Bedarf zurück, den die von der Bundesregierung eingesetzte Pällmann-Kommission im September 2000 ermittelt hatte. Zur Abwendung der drohenden „Instandhaltungskrise“ forderte die Kommission jährlich Investitionen des Bundes von mindestens 11,5 Mrd. Euro.

Trotzdem hat sich die Bundesregierung im Zeichen der anhaltenden Finanzkrise dazu entschlossen, die Haushaltslöcher durch tiefgreifende Einschnitte in die Verkehrshaushalte zu stopfen:

- Investitionsverzicht statt Subventionsabbau: die Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück haben die Zahlungen des Bundes an die Deutsche Bahn AG zu Subventionen erklärt. Die katastrophale Folge: Kürzungen der Verkehrswegeinvestitionen des Bundes von 2004 bis 2008 um 4.376 Mio. Euro. Eine Entscheidung wider jeder ökonomischen Vernunft!
- Investitionsverzicht zugunsten der Renten: Gleichzeitig muss des BMVBW Bundeszuschüsse zur Rentenversicherung mit finanzieren, dies führt von 2004 bis 2008 zu Investitionskürzungen von 2.196 Mio. Euro.
- Investitionsverzicht zur Deckung von Mautausfällen: Durch das Maut-Desaster kommt es zusätzlich zu Investitionskürzungen, die sich bis 2008 auf 1.1.63 Mio. Euro summieren.

Insgesamt fehlen somit gegenüber der bisherigen Haushaltsplanung in den Jahren 2004 bis 2008 mehr als 7,7 Mrd. Euro an Investitionen in die Bundesverkehrswege.

Fazit: Kein Ausstieg der öffentlichen Investitionsverpflichtungen unter dem Deckmantel des Subventionsabbaus !

Die Forderungen der Deutschen Bauindustrie

1. Keine Haushaltskonsolidierung zu Lasten von Zukunftsinvestitionen! Wiederanhebung und Verstetigung der Verkehrsinvestitionen auf dem langfristig bedarfsdeckenden Niveau von 11,5 Mrd. Euro!
2. Subventionsabbau ja, Investitionsabbau nein: Koch-Steinbrück-Subventionsabbauliste investitionsicher machen!
3. Spielräume für die Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft nutzen!
 - Mehr Flexibilität bei der Verteilung der Mautmittel auf die Verkehrsträger: Verkehrsübergreifender Mittelausgleich eröffnet neue Spielräume!
 - Mehr Planungssicherheit für mehrjährige Investitionsvorhaben: Übertragbarkeit von Mautmitteln nutzen!
 - Keine Ausgabereise: Finanzmanagement als Warnsystem zur frühzeitigen Identifizierung von Abflussproblemen installieren!
 - Weniger Investitionshemmnisse bei Schienenprojekten: DB-Mitfinanzierungsanteil im Rahmen von Projektförderungsverträgen sichern!
 - Investitionspolitik verstärken: Qualifizierte Kreditaufnahme für eine verstetigte Investitionstätigkeit ermöglichen!
4. Mehr Mut zur privatwirtschaftlichen Realisierung von Verkehrsprojekten!
 - Alle Verkehrsprojekte auf privatwirtschaftliche Realisierbarkeit überprüfen!
 - Ausschreibungsbeginn für die Projekte nach dem privatwirtschaftlichen Ausbauprogramm der Bundesregierung (A-Modell) besser ausschöpfen: Anwendungsbereich auf Autobahnstrecken erweitern!
 - Anreize für weitere F-Modelle schaffen: PPP-Fördertopf außerhalb der Länderquote einrichten!
 - PPP-Verkehrskompetenzzentrum in der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG) ausbauen

Der aktuelle Kommentar

Wann kommt mal wieder ein (Bau-) Sommer

(brb).- Rudi Carell gehört nicht zu den Wirtschaftsweisen. Einen Ruf als Konjunkturforscher hat er sich nicht erworben. Mit Sicherheit hat er auch keine Kenntnis von den bedrückenden Nöten der Bauindustrie hierzulande. Dennoch trifft er mit dem Refrain eines Lieds, das sich mit einem wenig ernstzunehmenden Missbehagen beschäftigt, recht genau die Stimmung der Leute vom Bau: „Wann wird es mal wieder richtig Sommer....“, singt Rudi, und das klingt gleichermaßen fragend wie klagend.

Wann mag die Bauwirtschaft mal wieder einen richtigen, knackigen Sommer erleben? Einen Bilderbuchsommer, der die Branche boomen und brummen lässt vom frühen Morgen bis in die Dunkelheit des späten Tags? Der die Männer auf den Baustellen insgeheim schon ein bisschen von der kalten Jahreszeit träumen lässt, in der endlich wieder stets pünktlich Feierabend sein wird? Der den Personalchefs Kopfzerbrechen bereitet, weil sie nicht wissen, wo der Betrieb nur die Fachkräfte hernehmen soll, damit all die Arbeit überhaupt zu bewältigen ist?

Die Jungen, sogar die, die nicht mehr ganz jung sind, kennen derlei eigentlich nur noch vom Hörensagen. Seit dem Ausgang des vergangenen Jahrhunderts hat die deutsche Bauindustrie keinen solchen, keinen richtigen Sommer mehr erlebt. Seit sage und schreibe neun Jahren dümpeln die Unternehmen in der Flaute wie Segelschiffe, die darauf warten, dass endlich Wind aufkommt. Niemand vermag vorauszusagen, wann sich daran etwas ändern wird.

Gewiss, die öffentlichen Kassen sind leer, auch weil viel zu lange die Konsumausgaben vom Rotstift verschont wurden. Aber Vater Staat mangelt es gerade jetzt einfach an Entschlossenheit, private Finanzierungsmodelle zu nutzen, um überfällige Bauinvestitionen vor allem in die sträflich vernachlässigte Verkehrsinfrastruktur voranzubringen. Verhielten sich alle öffentlichen Auftraggeber anders, als sie es tatsächlich tun, dann wäre allen geholfen. Beispielsweise den sozialen Sicherungssystemen, der Steuerverwaltung und damit dem geschröpften Publikum. Und selbstverständlich der Bauwirtschaft und ihren um die Arbeitsplätze bangenden Beschäftigten. Endlich gäb's dann für sie wieder einen, vielleicht sogar viele richtige Sommer.

Bundesregierung und Bauwirtschaft verabschieden „Gemeinsame Erklärung zur Bauwirtschaft“

(brb).- Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit, Wolfgang Clement, und der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, sind mit Vertretern der Bauwirtschaft und der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt

zum 2. Strategiedialog Bau zusammengetroffen. Der regelmäßig stattfindende Dialog dient dem Meinungsaustausch über aktuelle Fragestellungen und Perspektiven der Bauwirtschaft.

„Die Bauwirtschaft ist mit über zwei Millionen Beschäftigten eine der wichtigsten Branchen der deutschen Wirtschaft“, sagte Clement. „Wir müssen diese Branche daher nachhaltig unterstützen. Die öffentlichen Investitionen des Bundes, aber auch der Länder und der Kommunen in unsere Infrastruktur sind von zentraler Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes.“

„Um Wachstum und Wohlstand erreichen zu können, müssen wir auf Effizienzsteigerungen und die Mobilisierung privaten Kapitals setzen“, ergänzte Stolpe, „daher werden wir noch in diesem Jahr mit der Ausschreibung der Autobahn-Modelle beginnen.“

Im Rahmen des Gespräches verabschiedeten das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gemeinsam mit dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, dem Zentralverband des Deutschen Baugewerbes und der IG BAU eine Gemeinsame Erklärung zur Bauwirtschaft.

Die Eckpunkte der gemeinsamen Erklärung sind:

Der Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bleibt der größte Investitionshaushalt der Bundesregierung. Trotz schwieriger Haushaltslage ist es der Bundesregierung gelungen, allein bei den Verkehrswegen die Investitionen auf einem Niveau über 10 Milliarden Euro zu halten und damit zu verstetigen. Im Jahr 2005 werden es sogar 10,8 Milliarden Euro sein.

Die Rahmenbedingungen für PPP sollen optimiert werden. PPP-Modelle bei der Verkehrsinfrastruktur und im öffentlichen Hochbau werden konkret angegangen.

Die Beabsichtigte EU-Dienstleistungsrichtlinie darf nicht den fairen Wettbewerb aushebeln. Die Bundesregierung wird an den vorhandenen Kontrollmechanismen des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes festhalten.

Die Bauverbände und die IG BAU fordern die Einführung des JobCard-Verfahrens zur zentralen Speicherung der Arbeitsbescheinigung mit zusätzlichen bauspezifischen Elementen als Instrument zur effizienten Bekämpfung der Schwarzarbeit am Bau. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit verweist darauf, dass die Eignung des JobCard-Verfahrens zur Bekämpfung der Schwarzarbeit erprobt werden muss und bietet an, das JobCard-Verfahren als Pilotprojekt in der Bauwirtschaft durchzuführen.

Die Bauwirtschaft hat durch die beschlossene Fusion der Einzel-Berufsgenossenschaften zu einer Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft einen

substantiellen Beitrag zur organisatorischen Neustrukturierung der gesetzlichen Unfallversicherung geleistet. Die Bauverbände betonen, dass darüber hinaus zur Entlastung der Berufsgenossenschaften gesetzliche Maßnahmen erforderlich sind, um die Beiträge für die Unternehmen tragfähig zu halten.

Die Einführung eines Präqualifikationsverfahrens wird einen Beitrag sowohl zum Bürokratieabbau und damit zur Kostenreduktion bei Unternehmen und Verwaltung leisten. Das Verfahren wird daneben Wettbewerbsverzerrungen durch unseriöse oder illegale Praktiken insbesondere im Nachunternehmerbereich vorbeugen.

Die Beteiligten haben vereinbart, den im vergangenen Jahr begonnenen Strategiedialog fortzusetzen.

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.*