

Thema des Monats



Rösler kündigt Erhöhung der Mittel für Landesstraßenbau an

(brb)-Wirtschaftsminister Dr. Philipp Rösler hat jetzt auf wiederholte Forderungen des Städte- und

Gemeindebundes (NSGB) nach einer deutlichen Erhöhung der Haushaltsmittel für den Bau und den Erhalt von Landesstraßen reagiert und eine Erhöhung der Landesmittel für das Jahr 2010 auf 66,3 Millionen Euro angekündigt. Der NSGB hatte einen Ansatz von 70 Millionen Euro jährlich für den Landesstraßenbau gefordert und sich dabei auf den Landesrechnungshof (LRH) berufen. Rösler stimmt in einem Brief dem Kommunalverband zu, dass es eine zentrale Aufgabe des Landes sei, die Straßeninfrastruktur fortdauernd zu erhalten. Dazu gehörten auch die Landesstraßen. Er teile die Einschätzung des LRH über die Höhe des jährlich „als zwingend notwendig“ erkannten Einsatzes von Landesmitteln ohne Einschränkung. Der Minister macht allerdings geltend, dass nach dem Regierungswechsel im Jahr 2003 Einsparungen zwingend notwendig gewesen seien, um zunächst den Landeshaushalt zu konsolidieren.

Das sei ohne „zweifelloso schmerzliche finanzielle Einschnitte“ nicht möglich gewesen. Jetzt aber sei der Landeshaushalt „erfreulicherweise wieder verfassungskonform“. Mit der schrittweisen Aufstockung der Haushaltsmittel von 60 Millionen Euro in diesem Jahr auf 66,3 Millionen Euro 2010 werde der Investitionsstau nach und nach aufgelöst, schreibt Rösler.

Der Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen und der Niedersächsische Städte- tag planen vor dem Hintergrund, dass das Konjunkturpaket II es den Kommunen ermöglicht, auch Investitionen in lärm- geminderte Straßen durchzuführen, eine Informationsveranstaltung „Lärmgeminderte Straßen im kommunalen Straßenbau“, die voraussichtlich am 15. September 2009 in Hannover stattfinden wird.

Der Erfahrungsaustausch von Fachleuten soll dazu beitragen, inzwischen bewährte, moderne Bauweisen mit Hilfe der kurzzeitig zur Verfügung stehenden Finanzmittel für investive Zwecke in den Kommunen einzusetzen.

Der Baurundblick wird über die Veranstaltung in der nächsten Ausgabe berichten.

Parlamentarierbrief zur Bundestagswahl 2009

(brb).-Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und der Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden haben am 15. Juli 2009 in Berlin den gemeinsam mit dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau erstellten Parlamentarierbrief zu Bundestagswahl 2009 präsentiert. In dem Papier mit dem Titel „Rückbesinnung auf echte Werte“ werden die zentralen Forderungen aus den Themengebieten Infrastruktur, Wohnungsbau, Bildung, Klimaschutz und internationale Märkte formuliert.

Gerade in der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise ist eine Besinnung auf reale Werte notwendig – also auf Investitionen, die auch langfristig Erträge abwerfen.

Deshalb lautet eine der zentralen politischen Forderungen, Investitionen in die öffentliche Infrastruktur, insbesondere in die Ver- und Entsorgungsnetze, die Verkehrswege und die Schulen und Hochschulen zu verstetigen. In diesem Zusammenhang plädieren die Verbände auch für die Ausweitung öffentlich-privater Partnerschaften.

Darüber hinaus fordert die Deutsche Bauindustrie gemeinsam mit dem Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden eine Belebung des Wohnungsbaus, z. B. durch Investitionsanreize für mehr selbst genutztes Wohneigentum sowie höhere Abschreibungssätze im Mietwohnungsbau.

1 Thema des Monats:

Rösler kündigt Erhöhung der Mittel für Landesstraßenbau an

Parlamentarierbrief zur Bundestagswahl 2009

2 Kommentar:

Brief an die Volksvertreter

Landesstraßen auf dem Prüfstand

3 Forum Nord:

Die Bauwirtschaft im Fokus der Wahlprogramme

4 Trends und Märkte:

Bundshaushalt 2010: Leichte Kürzung bei den Verkehrsweginvestitionen

Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025: 45 Milliarden Euro Investitionen

Konjunkturfördermittel

[Impressum](#)



Nachrichten und Kommentar:

Brief an die Volksvertreter

(brb).- Wenn doch auch Parteien und Politiker ihre Positionen zur Wiedererlangung der Zukunftsfähigkeit Deutschlands derart klar und ohne Drumrumgerede darlegten, wie es die Bauwirtschaft gerade vormacht. Die drei großen Verbände der Bau- und Baustoff- sowie der Bau- und Baustoffmaschinenindustrie haben in ihrem gemeinsamen Parlamentarierbrief Erwartungen und Empfehlungen zur Überwindung der Krise niedergelegt, die nicht einfach als Interessentenwünsche abgetan werden dürfen. Denn die Vorstellungen des als Konjunkturmotor nach wie vor überaus wichtigen Wirtschaftszweigs, dessen 8000 zumeist mittelständische Unternehmungen allein in Deutschland 900.000 Menschen beschäftigen, orientieren sich durchaus am Gemeinwohl.

Der Parlamentarierbrief zur bevorstehenden Bundestagswahl ist nichts anderes als ein stichwortartiges Konzept zur Schaffung einer modernen Infrastruktur, welche den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gewachsen ist. Infrastrukturpolitik verlangt nach Meinung der Bauwirtschaft nicht allein Investitionen in Flughäfen und Seehäfen, in Straßen, Schifffahrtswege und Schienensysteme, in Versorgungs- und Entsorgungsnetze, sondern ebenso in Schulen und Hochschulen sowie in einen nachhaltigen Umwelt- und Klimaschutz. Die Branche weiß, in jeder Krise stecken Chancen, die mit einer Rückbesinnung auf echte Werte entschlossen genutzt werden müssen.

Das verlangt von der Politik auf manchen Gebieten so etwas wie Pioniergeist sowie Mut zu Neuem oder zum Festhalten am Bewährten. Kann es denn angesichts der Verschuldung von Vater Staat falsch sein, die Verkehrswegefinanzierung auf eine Nutzerfinanzierung umzustellen und dafür einen eigenständigen Finanzierungskreislauf aufzubauen? Wäre es nicht richtig, die Hochschulausbildung an inhaltlichen Qualitätsstandards auszurichten und es in Verbindung mit Master- und Bachelorabschlüssen etwa mit einer Doppelurkunde bei der Bezeichnung Diplomingenieur zu belassen? Müsste es nicht längst Schwerpunktstaatsanwaltschaften und spezialisierte Wirtschaftsstrafkammern geben, um die sozialschädliche Schwarzarbeit wirksamer zu bekämpfen?

Wenn im Spätherbst das Programm der künftigen Bundesregierung vorliegt, wird sich zeigen, wie viele der Überlegungen der Bauwirtschaft übernommen worden sind. Es ist zu hoffen, dass der Parlamentarierbrief nicht in den Wind geschrieben ist.

Landesstraßen auf dem Prüfstand

(brb).-Die Niedersächsische Landesregierung hat in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage im Niedersächsischen Landtag mitgeteilt, dass ihr ab dem Haushaltsjahr 2007 möglich gewesen ist, den investiven Landesstraßenbereich aufzustocken. Sechs SPD-Landtagsabgeordnete hatten unter Berufung auf die Feststellung des Landesrechnungshofes in der vorhergehenden Legislaturperiode daran erinnert, dass sie einen jährlichen Haushaltsansatz von 45 Millionen Euro für Erhaltung und 25 Millionen Euro für Verpflichtungen und Ausbauzusagen des Landes für notwendig erachten, einem Substanzverzehr entgegenzuwirken.

Die Einschätzung des Niedersächsischen Landesrechnungshofes über die Höhe des jährlich erzwingenden notwendig erach-

teten Einsatzes von Haushaltsmitteln für den Erhalt der Landesstraßen (Fahrbahn, Bauwerk, Radwege) in der Größenordnung von 45 Millionen Euro wird von der Landesregierung geteilt. Bei der letzten Zustandserfassung für Landesstraßen im Jahre 2005 wiesen nur 10 Prozent keine Schäden auf. 27 Prozent der Fahrbahnen wiesen vereinzelte, 19 Prozent geringe, 27 Prozent mittlere und 17 Prozent starke Schäden auf. Die nächste Zustandserfassung ist für das Jahr 2010 vorgesehen. In der Mittelfristigen Finanzplanung 2010 – 2012 sind für Investitionen Landesstraßen (einschließlich Landesanteil „kommunale Entlastungsstrassen“ bis 2010) im Jahr 2010 66,3 Millionen Euro, 2011 65 Millionen Euro und 2012 65 Millionen Euro ausgewiesen. Damit ist also auch in den Folgejahren nicht damit zurechnen, dass das vom Landesrechnungshof geforderte Investitionsniveau erreicht wird.



(brb).-

CDU/CSU

Leistungsfähige Verkehrsnetze

CDU und CSU bekennen sich zur nachhaltigen Weiterentwicklung der Infrastruktur in Deutschland. Orientierungsmaßstäbe sind dabei die berechtigten Erwartungen und Mobilitätsbedürfnisse der Bürger, die Erfordernisse der Wirtschaft- und Logistikabläufe sowie Nachhaltigkeit. Wir treten ein für eine Politik, die die hoch entwickelte Mobilitätskultur in Deutschland bewahrt und den Standort Deutschland stärkt. Wir wollen dabei den Erfordernissen des Umwelt- und Klimaschutzes gerecht werden. Mobilität muss zudem bezahlbar bleiben. Dies gilt für den Individualverkehr, für den Öffentlichen Personenverkehr und für den Wirtschaftsverkehr.

• Wir werden den Bundesverkehrswegeplan bedarfsgerecht weiterentwickeln und fertig geplante Verkehrsprojekte zügig realisieren. Politik für eine moderne Infrastruktur braucht Kontinuität und Verlässlichkeit in der Planung und Mittelzuweisung. Wir werden dafür sorgen, dass das hohe Niveau unserer Infrastruktur erhalten bleibt und keine Investitionslücken entstehen. Der Verkehrshaushalt muss dauerhaft so ausgestaltet sein, dass die Lkw-Mauteinnahmen für die Verbesserung der Infrastruktur verwendet werden. Wir werden die Verpflichtungen des Bundes bei den Bahn-Regionalisierungsmitteln und nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verlässlich erfüllen.

• Leistungsfähige Infrastrukturen brauchen moderne Finanzierungsinstrumente. Wir werden bei der Infrastrukturfinanzierung PPP-Projekte, wie das Betreibermodell beim Ausbau von Bundesautobahnen, mittelstandsfreundlich weiter entwickeln. Wir brauchen eine starke Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), um die Mittel effizienter und zweckgebunden zu

Die Bauwirtschaft im Fokus der Wahlprogramme



Forum Nord



bewirtschaften. Die Gesellschaft soll die im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung tätigen Länder bei der Substanzerhaltung und Optimierung des Verkehrsnetzes unterstützen.

• Wir stehen dafür, dass Wohnungsbau und Stadtentwicklung in Deutschland einen hohen Stellenwert genießen. Der Wohnungsbau ist in Deutschland in einigen Regionen stark unter das für einen ausgeglichenen Wohnungsmarkt notwendige Neubauniveau abgesunken, so dass es zumindest in einigen Ballungsräumen wieder Angebotsengpässe gibt. Ein ausreichender Neubau von Wohnungen ist auch in Zukunft dringend erforderlich. Das erleichtert es, die konjunktur- und klimapolitischen Ziele zu erreichen. Auch die Wohneigentumsbildung weist im internationalen Vergleich weiterhin einen deutlichen Rückstand auf. CDU und CSU wollen, dass mehr Menschen sich den Wunsch nach Wohneigentum erfüllen können.

FDP

Maritime Wirtschaft als nationale Aufgabe

Mit einer Nutzung der wirtschaftlichen Potenziale der Küstengebiete kann Deutschland verstärkt zum Gewinner der Globalisierung werden. Die Stärkung der maritimen Wirtschaft stellt deshalb eine nationale Aufgabe dar. Dazu sind bundesweite Anstrengungen erforderlich, um optimale Voraussetzungen für die maritime Wirtschaft in Deutschland zu schaffen und positive gesamtwirtschaftliche Effekte für das ganze Bundesgebiet zu erreichen.

Aufgabe des Staates ist die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Das bedeutet aber nicht, dass der Staat Planung, Bau und Betrieb selbst durchführen muss. In vielen Fällen können Private das besser und effizienter. Die bisherige Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur muss beendet werden. Voraussetzung für ausreichende Investitionen ist ein Finan-

zierungssystem, das von den Unwägbarkeiten des Bundeshaushaltes unabhängig ist. Dabei ist für die FDP klar: Jegliche Umstellung muss aufkommensneutral erfolgen, wegebezogen berechnet und streng zweckgebunden für Investitionen in die Verkehrswege ausgerichtet werden.

Unsere Infrastrukturpolitik orientiert sich nicht an Wunschträumen, sondern an den Realitäten auf dem Verkehrsmarkt. Die Straße ist und bleibt Hauptverkehrsträger mit rund 90 Prozent des Personenverkehrs und über 70 Prozent des Güterverkehrs. Gleichzeitig stößt das Schienennetz in vielen Regionen an die Kapazitätsgrenze. Beides muss – neben Umweltgesichtspunkten – auch bei der Verteilung der Investitionsmittel berücksichtigt werden. Zur Nutzung der Chancen der Globalisierung ist es erforderlich, dass die Bedeutung und Vernetzung der Seehäfen durch Investitionen des Bundes in die Infrastruktur gesichert und gestärkt werden. Das deutsche Transportgewerbe braucht verlässliche und faire Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen. Die FDP lehnt die geplante EU-Wegekostenrichtlinie (Eurovignette III) ab. Die FDP unterstützt den Ausbau von intelligenten Verkehrsleitsystemen, um unnötigen Verkehr und Staus zu vermeiden.

Die Wohnungspolitik und die Entwicklung der städtischen und ländlichen Räume müssen Antworten auf die folgenden Herausforderungen geben: die Alterung der Gesellschaft, den Rückgang der Einwohnerzahl, das Nebeneinander von Regionen mit Bevölkerungszu- und -abnahme sowie den notwendigen Beitrag des Gebäudesektors zum Klimaschutz

SPD

Verkehr und Mobilität

• Mobilität muss bezahlbar bleiben. Mobilität ermöglicht persönliche Entfaltung und gesellschaftliche Teilhabe. Sie ist Voraussetzung für die Teil-

nahme am Arbeitsleben, an Bildung und Kultur sowie am gesellschaftlichen Leben insgesamt. Mobilität darf daher nicht zum Luxusgut werden. Zugleich leistet auch die Verkehrspolitik einen wichtigen Beitrag, wenn es darum geht, unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Grundlegendes Ziel unserer modernen Verkehrspolitik ist es, die gesellschaftlich und wirtschaftlich notwendige Mobilität umweltfreundlich und bezahlbar zu gestalten.

• Moderne Infrastruktur. Mobilität ist zugleich ein Leitmarkt. Ein gut ausgebautes Verkehrssystem ist wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Deutschland ist der wichtigste Logistikstandort in Europa. Investitionen in unsere Infrastruktur sind deshalb Investitionen in unsere Zukunft. Wir werden sie auch künftig auf hohem Niveau fortsetzen. Wir legen einen besonderen Fokus auf den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger, insbesondere der Schiene. Mit gezielten Investitionen werden wir die Engpässe im Straßenverkehr beseitigen. Zugleich werden wir den Lärmschutz vorantreiben

Bündnis 90/Die Grünen

Autoverkehr eindämmen

Wir setzen auf flächendeckenden Kapazitätsausbau und Beschleunigung der Bahn mit besserem Lärmschutz statt teure Prestigeprojekte. Bundesmittel für neue Straßen wollen wir verstärkt in den Ausbau der Schiene lenken.

Wir wollen Städte und Gemeinden unterstützen, die den Autoverkehr eindämmen wollen. Dazu wollen wir Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmen für Hauptverkehrsstraßen einführen. Gesellschaftsstraßen („Shared Space“) wollen wir mit Modellprojekten unterstützen und die Voraussetzungen für Car Sharing im öffentlichen Straßenraum und für City-Maut-Modelle schaffen.



Bundshaushalt 2010: Leichte Kürzung bei den Verkehrsweginvestitionen

(brb).-Im Entwurf des Bundshaushaltes 2010 sind an Investitionen in die Bundesverkehrswege im Einzelplan 12 des BMVBS nahezu 10,8 Milliarden Euro vorgesehen. Dies sind rund 220 Millionen Euro weniger als vor einem Jahr in die mittelfristige Finanzplanung eingestellt wurde. Darin nicht enthalten sind die Investitionen aus dem Konjunkturprogramm II, das über das Sondervermögen „Investitions- und Tilgungsfonds“ verwaltet wird. Die Investitionen im Bereich Wohnungswesen und Städtebau wurden gegenüber der bisherigen mittelfristigen Finanzplanung um etwa 130 Millionen Euro auf gut 2 Milliarden Euro erhöht.

Die Bauinvestitionen des Bundes werden nahezu ausschließlich über das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung getätigt. Schwerpunktmäßig überwiegen hier wiederum die Verkehrsweginvestitionen; viele der Maßnahmen im Hochbaubereich (soziale Wohnraumbeförderung, Städtebau) werden über Investitionszuweisungen an die Länder und Gemeinden abgewickelt. Laut Haushaltsentwurf 2010 und mittelfristiger Finanzplanung kommt es im Verkehrsbereich in den nächsten Jahren zu folgenden Entwicklungen:

Investitionslinie	Ist 2007	Ist 2008	Soll 2009	Entwurf 2010	mittelfristige Finanzplanung		
Verkehr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Mio. Euro	9.660,5	9.768,6	11.135,7	10.773,7	10.000,0	9.782,1	9.794,0
Konjunkturprogr. II				2.000			

Bundesfernstraßen: Im laufenden Jahr sollen die Investitionen bei 5,75 Milliarden Euro liegen und im nächsten Jahr auf 5,3 Milliarden Euro zurückgehen. Hinzu addiert werden müssen noch 850 Millionen Euro aus dem Konjunkturprogramm II.

- Eisenbahnen des Bundes: Für den Bereich der Schienenwege liegt das Haushalts-Soll der Investitionen im laufenden Jahr bei 4,07 Milliarden Euro, 2010 bei 4,33 Milliarden Euro. Unter Hinzurechnung der Mittel aus dem Konjunkturprogramm II ergibt sich ein durchschnittliches Investitionsniveau von 4,55 Milliarden Euro, das dann 2011 auf 3,94 Milliarden Euro zurückgeht.
- Bundeswasserstraßen: Durch die Verwendung der Mautmehreinnahmen sowie durch die beiden Konjunkturprogramme kommt es in diesem Bereich zur (relativ) stärksten Erhöhung der Investitionsetats gegenüber dem Basisjahr 2007. Im laufenden Jahr stehen 1,17 Milliarden Euro zur Verfügung, 2010 gut 1 Milliarden Euro. Inclusive der Mittel aus dem Konjunkturprogramm II sind es jahresdurchschnittlich knapp 1,3 Milliar-

den Euro; auch hier fällt 2011 der Rückgang auf 900 Millionen Euro relativ deutlich aus.

- Kombiniertes Verkehr: Die Mittel des Bundes in diesem Bereich werden komplett als Baukosten- bzw. Investitionszuschüsse an private Unternehmen verausgabt. Inclusive der Mittel aus dem Konjunkturprogramm II stehen 2009 und 2010 jeweils rund 195 Millionen Euro zur Verfügung, 2011 sollen es dann noch 162 Millionen Euro sein.

Bei der gesamten Investitionslinie Verkehr hat es für die Haushaltsjahre 2010 und 2011 leichte Änderungen gegeben. Die Investitionen des Jahres 2010 wurden um 220 Millionen Euro gegenüber der bisher geltenden Finanzplanung gekürzt, 2011 sollen nunmehr rund 150 Millionen Euro mehr zur Verfügung stehen. Auf diese Weise soll vermutlich der Rückgang zwischen den beiden Haushaltsjahren etwas gemildert werden; zudem wird nunmehr für das Haushaltsjahr 2011 ein Abrutschen unter die 10 Milliarden Euro-Marke vermieden.

Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025: 45 Milliarden Euro Investitionen

(brb).- Der investive Finanzierungsbedarf für den Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland liegt im Zeitraum 2010 bis 2025 bei etwa 45 Milliarden Euro. Diese Summe umfasst den Nachholbedarf, die Reinvestitionen sowie die Neuinvestitionen für ÖPNV-Projekte inklusive des schienengebundenen Nahverkehrs.

In einer gemeinsamen Studie von Intra-plan Consult München, dem Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart sowie dem Pestel Institut Hannover wurde im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, des Deutschen Städtetages sowie der Bundesländer der Finan-

zierungsbedarf des ÖPNV bis 2025 untersucht. Auf Basis des Verkehrsangebotes, der Verkehrsnachfrage und des Finanzierungsbedarfes im Status Quo für das Jahr 2007 sowie der prognostizierten Nachfrageentwicklung bis 2025 wurden der konsumtive und der investive Finanzierungsbedarf getrennt ermittelt. 2007 hatten die Investitionen in den ÖPNV ein Volumen von 5.072 Millionen Euro.

- Bauten: 2.613 Mio. Euro (51,5 %)
- Fahrzeuge: 2.150 Mio. Euro (42,4 %)
- Ausrüstungen: 309 Mio. Euro (6,1 %)

Konjunkturfördermittel

(brb).-Hannover. Die ersten Fördermittel aus dem Konjunkturpaket II in Höhe von 8,9 Millionen Euro hat Innenminister Uwe Schünemann an 48 Kommunen, darunter

18 Landkreise, ausgezahlt. Acht Millionen Euro sind Bundesmittel, der Rest Landesmittel. Drei Landkreise erhalten Beträge von mehr als einer Million Euro und mehrere Städte, Samtgemeinden und Gemeinden unterschiedliche Beträge zwischen 32 000 und 100 000 Euro. Nach Angaben des Ministers belegen mehr als 900 bereits begonnene Vorhaben der Kommunen mit einem Gesamtvolumen von 327 Millionen Euro, dass an der Umsetzung des Konjunkturpakets mit hohem Engagement gearbeitet werde. Weitere Zahlungstermine stehen im Oktober und Dezember an; dann werden die Kommunen voraussichtlich weitere 120 Millionen Euro aus der Investitionsauschale abrufen.

Impressum

Druckerei Gebrüder Höltje GmbH
Escherstraße 22, 30159 Hannover
Telefon (05 11) 70 08 60
Telefax (05 11) 7 00 86 86
ISDN (05 11) 7 00 86 71
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.