

Bauwirtschaft und Baustoffindustrie:

Volkswirtschaftliche Bedeutung und
politischer Handlungsbedarf



bbs die baustoffindustrie

Bundesverband Baustoffe –
Steine und Erden e.V.

Bauwirtschaft und Baustoffindustrie

Die Bauwirtschaft, die neben dem Bauhauptgewerbe auch vor- und nachgelagerte Branchen wie die Baustoffindustrie und den Immobiliensektor umfasst, ist für die deutsche Volkswirtschaft von erheblicher Bedeutung. Insgesamt entfallen 11 Prozent der Wirtschaftsleistung (rund 260 Mrd. Euro) und 12 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung (rund 3,3 Mio. Personen) auf die Wertschöpfungskette Bau.

Durch ihre binnenwirtschaftliche Ausrichtung erzeugen Bauinvestitionen unmittelbar Impulse in anderen Wirtschaftsbereichen und sind so ein Schlüssel für nachhaltiges Wachstum. Nach Berechnungen des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) führt eine Erhöhung der Bauinvestitionen um 1 Mrd. Euro zu einer gesamtwirtschaftlichen Produktionssteigerung in Höhe von fast 2,2 Mrd. Euro und zu einer Zunahme der Beschäftigung um rund 20.000 Personen. Die damit verbundene Erhöhung des Aufkommens an Steuern und Sozialabgaben legt nahe, dass eine wirksame Konsolidierung der öffentlichen Haushalte auch auf gezielte Wachstumsimpulse setzen muss.

Investitionen in Sachvermögen sind nicht nur wegen der damit verbundenen Stärkung der Binnennachfrage sinnvoll; speziell die Bauinvestitionen leisten wichtige Beiträge zur Bewältigung aktueller Herausforderungen. So ist eine bedarfsgerecht ausgebaute Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und Bildung zwingende Voraussetzung für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland. Zugleich erfordert der Klimaschutz einen effizienteren Umgang mit Energie. Auch hierzu kann die Bauwirtschaft in hohem Maße beitragen, denn durch die energetische Modernisierung des Gebäudebestandes und energieeffiziente Neubauten werden nicht nur Heizkosten, sondern auch CO₂-Emissionen deutlich reduziert.

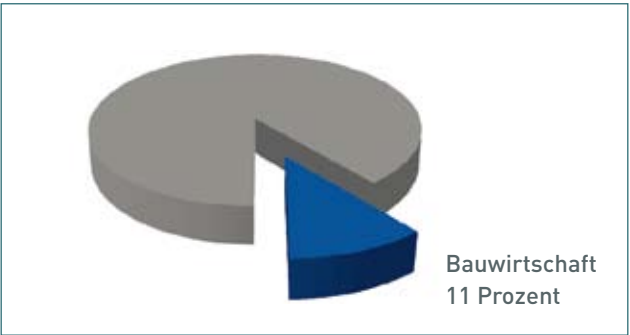
Die Baustoffindustrie ist als Zulieferer elementarer Bestandteil der Wertschöpfungskette Bau. Kennzeichnend für die Baustoffindustrie mit ihren rund 130.000 Beschäftigten und einem Jahresumsatz in Höhe von 26 Mrd. Euro ist der strukturelle Mix aus industriellem Mittelstand und Großunternehmen. Sie ist der wichtigste Innovationsmotor des Branchenclusters Bauwirtschaft und setzt mit ihren Produkten unverzichtbare Impulse für modernes, umweltgerechtes und energieeffizientes Bauen.

Um das Branchencluster Bauwirtschaft als Impulsgeber für Wachstum und Beschäftigung zu stärken, ist eine Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen erforderlich. Durch Beseitigung rechtlicher Wachstumshemmnisse, bedarfsgerechte Investitionen in die Infrastruktur und gezielte Investitionsanreize für das Bauen lassen sich reale Werte schaffen und die Weichen für die Bewältigung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Herausforderungen stellen.

Politischer Handlungsbedarf:

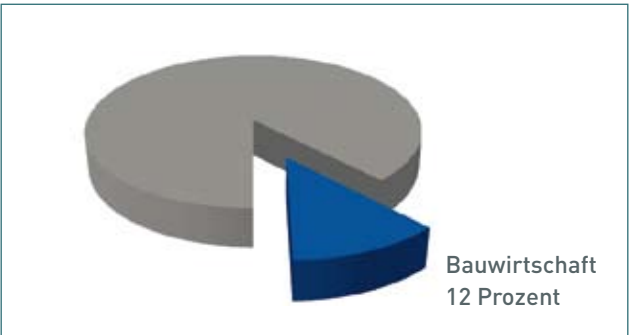
- Anerkennung der Wertschöpfungskette Bau als Schlüsselbranche und Impulsgeber für nachhaltiges Wirtschaftswachstum.
- Mittelfristige Konsolidierung der öffentlichen Haushalte durch eine wachstumsorientierte Finanzpolitik.
- Schaffung gezielter Anreize für private und öffentliche Bauinvestitionen und Abbau rechtlicher Investitionshemmnisse.

Anteil der Bauwirtschaft bezogen auf die Wirtschaftsleistung in Deutschland insgesamt



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Anteil der Bauwirtschaft bezogen auf die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Wohnungsbau

Mehr als 30 Prozent der gesamten Bruttoanlageinvestitionen entfallen auf den Wohnungsbau. Wohnimmobilien nehmen zudem eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung zentraler Herausforderungen ein. So benötigt ein nach aktuellen Standards errichtetes Einfamilienhaus gegenüber einem ungedämmten Gebäude rund zwei Drittel weniger Heizenergie. Auch bezogen auf die Folgen des demographischen Wandels kommt dem Wohnungsbau durch Schaffung barrierefreier Zugänge und seniorenrechter Wohnungszuschnitte eine wichtige Bedeutung zu. Gerade Wohngebäude, die in den 50er und 60er Jahren errichtet wurden, genügen vielfach nicht mehr den heutigen Anforderungen.

In den vergangenen Jahren haben sich die Bauaktivitäten innerhalb des Marktsegments stark verschoben. So haben Bestandsmaßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz erheblich an Bedeutung gewonnen. Trotzdem entspricht erst ein kleiner Teil der bestehenden Wohngebäude den aktuellen energetischen Standards, denn die Rahmenbedingungen wie etwa das geltende Mietrecht wirken teilweise investitions-hemmend. Hier ist der Gesetzgeber gefordert, Hemmnisse aus dem Weg zu räumen. Auch die Vorgaben der Energieeinsparverordnung (EnEV) dürfen nicht so ausfallen, dass die Investitionsbereitschaft nachlässt. Die Ausschöpfung von Energieeinsparpotentialen lässt sich vor allem durch wirtschaftliche Anreize realisieren. 2009 standen für das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm des Bundes rund 2 Mrd. Euro zur Verfügung. Wenn die Sanierungsquote erhöht und die Klimaschutzziele der Bundesregierung erreicht werden sollen, muss die Förderung der energetischen Gebäudesanierung auf hohem Niveau verstetigt werden.

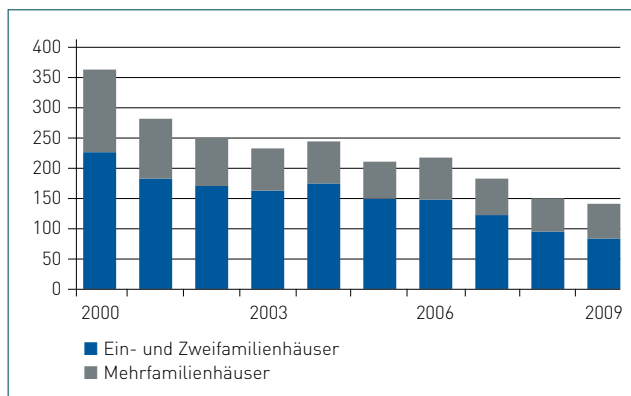
Für eine nachhaltige Versorgung mit Wohnraum ist eine ausreichende Neubautätigkeit erforderlich. Seit Jahren liegt der Wohnungsneubau in Deutschland unterhalb des Bedarfs: Die Zahl der Fertigstellungen hat sich seit 2001 halbiert, mit rund 140.000 neu fertiggestellten Wohnungen wurde im Jahr 2009 ein historischer Tiefpunkt erreicht. Zudem gehörte

Deutschland mit nur noch zwei neuen Wohnungen je 1.000 Einwohner erneut zu den Schlusslichtern in Europa – im europäischen Durchschnitt lag dieser Wert fast doppelt so hoch. Das derzeitige Neubauniveau wird dem Bedarf in keiner Weise gerecht. So dürfte die Zahl der Haushalte bis 2025 weiter ansteigen, denn die abnehmende durchschnittliche Haushaltsgröße überlagert den gegenläufigen Effekt der insgesamt schrumpfenden Bevölkerung. Zudem regionalisiert sich die Wohnungsnachfrage immer stärker, so dass speziell in Wachstumsregionen bezahlbarer Wohnraum immer knapper wird. Zur Belebung des Wohnungsneubaus sind Impulse erforderlich – etwa in Form verbesserter Abschreibungsbedingungen für den Mietwohnungsbau, die sich unter dem Strich auch für die öffentlichen Haushalte rechnen. Darüber hinaus sollte der Bestandsersatz, d.h. der Abriss und Neubau an gleicher Stelle, als umfassende Variante der Sanierung in die KfW-Förderung einbezogen werden.

Politischer Handlungsbedarf:

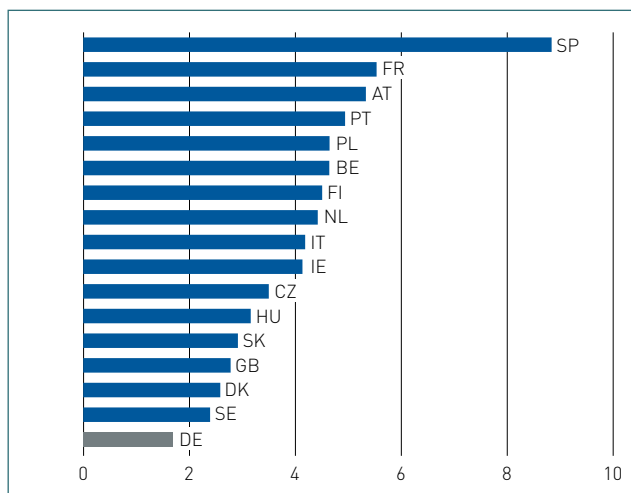
- Verstärkung der öffentlichen Mittel für die CO₂-Gebäudesanierung und gleichberechtigte Einbeziehung des Bestandsersatzes in die KfW-Förderung.
- Abbau mietrechtlicher Investitionshemmnisse, unter anderem Auflösung des sogenannten Mieter-Vermieter-Dilemmas.
- Verbesserung der Abschreibungsbedingungen im Mietwohnungsbau.

Wohnungsfertigstellungen in Deutschland (Neubau) in 1.000 Einheiten 2000-2009



Quelle: Statistisches Bundesamt

Wohnungsfertigstellungen 2009 je 1.000 Einwohner im europäischen Vergleich



Quelle: Prognose Euroconstruct

Infrastruktur

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist für eine moderne Volkswirtschaft ein elementarer Standortfaktor. In Deutschland allerdings lagen die jährlichen öffentlichen Investitionen in der letzten Dekade deutlich unter den entsprechenden Abschreibungen, es ist auf Verschleiß gefahren worden. Dabei steigt der Investitionsbedarf weiter an.

Dies gilt nicht zuletzt für die Verkehrsinfrastruktur. So erwartet die Bundesregierung bis 2025 eine Zunahme des Güterverkehrs um gut 70 Prozent und des Personenverkehrs um fast 20 Prozent (Basis: 2004). Der prognostizierte Anstieg der Verkehrsleistung wird schwerpunktmäßig im Güterverkehr liegen, die Straße wird auch in Zukunft die Hauptlast des Güterverkehrs tragen.

Investitionen in die Infrastruktur stärken die Binnennachfrage. Ein Schwerpunkt der Konjunkturpakete lag konsequenterweise auf zusätzlichen Investitionen in verschiedenen wichtigen Infrastrukturbereichen. Speziell für die Bundesverkehrswege (Straßen, Schienen- und Wasserwege) stieg der Investitionsansatz 2009 und 2010 um jeweils 2 Mrd. Euro auf insgesamt rund 12 Mrd. Euro jährlich – ein Niveau, das Experten seit Jahren für dringend erforderlich halten. Nach Auslaufen der Konjunkturpakete droht jedoch erneut eine Absenkung des Investitionsvolumens und damit eine massive Investitionslücke.

Für eine bedarfsgerechte und zukunftsweisende Verkehrspolitik ist eine Verstärkung der Investitionsmittel für die Bundesverkehrswege auf hohem Niveau erforderlich. Zudem wird es darauf ankommen, die Potentiale Öffentlich-Privater Partnerschaften stärker als bisher auszuschöpfen. Darüber hinaus sind mehr Effizienz beim Einsatz der Investitionsmittel, eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie eine Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung notwendig. Hierzu gehören die Stärkung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) und insbesondere die Herstellung ihrer Kreditfähigkeit.

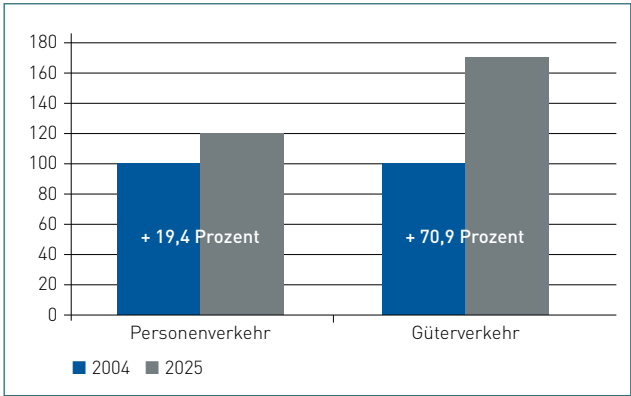
Im Interesse einer nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung ist die Einführung einer zweckgebundenen und belastungsneutralen PKW-Maut zu prüfen.

Modernisierungs- und Sanierungsbedarf besteht nicht nur bei den Bundesverkehrswegen, sondern in fast allen Bereichen der Infrastruktur. Dies gilt für eine sichere, wettbewerbsfähige und klimaschonende Energieversorgung ebenso wie für das Bildungswesen oder die Abwasserentsorgung. Nach einer vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) erarbeiteten Studie wird allein der Investitionsbedarf der Städte, Kreise und Gemeinden für die diversen Infrastrukturmaßnahmen bis 2020 (Basis: 2006) auf gut 700 Mrd. Euro geschätzt. Um diese gewaltige Herausforderung stemmen zu können, sind die Kommunen auf eine solide Finanzausstattung angewiesen.

Politischer Handlungsbedarf:

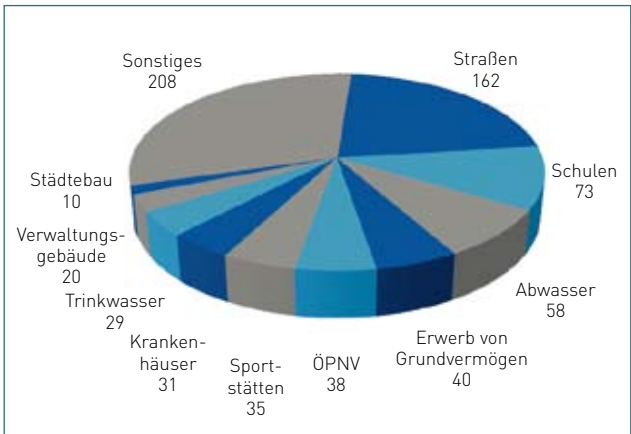
- Sicherstellung bedarfsgerechter Investitionen in die öffentliche Infrastruktur durch Bund, Länder und Kommunen.
- Weiterentwicklung ergänzender Finanzierungsmodelle etwa in Form Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) und verstärkte, belastungsneutrale Nutzerfinanzierung.
- Verbesserung der Investitionsbedingungen durch effizientere Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Wachstumsprognose der Verkehrsleistung im Personen- bzw. Güterverkehr in Deutschland (2004=100)



Quelle: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Kommunaler Investitionsbedarf 2006-2020 (in Mrd. Euro)



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik





**Bundesverband Baustoffe –
Steine und Erden e.V.**

Kochstraße 6-7

10969 Berlin

Tel: +49 (0) 30/726 19 99-0

www.baustoffindustrie.de

Herausgeber

Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V.

Verantwortlich

Michael Basten

Redaktion

Christian Engelke, Susanne Hoffmann, Artur Kissinger

Gestaltung

ServiceDesign, Heidelberg

Fotonachweis

Titel: Marion Schmieding, Alexander Obst/Berliner Flughäfen

Einfamilienhaus: Roger Frei Architekturfotografie

Autobahnbrücke: Alfred Büllesbach/VISUM

Druck

Druckwerkstatt Lunow, Berlin

Berlin, 2010