



Argumentationslinie der Präsidenten

des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes e.V.,

Dipl.-Ing. Reinhard Quast,

und

des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e.V.,

Dipl.-Ing. Peter Hübner,

für die gemeinsame Jahresabschluss-Pressekonferenz

am 18. Dezember 2019 in Berlin

Lage der deutschen Bauwirtschaft zum Jahresende 2019

Das Baujahr 2019

Mit Blick auf das ablaufende Jahr 2019 können wir folgendes feststellen:

Der Aufschwung in der Bauwirtschaft hält im neunten Jahr an. Dies ist letztlich eine Gegenreaktion auf die 15 Jahre anhaltende Zurückhaltung bei Investitionen in die Infrastruktur und im Wohnungsbau, die zu einem immensen Investitionsstau geführt hat, den wir nun sukzessive abarbeiten.

Wir stellen dazu jedes Jahr mehr Beschäftigte ein, so auch in 2019: Gegenüber 2018 haben wir unsere Belegschaften um weitere ca. 20.000 Mitarbeiter auf insgesamt ca. 857.000 Beschäftigte erhöht (+2,5 %). Im Jahr 2009 waren es noch ca. 705.000 Beschäftigte.

Die Bauwirtschaft treibt darüber hinaus ihre Investitionen in Ausrüstungen stärker voran als die übrigen Wirtschaftsbereiche. Seit 2010 haben wir unsere realen Investitionen in Ausrüstungen und Maschinen kontinuierlich mehr als verdoppelt.

Wir verzeichnen in 2019, wie bereits im Vorjahr, eine Auslastung unserer Maschinen und Geräte bei 80 %. Der skizzierte Investitionsstau gibt Anlass, auch weiter nachhaltig in Maschinen und Geräte zu investieren. Allerdings muss dafür auch der politische Wille erkennbar sein, für eine Verstärkung der Rahmenbedingungen – also der Nachfrage - zu sorgen.

Der Fachkräftezugewinn und unsere Investments in Maschinen haben uns auch 2019 in die Lage versetzt, die eingegangenen Bauaufträge intensiv abzuarbeiten.

Wir erwarten für 2019 ein Umsatzwachstum im Bauhauptgewerbe von 8,5 % auf 137,2 Mrd. Euro, nach einer Steigerung im Vorjahr von gut 11 % auf 126,6 Mrd. Euro. Wir übertreffen damit unsere gemeinsame Prognose für 2019, die wir vor einem Jahr noch mit +6 % gestellt haben. (Wir - HDB und ZDB - hatten bereits unterjährig die Prognose auf ca. +8,5 % angepasst.)

Es haben, wie im Vorjahr, alle Bausparten deutliche Wachstumsbeiträge geleistet:

Der Wohnungsbau stieg um +8,5 % auf 50,6 Mrd. Euro. Wir rechnen hier in 2019 mit der Fertigstellung von insgesamt 300.000 Wohnungen nach ca. 287.000 im Vorjahr.

Der Wirtschaftsbau legte um +7,5 % auf 48,6 Mrd. Euro und der öffentliche Bau um +9 % auf knapp 38 Mrd. Euro zu.

Im Jahresdurchschnitt 2019 beziffern wir die Steigerung der Baupreise auf 5,5 %. Das preisbereinigte (also reale) Umsatzwachstum im Bauhauptgewerbe liegt damit bei +3 %.

Das Baujahr 2020

Die Forschungsinstitute haben die Konjunkturerwartungen für das Jahr 2020 deutlich zurückgenommen. Für das kommende Jahr wird jetzt noch mit einem BIP- Zuwachs von gut 1 % gerechnet. Die Bundesbank hat ihre Wachstumsprognose sogar auf 0,6 % nach unten korrigiert. Eine Konjunkturkrise mit einer ausgeprägten Unterauslastung der deutschen Wirtschaft ist somit weiter nicht zu erwarten, wenngleich die konjunkturellen Abwärtsrisiken derzeit hoch sind.

Die Bauwirtschaft sehen die Institute dabei weiter als eine Stütze der Konjunktur. Die Bauinvestitionen werden demnach weiter zulegen, wenngleich mit deutlich abnehmender Dynamik.

Die uns vorliegenden Frühindikatoren und Umfragen bestätigen insgesamt diese Sicht; auch im Hinblick auf die nachlassende Wachstumsdynamik:

- Die (Hoch-) Baugenehmigungen insgesamt liegen um 5 % über dem Vorjahresvergleichswert, mit zuletzt wieder ansteigender Tendenz. Der Zuwachs resultiert vor allen Dingen aus dem Nichtwohnungsbau.
- Der Auftragseingang legte gegenüber dem bereits hohen Vorjahreswert von Januar bis September um weitere knapp 10 % zu.
- Die Auftragsbestände im Bauhauptgewerbe erreichen zum Ende des dritten Quartals mit knapp 54 Mrd. Euro einen weiteren Höchststand und liegen um 13 % über dem Vorjahreswert. Die Reichweite der Aufträge hat sich damit noch etwas erhöht.
- Der Geschäftsklimaindex im Bauhauptgewerbe liegt mit 22 Punkten (saisonbereinigt) immer noch auf einem guten Niveau, jedoch mit acht Punkten unter dem Vorjahreswert. Während die Geschäftslage immer noch sehr gut eingeschätzt wird, fallen die Erwartungen deutlich verhaltender aus.

Insgesamt rechnen wir in 2020 mit einem weiteren Umsatzwachstum im Bauhauptgewerbe von 5,5 % auf 145 Mrd. Euro. Die Dynamik der Preisentwicklung für Bauleistungen hat sich im Jahresverlauf 2019 von knapp +6 % auf +4,5 % abgeschwächt. Wir rechnen mit einer Fortsetzung des erreichten Niveaus der Preisentwicklung von ca. +4,5%, sodass der Umsatz in 2020 real nur um 1 % wachsen wird.

Der Fachkräftebedarf der Bauunternehmen ist weiter hoch. Wir rechnen mit weiteren Einstellungen und einem Personalbestand von 870.000 Beschäftigten im Jahresdurchschnitt 2020 (+1,5 %).

Entwicklung der baugewerblichen Umsätze im Bauhauptgewerbe						
- Alle Betriebe –						
	2018		2019		2020	
	Mio. EUR	in % z. Vorjahr	Mio. EUR	in % z. Vorjahr	Mio. EUR	in % z. Vorjahr
Wohnungsbau	46.600	11,5	50.600	8,5	54.200	7,0
Wirtschaftsbau	45.200	12,3	48.600	7,5	51.300	5,5
Öffentlicher Bau	34.800	9,8	38.600	9,0	39.500	4,0
Zusammen	126.600	11,3	137.200	8,5	145.000	5,5
Preisentwicklung		5,6		5,5		4,5
Umsatz real		5,4		3,0		1,0
Beschäftigte	836.500	3,0	857.000	2,5	870.000	1,5

**Prognose*

In den einzelnen Bausparten zeichnet sich folgende Entwicklung ab:

Wohnungsbau

Die Grundpfeiler der hohen Nachfrage im Wohnungsbau stehen trotz allem weiter solide:

Die Forschungsinstitute rechnen mit einem zwar schwächer werdenden, aber weiter positiven Trend bei der Erwerbstätigkeit. Zudem werden reale Einkommenszuwächse und anhaltend günstige

Finanzierungsbedingungen erwartet. Es bleibt bei einer hohen Binnenwanderung. Begrenzend auf den Wohnungsbau wirkt insbesondere die Baulandknappheit in den Ballungszentren.

Ziele der Binnenwanderung sind daher nun verstärkt auch die Umlandgemeinden der großen Ballungsstädte. Mietendeckel und Mietpreisbremsen sind vor allem auch Investitionsbremsen. Denn Investoren gehen dorthin, wo die Rahmenbedingungen aus ihrer Sicht gut sind.

Wir begrüßen, dass der Bund entsprechend dem Koalitionsvertrag flankierende Maßnahmen zum Wohnungsbau umsetzt:

- Das Baukindergeld und die beschlossene Sonder-AfA im Mietwohnungsbau, werden dem Wohnungsbau nur kurzfristige Impulse verleihen.
- Daher gibt die Befristung der Sonder-AfA und des Baukindergeldes den Bauunternehmen nicht die nötige Planungssicherheit, um der von der Politik geforderten Aufstockung der Kapazitäten nachzukommen. ZDB und HDB fordern seit langem, die geltende lineare AfA von 2 % auf 3 % zu erhöhen. Hierbei handelt es sich nicht um eine Subvention, sondern um eine Anpassung der Abschreibungsfristen an die tatsächliche Nutzungsdauer. Dieses sollte nach dem Auslaufen der Sonder-AfA ab 2021 auch endlich geschehen.
- Wir begrüßen, dass die Förderung des sozialen Wohnungsbaus weiter unter Beteiligung des Bundes fortgeführt werden kann. In der Haushaltsplanung ist für die Jahre 2020/2021 je 1 Mrd. Euro für die soziale Wohnraumförderung eingestellt worden.

Das sind jeweils 500 Mio. Euro weniger als bis 2019 bereitgestellt wurden. Hier braucht es mindestens eine Verdopplung der bis 2019 zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel auf 3 Mrd. €, um einen Ausgleich für die 80.000 Wohnungen zu schaffen, die derzeit jährlich aus der Sozialbindung fallen.

- Seit dem Jahr 2011 wird immer wieder eine Abschreibung für energetische Gebäudesanierungen auf die politische Agenda gesetzt, ohne sie umzusetzen. Ihre Wirkung zur Erreichung der Klimaschutzziele ist weitgehend Konsens. Strittig ist die Verteilung des Finanzierungsaufkommens zwischen Bund und Ländern.

Gerade wieder hat man das Gefühl eines Déjà-vus: Der Bundesrat hat wegen der Umsetzung der steuerlichen Maßnahmen des Klimapaketes den Vermittlungsausschuss angerufen. Wir fordern Bund und Länder auf, nun zügig zu einer Einigung zu kommen, um weiterem Investitionsattentismus vorzubeugen.

Bis zum Oktober 2019 wurden für insgesamt fast 290.000 Wohnungen Baugenehmigungen erteilt, genauso viele wie im Vorjahr.

Die Auftragsbestände haben zum dritten Quartal 2019 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um ca. 18 % zugelegt.

Die nachhaltige Nachfrage im Wohnungsbau hat gerade hier zu einem deutlichen Kapazitätsaufbau geführt. Modularer und serieller Wohnungsbau erschließen zunehmend Effizienzpotentiale.

Der Umsatz im Wohnungsbau wird in 2020 ca. 54,2 Mrd. Euro erreichen, nach knapp 51 Mrd. Euro in 2019 (+7 %). ZDB und HDB erwarten für 2020 die Fertigstellung von ca. 310.000 Wohnungen.

Wirtschaftsbau

Die exportorientierte deutsche Industrie erlebt seit Mitte 2018 eine Schwächephase, die ihre Ursache in der Abkühlung der Weltkonjunktur hat. Nach aktuellen Umfragen gehen daher die Investitionsabsichten der Industrieunternehmen in Deutschland zurück.

Insgesamt ergibt sich für den Wirtschaftsbau in 2020 ein ambivalentes Bild:

Wir konstatieren bei den (Hoch)-Baugenehmigungen seit drei Monaten einen Rückgang bei Fabrik- und Werkstattgebäuden. Demgegenüber zeigen die Baugenehmigungen für Lager- und Handelsgebäude sowie Büro- und Verwaltungsgebäude aufsteigende Tendenz.

Die stabile Entwicklung bei den Handels- und Lagergebäuden ist vom privaten Konsum angetrieben. Die Zunahme an Erwerbstätigkeit schlägt sich in einem erhöhten Bedarf an Büroflächen nieder. Beide Bereiche stützen den Wirtschaftshochbau noch. Allerdings ist zu erwarten, dass die Rezession der Industrie zumindest auf die unternehmensnahen Dienstleister durchschlagen wird.

Die Aufträge zeigen im Hochbau seit Jahresbeginn zwar positive Veränderungsdaten, seit Juli aber mit klar eingebremst im Tempo. Die Auftragsbücher sind noch gut gefüllt. Per September liegt der Auftragsbestand um gut 11 % über dem Vorjahresniveau.

Einen klar positiven Trend sehen wir im Wirtschaftstiefbau, der an den Umsätzen im Wirtschaftsbau einen Anteil von ca. 40 % hat:

Die monatlichen Auftragseingänge liegen hier seit Ende des ersten Quartals 2019 im Vorjahresvergleich kumulativ stabil bei +10 %. Die Auftragsbestände zum Ende des dritten Quartals reichen sogar um 25 % über das Vorjahresniveau. Damit ist die Reichweite der Aufträge deutlich angestiegen.

Dies führen wir vor allen Dingen auf die Investitionen für Bahnstrecken, Brücken- und Tunnelbauten der Deutschen Bahn zurück. Der Bundeshaushalt sieht hier für das kommende Jahr noch einmal eine Erhöhung der Investitionszuschüsse um 1,1 Mrd. Euro auf 6,6 Mrd. Euro (+18 %) vor.

Der Zustand der Schieneninfrastruktur macht diese Investitionen alternativlos. So tragen mehr als 30 % der über 25.000 Eisenbahnbrücken die Zustandsnoten 3, d.h. „umfangreiche Mängel“ oder 4, d.h. „gravierende Schäden“.

Die abgeschlossene LuFV III über 86 Mrd. Euro von 2020 bis 2029 bringt den Bauunternehmen die benötigte Investitionssicherheit. Hier gilt es Sorge dafür zu tragen, dass alle Unternehmen der heimischen Bauwirtschaft bei der Auftragsvergabe Berücksichtigung finden. Denn anders dürfte das immense Investitionsvolumen nicht zu stemmen sein. Es geht schließlich nicht ausschließlich um den Bau von Gleisen, sondern auch um die Sanierung von Bahnhöfen, um Park&Ride-Plätze oder um Zufahrten.

Für 2020 erwarten wir im Wirtschaftsbau insgesamt einen Umsatz von ca. 51,3 Mrd. Euro; nach 48,6 Mrd. Euro in 2019; (+5,5 %).

Öffentlicher Bau

Nach Jahren der Investitionszurückhaltung, in denen der Bund nur unter Einrechnung von Konjunkturpaketen seine Investitionslinie für die Infrastruktur zwischen 10 und 11 Mrd. Euro gehalten hat, sehen wir seit 2016 hier eine Investitionsoffensive.

Und die Bauoffensive ist auch erlebbar. Reisende kommen an ihr nicht vorbei: Im Sommer hat der ADAC 550 Baustellen auf den Bundesfernstraßen registriert. Zeitgleich sind es bei der deutschen Bahn 850 Baustellen. Die damit einhergehenden Stau- und Wartezeiten wären mit einer bedarfsgerechten Finanzausstattung in früheren Jahren vermeidbar gewesen. Dies spricht einmal mehr für die Verstärkung Investitionstätigkeit.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 gibt die richtige Marschroute vor: Mit jahresdurchschnittlich 17 Mrd. Euro, davon über 10 Mrd. Euro für Straße und Wasserstraße, kann es gelingen, dem Wirtschaftsstandort Deutschland wieder eine adäquate Infrastruktur zu verschaffen.

In der aktuellen Finanzplanung bis 2023 sehen wir die Budgetierung mittelfristig entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan veranschlagt. Dies ist an sich ein Signal der Planungssicherheit für unsere Bauunternehmen.

Zu Beginn des Jahres haben wir auch eine hohe Investitionsbereitschaft bei den Ordnern im Straßenbau gesehen. Dem Bund scheint nach dem Frühjahr nun die Luft auszugehen:

Seit Mai stellen wir einen realen Rückgang der Order im Straßenbau von fast 9 % gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum fest. Zudem hat die Reichweite der Auftragsbestände im Straßenbau im Vergleich zum Vorjahr erkennbar abgenommen. Manche Firmen berichten gar von einem regelrechten Einbruch der Aufträge, besonders bezogen auf die Bundesfernstraßen.

Hier scheinen sich manche Länder im Hinblick auf die Gründung der Autobahn GmbH vom Markt zurückzuziehen. Damit wird das Vertrauen der Bauunternehmen auf einen „langen Atem“ der öffentlichen Hand nicht gefördert! Der immer wieder geforderte – und von den Bauunternehmen auch vollzogene - Kapazitätsaufbau braucht stabile Rahmenbedingungen!

Während die Budgets heute bedarfsgerechte Investitionen wieder zulassen, ist es der öffentlichen Hand bisher nicht ausreichend gelungen, den Abbau an Planungskapazitäten wieder zu kompensieren. Es gibt zu wenig Planungsvorlauf!

Hier ist uns besonders wichtig, dass der Übergang von der Auftragsverwaltung der Länder zurück zum Bund, zur Autobahn GmbH, reibungslos gestaltet wird. Wir benötigen eine verstetigte Vergabe durch die Auftragsverwaltung der Länder – und zwar bis zum 31. Dezember 2020 – und keinen Tag weniger. Dessen sollten sich die Länder bewusst sein.

Wir begrüßen ausdrücklich den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, der zu einer Verschlinkung der Verfahren für Ersatzneubauten bei Straße und Schiene führen wird.

Bei unserer Prognose zur Umsatzentwicklung im öffentlichen Bau stellen wir in Rechnung, dass die Kommunen planen, ihre Bauinvestitionen in 2020 um 2,5 Mrd. Euro anzuheben. Zudem rechnen wir mit steigenden Investitionen im Bundeshochbau. Demgegenüber werden die Budgets bei der Bundesinfrastruktur (hier Straße und Wasserstraße) in 2020 nicht weiter angehoben.

Für 2020 erwarten wir im öffentlichen Bau insgesamt einen Umsatz von ca. 39,5 Mrd. Euro; nach 38 Mrd. Euro in 2019; (+4 %).

Beschäftigung

Die steigende Nachfrage nach Bauleistungen in steigende Leistung umzusetzen, erforderte, weitere Arbeitskräfte für die Branche zu gewinnen.

Erfreulicherweise gelingt es der Branche in den letzten Jahren wieder, deutlich mehr Lehrlinge einzustellen. Per 31.12.2018 konnten 14.061 neue Ausbildungsverträge abgeschlossen werden (+8,6 %). Das war bereits der fünfte Anstieg in Folge.

Ein Bauingenieurstudium haben im Wintersemester 2019/2020 wiederum knapp 11.000 Studentinnen und Studenten aufgenommen. Fast 10.500 Studentinnen und Studenten haben in 2018 ein Bauingenieurstudium abgeschlossen.

Der Personalzuwachs im Bauhauptgewerbe wird aber vor allen Dingen durch ausländische Arbeitnehmer generiert. So ist der Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtiger Arbeitnehmer an allen sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmern nach Daten der Bundesagentur für Arbeit (BA) im Bauhauptgewerbe von ca. 8 % im Jahr 2008 auf ca. 20 % angestiegen. Jeder fünfte Arbeitnehmer hat mittlerweile einen ausländischen Pass.

Die seit 2011 anziehende Baukonjunktur in Deutschland zieht offensichtlich ausländische Arbeitnehmer nach Deutschland. Über 80 % kommen dabei aus den mittel- und südosteuropäischen Ländern. Hier spielt die „Westbalkan-Regelung“ eine herausragende Rolle. Für die deutsche Bauwirtschaft ist es daher wichtig, dass die Westbalkanregelung über 2020 hinaus verlängert wird. Denn das Fachkräfteeinwanderungsgesetz bietet für berufserfahrene Arbeitnehmer keine Möglichkeit, auch nur befristet, auf den deutschen Arbeitsmarkt zu kommen.

Umweltpolitische Themen

Was uns große Sorgen macht, sind die umweltpolitischen Restriktionen, mit denen unsere Branche zu kämpfen hat. So steigen die Anforderungen an Böden ständig an.

Geogen belastete Böden in der Eifel beispielsweise sind Sondermüll und müssen entsprechend auf eine Deponie gebracht werden, obwohl diese Böden seit tausenden von Jahren dort vorhanden sind.

Erdaushub beim Autobahnbau am Straßenrand gilt ebenso als Sondermüll, weil er aufgrund der Abgasbelastung nicht weiter verwendet werden darf. Er darf aber auch nicht mehr an der gleichen Stelle eingebaut werden, sondern dafür muss frischer Boden genommen werden, der natürlich über kurz oder lang ebenso belastet sein wird.

Gleichzeitig werden die Deponiekapazitäten knapp, d.h. z.T. muss der Erdaushub über hunderte von Kilometern transportiert werden. Neue Deponien werden nicht mehr genehmigt.

Auf der anderen Seite hängt die sog. Mantelverordnung nach mehr als zehnjähriger Diskussion mit rund 300 Änderungsanträgen seit Sommer 2017 im Bundesrat. Auch hier gibt es keine Bewegung in der Politik.

Hier wünschen wir uns von der Politik mehr Augenmaß und gesunden Menschenverstand.

Trotz allem blicken wir optimistisch in die Zukunft, denn eines ist sicher: Es wird weiter gebaut werden (müssen), egal ob bei der Bahn, der Straßen, beim Neubau von Wohnungen, bei der energetischen Sanierung und dem seniorengerechten Umbau von Wohnungen, beim Breitbandausbau, beim Bau der Stromtrassen und so weiter. Es gibt viel zu tun!