ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Knipper, Michael

Article — Digitized Version

Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2000 - die Lage der deutschen Bauwirtschaft zum Jahreswechsel 1999-2000

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Knipper, Michael (1999) : Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2000 - die Lage der deutschen Bauwirtschaft zum Jahreswechsel 1999-2000, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 79, Iss. 12, pp. 701-703

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/40364

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

1995 auf 661000 zurückgegangen war, wieder 733000. Mit einem weiteren Beschäftigungsanstieg ist jedoch angesichts der Labilität der Automobilkonjunktur zunächst nicht zu rechnen.

Politische Faktoren belasten Automobilkonjunktur

Im Hinblick auf ein kontinuierliches Wachstum von Produktion und Beschäftigung ist es zu bedauern, daß von der Politik immer noch zusätzliche Belastungen für die Automobilkonjunktur ausgehen. Hier ist vor allem die Ökosteuer zu nennen, die hauptsächlich zu Lasten des Autofahrers geht. Auch ist noch nicht klar, ob die geplante Unternehmensteuerreform tatsächlich zu der dringend erforderlichen steuerlichen Entlastung der Unternehmen führen wird. Die vom Bundesfinanzminister erwogene Verlängerung der Abschreibungsfristen würde sich gravierend auf die Investitionsfähigkeit der Unternehmen auswirken. Damit würden Wachstumspotentiale beschnitten und Beschäftigungschancen vertan. Die Einführung einer Vermögensabgabe oder Wiedereinführung der privaten Vermögensteuer würden ebenso wie eine Verschärfung der Erbschaftsteuer lediglich die Kapitalflucht anregen, ohne daß dem Fiskus zusätzliche Einnahmen zufließen würden. Eine Schwächung des inländischen Kapitalmarktes sowie der Investitionsneigung wären die unvermeidliche Folge.

Die Bereitschaft der Gewerkschaften, sich am Bündnis für Arbeit zu beteiligen, sollte verbunden sein mit dem Wiedereinschwenken auf einen Kurs moderater Lohnpolitik. Nur so kann es gelingen, die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere auch mittelständischer Unternehmen, zu erhalten und dem anhaltenden Druck zur Verlagerung von Arbeitsplätzen an kostengünstigere Standorte entgegenzuwirken. Zusätzliche Kostenbelastungen der Unternehmen durch die „Rente mit 60" oder andere Konzepte zur Förderung eines frühen Ausscheidens aus dem Berufsleben müssen, wenn sie sich denn als unvermeidbar erweisen sollten, bei den Tarifabschlüssen Berücksichtigung finden.

Michael Knipper

Die Lage der deutschen Bauwirtschaft zum Jahreswechsel 1999/2000

Die deutsche Bauwirtschaft befindet sich am Jahreswechsel 1999/2000 immer noch in einer schwierigen Lage. Die von den Exporten getragene gesamtwirtschaftliche Erholung läuft an der Bauwirtschaft vorbei. Seit 1995 gehen von den Bauinvestitionen keine Wachstumsimpulse für die Volkswirtschaft aus. Der kumulierte Rückgang der Bauinvestitionen zwischen 1995 und 1998 beträgt 11%, das Bruttoinlandsprodukt ist in diesem Zeitraum um 6% angestiegen. Der Staat hat versäumt, die Bauinvestitionen zu stützen und über sie ein stärkeres Wirtschaftswachstum zu stimulieren. Dabei sind die Bauinvestitionen ein effizientes Wachstumsinstrument: 1 Mrd. DM an Bauinvestitionen initiiert mittelfristig ein gesamtwirtschaftliches Wachstum von 2,4 Mrd. DM.

Im Unterschied zu den meisten Wirtschaftszweigen ist die Bauwirtschaft auf den inländischen Markt angewiesen und dort zum großen Teil auf die Bereiche, wo die Öffentliche Hand direkt als Investor oder indirekt als Gestalter der Rahmenbedingungen auftritt. Die Öffentliche Hand bzw. die Bundesregierung hat in keinem der beiden Bereiche die Erwartungen der Bauwirtschaft erfüllt. In dieser Situation versuchen die Bauunternehmen, die konjunkturelle Abhängigkeit von der Öffentlichen Hand zu mildern, indem sie neue Märkte suchen und dafür neue Strategien entwickeln. Dazu gehören Tätigkeitsfelder wie eine Erweiterung der Aktivitäten über die reine Bauleistung hinaus zu Dienstleistungen rund ums Bauen genauso wie die privatwirtschaftliche Realisierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben.

Das innovative Verhalten der Bauunternehmen reicht nicht aus, eine Basis für ein bauwirtschaftliches Wachstum zu sichern. Zu stark sind die retardierenden Einflüsse, mit denen die Bauwirtschaft konfrontiert ist. Die Kürzung der Investitionen im Verkehrshaushalt sowie bei Ländern und Kommunen, die Verschlechterung der steuerlichen Rahmenbedingungen, die Verschärfung der Haftungsbedingungen für Generalunternehmer bis zu der investitionshem-

menden Verschiebung der Steuerreform – das alles sind keine konjunkturfördernden Maßnahmen.

Der Bauwirtschaft wird es auch im Jahre 2000 nicht gelingen, einen Anschluß an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu finden. Die Nachfragedaten lassen eine nur leichte Zunahme der gesamtdeutschen Bauproduktion erwarten. Insgesamt dürften die Bauinvestitionen preisbereinigt um etwa 0,5% auf 458 Mrd. DM zunehmen. Die Entwicklung bleibt damit allerdings wiederum weit hinter der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit zurück; nach den vorliegenden Prognosen soll das Bruttoinlandsprodukt im nächsten Jahr preisbereinigt um etwa 2,7% wachsen.

Wie in den vergangenen Jahren ist zu erwarten, daß sich auch 2000 die gesamte Bautätigkeit (einschließlich des Ausbaugewerbes und der Planungsleistungen) und die Produktion im Bauhauptgewerbe unterschiedlich entwikkeln werden. Nachfolgend soll daher die erwartete konjunkturelle Entwicklung im Bauhauptgewerbe wiedergegeben werden.

Wohnungsbau

In Westdeutschland werden die Umsätze des Bauhauptgewerbes im Wohnungsbau wie auch im laufenden Jahr preisbereinigt um 1% zulegen. Der Geschoßwohnungsbau dürfte nochmals leicht zurückgehen; das Absenken der Einkommensgrenzen für die Gewährung der Eigenheimzulage sorgt vor allem bei Singles für rückläufige Käufe von Eigentumswohnungen zur Selbstnutzung in Ballungsgebieten. Nach den starken Wachstumsraten der Vorjahre wird sich die Zunahme im Einfamilienhaussektor zwar abflachen, aber noch einen Wachstumsbeitrag liefern.

In den neuen Bundesländern müssen die Firmen des Bauhauptgewerbes eine weitere Abnahme des Umsatzes im Wohnungsbau von real 3% verkraften. Alarmierend ist vor allem die Lage im Geschoßwohnungsbau; in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres wurden nur noch 14100 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern neu zum Bau genehmigt. Dies war nur ein Fünftel des Wertes im entsprechenden Zeitraum des Jahres 1996. Ursache dafür ist der Abbau der steuerlichen Förderung, aber auch der hohe Leerstand bei Neubauwohnungen, die teilweise selbst mit deutlichen Mietpreisabschlägen nicht vermietbar sind. Im Gegensatz zu Westdeutschland sorgt der Einfamilienhausbau zumindest 2000 nicht für eine Kompensation.

Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen, die 1999 bei etwa 470000 gelegen hat, dürfte im Jahr 2000 nochmals leicht auf 450000 zurückgehen.

Wirtschaftsbau

Unterschiedlich verläuft auch die Entwicklung im gewerblichen Bau. Nach sechs mageren Jahren war in Westdeutschland 1999 erstmals wieder ein Wachstum der Umsätze des Bauhauptgewerbes zu beobachten. Dieses Wachstum wird mit einer preisbereinigten Jahresrate von 2,5% auch im Jahr 2000 anhalten. Die Prognose steht allerdings unter dem Vorbehalt, daß die steuerlichen Rahmenbedingungen für die Bauunternehmen nicht noch weiter verschlechtert werden.

Dagegen wird sich in Ostdeutschland lediglich der Umsatzrückgang verlangsamen. Nach einer fünfjährigen Talfahrt gibt es allenfalls im Bereich der Fabrik- und Werkstattgebäude angesichts der deutlichen Zuwachsraten in der ostdeutschen Industrie wieder etwas Hoffnung.

Öffentlicher Bau

Die Prognose des Öffentlichen Baus fällt zum jetzigen Zeitpunkt besonders schwer. Das Sparpaket von Bundesfinanzminister Eichel bedarf in Teilbereichen noch der Zustimmung des Bundesrates. Dies gilt besonders für Pläne, Zahlungspflichten des Bundes (z.B. Anteil am pauschalierten Wohngeld für Sozialhilfeempfänger) auf Länder und Gemeinden zu verlagern. Gelingt dies, wird dadurch die Investitionsfähigkeit vor allem der Kommunen nachhaltig beschnitten; weist der Bundesrat die Vorschläge mehrheitlich zurück, dürften entsprechende Kürzungen bei den Investitionsetats des Bundes zu erwarten sein. Angesichts dieser Vorgaben erwarten wir im nächsten Jahr für den Öffentlichen Bau in Westdeutschland einen realen Umsatzrückgang für Leistungen des Bauhauptgewerbes von 3%. Da die neuen Bundesländer von den Sparbeschlüssen weitestgehend ausgeschlossen sind, ist für Ostdeutschland mit einem abgeschwächten Rückgang in der Größenordnung von real 1% zu rechnen.

1999 hat der Beschäftigungsabbau im deutschen Bauhauptgewerbe weiter angehalten. Verglichen mit dem Höhepunkt der Beschäftigung im Jahr 1995 sind bis 1999 nahezu 300000 Arbeitsplätze verlorengegangen. Die Beschäftigung in der Branche hat sich dadurch um ein Fünftel verringert. Bei insgesamt stagnierenden Umsätzen des Bauhauptgewerbes im Jahr 2000 ist angesichts der weiter zunehmenden Produktivität nochmals mit einem leichten Rückgang der Beschäftigung in der Größenordnung von 25000 Erwerbstätigen zu rechnen.

Der anhaltende Wettbewerbsdruck schlägt sich bereits seit Jahren in einem Verfall der Baupreise nieder. Von 1995 bis 1998 sind die Preise für Leistungen des Bauhauptgewerbes statistisch zwar nur um 3,5% zurückgegangen; Meldungen von Mitgliedsunternehmen deuten jedoch auf einen eher zweistelligen Einbruch der Baupreise hin. Entsprechend schwach entwickelte sich die Ertragslage. Nach Berechnungen der Bundesbank lag die Nettoumsatzrendite im deutschen Baugewerbe 1997 nur noch bei 0,2%; sie dürfte sich in den letzten beiden Jahren nicht nennenswert verbessert haben. Hoch ist daher auch das Insolvenzrisiko im Bauhauptgewerbe; 1999 mußten in Deutschland etwa 4400 Unternehmen aufgeben.

Auslandsbau

Im Auslandsbau hatte die deutsche Bauindustrie 1998 einen Rückschlag hinzunehmen. Nach mehreren Jahren des Wachstums (bis 1997 auf 23,3 Mrd. DM) ging das Volumen der Auslandsbauaufträge auf 18,9 Mrd. DM – also etwa auf das Niveau der Jahre 1995 und 1996 – zurück. Der Hauptverband wertet dieses Ergebnis als Normalisierung. Der Rückgang ist vor allem auf die Asienkrise zurückzuführen, die sich auch bei den Bauaufträgen bemerkbar machte. Während die Ordertätigkeit aus diesem Erdteil 1997 noch bei 2,1 Mrd. DM lag, ging der Wert 1998 infolge der schweren Wirtschafts- und Finanzkrise auf 536 Mill. DM zurück. Weltweit hat die deutsche Bauindustrie dennoch ihren dritten Platz hinter den USA und den traditionell ebenfalls starken Franzosen behaupten können.

Für das Jahr 1999 ist mit einer Stabilisierung der Auftragslage, wenn nicht sogar schon wieder mit einem Wachstum der Auslandsnachfrage zu rechnen. Dafür spricht die positive Auftragsentwicklung bei großen deutschen Bauaktiengesellschaften im ersten Halbjahr. Die relativ stabile Entwicklung ist auch auf den zunehmenden Erwerb von Beteiligungen im Ausland zurückzuführen. 1998 wurden bereits 85% des Wertes der ausländischen Ordertätigkeit über Tochter- und Beteiligungsgesellschaften hereingeholt; bei den Auftragseingängen aus anderen Mitgliedsländern der EU lag der Wert sogar bei 97%.

Verkehrsinfrastrukturinitiative des Hauptverbandes

Im Herbst 1999 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 vorgelegt, für das 67,4 Mrd. DM zur Verfügung stehen. Allerdings entfallen davon bereits 31,6 Mrd. DM auf Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen. Da die restlichen Mittel nahezu komplett durch bereits begonnene bzw. vergebene Verkehrsbaumaßnahmen belegt sind, sind neue Baumaßnahmen in den nächsten Jahren daher so gut wie unmöglich. Mit anderen Worten: Die mittelfristigen Entwicklungsperspektiven der im Verkehrswegebau tätigen Unternehmen haben sich deutlich verschlechtert.

Diese restriktive Ausgabenpolitik setzt eine Entwicklung fort, die bereits vor 30 Jahren eingesetzt hat. Der Anteil der Brutto-Anlageinvestitionen des Staates in Verkehrsbauten an den Gesamtausgaben ging von 6,4% im Jahr 1970 (Westdeutschland) auf nur noch 2,3% im Jahr 1997 (Gesamtdeutschland) zurück, dies trotz des Nachholbedarfes in den neuen Bundesländern. Im gleichen Zeitraum sank der Modernitätsgrad des Verkehrsbereiches von 76% auf 66%.

Im scharfen Kontrast dazu steht die Verkehrsentwicklung. Von 1960 (Westdeutschland) bis 1998 (Gesamtdeutschland) sind die Personenverkehrsleistungen um 270%, die Güterverkehrsleistungen um 230% gestiegen. Dieses Wachstum ist im wesentlichen auf den Straßenverkehr zurückzuführen; dessen Anteil liegt mittlerweile im Personenverkehr bei 89%, im Güterverkehr bei 70%.

Dieses Auseinanderklaffen von Angebot und Nachfrage nach Verkehrsinfrastrukturleistungen bedroht auf Dauer die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Schließlich gilt, daß eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur eine zentrale Bedingung für das Wachstum einer exportorientierten Wirtschaftsnation wie Deutschland ist. Immerhin trägt der Verkehrsbereich ein Viertel zur inländischen Wertschöpfung bei. Gerade im Zeitalter der Globalisierung ist die Qualität der Verkehrsinfrastruktur ein entscheidender Faktor bei der Standortentscheidung von Unternehmen. Ein bedarfsgerechter Ausbau der deutschen Verkehrsinfrastruktur ist dringend nötig, um nicht einen der wenigen noch vorhandenen Standortvorteile zu verspielen.

Forderungen

Um Politik und Verwaltung auf die negativen Ausrichtungen einer Rotstiftpolitik zu Lasten der Verkehrswegeinvestitionen aufmerksam zu machen, hat sich der Hauptverband entschlossen, eine Verkehrsinfrastrukturinitiative zu starten. Unsere Forderungen lauten:

☐ *Investitionsetats bedarfsgerecht ausstatten:* Die Investitionsansätze für den Bundesfernstraßenbau müssen gemäß den Forderungen der Länderverkehrsminister um jährlich 4 Mrd. DM aufgestockt werden.

☐ *Schienennetz leistungsfähiger machen:* Um eine nennenswerte Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene zu ermöglichen, muß langfristig ein separates Schienenfrachtnetz zur Verbindung der großen deutschen Wirtschaftsräume geschaffen werden. Zur Attraktivitätssteigerung im Personenverkehr muß gleichzeitig der Aufbau des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes fortgesetzt werden.

☐ *Stärkere Vernetzung der Verkehrsträger,* d. h. Aufbau moderner Umschlagplätze, auf denen ohne Zeitverzug das Umladen von Gütern auf andere Verkehrsträger möglich ist, aber auch mehr Schnelligkeit der Bahn auf längeren Güterstrecken.

☐ *Keine neuen verkehrsbezogenen Abgaben ohne Verbesserung der Infrastruktur:* Die Bundesregierung will ab 2002/2003 die zeitbezogene LKW-Vignette in eine streckenbezogene LKW-Gebühr umwandeln. Diese Straßenbenutzungsgebühr muß zweckgebunden im überregionalen Straßennetz verwendet werden.

☐ *Verkehrssubventionen auf den Prüfstand:* Insbesondere die vom Bund den Ländern gezahlten Regionalisierungsmittel von 12,7 Mrd. DM müssen auf ihre Effizienz überprüft werden. Der Hauptverband plädiert für eine teilweise Umschichtung der Mittel in Verkehrswegeinvestitionen.

☐ *Mehr Mut zu privatwirtschaftlichen Lösungen im Verkehrswegebau:* Auf Dauer hat der Staat nicht genügend Geld, um die Infrastruktur auszubauen und zu unterhalten. Politik und Verwaltung müssen daher alle Möglichkeiten nutzen, Verkehrsprojekte zukünftig verstärkt privatwirtschaftlich zu realisieren.

Die deutsche Bauwirtschaft steht ohne Zweifel vor einem der schwierigsten Jahre ihrer Nachkriegsgeschichte. Um so mehr gilt heute, daß alle am Bau Beteiligten ihren Aufgaben und Pflichten zum Wohle der Bauwirtschaft nachkommen: Die Unternehmen, indem sie sich dem Strukturwandel stellen, die Tarifvertragsparteien, indem sie den Strukturwandel durch eine flexiblere Tarifpolitik abfedern, aber auch der Staat, indem er für verläßliche steuerrechtliche und vergaberechtliche Rahmenbedingungen und eine stabile öffentliche Investitionsnachfrage sorgt.

Franz-Josef Wissing

Elektroindustrie: Trotz deutlicher Belebung der Exporte nur verhaltener Optimismus

Die deutsche Elektroindustrie geht verhalten optimistisch in das erste Jahr des neuen Jahrtausends. Für positive Impulse sorgt zur Zeit vor allem die rege Nachfrage nach elektronischen Bauelementen aus der Automobilindustrie sowie der Informations- und Kommunikationswirtschaft. Auch in der Telekommunikationstechnik behaupten sich die technologisch führenden deutschen und europäischen Hersteller mit Zuwachsraten von voraussichtlich knapp 8% im kommenden Jahr auf den rasch wachsenden internationalen Märkten. Spürbar zulegen wird vor dem Hintergrund der international anziehenden Investitionstätigkeit die Nachfrage nach Produkten, Systemen und Lösungen für die industrielle Automation. Für das kommende Jahr erwarten wir daher ein Wachstum der Produktion von 3 bis 4%, nachdem sie 1999 nur um rund 2% zulegen konnte.

Die Konjunkturdelle, die von den internationalen Finanzturbulenzen 1998 ausgelöst worden war und deren Wirkungen zu Beginn dieses Jahres noch deutlich spürbar waren, ist inzwischen überwunden. Unter den gegebenen günstigen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist mit einer Fortsetzung des Aufschwungs in der Europäischen Währungsunion ebenso wie auf anderen wichtigen Märkten im nächsten Jahr zu rechnen. Insbesondere die Exporte nach Ostasien werden rasch steigen. Auch bei den Ausfuhren nach Mittel- und Osteuropa, nach Südamerika sowie in die anderen westeuropäischen Länder gehen wir von einer merklichen Expansion aus. Für die USA ist allerdings damit zu rechnen, daß sich die gegenwärtig noch kräftigen Ausfuhrsteigerungen im Zuge einer Konjunkturabschwächung verringern könnten.