

Bauwirtschaft und Logistik

Handlungsempfehlungen zur Bundestagswahl 2021

Die Bauwirtschaft ist mit einem Anteil am Bruttoinlandsprodukt von mehr als 10 Prozent eine der volkswirtschaftlichen Schlüsselbranchen in Deutschland und der zentrale Abnehmerbereich für die Baustoff-Steine-Erden-Industrie. Der Bau kann wichtige Beiträge zur Lösung zahlreicher aktueller Herausforderungen wie den angespannten Wohnungsmärkten und dem häufig schlechten Zustand der Infrastruktur leisten. Nicht zuletzt ist die Bauwirtschaft auch in der Corona-Krise ein zentraler Wachstumsanker. Um entsprechende Impulse setzen zu können, sind Bauwirtschaft und Baustoff-Steine-Erden-Industrie auf wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen angewiesen.

Wohnungsneubau

In vielen Wachstumsregionen bestehen nach wie vor gravierende Engpässe bei der Wohnraumversorgung. Angesichts weiter steigender Mieten wird das Wohnen immer mehr zur sozialen Frage. Die Bundesregierung hat im Rahmen ihrer Wohnraumoffensive bereits wesentliche Schritte in die richtige Richtung unternommen. Angesichts der Herausforderung sind aber weitergehende Maßnahmen erforderlich.

- Damit die Bauunternehmen ihre Kapazitäten nachhaltig aufstocken, sind verlässliche Signale für mehr Wohnungsbau erforderlich. Daher müssen die Rahmenbedingungen für das Bauen durch die dauerhafte Anhebung der **Abschreibungsrate im Mietwohnungsbau** von 2 auf 3 Prozent verbessert werden. Für Ballungsräume mit angespannten Wohnungsmärkten ist es sinnvoll, die Sonderabschreibung im Mietwohnungsbau über 2021 hinaus fortzuführen.
- Die Zahl der Sozialwohnungen schrumpft: Ende 2019 lag der Bestand mit 1,14 Mio. rund 45 Prozent unterhalb des Niveaus von 2006. Obwohl 2019 über 25.000 neue Sozialwohnungen gebaut wurden, reduzierte sich der Bestand gegenüber 2018 aufgrund auslaufender Belegungsbindungen um mehr als 36.000. Die Entwicklung zeigt, dass die **Soziale Wohnraumförderung** des Bundes in Höhe von derzeit 1 Mrd. Euro p.a. sowie die ergänzenden Mittel der Länder bei Weitem nicht ausreichen. Im Interesse eines sozialen Wohnungsmarktes sind die deutliche Erhöhung der Bundesförderung auf mindestens 3 Mrd. Euro sowie die anteilige Kofinanzierung durch die Länder erforderlich.
- Der Anstieg der **Baukosten und Grunderwerbsnebenkosten** ist ein wesentliches Hemmnis für das bezahlbare Wohnen. Hierzu tragen stark steigende Baulandpreise ebenso bei wie die u.a. durch Grunderwerbsteuer und Notargebühren steigenden Nebenkosten. Daher müssen die Kaufnebenkosten sinken, etwa durch Freigrenzen von der Grunderwerbsteuer beim Ersterwerb von Wohneigentum. Darüber hinaus sind verbesserte Bedingungen für Dachausbauten und Aufstockungen sowie weitere Vereinfachungen bei der verbilligten Abgabe öffentlicher Grundstücke für den Bau von preisgedämpften Wohnungen notwendig.

Energie- und Klimaeffizienz im Gebäudebereich

Knapp 40 Prozent des Energieverbrauchs und mehr als 30 Prozent der CO₂-Emissionen entfallen auf den Betrieb von Gebäuden. Daher hat sich die Bundesregierung für den Gebäudebereich zu recht ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Um das Ziel eines klimaneutralen Gebäudesektors bis 2050 zu realisieren, müssen aufgrund der langen Investitionszyklen bereits heute die zentralen Stellschrauben bedient werden. Dies betrifft die deutliche Ausweitung der energetischen Sanierung des Gebäudebestandes, aber auch die Dekarbonisierung des gesamten Bauprozesses.

- Die Einführung der steuerlichen Förderung energetischer Sanierungen bei selbstgenutzten Wohnungen war ein wichtiges Signal. Allerdings bestehen im Steuerrecht **Sanierungshemmnisse für vermietete Wohnungen und Nichtwohngebäude**. Es wäre daher sinnvoll, anschaffungsnah entstehende Kosten für energetische Modernisierungsmaßnahmen sofort berücksichtigungsfähig zu machen, auch wenn sie die bislang geltende Grenze von 15 Prozent der Anschaffungskosten des Gebäudes übersteigen. Darüber hinaus sollten energetische Sanierungsmaßnahmen generell beschleunigt abgeschrieben werden können.
- Die Zusammenführung der verschiedenen Fördermechanismen in der Bundesförderung Effiziente Gebäude (BEG) ist zu begrüßen. Allerdings ist die **Förderung zu optimieren**, etwa im Hinblick auf erhöhte Sätze für aufwendige und zur Steigerung der Energieeffizienz grundsätzlich erforderliche Maßnahmen wie z.B. Fassadendämmungen und Steildachsanierungen („differenzierte Förderung“) oder für Maßnahmenkombinationen. Hier müssen Anreize geschaffen werden, dass der Investor bei Sanierungen über notwendige Maßnahmen hinausgeht und so dauerhaft zu zusätzlicher Energie- und CO₂-Einsparung beiträgt. Darüber hinaus wäre die Stärkung des energieeffizienten Ersatzneubaus im Rahmen der Förderstruktur sinnvoll.
- Mit dem Ziel eines klimaneutralen Gebäudesektors bis 2050 gehen auch die **Dekarbonisierung der Baustoffherstellung und der Bauausführung** einher. Die aktuell von Mitgliedern des bbs entwickelten Roadmaps zeigen, dass für eine klimaneutrale Baustoffherstellung massive Investitionen erforderlich sind; dafür müssen auch entsprechende Rahmenbedingungen gewährleistet sein. Allerdings darf Klimaschutz nicht für Wettbewerbsverzerrungen instrumentalisiert werden. Daher sind technologieoffen ausgerichtete Anreize für ressourcen- und CO₂-effizientes Bauen erforderlich, die auch den Lebenszyklus von Bauprodukten berücksichtigen.

Infrastruktur

Die Infrastruktur ist das Rückgrat des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Dabei wurde der Erhalt der Verkehrswege viel zu lange vernachlässigt. Die Bundesregierung hat nun umgesteuert und stellt jetzt deutlich mehr Geld zur Verfügung. Angesichts des langjährigen Investitionsstaus und der ambitionierten Klimaziele sind weitere massive Investitionen in die Infrastruktur notwendig.

- Die für **Investitionen in die Bundesverkehrswege** zur Verfügung stehenden Gelder wurden bereits spürbar ausgeweitet. Insbesondere für die Schienenwege werden bis 2030 erhebliche Mittel bereitgestellt: Bahn und Bund planen für diesen Zeitraum Investitionen von 86 Mrd. Euro. Im Interesse einer leistungsfähigen Infrastruktur ist der weitere Investitionshochlauf für alle Verkehrsträger (inkl. Straße und Binnenschiff) langfristig sicherzustellen.
- Viele Projekte im Infrastrukturbereich verzögern sich aufgrund komplizierter **Planungs- und Genehmigungsverfahren**. Die Bundesregierung hat die Planungsbeschleunigung in der zurückliegenden Wahlperiode bereits deutlich vorangetrieben. Hier wären weitere Schritte sinnvoll. Dazu gehören planungsrechtliche Erleichterungen auch für solche Ersatzbauten, die von Vorgängerbauwerken in gewissem Umfang abweichen. Darüber hinaus muss bei der Durchführung großer Bauprojekte mehr Rechtssicherheit durch Wiedereinführung der materiellen Präklusion geschaffen werden (d.h. im Rahmen von Genehmigungsverfahren nicht fristgerecht vorgebrachte Einwendungen haben im weiteren Verfahren keine aufschiebende Wirkung

mehr). Außerdem ist in den zuständigen Behörden auch eine bedarfsgerechte Personalausstattung sicherzustellen.

- Die **Digitalisierung** wird den Güter- und Personenverkehr nachhaltig verändern. Um die Chancen nutzen zu können (etwa durch Platooning, halbautonomes Fahren, intelligente Fahrzeuglenkung usw.), sind massive Investitionen in die flächendeckende Breitbandversorgung notwendig. Durch die bessere Ausnutzung der Transportkapazitäten können so nicht zuletzt Effizienzpotentiale im Straßengüterverkehr und beim Energieeinsatz realisiert werden.
- Zwar sind die Infrastrukturinvestitionen des Bundes volkswirtschaftlich von größter Bedeutung, rund 57 Prozent der öffentlichen Bauinvestitionen entfallen aber auf die **Kommunen**. Hier muss durch Zuwendungen des Bundes und der Länder gewährleistet sein, dass auch strukturell schwache Kreise, Städte und Gemeinden ihren Investitionsverpflichtungen in die Daseinsvorsorge nachkommen können.

Logistik

Die gesamte Volkswirtschaft ist auf eine leistungsfähige Güterlogistik angewiesen, wobei der Bedarf weit über funktionierende Verkehrswege hinausgeht. Für die Steine-Erden-Industrie spielt der Straßengüterverkehr aufgrund verbrauchernaher, von kurzen Transportentfernungen geprägter Abnehmerstrukturen eine besonders wichtige Rolle.

- Der Verkehrssektor steht beim Klimaschutz vor großen Herausforderungen. Seit Anfang 2021 wird der Straßenverkehr durch die neue **CO₂-Bepreisung** erfasst. Bei der ab 2023 geplanten Einbeziehung der CO₂-Emissionen in die Bemessung der Lkw-Maut ist sicherzustellen, dass keine Doppelbelastungen entstehen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.
- Für die nachhaltige **Senkung der Emissionen des Schwerlastverkehrs** sind verstärkte und langfristig ausgerichtete Anreize für Investitionen in emissionsarme bzw. -freie Antriebe notwendig. Ein einfach zu realisierender Beitrag für weniger Lkw-Verkehr und damit geringere Emissionen wäre daneben die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen von heute 40 Tonnen zumindest auf das im Kombinierten Verkehr zugelassene Niveau von 44 Tonnen. Bei vierachsigen Lkw wäre die Anhebung von derzeit 32 auf 35 Tonnen sinnvoll.
- Dem **Lkw-Fahrermangel** muss stärker entgegengewirkt werden – so fehlen in Deutschland bereits mehr als 40.000 Lkw-Fahrer. Zwar haben sich die Logistikengpässe, bedingt durch die Corona-Krise, temporär entschärft. Mittelfristig wird sich die Situation aber wieder zuspitzen, auch weil viele Fahrer demografisch bedingt aus ihrem Beruf ausscheiden. Hier ist durch eine attraktivere Ausbildung und die erleichterte Personalgewinnung im Nicht-EU-Ausland entgegenzuwirken.
- Zwar ist der Lkw für die Steine-Erden-Industrie aufgrund der Branchenstruktur der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger. Auf längeren Transportentfernungen werden vor allem bei Schüttgütern aber auch **Binnenschiff und Eisenbahn** eingesetzt. Für die Stärkung des Güterverkehrs per Bahn ist es erforderlich, dass die Schaffung von Gleisanschlüssen vereinfacht und stärker gefördert wird und eine bedarfsgerechte Ausstattung der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Waggons und Personal gewährleistet ist. In der Binnenschifffahrt besteht verwaltungsseitig Optimierungsbedarf, um die dringend notwendige bedarfsgerechte Erneuerung etwa von Schleusen- und Kanalanlagen auf breiter Front umzusetzen.

Der Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden (bbs) ist als Dachverband die gemeinsame wirtschafts- und industriepolitische Interessenvertretung der mineralischen Roh- und Baustoffindustrie. Zur Baustoffindustrie gehören in Deutschland rund 4.000 Unternehmen mit etwa 150.000 Beschäftigten, die einen Jahresumsatz von mehr als 35 Mrd. Euro erwirtschaften.