

Bauwirtschaft und Logistik

Zentrale Herausforderungen aus Sicht des bbs

Die Bauwirtschaft ist mit einem Anteil am Bruttoinlandsprodukt von rund 10% 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. Um hier gemeinsam mit der Bauwirtschaft entsprechende Impulse setzen zu können, ist die Baustoff-, Steine-Erden-Industrie auf wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen angewiesen, etwa in den Bereichen Rohstoffversorgung und Logistik.

Rohstoffversorgung

Die deutsche Steine-Erden-Industrie gewinnt jährlich rund 600 Mio. Tonnen mineralische Rohstoffe wie Kies, Sand, Naturstein, Ton, Kaolin, Kalk- und Gipsstein usw. und verarbeitet diese weiter zu hochwertigen Baustoffen. Um die zuverlässige Versorgung der Wirtschaft mit (Bau-)Rohstoffen zu gewährleisten, ist es erforderlich, die notwendigen Gewinnungsflächen langfristig vorzuhalten.

- Mehr als 90% der Baurestmassen werden recycelt oder anderweitig sinnvoll verwertet. Über 70 Mio. Tonnen Recycling-Baustoffe tragen zur Deckung des Baustoffbedarfs bei und schonen so die Primärrohstoffvorkommen. Angesichts der bereits heute **sehr hohen Verwertungsquote** ist eine wesentliche Ausweitung des Angebots an Recyclingbaustoffen nicht realistisch. Daher ist für die Baustoffherstellung weiterhin der Abbau von Rohstoffen erforderlich.
- Die Steine-Erden-Nachfrage richtet sich im Wesentlichen nach dem Verlauf der Baukonjunktur. Angesichts des erheblichen Baubedarfs etwa in den Bereichen Wohnungsbau und Infrastruktur wird die **Rohstoffnachfrage mittel- bis langfristig auf einem hohen Niveau** bleiben. Die DIW/SST-Studie zur langfristigen Rohstoffnachfrage in Deutschland erwartet für 2035 je nach Konjunkturverlauf einen Rohstoffbedarf zwischen 555 und 650 Mio. Tonnen (zum Vergleich 2016: rund 564 Mio. t).
- Durch die größtenteils flächendeckend vorhandenen Vorkommen an Baurohstoffen und die dezentrale Abnehmerstruktur sind die Transportwege in der Steine-Erden-Industrie kurz. Um die Entstehung zusätzlichen Güterverkehrs und damit **höhere Transportemissionen** zu vermeiden, muss die Steine-Erden-Gewinnung auch künftig in der Fläche gesichert sein.
- Daher müssen **Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Rohstoffgewinnung** schneller und intelligenter durchgeführt werden. Im Hinblick auf die mit anderen Verwendungen konkurrierende Nutzung von Flächen ist zu berücksichtigen, dass die Flächeninanspruchnahme beim Steine-Erden-Rohstoffabbau immer nur temporär erfolgt.

- Die Rohstoffgewinnung erfordert zwar zeitlich begrenzte Eingriffe in die Landschaft. Doch bereits während der Gewinnung siedeln sich seltene Tier- und Pflanzenarten an, und auch nach der Nutzung bilden rekultivierte bzw. renaturierte Flächen häufig hochwertige Lebensräume, auch unter dem Aspekt der **Biodiversität**. Um die für die Rohstoffgewinnung notwendige **Akzeptanz** in der Bevölkerung muss gemeinsam durch Wirtschaft und Politik geworben werden.

Wohnungsbau

In vielen Wachstumsregionen bestehen gravierende Engpässe bei der Wohnraumversorgung. Angesichts stark steigender Mieten wird das Wohnen immer mehr zur sozialen Frage. Die Bundesregierung hat zwar mit der Sonderabschreibung im Mietwohnungsbau, dem Baukindergeld und der Fortführung der sozialen Wohnraumförderung 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.
- Die Zahl der Sozialwohnungen schrumpft nach wie vor: Ende 2018 lag der Bestand mit 1,18 Mio. mehr als 40% unterhalb des Niveaus von 2006. Obwohl 2018 mehr als 27.000 neue Sozialwohnungen gebaut wurden, reduzierte sich der Bestand gegenüber 2017 aufgrund auslaufender Belegungsbindungen um mehr als 42.000. 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 wären die deutliche Erhöhung der Bundesförderung auf mindestens 3 Mrd. Euro sowie die Kofinanzierung durch die Länder in ähnlicher Größenordnung erforderlich.
- Die Versorgung mit günstigem **Bauland** ist einer der Engpässe für die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Die von der Bundesregierung eingesetzte Baulandkommission hat Vorschläge für eine schnellere Baulandrealisierung unterbreitet, die nun umgehend umgesetzt werden müssen. Hierzu zählen etwa die vermehrte Abgabe von verbilligtem Bauland durch den Bund, die Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich Raumordnung sowie Modifizierungen im Baurecht (u.a. Stärkung der Möglichkeit von Ausgleichszahlungen für Eingriffe in die Landschaft (§ 1a BauGB), Lockerung der Baubeschränkung im Hinblick auf Einfügung in die örtliche Umgebung (§ 34 BauGB)).
- Der Anstieg der **Baukosten und Grunderwerbsnebenkosten** ist ein wesentliches Hemmnis für das bezahlbare Wohnen. Hierzu tragen kostentreibende staatliche Vorgaben und Normen ebenso bei wie die durch Grunderwerbsteuer, Maklercourtage und Notargebühren steigenden Nebenkosten. Die Folgekostenabschätzung für Gesetzgebungs- und Normungsprozesse, die durch die Baukostensenkungskommission initiiert wurde, ist daher sehr zu begrüßen. Aber auch die Baunebenkosten müssen sinken, etwa durch Freigrenzen von der Grunderwerbsteuer beim Ersterwerb von Wohneigentum.
- Die steuerliche Förderung energetischer Sanierungen bei selbstgenutzten Wohnungen ist aus Sicht des bbs ein sehr wichtiges Signal. Allerdings bestehen im Steuerrecht **Sanierungshemmnisse für vermietete Wohnungen**. Es wäre daher sinnvoll, anschaffungsnah entstehende Kosten für energetische Modernisierungsmaßnahmen sofort berücksichtigungsfähig zu machen, auch wenn sie die bislang geltende Grenze von 15% der Anschaffungskosten des Gebäudes übersteigen. Darüber hinaus sollten energetische Sanierungsmaßnahmen generell beschleunigt abgeschlossen werden können.

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 Mittel 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 Investitionsanstieg für alle Verkehrsträger (inkl. Straße und Binnenschiff) sicherzustellen.
- Viele Projekte verzögern sich aufgrund komplizierter **Planungs- und Genehmigungsverfahren** im Infrastrukturbereich. Die Bundesregierung hat bereits zwei Gesetze zur Planungsbeschleunigung verabschiedet. Hier müssen weitere Schritte folgen, um Investitionen schnell stemmen zu können. 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).
- Ein Engpass für die schnellere Durchführung öffentlicher Bauprojekte ist die z.T. mangelhafte **Personalausstattung** in den Verwaltungen. Hier müssen dringend Stellen aufgebaut werden. Zudem sind die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Abhilfe kann auch ein Pooling von Planungskapazitäten durch verschiedene Behörden schaffen.
- 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% 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. Dabei spielt für die Steine-Erden-Industrie der Straßengüterverkehr aufgrund verbrauchernaher, von kurzen Transportentfernungen geprägter Abnehmerstrukturen eine besonders wichtige Rolle.

- In Deutschland fehlen bereits mehr als 40.000 Lkw-Fahrer; in den kommenden Jahren wird sich die Situation u.a. demografisch bedingt weiter verschärfen. Dem **Fahrermangel** muss stärker entgegengewirkt werden, etwa durch eine attraktivere Ausbildung und die erleichterte Personalgewinnung im Nicht-EU-Ausland. Das neue Fachkräfteeinwanderungsgesetz ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, greift aber zu kurz, da die Zuwanderung hier auf Personen beschränkt ist, die eine mit einer deutschen Berufsausbildung gleichwertige ausländische Berufsqualifikation besitzen.

- Schwächen in der Verkehrsinfrastruktur sind für die hohe Unzufriedenheit vieler Berufskraftfahrer und damit für die Engpässe im Fahrerberuf mitverantwortlich. So verursachen Staus gravierende Verzögerungen, was die Planbarkeit der Arbeitszeiten von Fahrern massiv erschwert. Daher muss das **Baustellenmanagement** optimiert werden, indem Streckensperrungen auf aktuell im Bau befindliche Bereiche begrenzt werden und die Bauausführung durch Dreischichtbetrieb beschleunigt wird. Hinzu kommt, dass bundesweit zurzeit rund 14.000 LKW-Parkplätze fehlen.
- Der Verkehrssektor steht beim Klimaschutz vor Herausforderungen. Ein einfach zu realisierender Beitrag für weniger Lkw-Verkehr wäre 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. Damit könnten nicht nur Transporte eingespart und so Abgase vermieden werden. Dies wäre auch ein Beitrag zur besseren Straßenauslastung und zur Abmilderung des Fahrer Mangels. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass in den meisten Ländern West- und Mitteleuropas höhere Lkw-Gewichte zugelassen sind als in Deutschland.
- 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 bestehen verwaltungsseitig personelle und strukturelle Defizite, die der dringend notwendigen bedarfsgerechten Erneuerung etwa von Schleusen- und Kanalanlagen entgegenstehen.

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 Milliarden Euro erwirtschaften.

Stand: Mai 2020