

Thema des Monats



Gutachten zu Wasserstraßen

(brb) Wirtschafts- und Verkehrsminister Jörg Bode hat Ende März zusammen mit Prof. Dr.-Ing. Torsten Schlurmann vom Franzius Institut für Wasserbau und Küsteningenieurwesen die „Studie der logistischen Randbedingungen und infrastrukturellen Voraussetzungen für den Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen über Binnenwasserstraßen in Norddeutschland“ vorgestellt. Auftraggeber der Studie ist die Stiftung des Bauindustrieverbands Niedersachsen-Bremen.

Bode und Schlurmann hoben die Bedeutung der Seehäfen für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft hervor. Die zuverlässige Erreichbarkeit der Häfen und insbesondere deren Hinterlandanbindung spiele dabei eine entscheidende Rolle. „Belastbaren Prognosen zufolge wird bis 2025 die Verkehrsleistung im Güterverkehr auf der Schiene um 65 Prozent und auf der Straße um fast 80 Prozent zunehmen“, sagte Schlurmann.

Insbesondere im größten deutschen Seehafen Hamburg werde eine Zunahme im Containerverkehr von 9,9 Mio. TEUR für das Jahr 2007 auf 23,5 Mio. TEUR für das Jahr 2025 erwartet. „Der Containerverkehr teilte sich 2007 auf 1 Prozent Binnenschiffe, 24 Prozent Bahn, 29 Prozent Feeder und 46 Prozent Lkw auf. Durchschnittlich wurden allein 9.074 Lkw und 5 Binnenschiffe am Tag gebraucht, um ihren Anteil der Container aus dem Hamburger Hafen weiter zu transportieren. Im Jahr 2025 wäre das bei gleichbleibenden Bedingungen 23.101 Lkw und 13 Schiffe“, erläuterte der Wissenschaftler.

Fortsetzung Seite 2

Winterschäden gründlich beseitigen

(brb).- Der Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen fordert Bund, Länder und Gemeinden auf, die durch den lang anhaltenden und strengen Winter aufgetretenen Frostaufbrüchen an ihren Straßen gründlich zu beseitigen. Kommunen werden nach ersten vorliegenden Berichten einen drei- bis viermal so hohen Betrag für die Reparaturen ausgeben müssen. Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, Vorsitzender der Landesfachabteilung Straßenbau im Bauindustrieverband, sieht eine Ursache für den Ausgabenzuwachs in den Einsparungen beim Unterhaltsaufwand in der Vergangenheit. Das Straßennetz ist nicht in genügendem Umfang als ein sachgerecht zu erhaltender Teil des Vermögens des Straßenbaulastträgers gesehen worden.

Es geht jetzt – so Prof. Warmbold – nicht um eine kurzfristige Behebung der Schäden, sondern gerade auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen muss eine grundlegende Sanierung stattfinden. Eine Flickschusterei nutzt weder den Straßenbaulastträgern noch den Verkehrsteilnehmern. Notwendig sei deshalb eine sachgerechte Sanierung, für die Bund, Länder und Gemeinden zusätzliche Mittel zur Verfügung stellen müssen.

1 Thema des Monats:

Gutachten zu Wasserstraßen

Winterschäden gründlich beseitigen

2 Kommentar:

Was kommt nach dem Winter?

Wohnungsbedarf in Niedersachsen
Interview mit Prof. em. Dr. Lothar Hübl, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Universität Hannover und Herrn Dipl.-Ök. Matthias Günther, Vorstand des Pestel Instituts

3 Forum Nord:

Fortsetzung
Wohnungsbedarf in Niedersachsen
Interview mit Prof. em. Dr. Lothar Hübl, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Universität Hannover und Herrn Dipl.-Ök. Matthias Günther, Vorstand des Pestel Instituts

4 Trends und Märkte:

Insolvenzen 2009

Starker Anstieg der Zahl der Kurzarbeiter im Baugewerbe

Impressum



Nachrichten und Kommentar:

Was kommt nach dem Winter?

(brb).- Wenn die heute Jungen eines Tages alt sind, dann werden sie ihren Enkeln gelegentlich von diesem strengen Winter erzählen. Wochen und Wochen so viel Schnee und Eis wie seit Jahren nicht mehr, blockierte Autobahnen, verschneite Stadtzentren, unpassierbare Eisenbahnstrecken, Landstraßen, die in einem weißen Nichts enden – wann hat die Natur in unseren gemäßigten Breiten zuletzt ein derartiges Chaos angerichtet?

Dieser überaus lange und unerwartet harte Winter war der Schlusspunkt hinter dem Krisenjahr 2009. Das internationale Finanzdesaster hat in nahezu allen Lebensbereichen geradezu dramatische Verwerfungen bewirkt, die sich nur allmählich überwinden lassen werden. Die öffentlichen Haushalte, deren Sanierung hierzulande manche schon greifbar nahe sahen, ächzen weltweit unter einer kaum verantwortbaren Neuverschuldung. Wie die Schuldenlast abgetragen werden kann, steht in den Sternen. Es lässt sich nicht einmal darauf wetten, dass die deutsche Wirtschaft, die über Auftragseinbrüche ebenso klagt wie über Kreditklemmen, in den kommenden Monaten mehr schafft als wieder nur ein Minuswachstum.

Aber mutlose Schwarzmalerei ist falsch, gefragt ist ein realistischer Optimismus, wie er in den Unternehmen der Bauwirtschaft zu spüren ist. Das Krisenjahr überstand die Branche trotz eines kräftigen Umsatzeinbruchs etwas besser als der gesamtwirtschaftliche Durchschnitt. In wirklichkeitsnaher Einschätzung der Situation vermag sie natürlich einen weiteren Rückgang ihrer Bauleistungen in den kommenden Monaten nicht auszuschließen. Doch die Branche setzt darauf, dass sich die Auftraggeber, insbesondere die Kommunen, ihrer Verantwortung für die Leute vom Bau bewusst werden:

Es war selten wichtiger, zielgenau und kurzfristig die Ausschreibungen vorzunehmen. Der Winter war überaus lang, es ist nach dem Frühjahr schneller wieder Sommer und Herbst, als viele denken, die knappe Zeit muss genutzt und darf nicht verdröckelt werden.

Fortsetzung von Seite 1

Verkehrsminister Bode ergänzte: „Die Verkehrsprobleme auf unseren Straßen und die Kapazitätsengpässe bei der Bahn zeigen deutlich, dass wir handeln müssen. Reserven haben wir insbesondere bei den Wasserstraßen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Beim Gütertransport per Binnenschiff gibt es einen geringeren CO²-Ausstoß, kaum Lärmbelästigung sowie eine hohe Verkehrssicherheit bei gleichzeitig hoher Mengenleistungsfähigkeit.“

Da der Hamburger Hafen mit seinem Umschlagsaufkommen der für die Verkehrsentwicklung bedeutendste Hafen ist, wurde in der Studie vor allem die Anbindung des Hafens über die Elbe sowie den Elbe-Seitenkanal und deren Verkehrskapazität dargestellt. Das Gutachten machte deutlich, dass insbesondere das Schiffshebewerk Scharnebeck bei

Lüneburg ein entscheidender Engpass ist. „Im Jahr 2007 wurden im Schiffshebewerk Scharnebeck insgesamt ca. 8,9 Mio. Gütertonnen befördert. Vorsichtig gerechnet gehen wir für 2025 von einem insgesamt zu befördernden Ladungsgewicht von 17,7 Mio. Tonnen aus. Auf diese Mengen ist das Hebewerk aber nicht ausgerichtet“, sagte Schlurmann. „Um den Güterverkehr über die Binnenwasserstraßen zu gewährleisten und um sicherzustellen, dass auch moderne Binnenschiffe mit mehr als 110 Meter Länge die Möglichkeit haben, den Elbe-Seitenkanal zu befahren, appellieren wir dringend an den Bund, ein neues oder ergänzendes Abstiegsbauwerk in Scharnebeck zu bauen“, so Bodes Fazit. Dies sei nicht nur im Interesse Niedersachsens, sondern auch der Länder Hamburg, Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen.

Wohnungsbedarf in Niedersachsen

(brb).-Im Gespräch mit Prof. em. Dr. Lothar Hübl, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Universität Hannover und Herrn Dipl.-Ök. Matthias Günther, Vorstand des Pestel Instituts

Baurundblick: Das Eduard Pestel Institut, Hannover, hat im März 2009 die im Auftrage des Bundesverbandes Deutscher Baustofffachhandel, der Deutschen Gesellschaft für Mauerwerksbau und des BFW Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen erarbeitete Untersuchung „Wohnungsmangel in Deutschland? Regionalisierter Wohnungsbedarf bis zum Jahr 2025“ vorgestellt. Im Auftrage der Stiftung der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen ist unter dem Titel „Qualitative und quantitative Dimension des Wohnungsbedarfs in Niedersachsen bis zum Jahr 2005 auf der Ebene der Einheits- und Samtgemeinde“ die Darstellung weiter vertieft worden. An beiden Untersuchungen haben Sie an maßgeblicher Stelle mitgewirkt. Nach welchen Kriterien haben Sie den Wohnungsbedarf in Niedersachsen bis zum Jahre 2025 beurteilt?

Prof. Hübl: Der von uns ermittelte Wohnungsbedarf beruht zunächst einmal auf der demografischen Entwicklung, die für Niedersachsen insgesamt von einem durchschnittlichen Wanderungsgewinn in Höhe von 10.300 Personen pro Jahr ausgeht. Die Gesamtbevölkerung sinkt wegen des Geburtendefizits in diesem Szenario bis 2025 auf 7,67 Mio. Einwohner. Trotz dieses Rückgangs steigt die Zahl der mit Wohnungen zu versorgenden Haushalte noch um rund 130.000 an. Weiterhin berücksichtigt der Wohnungsbedarf die stetig steigenden Mobilitätsanfordernisse der Erwerbstätigen, die eine Ausweitung der Zweitwohnungen nach sich zieht. Hinzu kommen ein leichter Abbau der Anzahl der Untermietverhältnisse sowie die Berücksichtigung eines jährlichen Wohnungsabgangs, hauptsächlich durch Zusammenlegungen und Umwidmungen, in Höhe von 0,18% des Wohnungsbestandes.

Zur Wohnungsnachfrage haben wir bewusst keine Aussagen getroffen. Man kann aber sagen, dass wegen der aktuell ungünstigen Rahmenbedingungen am



Forum Nord



Wohnungsmarkt ein deutliches Anziehen der Nachfrage vorerst nicht zu erwarten ist.

Baurundblick: Der Wohnungsbedarf wird sicherlich durch die demographische Entwicklung in weiten Teilen Niedersachsens gebremst. Welche regionalen Unterschiede konnten Sie feststellen?



Prof. Hübl: Bei Modellrechnungen über 427 Städte, Gemeinden und Samtgemeinden in Niedersachsen ist es selbstverständlich, dass die eingesetzten Verfahren an die Vergangenheitsentwicklung anknüpfen und diese, wenn auch mit Modifikationen, fortschreiben. Auf dieser Basis werden hohe Bedarfswerte vor allem für weite Bereiche im Westen Niedersachsens in den Kreisen Ammerland, Cloppenburg, Emsland, Grafschaft Bentheim und Vechta ermittelt. Hinzu kommen die Kreise zwischen Bremen und Hamburg sowie der Raum Hannover – Braunschweig – Wolfsburg. Im nördlichen Elbe-Weser-Dreieck, im Wendland sowie in Südniedersachsen mit Ausnahme der Stadt Göttingen und ihren angrenzenden Kommunen ist der weitgehend demografisch determinierte Wohnungsbedarf negativ.

Baurundblick: Gibt es Möglichkeiten für die Verantwortlichen vor Ort, dieser Entwicklung entgegen zu wirken?

Prof. Hübl: In der längerfristigen Entwicklung von Kommunen gibt es keine Automatismen. Die zentrale Aufgabe der Kommunalpolitik ist die Gestaltung der Zukunft. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Grenzen der Gestaltungsmöglichkeiten sollte das permanente Ausloten der Optionen zur Erreichung einer „gewünschten“ Entwicklung das kommunalpolitische Handeln bestimmen. Insofern ist das Wissen über grundlegende Zusammenhänge der demografischen Entwicklung und des Siedlungsverhaltens der Bürger eine Voraussetzung für gestaltende Kommunalpolitik.

Deshalb ist das Ziel der Untersuchung auch die Schaffung von Transparenz und nicht eine „Vorhersage“. Die Modellrechnungsergebnisse sollen den Kommunen Ansporn sein, eine „gewünschte“

Entwicklung zu definieren und sich dieser durch gezieltes Handeln anzunähern.

Baurundblick: Sie haben auch einen Blick auf die Qualität des Wohnungsbestandes geworfen. Welcher Sanierungsbedarf ist im Hinblick auf die zunehmend älter werdende Bevölkerung und die steigenden Anforderungen zur Absenkung des Energieverbrauchs gegeben?

Dipl.-Ök. Günther:

Die Informationen der amtlichen Statistik über den tatsächlichen Zustand der Wohnungsbestände sind völlig unzulänglich. Wie unsere im vergangenen Jahr durchgeführte bundesweite Expertenbefragung ergab, ist allerdings unumstritten, dass ein Teil der Bestände als nicht sanierungswürdig einzustufen ist. Er wird weder den energetischen Anforderungen noch den Anforderungen an seniorengerechtes Wohnen gerecht. Kennzeichen solcher Bestände sind mangelnde Bauqualität, nicht zeitgemäße Grundrisse, energetische Mängel, unterausgenutzte Grundstücke und bestehender Modernisierungs- und Instandhaltungszustand. Diese Mängel schlagen sich häufig in hohem Leerstand nieder. Je mehr der genannten Kennzeichen bei einem Objekt zutreffen, umso weniger sanierungswürdig ist es. Gesamtwirtschaftlich sinnvoller wäre es, diese Bestände durch Ersatzneubauten zu ersetzen. Bei den potenziell betroffenen Wohnungen handelt es sich insbesondere um Gebäude aus der Wiederaufbauphase und manche Altbauten.

Neben dem Ersatz von Teilen des Bestandes müssen im Hinblick auf die Klimaschutzziele und die weitere Alterung der Bevölkerung aber auch die Modernisierungsanstrengungen erhöht werden.

Baurundblick: Ist das Wohnen für alle Schichten der Bevölkerung in Niedersachsen langfristig gesichert?

Dipl.-Ök. Günther: Zunächst ein Blick auf die Senioren: Die Herstellung der Barrierefreiheit stößt bei Bestandswohnungen in der Regel schnell an Grenzen des wirtschaftlich Realisierbaren bzw. von der Bevölkerung Bezahlbaren. Insofern wird mit gegenüber der Barrierefreiheit abgeschwächten Kriterien häufig von



„Seniorengerechtigkeit“ gesprochen. Grundsätzlich lassen sich die erforderlichen Merkmale im Neubau dagegen zu relativ geringen Mehrkosten verwirklichen.

Spezielle Immobilien, die unter Schlagworten wie „Seniorenwohnen“ oder „Servicewohnen“ angeboten werden, zählen gegenwärtig zu den letzten profitablen Marktsegmenten des Geschosswohnungsneubaus in Deutschland. Diese Angebote zielen vor allem auf Seniorenhaushalte mit mittleren und höheren Einkommen.

Diese finanziell abgesicherten Haushalte stellen aber nicht die Mehrheit der Senioren dar. Nach den Angaben des Mikrozensus verfügen gut 40% der heutigen Ruhestandshaushalte über ein Einkommen von weniger als 1.300 € pro Monat. Der Anteil der Wohnkosten (d.h. einschließlich Energie- und sonstiger Nebenkosten) erreicht bei den Haushalten mit niedrigen Renten bereits Anteile von über 40%.

Da ein erheblicher Teil der Bevölkerung nicht oder nur in sehr geringem Maße in der Lage ist, eine zusätzliche Altersvorsorge aufzubauen, werden für den größten Teil der Ruhestandshaushalte auch im Jahr 2025 die Zahlungen der gesetzlichen Rentenversicherung die zentrale Basis ihres Einkommens sein. Damit stellt sich die Frage, wie längerfristig in Niedersachsen ausreichend bezahlbare seniorengerechte Wohnungen geschaffen werden können.

Aber nicht nur die adäquate Wohnversorgung der niedersächsischen Senioren wirft künftig Probleme auf. Die Ausweitung des Niedriglohnssektors, einhergehend mit der Stagnation der unteren und mittleren Einkommen, bereitet den betroffenen Bevölkerungsgruppen zunehmend Schwierigkeiten bei der Erlangung angemessenen Wohnraums. Hier besteht die Gefahr, dass bei einem weiteren Abschmelzen der Sozialwohnungsbestände auch die in der Verantwortung stehenden Kommunen langfristig überfordert sind.

Besonders stark von dieser Entwicklung sind vor allem die für den Zuzug junger Menschen attraktiven Kommunen betroffen. Da es sich in der Regel um größere Städte handelt, deren Infrastruktur auch von einkommensschwächeren Haushalten gesucht wird, besteht die Gefahr, dass sich vor allem in den niedersächsischen Hochschulstandorten neue Wohnversorgungsprobleme aufbauen.



Trends und Märkte

Insolvenzen 2009

(brb). - Die Wirtschafts- und Konjunkturforschungsabteilung des Verbandes der Vereine Creditreform veröffentlicht zweimal im Jahr eine Untersuchung über die Entwicklung der Insolvenzen in Deutschland. Die Ergebnisse für das Jahr 2009 liegen nun vor.

Hierbei handelt es sich um Schätzungen u. a. auf Grundlage der Daten des Statistischen Bundesamtes.

Creditreform erwartet für 2009 einen Anstieg der Unternehmensinsolvenzen von 16 Prozent auf 34.300. Dabei nahm die Steigerungsrate im Verlauf des Jahres kontinuierlich zu. Die Auskunft geht davon aus, dass den insolventen Unternehmen neben den starken Nachfrageinbrüchen auch die restriktiven Finanzierungsbedingungen zum Verhängnis wurden. Die binnenmarktabhängigen Wirtschaftsbereiche waren laut Creditreform weniger stark von der Rezession betroffen. So sind die Insolvenzen im Baugewerbe 2009 nur um 2,6 Prozent auf 5.550 gestiegen. Die staatlichen Konjunkturlösungen haben viele Betriebe gerettet. Im Osten des Landes verzeichnet die Bauwirtschaft mit Plus 4,9 Prozent einen überdurchschnittlich hohen Anstieg. Die westdeutschen Unternehmen waren hingegen mit einem Anstieg von 1,8 Prozent weniger stark betroffen.

Auch für die Bauwirtschaft stellt Creditreform fest, dass die Zahl der Insolvenzen im Jahresverlauf – insbesondere zum Jahresende – stark angestiegen ist. So weist das Statistische Bundesamt für das Baugewerbe von Januar bis September 2009 (im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum) lediglich einen leichten Anstieg von 0,1 Prozent auf 4.127 Unternehmen aus. Wenn man die Zahl um die Bauträger bereinigt (reines Baugewerbe), fällt der Anstieg mit 1,3 Prozent allerdings stärker aus. Besonders betroffen sind die Unternehmen des Bauhauptgewerbes mit einem Plus von 3,1 Prozent.

In der Bauwirtschaft wird aber der Kapitalpuffer zunehmend aufgezehrt. Damit bekommt eine wichtige Tragsäule der Unternehmensstabilität – die Eigenkapitalausstattung – zusehends Risse. Der Anteil der Bauunternehmen, die nur unzureichend mit Eigenkapital ausgestattet sind, ist innerhalb eines Jahres stark gestiegen: 45 Prozent der in der Creditreform-Umfrage im Herbst 2009 befragten mittelständischen Bauunternehmen wiesen eine Eigenkapitalquote von weniger als 10 Prozent auf, im Herbst 2008 lag der Anteil noch bei 30 Prozent.

Starker Anstieg der Zahl der Kurzarbeiter im Baugewerbe

(brb). - Nicht nur die Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes auch die Bauunternehmen haben im vergangenen Jahr mit Kurzarbeit auf die Auftragsflaute reagiert: Im Durchschnitt des Jahres 2009 waren im Baugewerbe 62.440 Personen in Kurzarbeit, 57 Prozent mehr als 2008 und knapp fünfmal so viele wie im Aufschwungjahr 2006 (Umsatzplus im Bauhauptgewerbe von 9,2 Prozent). Zuletzt wurde die Zahl der Kurzarbeiter 1996 übertroffen.

Für Dezember 2009 wies die Bundesagentur für Arbeit (BA) für das Baugewerbe 76.000 Personen in Kurzarbeit aus, 29 Prozent mehr als im Dezember 2008. Davon entfielen 31 Prozent auf Kurzarbeit gemäß § 170 SGB III (konjunkturell bedingt) und 69 Prozent auf § 175 SGB III (Saison-KUG). Im Dezember des Vorjahres betrug der Anteil 8 Prozent bzw. 92 Prozent.

Der Anstieg fiel im Ausbaugewerbe höher aus als im Bauhauptgewerbe: Während die Zahl der Kurzarbeiter im Ausbaugewerbe im Dezember 2009 im Vergleich zum Vorjahresmonat um 105 Prozent auf 18.660 gestiegen ist, lag die Zahl im Bauhauptgewerbe mit 57.640 lediglich um 15 Prozent höher. Entsprechend ist der Anteil der Kurzarbeiter im Bauhauptgewerbe an denen des gesamten Baugewerbes von 85 Prozent auf 76 Prozent gesunken.

Impressum

Druckerei Gebrüder Höltje GmbH
Escherstraße 22, 30159 Hannover
Telefon (05 11) 7 00 86-0
Telefax (05 11) 7 00 86-86

Norddeutsche Landesbank
Girozentrale
Konto 101020 964, BLZ 250 500 00

Sparkasse Hannover
Konto 547 646, BLZ 250 501 80
Verantwortlich: Dr. Hans-Peter Sattler

Nachdruck, auch auszugsweise
gestattet. Quellenangabe und
Belegexemplare erbeten.