

Infrastruktur gefährdet Wirtschaftswachstum

Fortsetzung von Seite 1

Anzeige



Besuchen Sie uns auf der Nordbau!
2. bis 7.9.2010, Freigelände Nord, Stand N130, Neumünster

www.zeppelin-cat.de

ZEPPELIN CAT

Vereinzelte tragen auch heute schon Maut-Zonen in Innenstädten – wie zum Beispiel in London, Stockholm oder Singapur – und landesweite Systeme wie die Lkw-Maut in Deutschland zur Finanzierung der Transportinfrastruktur und zur Steuerung der Verkehrsflüsse bei. Bis 2030, so die Einschätzung der be-

zum Beispiel die Sanierung eines Autobahnabschnitts beteiligen, anschließend aber auch an den Einnahmen aus der Maut beteiligt sind, massiv zunehmen. Eine weitere denkbare Finanzierungsvariante sind auch Modelle wie der „Bay Area Rapid Transit“ in San Francisco, der sich zu 50 Prozent aus Mauteinnah-

tionen zu beteiligen“, betont Hansjörg Arnold, PPP-Experte bei PwC.

Emissionshandel verteuert Logistik

Beim Ausbau der Transportinfrastruktur wird zukünftig der Umweltschutz eine noch weitaus entscheidendere Rolle als heute spielen. Profitable, aber umweltschädigende Infrastrukturprojekte werden nach Einschätzung der befragten Experten auch dann nicht mehr durchsetzbar sein, wenn die Projekte ein erhebliches Wirtschaftswachstum mit sich bringen. An Ideen beispielsweise zur Reduktion der CO₂-Emissionen durch den Warentransport mangelt es dabei nicht. Faltbare Container zur Reduzierung von Leer-Transporten und CO₂-absorbierende Materialien für neue Straßen dürften in Zukunft zur Verfügung stehen.

Das wachsende Umweltbewusstsein wird auch die Kosten der Logistik erhöhen. Die Experten sind davon überzeugt, dass der Emissionshandel nach dem Flugverkehr auch auf die Schifffahrt und weitere Bereiche der Logistik ausgedehnt werden wird. Darüber hinaus halten sie es für wahrscheinlich, dass auch die Betreiber von Logistik-Infrastruktur in den kommenden Jahren nicht mehr nur für ihre unmittelbaren Kosten aufkommen müssen, sondern ebenfalls in den Emissionshandel einbezogen werden. „In Zukunft werden die Logistik-Unter-



„Noch ein paar Billionen drauf, dann darfst Du zum nächsten Trichter rollen.“

Zeichnung: Götz Wiedenroth

fragten Experten, werden Maut-Systeme deutlich ausgebaut und die Transportinfrastruktur stärker über die tatsächliche Nutzung finanziert. Dabei werden auch Privatinvestoren immer häufiger in Projekte eingebunden. Besonders in den Industrienationen werden Public Private Partnership-Projekte (PPP), bei denen sich Privatinvestoren an den Kosten für

men und zu 50 Prozent aus Abgaben der Geschäfte finanziert, die von der besseren Infrastruktur profitieren. Besonders erfolgsversprechend sei PPP jedoch bei neuen Projekten. „Es geht kein Weg daran vorbei, mehr privates Kapital für die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur einzusetzen und die Privaten angemessen an Chancen und Risiken der Invest-

nehmen und die Betreiber der Infrastruktur für die durch sie verursachten Emissionen zahlen müssen“, bestätigt Ruske.

Die Studie „Transportation & Logistics 2030. Volume 2: Transport infrastructure - Engine or hand brake for global supply chains?“ können Sie bestellen bei PricewaterhouseCoopers unter www.pwc.de.

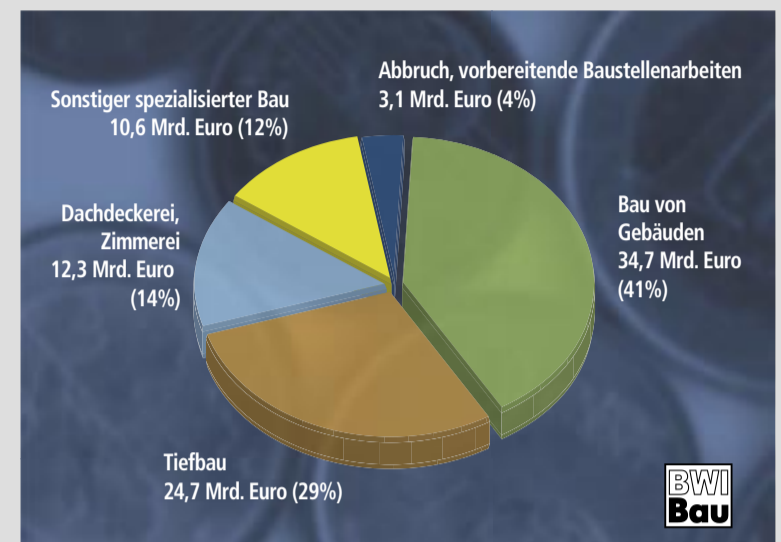


Obwohl das Verkehrsaufkommen steigt, wird zu wenig in die Infrastruktur investiert. Foto: www.pixelio.de/Wolfgang Tomassovich

Aktuelle Grafiken

Umsatz im Bauhauptgewerbe

Zusammensetzung des Umsatzes

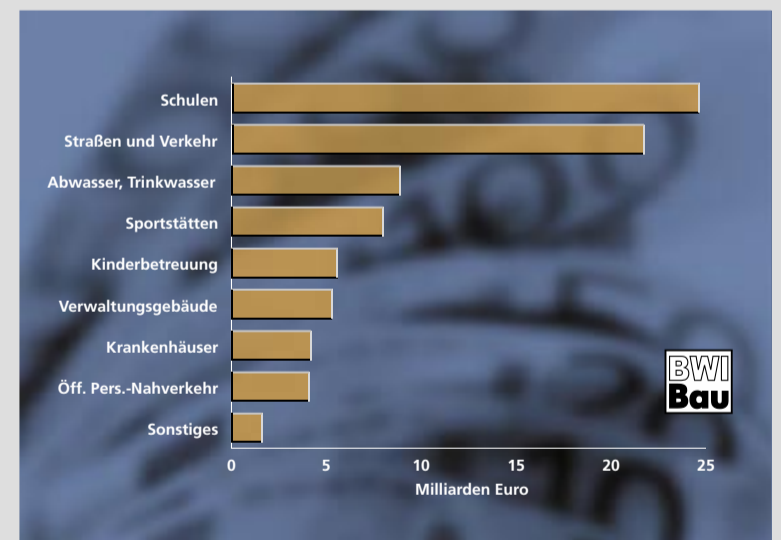


Die in der Totalerhebung 2009 erfassten Betriebe des Bauhauptgewerbes realisierten im Vorjahr 2008 einen (baugewerblichen) Umsatz von 85,4 Milliarden Euro. Umsatzstärkster Bereich des Bauhauptgewerbes ist dabei der Hochbau (Bau von Gebäuden), auf den 34,7 Milliarden Euro oder 41 Prozent des Gesamtumsatzes entfielen. Die Tiefbaubetriebe erzielten einen Umsatz von 24,7 Milliarden Euro (29 Prozent). Zusammengenommen beläuft sich der Umsatz im Hoch- und Tiefbau damit auf rund 60 Milliarden Euro, was einem Anteil von 70 Prozent am gesamten bauhauptgewerblichen Umsatz entspricht. Ein weiteres Schwergewicht im Bauhauptgewerbe sind die Dachdecker und Zimmerer, die im Jahr 2008 einen Umsatz von 12,3 Milliarden Euro erzielten (14 Prozent). Der sonstige spezialisierte Bau (hierunter fallen unter anderem der Spezialtiefbau, der Gerüstbau, die Bauwerksabdichtung sowie der Feuerfest- und Schornsteinbau) steuerte 10,6 Milliarden Euro (12 Prozent) zum Umsatz des Bauhauptgewerbes bei. Im Segment Abbruch- und vorbereitende Baustellenbetriebe schließlich belief sich der Umsatz auf 3,1 Milliarden Euro (vier Prozent).

Datenquelle: Statistisches Bundesamt

Kommunaler Investitionsrückstand

Einschätzung der Städte und Gemeinden



Nach einer Kommunalumfrage der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) beläuft sich der kommunale Investitionsrückstand derzeit auf 84 Milliarden Euro. Hierunter fällt nicht nur der Nachholbedarf, der sich aus Versäumnissen der Vergangenheit ergibt, sondern auch der Ersatz- und Erweiterungsbedarf, der derzeit in den Kommunen akut ist. Der mit Abstand größte Investitionsrückstand liegt danach in den Bereichen Schulen (rund 25 Milliarden Euro) sowie Straßen und Verkehr (knapp 22 Milliarden Euro). Dabei zeigen sich Unterschiede nach Gemeindegrößen: Während in den kleineren und mittleren Kommunen der Bereich Straßen und Verkehr den größten Investitionsbedarf darstellt, ist es in den Großstädten der Bereich Schulen. Zwar hat insbesondere im Jahr 2009 der Bereich der Bildungsinfrastruktur von den beiden Konjunkturpaketen der Bundesregierung profitiert, diese reichen aber nicht aus, um den aktuellen Investitionsbedarf zu decken. Weitere Bereiche mit deutlichem Nachholbedarf sind vor allem die Abwasser- und Trinkwasserversorgung (rund neun Milliarden Euro) sowie die Sportstätten (acht Milliarden Euro). Zwei Drittel der Kommunen befürchten, dass sich ihre Gesamtfinanzierungssituation in naher Zukunft verschlechtern wird. Gerade bei den finanzschwachen Kommunen wird das dazu führen, dass wichtige Infrastrukturinvestitionen kaum noch getätigt werden können. Grundsätzliche Änderungen werden nach Ansicht der KfW nur durch eine bessere Finanzausstattung, eine Reform des kommunalen Finanzausgleichs sowie einer strikteren Ausgestaltung des Konnexitätsprinzips („Wer bestellt, bezahlt“) möglich sein.

Datenquelle: KfW Kommunalbefragung 2009