

# Der europäische Tiefbau bis 2008 – geprägt vom hohen Wachstum in Mittel- und Osteuropa

## Ausgewählte Ergebnisse der Euroconstruct-Sommerkonferenz 2006

23

Erich Gluch und Erik Hornung

**Bereits in den ersten Jahren dieses Jahrzehnts hat sich der Tiefbau gut entwickelt. Nach den Prognosen der Euroconstruct-Institute<sup>1</sup> sind die Aussichten für die Jahre 2006 bis 2008 sogar noch besser. Besonders die neuen EU-Mitgliedsländer in Mittel- und Osteuropa werden hohe Zuwächse erreichen. Die kräftige Tiefbaunachfrage in diesen Ländern wird vor allem von umfangreichen Investitionen in die Infrastruktur getragen, wobei Maßnahmen im Straßenbau sowie zur Wasser- und -entsorgung im Vordergrund stehen.**

Der Tiefbau ist ein sehr heterogenes Betätigungsfeld. Und er ist vor allem statistisch nicht einfach zu erfassen, da in den europäischen Ländern zum Teil unterschiedliche Definitionen und Aggregationen der einzelnen Untersektoren gebräuchlich sind. Die Partner der Euroconstruct-Forschungsgruppe untergliedern den Tiefbau in

- Straßen (mit Tunneln und Brücken),
- Bahnanlagen,
- übrige Verkehrsinfrastruktur,
- Telekommunikation,
- Energie- und Wasserversorgung sowie
- sonstige Tiefbaumaßnahmen.

### Neubau und Modernisierung im Tiefbau nur schwer zu unterscheiden

Mit einem Anteil von ca. 21% am gesamten Bauvolumen liegt dieser Sektor hinter dem Wohnungsbau (48%) sowie dem Nichtwohnhochbau (31%). Als schwierig stellt sich auch die Trennung von Neu-

bau und Modernisierung bzw. Bestandsmaßnahmen dar. So ist es beispielsweise oft überaus schwierig, Straßenneubau von Straßensanierung zu unterscheiden. Durch unterschiedliche Auslegungsweisen dieser Frage kann es zu erheblichen Unterschieden in den Statistiken der einzelnen Teilnehmerländer kommen. Unter Berücksichtigung dieser »statistischen Ungenauigkeit« ergibt sich im Tiefbau ein Anteil von ca. zwei Drittel für den Neubau.

In den vergangenen Jahren hatte der Tiefbau in Europa<sup>2</sup> ein nicht unbeträchtliches Wachstum aufzuweisen. In den Jahren 2001 bis 2005 konnte er mit dem Wohnungsbau »Schritt halten«. In beiden Sparten stiegen die Investitionen kumuliert um ca. 7%, dagegen war im Nichtwohnhochbau während dieser vierjährigen Periode sogar ein Rückgang um 1% zu verzeichnen. Im Prognosezeitraum 2006 bis 2008 werden noch stärkere Impulse vom Tiefbau erwartet. Nach den Prognosen der Euroconstruct-Institute dürften in den 19 analysierten Ländern im Verlauf dieser drei Jahre die Investitionen im Tiefbau insgesamt um 10% ansteigen. Im Vergleich dazu fallen die Wachstumsraten im Wohnungsbau mit 5% sowie im übrigen Hochbausektor mit 6% bescheiden aus.

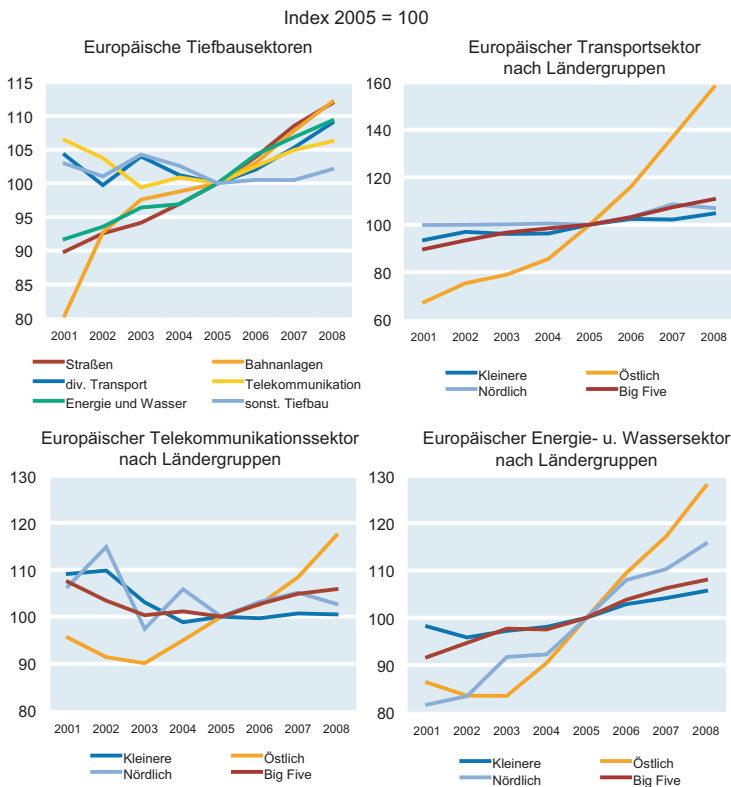
### Liberalisierungsprozess des Telekommunikationssektors vollzogen

Schwach präsentierte sich in den letzten Jahren vor allem der Telekommunikations-

<sup>1</sup> Das europäische Forschungs- und Beratungsnetzwerk »Euroconstruct« wurde 1975 gegründet. Basierend auf jahrelanger Erfahrung und Weiterentwicklung, kooperieren in diesem Verbund Institute mit spezifischem Know-How im Bau- und Immobiliensektor aus 15 westeuropäischen sowie 4 mitteleuropäischen Ländern; weitere europäische Länder werden »nachrichtlich« einbezogen. Mit der Parallelorganisation »Asiaconstruct« bestehen enge Kooperationsbeziehungen. An wechselnden Orten in Europa veranstaltete Halbjahreskonferenzen bilden den Kern der Euroconstruct-Aktivitäten; außerdem werden Spezialstudien zu den längerfristigen Perspektiven und zu den Strukturveränderungen im europäischen Bausektor erstellt. Das ifo Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V. ist Gründungsmitglied und deutsches Partnerinstitut des Netzwerks. In dieser Funktion wird es die **62. Euroconstruct-Konferenz am 1. und 2. Dezember in München** ausrichten. Informationen zum Programm und die Anmeldeunterlagen finden Interessenten im Internet unter [www.ifo.de](http://www.ifo.de) oder [www.euroconstruct.org](http://www.euroconstruct.org).

<sup>2</sup> Das Euroconstruct-Netzwerk umfasst derzeit außer den Ländern der »alten« Europäischen Union – ohne Griechenland und Luxemburg – auch die Nicht-EU-Länder Norwegen und Schweiz (insgesamt 15 westeuropäische Staaten) sowie 4 mitteleuropäische (»neue«) EU-Länder.

**Abb. 1**  
**Sektoren des europäischen Tiefbaus nach Ländergruppen<sup>a)</sup>**



<sup>a)</sup> Big Five: Deutschland, Frankreich; Großbritannien; Italien, Spanien  
 Östlich: Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn  
 Nördlich: Finnland, Norwegen, Schweden  
 Kleinere: Belgien, Irland, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweiz

Quelle: Euroconstruct/ifo Institut (Amsterdam, Juni 2006).

sektor, der nur noch 8% der Tiefbauinvestitionen vereint. Nach der Liberalisierung der Märkte in den meisten Ländern entbrannte nahezu überall ein harter Wettbewerb unter den Telekommunikationsunternehmen. In diesem Konkurrenzkampf hat in Europa die Auslese größtenteils bereits stattgefunden und den Konsolidierungsprozess angeschoben. Neue Technologien werden in Zukunft höhere Investitionen erforderlich machen, und so ist ein langsames Anwachsen des Volumens (ca. 2% p.a. im Prognosezeitraum) wieder möglich. In den skandinavischen Ländern wird sich keine Veränderung ergeben. In der Gruppe der großen Fünf sind die Investitionen stark schwankend, was sich aus der Innovationstätigkeit des Sektors ergibt. Die höchsten Wachstumsraten werden bei den vier osteuropäischen Teilnehmerländern erwartet.

Der Sektor Energie- und Wasserversorgung trägt mit etwa 21% der Investitionen zum Tiefbau bei. In diesem Bereich war das Wachstum in der Vergangenheit relativ konstant. Auch im Ausblick auf die nächsten Jahre werden Wachstumsraten von etwas unter 3% p.a. erwartet. Die Anforderungen der EU an die Qualität des Trink- und Abwassers

erweisen sich hier als die treibende Kraft. Die neuen EU-Mitglieder müssen noch umfangreiche Investitionen tätigen, um diese Kriterien zu erfüllen. Im Prognosezeitraum 2006 bis 2008 wird in den Visegrád-Ländern<sup>3</sup> eine Erhöhung des Investitionsvolumens um kumuliert 28% erwartet. Aber auch eine notwendige Verbesserung der Wasserversorgung in den großen Mittelmeerländern Frankreich, Spanien und Italien wird erhebliche Bauaktivitäten auslösen.

Innerhalb der Euroconstruct-Länder erreicht der Verkehrssektor 56% der gesamten Investitionen im Tiefbau. Besonders stark werden im Prognosezeitraum bis 2008 der Bau von Straßen, Brücken und Bahnanlagen ansteigen (ca. 10%). Aufgrund der ökologischen Vorzüge und einer Priorisierung durch die EU haben in den letzten Jahren die Investitionen in das Schienennetz an Bedeutung gewonnen. Diese Entwicklung ging oft zu Lasten des Straßenbaus. Von der Schwächeperiode hat sich der Sektor augenscheinlich erholt und wird sein Wachstum im Gleichschritt mit den Bahnanlagen fortsetzen.

### Osteuropäische Staaten mit Nachholbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur

Mit einem durchschnittlichen Wachstum von 3% pro Jahr entwickelt sich der Verkehrssektor in den westeuropäischen Ländern sehr robust. Völlig anders stellt sich die Lage in den Ländern der Visegrád-Gruppe dar. Im Jahr 2008 sollen in diesem Sektor 58% mehr Investitionen getätigt werden, als dies noch 2005 der Fall war. Bereits in der Vier-Jahres-Periode 2001 bis 2005 wurde ein Wachstum von ca. einem Drittel erzielt. Da das Investitionsvolumen bisher vergleichsweise gering ist, ist der Einfluss auf den gesamten europäischen Tiefbausektor jedoch noch nicht sehr groß. Durch die hohen Wachstumsraten in den kommenden Jahren wird die Bedeutung allerdings zunehmen.

Dennoch sind die in diesen Ländern getätigten Investitionen im Verkehrssektor wichtig für den gesamten europäischen Raum. Damit die zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen in den mittelosteuropäischen Ländern ihre Wirkung erzielen können, müssen sie nämlich auch an die umgebenden Länder angeschlossen werden, so dass dann auch in diesen Grenzregionen Neubaumaßnahmen erforderlich werden.

<sup>3</sup> Die Visegrád-Gruppe ist eine lose Kooperation der Länder Polen, Slowakei, Tschechien und Ungarn. Diese vier Staaten sind auch Mitglieder des Euroconstruct-Netzwerkes.

**Pro-Kopf-Investitionen im Tiefbau in den 19 Euroconstruct-Ländern**

	2002	2006	2008	2002–2008 Veränderung in %
	€ pro Kopf			
Ungarn	278	423	577	107
Slowakei	136	207	255	88
Polen	158	221	282	79
Tschechien	421	528	592	41
Spanien	882	1 076	1 150	30
Österreich	771	891	939	22
Norwegen	1 103	1 325	1 343	22
Frankreich	571	632	651	14
Irland	1 284	1 346	1 412	10
Italien	657	675	682	4
Schweden	719	698	735	2
Deutschland	404	393	410	2
Dänemark	1 214	1 125	1 212	0
Niederlande	926	899	925	0
Schweiz	1 019	986	1 006	– 1
Finnland	837	850	812	– 3
Belgien	455	499	437	– 4
Großbritannien	472	409	444	– 6
Portugal	740	673	631	– 15
Euroconstruct-Länder	567	603	636	12

Quelle: Euroconstruct/ifo Institut (Amsterdam, Juni 2006).

Die Europäische Union hat den Ausbau der Transport-Netzwerke als ein Schlüsselement ihrer Lissabon-Strategie zur Erhöhung der Produktivität und der Wettbewerbsfähigkeit ernannt. Aus diesem Grund wurde den Visegrád-Ländern massive Unterstützung aus den verschiedenen Struktur- und Kohäsionsfonds zugebilligt. Dennoch muss ein Großteil der Investitionen von den Ländern selbst getragen werden. Weitere Empfänger der strukturellen Unterstützung sind Spanien und Irland.

Die von den einzelnen Ländern vorgeschlagenen und im so genannten TEN-T-Programm der EU verankerten Verkehrsachsen sollen vor allem die Verbindung zu den anderen EU-Mitgliedern herstellen und verbessern, aber auch – ihrer räumlichen Lage entsprechend – Infrastruktur zu Transit-zwecken zum Anschluss weiterer Nicht-EU-Länder zur Verfügung stellen. Nach Angaben der EU werden die geplanten 30 Verkehrsachsen, denen die höchste Priorität eingeräumt wird, bis 2020 Investitionen in Höhe von rund 15 Mrd. € pro Jahr erfordern. Das entspricht etwa 0,16% des gesamt-europäischen Bruttoinlandsprodukts.

Die gesamten Tiefbaumaßnahmen haben sich bereits in den ersten Jahren dieses Jahrzehnts kräftig erhöht. Insbeson-

dere durch die massiven Anstrengungen im Verkehrssektor wird sich dieser Trend in den nächsten Jahren fortsetzen. So wird es beispielsweise in Ungarn im Zeitraum 2002 bis 2008 zu mehr als einer Verdopplung der Investitionen pro Kopf kommen. Damit werden Tschechien und Ungarn zukünftig pro Kopf mehr in Tiefbauten investieren als die großen Länder Deutschland und Großbritannien sowie Belgien. In diesen Ländern besteht aber bereits eine über Jahrzehnte gewachsene Infrastruktur, so dass umfangreiche Investitionen vorrangig bei Bestandsmaßnahmen anfallen.

**Nur wenige PPP-Projekte im öffentlichen Tiefbau in Deutschland**

Tiefbauinvestitionen werden, nicht nur in Deutschland, größtenteils von der öffentlichen Hand getätigt. Obwohl es in vielen europäischen Ländern – insbesondere in Großbritannien – in den letzten Jahren verstärkt zu PPP- (Public Private Partnership) und BOT- (Build, Operate, Transfer) Initiativen gekommen ist, besitzt der private Sektor nur einen Anteil von 10 bis 15% an den europäischen Tiefbauinvestitionen. Die restlichen 85 bis 90% sind durch öffentliche Haushalte finanziert. Infrastrukturmaßnahmen, die zwar von der öffentlichen Hand finanziert, aber von privater Seite betrieben werden, besitzen dabei einen Anteil von ca. 25 bis 30%.

In Deutschland ist die Umsetzung von PPP-Projekten im Tiefbau weiterhin zurückhaltend. Dieses Konzept hat im öffentlichen Tiefbaubereich noch nicht richtig Fuß gefasst. Die überwiegende Anzahl der bislang realisierten Projekte betreffen nämlich schwerpunktmäßig Hochbauten – und dort wiederum häufig Sanierungsmaßnahmen. So sind im öffentlichen Hochbau bereits 28 PPP-Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 650 Mill. € vergeben worden; und über 100 PPP-Projekte – mit einem Investitionsvolumen von 6 Mrd. € – sind in der Vorbereitung bzw. befinden sich in der Ausschreibungsphase. Demgegenüber erfolgten im Rahmen des 2001 aufgelegten privatwirtschaftlichen Ausbauprogramms für Bundesautobahnen (A-Modelle) bislang nur vier Ausschreibungen.

Die Realisierung von Infrastrukturprogrammen ist in allen Ländern stark abhängig vom Wahlzyklus. Es ist ein allgemein übliches Verhalten der Parteien, besonders vor Kommunalwahlen, die Wähler durch Straßenbauten und kleinere Infrastrukturmaßnahmen »gewogen« zu stimmen. In Belgien wird daher den Gemeindewahlen in diesem Jahr ein starker Rück-

gang der Investitionen folgen – nachdem es vor den Wahlen noch zu einem Anstieg um ca. 20% gekommen war. Eine ähnliche Entwicklung, wenn auch in etwas abgeschwächter Ausprägung, dürften Schweden (Wahlen in 2006), Spanien (2007 und 2008) sowie Frankreich (2008) erleben. Bereits eingetreten ist dieser Effekt in Norwegen und Portugal, wo die Wähler schon 2005 an die Urnen gerufen worden waren.

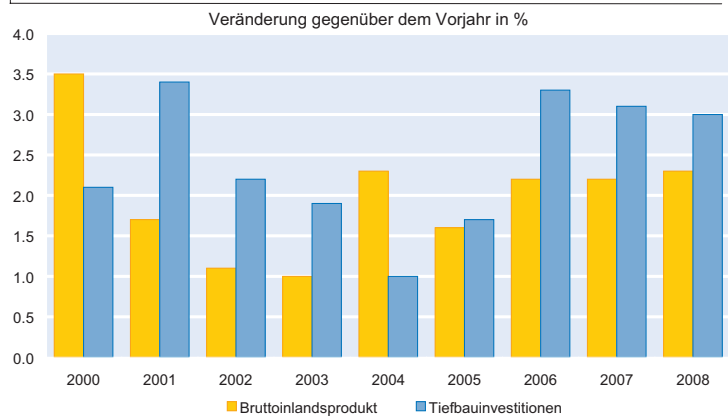
### Entwickelte Volkswirtschaften »sparen« in »schlechten Zeiten« gern bei Tiefbauinvestitionen

Aus der Dominanz der öffentlichen Finanzierung ergibt sich naturgemäß eine Abhängigkeit des gesamten Sektors von verschiedenen öffentlichen Budgets auf supranationaler, nationaler und regionaler Ebene. Somit kann in Zeiten schlechten wirtschaftlichen Klimas und hohen Haushaltsdefiziten auch der Tiefbau nicht glänzen. Das gilt zumeist in Ländern mit bereits ausgeprägter und dichter Infrastruktur. Denn in diesen Ländern wird von der öffentlichen Hand mit Vorliebe dadurch »gespart«, dass man auf – an sich notwendige – Investitionen verzichtet. In infrastrukturell noch unterbesetzten Ländern wird dagegen der Tiefbau auch in »schlechten« Zeiten stark vorangetrieben, da der Ausbau der Infrastruktur als wesentliche Voraussetzung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Aktivitäten gesehen wird. Eine bessere Infrastruktur sorgt nämlich für bessere Wettbewerbsbedingungen am Standort und zieht somit sowohl Unternehmen als auch Arbeit an.

Daraus ergibt sich ein unterschiedliches Bild für Europa. Länder wie Spanien und die mittel- und osteuropäischen Länder verfolgen seit einigen Jahren eine expansive Infrastrukturpolitik, und sie werden diese, im Ausblick auf eine anhaltend gute gesamteuropäische Konjunktur in den nächsten Jahren, eher noch verstärken. Auf der anderen Seite stehen Volkswirtschaften mit hoch entwickelten und dicht geknüpften Transportnetzen und erstklassigen Versorgungseinrichtungen, wie Belgien, Deutschland, Großbritannien und die Niederlande, deren Tiefbau über Jahre unter der konjunkturellen Schwäche gelitten haben.

Einerseits ist natürlich die hohe Abhängigkeit von öffentlichen Finanzmitteln ein wunder Punkt, andererseits kommt den Tiefbauinvestitionen das langfristige Denken der öffentlichen Institutionen zugute. Infrastrukturprojekte oder nationale Entwicklungspläne

**Abb. 2**  
Tiefbauinvestitionen und Wirtschaftswachstum in den 19 Euroconstruct-Ländern 2000 bis 2008



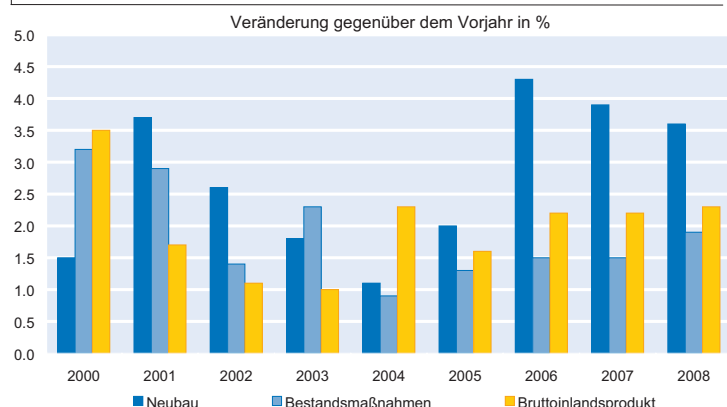
Quelle: Euroconstruct/ifo Institut (Amsterdam, Juni 2006).

erstrecken sich zumeist über Zeiträume von mindestens fünf Jahren. Die Finanzierung für die gesamte Investitionsphase sollte demzufolge gesichert und im Haushalt verankert sein. Aufgrund dieser »verbindlichen« Haushaltsansätze werden auch in wirtschaftlich schlechteren Zeiten weiterhin fest eingeplante Investitionen in den Tiefbau getätigt. Der Tiefbau hat sich daher in den vergangenen Jahren – im Vergleich zu den anderen Bausparten – als stabiler erwiesen. Ein schwächeres gesamtwirtschaftliches Wachstum macht sich erst verzögert bemerkbar, wie in den Jahren 2002 und 2003 gut zu beobachten war.

### Starker Anstieg der Tiefbaumaßnahmen 2006 bis 2008

Im Folgeschluss kann man sehen, dass auf einen gesamtwirtschaftlichen Aufschwung in der Regel eine rasche Steigerung der Tiefbauinvestitionen folgt. Mit Blick auf die Un-

**Abb. 3**  
Neubau und Bestandsmaßnahmen im Tiefbau sowie Wirtschaftswachstum in den 19 Euroconstruct-Ländern 2000 bis 2008



Quelle: Euroconstruct/ifo Institut (Amsterdam, Juni 2006).

tergliederung in Neubau und Modernisierung kann man feststellen, dass diese Aussage insbesondere für Neubaumaßnahmen gilt. Während die Neubauaktivitäten in 2006 um 4,3% steigen werden, wird es bei den Bestandsmaßnahmen nur zu einer 1 1/2-%-igen Zunahme kommen. Eine deutliche Steigerung des Bruttoinlandsprodukts begünstigt somit auch die Neubau-Investitionen im Tiefbau-sektor. Dagegen erweisen sich die Modernisierungsaktivitäten über die Jahre hinweg als sehr robust. Die Wachstumsraten sind zwar meist sehr bescheiden. Dafür erfolgt die Zunahme recht konstant und unbeirrt von konjunkturellen Schwankungen.

Der gesamte europäische Tiefbaumarkt wuchs 2005 um 1,7%. In diesem Jahr gehen die Schätzungen von 3,3% Wachstum aus. Diese positive Entwicklung wird sich in 2007 und 2008 mit einer Erhöhung um jeweils rund 3% fortsetzen. In einigen westeuropäischen Ländern, insbesondere in den größeren Ländern Deutschland und Großbritannien, aber auch in den Niederlanden und Schweden, waren die Tiefbauinvestitionen zwischen 2002 und 2005 zum Teil kräftig zurückgefahren worden. Es war daher dort nur eine Frage der Zeit, bis die Investitionstätigkeit wieder anspringt. Auch eine schlechte Haushaltssituation kann nämlich keine dauerhafte Entschuldigung für eine relative Verschlechterung der Standortattraktivität sein.

Diese Aussage gilt auch für die voraussichtliche Entwicklung in Deutschland. Nach einer mehrjährigen Investitionsschwäche dürfte nun die Trendwende bevorstehen. Nach einem Anstieg um 1 1/2% in 2006 wird sich das Wachstum in den beiden folgenden Jahren bei etwas über 2% einpendeln. In den letzten beiden Quartalen des Jahres 2005 war bereits eine deutliche Nachfragebelebung zu verspüren.

## Literatur

- Euroconstruct (ed.: EIB, Amsterdam, 2006a), *Prospects for the European Construction Markets 2006-2008 – Country Report of the 61st Euroconstruct Conference*, Amsterdam, Juni 2006.
- Euroconstruct (ed.: EIB, Amsterdam, 2006b), *Prospects for the European Construction Markets 2006-2008 – Summary Report of the 61st Euroconstruct Conference*, Amsterdam, Juni 2006.
- European Commission (2005), *Trans-European Transport Network – TEN-T priority axes and projects 2005*, Brüssel.