



2 | 2009

62. Jg., 4.-5. KW, 30. Januar 2009

ifo Schnelldienst

Zur Diskussion gestellt

*Ulrich Klüh und Wolfgang Wiegand, Karl-Hans Hartwig,
Thomas Bauer, Busso Grabow*

- Konjunkturpaket II:
Was bringen Investitionen in Infrastruktur?

Daten und Prognosen

Annette Weichselberger

- Westdeutsche Industrie: 2009 Investitionsminus geplant

Erich Gluch und Ludwig Dorffmeister

- Die europäische Bauwirtschaft bis 2011:
Viel Schatten – aber auch etwas Licht

Im Blickpunkt

Christoph Zeiner

- Russland: Daten und weltwirtschaftliche Verflechtung

ifo Schnelldienst ISSN 0018-974 X

Herausgeber: ifo Institut für Wirtschaftsforschung e.V.,
Poschingerstraße 5, 81679 München, Postfach 86 04 60, 81631 München,
Telefon (089) 92 24-0, Telefax (089) 98 53 69, E-Mail: ifo@ifode.de.

Redaktion: Dr. Marga Jennewein.

Redaktionskomitee: Prof. Dr. Dr. h.c. Hans-Werner Sinn, Dr. Chang Woon Nam,
Dr. Gernot Nerb, Dr. Wolfgang Ochel.

Vertrieb: ifo Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Erscheinungsweise: zweimal monatlich.

Bezugspreis jährlich:

Institutionen EUR 225,-

Einzelpersonen EUR 96,-

Studenten EUR 48,-

Preis des Einzelheftes: EUR 10,-

jeweils zuzüglich Versandkosten.

Layout: Pro Design.

Satz: ifo Institut für Wirtschaftsforschung.

Druck: Majer & Finckh, Stockdorf.

Nachdruck und sonstige Verbreitung (auch auszugsweise):

nur mit Quellenangabe und gegen Einsendung eines Belegexemplars.

Zur Diskussion gestellt

Konjunkturpaket II: Was bringen Investitionen in Infrastruktur

3

Die Bundesregierung hat mit dem sog. »Konjunkturpaket II« auf die Wirtschaftskrise reagiert und stellt insgesamt fast 50 Mrd. € zur Verfügung. Die Mittel sollen größtenteils für Investitionen in Infrastruktur genutzt werden. *Ulrich Klüh* und *Wolfgang Wiegand*, Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und Universität Regensburg, sehen die Bundesregierung mit den beschlossenen Maßnahmenpaketen auf dem richtigen Weg. Insgesamt seien die Maßnahmen, sowohl das Volumen als auch die zentralen Komponenten betreffend, zu befürworten. Insbesondere begrüßen sie die Aufstockung der Infrastrukturinvestitionen. Kritisch zu sehen sei, dass ein erheblicher Teil der beschlossenen Maßnahmen erst im Jahr 2010 nachfragewirksam werde. Der mit den Konjunkturpaketen einhergehende Anstieg der Nettokreditaufnahme müsse aber, sobald die aktuelle Abschwungphase vorbei sei, gestoppt und der Anstieg der staatlichen Schuldenstandsquote in den Folgejahren zurückgeführt werden. Auch *Karl-Hans Hartwig*, Universität Münster, begrüßt die Aufnahme von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in die Konjunkturpakete, da die Maßnahmen zusätzliche Investitionen und einen kurzfristigen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts bewirken, sofern durch ihre Finanzierung keine Verdrängung privater Investitionen erfolgt und die Bauwirtschaft die gestiegene Nachfrage schnell befriedigen kann. Um die Investitionsmittel möglichst zielführend einzusetzen, sollten die für die Bundesverkehrswege vorgesehenen Gelder vorwiegend in die Substanzerhaltung und den Ausbau fließen. *Thomas Bauer*, Bayerischer Bauindustrieverband, sieht im Konjunkturprogramm II die Chance, in diesem und im kommenden Jahr Produktion und Beschäftigung in der deutschen Bauwirtschaft zu stabilisieren und die erwarteten Rückgänge speziell im Wirtschaftsbaubereich und im Wohnungsbau zu einem erheblichen Teil zu kompensieren. Zumal die Investitionen in die Infrastruktur Konjunktur- und Wachstumswirkungen verbinden. *Busso Grabow*, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, unterstreicht, dass im Gegensatz zum ersten Paket das Konjunkturpaket II eine stärkere kommunale Komponente hat, so dass deutlich mehr Mittel auch dort ankommen, »wo sie für Menschen und Wirtschaft durch Verbesserungen im direkten Lebens- und Standortumfeld spürbar werden«. Die erwünschten Effekte des Konjunkturpakets im investiven Bereich könnten aber nur dann eintreten, wenn die Kommunen selbst flankierende Maßnahmen ergreifen könnten. So sollte es z.B. für Kommunen in Haushaltsnotlage möglich sein, fast oder gänzlich ohne Eigenanteile, die dann ebenfalls Bund und Länder übernehmen müssten, Investitionen zu finanzieren.

Daten und Prognosen

Westdeutsche Industrie 2009:

Erstmals seit 2005 wieder ein Investitionsminus geplant

16

Annette Weichselberger

Nach den aktuellen Ergebnissen des ifo Investitionstests wollen die Unternehmen des westdeutschen verarbeitenden Gewerbes 2009 ihre Investitionen um rund 4% kürzen. Für das Jahr 2008 ergaben die Meldungen der Erhebungsteilnehmer einen Anstieg von knapp 9%. Insbesondere die großen Unternehmen erhöhten im letzten Jahr ihre Investitionen, während die kleinen und mittelständischen Unternehmen ihre Ausgaben für neue Bauten und Ausrüstungsgüter kürzten bzw. nur leicht aufstockten. Angesichts der derzeit extrem angespannten konjunkturellen Lage hat die Investitionsbereitschaft der Industrieunternehmen verbreitet nachgelassen. Es ist damit zu rechnen, dass die westdeutsche Industrie 2009 um nominal fast 4% weniger investieren wird als im letzten Jahr. Der reale Rückgang dürfte bei gut 3% liegen, da für Ausrüstungsinvestitionen in

diesem Jahr leicht sinkende Preise erwartet werden. Dieser eher moderate Rückgang ist in erster Linie auf die zum Teil noch rege Investitionstätigkeit einiger großer Unternehmen zurückzuführen. Demgegenüber wollen die Unternehmen mit weniger als 500 Beschäftigten ihre Investitionen im Durchschnitt kürzen, und zwar je kleiner das Unternehmen desto stärker die Budgeteinschränkung. Ein weiteres Indiz für die nachlassende Investitionsbereitschaft ist die Entwicklung der Auftragseingänge bei den Industrieausrüstern des Maschinenbaus, die ein guter Indikator für die Investitionsneigung der Unternehmen ist. Seit Anfang letzten Jahres sind die Bestellungen bei den Maschinenherstellern rückläufig. Da ein Teil der Meldungen zum ifo Investitionstest bereits Ende September abgegeben wurde, ist jedoch nicht auszuschließen, dass die westdeutsche Industrie ihre Investitionen angesichts der seither starken konjunkturellen Eintrübung noch stärker reduzieren wird. Wie in Zeiten eher nachlassender Investitionstätigkeit zu erwarten, gewinnt die *Ersatzbeschaffung* wieder relativ an Bedeutung. Im Industriedurchschnitt steht diese 2009 mit 32% an erster Stelle der Investitionsmotive. *Kapazitätserweiterungen* belegen den Platz 2.

Die europäische Bauwirtschaft bis 2011: Viel Schatten – aber auch etwas Licht

Ausgewählte Ergebnisse der Euroconstruct-Winterkonferenz 2008

21

Erich Gluch und Ludwig Dorffmeister

Nach den aktuellen Analysen der Experten aus den 19 Mitgliedsländern des Euroconstruct-Netzwerks schrumpfte 2008 das europäische Bauvolumen um rund 2¹/₂%. Für 2009 erwarten sie sogar einen Rückgang um ca. 4¹/₂%. Nach einer Stagnation in 2010 dürfte sich die Nachfrage erst ab 2011 wieder beleben. Die größten Impulse kommen im Prognosezeitraum vom Tiefbau. In diesem Teilsegment dürften die Bauinvestitionen, nach einem nur moderaten Anstieg in diesem Jahr, 2010 und 2011 um rund 3¹/₂% p.a. zulegen. Der Wohnungsbau, der 2006 mit einem Zuwachs von etwa 4¹/₂% noch die Spitzenposition innehatte, wird nach dem bereits schwachen Jahr 2008 (– 7%) auch 2009 weiter an Schwung verlieren (– 7%). Diese negative Entwicklung ist in erster Linie auf die stark rückläufige Wohnungsbautätigkeit in Spanien zurückzuführen. Besonders positiv wird die Entwicklung in den nächsten Jahren in den vier analysierten osteuropäischen Ländern verlaufen. Hier dürfte die Bautätigkeit im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 um rund 8¹/₂% pro Jahr zunehmen.

Im Blickpunkt

Ausgewählte Länder und ihre weltwirtschaftliche Verflechtung: Russland

28

Christoph Zeiner

Der vorliegende kurze Länderüberblick in der kleinen Reihe, die einige bedeutende Industrie- und Schwellenländer anhand wichtiger Globalisierungsindikatoren präsentiert, widmet sich Russland. Die Darstellung beschränkt sich auf die Jahre ab 2001 bis zum aktuellen Rand.

Die Bundesregierung hat mit einem Maßnahmenbündel, dem sog. »Konjunkturpaket II«, auf die Wirtschaftskrise reagiert und stellt insgesamt fast 50 Mrd. € zur Verfügung. Die Mittel sollen größtenteils für Investitionen in Infrastruktur genutzt werden. Ist dies ein sinnvolles Konjunkturprogramm?

Konjunkturpaket II: Insgesamt richtig

Zur konjunkturellen Lage

Gemessen an den Veränderungsraten des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) befindet sich die deutsche Volkswirtschaft in der schwersten Krise der Nachkriegszeit. Aktuelle Prognosen für die jährliche Veränderungsrate des realen BIP gehen für 2009 von einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um mindestens 2% aus. So unterstellt die Bundesregierung in ihrem gerade vorgelegten Jahreswirtschaftsbericht unter Berücksichtigung aller bereits beschlossenen konjunkturpolitischen Maßnahmen eine Veränderungsrate von $-2\frac{1}{4}\%$. Auch die Betrachtung der saison- und kalenderbereinigten quartalsweisen Veränderungsraten des realen BIP zeigt, dass wir in einer schweren Rezession stecken. Jeweils gegenüber dem Vorquartal ging das BIP in den drei letzten Quartalen des vergangenen Jahres um $-0,4$, $-0,5$ und rund $-1,8\%$ zurück. Für das erste Quartal des laufenden Jahres ist ebenfalls von einem Rückgang des realen BIP in einer Größenordnung von 1% oder darüber auszugehen. Es bleibt selbst dann bei der Feststellung einer schweren Rezession, wenn man das zweite Quartal des letzten Jahres unter Verweis auf eine technische Gegenreaktion auf das ungewöhnlich gute erste Quartal ausblendet.

In anderen Ländern sieht es nicht viel besser aus. Die Europäische Kommission prognostiziert für den Euroraum 2009 einen Rückgang des realen BIP von 1,9%. Für die Vereinigten Staaten deutet der jüngste Consensus Forecast

auf ein Schrumpfen von etwa 1,8% hin. Wohin man auch schaut, es gibt gegenwärtig weltweit keinen konjunkturellen Lichtblick.

Was tun als Reaktion auf die Wirtschaftskrise?

Unbestrittener Konsens ist, dass die Wirtschaftspolitik in einer dermaßen angespannten Situation handeln muss, nicht zuletzt um der Entwicklung einer sich selbst verstärkenden Negativdynamik vorzubeugen und zu einer Stabilisierung der Erwartungen beizutragen. Ebenso unstrittig ist, dass die sicherlich notwendigen Reaktionen der Geldpolitik und das ungehinderte Wirken der so genannten automatischen Stabilisatoren nicht ausreichen werden, um den Abschwung entscheidend abzumildern. Die allein relevanten Fragen sind deshalb, ob und in welcher Form es zum Einsatz diskretionärer antizyklischer Finanzpolitik kommen sollte.

Neuere empirische Untersuchungen zu den **Wirkungen** einer aktiven Konjunkturpolitik ergeben kein ganz eindeutiges Bild. Auf der einen Seite belegt die Mehrzahl aktueller Studien, dass finanzpolitische Stimuli durchaus in der Lage sind, das Ausmaß von Konjunkturabschwüngen zu verringern. So kommt eine jüngst veröffentlichte Analyse des Internationalen Währungsfonds (2008) zu der Schlussfolgerung, dass die Effekte eines finanzpolitischen Impulsprogramms positiv sein können, aber – insbesondere im Vergleich zu den Wirkungen der automatischen Stabilisatoren – eher gering ausfallen. Vor allem in den angelsächsischen Ländern (Vereinigte Staaten, Kanada und Vereinigtes Königreich) konnten allerdings merkliche antizyklische Effekte festgestellt werden. Auf der anderen Seite zeigen andere einschlägige Untersuchungen, dass die zielgerichtete und vor allem zeitlich adä-



Ulrich Klüh*



Wolfgang Wiegard**

* Dr. Ulrich Klüh ist Generalsekretär des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

** Prof. Dr. Wolfgang Wiegard, Universität Regensburg, ist Mitglied des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

quate Umsetzung diskretionärer Maßnahmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist. So zeigt Cimadomo (2008) für 19 Industrienationen zwischen 1994 und 2006, dass die Finanzpolitik in diesen Ländern während des Untersuchungszeitraums tatsächlich prozyklisch gewirkt hat, obwohl sie aus Ex-ante-Sicht, das heißt unter Zugrundelegung von Echtzeitdaten, antizyklisch angelegt war. Neben Wirkungsverzögerungen sind dafür vor allem Schätz- und Datenrevisionen verantwortlich. Die im Rahmen des so genannten Impulsprogramms der Großen Koalition enthaltene und in den Jahren 2006 und 2007 in Kraft gewesene Verbesserung der Abschreibungsbedingungen stellen ein Beispiel für eine ex post prozyklische, aber ex ante antizyklische finanzpolitische Maßnahme dar. Der negative Befund über die zyklischen Wirkungen der Finanzpolitik begründet demgemäß keine Schuldzuweisungen an die handelnden Finanzpolitiker, sondern ist eher Ausdruck der Schwierigkeit, konjunkturelle Wendepunkte zuverlässig zu prognostizieren.

Auch Badinger (2008) kommt auf Basis einer Untersuchung für 88 Länder im Zeitraum zwischen den Jahren 1960 und 2004 zu der Schlussfolgerung, dass die diskretionäre Finanzpolitik die Outputvolatilität letztlich erhöht und darüber das Trendwachstum reduziert hat. Schließlich zeigen verschiedene Analysen unter Verwendung von strukturellen Vektor-Autoregressionsmodellen speziell für Deutschland – ein Überblick findet sich bei Roos (2007) –, dass die Stabilisierungseffekte der Finanzpolitik nicht eindeutig bestimmt werden können, aber unabhängig vom Vorzeichen eher gering sind.

Nimmt man aktuelle empirische Untersuchungen zu den Wirkungen diskretionärer Finanzpolitik zur Kenntnis, erweist sich die unter vielen Ökonomen vorherrschende Skepsis gegenüber Versuchen einer konjunkturstabilisierenden Finanzpolitik als wohlbegründet. Trotz dieser grundsätzlichen Skepsis gibt es zu Konjunkturprogrammen in der aktuellen Situation keine Alternative. Aufgrund der Tiefe und Schwere des Konjunkturreinbruchs besteht die Gefahr, dass es zu einer sich selbst verstärkenden Dynamik kommt, die eine eigentlich zu erwartende Bodenbildung verhindern könnte. Insbesondere muss einer Situation vorgebeugt werden, in der sich die aktuell zwar noch wenig begründeten, aber dennoch existenten Befürchtungen, es werde zu einer lang anhaltenden Phase weltwirtschaftlicher Depression kommen, verselbständigen und über Erwartungseffekte zu einer nur noch schwerlich zu stoppenden Negativdynamik führen. Vor diesem Hintergrund werden die Risiken einer antizyklischen Politik von den Risiken einer abwartenden Haltung mehr als aufgewogen.

In seiner Expertise »Staatsverschuldung wirksam begrenzen« hat der Sachverständigenrat (2007) die Bedingungen konkretisiert und begründet, bei deren Vorliegen eine expan-

sive Finanzpolitik im Fall eines gravierenden konjunkturellen Abschwungs für angezeigt gehalten wird. Konkret liegt eine solche Situation vor, wenn ein Rückgang der relativen Output-Lücke um mindestens zwei Drittel der Potentialwachstumsrate einhergeht mit einer negativen Output-Lücke. Tatsächlich geht die relative Output-Lücke im Jahresvergleich 2009 mit 2008 um mehr als das Doppelte der Potentialwachstumsrate zurück. Wenn der Sachverständigenrat in einer solchen Situation ein Konjunkturprogramm befürwortet, hat er nicht, wie gelegentlich behauptet, seine Position revidiert, sondern bestehende Prinzipien nur konsequent angewendet.

Das Konjunkturpaket II: Ausgestaltung

Die Bundesregierung hat mit mehreren Maßnahmenpaketen auf die Wirtschaftskrise reagiert, zuletzt mit dem als Konjunkturpaket II bezeichneten »Pakt für Beschäftigung und Stabilität in Deutschland zur Sicherung der Arbeitsplätze, Stärkung der Wachstumskräfte und Modernisierung des Landes«. Dieses Paket hat ein Volumen von insgesamt fast 50 Mrd. €, von denen 27,3 Mrd. € 2009 und der Rest 2010 wirksam werden sollen. Der größte Posten besteht in einer Aufstockung der staatlichen Investitionen, mit Bundesmitteln von 4 Mrd. € für zusätzliche Bundesinvestitionen und 10 Mrd. € für ein kommunales Investitionsprogramm, zu dem die Länder eigene Mittel in Höhe von 3,3 Mrd. € beisteuern. Schwerpunkte sind Investitionen in Infrastruktur (Verkehrswege, Krankenhäuser, Städtebau, Informationstechnologie) sowie in Bildung (insbesondere Kindergärten, Schulen, Hochschulen). Zur beschleunigten Umsetzung dieser Investitionen ist eine auf zwei Jahre befristete Vereinfachung des Vergaberechts vorgesehen, indem die Schwellenwerte für »Beschränkte Ausschreibungen« oder »Freihändige Vergaben« heraufgesetzt werden. Tarifkorrekturen bei der Einkommensteuer und die Senkung des paritätischen Beitragssatzes zur Gesetzlichen Krankenversicherung um 0,6 Prozentpunkte führen zu Mindereinnahmen von insgesamt 18 Mrd. €, mit einer Entlastung von 5,9 Mrd. € in 2009 und 11,1 Mrd. € in 2010. Hinzu kommt ein Bündel von weiteren Einzelmaßnahmen, von denen 2009 der einmalig gewährte Kinderbonus in Höhe von 100 € und eine unter bestimmten Bedingungen bis Ende 2009 gewährte »Umweltprämie« von 2 500 € zur Stärkung der Pkw-Nachfrage quantitativ die größte Bedeutung zukommt. Erwähnenswert ist schließlich ein Bürgschaftsvolumen von zusätzlich 100 Mrd. €, um die Kreditversorgung gerade auch von größeren Unternehmen zu sichern.

Die Mehrausgaben oder Mindereinnahmen dieses Maßnahmenpakets sollen über erhöhte Nettokreditaufnahme finanziert oder ausgeglichen werden. Das ist auch richtig, denn nur so lassen sich kurzfristig wirksame expansive Nachfrageimpulse erreichen. Berücksichtigt man neben dem Kon-

junkturpaket II noch die finanziellen Auswirkungen der automatischen Stabilisatoren sowie von früher beschlossenen Maßnahmen, etwa des Konjunkturpakets I oder von Mehrausgaben im Zusammenhang mit der rückwirkenden Inkraftsetzung der steuerlichen Regelungen zur Pendlerpauschale, beläuft sich die Neuverschuldung der öffentlichen Haushalte im Jahr 2009 auf annähernd 70 Mrd. €. Damit würde die Defizitquote des Maastricht-Vertrages in Höhe von 3% im laufenden Jahr noch eingehalten; für das Jahr 2010 ist dann allerdings mit einer Defizitquote von rund 4% zu rechnen. Zur Begrenzung der zukünftigen Staatsverschuldung ist einmal die Einführung einer grundgesetzlich verankerten »Schuldenbremse« spätestens ab 2015 vorgesehen. Zum anderen werden rund 19 Mrd. € aus Maßnahmen des Konjunkturpakets II in ein Sondervermögen »Tilgungsfonds« eingestellt, das schrittweise über noch zu spezifizierende Tilgungsregelungen – im Gespräch ist eine entsprechende Verwendung eines Teils des Bundesbankgewinns – zurückgeführt wird.

Beurteilung des Maßnahmenpakts

Insgesamt sind die von der Bundesregierung beschlossenen Maßnahmen zu befürworten. Das betrifft sowohl das Volumen als auch die zentralen Komponenten. Kritisch zu sehen ist in erster Linie, dass ein erheblicher Teil der beschlossenen Maßnahmen erst im Jahr 2010 nachfragewirksam wird. Das passt nicht so richtig zur optimistischen Sichtweise der Bundesregierung, dass der Wirtschaftsabschwung schon in der zweiten Hälfte dieses Jahres überwunden sein wird. Wenig überzeugend ist der Vorwurf, dass das Paket aus einem Sammelsurium von Maßnahmen bestehe und einem nicht sachgerechten Kompromiss zwischen den Koalitionsparteien CDU, CSU und SPD entspreche. Natürlich trifft beides zu. Aber zutreffend ist auch, dass in der Öffentlichkeit eine noch wesentlich weiter gefasste Liste potentieller Stimuli diskutiert wurde. Die Palette der Vorschläge reichte dabei von einer befristeten Senkung der Umsatzsteuer, über flächendeckende Konsumgutscheine vom Kleinkind bis zum Rentner, Entlastungen bei der Einkommensteuer oder den Sozialversicherungen, Korrekturen der Unternehmensteuerreform bis hin zu gigantischen Infrastrukturprogrammen. In Einzelfällen wurde sogar bestritten, dass es überhaupt eine Wirtschaftskrise gibt (Der SPIEGEL, Nr. 5 vom 26. Januar 2009, 63), oder dass in der gegenwärtigen Rezession eine antizyklische diskretionäre Finanzpolitik erforderlich ist. Aus diesem Spektrum an Vorschlägen musste die Bundesregierung eine Auswahl treffen, ohne dass es eine eindeutige Handlungsanweisung gab. Im Großen und Ganzen hat sie sich für die richtigen Maßnahmen entschieden.

Zu begrüßen ist insbesondere die Aufstockung der Infrastrukturinvestitionen im Konjunkturpaket II. Damit kann man eigentlich wenig falsch machen. Zum einen zeigen nahezu

alle empirischen Untersuchungen, dass davon die größten expansiven Impulse ausgehen (so z.B. Heilemann et al. 2008). Zum anderen kann mit gutem Grund davon ausgegangen werden, dass öffentliche Infrastrukturinvestitionen speziell in Deutschland langfristig positive Produktivitätseffekte haben (vgl. Pereira und de Fátima Pinho 2006; Perotti 2004). Selbst wenn der konjunkturelle Effekt staatlicher Infrastrukturprogramme wegen Implementierungs- und Wirkungsverzögerungen weniger rasch eintritt als bei Steuer- oder Abgabensenkungen, stehen dem die langfristig positiven Produktivitäts- und Wachstumseffekte gegenüber. Richtig ist auch, dass das Infrastrukturprogramm von quantitativ in etwa gleich großen Entlastungen bei der Einkommensteuer und den Sozialabgaben ergänzt wird und dass die Nachfrageimpulse durch Maßnahmen beim Kurzarbeitergeld arbeitsmarktpolitisch ergänzt werden. Nicht zuletzt wegen der verbleibenden Unsicherheiten über die konkreten konjunkturellen Auswirkungen einzelner Maßnahmen ist eine Diversifizierung besser als eine Konzentration auf nur ein Instrument. Sicherlich kann man an einzelnen Elementen der beschlossenen Tariffkorrektur bei der Einkommensteuer herumäkeln, aber im Großen und Ganzen sind die von der Bundesregierung auf den Weg gebrachten Maßnahmenpakete positiv zu bewerten.

Was noch zu tun ist

Gegenwärtig wird viel darüber diskutiert, dass der mit den Konjunkturpaketen einhergehende Anstieg der Nettokreditaufnahme sowohl die Defizitgrenze des Maastricht-Vertrages als auch die Kreditbegrenzung des Artikels 115 Grundgesetz verletzen wird. Das ist aber vorübergehend vertretbar. Wann, wenn nicht jetzt, soll denn die im Grundgesetz fixierte Ausnahmesituation einer »Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts« vorliegen? Wesentlich wichtiger als ein Lamento über die einmalige Verfehlung dieser Defizitbegrenzungen sind Regelungen zur Begrenzung einer dauerhaften Nettokreditaufnahme, sobald die aktuelle Abschwungsphase vorbei ist. Der Sachverständigenrat hat dazu das Konzept einer »Schuldenschranke« ausgearbeitet, das vom Bundesfinanzministerium in wesentlichen Teilen übernommen wurde. Wenn dieses Konzept als Ergänzung zu den Konjunkturprogrammen noch in dieser Legislaturperiode von der Föderalismuskommission II beschlossen wird und zu einer Neuformulierung des Artikels 115 Grundgesetz führt, ist gewährleistet, dass der sich abzeichnende erhebliche Anstieg der staatlichen Schuldenstandsquote in den Folgejahren zurückgeführt wird.

Neben den Konjunkturpaketen muss weiterhin auch an Maßnahmen zur Bewältigung der Finanzkrise gearbeitet werden. Das Finanzmarktstabilisierungsgesetz hat bislang nicht die erhofften Wirkungen entfaltet. Auch wenn momentan noch keine allgemeine Kreditklemme vorliegt, deuten umfragebä-

sierte Indikatoren wie die »Kredithürde« des ifo Instituts darauf hin, dass speziell größere Unternehmen eine restriktive Kreditvergabe der Banken beklagen, bei gleichzeitig stark verschärften Refinanzierungsbedingungen auf den Kapitalmärkten. Gegenüber der wegbrechenden Exportnachfrage und einem damit zusammenhängenden Rückgang der Investitionstätigkeit ist die Bundesregierung weitgehend machtlos. Einer Beschränkung der Investitionstätigkeit durch Kreditrationierung kann die nationale Wirtschaftspolitik allerdings entgegen, indem die Rekapitalisierung der betroffenen Institute sowie die Bereinigung der Bankbilanzen entschlossener vorangetrieben werden, bei Betonung der moralischen Risiken, die mit entsprechenden Maßnahmen einhergehen. Eine Nachjustierung des Finanzmarktstabilisierungsgesetzes wäre vermutlich Erfolg versprechender als das im Rahmen des Konjunkturpakets II vorgesehene Kredit- und Bürgschaftsprogramm.

Alles in allem ist aber festzuhalten, dass sich die Bundesregierung mit den beschlossenen Maßnahmenpaketen auf dem richtigen Weg befindet.

Literatur

- Badinger, H. (2008), »Cyclical Fiscal Policy, Output Volatility, and Economic Growth«, CESifo Working Paper No. 2268.
- Cimadomo, J. (2008), »Fiscal Policy in Real Time«, European Central Bank, Working Paper Series No. 919, July.
- Heilemann, U., S. Wappler, G. Quaas, und H. Findeis (2008), »Qual der Wahl? – Finanzpolitik zwischen Konsolidierung und Konjunkturstabilisierung«, *Wirtschaftsdienst* (9), 586–593.
- Internationaler Währungsfonds (2008), *World Economic Outlook. Financial Stress, Downturns, and Recoveries*, Washington.
- Pereira, Alfredo M. und Maria Fátima Pinho (2006), »Public Investment, Economic Performance and Budgetary Consolidation: VAR Evidence for the 12 Euro Countries«, Department of Economics, College of William and Mary, Working Papers 40.
- Perotti, R. (2004), »Public Investment: Another (Different) Look«, Innocenzo Gasparini Institute for Economic Research, Working Paper 277.
- Roos, M.W.M. (2007), »Die makroökonomischen Wirkungen diskretionärer Fiskalpolitik in Deutschland – Was wissen wir empirisch?«, *Perspektiven der Wirtschaftspolitik* 8(4), 293–308.
- Sachverständigenrat (2007), *Staatsverschuldung wirksam begrenzen*, Expertise im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft und Technologie, Wiesbaden.



Karl-Hans Hartwig*

Drei Fliegen mit einer Klappe?

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur als Konjunkturprogramm

Mobilität als Raumüberwindung von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für den Wohlstand moderner arbeitsteiliger Gesellschaften. Voraussetzung für Mobilität wiederum ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, also Straßen, Schienenwege, Wasserstraßen, Häfen, Flughäfen. Indem sie meist über längere Zeiträume hinweg eine Vielfalt an gleichzeitigen, zeitunabhängigen und unterschiedlichen Möglichkeiten für Raumüberwindungen eröffnen, gehen sie quasi als »Vorleistungen« in die Produktions- und Konsumaktivitäten ein und verbessern so die Wachstumsbedingungen. Insofern ist es nur konsequent, wenn der Sachverständigenrat in seinem jüngsten Jahresgutachten den Spagat zwischen seiner »tiefen Skepsis gegenüber Versuchen einer konjunkturstabilisierenden Finanzpolitik« (TZ 419) und der von ihm gesehene Notwendigkeit, den drohenden Abschwung zu bekämpfen, dadurch zu überwinden versucht, dass er eine »wachstumsorientierte Konjunkturpolitik« empfiehlt, die als konjunkturstützende Maßnahme Infrastrukturinvestitionen vor allem in das Straßen- und Schienennetz enthält. Er befürwortet damit zumindest Teile des von ihm ansonsten für unzureichend und fehlspezifiziert gehaltenen ersten Maßnahmenpakets der Bundesregierung zur »Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung« vom 3. November 2008, das Investitionen in die Bundesverkehrswege – also Bundesfernstraßen, Schienennetz des Bundes und Bundeswasserstraßen – für 2009 und 2010 in Höhe von 2 Mrd. € vorsieht. Die Regierung hat dann auch in ihrem zweiten Konjunkturpaket vom 13. Januar diesen Betrag nochmals um weitere 2 Mrd. € aufgestockt. Aus weiteren 3,5 Mrd. €, die den Kommunen zur Ver-

* Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig ist Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster.

fügung gestellt werden, können Mittel für die Lärmsanierung an kommunalen Straßen eingesetzt werden.

Wachstums- und Wohlfahrtseffekte

Die über die kurzfristige Bekämpfung der aktuellen Nachfrageschwäche hinausgehenden langfristigen Wachstumseffekte von öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur beruhen im Wesentlichen darauf, dass der öffentliche Kapitalstock allgemein die Leistungsfähigkeit der privaten Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital beeinflusst. Seine Ausdehnung durch entsprechende Investitionen verbessert die totale Faktorproduktivität und verringert die Produktionskosten. Aus ökonomischer Sicht enthält damit die gesamtwirtschaftliche Produktionsfunktion neben den privaten Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital als weiteren Produktionsfaktor den öffentlichen Infrastrukturkapitalstock. Dessen Ausweitung steigert den gesamtwirtschaftlichen Output entweder direkt, indirekt durch eine Verbesserung der totalen Faktorproduktivität oder durch die Abgabe von spezifischen Leistungen an die einzelnen Branchen. Angesichts der großen Bedeutung von Transport und Mobilität für hochgradig arbeitsteilige Volkswirtschaften bedeutet Letzteres etwa für die Verkehrsinfrastruktur, dass der Output jeder einzelnen Branche der Volkswirtschaft sowohl durch ihre Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital bestimmt wird, als auch durch die Leistungsfähigkeit des volkswirtschaftlichen Verkehrsinfrastrukturkapitalstocks und den Fahrzeugbestand der Branche.

Darüber hinaus spielt die öffentliche Infrastruktur eine zentrale Rolle im regionalen Standortwettbewerb. Bei entsprechender Ausstattung attrahiert sie Unternehmen und mobile Arbeitskräfte, wodurch der Output in der Region steigt. So führt eine Verbesserung des Verkehrsinfrastrukturkapitalstocks über sinkende Transportkosten zu einer Vergrößerung und Verdichtung des Marktes, was zur weiteren Ansiedlung mobiler Arbeitskräfte und von Unternehmen führt, die Spezialisierungs- und Skalenvorteile realisieren und von technologischen Spillovers profitieren können. Inwieweit es dabei zu gesamtwirtschaftlichen Wachstumseffekten kommt, hängt dann davon ab, in welchem Umfang mobile Faktoren aus anderen Regionen abwandern.

Langfristige Wachstumseffekte von öffentlichen Infrastrukturinvestitionen sind nur dann zu erwarten, wenn auch entsprechender Bedarf besteht. Ungenutzte und überdimensionierte Einrichtungen können sich sogar zur Wachstumsbremse entwickeln, da die Erhaltungsaufwendungen knappe Mittel binden, die für ertragreichere Zwecke nicht mehr zur Verfügung stehen. Auch ist davon auszugehen, dass der volkswirtschaftliche Grenzertrag einer zusätzlichen Investition mit steigendem Umfang und steigender Qualität der vorhandenen Infrastruktur abnimmt. Solange aber spürbare po-

sitive Erträge anfallen, ist davon auszugehen, dass öffentliche Investitionen langfristig private Investitionen nach sich ziehen. Indem Infrastrukturinvestitionen die Verfügbarkeit und Qualität der Verkehrswege verbessern und so die Produktivität der privaten Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital erhöhen oder die Kosten für Investitionsprojekte verringern, bewirken sie Anreize für private Kapitalbildung. Die Verdrängung privater durch öffentliche Investitionen gilt dann nur für die kurze Frist. Langfristig wird aus dem Crowding Out ein Crowding In.

Empirische Befunde

Der Einfluss öffentlicher Investitionsausgaben auf das Wirtschaftswachstum wird durch eine Vielzahl von empirischen Untersuchungen im Wesentlichen bestätigt. Wie ein aktueller Überblick über die empirische Literatur zeigt, sind die Effekte zwar nicht so stark, wie in früheren Studien verschiedentlich dargelegt wurde, die Mehrheit kommt aber zu einem eindeutig positiven Ergebnis, so dass mittlerweile ein breiter Konsens über die wachstumsfördernde Kraft des öffentlichen Kapitalstocks besteht. In einer Meta-Studie, die auf 76 empirischen Untersuchungen beruht, wird für den gesamten öffentlichen Kapitalstock eine mittlere Outputelastizität, das ist der prozentuale Wachstumsbeitrag einer 1%igen Erhöhung des Infrastrukturkapitalstocks, von 0,081 ermittelt. Wie erwartet, unterscheiden sich die Wachstumseffekte von Infrastrukturinvestitionen nach Ländern, Regionen, Sektoren und Zeiträumen. Ebenso lässt sich feststellen, dass die Politik ihre Investitionsentscheidungen häufiger an Wahlkriterien ausrichtet als an Effizienzgesichtspunkten.

Auch die meisten Kostenschätzungen, die anstelle von Produktivitäts- und Wachstumsbetrachtungen durchgeführt werden, um die Effekte von öffentlichen Infrastrukturinvestitionen zu analysieren, kommen zu positiven Einflüssen. Danach senken öffentliche Infrastrukturinvestitionen die Produktionskosten der Unternehmen, wobei Kostensenkungseffekte auch interregional anfallen.

Besonders stark ausgeprägt sind in den meisten Studien die Wachstumseffekte der Verkehrsinfrastruktur. Sie übertreffen die Wachstumsbeiträge des gesamten öffentlichen Kapitalstocks deutlich, wobei die Straßeninfrastruktur die stärksten Impulse verursacht. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen auch Nutzen-Kosten-Analysen für Deutschland. Diese besitzen gegenüber reinen Wachstumsbetrachtungen den Vorteil, dass sie alle über die gesamte Entstehungs- und Nutzungsdauer eines Investitionsprojektes anfallenden Nutzen und Kosten berücksichtigen. Konkret dienen sie der Bewertung aller Investitionsvorhaben im Bereich der Bundesverkehrswege und sind Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003, der alle Neubau-, Ausbau- und Erhaltungs-

maßnahmen bis 2015 umfasst. Auf Basis der Nutzen-Kosten-Relationen aller 1 300 Projekte des sog. Vordringlichen Bedarfs und der angesetzten Mittelverteilung ergibt sich ein durchschnittlicher jährlicher Nutzengewinn in Höhe von 142 Mill. € pro investierter Milliarde in die Verkehrsinfrastruktur über einen mittleren Zeitraum von 30 Jahren. Für die Bundesfernstraßen liegt der Effekt bei durchschnittlich 173 Mill. €, für das Schienennetz bei 103 Mill. €. Übertreibungen sind dabei nicht auszuschließen, da die Länder daran interessiert sind, dass zentrale Mittel vorrangig in die Bundesverkehrswege ihrer Region fließen. Sie werden daher ihre Möglichkeiten zur Mitwirkung am Bundesverkehrswegeplan, die ihnen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung zustehen, entsprechend strategisch nutzen. Gleichwohl dürften die Effekte beträchtlich sein.

Staatliche Investitionszurückhaltung

Den positiven Wachstums- und Wohlfahrtseffekten von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur steht seit längerem, wie auch in anderen Bereichen der öffentlichen Infrastruktur, eine ausgeprägte Investitionszurückhaltung des Staates gegenüber. So ist zwischen 1980 und 2006 die Transportleistung im Personenverkehr um gut 83% und im Güterverkehr um knapp 142% gestiegen, während die realen Investitionen in Neubau, Ausbau und Erhaltung nach einem deutlichen Rückgang in den 1980er Jahren und dem vereinigungsbedingten Investitionsschub zwischen 1992 und 2003 mittlerweile unter das Ausgangsniveau von 1980 gefallen sind. Grund sind nicht Privatisierungsmaßnahmen oder Effizienzverbesserungen bei der Infrastrukturbereitstellung, sondern fehlende finanzielle Mittel. Wie sein Vorgänger, der Bundesverkehrswegeplan 1992, war auch der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2003 von Beginn an massiv »unterfinanziert«. Anstatt der von 2001 bis 2015 als notwendig erachteten Mittel von gut 220 Mrd. € standen lediglich 145 Mrd. € zur Verfügung. Doch auch diese »enge Finanzierung« konnte bereits nach kurzer Zeit nicht mehr gehalten werden. So blieb das Investitionsvolumen im Zeitraum von 2001 bis 2006 um knapp 3,7 Mrd. € hinter den Planansätzen zurück, woran auch die wachsenden Einnahmen aus der Lkw-Maut nichts änderten.

Nun verfügt Deutschland traditionell über ein umfangreiches und dichtes Straßen- und Schienennetz. Der Investitionsstau hat jedoch zu zunehmenden Nutzungsbeeinträchtigungen durch Erhaltungsdefizite, Überlastungen und Staus geführt. Bereits 2001 wurde vom DIW für die Bundesverkehrswege ein jährlicher Erhaltungsbedarf von mehr als 6 Mrd. € pro Jahr bis 2020 diagnostiziert, dem von 2001 bis 2006 tatsächliche Erhaltungsmaßnahmen von etwa 4,6 Mrd. € gegenüberstanden. Der Bundesrechnungshof ermittelt 2007 für das Schienennetz der Bahn für die Jahre 2001 bis 2005 Instandhaltungsdefizite in Höhe von 1,5 Mrd. €. Für die kom-

munalen Straßen liegt nach Angaben des Deutschen Instituts für Urbanistik der geschätzte Bedarf an Ersatzinvestitionen für den Zeitraum von 2006 bis 2020 bei ca. 4,7 Mrd. € pro Jahr, der etwa nur zu 30 bis 50% gedeckt wird. Überlastungen und Staus haben mittlerweile mehr als 20% aller Pkw-äquivalenten Fahrzeugleistungen auf Autobahnen erreicht. Viele Pendler- und Wirtschaftsverkehre in den Ballungsräumen großer Städte sind durch Kapazitätsüberlastungen beeinträchtigt. Auch wenn Schätzungen etwa im Staubericht des Deutschen Bundestages über die volkswirtschaftlichen Kosten von Staus in Höhe von gut 100 Mrd. € pro Jahr allein durch Zeitverluste, zusätzlichen Treibstoffverbrauch und Umweltbeeinträchtigungen umstritten sind, so dürften die Wohlfahrtseinbußen doch erheblich sein.

Konjunkturprogramm als Finanzierungskrücke

Vor diesem Hintergrund ist die Aufnahme von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in das »Konjunkturpaket III« wie auch bereits in das erste Konjunkturprogramm zu begrüßen. Wie andere konjunkturpolitische Maßnahmen bewirken zusätzliche Investitionen als Komponente der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage einen kurzfristigen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts, sofern durch ihre Finanzierung keine Verdrängung privater Investitionen erfolgt und die Bauwirtschaft die gestiegene Nachfrage schnell befriedigen kann. Darüber hinaus besitzen sie den Vorteil, dass sie die langfristigen Angebotsbedingungen in der Volkswirtschaft verbessern können. Gegenüber den meisten anderen konjunkturpolitischen Maßnahmen bestehen zumindest für Investitionen in die Bundesverkehrswege aufgrund der dort bereits vorgenommenen Nutzen-Kosten-Analysen Anhaltspunkte über die langfristigen positiven und negativen Folgewirkungen. Das schließt zwar nicht aus, dass öffentliche Investitionsprojekte in anderen Bereichen der Volkswirtschaft höhere »Renditen« abwerfen könnten, Angaben dazu existieren jedoch nicht. Zudem vereinfachen die vorhandenen Bewertungskriterien die interne Mittelverteilung. Schließlich liegen die vorgesehenen 4 Mrd. € für die Bundesverkehrswege nur geringfügig über jenem Fehlbetrag von 3,7 Mrd. €, der durch die Unterfinanzierung des laufenden Bundesverkehrswegeplans 2003 bereits von 2001 bis 2006 entstanden ist. Ob für die Landes- und Kommunalstraßen überhaupt etwas abfällt, bleibt abzuwarten. Zumindest für die beiden kommenden Jahre könnte das Konjunkturpaket damit auch zur Krücke werden, mit der sich die Infrastrukturfinanzierung fortbewegt, um die Versäumnisse der jüngeren Vergangenheit zu kompensieren: Drei Fliegen werden so mit einer Klappe geschlagen.

Um die Investitionsmittel möglichst zielführend einzusetzen, sollten die für die Bundesverkehrswege vorgesehenen zusätzlichen 4 Mrd. € vorwiegend in die Substanzerhaltung und den Ausbau fließen. Zur Erhaltung gehört auch die Sa-

nierung von Brücken. Solche Maßnahmen widersprechen zwar dem Wunsch vieler Politiker nach möglichst neuen, weithin sichtbaren und damit wählerwirksamen Projekten, sind aber dringend erforderlich, um die operative Leistungsfähigkeit des vorhandenen Infrastrukturkapitalstocks zu erhalten. Unterlassene Erhaltung beeinträchtigt die Verkehrssicherheit, erhöht Transportkosten und Transportzeiten und verteuert und verlängert die Instandsetzung. Instandhaltungsmaßnahmen lassen sich zudem kurzfristig realisieren, weil sie nicht den üblichen langen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren unterliegen. Das gilt auch für bereits laufende Neu- und Ausbauprojekte, die zügiger umgesetzt werden können.

Umfragen zufolge gibt es zumindest in einigen Bundesländern bereits jetzt unanfechtbar planfestgestellte Neubau- und Ausbauprojekte bei den Fernstraßen, die sich entsprechend kurzfristig realisieren ließen. Weitere sollen bis zum Sommer folgen. Dies darf allerdings keinesfalls zum Entscheidungskriterium werden, denn es ist zu vermuten, dass sonst Projekte ins Spiel kommen, die aufgrund ihrer vergleichsweise schlechten Performance bislang immer wieder zurückgestellt wurden. Vielmehr sind Ausbauvorhaben zu priorisieren, die Engpässe im Bestandsnetz beseitigen. Würde sich der Mitteleinsatz am Bedarf bzw. an Nutzen-Kosten-Kriterien orientieren, käme wahrscheinlich den alten Bundesländern ein größerer Teil aus dem Konjunkturprogramm zugute. Das entspräche zwar nicht dem sonst üblichen landespolitischen Proporzdenken, käme aber dem Grundgedanken einer nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturpolitik wesentlich näher.

Literatur

- Bhatta, S.D. und M.P. Drennan (2003), »The Economic Benefits of Public Investment in Transportation: A Review of Recent Literature«, *Journal of Planning Education and Research* 22, 288–296.
- Bom, P.R.D. und J.E. Lighthart (2008), »How Productive is Public Capital? A Meta-Analysis«, CESifo Working Paper No. 2206 und CentER Discussion Paper No. 2008-10. Tilburg.
- Hartwig, K.-H. und H. Ambrecht (2005), *Volkswirtschaftliche Effekte unterlassener Infrastrukturinvestitionen*, Berlin.
- Romp, W. und J. de Haan (2007), »Public Capital and Economic Growth«, *Perspektiven der Wirtschaftspolitik* 8, Sonderheft, 6–52.



Thomas Bauer*

Investitionen in die Infrastruktur helfen in der Finanzkrise

In einer derart dramatischen Krise sind außergewöhnliche Maßnahmen notwendig. Wenn große Teile der Wirtschaft unter dem Vertrauensverlust der Banken zu leiden haben, sie somit entweder keine Kredite bekommen oder diese nur zu verschärften Bedingungen, oder zumindest eine Verschlechterung der Kreditbedingungen befürchten müssen, entfällt Nachfrage in hohem Ausmaß. Dieser Ausfall würde sich sehr schnell und dramatisch zu einer äußerst gefährlichen Spirale nach unten kumulieren. Das muss man zu verhindern versuchen. Einspringen kann derzeit nur der Staat – und er muss es auch.

Entscheidend ist, dass er schnell, massiv und mit den richtigen Maßnahmen reagiert. Investitionen in die Infrastruktur sind mit die besten Maßnahmen, mit denen der Staat Nachfrage schafft, das Vertrauen in die Zukunft wieder herstellen – und zugleich die Wachstumsbedingungen verbessern kann.

Dafür eine hohe Verschuldung in Kauf zu nehmen, ist unvermeidbar und absolut gerechtfertigt, denn nur so können die für die Maßnahmen nötigen Finanzmittel auch schnell bereitgestellt werden. Denn, um ein klassisches Bild zu gebrauchen: Wenn das Haus brennt, muss man es schnellstens löschen, und nicht erst über die anschließende Renovierung nachdenken. Oder, aus einem anderen Blickwinkel: Wenn man eine Volkswirtschaft mit einem Pendel vergleicht, das in normalen Zeiten gewisse Schwingungen aufweist, so muss man übermäßige Ausschläge dieses Pendels in der Krise einzugrenzen versuchen. Aufgabe des Staates ist es, diese Tendenz zum Pendelübermaß in normalen

* Prof. Thomas Bauer ist der Präsident des Bayerischen Bauindustrieverbandes, Vizepräsident Wirtschaft des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und Vorstandsvorsitzender der BAUER Aktiengesellschaft, Schrobenhausen.

Zeiten ordnungspolitisch zu regulieren, aber in außergewöhnlichen Zeiten wie derzeit massiv gegenzusteuern.

Baurelevante Maßnahmen des Konjunkturprogramms II

Neben den allgemeinen Maßnahmen, von denen auch Bauunternehmen profitieren (Steuersenkung, Senkung des Krankenversicherungsbeitragssatzes, Qualifizierungsmaßnahmen der Bundesagentur für Arbeit, Übernahme von Teilen der Sozialversicherungsbeiträge bei Kurzarbeit durch die Bundesagentur für Arbeit), sind für die Bauwirtschaft die geplanten Infrastrukturinvestitionen von herausragendem Interesse.

Der Bund wird seine Investitionen in den Haushaltsjahren 2009 und 2010 um insgesamt 4 Mrd. € erhöhen. Davon sind 2 Mrd. € für Ausbau und Erneuerung von Bundesverkehrswegen (Straßen, Schienen, Wasserstraßen) vorgesehen. Im Durchschnitt dieser drei Verkehrsträger liegt der Anteil der Baumaßnahmen an den Gesamtinvestitionen zwischen 90 und 95%. Darüber hinaus will der Bund 2 Mrd. € in Bauten, Ausrüstungen und Forschung investieren. Hier lässt sich ein Bauanteil derzeit noch nicht einmal ansatzweise ermitteln.

Für das kommunale Investitionsprogramm stellt der Bund 10 Mrd. € zur Verfügung; diese Summe soll von den Ländern und Gemeinden um weitere 3,3 Mrd. € aufgestockt werden. 6,5 Mrd. € der Finanzmittel des Bundes sollen für Investitionen der Länder und Kommunen in Kindergärten, Schulinfrastruktur, Hochschulen sowie Forschung entfallen. Da Länder und Gemeinden bei der Verwendung der Mittel im Rahmen dieser Vorgaben relativ frei sind, kann der Bauanteil nur geschätzt werden; er dürfte aber über 50% liegen.

Bei Schulen und Hochschulen soll besonders die energetische Sanierung vorangetrieben werden. 3,5 Mrd. € des Kommunalprogramms sollen in die Modernisierung der kommunalen Infrastruktur einfließen, vor allem für Krankenhäuser, den Städtebau, die ländliche Infrastruktur und den Lärmschutz an kommunalen Straßen. Auch hier gilt innerhalb der Rahmenbedingungen eine weitgehende Verwendungsfreiheit; der Bauanteil dürfte auch hierbei über 50% liegen.

Die Finanzhilfen des Bundes sollen den Ländern mit Hilfe einer speziellen Verwaltungsvereinbarung zur Verfügung gestellt werden, damit möglichst schnell Vorhaben ausgewählt und Investitionen beschlossen werden können.

Zur Beschleunigung der Verfahren soll auch das Vergaberecht geändert werden. Befristet auf zwei Jahre wird für Bau-

leistungen der Schwellenwert für die beschränkte Ausschreibung auf 1 Mill. € und für die freihändige Vergabe auf 100 000 € festgesetzt.

Bewertung der baurelevanten Bestandteile des Konjunkturprogramms

Die öffentliche Bautätigkeit wird in den Haushaltsjahren 2009 und 2010 durch das zweite Konjunkturprogramm um mindestens 10 Mrd. € zunehmen. Pro Haushaltsjahr wären dies dann 5 Mrd. €. Nach Berechnungen des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung in Essen werden allein dadurch in der Gesamtwirtschaft gut 100 000 Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert, davon 56 000 im Baugewerbe.

Wichtig ist, dass die beschlossenen Maßnahmen auch zügig in Bauaufträge umgesetzt werden und nicht erst in der zweiten Jahreshälfte 2009 geballt »auf den Markt kommen«. Angesichts der besonderen Lage und der vorgesehenen Befristung auf zwei Jahre befürwortet die Bauindustrie die Vereinfachung des Vergaberechts, denn sie kann mit dazu beitragen, die vorgesehenen Investitionen schnell auf den Markt zu bringen. Allerdings müssen die öffentlichen Auftraggeber diesen neuen Handlungsspielraum nun auch nutzen, um durch schnelle Ausschreibung und Vergabe die Bauaufträge auch zu platzieren.

Eine generelle Aufweichung des Vergaberechtes ist dagegen nicht im Interesse der Bauindustrie. Die VOB (Verdingungsordnung Bauleistungen) hat sich bewährt als Bollwerk gegen Manipulation und Korruption. Ohne sie drohten Diskriminierung und Intransparenz.

Chance auf Stabilisierung der Bauwirtschaft

Das Konjunkturprogramm II bietet (als Ergänzung zum bereits beschlossenen Konjunkturprogramm I) die Chance, 2009 und 2010 Produktion und Beschäftigung in der deutschen Bauwirtschaft zu stabilisieren und die erwarteten Rückgänge speziell im Wirtschaftsbau und im Wohnungsbau zu einem erheblichen Teil zu kompensieren. Während von den zusätzlichen Investitionen in die Bundesverkehrswege vor allem Mittelständler und größere Baufirmen profitieren werden, sorgt das nun vorgesehene kommunale Infrastrukturprogramm auch für einen deutlichen Nachfrageschub bei den kleineren Baufirmen. Diese Firmen werden zudem im Bereich der energetischen Sanierung einen erheblichen Nachfrageausgleich erhalten.

Aber danach droht wieder eine Nachfragerücke

So notwendig und richtig die beschlossenen Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und zum Abbau des

kommunalen Investitionsstaus auch sind: Es besteht die Gefahr, dass ab dem Haushaltsjahr 2011 die öffentliche Bau nachfrage nach Auslaufen der Programme drastisch einbricht, mit allen negativen Konsequenzen für Produktion und Beschäftigung in der Bauwirtschaft. Eine bedarfsgerechte Dotierung der öffentlichen Investitionshaushalte auch ab 2011 muss daher weiterhin auf der politischen Agenda ganz oben stehen.

Investitionen in die Infrastruktur verbinden Konjunktur- und Wachstumswirkungen

Neben diesem »Krisenlöschmotiv« spricht der immense Bedarf für deutlich und vor allem dauerhaft höhere Infrastrukturinvestitionen des Staates. So hat sich bei den Bundesverkehrswegen allein aufgrund unzureichender Erhaltungs- und Sanierungsinvestitionen ein Sanierungsdefizit von über 300 Mrd. € aufkumuliert (Berechnungen des DIW mit Daten des Bundesverkehrsministeriums). Nichtstun ist hier nicht nur fahrlässig, weil Schäden an Verkehrswegen ein Sicherheitsrisiko sind. Es ist verantwortungslos, weil damit der Verfall volkswirtschaftlichen Vermögens zugelassen wird, ein Verstoß gegen das Nachhaltigkeitsgebot. Und zudem ist Nichtstun das Gegenteil von »Sparen«, denn Zögern und Abwarten bringt erhöhte Folgekosten, ebenfalls ein Verstoß gegen das Gebot nachhaltig zu handeln. Diese Kostenersparnis durch sofortiges Handeln muss man den Finanzierungskosten gegenüberstellen.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland

Darüber hinaus müssen wir auch deswegen mehr in unsere Infrastruktur investieren, weil nur so der zukünftig höhere Bedarf befriedigt werden kann. Das gilt insbesondere für unsere Verkehrsinfrastruktur. Fast fünf Jahre ist Europa seit der EU-Osterweiterung am 1. Mai 2004 wieder ein einheitlicher Wirtschaftsraum, ein Verkehrsraum ist es noch nicht. Unsere Verkehrsinfrastruktur ist in Deutschland immer noch zu wenig in Ost-West-Richtung ausgebaut – weder unsere Fernstraßen noch unsere Schieneninfrastruktur. Speziell das Bahnnetz ist in Deutschland unterentwickelt, das Bestandsnetz teilweise sogar in einem schlechten Zustand. Langsamfahrstellen kosten Zeit und Energie (zum Abbremsen und nachher zum Beschleunigen), Tunnels mit zu kleinen Lichtraumprofilen verursachen zeit- und kostenaufwändige Umwege.

Rund um Deutschland sind Hochgeschwindigkeitsbahnnetze entstanden für den schnellen Personenverkehr, in Frankreich sind zudem Güter-TGVs mit über 250 km/h geplant. Und was haben wir? In Bayern gibt es eine einzige Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München und Nürnberg. Sie wird hervorragend angenommen, aber ei-

ne einzige Strecke dieser Art reicht eben nicht. Wir brauchen mehr Hochgeschwindigkeitsstrecken innerhalb Deutschlands und zur Vernetzung mit den neuen Kraftzentren in Mitteleuropa.

Einen hohen Investitionsbedarf gibt es auch im Schienengüterverkehr. Dieser wäre in der Lage, 90% der Containertransporte zwischen den Nordseehäfen und Bayern zu bewerkstelligen – statt derzeit 50%. Das würde täglich 17 zusätzliche Güterzüge erfordern (mit einer Länge von jeweils 500 m).

Den Donauausbau vollenden

In Bayern sollte endlich der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen vollendet werden. Wenn dieses restliche 69 km lange Teilstück der 750 km langen Main-Donau-Wasserstraße, die ein wichtiger Teil der Verbindung Nordsee – Schwarzes Meer darstellt, ausgebaut ist, wäre die Donau in der Lage, die Transportkapazität einer vierspurigen Autobahn zu übernehmen; kostengünstiger und umweltfreundlicher als Straße und Schiene. Die Ausbaurkosten einschließlich Hochwasserschutzmaßnahmen liegen selbst für die vom Bauaufwand her aufwändigste Variante D2 deutlich unter 1 Mrd. €.

Derartige Maßnahmen können sehr gut zum nachhaltigen Aufbau des Vertrauens in unsere Zukunft, in den Wirtschaftsstandort Deutschland beitragen. Als Zeichen für unseren Mut zur Zukunft!

Vorratsplanung als Vorsorge für künftige Krisen

Jetzt müssen alle bereits fertig geplanten und mit Baurecht versehenen Projekte realisiert werden. In Bayern hat die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern immer einen solchen Planungsvorrat in Höhe von rund 750 Mill. €. Aus diesem Planungsschatz kann man jetzt schöpfen. Zu wünschen wäre, dass auch andere Infrastrukturverantwortliche – ich denke da an die Deutsche Bahn AG als Verantwortliche für das Schienennetz – an die Kommunen als Verantwortliche für das unmittelbare Lebensumfeld der Bürger, künftig ebenfalls rechtzeitig und ausreichend Vorratsplanung betreiben.

Künftig die Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen

Damit Bauvorhaben künftig schneller umgesetzt werden können, schlägt die Bayerische Bauindustrie zur weiteren Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren vor: Erstens, den Wegfall des Raumordnungsverfahrens

zugunsten der landesplanerischen Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (Zeitersparnis: drei bis vier Jahre). Zweitens, die verstärkte Anwendung der Plan genehmigung anstelle des Planfeststellungsverfahrens (Halbierung der Bearbeitungszeit) und drittens, die Einführung von Schwellenwerten und Kriterien für die Pflicht zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen (Zeitersparnis: bis zu einem Jahr).

In der Krise Zeichen des Mutes setzen

Jede Krise bietet Chancen. Die Chance dieser Krise ist, dass wir den Wert der Realwirtschaft und insbesondere des Baus wieder erkennen – als Fundament einer Volkswirtschaft, als Voraussetzung dafür, dass Deutschland weiterhin ein wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort und Arbeitsmarkt bleibt.

Dafür müssen wir dann aber auch bereit sein, nachhaltig mehr Bauinvestitionen zu tätigen und dafür die öffentlichen Bauhaushalte besser auszustatten. Eine Mindestinvestitionsquote von 15% in allen öffentlichen Haushalten sollte das Ziel sein.



Busso Grabow*

Kommunale Infrastruktur: Nur mit Bedacht investieren bringt auch nachhaltige Effekte

Kommunale Komponenten im Konjunkturpaket II

In den Kommunen war die Enttäuschung groß, als am 5. November 2008 das erste Konjunkturpaket der Bundesregierung »Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung« verkündet wurde. Von den beabsichtigten Maßnahmen der Bundesregierung, in den Jahren 2009 und 2010 Investitionen und Aufträge von Unternehmen, privaten Haushalten und Kommunen in einer Größenordnung von rund 50 Mrd. € zu fördern, kommen gerade einmal 4 Mrd. € in den Kommunen an (vor allem für CO₂-Gebäudesanierung und über Infrastrukturkreditprogramme der KfW für strukturschwache Kommunen). Und besonders pikant: Die Kommunen tragen u.a. durch steuerliche Einbußen zur Finanzierung des Gesamtpakets selbst rund 4 Mrd. € bei. Und dies alles vor dem Hintergrund, dass seit Jahren der große Investitionsrückstand auf kommunaler Ebene bekannt ist und durch die jüngste Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) zum kommunalen Investitionsbedarf (vgl. Reidenbach et al. 2008) durch Zahlen untermauert wurde.

Nicht zuletzt durch die Diskussion der überzeugenden Zahlen und die Argumentationslinien in dieser Studie wurde mit dem Konjunkturpaket II nachgebessert. Es hat im Gegensatz zum ersten Paket eine stärkere kommunale Komponente. Damit kommen deutlich mehr Mittel auch dort an, wo sie für Menschen und Wirtschaft durch Verbesserungen im direkten Lebens- und Standortumfeld spürbar werden.

Der Umfang dieses Investitionsprogramms im Konjunkturpaket II beträgt 13,3 Mrd. €, von denen die Länder 25% als

* Dr. Busso Grabow ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Deutschen Institut für Urbanistik, Berlin.

Kofinanzierung übernehmen. Davon gehen allerdings die Mittel ab, die in die Hochschulen und Krankenhäuser in nicht-kommunaler Trägerschaft gehen – bleibt ein Betrag von etwa 11 bis 12 Mrd. € für die Kommunen, der nach einem bestimmten Verteilungsschlüssel auf die Länder verteilt wird. Von den 13,3 Mrd. € des Investitionsprogramms sollen auf den Schwerpunkt Bildung 65% entfallen, der Rest ist für weitere Maßnahmen zur Modernisierung der Infrastruktur vorgesehen.

In der Difu-Studie zum kommunalen Investitionsbedarf wurde ein Szenario vorgestellt, wie aus Sicht der Autoren der kommunale Investitionsstau bis zum Jahr 2020 aufgelöst werden könnte. Zu dem Gesamtpaket an strategischen Maßnahmen und Finanzierungsinstrumenten, die dazu erforderlich seien, gehörte die Forderung nach einem Beitrag durch Zuweisungen und Fördermittel von Bund, Ländern und der EU in Höhe von 12,5 Mrd. €, möglichst bereitgestellt in den Jahren ab 2009. Das Konjunkturprogramm der Bundesregierung ist damit zumindest in dieser Hinsicht beinahe eine Punktlandung.

Investitionsrückstand: Die Sachlage

In der Difu-Studie wurde für die Jahre 2006 bis 2020 ein kommunaler Investitionsbedarf von insgesamt 704 Mrd. € ermittelt. Dies entspricht jährlichen Investitionen in Höhe von etwa 47 Mrd. €. Im Vergleich: 2005 wurde ein Investitionsvolumen von rund 40 Mrd. € erreicht. Diese Zahlen umfassen nicht nur den Investitionsbedarf der Kommunen selbst, sondern auch den der kommunalen Unternehmen, die in den vergangenen Jahren jeweils etwa zur Hälfte die kommunalen Investitionen getätigt haben.

Im Laufe der vergangenen Jahre hat sich ein Investitionsstau in Höhe von etwa 75 Mrd. € angesammelt. Vor allem bei den Straßen (Nachholbedarf von 30,9 Mrd. €), den Schulen (6,0 Mrd. €) und den Sportstätten (4,4 Mrd. €) besteht ein großer Investitionsrückstand.

Der jährliche Erweiterungs- und Ersatzbedarf könnte weitgehend abgedeckt werden, wenn das Investitionsniveau der Kommunen und ihrer Unternehmen des Jahres 2007 in etwa gehalten werden könnte. Allerdings sind hier gewisse Zweifel angebracht: Die aktuelle Konjunkturkrise wird auch zu einer neuerlichen Verengung der kommunalen Investitionsspielräume führen.

Schulen gehören zu den Bereichen, in denen besonders viel investiert werden muss. Hier sind zur Sanierung und Aufrechterhaltung einer angemessenen Qualität der Infrastruktur bis zum Jahr 2020 Investitionen in Höhe von 78,5 Mrd. € erforderlich. Auf die kommunalen Schulen entfallen davon 73 Mrd. €, der Rest betrifft Einrichtungen an-

derer Träger. Allein für die erforderliche Erneuerung vorhandener Schulgebäude und deren Ausrüstung (Ersatzbedarf) sind Investitionen in Höhe von 28,5 Mrd. € in den alten Bundesländern bzw. 6,6 Mrd. € in den neuen Bundesländern notwendig. Daneben sind umfangreiche Maßnahmen für die Erweiterung der IT-Ausstattung, für die energetische Gebäudesanierung oder auch im Zusammenhang mit der Anpassung der Schulgebäude an die Anforderungen von Ganztagschulen erforderlich. Der Erweiterungsbedarf wurde für die alten Bundesländer auf 32,3 Mrd. € und für die neuen Bundesländer auf 5,2 Mrd. € geschätzt. Er ergibt sich nicht aus wachsenden Schülerzahlen – diesen gehen teilweise sogar deutlich zurück, sondern ist vielmehr notwendig, weil die vorhandenen Gebäude häufig nicht den wachsenden Anforderungen an moderne Bildungseinrichtungen gerecht werden. Beim Schnüren des Konjunkturpakets II wurde der Schulbereich auch als wichtiger Schwerpunkt erkannt.

Folgen des Investitionsstaus

Zugespitzt könnte man sagen, dass die Finanzmarktkrise mit der Folge des massiven konjunkturellen Einbruchs den teilweise kritischen Zustand der öffentlichen und vor allem der kommunalen Infrastruktur erst ins Blickfeld der Diskussion auf Bundesebene gebracht hat. In der Suche nach Möglichkeiten, den konjunkturellen Abschwung zu bremsen, war das Investitionsprogramm einer der wenigen Punkte – im Gegensatz etwa zur »Abwrackprämie« oder die steuerlichen Maßnahmen –, bei dem quer durch die Fraktionen und Interessengruppen und auch bei den Wirtschaftsweisen (vgl. Sachverständigenrat 2008, 254 ff.) schnell Zustimmung gefunden wurde.

Dies liegt schlicht daran, dass der Investitionsstau für alle spürbare Folgen zeitigt. So führen Vernachlässigungen bei Unterhalt und Erneuerung der Infrastruktur zu stärkerem Verschleiß und wesentlich früherem Ersatzbedarf. Damit steigen langfristig die Kosten. Darüber hinaus löst ein Defizit an öffentlichem Sachkapital als Folge der Abnahme öffentlicher Investitionstätigkeit einen Rückgang des Produktivitätswachstums aus. Durch ein zu geringes Investitionsniveau kommt es auch zu Gefährdungen der Nutzer beispielsweise bei kommunalen Straßen. Nicht gepflegte Straßen und Gehwege bringen für Verkehrsteilnehmer erhebliche zusätzliche Gefahren mit sich. Um bei diesem Beispiel zu bleiben: Schlechte Straßen führen auch dazu, dass z.B. die Betriebskosten der Autos erheblich ansteigen. Erhöhte »Staukosten« können auf das Fehlen von Investitionen in den Ausbau der Straßeninfrastruktur zurückzuführen sein. Weitere externe Effekte wie Umweltkosten sind ebenfalls zu berücksichtigen. Neben diesen unmittelbaren Effekten wirken sich unterlassene Investitionen auch auf den »Outcome« kommunaler Aufgabenwahrnehmung, z.B. die Gesundheitsversorgung oder den Bildungserfolg, aus.

Am Bildungsbereich wird besonders deutlich, dass die Folgewirkungen unterlassener Investitionen nicht nur monetäre bzw. ökonomische Folgen haben, sondern auch weitergehende Wirkungen z.B. auf den Bildungserfolg zeitigen können. So besteht beispielsweise zwischen dem Zustand eines Schulgebäudes und der schulischen Leistung der Schülerinnen und Schüler ein deutlicher Zusammenhang. Dabei kommt es nicht nur auf den baulichen Zustand an, sondern auch auf den Zuschnitt der Klassenräume, den Lärmpegel, die Raumtemperatur etc. Die Bedingungen der schulischen Einrichtungen haben nach vorliegenden Studien aus den USA (vgl. z.B. Branham 2002; Lawrence 2003; Sutherland und Lubman 2001) einen wichtigen Einfluss auf die Leistungen der Schülerschaft und die Effektivität der Lehrkräfte. Gerade in älteren Gebäuden treten damit Probleme auf, so dass statistisch gesehen das Alter des Schulgebäudes einen guten Hinweis auf dessen Qualität gibt. Die Leistungen der Schülerschaft in gepflegten und gut ausgestatteten Schulgebäuden lagen in den meisten untersuchten Fällen über den schulischen Leistungen von Schülerinnen und Schülern in problematischen Schulgebäuden, unabhängig von der Sozialstruktur und anderen Faktoren.

Schwerpunkte setzen, Verpuffen der Mittel vermeiden

Kaum war das kommunale Investitionsprogramm angekündigt, wurde in den Städten, Kreisen und Gemeinden von allen Seiten Begehren laut, dass die Mittel gerade in diesem oder jenem Bereich mit besonderem Vorrang eingesetzt werden sollten – die Bedarfsmeldungen reichen von der »Tourismusförderung« über »neue Schwimmhallen« bis zur »Grundsanierung von Schulen«. Sollen die Wirkungen des Pakets von Bund und Ländern tatsächlich konjunkturell stabilisierend und nachhaltig sein, dann muss man sich klar sein, dass es sich nicht um ein Wunschkonzert handelt, sondern dass ganz gezielt investiert werden muss.

Abgesehen von der zweifellos sinnvollen Rahmensetzung, dass 65% der Mittel in den Bildungsbereich fließen sollen, ist es vernünftig, zu allererst auf Maßnahmen zu setzen,

- die sich selbst möglichst kurzfristig refinanzieren und für die bisher nur die Anschubfinanzierung fehlte (z.B. energetische Sanierung),
- die schnell umsetzbar sind oder die vorgezogen werden können,
- die keine wesentlichen Folgekosten auslösen,
- die in Bereichen angesiedelt sind, in denen der Investitionsstau und Investitionsbedarf besonders hoch ist (vgl. oben),

- die in engem Zusammenhang mit anderen ausgewiesenen politischen Prioritäten stehen (z.B. Klimaschutz, Integration und Sicherung von Arbeitsplätzen) oder,
- die die sozialen Folgen des Abschwungs auffangen, z.B. Infrastrukturmaßnahmen in sozial benachteiligten Quartieren.

Eine Kombination von Effekten etwa im Bildungsbereich und beim Klimaschutz ist besonders zielführend. In dem gesamten geschätzten Erweiterungsbedarf von 218 Mrd. € bis zum Jahr 2020 (vgl. Reidenbach et al. 2008) sind beispielsweise notwendige energetische Sanierungen enthalten, die alleine für Sportstätten und Schulen zusammen 4,4 Mrd. € ausmachen.

Allerdings sollten Erfahrungen aus den Jahren 2006 und 2007, in denen seit langen Jahren auf kommunaler Ebene wieder mehr investiert werden konnte, die Zuwächse aber in erster Linie durch die Preissteigerungen der Bauindustrie und des Baugewerbes »aufgefressen« wurden, beachtet werden. Es ist davon auszugehen, dass die Bauindustrie vom wirtschaftlichen Abschwung nur begrenzt betroffen sein wird und derzeit im Wesentlichen volle Auftragsbücher hat. Das heißt, dass man auch verstärkt an Investitionen in die Ausstattung (z.B. IT-Ausstattung) und gegebenenfalls an Unterhaltungsmaßnahmen denken muss.

Notwendige Flankierung durch andere Maßnahmen und Rahmensetzungen

Die erwünschten Effekte des Konjunkturpakets im investiven Bereich treten nur dann ein, wenn einerseits die Rahmenbedingungen von Seiten des Bundes und der Länder in der Umsetzung des Förderprogramms richtig gesetzt werden, und wenn andererseits die Kommunen selbst flankierende Maßnahmen ergreifen können.

Zunächst einmal ist zu hoffen, dass mit der konkretisierenden Verwaltungsvereinbarung zum kommunalen Investitionsprogramm, wie sie im Beschluss der Bundesregierung zu Ende Januar angekündigt ist, tatsächlich ein Instrument geschaffen wird, mit dem die Länder die Mittel schnell, flexibel und unbürokratisch an die Kommunen weiterreichen können. Ziel muss es auch sein, gerade finanzschwachen Kommunen wirksam helfen zu können. Beispielsweise muss es für Kommunen in Haushaltsnotlage möglich sein, fast oder gänzlich ohne Eigenanteile – die dann ebenfalls Bund und Länder übernehmen müssen – Investitionen finanzieren zu können. Es sollte auch geprüft werden, ob für finanzschwache Kommunen nicht flankierend KfW-Kreditprogramme mit tilgungsfreien Zeiten und Zinsreduzierungen aufgelegt werden.

Entscheidend für den Erfolg des Pakets wird weiterhin sein, dass nicht nur Investitionen im streng haushaltsrechtlichen

Sinne möglich sind, sondern beispielsweise auch Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, die zu den laufenden Ausgaben zu rechnen sind (aber investiven Charakter haben), gefördert werden können. Gerade solche Maßnahmen sind schnell umsetzbar, haben damit auch schnelle Wirkungen auf die Konjunktur und kommen besonders der mittelständischen Wirtschaft und dem Handwerk zugute.

Zu begrüßen ist, dass im Konjunkturpaket Vereinfachungen bei der Vergabe vorgesehen sind, wie etwa die Erhöhung der Schwellenwerte für beschränkte Ausschreibungen und die freihändige Vergabe. Gleichzeitig hat die EU-Kommission einer Beschleunigung der Vergabeverfahren zugestimmt, um die Mitgliedstaaten durch die Möglichkeit einer raschen Ausführung großer öffentlicher Investitionsprojekte zu unterstützen. Zu prüfen und gegebenenfalls auch gegenzusteuern ist allerdings, wenn als Folge der Verdacht auf überhöhte Preise entsteht.

Angenommen alle Rahmenseetzungen führen zu den erwünschten Effekten, werden mit den Mitteln von Bund und Ländern aus den beiden Konjunkturpaketen bis zu 15 Mrd. € zur Milderung des Investitionsrückstands investiert. Wie vorne ausgeführt, steht dem ein aktueller Investitionsrückstand in Höhe von 75 Mrd. € gegenüber (nicht gerechnet die Erweiterungs- und Ersatzbedarfe der nächsten Jahre). Daraus wird schnell deutlich, dass eine Reihe von flankierenden Maßnahmen von Bund, Ländern und vor allem von Seiten der Kommunen notwendig ist, um mehr als das aktuell Notwendige zu tun.

Handlungsansätze, wie sie in der Difu-Studie (Reidenbach et al. 2008) vorgeschlagen sind, liegen in drei Bereichen:

- die verstärkte strategische Ausrichtung des Investitionsmanagements unter Anwendung des Lebenszyklusansatzes und im Einsatz Kosten minimierender Unterhaltungsstrategien,
- die intelligente Finanzierung der Investitionen, zu denen auch der Einsatz von Fremdfinanzierungsmodellen wie beispielsweise das Contracting, gehört, welches unter Umständen ganz ohne Kapitaleinsatz seitens der Kommunen auskommen kann und
- der vorsichtige Ausbau von Public-Private-Partnership-Projekten (PPP) als integrierter Strategie- und Finanzierungsansatz in ausgewählten Infrastrukturbereichen, etwa bei Schulen oder im Bereich Sport/Freizeit/Tourismus (dies allerdings nur, wenn die Vorprüfungen zu belastbaren Wirtschaftlichkeitsvorteilen kommen).

Langfristig wirksame Effekte und Nachhaltigkeit der Maßnahmen

Das Konjunkturpaket ist unter dem Druck geschnürt worden, Maßnahmen zu initiieren und zu fördern, die möglichst

kurzfristig stabilisierend auf die Volkswirtschaft wirken. Gerade deswegen ist darauf zu achten, dass die mittel- und langfristigen Effekte der Maßnahmen in der Prioritätensetzung nicht vernachlässigt werden.

Zunächst einmal gilt, dass die jetzt gesetzten positiven Signale in der Absicht, Infrastrukturdefizite zu mildern, auch stabilisierende Effekte auf die Volkswirtschaft haben, selbst wenn die Mittel nicht in Kürze abfließen – sie wirken »stimmungsaufhellend«. Wenn es sich allerdings nach 2010 erweisen sollte, dass Investitionen »nur« vorgezogen wurden, aber auf mittlere Sicht der Investitionsrückstand nicht nachhaltig abgebaut wird, ist wenig gewonnen.

Wenn mit den richtigen Prioritäten investiert wird und Anreizmechanismen geschaffen werden, Maßnahmen zu realisieren, die mittel- und langfristig besonders positive Wirkungen zeigen, dann kann die zusätzliche Schuldenlast durch das Konjunkturprogramm schneller abgetragen werden als derzeit vorausgesehen wird. In mittlerer und längerer Frist sind erhebliche Einsparungen möglich, wenn durch intelligente Investitionen die Kosten der Flickschusterei und der Feuerwehreinsätze an der Infrastruktur oder durch energetische Sanierungen Heizkosten drastisch reduziert werden.

Über die volkswirtschaftlichen Effekte hinaus wird – wenn richtige Schwerpunkte gesetzt werden, die Rahmenseetzungen stimmen und die Maßnahmen durch andere Handlungsansätze flankiert werden – nicht nur ein Beitrag zur konjunkturellen Stabilisierung geleistet. Darüber hinaus werden langfristig positive Wirkungen für viele Bereiche des Gemeinwohls erzielt – von der Bildung bis Aufwertung des Lebensumfeldes –, die eine nachhaltige und für kommende Generationen bedeutsame Verbesserung der Infrastruktur in Deutschland mit sich bringen.

Literatur

- Branham, D. (2002), *The Wise Man Builds His House Upon the Rock: The Effects of Inadequate School Infrastructure on Student Performance*, Houston.
- Lawrence, B.K. (2003), *Save a Penny, Loose a school: The real cost of deferred maintenance*, Washington D.C.
- Reidenbach, M. et al. (2008), *Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen. Ausmaß, Ursachen, Folgen, Strategien*, Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Bd. 4, Berlin.
- Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (Hrsg.) (2008), *Die Finanzkrise meistern – Wachstumskräfte stärken*, Jahresgutachten 2008/2009, http://www.sachverstaendigenrat.org/download/gutachten/ga08_ges.pdf.
- Sutherland, L.C. und D. Lubman (2001), *The Impact of Classroom Acoustics on Scholastic Achievement*, <http://www.nonoise.org/quietnet/qc/ICA2001.htm>.

Westdeutsche Industrie 2009: Erstmals seit 2005 wieder ein Investitionsminus geplant

16

Annette Weichselberger

Nach den aktuellen Ergebnissen des ifo Investitionstests wollen die Unternehmen des westdeutschen verarbeitenden Gewerbes 2009 ihre Investitionen um rund 4% kürzen. Für das Jahr 2008 ergaben die Meldungen der Erhebungsteilnehmer einen Anstieg von knapp 9%. An der im vierten Quartal 2008 durchgeführten Investitionsbefragung, bei der Rückmeldungen bis Ende Dezember berücksichtigt wurden, beteiligten sich knapp 1 800 westdeutsche Unternehmen. Gemessen an den Bruttoanlageinvestitionen repräsentieren die erfassten Unternehmen das verarbeitende Gewerbe Westdeutschlands zu rund 50%. Erhoben wurden neben den Anlagezugängen im Jahr 2008 die Investitionspläne für 2009 sowie die Zielsetzung der Investitionstätigkeit.

2008: Investitionsplus von 9%

Wie sich bereits in den beiden letzten Erhebungen abzeichnete, haben die Unternehmen des westdeutschen verarbeitenden Gewerbes ihre Investitionen 2008 nochmals deutlich erhöht. Nach der aktuellen Hochrechnung übertrafen die Investitionen mit gut 47 Mrd. € das Vorjahresniveau um rund 9% (vgl. Tab. 1). Der reale Anstieg bewegt sich aufgrund der derzeit nahezu stabilen Preise für Investitionsgüter in ähnlicher Größenordnung.

Berücksichtigt man ferner die in den neuen Bundesländern getätigten Investitionen, die ähnlich deutlich erhöht wurden, kommt man auch für Gesamtdeutschland auf einen Anstieg der Industrieinvestitionen im Jahr 2008 von – nominal und real – rund 9%.

Kleine Unternehmen kürzen ihre Investitionen

Differenziert man die Investitionsentwicklung nach der Größe des Unternehmens,

so ist auffallend, dass insbesondere die großen Unternehmen im letzten Jahr ihre Investitionen erhöhten, während die kleinen und mittelständischen Unternehmen ihre Ausgaben für neue Bauten und Ausrüstungsgüter kürzten bzw. nur leicht aufstockten. Folglich ist im Verbrauchsgüter produzierenden Gewerbe, in dem eher kleine und mittelständische Unternehmen dominieren, nur ein geringfügiger Investitionsanstieg zu verzeichnen, demgegenüber wurden vor allem im Investitionsgüter produzierenden Gewerbe, aber auch im Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe die Investitionsausgaben deutlich erhöht. Das Nahrungs- und Genussmittelgewerbe meldete eine Zuwachsrate von 2%. Der Bergbau dürfte um rund 9% mehr in Sachanlagen investiert haben als 2007.

Im Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe nahmen die Investitionen im letzten Jahr um knapp 4% zu. Die stärksten Zuwächse – jeweils um rund ein Viertel – waren in der eisenschaffenden Industrie und bei den Gießereien zu verzeichnen. Aber auch die chemische Industrie und

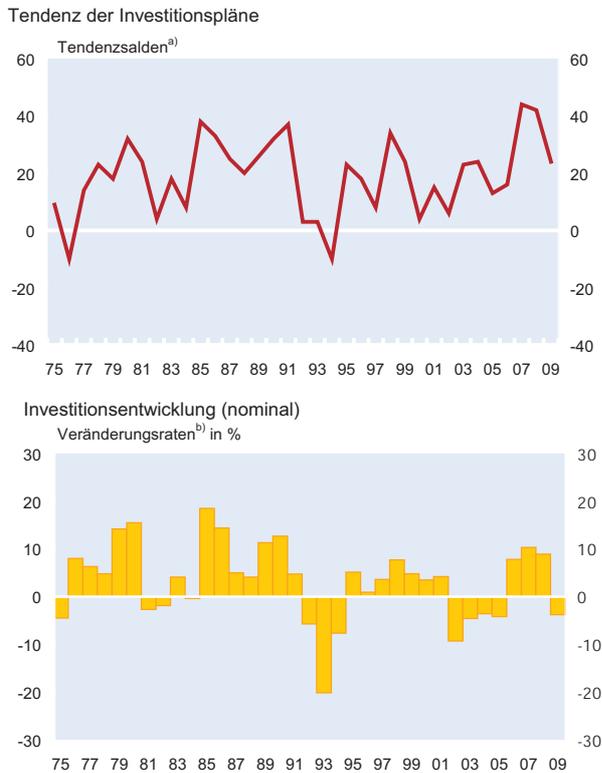
Tab. 1
Bruttoanlageinvestitionen im Bergbau und verarbeitenden Gewerbe Westdeutschlands
(in jeweiligen Preisen)

	in Mill. €		Veränderungsraten in %		
	2006	2007 ^{a)}	2007/2006 ^{a)}	2008/2007 ^{a)}	2009/2008 ^{b)}
Bergbau	700	800	+ 14	+ 9	± 0
Verarbeitendes Gewerbe	39 370	43 440	+ 10	+ 9	- 4
davon:					
Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe	10 070	11 580	+ 15	+ 4	- 2
Investitionsgüter produzierendes Gewerbe	20 690	22 660	+ 10	+ 15	- 5
Verbrauchsgüter produzierendes Gewerbe	5 280	5 660	+ 7	+ 1	- 3
Nahrungs- und Genussmittelgewerbe	3 330	3 540	+ 6	+ 2	± 0
Bergbau und verarbeitendes Gewerbe	40 070	44 240	+ 10	+ 9	- 4

^{a)} Vorläufig. – ^{b)} Geschätzt aufgrund von Planangaben.

Quelle: ifo Investitionserhebungen.

Abb. 1
Planung und tatsächliche Entwicklung der Investitionen in der westdeutschen Industrie



^{a)} Differenz zwischen den "Mehr"- und den "Weniger"-Meldungen (Prozentpunkte), Stand jeweils Herbst des Vorjahres.

^{b)} Bruttoanlageinvestitionen der Industrie, 2007 und 2008: vorläufig, 2009: ermittelt aufgrund der Planangaben.

Quelle: ifo Investitionstest (West).

die NE-Metallerzeugung investierten sehr rege (+ 15%). Die Branchen Gummiverarbeitung sowie Ziehereien und Kaltwalzwerke meldeten Erhöhungen zwischen 5 und 10%. Erheblich gekürzt – um mehr als die Hälfte – wurden die Investitionsausgaben in der Zellstoff-, Papier- und Papperverzeugung, was auf ein 2007 abgeschlossenes großes Investitionsprojekt zurückzuführen ist. Spürbare Investitionsrückgänge von rund einem Drittel ergaben die Meldungen der Mineralölverarbeitung (einschließlich Vertrieb) und der Holzbearbeitung. Der Bereich Steine und Erden kürzte seine Investitionen 2008 um rund 10%.

Im *Investitionsgüter produzierenden Gewerbe* lag das Investitionsniveau 2008 knapp 15% über dem vom Vorjahr. Der stärkste Anstieg – um rund ein Drittel – war im Schiffbau zu verzeichnen. Belebt wurde die Investitionsentwicklung im Investitionsgüter produzierenden Gewerbe aber vor allem durch die Investitionserhöhung von rund 20% des Straßenfahrzeugbaus, da dieser gemessen an seinem Investitionsvolumen in dieser Hauptgruppe einen Anteil von gut zwei Fünfteln hat. Um einen ähnlichen Prozentsatz hat auch der Luft- und Raumfahrzeugbau seine Investitions-

ausgaben aufgestockt. Zuwachsraten von 10 bis 15% meldeten folgende Branchen: Maschinenbau, Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik sowie die Herstellung von EDV-Geräten. Die Hersteller von EBM-Waren und die Unternehmen des Stahl- und Leichtmetallbaus erhöhten ihre Investitionen im Durchschnitt um rund 5%. Gekürzt – um fast 10% – wurden die Ausgaben für neue Bauten und Ausrüstungsgüter innerhalb des Investitionsgütergewerbes nur in der Stahlverformung.

Das *Verbrauchsgüter produzierende Gewerbe*, in dem eher kleine und mittlere Unternehmen dominieren, hat insgesamt gesehen seine Investitionen 2008 nur leicht – um knapp 1% – aufgestockt. Die stärkste Erhöhung – um rund ein Viertel – meldete das Bekleidungs-gewerbe, das 2007 seine Investitionen spürbar verringert hatte. Auch das Textilgewerbe investierte in diesem Bereich relativ stark (+ 10%). Etwas niedriger waren die Zuwachsraten mit rund 5% in der Holzverarbeitung, im Ledergewerbe und in der Herstellung von Musikinstrumenten, Spielwaren, Schmuck usw. In folgenden Branchen dürfte sich das Investitionsvolumen 2008 in der Größenordnung vom Vorjahr bewegt haben: Feinkeramik, Herstellung und Verarbeitung von Glas, Papier- und Papperverarbeitung sowie in der Herstellung von Kunststoffwaren. Gekürzt wurden die Sachanlageinvestitionen – um etwa 5% – in der Branche Druckerei und Vervielfältigung.

2009: Investitionsrückgang um 4%

Angesichts der derzeit extrem angespannten konjunkturellen Lage hat die Investitionsbereitschaft der Industrieunternehmen verbreitet nachgelassen. Nach den Ergebnissen der Investitionserhebung planen dennoch 41%, mit dem Umsatz gewichtet sogar 58% der Unternehmen, ihre Investitionsausgaben 2009 zu erhöhen. Demgegenüber wollen 45%, gewichtet 34%, der Unternehmen weniger als im letzten Jahr investieren (vgl. Abb. 1). Der aus den gewichteten »Mehr«- und »Weniger«-Meldungen für 2009 resultierende Saldo beträgt somit + 24 (vgl. Tab. 2). Im vergangenen Jahr lag der entsprechende Saldo für 2008 bei + 42. Quantifiziert man die Tendenzangaben jedoch mittels der von den meisten Unternehmen gemeldeten Veränderungs-raten, dann ist damit zu rechnen, dass die westdeutsche Industrie 2009 um nominal fast 4% weniger investieren wird als im letzten Jahr (vgl. Tab. 1). **Der reale Rückgang dürfte bei gut 3% liegen, da für Ausrüstungsinvestitionen in diesem Jahr leicht sinkende Preise erwartet werden.** Dieser eher moderate Rückgang ist in erster Linie auf die zum Teil noch rege Investitionstätigkeit einiger großer Unternehmen zurückzuführen. Demgegenüber wollen die Unternehmen mit weniger als 500 Beschäftigten ihre Investitionen im Durchschnitt kürzen, und zwar je kleiner das Unternehmen desto stärker die Budgeteinschränkung.

Tab. 2
Tendenzen der Investitionsplanung im verarbeitenden Gewerbe Westdeutschlands

	Im Jahr 2009 wollen gegenüber 2008 ... % der Unternehmen ^{a)} investieren				Zum Vergleich: Planungstendenzen für	
	mehr	etwa gleichviel	weniger	Saldo ^{b)}	2008	2007
Verarbeitendes Gewerbe	58	8	34	+ 24	+ 42	+ 44
davon:						
Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe	60	4	36	+ 24	+ 39	+ 37
Investitionsgüter produzierendes Gewerbe	59	11	30	+ 29	+ 57	+ 53
Verbrauchsgüter produzierendes Gewerbe	49	6	45	+ 4	+ 24	+ 37
Nahrungs- und Genussmittelgewerbe	55	1	44	+ 11	- 14	+ 17

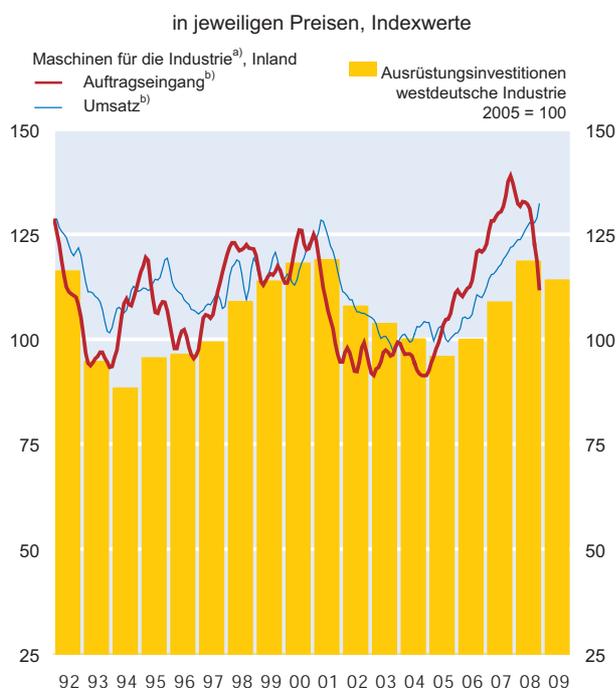
^{a)} Die Firmenangaben wurden mit dem Umsatz gewichtet. Die Ergebnisse der Hauptgruppen wurden durch Gewichtung der Gruppendaten mit den hochgeschätzten Investitionen ermittelt. – ^{b)} Der Saldo ist die Differenz der »Mehr«- und »Weniger«-Meldungen.

Quelle: ifo Investitionserhebungen.

Ein weiteres Indiz für die nachlassende Investitionsbereitschaft ist die Entwicklung der Auftragseingänge bei den Industrieausrüstern des Maschinenbaus, die ein guter Indikator für die Investitionsneigung der Unternehmen ist. Seit Anfang letzten Jahres sind die Bestellungen bei den Maschinenherstellern – allerdings ausgehend von einem sehr ho-

hen Niveau – rückläufig, während die Umsätze der Maschinenhersteller 2008 noch einmal leicht zugenommen haben dürften (vgl. Abb. 2).

Abb. 2
Nachfrage der westdeutschen Industrie nach Ausrüstungsgütern



^{a)} Hersteller von Baustoffmaschinen, Hütten- u. Walzwerksanlagen, Gießereimaschinen, Apparatebau, Holzbearbeitungsmaschinen, Gummi- u. Kunststoffmaschinen, Druck- u. Papiermaschinen, Werkzeugmaschinen, Präzisionswerkzeuge, Schuh- u. Ledermaschinen, Textilmaschinen, Nähmaschinen und Nahrungsmittelmaschinen.

^{b)} Saisonbereinigt und geglättet.

Quelle: VDMA; ifo Institut.

Da ein Teil der Meldungen zum ifo Investitionstest bereits Ende September abgegeben wurde, ist jedoch nicht auszuschließen, dass die westdeutsche Industrie ihre Investitionen angesichts der seither starken konjunkturellen Eintrübung noch stärker reduzieren wird. Ein Beleg hierfür ist das Ergebnis einer vom ifo Institut Anfang Dezember 2008 durchgeführten Telefonumfrage im Auftrag der Wirtschaftswoche. Danach planen nur 16% der Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes, ihre Investitionen 2009 gegenüber diesem Jahr zu erhöhen, während 52% ihre Ausgaben für neue Bauten und Ausrüstungsgüter kürzen wollen.

Investitionsrückgänge in fast allen Bereichen

In diesem Jahr sind in fast allen Hauptgruppen Kürzungen der Investitionsausgaben geplant. Nur im *Nahrungs- und Genussmittelgewerbe* und im *Bergbau* ist ein Investitionsvolumen vorgesehen, das in etwa dem des Vorjahres entspricht.

Im *Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe* ist 2009 nach den ersten Plänen der Unternehmen im Durchschnitt mit einem Rückgang der Investitionen um 2% zu rechnen. Spürbare Kürzungen um rund 15% haben die eisenschaffende Industrie und die Gummiverarbeitung geplant. Im Vergleich dazu sind die vorgesehenen Budgeteinschränkungen von etwa 5% in dem Bereich Steine und Erden und bei den Ziehereien und Kaltwalzwerken relativ moderat. Ein im Vergleich zu 2008 konstantes Investitionsniveau ist in folgenden Branchen zu erwarten: chemische Industrie, NE-Metallerzeugung, Holzbearbeitung sowie bei den Gießereien. Mit einer deutlichen Erhöhung der Investitionsausgaben – um gut ein Fünftel bzw. ein Zehntel – ist aus heutiger Sicht nur in der Zellstoff-, Papier- und Papperzeugung und in der Mineral-

ölverarbeitung (einschließlich Vertrieb) zu rechnen. In diesen beiden Branchen waren allerdings 2008 starke Rückgänge zu verzeichnen.

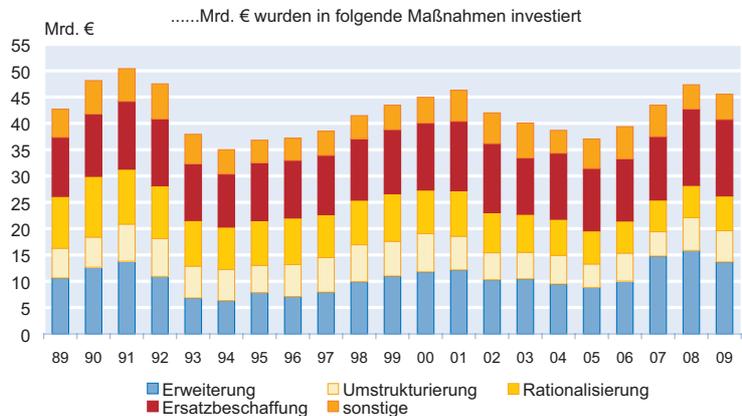
Der im *Investitionsgüter produzierenden Gewerbe* für 2009 zu erwartende Investitionsrückgang von 5% ist breit angelegt. Die einzige Branche in diesem Bereich, die den Meldungen zufolge mehr als 2008 investieren will (um rund 5%), ist die Herstellung von DV-Geräten, die gemessen an ihrem Investitionsvolumen ein relativ geringes Gewicht hat. Ein gegenüber dem Vorjahr im Durchschnitt unverändertes Investitionsbudget haben die Straßenfahrzeugbauer und die Unternehmen des Luft- und Raumfahrzeugbaus vorgesehen. Die stärkste Investitionskürzung ist im Schiffbau zu erwarten, der 2008 seine Ausgaben für Sachanlageinvestitionen stark erhöht hatte. Rückgänge zwischen 5 und 10% sind in folgenden Branchen geplant: Maschinenbau, Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik, Stahl- und Leichtmetallbau, Stahlverformung sowie in der Herstellung von EBM-Waren.

Im *Verbrauchsgüter produzierenden Gewerbe* wird der Investitionsrückgang im Durchschnitt voraussichtlich knapp 3% betragen. Erhöhen – um 5 bis 10% – wollen hier ihre Investitionsausgaben nur die Feinkeramik, die Herstellung und Verarbeitung von Glas und die Holzbearbeitung. Der Bereich Druckerei und Vervielfältigung will in ähnlichem Umfang in neue Bauten und Ausrüstungsgüter investieren wie im letzten Jahr. Kürzungen von 5 bis 10% meldeten demgegenüber – insgesamt gesehen – die Hersteller von Kunststoffwaren, die Firmen der Papier- und Pappeverarbeitung und die des Bekleidungsgebietes. Etwas stärker wollen das Textilgewerbe, das Ledergewerbe und die Herstellung von Musikinstrumenten, Spielwaren und Schmuck usw. ihre Investitionen einschränken.

Ersatzbeschaffung 2009 vor Kapazitätserweiterung

Im Rahmen der Herbstbefragung werden die Unternehmen auch zu ihren Investitionsmotiven befragt. Aufgrund unterschiedlicher Fragestellungen sind die hier dargestellten Ergebnisse hinsichtlich der Investitionsziele jedoch nicht mit denen der Frühjahrserhebung vergleichbar. Während im Frühjahr die Unternehmen das Hauptmotiv ihrer Investitionstätigkeit angeben, werden sie in der Herbstbefragung um eine quantitative Aufteilung der Investitionen nach den unterschiedlichen Investitionsmotiven gebeten. Die Fragestellung erlaubt es somit, die Investitionen im Hinblick auf die jeweilige Zielsetzung unmittelbar zu quantifizieren. Des Weiteren ist der Zielekatalog umfangreicher als in der Frühjahrserhebung.

Abb. 3
Erweiterungsmotiv verliert an Bedeutung



Quelle: ifo Investitionstest (West).

Wie in Zeiten eher nachlassender Investitionstätigkeit zu erwarten, gewinnt die *Ersatzbeschaffung* wieder relativ an Bedeutung (vgl. Abb. 3). Im Industriedurchschnitt steht diese 2009 mit 32% an erster Stelle (vgl. Tab. 3). Damit soll in diesem Jahr knapp 14,5 Mrd. € für Ersatzbeschaffungen ausgegeben werden. 2008 lag dieses Motiv noch mit rund 31% knapp hinter der Erweiterung auf dem zweiten Platz. Auf Branchenebene hat die Ersatzbeschaffung in der Feinkeramik sowohl 2008 als auch 2009 ein überdurchschnittliches Gewicht. 2008 verfolgen vor allem die Elektrotechnik und das Ledergewerbe dieses Investitionsziel. In diesem Jahr 2009 sehen insbesondere folgende Branchen ihren Investitionsschwerpunkt in der Ersatzbeschaffung: Holzbearbeitung, Schiffbau, Textilgewerbe und Nahrungs- und Genussmittelgewerbe.

Kapazitätserweiterungen stehen 2009 an zweiter Stelle. Rund 30% der Investitionen sollen in diesem Jahr in Erweiterungsmaßnahmen fließen, im letzten Jahr waren es nach

Tab. 3
Struktur der Investitionen im westdeutschen verarbeitenden Gewerbe

Investitionskategorien	Anteil an den Gesamtinvestitionen in % ^{a)}	
	2008	2009
Kapazitätserweiterung	33,5	30,0
Umstrukturierung	13,2	13,1
Rationalisierung	12,9	14,5
Ersatzbeschaffung	30,7	31,9
Andere Investitionsvorhaben ^{b)}	9,7	10,5
Investitionen insgesamt	100,0	100,0

^{a)} Hochgerechnete, strukturbedingte Anteilswerte. – ^{b)} Investitionen für Umweltschutzzwecke, zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen, für Forschung und Entwicklung sowie für Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung u.a.m.

Quelle: ifo Investitionserhebung, Herbst 2008.

den Angaben der Unternehmen 33%. Verglichen mit dem Industriedurchschnitt hat dieses Investitionsmotiv im Luft- und Raumfahrzeugbau – sowohl 2008 als auch 2009 – ein hohes Gewicht. Im letzten Jahr gaben daneben auch vor allem die Gießereien, die Feinmechanik und Optik, die NE-Metallerzeugung sowie die Herstellung und Verarbeitung von Glas relativ viel für Erweiterungsmaßnahmen aus.

Rund ein Siebtel der Investitionen des verarbeitenden Gewerbes dienen in diesem – wie auch schon im letzten – Jahr *Rationalisierungsmaßnahmen*. Hervorzuheben sind generell die Rationalisierungsaktivitäten der Zellstoff-, Papier- und Pappeerzeugung und des Bekleidungsgebietes. 2008 hat auch die Branche Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden recht stark in Rationalisierungsmaßnahmen investiert.

Knapp ein Siebtel der Investitionen des verarbeitenden Gewerbes fließt in diesem Jahr in *Umstrukturierungsmaßnahmen*. Darunter sind Umstrukturierungen im Produktionsprogramm ohne wesentliche Erweiterungseffekte zu verstehen, wie z.B. Erweiterung der Kapazität zur Herstellung bestimmter Produkte/Produktprogramme bei gleichzeitiger Einschränkung anderer Fertigungskapazitäten. Dieses Motiv dominiert seit Anfang der achtziger Jahre das Investitionsgeschehen im Straßenfahrzeugbau. In den hier beobachteten Jahren haben Umstrukturierungsinvestitionen auch im Bekleidungsgebiet und in der Mineralölverarbeitung (einschließlich Vertrieb) einen relativ hohen Anteil.

Die restlichen Bruttoanlageinvestitionen im verarbeitenden Gewerbe (rund ein Zehntel) sind den sog. »*anderen Investitionsvorhaben*« zuzuordnen. Darunter fallen z.B. Ausgaben für Forschung und Entwicklung sowie Umweltschutzinvestitionen. Ein überdurchschnittlich hohes Gewicht haben diese Investitionen 2009 im Ledergewerbe und im letzten Jahr in der Feinmechanik und Optik.

Zusammenfassung

Nach den aktuellen Ergebnissen des ifo Investitionstests vom Herbst 2008 hat das westdeutsche verarbeitende Gewerbe 2008 zum dritten Mal in Folge seine Investitionen erhöht, und zwar um 9%. Insbesondere die großen Unternehmen erhöhten im letzten Jahr ihre Investitionen, während die kleinen und mittelständischen Unternehmen ihre Ausgaben für neue Bauten und Ausrüstungsgüter kürzten bzw. nur leicht aufstockten.

Angesichts der derzeit extrem angespannten konjunkturellen Lage hat die Investitionsbereitschaft der Industrieunternehmen verbreitet nachgelassen. Nach den Meldungen der Unternehmen des westdeutschen verarbeitenden Gewerbes ist für dieses Jahr ein Investitionsrückgang von 4% zu

erwarten. Dieser eher moderate Rückgang ist in erster Linie auf die zum Teil noch rege Investitionstätigkeit einiger großer Unternehmen zurückzuführen. Demgegenüber wollen die kleinen Unternehmen (bis 50 Beschäftigte) ihre Budgets nochmals stark einschränken. Da sich seit Abgabe der meisten Meldungen die konjunkturelle Eintrübung fortgesetzt hat, ist es allerdings nicht auszuschließen, dass die Unternehmen der westdeutschen Industrie zum Teil ihre Investitionspläne noch revidieren werden.

Bei den Investitionsmotiven steht in diesem Jahr die Ersatzbeschaffung an erster Stelle. Knapp dahinter folgt die Kapazitätserweiterung, die 2008 noch vorne lag. Rationalisierungsinvestitionen, deren Bedeutung im Laufe der letzten Jahre spürbar gesunken ist, werden 2009 den Meldungen zufolge auf dem dritten Platz liegen.

Die europäische Bauwirtschaft bis 2011: Viel Schatten – aber auch etwas Licht

Ausgewählte Ergebnisse der Euroconstruct-Winterkonferenz 2008

21

Erich Gluch und Ludwig Dorffmeister

2008 schrumpfte das europäische Bauvolumen um rund 2¹/₂%. Für 2009 erwarten die Experten für die in der Euroconstruct-Gruppe¹ zusammengeschlossenen europäischen Länder sogar einen Rückgang um ca. 4¹/₂%. Nach einer Stagnation in 2010 dürfte sich die Nachfrage erst ab 2011 wieder beleben. Die größten Impulse kommen im Prognosezeitraum vom Tiefbau. In diesem Teilssegment dürften die Bauinvestitionen, nach einem nur moderaten Anstieg in diesem Jahr, 2010 und 2011 um rund 3¹/₂% p.a. zulegen. Der Wohnungsbau, der 2006 mit einem Zuwachs von etwa 4¹/₂% noch die Spitzenposition innehatte, wird nach dem bereits schwachen Jahr 2008 (– 7%) auch 2009 weiter an Schwung verlieren (– 7%). Diese negative Entwicklung ist in erster Linie auf die stark rückläufige Wohnungsbautätigkeit in Spanien zurückzuführen. Besonders positiv wird die Entwicklung in den nächsten Jahren in den vier analysierten osteuropäischen Ländern verlaufen. Hier dürfte die Bautätigkeit im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 um rund 8¹/₂% pro Jahr zunehmen.

Die europäische Bauwirtschaft hat eine beispiellose Rekordleistung vollbracht: In jedem der 14 Jahre zwischen 1994 und 2007 wurde ein Wachstum erreicht – auch wenn es manchmal, wie z.B. 1996 und 2002 – nur sehr bescheiden ausfiel. Dies ist das Ergebnis einer großartigen Teamleistung, denn in dieser langen Periode gab es in jedem Land »Schwächephasen«, die aber durch die günstige Entwicklung in anderen Ländern ausgeglichen wurde.

Seit Jahrzehnten schwerster Einbruch im europäischen Bau

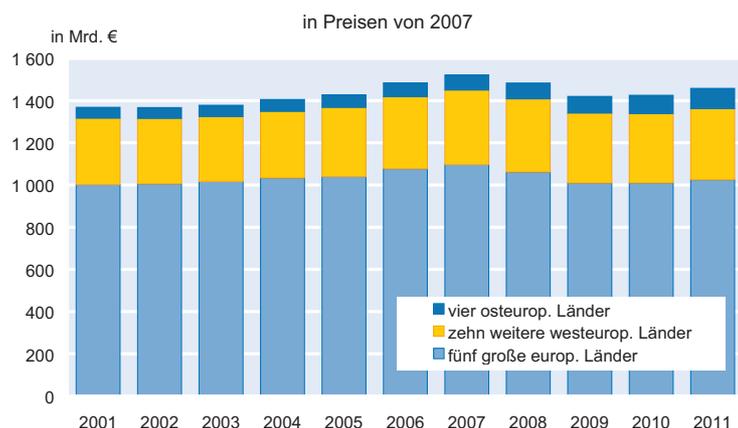
2008 wurde dieser Trend gebrochen. Auch wenn die Daten heute noch vorläufig sind, dürfte der Einbruch mit einem Minus von rund 2¹/₂% recht eindeu-

tig ausfallen. Und nach den Prognosen der Euroconstruct-Experten dürfte sich die Situation in diesem Jahr sogar noch spürbar verschlechtern. Der Rückgang der Bautätigkeit in Europa in den beiden Jahren 2008 und 2009 wird der wohl dramatischste Einbruch der letzten Jahrzehnte werden. 2009 dürfte nicht einmal mehr das Niveau des Jahres 2005 erreicht werden; 2011 könnte das Bauvolumen 1,46 Bill. € erreichen (vgl. Abb. 1).

Die Schwäche der europäischen Bauwirtschaft resultiert hauptsächlich aus der negativen Entwicklung in einigen westeuropäischen Ländern – sowie Ungarn in Osteuropa. So wird für Spanien, nach einem Rückgang um 13¹/₂% im Jahr 2008 ein noch größerer (– 16¹/₂%) 2009 erwartet. In Irland werden 2009 die Bauinvestitionen um rund ein Sechstel schrumpfen –

¹ Das europäische Forschungs- und Beratungsnetzwerk »Euroconstruct« wurde 1975 gegründet. In diesem Verbund kooperieren Institute mit spezifischem Know-how im Bau- und Immobiliensektor aus 15 westeuropäischen sowie vier mittelosteuropäischen Ländern; weitere europäische Länder werden »nachrichtlich« einbezogen. Den Kern der Euroconstruct-Aktivitäten bilden Konferenzen, die zweimal jährlich an wechselnden Orten in Europa veranstaltet werden. 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. Die in diesem Beitrag vorgestellten Analysen und Prognosen basieren auf den 19 Länderberichten zur 66. Euroconstruct-Konferenz, die am 5. Dezember 2008 in Brüssel durchgeführt wurde. Die 67. Euroconstruct-Konferenz ist für den 4. und 5. Juni 2009 in Warschau geplant. Interessenten können sich wegen des Programms und der Anmeldeunterlagen im Internet informieren (www.ifo.de oder www.euroconstruct.org) oder sich schon jetzt direkt an das ifo Institut wenden.

Abb. 1
Bauvolumen in Europa



Quelle: Euroconstruct.

nachdem bereits 2008 ein Rückgang um rund 20% zu verzeichnen war.

Einen wirklich positiven Wert weist 2009 lediglich Polen auf (+ 8%), gefolgt von Tschechien (+ 3¹/₂%) und der Slowakei (+ 2%). In Westeuropa könnte die Schweiz ein Plus von knapp 1% erreichen. Von den fünf größeren westeuropäischen Ländern erwartet Frankreich 2010 ein Plus von 2%, Deutschland einen Anstieg um 1% und Großbritannien ein Nullwachstum. In Spanien und Italien dürfte sich der Rückgang mit jeweils rund – 2% fortsetzen.

Wohnungsbau von Baukrise besonders stark betroffen

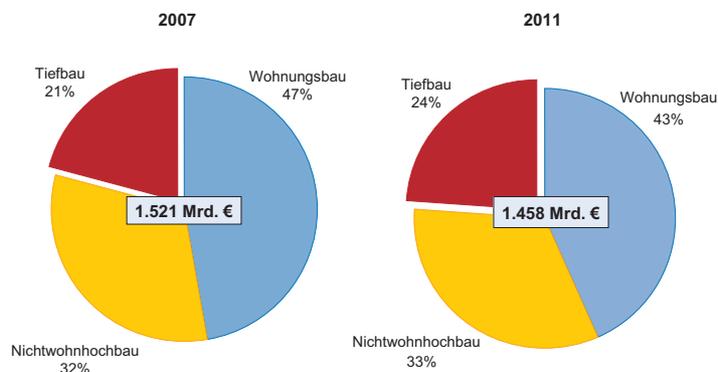
Die Nachfrageschwäche der nächsten Jahre resultiert so gut wie ausschließlich aus einer sehr schwachen, meist sogar noch rückläufigen Nachfrage im Wohnungsbau. Dies macht ein Vergleich der Anteilswerte für die Jahre 2007 und 2011 sehr deutlich. Danach wird sich der Anteil des Wohnungsbauvolumens am gesamten Bauvolumen in nur vier Jahren von 47 auf 43% verringern. Der Anteil des Nichtwohnbaus steigt demgegenüber zwischen 2007 und 2011 von 32 auf 33%. Die mit Abstand positivste Entwicklung wird sich im Tiefbau vollziehen; dessen Anteil dürfte bis 2011 von 21 auf 24% klettern (vgl. Abb. 2).

Im Wohnungsbau weist Deutschland das mit Abstand größte Bauvolumen auf. Dies ist aber weniger auf die seit Jahren schwache Neubautätigkeit zurückzuführen, sondern in erster Linie auf umfangreiche Renovierungs- und Modernisierungsaktivitäten. Der Erhöhung der Energieeffizienz der Wohnungsbestände wird in Deutschland auch auf der politischen Ebene eine hohe Priorität eingeräumt. Die größte Bedeutung hat dabei das sog. CO₂-Gebäudesanierungsprogramm. 2008 wurden mehr als 100 000 zinsgünstige Kredite und Zuschüsse mit einem Volumen von rund 6¹/₂ Mrd. € zugesagt. Für 2009 wurden die Fördermittel nochmals aufgestockt, so dass das bereits hohe Volumen des Vorjahres sogar noch übertroffen werden dürfte.

Neben Deutschland wird in Westeuropa nur noch Österreich 2011 ein höheres Wohnungsbauvolumen aufweisen als 2007. Demgegenüber werden alle vier analysierten osteuropäischen Länder bis 2011 ihr Wohnungsbauvolumen erhöhen können. Die Volumina sind aber, mit Ausnahme von Polen, überaus bescheiden.

2009 werden, nach den Prognosen der Euroconstruct-Experten, nur Belgien (+ 1%), die Schweiz (+1¹/₂%) sowie Tschechien (+ 3%) von einem Rückgang im Wohnungsbau

Abb. 2
Bauvolumen insgesamt in Europa nach Sektoren 2007 und 2011



Quelle: Euroconstruct.

verschont bleiben. Mit Einbrüchen von jeweils gut einem Viertel wird die Entwicklung in Spanien und Irland besonders dramatisch verlaufen. In diesen beiden Ländern wird sich das Wohnungsbauvolumen allein in den zwei Jahren 2008 und 2009 etwa halbieren! Kräftige Rückgänge sind darüber hinaus 2009 noch in Dänemark (– 10%), in Schweden und Finnland (jeweils – 8%), in Großbritannien (– 7%) sowie in Italien und der Niederlande (jeweils – 6%) zu erwarten.

Wohnungsbauboom der letzten Jahre hatte mehrere Ursachen

Die Nachfrage nach Wohnungen wurde in Europa lange Zeit von folgenden Einflussfaktoren stimuliert:

- Sinkende bzw. niedrige Zinsen
Insbesondere Italien und Spanien, aber auch Portugal und Finnland, waren Mitte der neunziger Jahre noch Hochzinsländer. Die langfristigen Zinsen waren mit rund 12% fast doppelt so hoch wie in Deutschland. Bis zum Jahr 2000 erfolgte eine starke Konvergenz, und bis 2005 sanken sie sogar auf nur noch 3¹/₂%.
- Steigende Preise für Wohnimmobilien
Allein in Spanien, Großbritannien, Irland, Belgien, Frankreich, Schweden und Dänemark stiegen die Immobilienpreise zwischen 2000 und 2007 um mehr als 100%. Dieser Preisboom entfachte auch spekulative Nachfrage.
- Zunahme der Bevölkerung durch Zuwanderung
Von hoher Zuwanderung waren nicht alle Länder in Europa betroffen. An der Spitze lag Irland, mit einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme der Bevölkerung durch Zuwanderung von fast 2% p.a. seit dem Jahr 2000. Die vergleichbaren Raten betragen für Spanien immerhin noch 1,2%, für Italien 0,7% und Frankreich 0,6%. Zum Vergleich: In Deutschland stieg die Bevölkerung seit 2000 durch Zuzüge lediglich um 0,1% pro Jahr.

Dies führte schließlich zu 2,6 Mill. Wohnungsfertigstellungen in Europa im Jahr 2006; davon fast 1,6 Mill. Einheiten in Mehrfamiliengebäuden. In vielen Ländern, allen voran Spanien und Irland, kam es zu Überproduktionen, obendrein auf einem hohen Preisniveau.

Spätestens 2007 bröckelten die Preise. Vielfach wurden die ersten Preisabschläge noch ignoriert. Aber spätestens ab dem Sommer 2008 wurde von den meisten der Ernst der Lage erkannt. Die Leerstände nahmen rapide zu. Wohnungsvverkäufe waren nur noch mit deutlichen Preisabschlägen möglich. Schätzungen gehen davon aus, dass beispielsweise die Anzahl unverkaufter Wohnungen in Spanien derzeit bei rund 1 Mill. – oder sogar mehr – Einheiten liegt.

Tiefpunkt der Hauspreise dürfte erst 2010 erreicht werden

Seit die weltweite Finanzkrise zu einer tiefen Verunsicherung der gesamten Bevölkerung geführt hat, ist eine Prognose der weiteren Entwicklung im Wohnungsbau noch schwieriger geworden. So ist es beispielsweise sehr gut möglich, dass große Teile der verschiedenen Konjunkturprogramme »verpuffen«, weil die Bevölkerung ihre zusätzlichen Einkommen, z.B. aus einer Steuersenkung, nicht konsumieren, sondern sparen. Überdies ist die Situation von Land zu Land recht unterschiedlich – und die Regierungen reagieren auch nicht alle in gleicher Weise. Die meisten Experten gehen

davon aus, dass der Tiefpunkt bei den Hauspreisen 2010 erreicht werden dürfte. Dann könnte sich ab 2011 die Arbeitslosigkeit wieder verringern und sich auch die durchschnittlichen Einkommen wieder positiv entwickeln. Die Schwächephase im Wohnungsbau dürfte sich dann im Durchschnitt der europäischen Länder im Verlauf des Jahres 2011 auflösen.

Hohe Fertigstellungszahlen im Wohnungsbau vorerst vorbei

Das heißt, im Jahr 2010 dürften nur noch rund 1 Mill. Wohnungen in Mehrfamiliengebäuden fertig gestellt werden – nach einem Fertigstellungsrekord von fast 1,6 Mill. Einheiten nur drei Jahre zuvor. Im Ein- und Zweifamilienhaussektor ist der Einbruch wesentlich moderater. Nach 1,03 Mill. Fertigstellungen in 2007 dürften es 2010 immerhin noch rund 755 000 Wohnungen werden.

Die Wohnungsnachfrage in Europa wurde und wird vor allem von den Veränderungen in zwei Ländern geprägt: Deutschland und Spanien. Deutschland verzeichnete im Rahmen des Wiedervereinigungs-Baubooms in den Jahren 1994 bis 1997 mit jeweils rund 500 000 Fertigstellungen Rekordwerte. Seitdem haben sich die Fertigstellungen auf nur noch rund 170 000 im Jahr 2008 zurückgebildet. Und sie werden in diesem Jahr mit rund 160 000 Fertigstellungen ihren Tiefpunkt erreichen (vgl. Tab. 1). In

Tab. 1
Wohnungsfertigstellungen^{a)} in Europa nach Ländern 2007 bis 2011

	In 1 000 Wohneinheiten					Veränderung in % 2011/2008
	2007	2008	2009	2010	2011	
Belgien	54,2	48,9	48,4	46,8	44,0	- 10,0
Dänemark	28,0	28,0	18,0	17,0	18,0	- 35,7
Deutschland	185,3	171,9	160,2	172,8	193,5	12,6
Finnland	35,5	31,0	27,0	22,5	22,5	- 27,4
Frankreich	412,0	398,0	357,0	369,0	372,0	- 6,5
Großbritannien	203,2	153,0	140,0	148,0	155,0	1,3
Irland	78,0	43,0	25,0	25,0	28,0	- 34,9
Italien	299,3	280,7	245,6	203,9	189,2	- 32,6
Niederlande	80,1	79,0	72,5	65,1	64,1	- 18,9
Norwegen	31,0	29,0	22,0	18,0	21,0	- 27,6
Österreich	44,0	45,0	43,0	41,0	41,5	- 7,8
Portugal	59,8	54,7	51,2	49,4	50,1	- 8,4
Schweden	36,5	29,5	25,6	27,6	30,3	2,7
Schweiz	42,6	42,2	43,1	43,9	43,7	3,6
Spanien	795,0	660,0	300,0	240,0	250,0	- 62,1
Westeuropa (EC-15)	2 384,6	2 093,8	1 578,7	1 489,9	1 522,8	- 27,3
Polen	133,8	175,0	153,0	165,0	180,0	2,9
Slowakei	16,5	17,1	17,6	16,8	16,4	- 4,1
Tschechien	41,6	42,1	43,4	43,6	45,8	8,8
Ungarn	36,2	33,0	32,0	32,0	34,0	3,0
Osteuropa (EC-4)	228,1	267,2	246,0	257,4	276,2	3,4
Insgesamt	2 612,6	2 361,0	1 824,7	1 747,3	1 799,0	- 23,8

^{a)} Fertiggestellte Wohnungen in neu errichteten Wohngebäuden (Ein-, Zwei- sowie Mehrfamiliengebäude).

Quelle: Euroconstruct.

den darauf folgenden Jahren dürfte es jedoch wieder zunehmende Fertigstellungszahlen geben.

In Spanien kletterten demgegenüber die Wohnungsfertigstellungen von rund 220 000 im Jahr 1993 nahezu kontinuierlich auf fast 800 000 im Jahr 2007. Das heißt, im Jahr 2007 wurden in Spanien rund viermal so viele Wohnungen neu errichtet wie in Deutschland. Wenn die derzeitigen Prognosen eintreffen, wird der Abstand zwischen Deutschland und Spanien bis zu Jahr 2011 auf bescheidene 50 000 Wohnungen sinken.

Großbritannien »glänzt« seit Jahren mit schwachem Wohnungsneubau

In den weiteren drei großen Ländern verlief die Entwicklung deutlich ruhiger. Bemerkenswert ist, dass trotz lebhafter Wohnungsbautätigkeit und rasant gestiegener Immobilienpreise das Fertigstellungsvolumen in Großbritannien lediglich im Jahr 2007 die Marke von 200 000 Fertigstellungen übertroffen hat – und dabei auch nur geringfügig. Andererseits kletterten die Wohnungsfertigstellungen in Frankreich und Italien seit Beginn dieses Jahrzehnts sehr deutlich. Während sich nun die Abschwächung in Frankreich auf das Jahr 2009 konzentriert, dürfte sie in Italien deutlich kräftiger ausfallen und auch die nächsten Jahre anhalten.

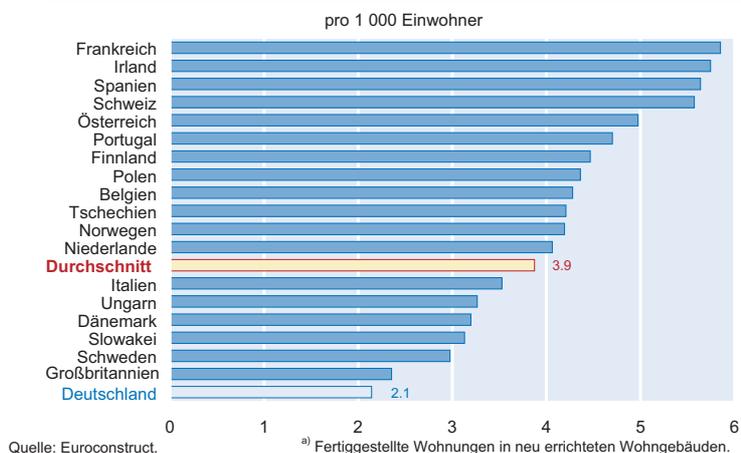
Bei einem Vergleich der Wohnungsfertigstellungen je Einwohner kommen die wesentlichen Unterschiede und Entwicklungen sehr deutlich zutage. Deutschland, mit etwas mehr als zwei Fertigstellungen je 1 000 Einwohner, erreichte 2007 und 2008 nicht einmal mehr die Hälfte des westeuropäischen Durchschnittswertes – rund fünf bis sechs. Noch kleinere Werte gab es lediglich in Schweden während der neunziger Jahre.

Von diesem Jahr an werden die Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern jedoch deutlich kleiner. Die Spitzenwerte von 21 Fertigstellungen je 1 000 Einwohner in Irland und fast 18 in Spanien sind passé. Die »neuen« Fertigstellungsniveaus in diesen beiden Ländern sind nun ungefähr sechs Fertigstellungen je 1 000 Einwohner (vgl. Abb. 3).

Tiefbau bleibt auf absehbare Zeit die treibende Kraft

Der Tiefbau wird in den nächsten Jahren unter den drei Teilsparaten die mit Abstand beste Entwicklung aufweisen. 2008

Abb. 3
Wohnungsfertigstellungen^{a)} in Europa 2009/11



dürften sich die Bauleistungen in dieser Sparte um rund 2% erhöht haben: damit wurde der zwölfte Anstieg in ununterbrochener Folge erreicht. Seit 1997 erhöhte sich damit das Bauvolumen im Tiefbau um durchschnittlich 2% pro Jahr.

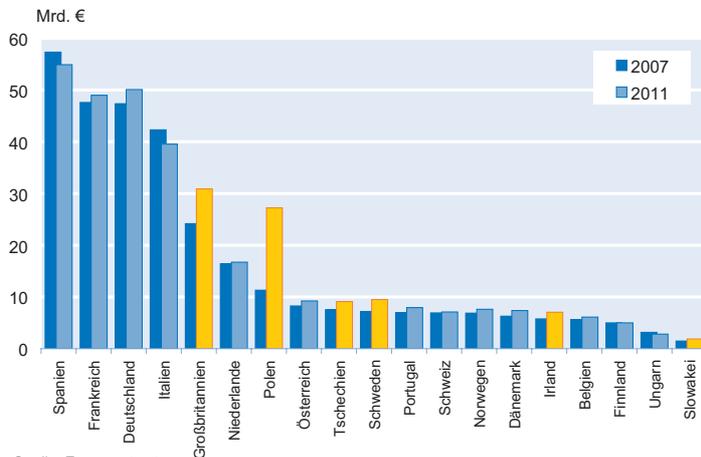
In diesem Jahr erwarten die Euroconstruct-Experten in sechs von 19 Ländern einen Rückgang des Bauvolumens. Die Tiefbauleistungen dürften daher im Durchschnitt aller analysierten Länder höchstens um etwa 1/2% steigen. Der Ausblick auf die Jahre 2010 und 2011 ist jedoch recht optimistisch; für die 19 Länder wird ein durchschnittliches Wachstum von rund 3 1/2% p.a. erwartet.

Auch im Tiefbau entfällt der mit Abstand größte Teil des Bauvolumens auf die fünf großen westeuropäischen Länder. Vergleicht man die Bauvolumina des Jahres 2007 mit den für das Jahr 2011 prognostizierten Werten, so ergeben sich bei den ersten vier Positionen nur kleine Veränderungen. Kleinen Rückgängen in Spanien und Italien stehen bescheidene Zuwächse in Frankreich und Deutschland gegenüber.

Bemerkenswert ist die Entwicklung in Großbritannien und Polen (vgl. Abb. 4). So kann Großbritannien nur durch einen kräftigen Schub bei den Tiefbauinvestitionen um fast 7 Mrd. € auf rund 31 Mrd. € die fünfte Position behaupten. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Zuwachs von ca. 6% p.a. in der Periode 2008 bis 2011.

Gleichzeitig werden sich – nach den Schätzungen der Experten – die Tiefbauaktivitäten in Polen mehr als verdoppeln. Das bedeutet, dass 2011 bereits 27 Mrd. € in Tiefbauten investiert werden; nach lediglich 11 Mrd. € im Jahr 2007. In Wachstumsraten bedeutet dies ein jährliches Plus von durchschnittlich 24%.

Abb. 4
Tiefbauvolumen insgesamt in Europa nach Ländern 2007 und 2011



Quelle: Euroconstruct.

Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkte gewinnen an Bedeutung

Der Tiefbau dürfte in Europa in den kommenden Jahren vor allem von folgenden Einflussfaktoren stimuliert werden:

- In den meisten Ländern weist die vorhandene Infrastruktur umfangreiche Mängel oder Lücken auf, so dass ein anhaltend hoher Bedarf an Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen existiert.
- In zahlreichen Ländern sind kaum noch Spielräume für die Finanzierung weiterer Bauinvestitionen, so dass neue Finanzierungs- und Organisationsformen, wie z.B. PPP und BOT, weiter an Bedeutung gewinnen werden.
- Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkte werden zu steigenden Investitionen in erneuerbare Energien wie Wasser, Sonne und Wind führen.
- Europaweit ist der Auf- und Ausbau der Telekommunikationsnetze noch lange nicht abgeschlossen.
- Ausgelöst durch die weltweite Finanzkrise haben nahezu alle europäischen Länder Programme zur Stützung und Belebung der schwächelnden Konjunktur aufgelegt, deren Schwerpunkt oft bei umfangreichen öffentlichen Bauinvestitionen liegt.

Investitionen in Verkehrsinfrastruktur dominieren Tiefbaumaßnahmen

In den letzten Jahren entfielen knapp 60% der Tiefbaumaßnahmen auf die Verkehrsinfrastruktur. Dabei lag der Straßenbau mit einem Anteil von rund 38% an der Spitze, gefolgt vom Eisenbahnbau mit rund 13 1/2%. Im Infrastruktur-sektor, der nicht dem Verkehr zugeordnet werden kann, erreichen die Investitionen in den Energie- und Wasserbereich

mit 21% den höchsten Anteilswert; auf Investitionen in die Telekommunikationsnetze entfallen 9 1/2%.

Obwohl sich die Anteilswerte in den einzelnen Ländern zum Teil stark unterscheiden, verändern sich die Anteile der einzelnen Sektoren selbst über einige Jahre hinweg nur geringfügig.

Bei einer Betrachtung nach Ländern zeigt sich, dass in Westeuropa im Zeitraum 2008 bis 2011 lediglich fünf Länder ein durchschnittliches Tiefbauwachstum pro Jahr von über 3% aufweisen dürften. Von den fünf großen Ländern ist lediglich Großbritannien vertreten; hier werden Wachstumsraten von im Durchschnitt ca. + 6 1/2% p.a. erwartet. An der Spitze rangiert Schweden (+ 7% p.a.), gefolgt von Irland (+ 5% p.a.), Dänemark (+ 4% p.a.) und Portugal (+ 3 1/2% p.a.).

Der mit Abstand größte Teil der analysierten westeuropäischen Länder dürfte in den kommenden Jahren lediglich ein moderates Wachstum aufweisen. Das bedeutet beispielsweise, dass sich das Tiefbauvolumen in den Niederlanden in den vier Jahren bis 2011 um durchschnittlich ca. 1/2% p.a. erhöht, in Österreich um ca. 2 1/2% p.a. Innerhalb dieser Spanne bewegen sich die Entwicklungen in der Schweiz, Frankreich, Deutschland, Belgien und Norwegen.

Rückläufiger Tiefbau in Spanien und Italien

In Finnland wird das Tiefbauvolumen – nach einer vorübergehenden Erholung in 2008 – am Ende der Prognoseperiode ähnlich hoch ausfallen wie bereits 2007. Auch zwei der fünf großen Länder werden bis 2011 einen rückläufigen Trend aufweisen: Nach den vorliegenden Prognosen dürften sich die Tiefbaumaßnahmen in Spanien bis 2011 durchschnittlich um rund 1% pro Jahr abschwächen, in Italien sogar um rund 1 1/2% pro Jahr.

Unter den vier analysierten osteuropäischen Ländern wird dagegen nur in einem einzigen mit einer schwachen Entwicklung im Tiefbau gerechnet. So dürften in Ungarn in den Jahren 2008 und 2009 die Tiefbauaktivitäten um zusammen rund 20% schrumpfen; 2010 und 2011 wird mit einer leichten Erholung gerechnet. Dagegen weisen die Prognosen für Tschechien und die Slowakei bis 2011 ein durchschnittliches Wachstum von rund 5% bzw. rund 6% p.a. auf. Der einsame Spitzenreiter ist jedoch Polen. Hier sollen sich, nach den Schätzungen der Experten, die Tiefbauaktivitäten zwischen 2008 und 2011 sogar um rund ein Viertel pro Jahr erhöhen.

Finanzkrise verstärkt Konjunkturabschwung in der Baubranche

Vor einem Jahr sagten die Experten noch eine achtjährige Wachstumsphase – 2003 bis 2010 – voraus. 2008 bis 2010 sollte das europäische Bauvolumen um jeweils rund 1 1/2% zulegen. Diese Prognose erschien bereits damals recht optimistisch. Nach fünf Jahren – 2003 bis 2007 – mit durchschnittlichen Wachstumsraten des europäischen Bauvolumens von ca. 2,2% p.a. hätte nämlich eine Abschwächung in 2008 durchaus ins Bild eines normalen Konjunkturzyklus gepasst. Wie die Realität mittlerweile erkennen ließ, war die Nachfrage in 2008 tatsächlich mit rund 2 1/2% rückläufig.

Seit Beginn der neunziger Jahre gab es nur wenige Jahre, in denen das Bauvolumen in Europa stärker stieg als das Bruttoinlandsprodukt (BIP). Mit Ausnahme der Phase 2004 bis 2006. Hier schaffte es die Bauwirtschaft in zwei Jahren, das BIP-Wachstum zu übertreffen, 2005 hatte das BIP erst nach einer statistischen Revision die Nase vorn. Diese positive Entwicklung war ganz wesentlich auf die boomende Wohnungsnachfrage in einigen europäischen Ländern zurückzuführen. Es wäre somit völlig »normal« gewesen, wenn die Abkühlung nach dieser Überhitzung in 2008 und 2009 sogar mit einem leichten Rückgang der Bauvolumina erfolgt wäre. Der dramatische Einbruch, der vor allem in 2009 noch erfolgen wird, ist daher zu einem nicht unwesentlichen Teil auch auf die negativen Auswirkungen der Finanzkrise zurückzuführen.

Bauprogramme sollen europaweit die Konjunktur beleben

So gut wie alle europäischen Länder haben bereits im Verlauf des Jahres 2008 angekündigt, staatliche Programme zur Stimulierung der Konjunktur und des Wachstums aufzulegen. Die EU-Kommission hat sogar ein europaweites Programm in Höhe von 200 Mrd. € vorgeschlagen, um die Konjunktur anzukurbeln. Dabei sind, neben Steuersenkungen, fast überall Fördergelder für Baumaßnahmen vorgesehen, in erster Linie Investitionen in die Infrastruktur.

Die umfangreichsten Programme sind, wie zu erwarten, in den größten Ländern vorgesehen. Aber es ist sehr schwierig, die jeweils baurelevanten Anteile herauszurechnen – oder gar die Beträge einzelnen Jahren zuzuordnen. Erschwerend kommt nämlich hinzu, dass Politiker gerne große Zahlen verkünden. Also fasst man die Gelder gleich mehrerer Jahre zusammen oder schließt Maßnahmen mit ein, die bereits fest eingeplant waren, nun aber lediglich um einige Monate vorgezogen werden. Oder es werden bereits zugesagte EU-Gelder mit einbezogen.

Von dem geplanten 50 Mrd. € Programm in Deutschland sind 18 Mrd. € in 2009 und 2010 für Infrastrukturbauten sowie Baumaßnahmen an öffentlichen Gebäuden, insbesondere Schulen und Hochschulen, vorgesehen. Damit die Investitionen rasch umgesetzt werden können, soll auch das Vergaberecht für Aufträge befristet gelockert werden.

Umfangreiche staatliche Baumaßnahmen in den fünf größten Ländern vorgesehen

Das Konjunkturpaket in Frankreich dürfte eine ähnliche Größenordnung aufweisen. Hier sollen ca. 10 Mrd. € in Infrastrukturprojekte fließen, schwerpunktmäßig in den Ausbau des Glasfasernetzes für schnellere Internetverbindungen. Zusätzlich will der Staat Tausende Wohnungsbauprojekte übernehmen, für die infolge der Finanzmarktkrise private Investoren fehlen.

Das Konjunkturpaket in Großbritannien wird rund 25 Mrd. € kosten, wobei bereits die 13-monatige Senkung des Mehrwertsteuersatzes von 17,5 auf 15% zu Mindereinnahmen für den Staat von rund 15 Mrd. € führen dürfte. Für Bauinvestitionen bleiben nur 3,5 Mrd. €. Damit sollen Investitionen in Straßen, Schulen sowie den Wohnungsbau vorgezogen werden. Italien hat angekündigt, für 2009 und 2010 rund 80 Mrd. € zur Wiederbelebung der Konjunktur bereitzustellen; davon stammen aber rund 40 Mrd. € aus Förderprogrammen der EU. 16 Mrd. € sollen in den Ausbau der Infrastruktur fließen, unter anderem in den Autobahnbau. Mit mehreren milliardenschweren Konjunkturprogrammen kämpft Spanien gegen den Wirtschaftsabschwung. Von den vorgesehenen insgesamt rund 40 Mrd. € sollen auch Investitionen in die Infrastruktur sowie den Wohnungsbau vorgenommen werden.

In den Niederlanden plant die Regierung ein 6 Mrd. € schweres Konjunkturprogramm. Die Bauwirtschaft soll dabei nur indirekt partizipieren. So verbessern sich die Abschreibungsmöglichkeiten für Investitionen. Bauprojekte und Infrastrukturvorhaben sollen vorgezogen und schneller umgesetzt werden. Ähnliches gilt auch für Belgien, das ein Konjunkturpaket über 2 Mrd. € vorlegen möchte. Neben der Beschleunigung von Infrastrukturinvestitionen wird der Mehrwertsteuersatz für Neubauten von 21 auf 6% gesenkt.

Das Konjunkturprogramm Portugals umfasst ein Volumen von 2,2 Mrd. €. Im Mittelpunkt stehen Investitionen in Schulen und alternative Energien. Die beiden Konjunkturprogramme in Österreich dürften rund 3 Mrd. € erreichen. Davon könnten knapp 1 Mrd. € der Bauwirtschaft zugute kommen, hauptsächlich für den Eisenbahnbau.

Die Regierung von Finnland möchte ein Konjunkturpaket in der Größenordnung von 2 Mrd. € realisieren. Dabei soll

der Bau von Mietwohnungen gefördert sowie in Bildungseinrichtungen investiert werden. **Schweden** stellt 3,1 Mrd. € für Konjunktur fördernde Reformen bereit. Unter anderem sind auch Investitionen in die Infrastruktur, vor allem in den Straßenbau, vorgesehen.

Die beiden anderen skandinavischen Länder, **Norwegen** und **Dänemark**, planen keine Konjunkturprogramme. Sie befinden sich wirtschaftlich in einer komfortablen Situation. In Dänemark erhalten die Kommunen allerdings von der Regierung zusätzlich 170 Mill. € für den Bau und die Renovierung öffentlicher Gebäude. Auch die **Schweiz** erachtet bislang die Auflegung eines Konjunkturprogramms für nicht notwendig. Anders ist die Situation in **Irland**. Hier sieht die Regierung keinen finanziellen Spielraum für ein eigenes Konjunkturpaket. Priorität hat die Haushaltskonsolidierung.

Osteuropa – noch – nicht im »Programmrausch«

Auch die vier analysierten osteuropäischen Staaten beabsichtigen nicht, Konjunkturprogramme aufzulegen – wenngleich aus jeweils unterschiedlichen Gründen. So läuft in **Polen** bereits ein umfangreiches Investitionsprogramm, bedingt durch den EU-Beitritt sowie die Fußball-Europameisterschaft 2012. Dadurch fließt bereits viel Geld in Autobahnen, Schnellstraßen, Flughäfen und das Schienennetz. Zwischen 2007 und 2013 profitiert Polen von EU-Fördergeldern in Höhe von rund 67 Mrd. €.

Tschechien sieht derzeit keine Notwendigkeit für Konjunktur stützende Maßnahmen. Dies könnte sich ändern, falls das Wirtschaftswachstum 2009 unter 2% fällt. Die Regierung der **Slowakei** möchte weiterhin in erster Linie die Staatsausgaben senken – und denkt derzeit also auch nicht an Programme. Und **Ungarn** ist gerade erst vom Internationa-

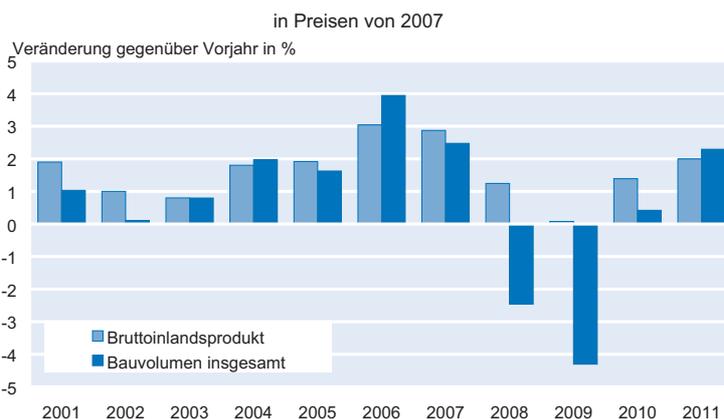
len Währungsfonds und der EU vom drohenden Staatsbankrott gerettet worden. Im Gegenzug muss die Regierung nun Ausgaben kürzen – und hat somit keine Spielräume für Konjunkturprogramme.

Berücksichtigt man, dass ein großer Teil dieser Baumaßnahmen erst mit einiger zeitlicher Verzögerung baurelevant werden dürfte, so werden viele Milliarden dieser Programme wohl erst 2010 investiert werden. Es könnte sich somit ein ähnlicher Effekt wie 1993/94 ergeben: Nach einer Null-Runde in 1992 und einem scharfen Rückgang des europäischen Bauvolumens in 1993 (-3 1/2%) übertraf der Anstieg der Baumaßnahmen 1994 mit fast 3% das BIP-Wachstum, das lediglich + 2 1/2% erreichte. Nach einigen negativen Prognoseüberraschungen für 2008 und 2009 könnte es somit 2010 zu einer positiven kommen (vgl. Abb. 5).

Literatur

Euroconstruct (2008a), *European Construction: Market trends to 2011 – Country Report of the 66th Euroconstruct Conference*. Hrsg. Aquiec-Vkebi, Brüssel.
 Euroconstruct (2008b), *European Construction: Market trends to 2011, Climate Change: Challenges and opportunities for the construction sector – Summary Report of the 66th Euroconstruct Conference*. Hrsg. Aquiec-Vkebi, Brüssel.

Abb. 5
Bauvolumen insgesamt und Bruttoinlandsprodukt in Europa



Quelle: Euroconstruct.

Ausgewählte Länder und ihre weltwirtschaftliche Verflechtung: Russland

28

Christoph Zeiner

Dieser kurze Länderüberblick schließt sich einer Reihe¹ an, die einige bedeutende Industrie- und Schwellenländer anhand wichtiger Globalisierungsindikatoren präsentiert. Die Darstellung der russischen Wirtschaftsdaten bezieht sich auf die Jahre 2001 bis zum aktuellen Rand. Um die Vergleichbarkeit zu gewähren, wird auf internationale Statistiken zurückgegriffen.

Eckdaten

Russland erstreckt sich über eine Landfläche von ca. 17 Mill. km² und ist damit bezogen auf die räumliche Ausdehnung so groß wie China und die USA zusammen. Die russische Bevölkerung wird auf rund 141 Mill. geschätzt. Aktuell wird mit einem leichten Bevölkerungsrückgang gerechnet. Für den Anteil von Immigranten an der russischen Bevölkerung konnte in der Zeit von 2000 bis 2005 ein leichtes Plus von 3,8% verzeichnet werden. 2005 wurde ein Anteil von 8,4% ausgewiesen. Die Nettomigration ist in diesem Zeithorizont hingegen deutlich zurückgegangen. 2000 wanderten noch 2,2 Mill. Ausländer zu (2005: 0,9 Mill.) (vgl. CIA 2008 und Weltbank 2008).

Das Bruttoinlandsprodukt

Im Jahr 2007 hatte die russische Volkswirtschaft ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Höhe von 1 290 Mrd. US-Dollar in laufenden Preisen erzielt. Gemessen in Kaufkraftparitäten entspricht dies einem Wert von 2 090 Mrd. US-Dollar (2001: 1 206 Mrd. US-Dollar). Somit konnte Russland 2001 einen Anteil von 2,8% zum weltweiten BIP beitragen. Im Jahr 2007 wurde ein Anteil von 3,2% erzielt. Pro Person konnte im Jahr 2007 ein BIP in Höhe von 14 705 US-Dollar in Kaufkraftparitäten erwirtschaftet werden. 2001 lag dieser Wert bei 8 243 US-Dollar. Dies ist eine Steigerung um 78,4% (vgl. IWF 2008a).

Der Welthandel und Indikatoren der Handelsbilanz

Auch Russland hat sich nicht gegen den Trend im Welthandel gestellt und kann hier seit der Jahrtausendwende

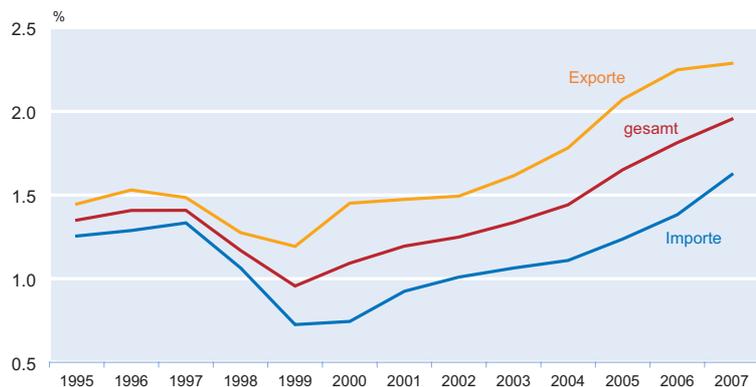
Abb. 1
Russischer Anteil am weltweiten Bruttoinlandsprodukt^{a)}



^{a)} Gemessen in Kaufkraftparitäten.

Quelle: IWF, WEO Oktober 2008.

Abb. 2
Entwicklung der russischen Welthandelsanteile^{a)}



^{a)} Waren und Dienstleistungen.

Quelle: WTO, ITS 2008.

stetig wachsende Bestände in den Statistiken verzeichnen. So wurde 2001 ein Wert von 113 Mrd. US-Dollar ins Ausland exportiert. Importiert wurden 74 Mrd. US-Dollar. Zusammengerechnet hat Russland 2001 einen Anteil von 1,2% zum Welthandel beigetragen. Im Jahr 2007 wurde dieser Anteil auf 2,0% erhöht (vgl. Abb. 2). Die Exporte haben hierzu mit einem Wert von 394 Mrd. US-Dollar, die Importe mit 281 Mrd. US-Dollar beigesteuert. Entgegen dieser positiven Entwicklung ist der Offenheitsgrad als Verhältnis der Summe aus Exporten und Importen zum BIP gesunken. Wurden 2001 noch 60,9% des BIP durch den Welthandel erzielt, konnte 2007 nur ein Offenheitsgrad von 52,4% erreicht werden. Verantwortlich hierfür ist das überproportionale Wachstum des russischen BIP. Zur russischen Handelsbilanz lässt sich feststellen, dass sie 2001 einen Saldo von 40 Mrd. US-Dollar auswies und im Jahr 2007 auf 113 Mrd. US-Dollar angestiegen ist (vgl. WTO 2008 und IWF 2008a).

¹ Im ifo Schnelldienst Nr. 17/2008 wurde zu Beginn der Länderpräsentationen Deutschland vorgestellt (vgl. Zeiner 2008). Zum Begriff Globalisierung vgl. ebenfalls Zeiner (2008, FN 1).

Tab. 1
Russland: ausgewählte Länderindikatoren

Eckdaten			
Landfläche	17 Mill. km ²		
Bevölkerung	141 Mill.		
	2000	2005	2000–2005^{a)}
Immigranten (Anteil an der Gesamtbevölkerung)	8,1	8,4	3,8
Nettomigration in Mill.	2,2	0,9	– 58,2
	2001	2007	2001–2007^{a)}
BIP (Mrd. US-\$, KKP ^{b)})	1 206	2 090	73,3
BIP pro Einwohner (US-\$, KKP)	8 243	14 705	78,4
Anteil am Welt-BIP (% , KKP)	2,8	3,2	14,5
Handelsbilanz	2001	2007	
Exporte ^{c)} (Mrd. US-\$)	113	394	
Importe ^{c)} (Mrd. US-\$)	74	281	
Offenheitsgrad (%)	60,9	52,4	
Welthandelsanteil (%)	1,2	2,0	
Handelsbilanzsaldo (Mrd. US-\$)	40	113	
Kapitalbilanz	2001	2007	
Devisenhandel (Mrd. US-\$)	10	50	
Anteile des Rubel an allen Devisentransaktionen (%)	0,4	0,8	
Ausländische Direktinvestitionen^{d)}	2001	2007	
Bestand (Mrd. US-\$)	97	579	
Offenheitsgrad	31,7	44,9	
Weltanteil	0,8	1,9	
Ströme (Mrd. US-\$)	5,3	98,1	
Offenheitsgrad	1,7	7,6	
Weltanteil	0,3	2,6	
Portfolioinvestitionen	2001	2007	
Aktiva (Mrd. US-\$)	0,08	– 10	
Passiva (Mrd. US-\$)	– 0,7	17	
Offenheitsgrad	0,3	2,1	

^{a)} Wachstum in Prozent. – ^{b)} Kaufkraftparitäten. – ^{c)} Waren und Dienstleistungen. – ^{d)} Summe inländischer und ausländischer ADI.

Quelle: BIZ; CIA; IWF; UNCTAD; Weltbank; WTO.

Der internationale Finanzmarkt und Indikatoren der Kapitalbilanz

Internationaler Devisenhandel

Die Bedeutung Russlands für den internationalen Devisenmarkt ist gering, es lässt sich aber eine steigende Tendenz erkennen. Im Tagesdurchschnitt im April 2001 wurden 10 Mrd. US-Dollar russischer Devisen am Markt getauscht. 2007 wurden auf Grundlage dieser Messbasis Devisen im Wert von 50 Mrd. US-Dollar gehandelt. Ein Blick auf das Währungsranking zeigt die abgeschlagene Position des Rubel. Mit 0,8% Beteiligung am Devisenhandel belegt die russische Währung einen hinteren Platz in der BIZ-Rangliste für das Jahr 2007 (vgl. BIZ 2007).

Die Betrachtung des Offenheitsgrads auf Basis der Stromgrößen zeigt ein gleiches Bild auf. Mit 1,7% im Jahr 2001 ist dieser Indikator zum Jahr 2007 auf 7,6% angestiegen (vgl. UNCTAD 2008 und IWF 2008a).

Portfolioinvestitionen

Für die Portfolioinvestitionen auf dem russischen Markt zeigt sich kein klares Bild (vgl. Abb. 4). Während sich die ausländischen Investoren zwischen 2001 und 2005 mit neuen Investitionen deutlich zurückgehalten haben, wurde im Jahr 2007 ihr bis dahin zurückgestellter Investitionsbedarf nachgeholt. So wurden 2001 noch 700 Mill. US-Dollar aus ausländischen Investitionen abgezogen. Im Jahr 2007 wurden Portfolioinvestitionen in Höhe von 17 Mrd. US-Dollar in den russischen

Ausländische Direktinvestitionen

Die ausländischen Direktinvestitionen (ADI) stellen einen weiteren Indikator der weltwirtschaftlichen Verflechtung eines Landes dar. Die Zahlen zu den ADI zeigen für Russland ein eindeutiges Bild auf (vgl. Abb. 3). Im Jahr 2001 haben russische Unternehmen 2,5 Mrd. US-Dollar in Form von ADI ins Ausland investiert. Das machte einen Anteil der weltweiten Outward-ADI in Höhe von 0,3% aus. 2007 wurden 46 Mrd. US-Dollar investiert. Russland steuerte damit einen Weltanteil von 2,3% bei. Neben diesen Stromgrößen werden Bestandsgrößen der ADI erfasst. Während bis ins Jahr 2001 44 Mrd. US-Dollar ins Ausland investiert wurden, ist 2007 ein Bestand von 255 Mrd. US-Dollar erreicht worden. Dies macht einen Weltanteil von 1,6% aus.

Auf der anderen Seite haben ausländische Unternehmen in Russland investiert. Diese ADI schlagen sich im Jahr 2001 mit insgesamt 53 Mrd. US-Dollar in der russischen Bilanz nieder. 2007 konnte dieser Bestand auf 324 Mrd. US-Dollar ausgebaut werden. Der Weltanteil an eingehenden ADI ist somit von 0,9% auf 2,1% gestiegen. Für die Stromgrößen der eingehenden ADI lässt sich festhalten, dass 2001 3 Mrd. US-Dollar nach Russland geflossen sind. 2007 lag der Investitionsbetrag bei 52 Mrd. US-Dollar.

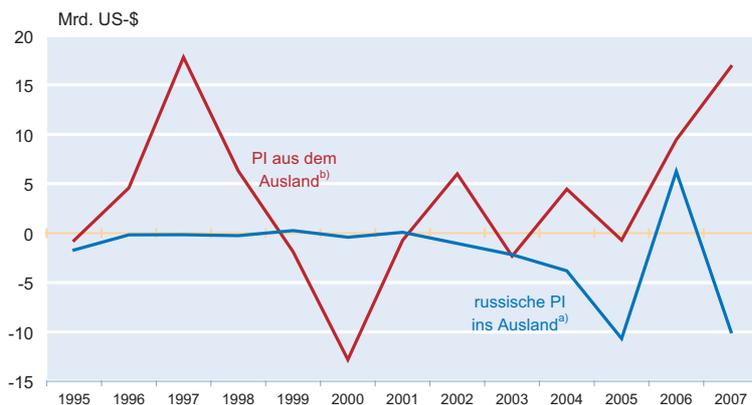
Abgerundet soll der Blick auf diesen Indikator wieder mit dem Offenheitsgrad werden. Auf Basis der beiden Bestandsgrößen der ADI im Verhältnis zum BIP ergibt sich für 2001 ein Wert von 31,7%. 2007 wurde dagegen ein Offenheitsgrad von 44,9% erzielt.

Abb. 3
Ausländische Direktinvestitionen



Quelle: UNCTAD, WIR 2008.

Abb. 4
Portfolioinvestitionen (PI)



^{a)} Zunahme/Kapitalausfuhr (-). ^{b)} Zunahme/Kapitalausfuhr (+).

Quelle: IWF, IFS 2008.

Wirtschaftsraum investiert. Deutlich schwächer sind die Schwankungen bei russischen Investitionen, die im Ausland angelegt werden. In den Jahren von 2001 bis 2005 war hier eine deutliche Richtung, hin zu mehr Portfolioinvestitionen, erkennbar. Zu einer extremen Abnahme kam es 2006. Nachdem hier Finanzmittel in Höhe von rund 6 Mrd. US-Dollar abflossen, wurde 2007 mit einem Wert von 10 Mrd. US-Dollar fast wieder das Niveau aus dem Jahr 2005 erzielt.

Zum Abschluss darf noch die Summe beider Bilanzpositionen zum BIP ins Verhältnis gesetzt werden. Der finanzielle Offenheitsgrad erreichte 2007 2,1%. Im Jahr 2001 waren es lediglich 0,3% (vgl. IWF 2008a und IWF 2008b).

Literatur

BIZ (2007), *Triennial Central Bank Survey*, Dezember 2007.

CIA (2008), *The World Factbook*, Update: 10. Juni 2008.

IWF (2008a), *World Economic Databases*, Oktober 2008.

IWF (2008b), *International Financial Statistics*, 2008.

UNCTAD (2008), *Foreign Direct Investment Database*, September 2008.

Worldbank (2008), *World Development Indicators – Online*, Mai 2008.

WTO (2008), *Statistics Database, International Trade Statistics*, November 2008.

Zeiner, C. (2008), »Ausgewählte Länder und ihre weltwirtschaftliche Verflechtung: Deutschland«, *ifo Schnelldienst* 61(17), 28–31.

1 2009

36. Jahrgang

ifo Konjunktur- perspektiven

Inhalt

- 1 Industrie:
Kapazitätsauslastung deutlich gesunken
- 13 Bauwirtschaft:
Hoffen aufs Konjunkturpaket
- 19 Großhandel:
Ungünstige Geschäftslage
- 25 Einzelhandel:
Geschäftsklima erneut verbessert
- 31 Dienstleistungen:
Erwartungen weniger skeptisch
- 34 Beschäftigungsbarometer
- 35 Konjunkturindikatoren EU
- 39 Konjunkturindikatoren Weltwirtschaft



Institut für
Wirtschaftsforschung
an der Universität München

Online-Informationendienste der CESifo Gruppe München



Der ifo Newsletter ist ein kostenloser Service des ifo Instituts und wird einmal im Monat per E-Mail verschickt. Er informiert Sie in deutscher Sprache über neue Forschungsergebnisse, wichtige Publikationen, ausgewählte Veranstaltungen, Personalien, Termine und vieles mehr aus dem ifo Institut.

Wenn Sie den ifo Newsletter abonnieren möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an: newsletter@ifo.de.



CESifo veröffentlicht monatlich über 20 Working Papers mit den Forschungsergebnissen seines weltweiten akademischen Netzwerks. Der CESifo Newsletter präsentiert in englischer Sprache ausgewählte Papers in einem leicht verständlichen Stil mit dem Ziel, den wissenschaftlichen Output für ein breiteres Publikum zugänglich zu machen.

Wenn Sie den CESifo Newsletter abonnieren möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an: saavedra@cesifo.de.

Möchten Sie zusätzlich unsere aktuellen Pressemitteilungen beziehen, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an: presseabteilung@ifo.de.

Sie können uns auch gerne ein Fax schicken an:

ifo Institut für Wirtschaftsforschung, Fax: (089) 9224-1267

Bitte nehmen Sie mich in den Verteiler auf für:

- ifo Newsletter CESifo Newsletter Pressemitteilungen

Name:
Institution:
Straße:
Ort:
Telefon:
Telefax:
E-Mail:

ifo Institut für Wirtschaftsforschung

im Internet:

<http://www.ifo.de>

