

Resolution des Bayerischen Baugewerbes
zur Erhaltung der baulichen Infrastruktur des Freistaats Bayern

anlässlich des Verbandstages der Bayerischen Baugewerbeverbände
am 11./12. Mai 2012 in Garmisch-Partenkirchen

Die Delegiertenversammlung des Landesverbands Bayerischer Bauinnungen fordert den Bayerischen Landtag und die Bayerische Staatsregierung dazu auf, eine dauerhafte Mindestinvestitionsquote von 15 % im bayerischen Staatshaushalt festzuschreiben. Diese Quote ist erforderlich, um deutlich höhere und stetigere Aufwendungen im Staatlichen Hochbau zu tätigen und die Verkehrsinfrastruktur konsequent auf den vorhersehbaren Bedarf hin auszubauen.

Steigende und veränderte Nutzung, neue technische Möglichkeiten, demographische Entwicklungen und die Energiewende verändern die Anforderungen an unsere Infrastruktur laufend. Die Erhaltung und Weiterentwicklung unserer Infrastruktur ist die Basis, um Wachstum und Beschäftigung im Freistaat weiter auszubauen. Von einer bedarfsgerechten Infrastrukturentwicklung sind wir aber derzeit weit entfernt. Abgesehen von den Einflüssen der Konjunkturpakete in den Krisenjahren hat sich die Investitionsquote des bayerischen Staatshaushaltes von 26,2 % im Jahr 1970 auf 12,1 % im Jahr 2011 mehr als halbiert.

Ein Grund hierfür ist die stetig steigende Personalausgabenquote des Freistaates Bayern, die durch eine Welle von Beamten-Neueinstellungen von den sechziger bis in die achtziger Jahre verursacht wird. 1960 gab es 87.200 Beamte in Bayern, Anfang 2011 waren es 203.600. Die Zahl der Ruheständler hat sich im gleichen Zeitraum von 44.300 auf 114.100 sogar fast verdreifacht. 2050 wird die Staatsregierung voraussichtlich sogar die Pensionen von 155.000 Ruheständlern zahlen müssen. Bis zum Jahr 2050 wird ein weiterer Anstieg der Personalausgabenquote von derzeit 42 % des Landeshaushaltes auf 45 % bis 52 % erwartet. Die bis 2050 anfallenden Versorgungsverpflichtungen des Staates (Bund und Länder) summieren sich auf mindestens 1,3 Billionen Euro. Stetig steigende Personalausgaben schränken aber den Spielraum für notwendige Investitionen ein.

Was wollen wir erreichen?

- Der bayerische Staatshaushalt hatte in den letzten beiden Jahren eine Investitionsquote von nur noch rund 12 %. Das ist viel zu wenig, um den staatlichen Gebäudebestand nachhaltig energetisch zu sanieren und die Verkehrsinfrastruktur des Freistaats zu erhalten und auszubauen. Wir fordern eine Mindestinvestitionsquote von 15 % bei gleichzeitiger Einhaltung der Regelungen der grundgesetzlichen Schuldenbremse. Nur ein hoher Investitionsanteil in unseren Staatsausgaben ist nachhaltig und wird unserer Verantwortung gegenüber den kommenden Generationen gerecht.

- Die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes weist den Weg in Richtung Null-Emissionsgebäude für staatliche Immobilien. Um dies zu realisieren, sind erhebliche Investitionen erforderlich. Im Gegensatz zu diesem großen Bedarf gingen aber 2011 die getätigten Hochbauinvestitionen aller bayerischen Gebietskörperschaften um fast 11 % zurück. Nach dem Auslaufen der Konjunkturprogramme I und II deuten alle Indikatoren auf ein weiteres Absinken der Hochbauinvestitionen der Öffentlichen Hand hin. Wir brauchen deshalb deutlich höhere und stetigere Investitionen in den Staatlichen Hochbau.
- In Bayern sind sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr erhebliche Steigerungen zu erwarten. Laut Verkehrsprognose Bayern 2025 wächst der Güterverkehr in Tonnenkilometern gemessen zwischen 2007 und 2025 um 53,2 %, die Kilometerleistung im motorisierten Personenverkehr wächst im gleichen Zeitraum um 22,5 %. Das Verkehrswachstum in Bayern liegt mit 1,1 % pro Jahr über dem für Deutschland insgesamt prognostizierten Wachstum von 0,9 % pro Jahr. Der Bahnverkehr in Bayern steigt bezogen auf die Verkehrsleistung bis 2025 um 51,8 %. Der Bedarf an hervorragender Verkehrsinfrastruktur nimmt entsprechend zu. Die Verkehrspolitik muss dieser Entwicklung stärker als bisher Rechnung tragen. Bayerns Verkehrsinfrastruktur muss konsequent auf den vorhersehbaren Bedarf hin ausgebaut werden. Die Investitionen in Bayerns Verkehrsinfrastruktur müssen sich an diesem Bedarf ausrichten.
- Bundes- und Staatsstraßen in Bayern müssen bedarfsgerecht finanziert werden. In Bayern sind sechs von zehn Kilometern Staatsstraßen nicht in Ordnung. 1.200 Brücken und 4.000 Straßenkilometer weisen erheblichen Reparaturbedarf auf. Die Bundesfernstraßenmittel in Bayern sind von 1,242 Mrd. Euro in 2009 auf 907 Mio. Euro in 2011 zurückgegangen. Der Staatsstraßenhaushalt in Bayern hatte 2011 einen Haushaltsansatz bezogen auf Bauinvestitionen in Höhe von 215 Mio. Euro. Für 2012 muss eine Summe mindestens in gleicher Höhe angestrebt werden. Die Bundesfernstraßeninvestitionen sind mindestens auf das Niveau von 2009 anzuheben und zu verstetigen.
- Das bayerische Fernstraßennetz ist in seiner Grundstruktur zu sehr auf München und zu wenig auf die Regionen ausgerichtet. Um die Staubelastung rund um die Landeshauptstadt nachhaltig abzubauen, müssen die Fernverkehrsströme innerhalb Bayerns entzerrt werden. Das heißt: Die Bundesstraßen müssen aufgewertet und als Querverbindungen zu Autobahnen autobahnähnlich ausgebaut werden.
- Gebremst wird der Ausbauzustand der Straßen durch veraltete Verfahren bei den Verkehrsplanungen: Die Verkehrsplanungen müssen stärker auf die konkrete Bedarfsentwicklung eingehen. Die Genehmigungsverfahren müssen beschleunigt werden.
- Zentrale Aufgaben im Ausbau der bayerischen Schieneninfrastruktur sind der Ausbau internationaler Hochgeschwindigkeitsverbindungen, der vorrangige Ausbau von Engstellen in Ballungsräumen und die Flächenerschließung durch Regionalverkehrsverbindungen. Zur Umsetzung der Realisierungsprojekte des so genannten vordringlichen Bedarfs im Eisenbahnbau bis 2025 wären zwei Milliarden Euro Bundeshaushaltsmittel für Deutschland jährlich erforderlich. Es zeichnet sich aber ab, dass die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel des Bundes im Mittel deutlich hinter dieser Bedarfsmarke zurückbleiben werden. Die Schiene braucht mehr Geld, und dieses Geld muss stetig fließen.
- Um diese Ziele zu erreichen, muss die Personalausgabenquote der Öffentlichen Hand gesenkt werden. Dabei dürfen auch notwendige Pensionskürzungen oder die Anhebung des Pensionsalters kein Tabu sein.