

# BAUWIRTSCHAFTS SPIEGEL

März 2002/Nr. 99

## Infrastrukturbau – politische Weichen falsch gestellt?

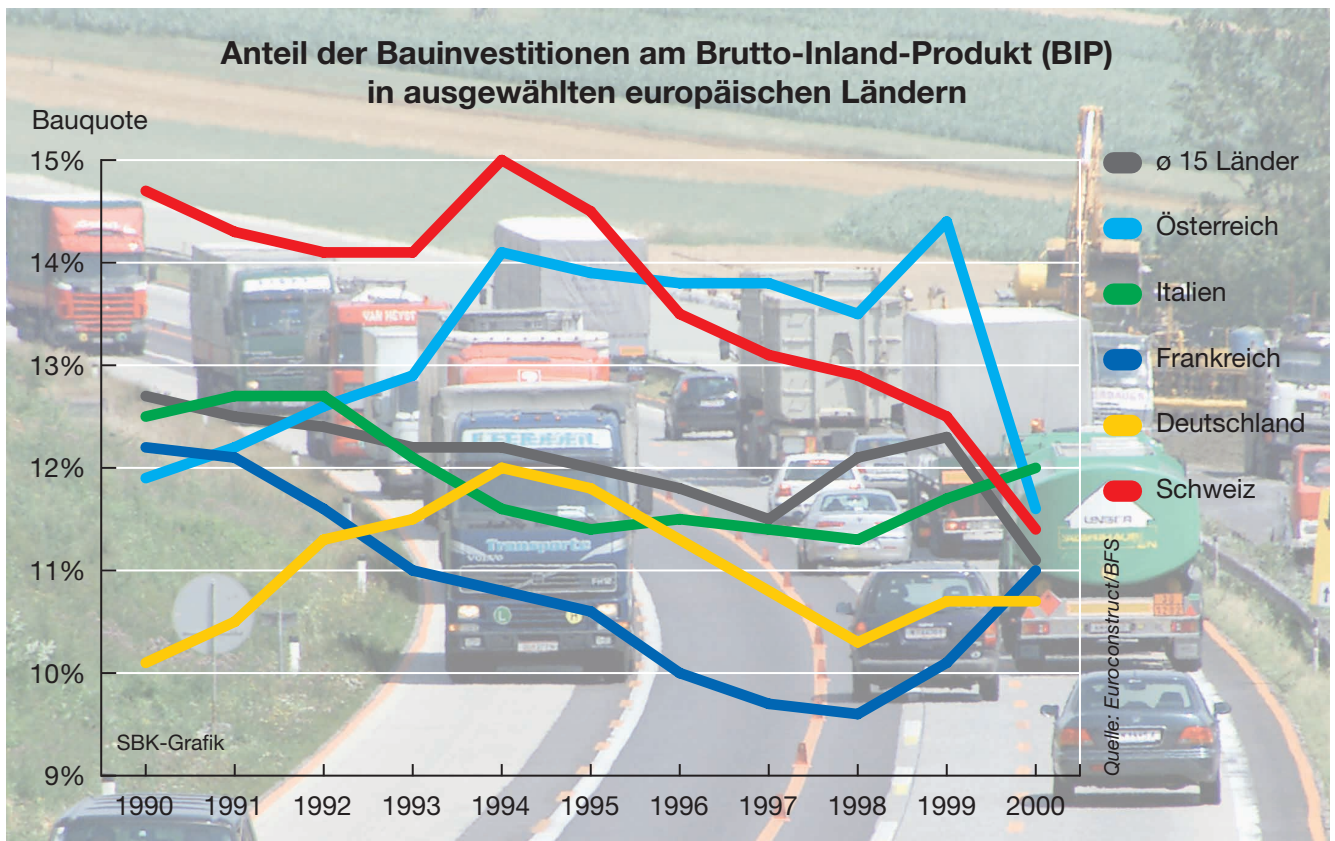
von Ständerat Hans Hofmann, Präsident der SBK, Referat anlässlich der Eröffnung der SWISSBAU 02

Wenn wir uns die Frage stellen, ob im Bereich Infrastrukturbau die Weichen falsch gestellt sind, so denken wir vor allem an die Verkehrs-Infrastrukturbauten des Bundes im Bereich von Schiene und Strasse.

Ein positiver Punkt bei der Bahninfrastruktur ist, dass deren Finanzierung durch den FinöV-Beschluss weitgehend

werden kann. Die zweite Etappe sollte ohne Zeitverzug direkt anschliessend an die erste Phase ausgeführt werden.

Darüber hinaus ist die Anbindung der Schweiz an das internationale Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz rasch weiterzuverfolgen. Die Planungsunterlagen für den HGV-Anschluss sowohl der Ost- wie der Westschweiz sind



Der im internationalen Vergleich einmalige Rückgang der Bauquote zeigt die Problematik der schweizerischen Wirtschaftspolitik während der letzten 10 Jahre. Die wichtigsten Gründe liegen in der übermässig langen, restriktiv wirkenden und einseitig auf die Teuerungsbekämpfung ausgerichteten Geldpolitik, gepaart mit einer rezessiv wirkenden Finanzpolitik. Das starke Wachstum der öffentlichen Konsumausgaben (insbesondere Sozialausgaben) führte zu einer stetig wachsenden Staatsquote, dies einmal mehr auf Kosten der Bauinvestitionen. Diese Entwicklung geht ungebremst weiter. Fazit: Ein Land, das nicht mehr investiert, glaubt auch nicht mehr an seine Zukunft.

gesichert ist. Die Diskussion dreht sich hier vor allem um Fragen der Etappierung oder einer vorzeitigen Realisierung einzelner Abschnitte und damit natürlich einer vorzeitigen Freigabe von Mitteln. Die Finanzierung der Bahn 2000 sollte in Ergänzung zum FinöV-Fonds so ausgestaltet werden, dass das Vorhaben so schnell wie möglich realisiert

spätestens im Jahre 2003 dem Parlament vorzulegen. Im Güterverkehr mit der Bahn schliesslich drängen sich – insbesondere auch im Ausland – Verbesserungen auf.

Des weiteren sind die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen in den Bereichen Schiene und Strasse

rasch auszubauen. Die Finanzierung dieser ebenfalls wichtigen und dringenden Aufgabe über eine weitere Belastung der Treibstoffpreise – dem sogenannten «Agglo-Fünfer» – wird aber sicher noch einiges zu reden geben.

### Drängende Probleme

Im Bereich Strasse liegt vieles im argen. Auch wurden Fehler begangen, die noch sehr viel unnötige Schwierigkeiten verursachen und dem Steuerzahler einiges an Kosten bereiten werden. Zunächst ist das beschlossene Nationalstrassennetz zügig fertigzustellen. Am 7. März 1993 hat das Schweizervolk das Gesetz über die Erhöhung des Treibstoffzolls mit 54,5 % der Stimmen angenommen. Die Preiserhöhung um 20 Rappen pro Liter führte für den Bund zu jährlichen Mehreinnahmen von 1,3 Mrd. Fr. Die Hälfte davon sollte, gemäss den Erläuterungen des Bundesrates in der Botschaft vom 9. Oktober 1992, für die rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes verwendet werden. Dabei berief er sich auf das vierte langfristige Bauprogramm für die Nationalstrassen vom 1. April 1992.

Wörtlich führte der Bundesrat aus:  
«Die rasche Fertigstellung ist vom Parlament verlangt und vom Bundesrat mit dem neuen Bauprogramm beschlossen worden. Voraussetzung sind die zusätzlichen 650 Mio. Fr. aus der Treibstoffzoll-Erhöhung.»

Die Mehrheit des Schweizervolkes vertraute diesen Ausführungen, welche der Bundesrat im Hinblick auf die Volksabstimmung nachdrücklich bekräftigte. Leider blieben diese Beteuerungen ein leeres Versprechen. Aus rein finanzpolitischen Überlegungen wurden immer wieder Abstriche gemacht. Vergleicht man das vierte langfristige Bauprogramm des Bundes, welches der Benzinerhöhung zugrunde lag, mit dem heute gültigen sechsten Programm vom 24. November 1999, wird diese Tatsache augenfällig.

Hier nur einige Beispiele:

Teilstück	Geplante Inbetriebnahme	
	4. Bauprogramm	6. Bauprogramm
A 16 Delémont Est – Front. Berne	2001	2008
A 16 Moutier Est – Court	2001	2008
A 4 Fildern – Knonau	2005	2010
A 5 Areuse – Front. VD	2002	2008
A 9 Gampel – Brigue/Glis	2003	2009

Mit den im Finanzplan für die Jahre 2002 – 2005 vorgesehenen zusätzlichen Kürzungen wollte der Bundesrat die oben erwähnten Projekte um ein weiteres Jahr gegenüber dem sechsten Bauprogramm verzögern. Er sah im Budget 2002 Kürzungen von 88 Mio. Fr. und in den nächsten vier

Jahren solche von insgesamt 468 Mio. Fr. vor. Im Parlament konnte dank gemeinsamer Anstrengungen die Kürzung im Voranschlag für das laufende Jahr rückgängig gemacht werden. Im Ständerat wurde in der vergangenen Wintersession ein von 34 Mitgliedern aller Parteien mitunterzeichneter Vorstoss überwiesen, mit welchem vom Bundesrat verlangt wurde, in der Finanzplanung die Investitionen für Planung und Bau von Infrastrukturanlagen hoch zu halten. Insbesondere soll mit dem Bau bereits baureifer Projekte ohne Verzug begonnen und bei im Bau befindlichen Objekten der Baufortschritt nicht aus kurzfristigen finanzpolitischen Überlegungen gebremst werden.

Die Erklärung des Bundesrates dazu lautete wie folgt: «Der Bundesrat ist bereit, den Vorstoss entgegenzunehmen. Es ist seine feste Absicht, auch in Zukunft auf einen stabilen Investitionsanteil an den Gesamtausgaben zu achten sowie baureife Projekte rasch auszuführen».

Wir werden in den kommenden Jahren die Augen offenhalten und genau verfolgen, ob sich der Bundesrat dieses Mal an seine Aussage hält.

### Stark vernachlässigter Unterhalt

Aber nicht nur beim Bau der Nationalstrassen wurden Abstriche gemacht. Ebenso sind aus finanzpolitischen Überlegungen der Strassenunterhalt beim National- und Hauptstrassennetz zum Teil fast sträflich vernachlässigt worden. Unser Nationalstrassennetz kommt langsam ins Alter. Ein Grossteil davon stammt aus den sechziger und siebziger Jahren. Spätestens nach 20 bis 25 Jahren müssen auch gut gebaute und qualitativ hochstehende Strassen zur Substanzerhaltung intensiv unterhalten werden. Lässt man den idealen Zeitpunkt beispielsweise für eine Erneuerung des Deckbelages verstreichen, nimmt der Strassenoberbau sehr rasch Schaden. Die Kosten einer Sanierung erhöhen sich in der Folge um ein Mehrfaches. Dies macht ökonomisch keinen Sinn. Unsere Strassen sind Volksvermögen, dessen Werterhaltung gewährleistet sein muss. Das Strassennetz sollte nach wirtschaftlichen Grundsätzen unterhalten werden. Mit den heute zur Verfügung gestellten Mitteln ist dies leider nicht möglich.

Um die Werterhaltung, aber auch die Sicherheit unserer Strassen zu gewährleisten, sollen gemäss einer Studie von Fachleuten sowie auf Grund internationaler Standards pro Jahr folgende Beträge zusätzlich aufgewendet werden:

- Substanzerhaltung der Nationalstrassen + 50 – 80 Mio. Fr.
- Tunnelsicherheit + 50 Mio. Fr.
- Die Beiträge an das Kantons- und Hauptstrassennetz – dieses umfasst eine Länge von 18000 km – sind mindestens auf das Niveau von 1994 anzuheben, d.h. + 90 – 100 Mio. Fr.

Ein Fünftel aller Kantons- und Hauptstrassen ist heute sanierungsbedürftig. Die Kantone sind vom Bund unbedingt dazu anzuhalten, die ihnen zukommenden Beiträge aus der LSWA für die Werterhaltung ihres Strassennetzes aufzuwenden. Aber auch bei der Ergänzung und Erweiterung der kantonalen Strassennetze besteht Nachholbedarf. Das immer wieder angeführte Argument, es bestünde zu wenig ausführungsfähige Projekte, stimmt längst nicht mehr. Zudem sollten für die Beseitigung der noch existierenden Niveauübergänge mehr Mittel seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden.

## Finanzierung mit Fragezeichen

Eigentlich sollte die Strassenfinanzierung kein Problem darstellen, denn der Bund verfügt aufgrund der bereits erwähnten Treibstoffzollzuschläge über zweckgebundene Mittel von derzeit fast 4 Mrd. Fr. Obwohl diese von den motorisierten Strassenverkehrsteilnehmern aufgebracht und dem Bund abgeliefert wurden, existieren sie nur auf dem Papier. Das Geld ist längst in der allgemeinen Bundeskasse verschwunden und ausgegeben. Der Bundesrat hat sich stets geweigert, diese klar zweckgebundenen Mittel – so wie dies die Kantone tun – in einen separaten Strassenfonds zu legen. Das Parlament habe bei der Behandlung des Treibstoffzollgesetzes die Schaffung eines Fonds und damit die Nichtverzinsung der Rückstellungen durch den Bund stillschweigend akzeptiert, so die Begründung.

Es wurden aber schon damals im Parlament klare Bedenken geäussert. Dem Bund werde mit der Rückstellung von Treibstoffzollerträgen die Möglichkeit verschafft, seine Finanzrechnung zu verbessern, heisst es im *Amtlichen Bulletin* des Ständerates, 1984, S. 357. Der Bundesrat zerstreute diese Bedenken im Ständerat mit folgenden Worten (im gleichen amtlichen Bulletin nachzulesen): «Sie sehen auch, wie der Abbau vor sich gehen wird: Der Bundesrat kann hier nicht einfach nach freiem Ermessen unbeschränkt Rückstellungen bilden. Es heisst in dieser Literatur ausdrücklich: '...nur soweit dies zur Gewährung einer ausgeglichenen Einnahmen- und Ausgabenentwicklung notwendig ist', also sind Rückstellungen Schwankungsreserve.»

## Separater Strassenfonds gefordert

Die heute ausgewiesenen rund 4 Mrd. Fr. können wohl nicht als Schwankungsreserve bezeichnet werden. Anstatt eines in Aussicht gestellten Abbaus der Rückstellungen hat der Bund diese Mittel massiv geäufnet – ein Resultat gewichtiger Kürzungen im Rahmen der Sanierungsmassnahmen des Bundeshaushaltes. Die vom Bundesrat 1992 abgegebene Zusicherung, das Nationalstrassenetz gemäss dem vierten langfristigen Bauprogramm zügig fertigzustellen, blieb eine Worthülse.

Im Nationalrat sind zwei Motionen hängig, welche vom Bundesrat die Schaffung eines separaten Strassenfonds mit eigener Rechnung – analog dem Finöv-Fonds – verlangen. Der Bundesrat lehnt die Vorstösse ab, diesmal mit der Begründung, dass es sich beim Strassenbau nicht um eine befristete Spezialaufgabe, sondern um eine Daueraufgabe handle. Daueraufgaben seien jedoch nicht mit einer Spezialfinanzierung zu lösen. Nach dieser Stellungnahme müsste der Bundesrat konsequenterweise die bestehende gesetzliche Zweckbindung aufheben. Aber das tut er nicht, weil er ganz genau weiss, dass dies politisch nicht durchsetzbar wäre. Es bleibt also ein innerer Widerspruch, wobei es nur zwei mögliche Lösungen gibt: Entweder man hebt die Zweckbindung auf – das will ich nicht – oder man schafft endlich einen separaten Fonds für den Strassenverkehr, dafür ist es höchste Zeit.

Um den Druck in dieser Sache zu verstärken, habe ich im Ständerat eine parlamentarische Initiative eingereicht, mit welcher die gesetzlich notwendigen Änderungen zur Schaffung eines Fonds für den Strassenverkehr verlangt wird.

Sollten die Motionen Erfolg haben, so erübrigt sich die Weiterverfolgung dieser parlamentarischen Initiative. Soll-

ten die Motionen im Nationalrat jedoch scheitern – es wäre ja nicht das erste Mal – bliebe das Geschäft wenigstens im Ständerat pendent; dieser könnte es dann selbst an die Hand nehmen.

Natürlich haben neben den erwähnten finanzpolitischen Kürzungen auch Einsprachen, insbesondere Verbandsbeschwerden, zu Verzögerungen im Nationalstrassenbau geführt. Solche Beschwerden haben ausser Verzögerungen und Verteuerungen meistens rein gar nichts gebracht. Als ehemaliger Zürcher Baudirektor könnte ich Ihnen dies aus eigener Erfahrung anhand von Beispielen im Detail erläutern. Eine Motion, welche der Ständerat sehr deutlich überwiesen hatte, wollte hier moderat etwas Abhilfe schaffen. Ihre Umsetzung hätte u. a. dazu geführt, dass Baubeginn und Baufortschritt nicht mehr durch Beschwerden hätten verzögert werden können, wenn deren Inhalt, wie mehrmals geschehen, überhaupt keinen direkten Einfluss auf das Bauwerk haben. Leider scheiterte die Motion im Nationalrat ganz knapp mit 80 zu 78 Stimmen, und es wird, nach einer politischen Anstandspause, ein neuer Anlauf nötig sein.

Um so unverständlicher ist es, dass der Bundesrat in einer Zeit der konjunkturellen Abkühlung – vor allem im Baugewerbe – für wichtige Strassenprojekte, die nach Erledigung aller Verfahren endlich baureif oder im Bau waren, aus rein budgetkosmetischen Gründen die Mittel kürzen und den Baubeginn oder Baufortgang seinerseits noch verzögern wollte. Durch diese zusätzlichen Verzögerungen wäre ja an den Gesamtkosten überhaupt nichts gespart worden – im Gegenteil. Ein Bremsen des optimalen Baufortschrittes oder Hinauszögern des Baubeginns führt erfahrungsgemäss zu Mehrkosten, von der Vernichtung wertvoller Arbeitsplätze ganz zu schweigen.



## Zur Lage der Bauwirtschaft

### Planung und Projektierung

#### Weiter an Schwung verloren

Gemäss den neusten Erhebungen der Konjunkturforschungsstelle der ETH (KOF) bei den Planungsfirmen des *Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins* (SIA) vom 1. Januar 2002 hat die Entwicklung im Projektierungssektor im vierten Quartal 2001 weiter an Schwung verloren.

So hat sich im Planungssektor die Nachfrage, gemessen an der Summe der neu abgeschlossenen Verträge, in allen Fachrichtungen, Projektierungssparten und Landesteilen erneut rückläufig entwickelt, indem die Neuaufträge im vierten Quartal 2001 insgesamt nur noch von 13 Prozent der Planungsfirmen (Vorjahr 32 %) als besser, von 52 Prozent (Vorjahr 49 %) als gleichbleibend und von 35 Prozent (Vorjahr 19 %) aller Projektierenden als schlechter eingestuft wurden. Während die Auftragsentwicklung im zweiten Quartal praktisch stagniert hat, ist nun im zweiten Halbjahr 2001 ein deutlicher Rückgang der Neuaufträge eingetreten, wurden diese doch per Saldo von einer Mehrheit von 22 Prozent der Befragten als abnehmend beziffert. Vor Jahresfrist war noch eine Zunahme von 13 Prozent zu verzeichnen.

Mit Blick auf die verschiedenen Sparten haben sich laut Beurteilung durch die Befragten die Projektsummen der Neuaufträge im 4. Quartal 2001 im Vergleich zum Vorquartal wie folgt entwickelt: Wohnungsbau -24%; Wirtschaftsbau -18%; öffentlicher Hochbau -21%; öffentlicher Tiefbau -11%. Auffallend ist, dass eines der in den letzten Jahren bedeutendsten Zugpferde der Baukonjunktur – der Wirtschaftsbau – seine treibende Kraft eingebüsst hat.

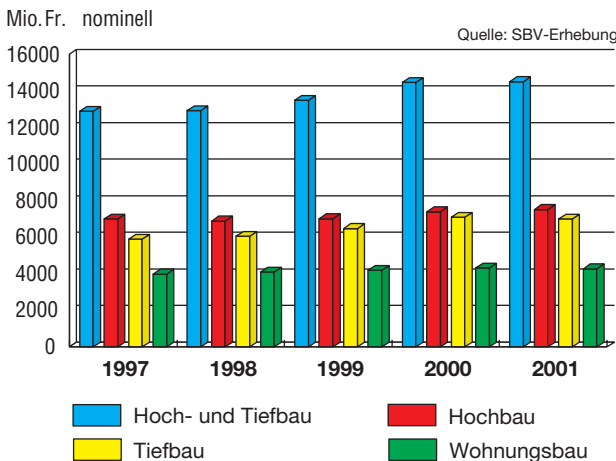
Gemäss den Angaben der Umfrageteilnehmer dürfte sich die Entwicklung der Aufträge bis zum Frühling dieses Jahres weiter abschwächen, wobei die künftige Situation von den Ingenieuren pessimistischer als von den Architekten bewertet wird. Die eher trübe Stimmung manifestiert sich auch in der Beurteilung der Geschäftslage per Ende Juni 2002, indem von einer Mehrheit von 10 Prozent der Befragten eine diesbezügliche Verschlechterung erwartet wird. Entsprechend fasst eine kleine Mehrheit der Büros in nächster Zeit einen Personalabbau ins Auge.

## Bauhauptgewerbe

### Rückgang der Bautätigkeit

Die per Stichtag 31. Dezember 2001 durchgeführte Konjunkturerhebung des *Schweizerischen Baumeisterverbandes* (SBV) zeigt im abgelaufenen Jahr eine ungünstige Entwicklung. Unter Ausklammerung der Vergabe von drei grossen, in dieser Art einmaligen Baulosen für die NEAT (Gotthard), ist ein markanter Rückgang der Auftragseingänge und Arbeitsvorräte festzustellen. Der Auftragsrückgang führte bereits auch zu einer leichten Abschwächung der Bautätigkeit und der teuerungsbereinigten Umsätze. Aus heutiger Sicht wird sich der Umsatzrückgang auch im Jahr 2002 fortsetzen.

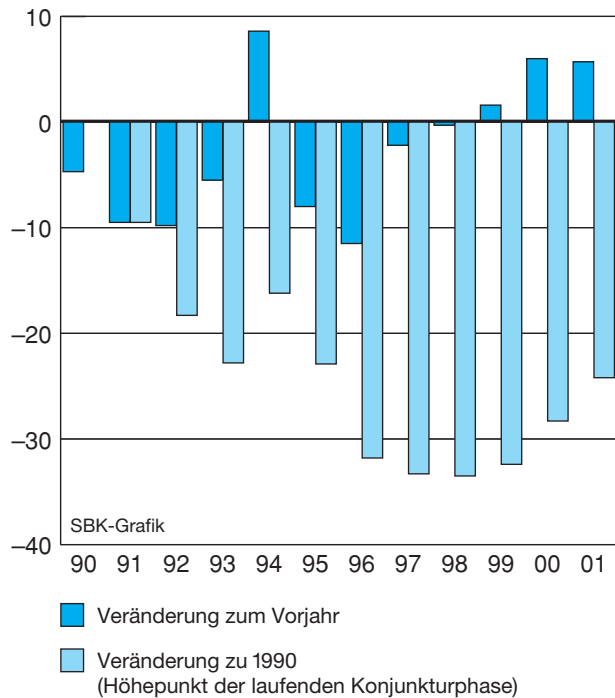
### BAUTÄTIGKEIT BAUHAUPTGEWERBE (Januar bis Dezember 1997–2001)



Der *Auftragseingang* im Jahr 2001 zeigt gegenüber dem Vorjahr zwar insgesamt eine leichte Erhöhung um 2,3%; diese bleibt jedoch unter der Kostenteuerung von durchschnittlich rund 4%. Darin inbegriffen ist die Vergabe dreier grosser Baulose für die NEAT am Gotthard, welche insgesamt rund 3 Mia. Fr. ausmachen. Davon geht jedoch knapp die Hälfte an ausländische Konsortialpartner und wird deshalb für die Schweizer Wirtschaft nur zum Teil relevant. – Im Hochbau liegt der Auftragseingang zu laufenden Preisen um 0,9% tiefer als im Vorjahr, im Tiefbau liegt

### ZEMENTLIEFERUNGEN (in Tonnen)

#### Veränderungen zu 1990 und zum Vorjahr in Prozenten (Jahreswerte 1990 = 100 = 5 184 307 t)



er infolge der drei NEAT-Aufträge um 5,4% höher. Ohne diese würde der gesamte Auftragseingang um rund 16% tiefer liegen als im Vorjahr (öffentlicher Tiefbau sogar 38% tiefer). Das tiefe Niveau der Auftragseingänge lässt sich u.a. durch die seit Mitte 2001 nachlassende Nachfrage für gewerblich-industrielle Bauten (seit dem Herbst ist hier ein totaler Einbruch feststellbar) sowie durch die anhaltende Flaute im Wohnungsbau ausserhalb der grossen Agglomerationen erklären. Im öffentlichen Tiefbau hinterlassen die in den vergangenen Jahren beschlossenen Kürzungen der Investitionsbudgets bei Bund und Kantonen deutliche Spuren (Nationalstrassenbau-Programm, Strassenunterhaltsarbeiten).

Die niedrigeren Auftragseingänge führen folgerichtig zu einer Abschwächung der *Bautätigkeit*. Die kumulierten Umsätze für das Jahr 2001 liegen nominell nur noch 0,2% über denjenigen des Vorjahrs, d.h. namhaft unter der Kostenteuerung. Auch hier widerspiegeln sich die Unterschiede zwischen Hoch- und Tiefbau: während der Hochbau 2001 eine Umsatzsteigerung von 1,7% zu laufenden Preisen (bei einer geschätzten Teuerung von rund 3,5%) verzeichnete, wurde im Tiefbau als Folge der Reduktion der öffentlichen Aufträge ein Rückgang um -1,2% festgestellt (Teuerung rund 5,5%, im Untertagbau sogar über 8%).

## Ausbaugewerbe

### Weiterhin befriedigende Geschäftslage – Skepsis für die Zukunft

Die Unternehmen des Ausbaugewerbes meldeten für das vierten Quartal 2001 mehrheitlich eine befriedigende Geschäftslage, und die Bautätigkeit hat insgesamt gegenüber dem Vorquartal leicht zugenommen. Die Mehrheit der Teilnehmer des Konjunkturtests der KOF/ETH beurteilt hingegen den Auftragseingang als rückläufig, eine Situation, die sicher bis im Sommer anhalten soll.

Im *Elektroinstallationsbereich* (VSEI) sank der Arbeitsvorrat erneut auf durchschnittlich 2,8 Monate (Vorquartal: 3,5 Monate, Vorjahresquartal 3,6); die Hälfte der angefragten Unternehmen gibt sich zwar mit der heutigen Auftragslage noch zufrieden, da die Produktion im letzten Halbjahr zugenommen hat; diese liegt jedoch wesentlich unter dem Vorjahresniveau. Zwei Drittel der Unternehmen sind mit der Auftragslage für das kommende Quartal bzw. Halbjahr zufrieden und erwarten eine relativ stabile Geschäftslage; ein Drittel rechnet bereits mit einer Verschlechterung der Auftragsituation. Engpässe infolge Personalmangels werden logischerweise in dieser Branche nicht mehr gemeldet. Hingegen bestehen grosse Befürchtungen im Hinblick auf eine ungünstige Preisentwicklung. Die Entwicklung im *Spengler- und Installationsgewerbe* (SSIV) ist ihrerseits rückläufig, und der Arbeitsvorrat in dieser Sparte ist nochmals gesunken (3,5 Monate statt 3,8 bzw. 4,1 in beiden Vorquartalen), was sich allerdings zum Teil saisonal erklären lässt. Die Zukunftserwartungen sind trüb, nur vereinzelte Unternehmen erwarten ein Wachstum für das kommende Halbjahr. Allerdings rechnet bereits die Hälfte der Testteilnehmer in dieser Zeitspanne mit einem Einbruch.

Die Branche *Heizung und Lüftung* (Clima-Suisse) äussert sich noch zurückhaltender; nur noch vereinzelte Mitglieder beurteilen den Auftragsbestand als gut, der Arbeitsvorrat in diesem Bereich ist auf 3,2 Monate der vollen Auslastung gesunken (4,0 bzw. 3,8 Monate in beiden Vorquartalen). Auch wenn dies teilweise saisonal zu erklären ist, werden die Zukunftsperspektiven düster beurteilt; nur noch ein Drittel der angefragten Firmen bezeichnet diese als ausreichend, während zwei Drittel der Befragten diese als schlecht beurteilen. Positive Erwartungen wurden in dieser Sparte von niemandem gemeldet. Das übrige Ausbaugewerbe, nämlich die *Schreiner* (VSSM), *Maler und Gipser* (SMGV) sowie das *Metallbaugewerbe* (SMU) melden ebenfalls einen leichten Rückgang ihrer Aktivitäten, wobei die Lage von den Schreibern etwas besser als von den anderen Branchen eingestuft wird. Gut ein Drittel der Unternehmen des «übrigen Ausbaugewerbes» beurteilt die Zukunftsaussichten für die nächsten drei bis sechs Monate als schlecht, ein Drittel als ausreichend und ein Drittel der Firmen hofft bis zum nächsten Sommer auf eine Erholung.

## Baustoffproduktion und Handel

Laut Cemsuisse sind die Inlandlieferungen der schweizerischen Zementwerke im Jahr 2001 erneut deutlich gestiegen. Die Zunahme von 5,7 Prozent (real in Tonnen) ist einerseits auf eine allgemein stabile Entwicklung der Bautätigkeit – namentlich der Tiefbautätigkeit – im vergangenen Jahr zurückzuführen, wobei die fortschreitenden Arbeiten an den grossen Infrastrukturprojekten (Neat/Bahn 2000 usw.) eine tragende Rolle spielen. Andererseits ist nicht zu übersehen, dass die in jüngster Zeit verhaltenerere Entwicklung der Bautätigkeit ebenfalls geringere Wachstumsraten des Zementabsatzes bewirkt hat.

Vermehrte Zurückhaltung der Unternehmer zeichnet sich auch in bezug auf die Anschaffungen von neuen Maschinen und Geräten ab, indem die seit drei Jahren lebhaftere Investitionstätigkeit der Bauunternehmer im ersten Halbjahr 2001 stagniert hat und im zweiten Halbjahr 2001 klar rückläufig war.

## Fazit

Die neusten Erhebungen in der Bauwirtschaft per 1. Januar 2002 zeigen, dass sich die Projektierungs- und Bauaktivitäten im Jahr 2001 nur noch knapp auf dem Vorjahresniveau halten konnten. Aufgrund der zu Jahresbeginn noch vorhandenen Auftragspolster kann trotz gewisser Einbussen für die nächsten Monate noch mit einer im grossen und ganzen stabilen Beschäftigungslage gerechnet werden.

Zur Zeit sind es vor allem einige spektakuläre, langfristig angelegte Verkehrsinfrastrukturprojekte (Neat, Bahn 2000), die punktuell nur wenige Regionen unmittelbar begünstigen, während die beschäftigungsintensivere Belegung des Wohnungsbaus im wesentlichen einseitig auf die Agglomeration Zürich und die Genferseeregion beschränkt bleibt. Die übrigen Landesgegenden liegen weitab im Schatten dieser Entwicklung.

Leider deuten verschiedene vorauslaufende Indikatoren darauf hin, dass spätestens im Verlaufe der zweiten Jahreshälfte 2002 mit einer weiteren Erosion der Bauaktivitäten zu rechnen ist. Die nach einigen guten Jahren nun einsetzende Flaute bei der gewerblich-industriellen Bautätigkeit – nicht zuletzt eine Folge der allgemein schwachen Wirtschaftsentwicklung – ist beunruhigend. Aber auch der stetige Rückgang der Zahl der neu erstellten Wohnungen scheint trotz steigender Nachfrage und abnehmendem Leerwohnungsbestand noch kein Ende zu nehmen, hat doch im abgelaufenen Jahr 2001 die Zahl der baubewilligten Wohnungen um 8,5 Prozent abgenommen.

Gerade angesichts der momentan labilen baukonjunkturellen Lage im privaten Sektor ist es von grösster Bedeutung, dass der Bund seine zahlreich vorhandenen Bauaufgaben beschleunigt realisiert. Dies gilt namentlich für den Strassenbau, wo neben zahlreichen Neu- und Erweiterungsprojekten auch ein erheblicher Nachholbedarf an vielfältigen Unterhalts- und Erneuerungsinvestitionen beschleunigt in Angriff genommen werden sollte. Nicht zu unterschätzen ist die nach wie vor bestehende Fülle an Bauinvestitionen, die der Verkehrssicherheit und der Gesundheit dienen; wie etwa Schallschutzmassnahmen, die Erhöhung der Betriebssicherheit in Tunnels, Lawinverbauungen, die Beseitigung von Niveauübergängen usw. Dafür sind die finanziellen Mittel beim Bund mehr als reichlich vorhanden. Die Regeln der staatspolitischen Lauterkeit gebieten es, endlich dafür zu sorgen, dass diese 4 Mrd. Franken auch ihrem Zweck entsprechend eingesetzt werden.

### Neuerscheinung:

Die Bautätigkeit in Europa  
FIEC-Bericht Nr. 45, Januar 2002  
allgemeine und länderbezogene Betrachtung,  
238 Seiten  
(Herausgeber: FIEC Brüssel)

### Zu beziehen bei:

Schweizerischer Baumeisterverband  
SBV-Shop, Postfach, 8035 Zürich  
Telefon 01 258 82 92, Fax 01 258 82 23  
E-Mail: sbvshop@baumeister.ch

## LAUFENDE BAUWIRTSCHAFTLICHE KENNZIFFERN (INLAND)

BAUKONJUNKTUR- BAROMETER	AUFTRAGSBESTAND <sup>1</sup>					BESCHÄFTIGTE <sup>2</sup>				
	Veränderung in % zum Vorjahresstand					Veränderung in % zum Vorjahresstand				
	1.1. 2001	1.4. 2001	1.7. 2001	1.10. 2001	1.1. 2002	1.1. 2001	1.4. 2001	1.7. 2001	1.10. 2001	1.1. 2002
<b>PLANUNG</b>										
INSGESAMT (SIA)	+ 7	+ 7	+ 6	+ 2	- 2	+ 1	+ 1	+ 2	± 0	- 1
- Architekturbüros	+ 6	+ 6	+ 4	± 0	- 4	+ 3	+ 4	+ 3	+ 1	+ 4
- Ingenieurbüros	+ 9	+ 8	+ 7	+ 4	+ 1	- 1	- 2	+ 1	+ 1	± 0
<b>BAUHAUPTGEWERBE</b>										
INSGESAMT (SBV)	+14	+ 6	+ 4	+ 3	+14*	- 3	- 2	- 3	- 3	- 4
- Hochbau	+ 7	+ 7	+ 4	- 1	± 0	<b>Schweizer</b>				
Wohnungsbau	- 3	+ 2	- 2	- 2	+ 3	- 2	- 3	- 5	- 4	- 4
übriger Hochbau (insb. Wirtschaftsbau)	+23	+25	+10	- 3	- 6	<b>Ausländer</b>				
- Tiefbau	+18	+ 6	+ 4	+ 5	+23*	- 3	- 2	- 1	- 2	- 5
- öffentlicher Bau	+19	+ 4	+ 5	+ 5	+25*	<b>davon Saisonniers</b>				
- privater Bau	+ 7	+10	+ 2	- 1	- 2	-	+38	+26	+20	-
<b>AUSBAUGEWERBE</b>										
SPENGLER- UND INSTALLATIONS- GEWERBE (SSIV, CLIMA·SUISSE)	+ 2	+ 1	+ 6	+ 5	+ 1	+ 5	± 0	+ 2	+ 2	± 0
ELEKTRO-INSTALLATIONSGEWERBE (VSEI)	+ 4	+12	+11	+18	+17	+ 3	+ 3	± 0	+ 1	- 1
SCHREINERGEWERBE (VSSM)	+13	+ 2	- 3	- 3	- 2	± 0	+ 1	+ 1	± 0	± 0
METALLBAUGEWERBE (SMU)	-16	-17	- 8	- 1	+ 8	+ 1	+ 2	+ 3	+ 2	+ 1
MALER- UND GIPSERGEWERBE (SMGV)	+ 3	-11	- 1	+ 1	- 1	+ 2	+ 2	+ 1	- 2	- 1
<b>PRODUKTION UND HANDEL</b>										
BAUMASCHINENFABRIKATION UND -HANDEL (VSBM)	- 4	+ 5	+ 4	+11	+21	+ 4	± 0	+ 6	+ 3	+ 4
- Baumaschinenfabrikation						- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>
- Baumaschinenhandel						- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>
BINDEMITTELINDUSTRIE (CEMSUISSE)						+ 1	± 0	+ 1	± 0	- 2

Schweizerische Bauwirtschaftskonferenz

\* Der Zuwachs des Auftragsbestandes ist auf einen einmaligen Betrag von rund 3 Mrd. Fr. für die drei Bauhauptlose der NEAT zurückzuführen.

<sup>1</sup> Basis: Nominelle Werte in Franken

<sup>2</sup> Beschäftigte in Planung, Ausbaugewerbe und Produktion und Handel gemäss Erhebungen des Bundesamtes für Statistik (BFS).

<sup>3</sup> Aus auswertungstechnischen Gründen Werte nicht mehr verfügbar.

<sup>4</sup> Erhebungsstichtag: 1.4.

Die reale (preisbereinigte) Veränderung obiger Auftragsbestände kann annäherungsweise durch Abzug nachstehender Teuerungsraten gewonnen werden (ohne Tiefbau!):		
Wohnbaupreisindizes <sup>4</sup>	2000 zu 1999	2001 zu 2000
Zürich	+3,8 %	+4,8 %
Bern	+1,5 %	+4,4 %
Luzern	+2,8 %	+2,0 %
Genf	+6,8 %	+5,7 %

Herausgeber: Geschäftsstelle der Schweizerischen Bauwirtschaftskonferenz  
Weinbergstrasse 49, 8035 Zürich

Präsident: H. Hofmann, Horgen

Direktor: J. E. Föhn, Zürich

Redaktion: Dr. P. Koller (Geschäftsführer)  
M. Geiger  
E. Loward

Grafische Gestaltung: Druckerei a/d Sihl AG, Zürich

weitere Mitarbeit: L. Waldmeier, B. Eix

Erscheint vierteljährlich. Nachdruck mit Quellenangabe gestattet. Belegexemplar erbeten.