

Infrastruktur | 19.10.2016 | Lesezeit 4 Min.

## Personalmangel in den Bauämtern

*Kaputte Straßen, marode Brücken, vergammelte Gebäude – dass die deutschen Kommunen einen riesigen Nachholbedarf an Infrastrukturinvestitionen haben, ist offensichtlich. Dahinter stecken nicht nur finanzielle Probleme, sondern vielmehr auch personelle: Den Bauämtern gehen die Ingenieure aus.*

---

Der staatliche Kapitalstock besteht zu fast 90 Prozent aus öffentlicher Infrastruktur wie Straßen, Brücken, Wasserleitungen und Ähnlichem mehr. Lange Zeit galt die Infrastruktur in Deutschland als vorbildlich, und die jüngsten Zahlen scheinen zu belegen, dass der Kapitalstock noch immer kontinuierlich wächst:

**Im Jahr 2015 betrug das staatliche Nettoanlagevermögen zu Wiederbeschaffungspreisen 1,34 Billionen Euro, das waren gut 300 Milliarden Euro mehr als noch im Jahr 2000.**

Das klingt erst einmal so, als wäre der Kapitalstock stark gewachsen. Tatsächlich aber steckt hinter diesen Zahlen ein ausgewachsenes Investitionsdefizit. Denn der vermeintliche Zuwachs von 300 Milliarden Euro ist nichts anderes als ein Preiseffekt – rechnet man die Inflation heraus, bleibt kaum etwas übrig:

**In den Jahren 2000 bis 2015 ist der staatliche Kapitalstock preisbereinigt nur um 0,2 Prozent gewachsen.**

# Der staatliche Kapitalstock reicht nur noch zum Substanzerhalt

Mit anderen Worten: Die staatlichen Bruttoanlageinvestitionen fallen schon lange als Wachstumstreiber aus und schaffen es bestenfalls, die Substanz zu erhalten.

---

Ein Viertel der Kommunen rechnet damit, dass ihr Investitionsrückstand in den kommenden fünf Jahren weiter zunehmen wird.

---

Dabei gibt es allerdings einen riesigen Unterschied zwischen den Gebietskörperschaften:

**Der reale Kapitalstock von Bund und Ländern ist zwischen 2000 und 2015 um mehr als 10 Prozent gestiegen - in den Kommunen dagegen ist er um mehr als 9 Prozent geschrumpft.**

Die Entwicklung in den Städten und Gemeinden ist umso bedenklicher, als sie immerhin über mehr als die Hälfte des staatlichen Kapitalstocks verfügen und die Folgen des Investitionsstaus das tägliche Leben der Bundesbürger beeinflussen.

Bis 2015 hat sich in den Kommunen nach Berechnungen der Kreditanstalt für Wiederaufbau ein Investitionsrückstand von 136 Milliarden Euro angesammelt. Davon entfällt der größte Posten - etwas mehr als ein Viertel - allein auf den Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur (siehe [„Der Unterschied zwischen BER und A1“](#))

Dass es in absehbarer Zeit nicht viel besser werden wird, zeigt das aktuelle Kommunalpanel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (Tabelle):


**Immerhin gut ein Viertel der Kommunen rechnet damit, dass ihr Investitionsrückstand in den kommenden fünf Jahren weiter zunehmen wird - im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur geben sich sogar fast 40 Prozent pessimistisch.**

## Investitionsstau in den Kommunen

So viel Prozent der deutschen Kommunen erwarten, dass der Investitionsrückstand in den kommenden fünf Jahren ...

	... steigt	... gleich bleibt	... abnimmt
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	39	35	26
Verwaltungsgebäude	24	48	28
Schulen und Erwachsenenbildung	21	33	46
Kinderbetreuung	11	48	41
<b>Insgesamt</b>	<b>26</b>	<b>40</b>	<b>34</b>

Quelle: KfW  
© 2016 IW Medien / iwd

 Institut der deutschen  
Wirtschaft Köln

Optimistisch sind die Städte vor allem in Sachen Bildung. Bedingt durch die Vorgaben der Bundesregierung zur Kinderbetreuung und zur Verbesserung der Schulen sind viele Kommunen aktiv geworden und haben investiert.

Dies hat aber ihre Ressourcen weitgehend gebunden, sodass die Fortschritte im Bildungsbereich deutlich zulasten anderer kommunaler Infrastrukturen gehen.

Allerdings ist es zu kurz gegriffen, die maroden Straßen und Brücken als reines Finanzierungsproblem zu betrachten. Das zeigt sich schon daran, dass es Verwaltungen gibt, die ihre verfügbaren Investitionshaushalte nicht einmal ausschöpfen können.

## Jahrelanger Personalabbau in den Kommunen

Es ist also zu befürchten, dass auch eine Erhöhung des Investitionsbudgets nichts

nutzt – die Haushaltsmittel könnten wahrscheinlich nicht im beabsichtigten Umfang in Bauleistungen umgesetzt werden.

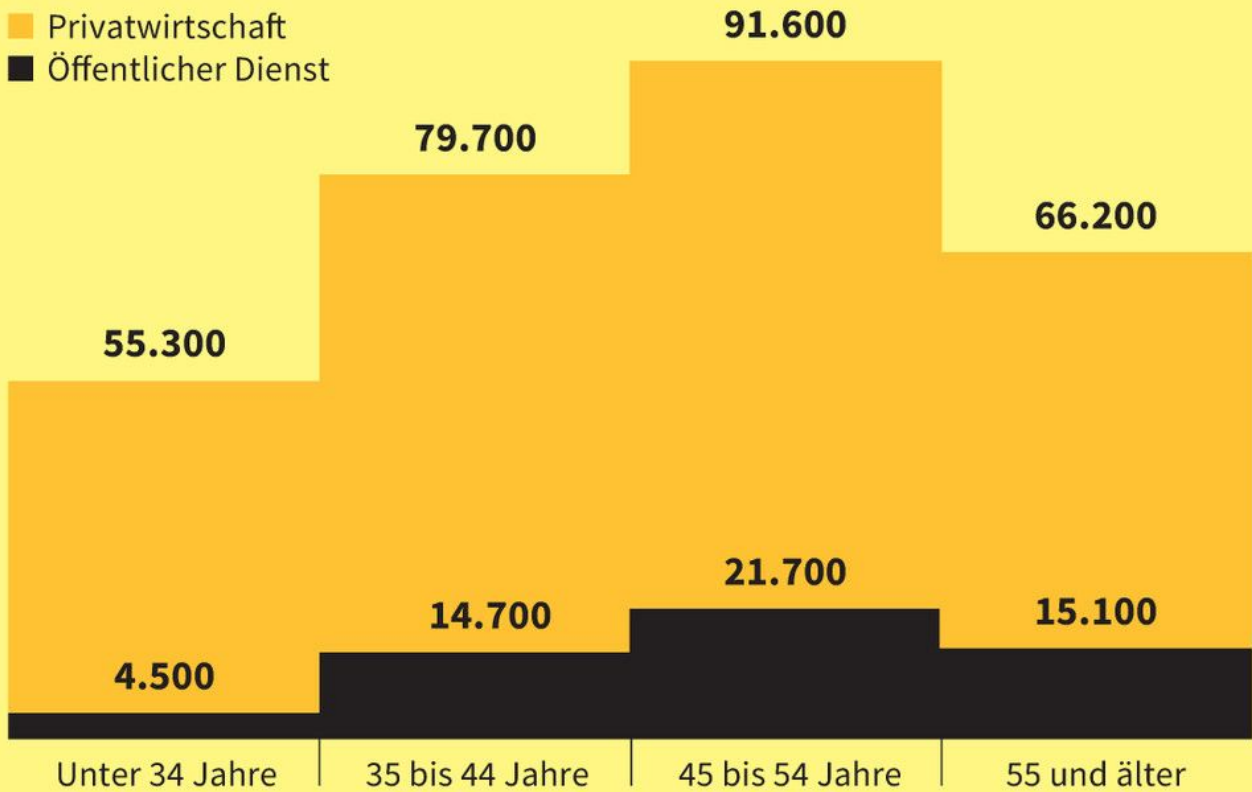
Der Grund dafür: Seit Jahren versuchen die Kommunen, ihre Haushalte durch Personalabbau zu sanieren. Frei werdende Stellen werden oft nicht mehr besetzt.

Das senkt die Personalkosten, verringert aber auch die Kapazitäten der Behörden und führt zu einer sehr ungesunden Altersstruktur. Zwar liegt das Medianalter – die eine Hälfte liegt darüber, die andere darunter – der baunahen Ingenieure im öffentlichen Dienst mit 49 Jahren nur drei Jahre über dem Schnitt in der Privatwirtschaft. Aber (Grafik):

**Lediglich 8 Prozent der baunahen Ingenieure im öffentlichen Dienst sind jünger als 34 Jahre - in der Privatwirtschaft sind es mehr als doppelt so viele.**

# Bauingenieure im öffentlichen Dienst: Es fehlt eine ganze Generation

Erwerbstätige in baunahen Ingenieurberufen im Jahr 2013



Unter 34 Jahre: Die Zahl der Bauingenieure im öffentlichen Dienst ist nur eingeschränkt aussagekräftig, weil die Gruppe in der Stichprobe so klein war, dass es bei der Hochrechnung zu statistischen Problemen kommt

Ursprungsdaten: Forschungsdatenzentrum der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder,  
Statistisches Bundesamt  
© 2016 IW Medien / iwd

Auch die Altersgruppe der 35- bis 44-jährigen Ingenieure ist im öffentlichen Dienst nicht ganz so stark vertreten wie in der Privatwirtschaft.

Was das bedeutet, zeigt sich am anderen Ende der Altersskala. Bei den Anteilen der mindestens 55-jährigen Bauingenieure ist der Unterschied zwischen öffentlichem Dienst (27 Prozent) und Privatwirtschaft (23 Prozent) zwar ebenfalls nicht so groß wie bei den unter 34-Jährigen.

---

## Den Bauämtern steht eine riesige Pensionierungswelle bevor

---

Ein Problem ist es dennoch. Dass mehr als ein Viertel der insgesamt 56.000 baunahen Ingenieure die 55 Jahre bereits überschritten hat, heißt vor allem eins: Die Bauämter stehen vor einer umfassenden Pensionierungswelle. Da der öffentlichen Hand aber praktisch eine ganze Nachwuchsgeneration an Ingenieuren fehlt, dürfte das ihre künftigen Kapazitäten massiv beschneiden. Das Problem des Staates ist, dass seine Konditionen für Ingenieure offenbar nicht attraktiv genug sind. Zudem ist der Arbeitsmarkt für Bauingenieure wegen des Wohnungsbaubooms in den vergangenen Jahren so gut wie leer gefegt:

**Kamen im September 2012 auf 100 arbeitslos gemeldete baunahe Ingenieure 39 offene Stellen, waren es im September 2016 bereits doppelt so viele - Tendenz weiter steigend.**

Diese Entwicklung kommt nicht von ungefähr. Lange Zeit bot der Studiengang Bauingenieurwesen so schlechte Perspektiven, dass die Absolventenzahlen mehr und mehr zurückgingen.

## Bauingenieure arbeiten lieber in der Privatwirtschaft

Und die, die das Studium erfolgreich beendet haben, zieht es heute eher in die Privatwirtschaft - denn die zahlt deutlich höhere Gehälter als die öffentliche Hand.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Gesetzgeber die ohnehin große Komplexität von Planungs- und Bauvorgaben permanent erhöht, indem er immer neue Vorschriften erlässt. Die personellen Kapazitätsprobleme gehen also auch noch mit einem steigenden Arbeitsaufwand einher.

Für die staatliche Infrastruktur sind das keine guten Aussichten.

### **Kernaussagen in Kürze:**

- Real ist der staatliche Kapitalstock seit dem Jahr 2000 nur um 0,2 Prozent gestiegen.
- Deshalb hat sich in den Kommunen ein Investitionsstau von 136 Milliarden Euro angesammelt.
- Zudem fehlen den Bauämtern Ingenieure - eine Folge jahrelangen Personalabbaus.