

BranchenReport 2021

„Brücken- und Tunnelbau“

Eine statistische Analyse

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.
Petra Kraus – Konjunkturanalyse, Statistik, Datenbank

Inhalt:

1. [Zusammenfassung.....Folie 2](#)
2. [Statistische Basis.....Folie 3](#)
3. [Material und Zustand der Brücken.....Folie 4](#)
4. [Preisentwicklung.....ab Folie 5](#)
5. [Betriebe und Betriebsstruktur.....ab Folie 9](#)
6. [Umsatz und Umsatzstruktur.....ab Folie 15](#)
7. [Beschäftigte und Beschäftigtenstruktur.....ab Folie 20](#)
8. [Ausbildung und Ausbildungsstruktur.....ab Folie 29](#)
9. [Betriebsgröße, Produktivität und Kostenstruktur.....ab Folie 41](#)

1. Zusammenfassung:

- Im Juni 2020 hatten 119 Betriebe des Bauhauptgewerbes ihren Tätigkeitsschwerpunkt (mehr als 50% ihres Umsatzes) im Brücken- und Tunnelbau. Von diesen haben die meisten (20) ihren Sitz in Bayern, gefolgt von NRW (19) und Hessen (16).
- Die Betriebe hatten im Juni 2020 8.200 Beschäftigte und haben im Gesamtjahr 2019 einen Umsatz von 2,1 Mrd. Euro erwirtschaftet.
- Die Zahl der Betriebe lag 2020 um 11%, die Zahl der Beschäftigten um 21% und der Umsatz 2019 um 48% über dem Niveau von 2010. Entsprechend ist der Jahresumsatz je Beschäftigten um 30% auf 274.000 Euro gestiegen (gesamtes Bauhauptgewerbe: 153.000 Euro).
- Auf die Kleinbetriebe mit 1 bis 19 Beschäftigten entfallen lediglich 40% aller Betriebe, im Bauhauptgewerbe sind es 88%. Sie erwirtschafteten mit 5% aller Beschäftigten aber nur 3% des Umsatzes (Bauhauptgewerbe: 42%, 29%). Auf die größeren Betriebe mit 200 und mehr Beschäftigten entfallen 8% der Betriebe. Sie erwirtschafteten mit 40% der Beschäftigten 38% des Umsatzes. Im Durchschnitt des Bauhauptgewerbes entfallen auf die Großen 0,3% der Betriebe. Mit 12% der Beschäftigten erwirtschafteten sie 19% des Umsatzes.
- Der Bau von Brücken- und Tunneln ist deutlich personalintensiver als im Durchschnitt des Bauhauptgewerbes: Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl je Betrieb liegt bei Brücken- und Tunnelbau-Betrieben bei 69 (Bauhauptgewerbe: 11).
- Der Beschäftigtenaufbau (seit 2010) erfolgte überwiegend bei den größeren Brücken- und Tunnelbau-Betrieben: Die Betriebe mit 200 und mehr Beschäftigten haben die Zahl ihrer Beschäftigten von 2010 bis 2020 um 800 auf 3.245 gesteigert.
- Die Brücken- und Tunnelbau-Branche steuert auf einen Fachkräfteengpass zu: Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die älter als 55 Jahre sind, liegt bei 24% (2013: 18%). Die Betriebe haben zwar die Zahl ihrer gesamten Auszubildenden seit 2017 wieder leicht erhöht, sie erreichte 2020 mit 424 aber gerade einmal das Niveau von 2008. In den 424 Auszubildenden sind zudem neben den gewerblichen Auszubildenden auch die kaufmännischen enthalten. Die Anzahl der auszubildenden Beton- und Stahlbetonbauer sowie Kanal- und Tunnelbauer sind hingegen deutlich zurückgegangen. Hinzu kommt ein hoher Anteil an vorzeitiger Lösung der Ausbildungsverträge, teilweise sogar noch im 3. Lehrjahr. Auch das „ungenutzte“ Arbeitskräftepotential ist im Trend gesunken: Die Zahl der Arbeitslosen ist deutlich zurückgegangen und liegt nun nahezu auf der Zahl der offenen Stellen.

2. Statistische Basis:

Das Statistische Bundesamt erfasst die Daten der Wirtschaftszweige (WZ) nach dem sogenannten Schwerpunktprinzip. Die Betriebe, die mehr als 50% ihres Umsatzes im Wirtschaftszweig „Brücken- und Tunnelbau“ erwirtschaften, werden mit ihrem gesamten Umsatz dort erfasst, auch wenn Teile in einem anderen Zweig erwirtschaftet werden.

Der Wirtschaftszweig „Brücken- und Tunnelbau“ wird in der aktuellen Wirtschaftszweigsystematik unter folgender Nummer erfasst:

42.13.0 Brücken- und Tunnelbau

Diese Unterklasse umfasst:

- Bau von Brücken, auch für Hochstraßen
- Bau von Tunneln

Diese Unterklasse umfasst **nicht**:

- Montage von Beleuchtungen und elektrischen Signalanlagen (s. 43.21.0)
- Tätigkeiten von Architektur- und Ingenieurbüros (s. Gruppe 71.1)
- Projektmanagement für Bauvorhaben (s. Gruppe 71.1)

Die Wirtschaftszweigsystematik wird in regelmäßigen Abständen überarbeitet. Die o.g. Wirtschaftszweigabgrenzung gilt seit 2009. Bis 2008 wurde der Wirtschaftszweig unter „45.21.6 Brücken- und Tunnelbau u. ä.“ erfasst. Die Daten sind allerdings nicht vergleichbar, die Darstellung einer langen Reihe ab 1995 ist somit nicht möglich (vor 2009 enthielt der Wirtschaftszweig keine Holz- und Metallbrücken).

Die nachfolgenden Daten sind zum großen Teil aus der Strukturstatistik, der sog. Ergänzungserhebung des Statistischen Bundesamtes. Diese wird einmal im Jahr im Monat Juni erhoben, dabei werden alle Betriebe (auch die Kleinbetriebe mit bis zu 19 Beschäftigten) erfasst. Die Zahl der Betriebe und die Zahl der Beschäftigten stellen somit Juni-Werte dar. Da der Umsatz eines einzelnen Monats nicht aussagekräftig ist, wird der von den Betrieben abgefragte Vorjahreswert verwendet.

3. Material und Zustand der Brücken

Im Netz der Bundesfernstraßen befinden sich aktuell etwa 40.000 Brücken. Die meisten Brücken stehen in Bayern und NRW. Viele ältere Brücken wurden im Zeitraum von 1965 bis 1985 gebaut.

Der Materialauswahl kommt eine besondere Bedeutung zu, weil eine baustoffgerechte Planung wiederum großen Einfluss auf das Bauverfahren und den Bauablauf hat. Als Hauptmaterialien kommen in Deutschland im Wesentlichen Beton, Stahl oder Kombinationen daraus als Stahlverbundbrücken zum Einsatz. Der überwiegende Anteil der Brücken besteht aus Stahl- und Spannbeton.

Weitere Infos:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/bruecken-zahlen-daten-fakten.html>

Jede Brücke und alle weiteren Ingenieurbauwerke, wie beispielsweise Tunnel, Stützwände, Lärmschutzwände und Verkehrszeichenbrücken, werden im Abstand von 6 Jahren einer Hauptprüfung, eine fachkundige Bauwerksprüfung nach DIN 1076, unterzogen. Alle 3 Jahre nach einer Hauptprüfung werden Ingenieurbauwerke zusätzlich einer Einfachen Prüfung zu unterzogen. In der Prüfung wird die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit überprüft. Der überwiegende Teil der Brücken weist die Zustandsnote 2 bis 2,9 (befriedigender und ausreichender Zustand) auf. Bei 13% der Brücken an Bundesautobahnen fällt die Note aber schlechter aus.

Die Ergebnisse finden Sie hier:

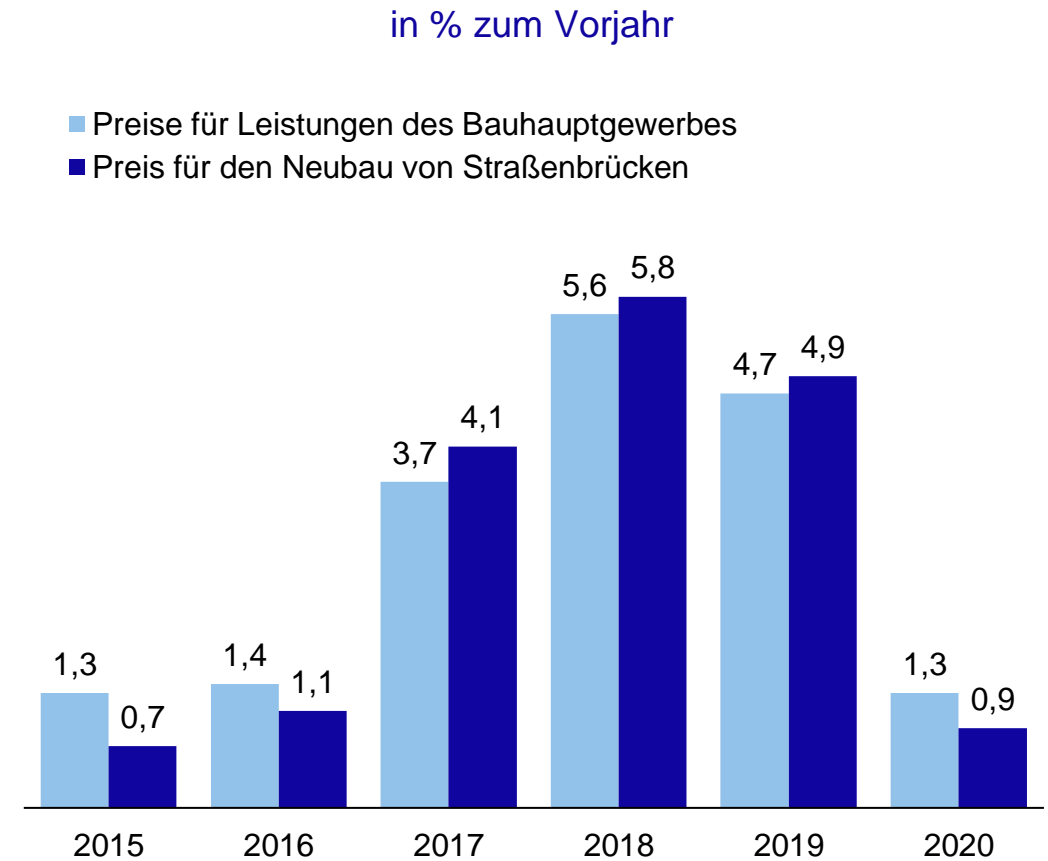
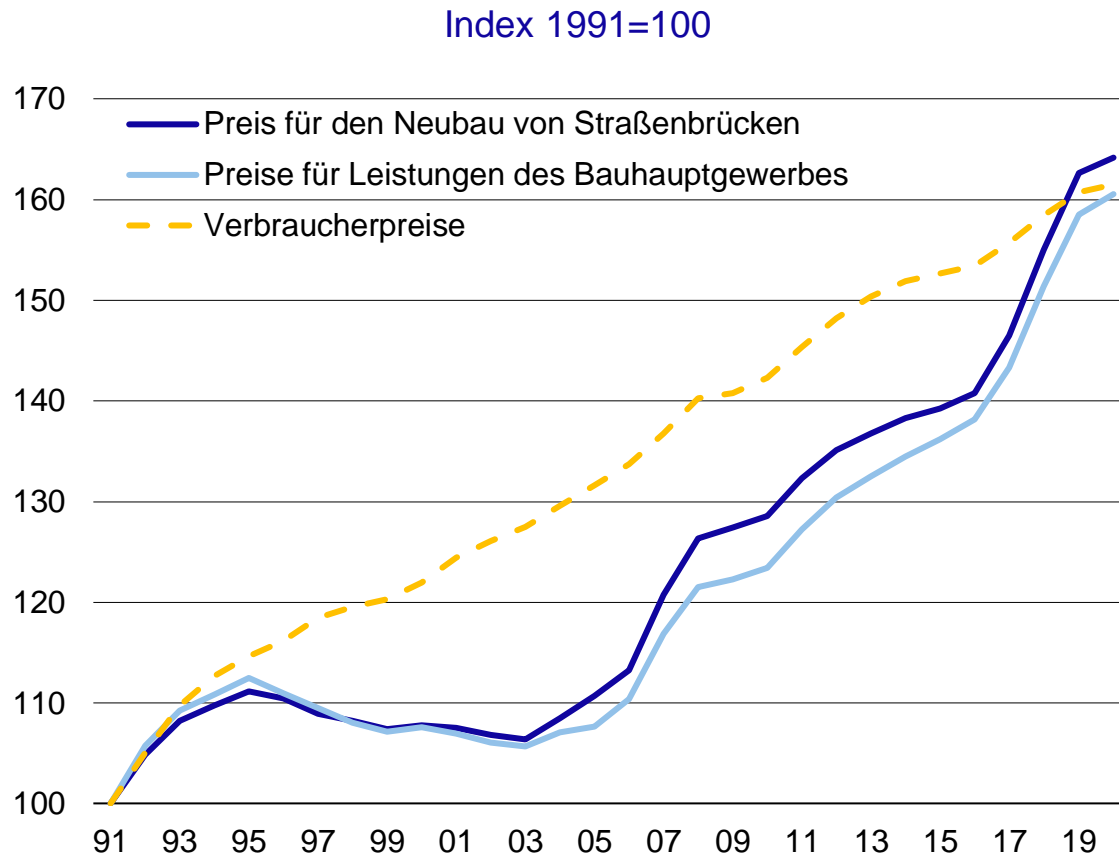
https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Ingenieurbau/Fachthemen/brueckenstatistik/bruecken_hidden_node.html



4. Preisentwicklung

Preisentwicklung im Brückenbau 2020 wieder unter dem Durchschnitt des Bauhauptgewerbes.

Preise für den Neubau von Brücken, inkl. MwSt.



Quelle: Statistisches Bundesamt, Baupreisstatistik, Daten können über ELVIRA (Daten / Zeitreihen) abgerufen werden