

Welche Chancen bietet die Zukunft?

Die INTERMAT Paris will Märkte für Hersteller transparenter machen. In Zusammenarbeit mit der Agentur Business France der französischen Regierung legte sie nun eine Analyse der in den nächsten 12 bis 15 Jahren anstehenden Investitionen von 12 Ländern des Wirtschaftsraums Europa, Mittlerer Osten und Afrika vor, die vielen Unternehmen die Gewinnung eines differenzierten Gesamtbildes ermöglicht

Text | Peter Leuten;

Fotos | Lusail City, Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority, Wikipedia

Vom 23. bis 28. April findet auf dem Messegelände Parc des Expositions bei Paris die nächste Auflage der „INTERMAT“, der internationalen Messe für Bauwirtschaft und Infrastruktur, statt. Sämtliche Größen der Baumaschinenbranche werden dort ihr aktuelles Programm und vor allem auch zahlreiche Neuentwicklungen zeigen. Sowohl die kontinuierliche Weiterentwicklung der bestehenden Maschinenflotte als auch die Adaption neuer Verfahren sowie die Antizipation sich abzeichnender Entwicklungen verlangt enorme Investitionen, die sich perspektivisch irgendwo wiederfinden müssen. In diesem Zusammenhang stellen fundierte Vorhersagen von Bedarfsentwicklungen in wichtigen Märkten natürlich eine wichtige Hilfe dar.

Wer für was wie viel investiert

Aus diesem Grund haben sich die Organisatoren der Intermat ein bemerkenswertes Projekt ausgedacht: Den „Observatoire de la Construction“, eine Beobachtungsstelle für die Bauwirtschaft. Die präsentierte im Vorfeld der französischen Mega-Show nun erstmals ihr „Intermat Construction Observatory“, eine in Zusammen-

arbeit mit Business France, der Agentur für die internationale Entwicklung der französischen Wirtschaft, erstellte strategische Studie, welche die Eckpunkte einer vorhersagbaren Entwicklung der Infrastrukturprojekte von 12 Ländern aus dem Wirtschaftsraum Europa, Mittlerer Osten und Afrika zusammenfasst. Für jedes der Länder, denen neben Deutschland und seinen westlichen Nachbarn Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien und den Niederlanden auch die Vereinigten Arabischen Emirate und Katar sowie Algerien, Marokko, die Elfenbeinküste und Kenia angehören, stellte der 2015 gegründete und in gleicher Weise dem französischen Wirtschafts- und Außenministerium sowie dem Ministerium für ländliche Raumplanung und Entwicklung unterstellte Thinktank einen Spezialisten ab, der nach einem einheitlichen Kriterienplan dort bereits angestoßene sowie für den Zeitraum 2025 bis 2030 geplante Projekte auf ihren Umfang untersuchte. Die ausgemachten Projekte wurden auf Anwendungsgebiete wie Flughafenbau, Hochbau, Schienennetz, Bergbau, Hafenbau, Straßenbau oder Transportwesen aufgeteilt und insbesondere daraufhin untersucht, welche Maschinengattungen bei welchen Projekten bevorzugt zum Einsatz kommen. Die so gewonnenen

Analyseergebnisse ergänzte Business France um Informationen über die landesspezifische Marktaufteilung im Import und Export von Baumaschinen. Die Studie versteht sich ergo als Arbeitsinstrument und soll vorzugsweise Baumaschinenhersteller unterstützen, ihre künftigen Investitionen besser einzuschätzen. Sie will helfen, Möglichkeiten für Unternehmen der Branche aufzuspüren, und soll regelmäßig aktualisiert werden. Doch abgesehen von diesem vorrangigen Ziel, so finden wir zumindest, kann das Intermat Construction Observatory natürlich etwa auch von Bauunternehmen oder Dienstleistern zur Grobsondierung von Marktchancen in diesen Ländern herangezogen werden.

Schwergewicht Westeuropa

Die Zusammenfassung der Ergebnisse liest sich erst einmal vielversprechend. So identifizierte Business France allein für die untersuchten europäischen Länder ein für den Zeitraum bis 2030 anstehendes Investitionsvolumen von stattlichen 925 Milliarden Euro. Hier liegt Deutschland mit einem bis 2030 eingeplanten Projektvolumen von 287 Mrd. Euro an der Spitze, gefolgt von Italien mit 223 Mrd. Euro und Großbritannien mit

167 Mrd. Euro. Frankreich steht an vierter Stelle mit 139 Mrd. Euro. Die Niederlande und Belgien verzeichnen ein Investitionsvolumen von 63 bzw. 42 Milliarden Euro.

Wichtig war den Autoren in erster Linie die Herausstellung von besonders umfangreichen Leitprojekten, wie etwa den unter dem Label „Grand Paris“ zusammengefassten Projekten des Ausbaus der Bahnschnellverbindungen im Großraum Paris, für die in den kommenden 15 Jahren Investitionen im Wert von 67 Mrd. Euro veranschlagt sind, dem mit geschätzten 21 Mrd. Euro immens teuren Ausbau des Kernkraftwerks Hinkley Point in Somerset, dem künftig längsten Tunnel der Welt am Brenner oder der Bahntrasse Neapel-Bari. Unterm Strich sieht die Studie in diesen Ländern für im Straßen- und Bahnbau tätige Unternehmen sowie für den Hochbau die größten Entwicklungschancen.

Zuversicht aus Afrika?

Bei den zu untersuchenden afrikanischen Ländern fiel die Wahl auf Marokko und Algerien als Vertreter von Nordafrika sowie mit der Elfenbeinküste als frankophiles und Kenia als anglophiles Land auf zwei Vertreter

Den Bau der Retortenstadt Lusail im Norden der Hauptstadt Doha lassen sich die Katarer umgerechnet 40 Mrd. Euro kosten





Kenias größtes Infrastrukturprojekt seit Staatsgründung: die Standard Gauge Railway von Mombasa nach Nairobi

der Subsahara-Zone. Hier seien, so Business France, Investitionen im Wert von 307,2 Mrd. Euro geplant. Davon entfielen bis 2030 allein auf Algerien Investitionsprogramme im Wert von 183,7 Mrd. Euro, gefolgt von Marokko mit 87,8 Mrd. Euro. Zu den Bereichen mit dem höchsten Wachstumspotenzial für Bauunternehmen zählten auch hier der Straßen-, Bahn- und Hochbau und der Ausbau der Häfen.

Als Leitprojekte stellt die Studie hier den Bau einer rund 2000 Kilometer langen TGV-Linie von Marokko über Algerien nach Tunesien und den Ausbau des Standard Gauge Railway heraus, das mit einem Volumen von umgerechnet 7,35 Mrd. Euro größte Infrastrukturprojekt in der Geschichte Kenias seit seiner Unabhängigkeitserklärung.

Boom-Region Mittlerer Osten

Auf die vergleichsweise kleinen Vereinigten Arabischen Emirate und Katar entfallen der Studie nach bis 2033 immerhin Investitionen in Höhe von 239,3 Mrd.

Euro. Katar plant dabei eine vergleichsweise hohe Summe von 137 Mrd. Euro ein, während sich die verbleibenden 102,3 Mrd. Euro hauptsächlich Dubai und Abu Dhabi teilen.

Als Leitprojekte nennt die Studie hier vor allem den Bau der Retortenstadt Lusail im Norden der katarischen Hauptstadt Doha, der hier noch mit 40 Mrd. Euro veranschlagt ist und spätestens bis zur Fußball-WM 2022 abgeschlossen sein soll. Auch der Abu Dhabi Urban Plan verfolgt in erster Linie einen städtebaulichen Ansatz und wird bis 2030 stattliche Summen von weit über 30 Mrd. Euro verschlingen. Als profitabelsten Bereich nennen die Franzosen vorwiegend den Hochbau und den Straßenbau.

Ein kritischer Blick

Abgesehen von einigen in der Studie enthaltenen und dennoch eher unerwarteten Ergebnissen, die etwa nahelegen, dass rund ein Viertel der Gesamtinvestitionen der untersuchten Länder des Wirtschaftsraums allein

in den Bahn- und U-Bahnbau fließen, erlaubt der Blick auf die Deutschland betreffenden Ergebnisse jedoch auch erste Aussagen hinsichtlich Zuverlässigkeit und Plausibilität der Angaben.

So generieren sich allein 266,5 Mrd. Euro der in der Studie gelisteten deutschen Investitionsanstrengungen (Gesamtsumme 287 Mrd. Euro) aus dem 2016 für den Zeitraum bis 2030 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan. Das scheint ein wenig zu simpel. Außerdem wird zwar relativ detailliert vorgerechnet, dass allein 32 Prozent der Straßenbrücken und 15 Prozent der Eisenbahnbrücken für eine Sanierung bzw. einen Neubau anstehen, hinsichtlich der Investitionssumme der richtigerweise mit aufgenommenen und durch mehr als eine Million Flüchtlinge verursachten Wohnungsknappheit hüllt sich das Papier aber in Schweigen. Auch im Hinblick auf andere Länder finden sich hier und dort handwerkliche Mängel. Dass etwa die großartige Queensferry Bridge in Schottland hier noch mit einem Investitionsvolumen von 1,6 Mrd. Euro zu Buche schlägt, ist insofern unverständlich, als dass sie bereits



Das Porthouse in Antwerpen steht für die geplante, umfangreiche Erweiterung des Hafens

am 30. August 2017 für den Verkehr freigegeben wurde (der ProTrader berichtete in Ausgabe 11/17). Auch die noch für das Abu Dhabi Midfield Terminal zu verbauende Summe von 2,6 Mrd. Euro halten wir für viel zu hoch, ist der Bau doch bereits zu über 85 Prozent fertiggestellt (siehe diese Ausgabe Seite 64).

Ebenfalls mit gemischten Gefühlen lesen sich beispielsweise auch Details zur rund 7,35 Mrd. Euro teuren, nahezu komplett von China finanzierten Erweiterung der Kenia Standard Gauge Railway, ohne an dieser Stelle auch nur ein einziges Wort zu finden, dass nicht-chinesische Anbieter hier nicht die geringste Chance haben. Dennoch ist das Intermat Construction Observatory ein großartiger Ansatz, der den Verantwortlichen vieler Branchen erste Informationen liefert, die es dann allerdings aus eigener Anstrengung zu verifizieren gilt. Δ

Die Studie kann auf der Internetseite <https://paris-en.intermatconstruction.com> heruntergeladen werden.