

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT UNGARN

BAU UND INFRASTRUKTUR

BRANCHE UND MARKTSITUATION
KONKURRENZSITUATION
GESETZLICHE UND SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN
ARBEITSKRAFT UND VERDIENSTE
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN
INFRASTRUKTUR UND VERKEHR

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BUDAPEST
MAI 2024

go international
= Bundesministerium Arbeit und Wirtschaft 



AUSTRIA IST ÜBERALL.

Unser vollständiges Angebot zum Thema **Bau und Infrastruktur** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter <https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/hochbau-baustoffe.html>.

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Budapest

T +36 1 461 5040

F +36 1 351 1204

E budapest@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/hu

f fb.com/aussenwirtschaft

✕ x.com/wko_aw

 linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

 youtube.com/aussenwirtschaft

 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

 instagram.com/aussenwirtschaft_austria.at

Dieser Branchenreport ist im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer Förderinitiative des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft und der Wirtschaftskammer Österreich, für WKO-Mitglieder kostenlos.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen gestattet. Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist. Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

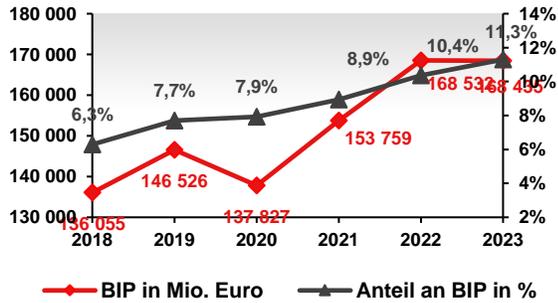
© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ
Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller: AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien,
Redaktion: AußenwirtschaftsCenter Budapest, T +36 1 461 50 40, F +36 1 351 12 04,
E budapest@wko.at , W wko.at/aussenwirtschaft/hu

Branche und Marktsituation

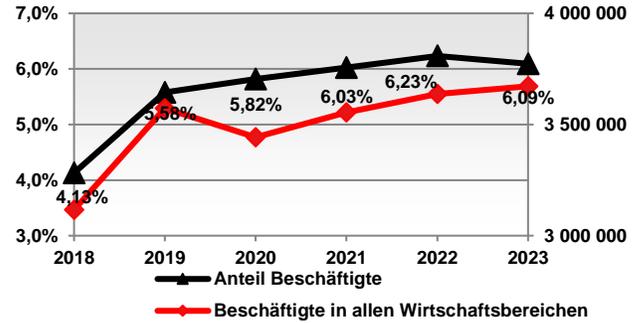
Folgende Kennzahlen beschreiben die Branche und Marktsituation:

Anteil des Baugewerbes am BIP



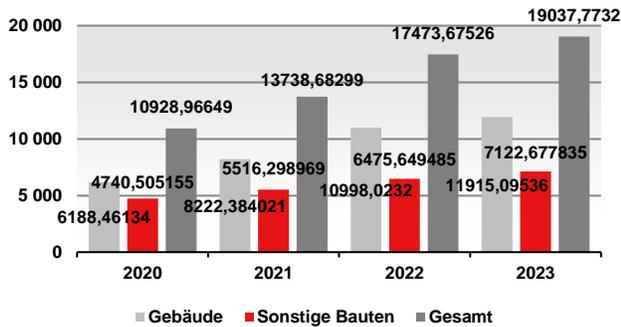
Quelle: Statistisches Zentralamt Ungarn (KSH)

Prozentualer Anteil der im Baugewerbe Beschäftigten Personen



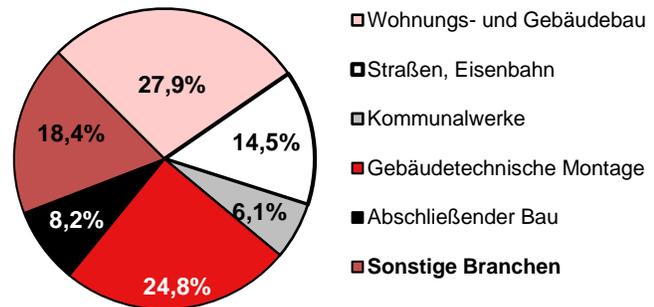
Quelle: Statistisches Zentralamt Ungarn (KSH)

Wert der Bauproduktion nach Untergruppen des Baugewerbes in Mio. EUR



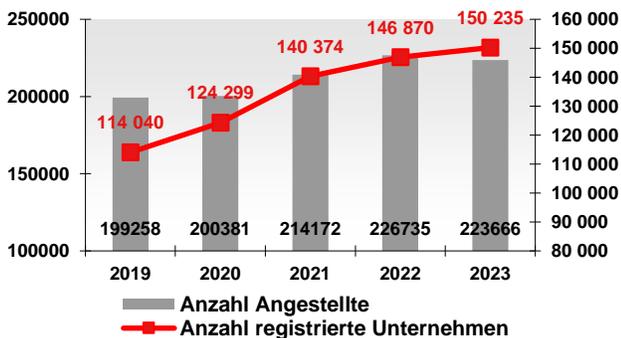
Quelle: Statistisches Zentralamt Ungarn (KSH)
Umtauschkurs: 1EUR = 390HUF

Produktionsanteil der wichtigeren Bausektoren am Baugewerbe insgesamt 2023 (%)



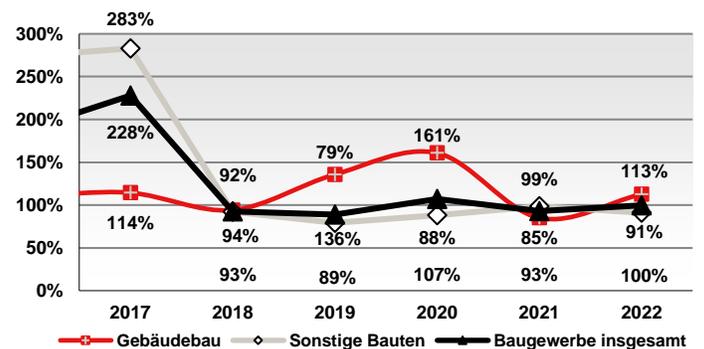
Quelle: Statistisches Zentralamt Ungarn (KSH)

Anzahl der registrierten Unternehmen und Anzahl der Angestellten im Baugewerbe



Quelle: Statistisches Zentralamt Ungarn (KSH)

Wert- und Volumenindex der Aufträge von Bauunternehmen nach Art des Bauwerks gemessen am Vorjahr



Quelle: Statistisches Zentralamt Ungarn (KSH)

Einleitung

Während die ungarische Wirtschaft 2022 noch um 4,6 % gewachsen ist – vorrangig getragen durch den staatlich unterstützten privaten Konsum und Großinvestitionen – ist das Land 2023 in eine Rezession geschlittert (-0,9 %). Der Rückgang der Reallöhne, die Verlangsamung der Industriekonjunktur und der Rückgang öffentlicher und privater Investitionen trugen allesamt zum wirtschaftlichen Abschwung bei. Lediglich die Landwirtschaft konnte leicht entgegenwirken, die nach der Dürre 2022 gute Ernteergebnisse lieferte. Aufgrund der schwachen Entwicklung im letzten Quartal 2023 fiel der BIP-Rückgang im Jahr 2023 nochmals etwas höher aus als erwartet. In den letzten 27 Jahren war die Entwicklung lediglich dreimal niedriger, und zwar während der Finanzkrise (2009), der europäischen Schuldenkrise (2012) und der Corona-Krise (2020).

Im Jahr 2023 verzeichnete das Baugewerbe einen deutlichen Rückgang um fünf Prozent, was sich negativ auf die gesamte Wirtschaft auswirkte. Im Dezember 2023 sank das Produktionsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 Prozent, während es im Vergleich zum Vormonat um 5,1 Prozent anstieg. Nach der weiteren gesamtwirtschaftlichen Erholung nach der Pandemie im Jahr 2022 und einem Wirtschaftswachstum vom 4,6 % zeugen die Zahlen von einem voraussichtlich weniger dynamischen Wirtschaftswachstum im Jahr 2023. Laut vorläufigen bereinigten Daten des ungarischen Statistikamtes (KSH) sank das ungarische Bruttoinlandsprodukt im dritten Quartal 2023 um 0,3 % gegenüber dem Vorjahr, während es auf vierteljährlicher Basis um 0,9 % anstieg.

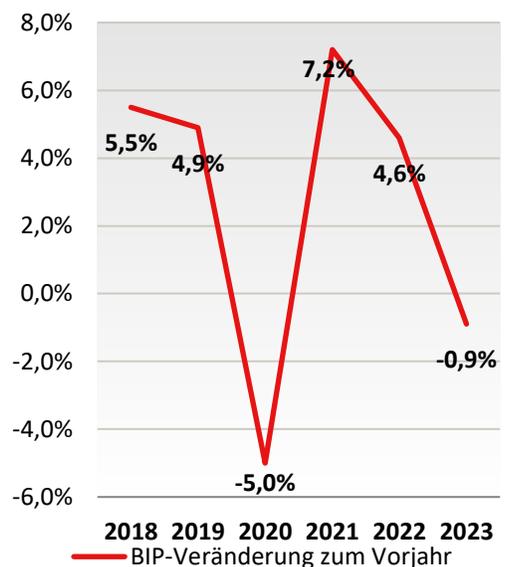
In der Bauindustrie war der Rückgang des Bauleistungsvolumens um fünf Prozent besonders signifikant, wobei der Hochbau um 5,6 Prozent und der sonstige Bau um 3,8 Prozent zurückgingen. Dies spiegelte sich auch in den Neuaufträgen wider, die um 11,2 Prozent sanken, wobei der Hochbau einen Rückgang von 16,0 Prozent verzeichnete.

Die Erzeugerpreise im Baugewerbe stiegen im vierten Quartal 2023 um 9,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und um 1,0 Prozent im Vergleich zum Vorquartal. Insbesondere stiegen die Preise im sonstigen Baugewerbe und im Spezialbau um 9,9 bzw. 9,7 Prozent, während sie im Hochbau mit 7,7 Prozent geringfügig niedriger ausfielen. Die Erzeugerpreise lagen für das gesamte Jahr 2023 um 15,9 Prozent über dem Niveau des Vorjahres.

Das Jahr 2023 war in dem ungarischen Baugewerbe nicht nur von rückläufigen Aufträgen und steigenden Erzeugerpreisen geprägt, sondern auch von einem massiven Rückgang von Investitionen in die öffentliche Infrastruktur sowie von abgesagten Großprojekten. Bereits Ende des Jahres 2022 wurde angekündigt, dass wegen des Ausnahmezustandes bezüglich des Ukraine-Kriegs sowie wegen der steigenden Inflation und den eingefrorenen EU-Mitteln Sparmaßnahmen eingeführt werden. Schließlich hat im Juni 2023 Minister János Lázár bekanntgegeben, dass über 270 Investitionen, darunter Brücken- und Straßenbauprojekte sowie Projekte in den Bereichen Bildung, Sport und Gesundheit, bis auf weiteres nicht durchgeführt werden.

Investitionen, die sich bereits in der Umsetzungsphase befanden, waren größtenteils von dem Baustopp nicht betroffen. Eine der Erfolgsgeschichten der Investitionen im Jahr 2023 bildet die im November 2023 neu eröffnete und rekonstruierte Eisenbahnlinie zwischen der ungarischen Stadt Szeged und der serbischen Stadt Subotica (ung.: Szabadka) die seit 2015 nicht mehr verkehrte. Ein weiteres Projekt, das bis Ende 2025 fertiggestellt werden soll, ist die Schnelleisenbahnstrecke zwischen Budapest und der serbischen Hauptstadt Belgrad. Dieses aus chinesischem Kredit finanzierte Großprojekt dient gleichzeitig auch als Referenzprojekt, da es die erste

Wirtschaftswachstum Ungarn



Schnelleisenbahnlinie auf Territorium der EU sein wird, das von chinesischen Firmen nach EU-Standards errichtet wird. Ein weiteres Großprojekt das sich in einem fortgeschrittenem Stadium befindet ist die Donau-Brücke zwischen Kalocsa und Paks. Die letzte Fahrbahnplatte der neuen Brücke über die Donau wurde im Jänner 2024 betoniert, womit das dreiteilige und 946,2 m lange Bauwerk weitgehend fertiggestellt wurde. Die Brücke soll im Sommer 2024 für den Verkehr eröffnet werden.

Ein Projekt, das im Frühjahr 2024 an Aktualität gewonnen hat und das für die ungarische Baubranche in der Zukunft relevant sein wird ist das Projekt der Revitalisierung des vernachlässigtem und brach liegendem Gebiets in der Umgebung der Bahnhaltestelle Rákosrendező. Das gesagte Gebiet wird umgangssprachlich Rákosrendező genannt und beinhaltet circa 70 Hektar unbebaute Fläche im Zentrum von Budapest. Nach Auskunft der ungarischen Regierung soll Emaar Properties, ein arabischer Investor auf dem Gelände von Rákosrendező einen neuen Stadtteil für umgerechnet 1900 Milliarden HUF errichten, während die ungarische Regierung mindestens 300 Milliarden Forint in den Ausbau der Infrastruktur investieren würde. Derzeit ist das Projekt umstritten, da seitens der Regierung und des Investors u.a. Wolkenkratzer und Luxuswohnungen geplant sind, während die Budapester Stadtverwaltung sowie Zivilorganisationen günstigen Wohnraum und Parkanlagen auf das Gebiet fordern. Nichtsdestotrotz handelt es sich bei diesem Großprojekt um die Revitalisierung von wertvollem Stadtgebiet, welches in der nahe Zukunft für die Baubranche relevant sein wird.

Konkurrenzsituation

DIE ZWANZIG GRÖSSTEN BAUUNTERNEHMEN IN UNGARN IM JAHR 2023

	Firmenname und Kontaktdaten	Geschäftsführer	Mitarbeiterzahl (2024)	Umsatz in Mio. HUF (2022)	Tätigkeitsfeld	Herkunftsland
1.	Market Építő Zrt. Bojtár u. 53., 1037 Budapest T +36 1 279 27 27 E marketiroda@market.hu W www.market.hu	Herr Sándor SCHEER	602	306.044	allgemeiner Bau von Gebäuden (Generaldurchführung)	HU
2.	Duna Aszfalt Kft. Béke u. 150., 6060 Tiszakécske T +36 76 540 060 E kozpont@dunaaszfalt.hu W www.dunaaszfalt.hu	Herr László TÓTH	1.278 (2022)	214.994	Straßenbau	HU
3.	V-Hid Zrt. Hermina út 17., 1146 Budapest T +36 20 478 96 06 E titkarsag@vhid.hu W www.vhid.hu	Herr István SÁRVÁRY	256	108.704	Eisenbahnbau	HU
4.	KÉSZ Építő Zrt. Gutenberg utca 25-27., 6722 Szeged T +36 62 56 66 99 E kesz@kesz.hu W www.kesz.hu	Herr Dávid ANDOR	274	97.021	allgemeiner Bau von Gebäuden (Generaldurchführung)	HU
5.	ZÁÉV Zrt. Millennium köz 1., 8900 Zalaegerszeg T +36 92 504 100 E zaev@zaev.hu W www.zaev.hu	Herr Gábor DEÁK	332	79.7086	allgemeiner Bau von Gebäuden (Generaldurchführung)	HU
6.	West Hungária Bau Kft. Vendel Park, Huber u. 1., 2051 Biatorbágy T +36 23 532 730 E whb@whb.hu W www.whb.hu	Herr Balázs DÉNES	286	78.565	allgemeiner Bau von Gebäuden (Generaldurchführung)	HU
7.	Mészáros és Mészáros Zrt. Fő utca 65., 8086 Felcsút E titkarsag@mmzrt.com W www.mesaroskft.com	Herr László GÖRBEDI	135	74.329	öffentliche Anlagen, Wasserbau, Verkehr, Umweltschutz, Kernenergie	HU

8.	Colas Út Zrt. Bocskai út 73., 1113 Budapest T +36 1 883 17 00 E ut@colas.hu W www.colasut.hu	Herr Ádám KENGYEL	365	72.818	Straßenbau	HU
9.	Metal Hungária Holding Zrt. Dorottya utca 6. 1. em.,1051 Budapest T +36 94 512 240 E office@mhh.hu W www.mhh.hu	Herr Zsolt KÁSA	239	70.744	Hochbau, Hallenbau	HU
10.	Fejér-B.Á.L. Zrt. Fő utca 217., 8086 Felcsút T +36 30 940 65 29 E info@fejervalzrt.com W www.fejervalzrt.com	Herr Tibor Károly BŐHM	228	65.048	allgemeiner Bau von Gebäuden (Generaldurchführung)	HU
11.	Bayer Construct Zrt. Homokbánya út 3.,2038 Sóskút T +36 23 56 00 91 E info@bayerconstruct.hu W www.bayerconstruct.hu	Herr Attila BALÁZS	771	63.884	allgemeiner Bau von Gebäuden (Generaldurchführung)	HU
12.	RM International Zrt. 0311/5. hrsz. 8086 Felcsút E office@rminternational.hu	Herr Attila SALLAI	23	62.732	Eisenbahnbau	HU
13.	Swietelsky Magyarország Kft. Mészáros utca 13., 1016 Budapest T +36 1 889 63 00 E kozpont@swietelsky.hu W www.swietelsky.hu	Herr Árpád BOGNÁR	580	60.396 (2022.04.01. - 2023.03.31.)	allgemeiner Bau von Gebäuden (Generaldurchführung), Straßenbau, Eisenbahnbau, Tunnelbau	AT
14.	Strabag Általános Építő Kft. Gábor Dénes u. 2., 1117 Budapest T +36 1 358 50 00 E pr@strabag.com W www.strabag.hu	Herr Dr. Róbert KISS	934 (2022)	59.758	Straßenbau	AT
15.	Soltút Kft. Kecskeméti út 34., 6320 Solt T +36 78 486 846 E soltut@soltut.hu W www.soltut.hu	Herr László KISZLI	201	57.455	Straßenbau	HU

16.	Strabag Építő Kft. Gábor Dénes utca 2., 1117 Budapest T +36 1 358 50 00 E pr@strabag.com W www.strabag.hu	Herr Csaba ÁDÁM	305 (2022)	54.544	allgemeiner Bau von Ge- bäuden (General- durchführung)	AT
17.	Strabag Építőipari Zrt. Gábor Dénes utca 2., 1117 Budapest T +36 1 358 50 00 E info.magyarbauholding @bauholding.com W www.strabag.com	Herr Emil Sza- bolcs BARTA	360 (2022)	52.535	Straßenbau	AT
18.	Magyar Építő Zrt. Pillangó u. 28., 1149 Buda- pest T +36 1 467 2700 E info@magyarepito.hu W www.magyarepito.hu	Herr Márk Zoltán KISS	153	50.818	allgemeiner Bau von Ge- bäuden (General- durchführung)	HU
19.	AKA Zrt. Lajos u. 26., 1023 Budapest T +36 1 326 0555 E akazrt@aka.hu W www.aka.hu	Herr László Ádám FER- WAGNER	12	46.979	Straßenbau	AT
20.	Merkbau Zrt. Jókai utca 81-83., 6400 Kis- kunhalas T +36 77 521 300 E office@merkbau.hu W www.merkbau.hu	Herr János KNÁB	490	46.238	allgemeiner Bau von Ge- bäuden (General- durchführung)	HU

Quelle: Dun & Bradstreet Hungary Kft.

GESETZLICHE UND SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN

Das ungarische Unternehmensrecht ist bereits umfassend mit dem EU-Recht harmonisiert und kennt ebenfalls die in Österreich existierenden Gesellschaftsformen OHG (Kkt.), KG (Bt.), GmbH (Kft.) und AG (Rt.), sowie die Europäischen Gesellschaften. Es besteht eine Registrierungspflicht; der Gesellschaftsvertrag muss von einem Anwalt verfasst und gegengezeichnet werden. Genauere Vorgaben und Erfordernisse zu den einzelnen Gesellschaftsformen enthält das Gesetz Nr. V. aus 2013 (neues Bürgerliches Gesetzbuch). Ferner besteht auch die Möglichkeit, mittels eines Handelsvertreters oder einer Handelsrepräsentanz bzw. einer Filiale den ungarischen Markt zu bearbeiten.

Bezüglich der Ein- und Ausfuhr von Produkten besteht seit dem EU-Beitritt Ungarns keine Zollpflicht. Nichtsdestotrotz sind einzelne Stichproben durch Behörden an den Grenzübergängen durchaus üblich. Aus diesem Grund ist vor allem auf die EU-weite CE-Zertifizierung der Maschinen zu achten, die im Zuge der Maschinenrichtlinie von 2006 (MRL 2006/42/EG) bestimmt wurde. Die neue MRL ist seit 2010 EU-weit anwendbar.

Auch die steuerrechtlichen Vorschriften weichen im Wesentlichen kaum von jenen in Österreich ab. Zu beachten ist jedoch der in Ungarn geltende Mehrwertsteuersatz von 27 %. Der Körperschaftsteuersatz in Ungarn beträgt ab 2017 einheitlich für alle Firmen 9 %.

Aus arbeitsrechtlicher Sicht und die Einreisebestimmungen betreffend gibt es aufgrund der Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit keine Beschränkungen für EWR-Bürger.

Auch hinsichtlich branchenspezifischer Regelungen gibt es einige nennenswerte Eigenheiten: 2012 wurde mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 2011/7 über verspätete Zahlungen begonnen. Die Regierung empfiehlt demzufolge eine Zahlungsfrist von 30 Tagen mit Verzugszinsen in Höhe von 8 % über dem Basiszinssatz der Zentralbank. Ein seither in Kraft getretenes Gesetz verbietet Unternehmen, deren Eigentümer oder Manager in der Vergangenheit Eigentümer oder Manager von nichtzahlenden Unternehmen waren, die Teilnahme/Arbeit an Bauprojekten. Dieses Ausschlusskriterium gilt auch für die Mitgliedschaft in Handelskammern, die ansonsten für alle Unternehmen zwingend ist.

Darüber hinaus hat die Regierung eine neue Organisation gegründet, die über die Befugnis verfügt, den zufriedenstellenden Abschluss von Bauarbeiten zu verifizieren, um Streitigkeiten zwischen Kunden und Bauunternehmen über die Qualität zu vermeiden. Die Kunden sind bei öffentlichen Vergabeverfahren verpflichtet, diese Funktion in Anspruch zu nehmen. Zum Schutz der Bauunternehmer legt das Gesetz fest, dass die Bauarbeiten nur dann übergeben werden dürfen, wenn das Bauunternehmen bezahlt wurde. Um zu verhindern, dass Kunden unrealistisch niedrige Preise akzeptieren, müssen Angebote auf der Basis eines Stundensatzes kalkuliert werden, der von einem gemeinsamen Ausschuss der Berufsverbände der Branche festgelegt wird.

Zu den weiteren relevanten rechtlichen Änderungen gehört auch die Einführung eines elektronischen Systems für Genehmigungsdokumente, von dem eine Beschleunigung des Verwaltungsaufwands erwartet wird. Der Wohnungsbau war betroffen von Steueränderungen bezüglich der Übertragung von Wohnungseigentum. Die Vorschriften im Hinblick auf archäologische Ausgrabungen auf Baustellen wurden wesentlich gelockert. Es wurde eine differenziertere Regelung mit dem Ziel eingeführt, dass nur angemessene Ausgrabungen tatsächlich durchgeführt werden müssen, was zu einer Senkung der Investitionskosten beiträgt.

Das sogenannte „Plaza-Stop-Gesetz“, das den Bau großer Einkaufszentren verbietet, wurde im Dezember 2014 auf unbestimmte Zeit verlängert. Diese Vorschrift, die seit Jänner 2012 in Kraft ist, bindet den Bau von Gewerbeeinheiten mit einer Fläche von mehr als 400 m² (und die Erweiterung bestehender Einheiten über diese Größe hinaus) an eine Sondergenehmigung. Lediglich der Leiter des Komitats Hajdú-Bihar kann eine Genehmigung für die Errichtung so eines Gebäudes erteilen.

Die Geldbußen, die im Rahmen der Bauaufsicht auferlegt werden können, wurden erheblich gesenkt. Dies soll jene Absicht der Regierung signalisieren, die Belastung der Unternehmen deutlich verringern zu wollen. So beträgt die Geldbuße für das Versäumnis, einen Bauleiter einzustellen, jetzt im Höchstfall nur noch 500.000 HUF (1.600 Euro), statt 1 Million HUF. Die Geldbuße für die Einstellung eines Bauleiters ohne notwendige Qualifikation beträgt 150.000 HUF (480 Euro) statt 500.000 HUF. Im Fall von Großprojekten müssen die Bauleiter jedoch Ingenieure sein.

Maßnahmen im Baustoffhandel

International steigende Baustoffpreise und die Befürchtung von Versorgungsengpässen im Bausektor (Stichwort Bau des Atomkraftwerkes Paks II) haben die ungarische Regierung im Jahr 2021 dazu veranlasst, strenge regulative Maßnahmen für Sand, Kies und Zement und andere Baumaterialien einzuführen.

Die aus Sicht der Versorgungssicherheit des Bausektors strategisch wichtigen Rohstoffe und Produkte dürfen nur dann aus Ungarn exportiert werden, wenn eine entsprechende Registrierung beim zuständigen Ministerium (Ministerium für Technologie und Industrie) erfolgt ist und diese auch bestätigt wurde. Das Formular für die Registrierung inkl. Ausfüllbehelf (in ungarischer Sprache) ist auf der Webseite des Ministeriums zu finden. Die Regierung hat für die Dauer der Prüfung der Registrierung ein Vorkaufs- bzw. Kaufrecht auf die im Ausland zu verkaufenden oder ins Ausland zu transportierenden Rohstoffe oder Produkte.

Zu den strategisch wichtigen Rohstoffen gehören u.a. Kieselsteine, Schotter, gebrochene oder zerkleinerte Steine, die v.a. zu Betonarbeiten, Straßen- oder Schienenbauarbeiten benutzt werden, wie auch einige Metall- und Stahlprodukte. Der Kreis der anmeldepflichtigen Produkte konnte nach zum Teil erfolgreichen Interventionen mit 23. Juli 2021 reduziert werden. Am 29. September 2021 wurde die Liste der anmeldepflichtigen Waren erneut geringfügig geändert.

Gleichzeitig betreffen die Exportbeschränkungen auch solche Produkte (vor allem Stahlprodukte), die grundsätzlich nicht nur in der Bauindustrie verwendet werden. Die Maßnahme kann daher zu Lieferengpässen bei ausländischen Metall- und Automobilfirmen führen, da diese nicht mit den entsprechenden Vormaterialien versorgt werden können.

Neben den risikoreichen Waren besteht nun auch für zahlreiche Bauprodukte (z.B. Kies, Zement, Furnierblätter, Holz, verschiedene Eisenprodukte) eine Meldepflicht im sog. elektronischen Warenkontrollsystem (EKAER) für Straßentransporte, die den administrativen Aufwand bei den Warenlieferungen erhöht.

Mit der Regierungsverordnung Nr. 425/2022 (X.28.) wurde die Gültigkeit dieser Maßnahme unbefristet verlängert.

Zudem hat die ungarische Regierung auch eine Sondersteuer bzw. Preisobergrenze für die Produkte von Bergbauunternehmen (i.e. Ziegel und Fliesen) eingeführt. Die Hersteller sind dazu verpflichtet, ihre Produkte höchstens zu den Marktpreisen vom Jänner 2020, multipliziert mit fixen Multiplikatoren, zu verkaufen. Diese Preise liegen unter den Einstandspreisen, die erheblich von den Marktpreisen abweichen. Die Verpflichtung zum Verkauf zum angegebenen Preis gilt nur für jene Unternehmen, deren Umsatz im Jahr 2019 mindestens 3 Mrd. HUF erreicht hat.

In dem Fall, dass die Produkte über der festgelegten Preisgrenze verkauft werden, muss eine Bergbausteuer i.H.v. 90 % entrichtet werden. Demnach muss ein Erzeuger, der ein Produkt zu einem höheren Preis als dem amtlichen Preis verkauft, 90 % der Einnahmen aus der Differenz zwischen dem Nettopreis und dem amtlich festgesetzten Preis als Bergbausteuer an die Staatskasse abführen.

Registrierung von Bauleistungen

Unternehmen, die in Ungarn eine Bautätigkeit ausführen wollen, müssen sich spätestens 5 Tage nach Baubeginn bei der ungarischen Kammer für Handel und Industrie registrieren lassen. Die Registrierung bleibt bis auf Widerruf gültig; d.h., wenn Sie in Ungarn neue Aufträge erhalten, muss die Anmeldung nicht wiederholt werden. Die Registrierung ist gebührenpflichtig; die Gebühr beträgt HUF 5.000 (entspricht ca. EUR 16). Die Registrierungsgebühr ist auf das Konto der ungarischen Kammer für Handel und Industrie zu überweisen.

Sie können auch die Online-Plattform der Ungarischen Kammer für Handel und Industrie für die Registrierung von Bauunternehmen verwenden, diese **ist jedoch nur in ungarischer Sprache verfügbar**. Die Bauausführungen werden in Ungarn von der Bauaufsichtsbehörde kontrolliert. Wenn Sie ohne Registrierung bei der ungarischen Kammer für Handel und Industrie Bautätigkeiten ausführen, gilt dies als unerlaubte Berufsausübung und wird von der Behörde sanktioniert.

Änderung der Baugesetze im Jahr 2023

Im Jahr 2023 wurden zwei, aus dem Ministerium von Minister János Lázár, für die Branche bedeutenden Gesetze verabschiedet.

Das im Juli 2023 verabschiedete *staatliche Bau- und Investitionsgesetz*, das von János Lázár, dem Minister für Bauwesen vorgelegt wurde, hat zum Ziel die Zentralisierung von Investitionen sowie die Stärkung der Position der ungarischen Bauunternehmen in den Planungs- und Ausführungsphasen. Das Gesetz sieht vor, dass einige kommunale Investitionen, die mindestens zur Hälfte aus dem Staatshaushalt oder aus EU-Mitteln finanziert werden, mit diesem Gesetz als staatliche Investitionen gelten sollen. Experten betonen, dass dieses Gesetz eine erhebliche und ungerechtfertigte Zentralisierung darstellt, insbesondere aus Sicht von Budapest und anderen ungarischen Großstädten. Unter diesem Gesetz werden nicht nur Hauptstadtprojekte, sondern auch Projekte in kleinen Gemeinden, die maßgeblich vom zentralen Haushalt oder aus EU-Mitteln finanziert werden, als staatliche Projekte betrachtet. Diese werden vom Ministerium für Bau und Verkehr unter der Leitung von János Lázár verwaltet. Die Teilung der Aufgaben zwischen Staat und Gemeinden hängt von der Konsortialvereinbarung ab, die für die Durchführung der Investitionen erforderlich ist.

Die zweite bedeutende Gesetzesänderung ist das *Gesetz über die ungarische Architektur* das u.a. ein Zusammenschluss von drei vorher bestehenden separaten Gesetzen ist; es vereint Gesetze zur Gestaltung der bebauten Umwelt, zum Schutz des Stadtbildes und zum Schutz des kulturellen Erbes. Dieses Gesetz wurde im Dezember 2023 verabschiedet und nach Aussage des Ministers soll es „den guten Geschmack der Bürger fördern, die Lebensqualität verbessern und das ungarische architektonische Erbe und Grünflächen erhalten“. Das neue Gesetz wird stufenweise eingeführt, wobei einige Teile am 1. Februar 2024 und der Rest am 1. Januar 2025 in Kraft treten. Da es in Ungarn meistens teurer ist, ältere Gebäude zu renovieren, als sie durch neue zu ersetzen, wurde der Schutz bestehender Gebäude in das Gesetz aufgenommen. Darüber hinaus sieht das Gesetz folgende Punkte vor:

- ein Vetorecht für die Chefarchitekten
- Einführung einer obligatorischen Planungsberatung für alle Bauprojekte
- die Baugenehmigung wird nur erteilt, wenn der Architekt zustimmt.
- ein Zertifizierungssystem für Grünflächen geben und das vereinfachte Anmeldesystem wird abgeschafft
- Das Konzept des Stadtentwicklungsplans wird vereinfacht, und die Vorschriften für Werbetafeln werden verschärft
- die Renovierung von Denkmälern wird durch Gebührenbefreiungen und Einkommenssteuererleichterungen unterstützt.

Arbeitskraft und Verdienste im Baugewerbe

Im Jahr 2023 sahen sich die Arbeitgeber gezwungen Löhne und Gehälter kontinuierlich anzupassen da die Inflation im Ungarn einen der höchsten Werte in der Europäischen Union aufgewiesen hat. Trotz der Gehaltsanpassungen kann davon ausgegangen werden, dass das Realeinkommen der von Lohn und Gehalt lebenden Personen gesunken statt gestiegen ist.

Ein beachtlicher Anteil der ungarischen Facharbeiterinnen und Facharbeiter ist in den letzten zehn bis 15 Jahren wegen besseren Verdienstmöglichkeiten nach Westeuropa ausgewandert, hauptsächlich nach Deutschland und Österreich. Obwohl die Bereitschaft und der Wunsch vieler im Ausland im Baugewerbe arbeitenden Menschen aus Ungarn in die Heimat zurückzukehren groß ist, scheinen die steigenden Löhne und Gehälter trotzdem keine massenhafte Rückwanderung der qualifizierten Arbeitskraft nach Ungarn auszulösen. Dies resultiert in steigenden Personalkosten für die Baufirmen, während sich die Suche nach geeigneter Arbeitskraft in den vergangenen Jahren nicht vereinfacht hat.

Der Verdienst der im Baugewerbe tätigen Menschen variiert standardmäßig nach genauer Tätigkeit, Erfahrung Alter aber auch nach geographischer Lage innerhalb von Ungarn. Eine Auswahl von Bruttoverdiensten im Bauwesen bzw. Bau- und Architekturingenieurwesen in HUF liefert folgende Tabelle:

Stelle	Minimum	Maximum	Durchschnitt
Baugutachter (1-3 Jahre)	600 000	750 000	700 000
Baugutachter (3-5 Jahre)	750 000	950 000	850 000
Baugutachter - Infrastruktur	600 000	850 000	750 000
Bauleiter (3-5 Jahre)*	850 000	1 050 000	900 000
Bauleiter (5-8 Jahre)*	1 050 000	1 200 000	900 000
Leitender Bauleiter*	1 200 000	1 400 000	1 100 000
Projektleiter (5-8 Jahre)*	1 250 000	1 500 000	1 350 000
Projektleiter (8+ Jahre)*	1 500 000	2 000 000	1 700 000
Technischer Inspektor	2 000 000	2 700 000	2 250 000

* Je nach aktiver Technischer Leiter Lizenz

Quelle: Übernommen aus Hays Salary Guide Hungary 2024

Chancen für österreichische Unternehmen

Die Beteiligung an großen Bauaufträgen ist für Ausländer insgesamt schwieriger geworden. Unabdingbare Voraussetzung ist die enge Zusammenarbeit mit ungarischen Partnern. Zudem werden Ausschreibungen in Ungarn in den Medien kontrovers und kritisch diskutiert, was zumindest vermuten lässt, dass die Trennlinien zwischen Privatwirtschaft und Staat nicht ganz eindeutig sind. Öffentliche Ausschreibungen sind (in Landessprache) übrigens auf der Internetseite www.kozbeszerzes.hu zugänglich.

Österreichisches Know-how genießt in Ungarn ein hohes Ansehen bzw. gilt als Garant in Sachen Zuverlässigkeit und Qualität. Wie auch aus der Übersicht der größten Teilnehmer im Baugewerbe hervorgeht, haben die größten österreichischen Firmen auch einen guten Stand. Daher können Kontakte zu diesen Firmen eventuell auch einen Einstieg in den Wirtschaftsstandort Ungarn vereinfachen.

Wenn Sie Ihre Marktchancen in Ungarn ausloten wollen, unterstützt Sie das AußenwirtschaftsCenter Budapest gerne mit einem maßgeschneiderten Servicepaket: Recherchen zu Ihrem Produkt und möglichen Abnehmern, Vereinbarung von individuellen Gesprächsterminen und die gesamte Organisation einer Geschäftsreise.

Ein branchenbezogener Service unserer Dienststelle ist eine jährlich dreimal stattfindende Aussendung mit Bauprojektinformationen zu aktuellen und zukünftigen Projekten in Ungarn. Hier geben wir neben einer kurzen Beschreibung des Projekts auch alle relevanten technischen und Kontaktdaten bekannt, um den Interessenten eine Kontaktaufnahme mit der zuständigen Stelle zu ermöglichen. Sollten Sie an einem Jahresabonnement interessiert sein, geben Sie uns einfach Bescheid und wir schicken Ihnen alle Detailinformationen.

Vorhandene Infrastruktur und bevorstehende Projekte

Ungarns zentrale Lage in Europa ist einer der wichtigsten Wettbewerbsvorteile des Landes. Ungarn gilt als Tor zu Europa, da vier große europäische Verkehrsachsen durch das Land laufen. Diese Tatsache macht Budapest zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt in Europa.

Diese vier wichtigsten Verkehrsadern sind:

- Nr. IV von Norddeutschland/Nordsee zum Schwarzen Meer;
- Nr. V von den Häfen der Adria nach Kiew-Moskau;
- Nr. VII die Donau und der Rhein-Main-Kanal von der Nordsee; und
- Nr. X der Nord-Süd-Korridor von den Baltischen Staaten in die Türkei und nach Griechenland.

Um diese Vorteile nutzen zu können, zeigt sich Ungarn entschlossen, sein Infrastrukturnetzwerk nicht nur zu erhalten, sondern dieses auch entsprechend zu verbessern und in das europäische Netzwerk besser zu integrieren.

Auch in der Vorbereitungsphase zum EU-Beitritt bekam Ungarn bereits durch verschiedene Zahlungskonzepte bedeutende Fördermittel zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt. Die zwei wichtigsten waren für Ungarn das Strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (ISPA) und das PHARE-Programm zur Erweiterung der EU. Die ungarische Wirtschaft benötigte und braucht auch heute noch diese Förderungen, denn im Vergleich zum europäischen Durchschnitt gibt es in Ungarn immer noch einen großen Rückstand in den verschiedenen Verkehrsbereichen.

Die Ausnutzung dieser Fördermittel und die Bestimmung der Prioritäten hängen von zahlreichen Faktoren ab. Unter anderem von den Erwartungen der EU, den wirtschaftlichen Zielen der regionalen Entwicklungspolitik und nicht von den Interessen der Regierung. Die damit verbundenen umfassenden Anforderungen werden allerdings nicht immer erfüllt. Eines der Hauptprobleme ist, dass sich die Prioritäten bei der Entwicklung des

Verkehrsnetzes mit jeder Regierung ändern. So werden die langfristigen Entwicklungsziele leider den kurzfristigen Interessen untergeordnet.

Straßennetz

Ungarn hat in den letzten Jahren sehr stark in die Modernisierung seines Autobahnnetzes und seiner Straßeninfrastruktur investiert. Die ungarische Straßeninfrastruktur befindet sich im staatlich geförderten Umbau, um die Länge der zweispurigen Schnellstraßen auszudehnen, die derzeit nur einen Teil des Landes abdecken. Heute beträgt die gesamte öffentliche Straßenlänge in Ungarn ca. 184.000 km. Ungarn verfügt europaweit über die höchste Autobahndichte und über die dritthöchste Straßendichte nach Belgien und Holland, jedoch sind zwei Drittel dieser Wege Schotterstraßen.

Landstraßen führen bis zu den Staatsgrenzen und in die verschiedenen Regionen des Landes. Dadurch sind die Nachbarländer leicht zu erreichen. Sieben von Ungarns acht wichtigsten Autobahnen starten von Budapest aus, bzw. sind alle mit dem europäischen Straßennetz verbunden. Die Verbesserung des Schnellstraßennetzes und die Erweiterung der Autobahnspuren werden die Fahrtzeiten zwischen Ungarns größeren Städten um 40 % reduzieren. Auch die internationale Zusammenarbeit wurde mit den Nachbarländern gestärkt. Ihr Ziel ist es die Entwicklung des Straßennetzes zu harmonisieren.

Im Jahr 2022 wurden die Konzessionen für den Betrieb, Verwaltung und Entwicklung der Autobahnen mit einem Konzessionsverfahren neu verteilt. Somit ist die Ungarische Öffentliche Straßenverwaltungs- AG nicht mehr alleinige Konzessionsinhaberin. Der Großteil der Autobahnkonzessionen, nämlich 1237 km (von insgesamt 1884 km) wurden an die MKIF Ungarische Konzessions- und Infrastrukturentwicklungs- AG vergeben. Diese ist im Eigentum von drei privaten Kapitalbeteiligungsfonds. Die Konzessionen wurden für jeweils 35 Jahre vergeben. Die Ziele der MKIF für die folgenden zehn Jahre sind unter anderem:

- Sanierung von 538 km der Autobahn, um das Netz auf den gleichen Stand zu bringen (Belag, Anstrich von Straßenschildern, Aufstellung von Schildern usw.).
- Bau von 272 km neuer Autobahn.
- Inbetriebnahme von 161 km Autobahn die sich derzeit im Bau befinden.
- Ausweitung der Fahrbahn von zwei auf drei Spuren entlang von 273 km.

Die Neuvergabe der Konzessionen ist nicht unumstritten, da die Eigentümer der privaten Kapitalbeteiligungsfonds der MKIF Ungarische Konzessions- und Infrastrukturentwicklungs- AG unter anderen die bekannten regierungsnahen Geschäftsleute Lőrinc Mészáros und László Szíjj sind.

Schienerverkehr

Das Eisenbahnnetz deckt das gesamte Land ab und ist ein integraler Bestandteil des internationalen Eisenbahnnetzes. Es ist somit für die internationalen Express-Züge aus den benachbarten und zahlreichen anderen europäischen Ländern leicht zugänglich. Die Bahn transportiert mehr als 20 % des gesamten Güterverkehrs, was deutlich über dem EU-Durchschnitt liegt. Mehrere Hauptlinien verbinden Ungarn mit den wichtigsten Häfen Westeuropas im Linienverkehr.

Die gesamte Länge des Eisenbahnsystems beträgt 7.558 km, 1.315 km (17,4 %) davon sind zweigleisig. Das elektrische Eisenbahnnetz verfügt über eine Gesamtlänge von 3.221 km (43 %). Záhony und die Region sind Knotenpunkt und Hub für Schienennetze des europäischen Standards und den breitspurigen Netzen der GUS-Staaten. Es gibt sogar eine direkte Bahnverbindung zwischen China und Záhony, über welche die Beförderung von Waren ca. 19-22 Tage dauert.

Laut Regierung wird sich die Qualität der ungarischen Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren deutlich verbessern. Als Beispiel dafür nannten sie die Modernisierung der Bahnstrecke von Budapest in die serbische Hauptstadt Belgrad. Das mit rund 1,5 Milliarden Euro veranschlagte Projekt wird mit maßgeblicher Unterstützung durch China verwirklicht. Nach Abschluss der Arbeiten an der rund 350 km langen Bahnstrecke wird sich die Reisezeit von Güter- und Personenzügen zwischen den beiden Hauptstädten von achteinhalb auf dreieinhalb Stunden verkürzen. Der Baubeginn der ungarischen Teilstrecke wurde mehrmals verschoben, während auf der serbischen Seite der Verkehr zwischen Novi Sad und Belgrad bereits seit März 2022 im Regelbetrieb läuft. Arbeiten an der ungarischen Teilstrecke wurden im Februar 2022 aufgenommen. Die gesamte Strecke soll ab 2025 in Betrieb genommen werden wobei noch nicht bekannt ist, wie der Grenzübergang an der EU-Außengrenze geregelt werden soll, sodass dies die Reisezeit nicht erheblich verlängern würde. Die Finanzierung der Bauarbeiten ist umstritten, da der Gewinner der öffentlichen Ausschreibung für die ungarische Strecke das Unternehmen RM International Zrt. ist, im Besitz von dem kontroversen Geschäftsmann Lőrinc Mészáros.

Ein erfolgreich abgeschlossenes Projekt im ländlichen Bereich ist die Fertigstellung der sogenannten „Tram-Train“, der die Innenstädte von Szeged und Hódmezővásárhely miteinander verbindet. Hierbei handelt es sich um eine der verkehrsreichsten Strecken außerhalb des Budapester Ballungsraumes, bei der Bedarf für eine bessere Verbindung höherer Passagierkapazität bestand. Die Bauarbeiten an der 31,6 km langen Strecke wurden im Jahr 2016 aufgenommen und im Jahr 2021 wurden die ersten Passagiere transportiert. Das Projekt ist einzigartig in Ungarn da es sowohl in den Innenstädten als Straßenbahn, als auch zwischen Städten als Regionalbahn fungiert. Die positiven Reaktionen auf dieses Infrastrukturprojekt haben Pläne für zahlreiche ähnliche Projekte im Land aufgebracht.

Das intermodale Schienenlogistik-Terminal East-West-Gate (EWG), das in der Nähe der ukrainisch-ungarischen Grenze in Fényeslitke, mit einer privaten Investition von mehr als 40 Mrd. HUF gebaut wurde, stellt eine der bedeutendsten Investitionen in das ungarische Eisenbahnnetz dar. Das Terminal wurde im Jahr 2022 fertiggestellt und befindet sich an der Kreuzung der normalen und der breiten Eisenbahnstrecke. Es kann bis zu einer Million Zwanzig-Fuß-Container (TEU) pro Jahr umladen und ist sowohl von der theoretischen Kapazität als auch von der Fläche her die größte Anlage dieser Art auf dem Kontinent. Das Terminal kann Container zwischen Breitspur und Normalspur sowie zwischen Eisenbahnzügen und Lastwagen umladen. Das EWG eignet sich auch für die Verladung von vollen LKW- und konventionellen Straßensattelanhängern auf die Schiene. Dies wird es ermöglichen, einen möglichst großen Teil des an der EU-Grenze ankommenden LKW-Verkehrs auf die Schiene zu verlagern, was im Einklang mit den Klimazielen der EU steht.

Die ungarischen Staatsbahnen (MÁV) haben mit Beginn 2018 angefangen die veralteten InterCity Züge mit neuen, selbst gebauten Waggons zu ersetzen. Die in der Stadt Szolnok produzierten IC+ Waggons werden zum Großteil von Bestandteilen inländischer Zulieferer gebaut. Die Waggons werden für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Km/h gebaut und ersetzen sukzessive die alten Wagons sowohl auf inländischen als auch auf internationalen Strecken. Die neuen Waggons stellen einen neuen Komfortstandard in dem ungarischen Schienen-Passagierverkehr dar und bieten ein verbessertes Reiseerlebnis auf europäischem Niveau, welches sehr lange erwartet war. Es werden Waggons der ersten-, zweiten- und Businessklasse produziert die die Bedürfnisse von Reisenden mit Kindern, Fahrradfahrern, Reisenden mit Barriere und Geschäftsreisenden befriedigen. Nach einer jahrelangen Einstellung von Speisewagen werden auch IC+ Wagons mit Restaurant-Abteilen produziert was den erneuten Betrieb von On-Board-Restaurants ermöglicht. Es sollen selbst gebaute Steuerwagen, Schlafwagons und Niederflurwaggon die zu den IC+ Waggons maßgefertigt werden sollen, geplant sein.

Erfolgreich durchgeführte Entwicklungen in dem Schienenverkehr können auch im Budapester Stadtzentrum vermerkt werden. Die umfassende Rekonstruktion der U-Bahn-Linie M3 wird bis Mai 2023 abgeschlossen. Rekonstruierte Etappen wurden bereits schrittweise in Betrieb genommen. Bis Mai 2023 wird die ganze rekonstruierte Linie nach insgesamt fünf Jahren Bauzeit mit barrierefreien Stationen wieder in Betrieb sein.

Geplante Bauprojekte

Neben den bereits durchgeführten Projekten gibt es zahlreiche angekündigte Projekte in Aussicht, die für österreichische Unternehmen von Interesse sein können. Diese Pläne sind jedoch stark von EU-Förderungen abhängig und werden trotz der mündlichen Unterstützung von sowohl der Regierung als auch der Opposition oft in Abhängigkeit von Innenpolitischen Geschehnissen neu aufgegriffen oder verworfen. Die Durchführung dieser Projekte wird oft zeitlich verschoben bzw. in Frage gestellt, weswegen die Verwirklichung höchstwahrscheinlich in Etappen und über eine längere Zeit geschehen wird.

Es wurden vor allem ambitionöse Pläne für die Entwicklung des Schienennetzes im Ballungsraum Budapest in der sog. „Eisenbahnstrategie für den Ballungsraum Budapest“ (Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia) entworfen. Die Strategie soll den Budapester Nahverkehrs mit dem Ziel verbessern, so viele Pendler wie möglich von den Straßen in den öffentlichen Verkehr zu locken. Dies soll den Straßenverkehr und die Umwelt entlasten, sowie Teile der Stadt und Ballungsgebiete besser in den öffentlichen Verkehr einbinden. Ein angekündigtes Großprojekt ist ebenfalls die Rekonstruktion des Budaer Burgpalastes und zahlreicher Gebäude des Burgviertels. Hierbei wird die historische Rekonstruktion der Zustände vor dem zweiten Weltkrieg anvisiert.

Ausgewählte Großprojekte in Ungarn

Projektbezeichnung	Projektstand	Beschreibung
Tunnelverbindung zwischen den Bahnhöfen Nyugati und Kelenföld	Machbarkeitsstudie erstellt, im Februar 2023 vorübergehend gestoppt.	Unterirdische Verbindung der zwei Kopfbahnhöfe und damit Umbau zu Durchgangsbahnhöfen. Mit diesem Projekt geht eine komplette Renovierung des Bahnhofs Nyugati und seiner Umgebung einher. Weiterhin wird mit der Durchführung dieses Projekts der Bahnhof Déli (Südbahnhof) durch eine unterirdische Haltestelle ersetzt, womit das Bahnhofsgebäude voraussichtlich obsolet wird.
Tunnelverbindung und Rekonstruktion der Vorstadtlinien H5, H6 und H7	Machbarkeitsstudie erstellt	Rekonstruktion der Vorstadtlinien H5, H6 und H7 sowie deren unterirdische Weiterführung und Verbindung unter dem Stadtzentrum und der Donau um eine Nord-Süd-Verbindung ohne Umstiege zu ermöglichen.
Rekonstruktion der Vorstadtlinien H8 und H9 und deren Verbindung mit der U-Bahn Linie M2	Machbarkeitsstudie erstellt	Verbindung der U-Bahn Linie M2 mit den Lokalbahnen H9 und H8 um eine Ost-West-Verbindung zwischen Innenstadt und der Vorstädte ohne Umstiege zu ermöglichen. Die Rekonstruktion der Lokalbahnen H8 und H9 soll mit diesem Projekt einhergehen.
Ausbau einer Eisenbahnverbindung zu dem Budapester Flughafen	Machbarkeitsstudie erstellt	Ausbau einer Eisenbahnverbindung zum Internationalen Flughafen Liszt Ferenc. Vorgesehen ist die Änderung der Trasse der 100a Eisenbahnlinie so, dass sie über den Flughafen verläuft. Zusammen mit der Tunnelverbindung zwischen den Bahnhöfen Nyugati und Kelenföld soll so eine Verbindung ohne Umstiege zwischen fast allen größeren Städten in Ungarn und dem Flughafen ermöglicht werden.
Sanierung und Verlängerung der U-Bahn Linie M1	In Planung	Verlängerung und Sanierung der U-Bahn Linie M1, gemäß den Standards des UNESCO Weltkulturerbes.
Ausbau der Eisenbahnlinie V0	In Planung	Ausbau einer neuen Eisenbahnlinie V0 um Budapest herum um das Stadtzentrum vom Transit-Warentransport vollständig zu entlasten.

Integration der sog. „Südlichen Ringbahn“ in den Personenverkehr	In Bau – Erweiterung der südlichen Eisenbahnbrücke bereits durchgeführt	Integration der bereits bestehenden Infrastruktur in den Personenverkehr u.a. durch Ausbau von neuen Stationen entlang der Strecke und durch die Erweiterung der Kapazitäten der südlichen Eisenbahnbrücke über die Donau.
Erweiterung Atomkraftwerk Paks,	In Bau	Das größtenteils aus russischem Kredit und mit russischer Technologie geplante Kernkraftwerk verfügt bereits über die meisten Baugenehmigungen. Mit den Bauarbeiten wurde im Jahr 2019 begonnen.
Errichtung einer neuen Donaubrücke zwischen Paks und Kalocsa	In Bau	Zwischen den Städten Paks und Kalocsa wird eine neue Donaubrücke errichtet u.a. wegen der Bauarbeiten bzgl. der Erweiterung des Atomkraftwerks in Paks.
Errichtung einer neuen Donaubrücke bei Mohács	Einleitung des Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge	Errichtung einer Brücke über die Donau. Langfristig soll die Brücke in den auszubauenden Südlichen Autobahnring des Landes integriert werden.
Tunnelbau bei Sopron als Teil der M85 Schnellstraße	In Bau	Die Schnellstraße M85 verbindet die Städte Győr und Sopron und verläuft über den Tunnel bis zu der österreichischen Grenze, wo sie an die Südost Autobahn A3 anschließt.

Wir erheben Informationen über aktuelle und zukünftige Bauprojekte in Ungarn. Entnehmen Sie aus unseren sog. Bauprojektlisten relevante Projektbeschreibungen, inkl. Projektort, -volumen, -planungsstadium sowie dazugehörige Kontaktdaten. Für weitere Informationen zu den Bauprojektlisten und unserem sonstigen Leistungsangebot melden Sie sich einfach per E-Mail bei uns.

Schifffahrt

Obwohl Ungarn ein Binnenstaat ist, hat das Land über die Donau Zutritt zum Schwarzen Meer und die Nordsee. Wichtige Häfen befinden sich in Győr-Gönyü, Budapest, Dunaújváros und Baja.

Mit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 wurde der Export-Import Verkehr mit den Ländern entlang des Rheins und auch mit den Seehäfen im Norden vereinfacht (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen etc.). Bis zum Ende der '90-er Jahre hat sich Budapest, nicht zuletzt auch dank der Umsetzung einschlägiger EU-Richtlinien, in ein logistisches Sammel- und Distributionszentrum umgewandelt.

Ungarn hat feste Verbindungen mit den Meereshäfen in Koper und Triest am Adriatischen Meer. Die adriatischen Häfen bieten sich auch als alternative Schiffsrouten in die ganze Welt an.

Laut dem Ungarischen Schifffahrtsverband (MAHOSZ) hinkt die Binnenschifffahrt seit mehr als zehn Jahren - nachdem die EU diese zur Priorität erklärt hat - dem Straßen- und Schienenverkehr in der Entwicklung hinterher. Bedingung für ein vernetztes Europa mit einer nachhaltigen Verkehrsstrategie ist, dass sich die EU stärker darum bemüht, ihre Wasserstraßen auszubauen.

Flugverkehr

Ungarn besitzt mehrere nationale und internationale Flughäfen: neben dem Budapester Liszt Ferenc International Airport auch einen in Debrecen und am Plattensee in Sármellék. Der Flughafen Budapest Liszt Ferenc wird in zwei Terminals betrieben.

Durch die gewachsenen Passagierzahlen des Budapester Flughafens ist der Bedarf nach infrastrukturellen Entwicklungen immer höher geworden. Da der Flughafen bis zu dem Ausbruch der Pandemie einen ständigen Anstieg der Passagieranzahl verzeichnet hat und dieser auch in der Zukunft erwartet wird, wurden in den letzten Jahren zahlreiche Investitionen bereits durchgeführt und es sind noch weitere Projekte in Planung. Eine der dringendsten Aufgaben des Flughafens war der Ersatz des damaligen provisorischen Terminals für Billigfluglinien, welches die grundlegendsten Komfortbedürfnisse der Fluggäste nicht befriedigen konnte. Der provisorische Blechbau wurde abgerissen und im Jahr 2020 wurde der neue Flügel des Terminals 2A eröffnet. Damit wurde das Flughafengebäude um mehrere tausend m² erweitert. Der neue Flügel wurde innerhalb von 339 Tagen aufgebaut und die Investition wurde in voller Höhe aus eigenen Einnahmen finanziert. Wenige Monate nach dieser Erweiterung wurde die Gepäckausgabe des Flughafens mit einer neuen Halle vor dem Terminalgebäude um 50 % erhöht.

Weitere erfolgreich durchgeführte Investitionen beinhalteten den Bau und die Eröffnung eines Ibis-Hotels am Gelände des Flughafens sowie den Ausbau von Parkplätzen in der direkten Nähe des Terminals 2.

Unter den langfristigen Plänen befinden sich weitere bedeutsame Erweiterungen der Passagierkapazität des Budapester Flughafens. Die Neueröffnung des momentan nicht in Betrieb befindenden Terminals 1 wurde von dem Betreiber des Flughafens bereits angekündigt. Dieses Terminal soll sich mit einem Neubau ab dem Jahr 2024 hauptsächlich auf Billigfluglinien konzentrieren. Darüber hinaus soll bis 2028 das geplante Terminal 3 das bestehende Terminal 1 ergänzen und zu einer Verdopplung der Passagierkapazitäten führen. Simultan zu diesen Bauarbeiten sollen die Straßen, die zu dem Flughafen führen saniert werden sowie eine dringend notwendige Verbindung zwischen dem Terminalgebäude und dem Stadtzentrum gebaut werden.

Seit dem Jahr 2021 besteht ein Interesse der ungarischen Regierung, den momentan in ausländischem Eigentum befindlichen Budapester Flughafen aufzukaufen. Bisher wurden in dieser Sache keine konkreten Schritte getan, es darf aber damit gerechnet werden, dass der Wille der Regierung diesen Plan umzusetzen in der Zukunft wieder auftauchen wird. Die staatliche Übernahme des Budapester Flughafens wird von politischer Seite als von strategischer Bedeutung für das Land angesehen. Bisher haben Politiker zu diesem Thema lediglich in den Medien Stellung bezogen, was oft zu breiten Spekulationen und einer exzessiven Darstellung der tatsächlichen Sachlage in den Medien führt.

Vom Flugplatzbetreiber werden auch die Entwicklungsmöglichkeiten von verwandten Tätigkeiten, so etwa der Flugzeuginstandhaltung hervorgehoben. Die momentan am Flughafen tätigen Unternehmen Aeroplex of Central Europe und Lufthansa Technik Budapest, die Boeing- und Airbus-Maschinen warten, beschäftigen insgesamt etwa 800 hochqualifizierte Arbeitnehmer. Sie verfügen über ein bedeutendes Markt- und Entwicklungspotenzial – der Zweig könnte ähnlich der Automotive-Branche zu einem Zugpferd für das Land werden. Auch die Gegebenheiten des Flughafens sind dafür hervorragend.

Seit dem Jahr 2015 steht im Fokus der Strategie für die Entwicklung des ländlichen Raums auch der weitere Ausbau des internationalen Flughafens in Debrecen. Neben den sich kontinuierlich ausweitenden Angebote von Billigfluggesellschaften zeichnet sich der Flughafen in Debrecen auch dadurch aus, dass er der erste Flughafen in Ungarn mit einer Eisenbahnverbindung ist. Im Jahr 2015 hat die ungarische Fluggesellschaft Wizz Air eine Basis auf dem Flughafen Debrecen eröffnet und bietet seitdem Flüge in diverse westeuropäische Städte an. Die Hauptsaison des Flughafens bilden die Charterflüge von unterschiedlichen Fluggesellschaften zu diversen Urlaubsdestinationen. Seit dem Herbst 2022 bietet die neue ungarische Startup-Fluggesellschaft Aeroexpress Regional auch Flüge nach rumänische Großstädte an. Eine Auswirkung auf die Erweiterung des Flugangebots vom internationalen Flughafen in Debrecen haben auch die Großinvestitionen die in der Stadt bald mehrere Tausend Arbeitsplätze eröffnen werden. Darunter zählen das chinesische Unternehmen CATL sowie BMW aus Deutschland. Dank der Lobbytätigkeit von BMW wurde von Wizz Air ein Linienflug von Debrecen nach München eingerichtet.

EU-FÖRDERMITTEL

Die kohäsionspolitische Förderperiode 2021 – 2027 sieht für Ungarn eine Förderung i.H.v. fast 22 Mrd. EUR vor. Im Rahmen der Förderperiode sind beträchtliche Investitionen in das Bauwesen geplant. Mit einem Anteil von 6,7 Mrd. EUR aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sollen öffentliche und private Gebäude energieeffizienter gestaltet und der Anteil erneuerbarer Energiequellen erhöht werden. Darüber hinaus werden die Kreislaufwirtschaft, die Wasser- und Abwasserwirtschaft sowie das nachhaltige Verkehrswesen gefördert. Ein weiterer Betrag in Höhe von 1,7 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds ist für die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen, insbesondere für den Ausbau des Budapester Südbahnringes und die Sanierung des Streckenabschnitts Törökbálint-Kelenföld im Kernschienennetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Auch die Modernisierung des rollenden Guts und die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr werden aus diesen Mitteln finanziert.

Der ungarische Wiederaufbauplan idHv. 5,8 Mrd. Euro wurde am 12. Dezember 2022 von der Europäischen Kommission abgesegnet. Allerdings sind nach Einschätzung der EU-Kommission noch nicht alle Bedenken zur Erfüllung des Artikel 7 der EU-Verfassung – insbesondere im Hinblick auf die Rechtsstaatlichkeit und die korrekte Verwendung der Mittel – erfüllt. So werden die Mittel idHv. 5,8 Mrd. Euro (10. Platz in der EU) erst nach Erfüllung von 27 „Super-Meilensteinen“ tatsächlich ausgezahlt. Sollte die ungarische Regierung die Voraussetzungen für die Auszahlung der EU-Mittel erfüllen, könnte dies die makroökonomische Stabilität des Landes verbessern. Dadurch könnten aufgeschobene Investitionen weitergeführt werden, der HUF-Wechselkurs sich stabilisieren und die Wirtschaft wieder angekurbelt werden.

Ebenfalls eingefroren sind noch Teile der derzeit 22 Mrd. Euro aus dem Kohäsionsfonds zur Angleichung der Lebensverhältnisse in den Jahren 2023 bis 2027. Aus diesem Topf wurden im Dezember 2023 erstmals in dieser Budgetperiode Kohäsionsgelder von rund 10 Mrd. Euro für Ungarn von der EU-Kommission freigegeben. Diese waren insbesondere an Reformen des Justizsystems und der Korruptionsbekämpfung geknüpft, welche HU zur Zufriedenheit der Kommission umgesetzt hat.

Die ungarische Regierung, die bis zum 31. August 2023 Zeit hatte, ihre REPowerEU-Projekte und den Kreditbedarf zu benennen, reichte einen Finanzierungsbedarf von 3,9 Mrd. Euro ein – deutlich weniger als das ursprüngliche Darlehnsrahmen von 9,66 Mrd. Euro – nicht zuletzt, weil die Projekte bis Ende 2026 abgeschlossen sein

müssen. Zwei Projekte wurden von der REPowerEU-Liste gestrichen, die dem Land bei der Abkopplung von der russischen Energieversorgung geholfen hätten. Die Pläne umfassten die Erhöhung der Kapazität des rumänisch-ungarischen Interconnectors und den Bau einer Gasleitung, die Slowenien und Ungarn verbindet, um die Gasquellen zu diversifizieren. Ungarn hat dennoch für drei neue Projekte EU-Gelder beantragt, und zwar zur Energie-Digitalisierung, Beschaffung von Elektrofahrzeugen und zur Ausweitung der heimischen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Ungarn hat von diesem Topf rund 920 Mio. Euro als Vorfinanzierung zum Jahreswechsel erhalten.

In die vom ungarischen Staat kofinanzierten EU-Förderprogramme kann tagesaktuell auf palyazat.gov.hu – auf Ungarisch – Einsicht genommen bzw. können die jeweiligen detaillierten Bewerbungskriterien und Anforderungen von dort abgerufen werden.

Interessierte österreichische Firmen können weitere Infos und Details zu den aktuellen und zu erwartenden Förderungen vom [AußenwirtschaftsCenter Budapest](#) erhalten.

Geeignete Vertriebskanäle

Um Kontakte zu knüpfen und sich selbst ein Bild über aktuelle Entwicklungen zu verschaffen, empfiehlt sich der Besuch der etablierten Fachmesse „CONSTRUMA“ (<http://construma.hu/en>).

Das AußenwirtschaftsCenter organisiert regelmäßig geförderte Gruppenstände. Auch die Vorstellung Ihres Unternehmens über unser Online-Firmenportal und die Schaltung von Anzeigen auf diversen Plattformen ist in Zusammenarbeit mit uns möglich. Gerne nennen wir Ihnen auf Anfrage auch potenzielle Handelspartner. Allerdings ist erfahrungsgemäß die Marktbearbeitung durch eine eigene Niederlassung oder durch ein gut eingearbeitetes Verkaufsteam – bestehend aus ungarisch sprachigen Mitarbeitern - erfolgsversprechender. Handelsvertreter im klassischen Sinn - also rein auf Provisionsbasis arbeitend – sind in Ungarn äußerst schwer zu finden. Daher sollte der Wert im weiteren Verlauf darauf gelegt werden, dass Website und sonstige Materialien auch in ungarischer Sprache zur Verfügung stehen.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN UND INTERNETLINKS

MESSEN

CONSTRUMA (Baufachmesse)

Zeitpunkt: jährlich im April
 HUNGEXPO Zrt.
 1101 Budapest, Albertirsai út 10
 1441 Budapest, Pf. 44
 T +36 1 263 6384
 F +36 1 263 6098
 E info@hungexpo.hu
 W <http://hungexpo.hu/en>

INNORAIL (Schieneninfrastruktur und Innovation)

Zeitpunkt: alle zwei Jahre im Oktober
 Lurdy Konferenz- und Ausstellungszentrale
 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 12-14.
 Frau Ágnes BALLA
 T +36 30 413 7585
 E balla.agnes@innorail.hu
 W <https://innorail2021.hu/en>

VERBÄNDE, VEREINE

Magyar Mérnöki Kamara (MMK) - Ung. Ingenieurkammer

Vorsitzender: Herr Ernő WAGNER
 Szerémi út 4., 1117 Budapest
 T +36 1 455 70 80
 E info@mmk.hu, bpe@mmk.hu
 W www.mmk.hu

Építési Vállalkozók Országos Szakszövetsége (ÉVOSZ) - Verband der ung. Bauunternehmer

Vorsitzender: Herr László KOJI (INCONEC Kft.)
 Döbrentei tér 1., 1013 Budapest
 T +36 1 201 03 33
 E evosz@evosz.hu
 W www.evosz.hu

Magyar Építész Kamara (MEK) - Kammer der Architekten

Vorsitzender: Herr dr. Péter HAJNÓCZI
 Ötpacsirta u. 2., 1088 Budapest
 T +36 1 318 23 77
 E mek@mek.hu
 W www.mek.hu

Építéstudományi Egyesület (ÉTE) - Wissenschaftliche Vereinigung der Baubranche

Vorsitzender: Herr dr. Gábor NAGYUNYOMI SÉNYI, Herr Mihály VARGA (Kész Holding Zrt.)

Fő u. 68., 1027 Budapest

T +36 201 84 16

E info@eptud.hu

W www.eptud.org

Magyar Épületgépészek Szövetsége (MÉGSZ) - Verband der Ung. Bauinstallateure

Vorsitzender: Herr Béla BOZSÓ

Fehérvári út 132-144., 1116 Budapest

T +36 1 205 36 65

E megsz@megsz.hu

W www.megsz.hu

Épületszigetelők, Tetőfedők és Bádigosok Magyarországi Szövetsége (ÉMSZ) - Verband der Ung. Gebäudeisolerier, Dachdecker und Klempnereien

Vorsitzende: Herr András VALYON

Pillangó u. 16-20., 1149 Budapest

T +36 30 542 26 04

E emsz@emsz.hu

W www.emsz.hu

Magyar Mérnöki Kamara (MMK), Épületgépészeti Tagozat - Ung. Ingenieurkammer, Sektion Haustechnik

Vorsitzender: Herr Ernő WAGNER

Szerémi út 4., 1117 Budapest

T +36 1 455 70 80

E info@e-gepesz.hu, info@mmk.hu

W www.e-gepesz.hu, www.mmk.hu

Magyar Építőanyagipari Szövetség (MÉÁSZ) - Verband der Baustoffindustrie

Vorsitzender: Herr László SZARKA

Noszlopy u. 2-6., 1103 Budapest

T +36 1 201 66 82

E iroda@measz.hu

W www.measz.hu

Szilikátipari Tudományos Egyesület - Wissenschaftl. Vereinigung der Silikatindustrie

Vorsitzender: Herr István ASZTALOS

Bécsi út 120., 1034 Budapest

T +36 1 201 93 60

E info@szte.org.hu

W www.szte.org.hu

Magyar Épületgépészeti Koordinációs Szövetség (MÉgKSZ) - Ungarische Gesellschaft für Koordination der Gebäudetechnik

Vorsitzende: Herr Dr. István BARÓTFI

Szugló u. 82., 1141 Budapest

T +36 30 358 23 02

E info@epgepkoord.hu

W www.megksz.hu

ÉFÉDOSZSZ - Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége – Verband der Gewerkschaften der Bau-, Holz- und Baustoffindustrie

Vorsitzende: Herr Gyula PALLAGI
 Városligeti fasor 35/a., 1071 Budapest
 T +36 1 343 16 35, +36 30 365 88 84
 E pallagi.gyula@epitok.org.hu
 W www.epitok.org.hu

Gewerkschaft für Straßenverkehr

President: Herr Zoltán BARANYAI
 II. János Pál pápa tér 3., 1081 Budapest
 T +36 1 210 0158
 E titkarsag@kkszh.hu
 W www.kkszh.hu

Ungarische Straßen- und Eisenbahnverwaltungsgesellschaft (MAÚT)

President: Herr Szabolcs NYÍRI
 Retek u. 21-27., 1024 Budapest
 T +36 1 315 03 22
 E office@maut.hu
 W www.portal.maut.hu

Verein für Verkehrswissenschaften (KTE)

Herr Dr. János FÓNAGY
 Teréz Krt. 38., 1066 Budapest
 T +36 1 353 2005
 E info@ktenet.hu
 W www.ktenet.hu

Ungarischer Schifffahrtsverband (MAHOSZ)

Vizepräsident: Herr Attila BENCSIK
 Vigadó téri 2. Sz. hajóállomás, 1056 Budapest
 T +36 20 411 5450
 E mahosz@mahosz.hu
 W www.mahosz.hu

Lenkungsorgan für die EU-Fonds

Amt des Ministerpräsidenten

P.O. Box: 1357 Budapest, Pf. 3.
 T +36 1 795 50 00, Fax: -03 81
 E mki@kormanyiroda.gov.hu
 W <https://kormany.hu/miniszterelnoki-kormanyiroda>

Internet-Plattform für EU-Fördermittel

Webseite: <http://www.palyazat.gov.hu>

Berater

Öffentliche, landesweite Beratungsstelle:

Széchenyi Programiroda

Szép u. 2, 1053 Budapest
 T +36 1/327 08 30, Fax: -33
 E info@szpi.hu
 W www.szpi.hu

Blucron - Internationale Beratungen und Dienstleistungen GmbH

Kontaktperson: Herr Nils BLUNCK
 Lövöház u. 30, 1024 Budapest
 T +36 1 457 06 54
 E nblunck@blucron.com
 W www.blucron.com

Relevante Fachzeitschriften und Online-Plattformen

BAUSEKTOR

Magyar Építéstechnika

Chefredakteurin: Frau Klára MÁTÉ
 Gubacsi út 47., 1097 Budapest
 T +36 30 684 5279
 E info@magyarepitemetchnika.hu
 W www.magyarepitemetchnika.hu

Beton – Monatsmagazin

Chefredakteur: Herr János SZARKÁNDI
 Bécsi út 120., 1034 Budapest
 T +36 1 250 16 29
 E cembeton@mcsz.hu
 W www.betonujzag.hu

Lakáskultúra

Chefredakteurin: Frau Eszter SZABÓ
 Futó u. 35-37., 1082 Budapest
 T +36 1 465 05 03
 E info@lakaskultura.hu
 W www.lakaskultura.hu

Szép házak online

Chefredakteur: Herr Artemon VOGL
 Tárnok u. 1., 1014 Budapest
 T +36 30 242 25 80
 E info@szep hazak.hu
 W www.szep hazak.hu

Polgári otthon

Chefredakteurin: Frau Gabriella MÁTYÁS

Hidegkúti Nándor u. 4., 1037 Budapest

T +36 1 439 1319

E polgariotthon@t-online.hu

W www.polgariotthon.hu

A mi otthonunk online

Chefredakteurin: Frau Dr. Zsuzsanna VÉRTI

Róna u. 120-122., 1149 Budapest

T +36 1 696 0990

E info@amiotthonunk.hu

W www.amiotthonunk.hu

Széplak Magazin

Chefredakteur: Herr János BERÉNYI

Kóér u. 35/a., 1103 Budapest

T +36 1 261 61 07

E szeplak@szeplak.hu

W www.szeplak.hu

EpitesiMegoldasok.hu

Redakteure: Herr Gábor HETHLENFALVY und Frau Edit DOBOSSY

Pajkos u. 28., 1119 Budapest

T +36 1 783 1711

E bethlenfalvy.gabor@artifexkiado.hu, dobossy.edit@artifexkiado.hu

W www.epitesimegoldasok.hu

STRASSENBAU UND INFRASTRUKTUR**Innotéka, Disseminációs és Médiaügynökség Kft.**

Chefredakteur: Frau Bernadett KERTÉSZ

Kontaktperson: Frau Krisztina BUDAI

Bécsi út 126-128., 1034 Budapest

T +36 30 902 89 31, Fax: +36 1 889 61 09

E inno@innoteka.hu, budai@innoteka.hu

W www.innoteka.hu

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BUDAPEST
Osztrák Nagykövetség - Kereskedelmi Osztály
Déliab útca 21
1062 Budapest, Ungarn
Telefon: +36 1 46 15 040
E-Mail: budapest@wko.at
Web: <https://wko.at/aussenwirtschaft/hu>

