

THEMEN

Brandenburger Tor wird aufpoliert

Deutschlands Nationalsymbol, das Brandenburger Tor in Berlin, wird gegenwärtig mit großem Aufwand restauriert. Frisch gereinigt, neu verputzt und in den Grundfesten stabilisiert wird der imposante Bau am Nationalfeiertag, dem 3. Oktober, feierlich wiedereröffnet. **Seite 4**

ICE rast durch Tunnel unterm Audi-Werk

Die Arbeiten an der ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Ingolstadt sind in vollem Gange. Jetzt werden die Gleise im „Audi-Tunnel“ unter dem Werksgelände des Autoherstellers verlegt, eine technisch anspruchsvolle Aufgabe. **Seite 6**

In nur acht Wochen Autobahnbrücke gebaut

Im Norden Bayreuths, wo die A 9 Berlin – München den Roten Main überquert, ist innerhalb von nur zwei Monaten eine Brücke entstanden. Anderthalb Jahre wird der Autobahnverkehr über diese rund 190 m lange Stahlkonstruktion rollen. **Seite 9**

Breites Forum für Baufachleute


Im VDBUM vollzieht sich nach drei Jahrzehnten Aufbauarbeit eine Neuausrichtung bei den Aktivitäten und Zielen. Der Verband will sich über den Kreis der Maschineningenieure und -meister hinaus zu einem Forum für alle am Bauprozess maßgeblich Beteiligten öffnen. **Seite 16**

Wachstumschancen auch im rückläufigen Markt

Wie kann sich die Fertigteilindustrie in schwierigen Zeiten im Markt behaupten und womöglich zulegen? Diese Frage unter anderem stand im Zentrum der Ulmer Beton- und Fertigteil-Tage. Zum wichtigsten europäischen Branchenkongress kamen diesmal 1400 Fachleute. **Seite 30**

Meinungen	3
GaLaBau	17
Schalung und Gerüst	27
Impressum	31

Anzeige



RIB
SOFTWARE AG
www.RIB.de
Richtungsweisend in Bausoftware seit 1961
z.B. mit ARIBA bauen und ARIBA finanzieren für Baubetrieb & kaufmännische Betriebsführung
Fax: 07 11/78 73-204

Talbrücke bei Trockau eine der letzten Großbaustellen auf A 9



Eine der letzten Großbaustellen auf der A 9 Berlin – Nürnberg, der wichtigsten Fernstraßenverbindung zwischen Bayern und den neuen Bundesländern, ist fast abgeschlossen. Bei Trockau ist eine neue Talbrücke entstanden. Eine moderne Großmastpumpe (Putzmeister) betoniert hier die letzten Abschnitte. Der sechsstreifige Ausbau der Nord-Süd-Verkehrsachse hatte in den letzten Jahren höchste Priorität. Das Vorhaben war unter „Nr. 12“ in die Liste der „Verkehrsjahre Deutsche Einheit“ aufgenommen worden. Die Arbeiten werden von einer Arge aus den Bauunternehmen Max Bögel, Neumarkt, und der Walter Bau-AG ausgeführt. **Seite 10**

LÄNDER ERREICHEN IM BUNDES RAT EINEN TEILERFOLG BEI DER ZWECKBINDUNG DER MITTEL

Einigung über Lkw-Maut in letzter Minute

Lange hatte es nach einem Debatte für Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig ausgesehen. Einem Kernstück seiner Verkehrspolitik, der Einführung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut auf Autobahnen, drohte im Bundesrat das Aus. Nachdem man sich auch in Marathon-Sitzungen des Vermittlungsausschusses zwischen Bundestag und Bundesrat in wesentlichen Streitpunkten nicht hatte einigen können, gelang es erst buchstäblich in letzter Minute vor der entscheidenden Sitzung der Länderkammer am 22. März, eine Mehrheit für die Maut zu sichern.

Damit hat die Vernunft gesiegt. Ein Scheitern wäre einer Katastrophe für die Verkehrs- wie für die

Baupolitik gleichgekommen. Die zum Teil in der Sache nicht unberechtigten Forderungen der Länder hätten dies nicht rechtfertigen können. Es ging einmal um die strikte Zweckbindung der Mittel, die die Länder im Gesetz festgeschrieben sehen wollten. Dieser Wunsch ist mehr als verständlich. Wenn schon „Nutzerfinanzierung“ das Leitwort für die ganze Operation ist, dann darf es für keinen Finanzminister ein Hintertürchen geben, um aus dem Aufkommen seinen Haushalt zu sanieren.

Das sah der Verkehrsminister ähnlich, nur sein Kollege aus dem Finanzressort hinderte ihn daran, ein Scheitern wäre einer Katastrophe für die Verkehrs- wie für die

Teilerfolg erreichen. Das Gesetz schreibt jetzt zwingend vor, dass die Mittel „überwiegend“ wieder unmittelbar in Verkehrsinfrastruktur-Investitionen fließen müssen.

Wichtige Weichenstellung

Mehr als 50 % der erwarteten jährlichen Einnahmen von rund 3,5 Milliarden € werden also in jedem Fall für Verkehrsinvestitionen bereitgestellt. Nachgebessert wurde bei der Entlastung für die Speditionsunternehmen. Auch dies zu Recht. Die Unternehmen brauchen eine Regelung, die es ihnen ermöglicht, künftig im europäischen Wettbewerb noch mitzuhalten.

Gerettet wurden mit der Einigung über die Maut – und das ist vielleicht noch wichtiger als der kurzfristige finanzwirtschaftliche Aspekt – die damit verknüpften, weiterführenden Ansätze hin zur privatwirtschaftlichen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Das für erste privat finanzierte Projekte vorgesehene Anti-Stauprogramm kann ohne die Einnahmen aus der Maut schlicht nicht finanziert werden.

Ebenso wäre der Aufbau einer privaten Finanzierungsgesellschaft obsolet gewesen, die die Einnahmen künftig – sicher vor dem Zugriff des Finanzministers direkt in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur lenken soll.

Mit der Zustimmung im Bundesrat ist allerdings die pünktliche Einführung der Maut zum 1. Januar 2003 nicht gesichert. Was noch fehlt, ist die Entscheidung über das Konsortium, das das Maut-System aufbauen soll, nachdem der ursprüngliche Zuschlag auf Grund von Fehlern im Vergabeverfahren aufgehoben worden war.

Zudem muss noch offiziell der Ausstieg aus der Eurovignette, die mit Einführung der Maut abgeschafft wird, erfolgen. Dazu ist eine Frist von knapp einem Jahr nach dem formellen Inkrafttreten des Mautgesetzes erforderlich.

Martin Conrads

HORST MICHEL:

Eine Lösung, die keine ist

Die „Verschlimmbesserer“ sind überall. Sie packen einen tatsächlichen oder vermeintlichen Missstand energiegeladen an, verbreiten Unruhe und Konfusion, um dann mit lauter Begleitmusik unbrauchbare Lösungen zu präsentieren. In der freien Wirtschaft wird solchen Heißluft-Produzenten meist ganz schnell der Hahn zugekehrt. Nicht so in der Politik und der öffentlichen Verwaltung.

Was der Bundestag vor wenigen Tagen als Gesetz zur wirkungsvolleren Bekämpfung von illegaler Beschäftigung und Schwarzarbeit verabschiedet hat, ist in wesentlichen Teilen nicht akzeptabel. Das Papier offenbart ein erstaunliches Maß an Ignoranz seiner Verfasser und parlamentarischen Befür-

worter bei wirtschaftlichen und juristischen Zusammenhängen. Diesem Mangel steht dafür ein ebenso verblüffender Einfallsreichtum in der Frage gegenüber, wie sich der Staat aus seiner Verantwortung schleichen kann.

Zentraler Kritikpunkt ist die beschlossene Haftung des Hauptunternehmers für Sozialversicherungsbeiträge, die Nachunternehmer zu leisten haben. Wenn der Bundesrat, vermutlich in seiner Sitzung am 26. April, das Gesetz in dieser Form endgültig absegnet, ist der Skandal perfekt. Es ist nicht hinnehmbar, dass der Staat eigene Kontrollaufgaben – voraussagbar

mit gewaltigem Ärger und Aufwand verbunden – kurzerhand den Unternehmern aufsattelt. Da wäre die Einführung einer Meldepflicht aller Hauptunternehmer an eine zentrale Erfassungsstelle der Sozialversicherungsträger, wie vom Baugewerbe gefordert, eine weit vernünftiger Lösung gewesen.

Abgesehen davon, dass dieses Gesetz den sich bereits abzeichnenden verfassungs- und europarechtlichen Überprüfungen wohl kaum standhalten wird: Eine Regelung, die deutsche Firmen gegenüber ausländischen Wettbewerbern zusätzlich benachteiligt, darf nicht einmal in einem minis-

terialen Referentenentwurf ernsthaft angedacht werden. Da gibt es keine Ausrede. Jeder Rechtfertigungsversuch macht's nur schlimmer.

Wie schwierig die Bekämpfung von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung in der Praxis ist, zeigt die ernüchternde Bilanz bei den Bußgeldbescheiden. Kaum 15 Prozent von ihnen werden auch vollstreckt, also bleiben rund 85 Prozent der verhängten Strafen ohne Wirkung. Eine stumpfe Waffe ist dieses Instrument vor allem gegenüber Firmen ohne Betriebsrat in Deutschland. Daran wird auch die im Gesetz vorgesehene

massive Ausweitung des Bußgeldrahmens kaum etwas ändern.

Wesentlich wirkungsvoller ist ein Ausschluss von öffentlichen Aufträgen für Bauunternehmen, die wegen illegaler Beschäftigung und Leistungsmissbrauchs verurteilt werden. Die bloße Androhung einer solchen Sanktion im Gesetz genügt nicht. Nur wenn diese Keule tatsächlich rigoros eingesetzt wird, besteht Aussicht auf messbaren Erfolg. Mit Nachsicht und Milde ist hier nichts zu gewinnen.

Dies kommt einer Erkenntnis des schweizerischen Dramatikers Friedrich Dürrenmatt nahe: „In der Wirtschaft geht es nicht gnädiger zu als in der Schlacht im Teutoburger Wald.“