

BAUINDUSTRIE VERANSTALTETE SYMPOSIUM „VERKEHRENGPASS RHEIN-RUHR“

## Privatwirtschaftliche Konzepte sollen Staus in NRW auflösen

DÜSSELDORF (bu). „Nordrhein-Westfalen erstreckt im Verkehrsstau. Damit verliert der Standort für Bevölkerung und Wirtschaft an Qualität. Aus der Katastrophe können nur noch private Initiativen herausführen, alternativ und ergänzend zur öffentlichen Finanzierung.“ Darauf verwies Dipl.-Ing. Manfred Karlé, Vizepräsident der Wirtschaftsvereinigung Bauindustrie, jüngst auf dem Symposium „Verkehrsengpass Rhein-Ruhr – Lösungen durch PPP-Modelle“ in Düsseldorf.

Dipl.-Ing. Heinz A. Schüssler, Vizepräsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, konnte dem uneingeschränkt beipflichten: „Auf der Fahrt hierher konnte sich jeder überzeugen, dass die Verkehrswege in NRW die Grenzen der Belastbarkeit erreicht haben.“ Eine Auffassung, die auch Dr. Jürgen Lose, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Zementindustrie (BDZ), vertritt. Die Ursachen für die fast permanenten Staus auf den Autobahnen seien in der „jahrzehntelangen Vernachlässi-

gung der Infrastruktur-Investitionen“ zu suchen, sagte der BDZ-Präsident.

Immer mehr Politiker würden inzwischen begreifen, so Hauptverbands-Vize Schüssler, dass dies – vor allem im Verkehrsbe- reich – die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland zunehmend in Frage stellt. „Allerdings haben die Politiker dieser Erkenntnis bislang noch nicht genug Taten folgen lassen“, bedauerte er.

Manfred Karlé sprach sich für ein Vorziehen des Ausbaus der hoch belasteten Strecken – wie

z.B. des Kölner Autobahnringes oder der A 40 – im Vorgriff auf die ab 2003 geplante Lkw-Maut aus. Bei einer Realisierung als Betreibermodell könnten private Investoren zeitlich befristet aus den Einnahmen der Lkw-Maut befriedigt werden. Ebenso nützlich wäre eine öffentliche Anschubfinanzierung in Kombination mit der privaten Finanzierung und dem privaten Betrieb solcher Strecken.

Die Spitzenvertreter der Bauindustrie forderten dabei eine eindeutige Zweckbindung der Einnahmen aus der Lkw-Maut für die Verkehrsinfrastruktur. Der Abstimmungsprozess mit Finanzminister Eichel dürfe zu keiner Blockierung des Mautgesetzes und damit zu einem weiteren Hin- und Herzögern der dringend erforderlichen Baumaßnahmen führen.

### Baufirmen präsentierten realisierbare Vorschläge

Untermauert wurden diese Positionen auf dem Düsseldorfer Symposium mit der Präsentation realisierbarer Planungs- und Finanzierungskonzepte der Privatwirtschaft: So stellte die Firma Strabag einen Vorschlag für den privatwirtschaftlichen Ausbau des Kölner Rings mit seiner hohen Verkehrsbelastung vor. Bilfinger Berger unterbreitete ein Konzept für den privat finanzierten Weiterbau der A 52 in Essen, das die einzige Möglichkeit zu bieten scheint, die schwierige, tunnelreiche und damit kostenintensive Trassenführung in überschaubarer Zeit überhaupt zu verwirklichen. Von Hochtief kamen Überlegungen zu einem privatwirtschaftlichen Ausbau des Ruhrgebiets-Dreiecks A 1, A 2 und A 3.



Diskutierten über Lösungen für die Verkehrsengpässe in der Rhein-Ruhr-Region, die täglich die „Hitliste“ der Stau-meldungen anführen (von links): Dr. Jürgen Lose, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Zementindustrie, Dipl.-Ing. Heinz A. Schüssler, Vizepräsident Wirtschaftspolitik des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, und Dipl.-Ing. Manfred Karlé, Vizepräsident der Wirtschaftsvereinigung Bauindustrie. Foto: Buchberger

BAUINDUSTRIE APPELLIERT AN ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER:

## „VOB als Bollwerk gegen Korruption stärken!“

„Die Vergingungsordnung für Bauleistungen (VOB) muss wieder zum Bollwerk gegen Korruption und marktwidrige Verhaltensweisen werden.“ Diese Forderung erhob in Berlin der Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, RA Michael Knipper, vor dem Hintergrund der neu auf-flammenden Debatte über Korruptionsbekämpfung im öffentlichen Auftragswesen.

### Schleichende Aushöhlung und Missachtung

Die deutsche Bauindustrie stimmt mit dem Deutschen Vergabe- und Vertragsausschuss für Bauleistungen (DVA) darin überein, dass eine Ursache für das Vordringen von Korruption auch in der schleichenden Aushöhlung

und Missachtung der geltenden rechtlichen Regelungen bei Auftragsvergaben zu suchen sei.

Knipper: „Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen beschreiten den falschen Weg, wenn sie die VOB-Bindung für Kommunen zur Disposition stellen. Solche Pläne gehören – nicht erst seit den Vorkommnissen von Köln und Wuppertal – in den Reißwolf.“

Den öffentlichen Auftraggebern, vor allem den Kommunen, warf Knipper vor, sich immer weniger an die Vergingungsordnung für Bauleistungen zu halten. Inzwischen klagten 70 % aller Bauunternehmen über VOB-Verstöße öffentlicher Auftraggeber; dies habe eine Umfrage des Ifo-Instituts München im Jahr 2001 ergeben. Besonders häufig kritisierten die Unternehmen das Fehlen einer eindeutigen und er-

schöpfenden Leistungsbeschreibung, die fehlerhafte Wahl der Verfahrensart, eine falsche oder fehlerhafte Wertung der Angebote, aber auch den Verstoß gegen das Nachverhandlungsverbot.

### „Gläserne Vergabe“ als Problemlöser

Seit 1999 sei die Anzahl der Klagen dramatisch gestiegen; ganz offensichtlich sei erst durch die Einführung des Rechtsschutzes nach dem Vergaberechtsänderungsgesetz zum 1. Januar 1999 das ganze Ausmaß des vergaberechtswidrigen Verhaltens öffentlicher Auftraggeber deutlich geworden.

„Nur durch eine ‚gläserne Vergabe‘ können wir das Problem der Korruption in den Griff bekommen“, glaubt Knipper. Die VOB

sorge z.B. für Transparenz, indem sie die Öffnung und Verlesung aller zugelassenen Angebote beim Öffnungstermin (§ 22 VOB/A) und das Nachverhandlungsverbot (§ 24 VOB/A) vorschreibe. Dazu gehöre aber auch die allgemeine Verpflichtung zur doppelten Einreichung von Angeboten, die jedoch bislang nicht habe durchgesetzt werden können.

Knipper: „Für mich ist die VOB nach wie vor der Garant für fairen Wettbewerb und ein äußerst wirkungsvolles Instrument zur Bekämpfung von Korruption und wettbewerbswidrigem Verhalten. Alle Versuche, wie die der Kommunen, die VOB über Tochtergesellschaften zu unterlaufen, sollten wir im Interesse eines sauberen Vergabeverfahrens konsequent zurückweisen.“

BILFINGER BERGER WEITET AKTIVITÄTEN IN DEN USA AUS

## Brückenkomplex-Auftrag für 250 Mio. €

Die Bilfinger Berger Unternehmensgruppe weitet in den Vereinigten Staaten die Aktivitäten erfolgreich auf Infrastrukturprojekte aus. Die Beteiligung Fru-Con hat den Auftrag erhalten, in Toledo, Ohio, ein insgesamt drei Kilometer langes Brückenbauwerk zu errichten. Das Volumen beläuft sich auf 250 Mio. €. Kernstück ist eine 470 Meter lange Schrägseil-konstruktion über dem Maumee River, der sich auf beiden Seiten konventionelle Vorlandbrücken und Rampen anschließen.

In den Vereinigten Staaten ste-

hen umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen an, die über öffentliche Investitionsprogramme finanziert werden. Fru-Con sieht gute Chancen, an der Ausführung bedeutender Projekte maßgeblich mitzuwirken.

### Langjährige Erfahrung

Das Unternehmen verfügt über langjährige Erfahrung im Ingenieurbau, im Energiesektor und im Abwasserbereich. Durch die Vernetzung des Know-hows im Bilfinger-Berger-Konzern soll

die Wettbewerbsposition in den Vereinigten Staaten weiter ausgebaut werden.

Mit anspruchsvollen Infrastrukturprojekten ist Bilfinger Berger weltweit erfolgreich. In Taiwan erstellt das Unternehmen zwischen Taipeh und Kaohsiung einen 80 Kilometer langen Abschnitt einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke für die Eisenbahn. Im vergangenen Jahr wurden die Vortriebsarbeiten für 15 Kilometer Tunnelstrecke der ersten U-Bahnlinie in Bangkok abgeschlossen und der mit vier

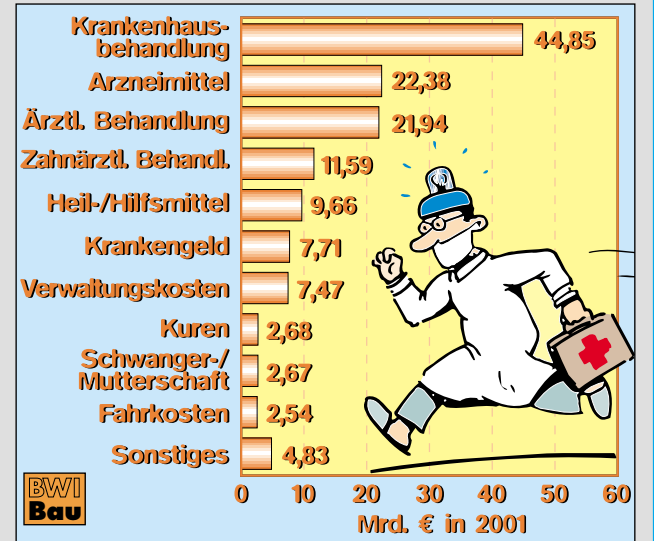
Kilometern längste Autobahntunnel Australiens in Sydney seiner Bestimmung übergeben – beides mehrere Monate vor dem vereinbarten Termin.

Die Internationalisierung der Ingenieurbauaktivitäten spiegelt sich auch in bedeutenden Tunnelbauprojekten in Europa wider. Bilfinger Berger ist an der Erstellung des 6,2 Kilometer langen Kernstücks des Gotthard-Basistunnels ebenso beteiligt wie am Bau von Straßen- und U-Bahntunneln in Schweden, Polen und Österreich.

BAUBLATT-GRAFIK DES MONATS

## Krankenversicherung wird immer teurer

Ausgaben der gesetzlichen Krankenkassen in 2001

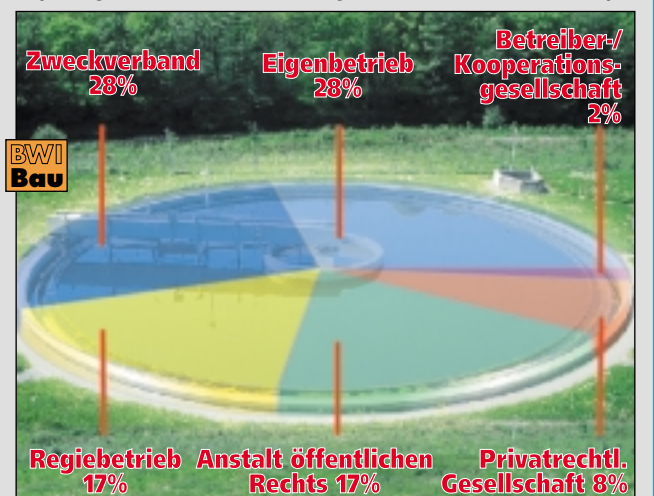


Die gesetzlichen Krankenkassen haben 2001 mit einem Defizit von rund 2,8 Mrd. € abgeschlossen. Die Leistungsausgaben pro Mitglied gegenüber 2000 um 3,7 % gestiegen. Insbesondere die Arzneimittelausgaben wuchsen überdurchschnittlich; sie stellen – wie die Grafik verdeutlicht – mit über 22 Mrd. € (16,2 %) mittlerweile den zweitgrößten Ausgabenblock hinter den Kosten für die Krankenhausbehandlung (rund 45 Mrd. € bzw. 32,4 %) dar. Sofern die Politik es nicht schafft, eine grundlegende Reform des Gesundheitswesens auf den Weg zu bringen (z.B. durch Intensivierung des Wettbewerbs, Ausweitung der Eigenverantwortung der Versicherten), wird der Beitragssatz auch in den kommenden Jahren weiter steigen. Das belastet Arbeitgeber wie Arbeitnehmer und wird auch in der Bauwirtschaft dazu führen, dass der Druck zum Arbeitsplatzabbau fortbesteht.

Datenquelle: Bundesgesundheitsministerium

## Baubedarf in der Abwasserbeseitigung über private Betreiber realisieren

Organisationsformen bei öffentlichen Kläranlagen in 2001 (bezogen auf die Zahl der angeschlossenen Einwohner)



Im Bereich der öffentlichen Abwasserentsorgung besteht in Deutschland ein unverändert hoher Baubedarf. Das betrifft neben der Sanierung der Kanalisation insbesondere auch die Modernisierung und Kapazitätsausweitung der rund 10 000 öffentlichen Kläranlagen. Der Investitionsbedarf bei den öffentlichen Kläranlagen wird auf 35 bis 40 Mrd. € in den nächsten 15 Jahren geschätzt. Zur raschen und effizienten Realisierung sollten die Kommunen verstärkt auf private Betreibermodelle zurückgreifen. Bislang beträgt der Anteil der in einer Kooperation zwischen Gemeinde und privaten Dritten oder als reines Betreibermodell allein durch private Träger betriebenen Kläranlagen erst 2 Prozent.

Datenquelle: ATV-DVWK/BGW

## Baunachfrage und Bautätigkeit stabiler

Die Baukonjunktur im Februar 2002

