

## THEMEN

### Kontrollbehörden sollen enger kooperieren

Der Wettbewerb zwischen inländischen Beschäftigten und Arbeitnehmern ausländischer Subunternehmer wird weiter zunehmen. Davon ist Helmut Hubert, Präsident der Bayerischen Baugewerkschaften, überzeugt. Er verlangt von den zuständigen Behörden, die Zusammenarbeit zu verbessern und die Kontrollen zu verschärfen. **Seite 4**

### Hochtief jetzt größter Airport-Manager der Welt

Die Hochtief AirPort GmbH, Essen, ist an der Entwicklung des dritten Großflughafens für Chicago beteiligt, der als privates Betreiber-Modell konzipiert wird. Das deutsche Unternehmen ist jetzt der größte unabhängige Flughafen-Manager der Welt. **Seite 5**

### Zeppelin eröffnet neues Vertriebszentrum

Vor den Toren Hamburgs, in Glinde, hat die Zeppelin Baumaschinen GmbH ein großes Vertriebs- und Servicezentrum für Norddeutschland eröffnet. Ehrengast bei der Festveranstaltung war Schleswig-Holsteins Ministerpräsidentin Heide Simonis. **Seite 10**

### Nutzfahrzeuggeschäft bleibt Wachstumsmarkt

Trotz spürbarer Rückgänge in den letzten zwei Jahren bleibt das Nutzfahrzeuggeschäft langfristig und weltweit ein Wachstumsmarkt. Dies sagt Prof. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie. Vom 12. bis 19. September präsentiert sich die Branche auf der 59. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. **Seite 17**

### Zwei Messeschwerpunkte: GaLaBau und NordBau

Zwei Fachmessen stehen im September im Blickpunkt der Bau- und der Gartenbaubranche: die GaLaBau in Nürnberg (18.-21. 9.) und die NordBau in Neumünster (26. 9.-1. 10.). Von beiden Veranstaltungen sollen konjunkturelle Impulse ausgehen. **Seite 21**

### Meinungen Baustellenberichte Impressum

3  
6  
31

### Anzeige

## Mit Radlader 12 Hausbewohner in Grimma vor Fluten gerettet



Dramatische Rettungsaktion im sächsischen Grimma: Mit ihrem Caterpillar-Radlader 980 G konnten Mitarbeiter der SQW Sächsische Quarzporphyr-Werke, Röcknitz, 12 Bewohner eines Hauses vor den braunen Fluten der Mulde in Sicherheit bringen. Die bei der jüngsten Hochwasserkatastrophe arg getroffene Kleinstadt südöstlich von Leipzig hatte u.a. den SQW-Betrieb im benachbarten Hochstädt um Hilfe gebeten, da durch die reißende Strömung des Flusses eine Evakuierung mit Booten nicht möglich war. Am nächsten Tag noch immer im Bergungseinsatz, blieb der Cat 980 G in einer unterspülten Straße stecken und musste per Kran selbst geborgen werden. Instand gesetzt wird die Maschine gegenwärtig in der Zeppelin-Niederlassung Leipzig. **Bild: ddp/bu**

### ÜBERWACHUNGSSYSTEM FÜR LKW-MAUT UND PRIVATE FINANZIERUNGSGESELLSCHAFT:

## Doppelte Hängepartie und Gefahr für Verkehrshaushalt

Wenn Anfang September die Bundestagsabgeordneten in Berlin noch einmal zusammenkommen, um den Entwurf für den Bundeshaushalt 2003 zu beraten, ist zunächst Wahlkampf angesagt: Für die Bundesregierung wird die Debatte Anlass zur Darstellung erbrachter Leistungen, für die Opposition Plattform für die Abrechnung sein. Ganz formal kann man angesichts dieses Szenarios den eigentlichen Beratungsgegen-

stand fast als Makulatur betrachten, fällt er doch zu Ende der Legislaturperiode der so genannten Diskontinuität zum Opfer.

Der Haushalt muss nach der Wahl neu eingebracht werden. Allerdings lehrt die Erfahrung vergangener Legislaturperioden, dass er sich – welchen Ausgang die Wahlen auch immer haben – nur in wenigen neuen Farbtupfern vom jetzt vorliegenden Muster unterscheiden wird.

Dem Bundesverkehrsminister war es vor der Sommerpause in schwierigen Verhandlungen mit dem Finanzminister gelungen, in seinem Einzelplan die Ansätze für die wichtigsten Investitionsbereiche zumindest auf bisherigem Niveau zu halten. Für den Bundesfernstraßenbau beispielsweise sollen vom kommenden Jahr an kontinuierlich mehr als fünf Milliarden Euro zur Verfügung stehen. Ursprünglich hatte

der Finanzminister die Absicht, die Ansätze ab 2004 drastisch zurückzuführen. Auch im Bereich des sozialen Wohnungsbaus und der Städtebauförderung soll es bei den im Jahr 2002 erreichten Fördervolumina bleiben. Die Städtebauförderung für die alten Länder wird sogar um etwa 40 Millionen auf dann über 90 Millionen Euro aufgestockt. Insgesamt ein Haushalt, den man aus bauwirtschaftlicher Sicht

durchaus positiv werten kann. Die Sache hat allerdings einen Haken: Die Mittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen zu einem erheblichen Teil aus den erwarteten Milliarden einkünften durch die Lkw-Maut kommen. Diese Finanzquelle soll – so jedenfalls alle bisher zu vernehmenden, offiziellen Erklärungen – spätestens Mitte 2003 sprudeln.

**Fortsetzung nächste Seite**

**V**erkehrs- und Bauminister Kurt Bodewig hat Ende Juli überraschend eine „Task Force“ eingesetzt. Sie soll als Lenkungsgruppe erklärtermaßen die öffentliche und die private Seite bei der Planung und Ausführung privat finanzierter öffentlicher Hochbauprojekte unterstützen.

Vor allem, meint Bodewig, seien Schulen, Krankenhäuser, Parkhäuser, Schwimmbäder und andere Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur geeignet, privat finanziert, gebaut und betrieben zu werden. Dies gelte ebenso für Bereiche der energetischen Sanierung des öffentlichen Gebäudebestandes und des technischen Gebäudemanagements.

Donnerwetter, Herr Minister! Das scheint ja auf den ersten Blick ein großer Wurf zu sein. Nur: Bei näherem Hinsehen ent-

### HORST MICHEL:

## Etikettenschwindel, Herr Minister!

puppt er sich als Etikettenschwindel. Bereits vor Jahresfrist ist auf wachsenden Druck der Bauwirtschaft eine rund 25-köpfige interministerielle Arbeitsgruppe gebildet worden, die sich just mit dem Themenkreis Public Private Partnership (PPP) im Hochbau befasst. Vertreter des Hauptverbandes der Bauindustrie und des ZDB sitzen hier mit am Tisch. Bewegt hat sich freilich seither so gut wie nichts. Dies ist keineswegs verwunderlich, denn es passt zur Berliner Verschleppungstaktik.

Jetzt hat Kurt Bodewig den Arbeitskreis in der Größe halbiert und flugs neudeutsch in „Task Force“ umgetauft. Das klingt so schön nach Entschlossenheit, nach Zupacken, nach radikaler Veränderung.

Was der Minister verschweigt: Erst einmal soll eine Gutachtergruppe eingesetzt werden, die noch immer offene Fragen etwa im Steuer- und Vertragsrecht klären und weitere Wirtschaftlichkeitsvergleiche anstellen soll. Nicht vor Frühjahr 2003 ist mit Ergebnissen zu rechnen.

Warum, Herr Bodewig, hat die Regierung nicht zu Beginn der Legislaturperiode den PPP-Zug angeschoben? Damals steckte die deutsche Bauwirtschaft bereits im vierten Krisenjahr und hätte eine Vitalisierungsspritze dringend gebraucht.

Weshalb, Herr Bodewig, hat sich diese Regierung so lange gesträubt, einen Weg zu gehen, zu dem es angesichts chronischer Fi-

nanzschwindsucht der öffentlichen Hand nach allen Regeln der Vernunft keine Alternative gibt? Überall in Europa – in Großbritannien, Dänemark, Schweden, Frankreich, Portugal oder Griechenland – sind positive Erfahrungen mit großen PPP-Projekten seit langem abzufragen.

Was sich in Deutschland bisher auf diesem Feld in Kommunen und auf Länderebene getan hat, ist eher kümmerlich in der Anzahl der Objekte, stellt jedoch ebenfalls eine Empfehlung für eine PPP-Offensive dar. Zahlreiche Gemeinden möchten in ihrer Geldnot gern solche Modelle umsetzen, aber sie werden häufig durch Regionalparlamente und Regierungspräsidenten daran gehindert. Es fehlt ein

klares Signal aus Berlin. Dort aber werden lieber gelungene PPP-Beispiele von „Experten“ in endlosen Verfahren rauf- und runtergeprüft. Resultat: Null.

Beim Fernstraßenbau des Bundes sind Weichen für private Finanzierungsmodelle im vergangenen Jahr gestellt worden. Nur: Ein handfestes Ergebnis liegt bis heute nicht auf dem Tisch. Die privatrechtlich organisierte Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft gibt es nur auf dem Papier (siehe Aufmacher Titelseite). Immerhin bestehen hier aber Erfolgsaussichten.

Anders sieht es bei der letzten Inszenierung aus dem Bauministerium aus. Es darf vermutet werden, dass die neue „Task Force“ von Kurt Bodewig ein Papiertiger ist – mit einer Lebenserwartung von jetzt noch vier Wochen.