

Die auflagenstarke deutsche
Bauunternehmer-Zeitschrift

Mai/Juni 2003

MIT BAUGERÄTEMARKT

30. Jahrgang, Nr. 300

ISSN 0939-8791

THEMEN

Nun droht doch Kürzung der Eigenheimzulage

Doch keine Entwarnung in Sachen Eigenheimzulage: Bundesfinanzminister Hans Eichel hat angekündigt, dass noch einmal über eine deutliche Kürzung der Fördermittel gesprochen werden müsse. **Seite 2**

Olympiastadion Berlin wird ein Schmuckstück

Die noch immer größte Sportstätte Deutschlands mit 76 000 Plätzen, das alte Olympiastadion in Berlin, wird gegenwärtig mit hohem Aufwand umgebaut und modernisiert. Die Walter Bau-AG vereinigt mit Dywidag führt die Arbeiten aus. Im Dezember 2004 soll die gewaltige Schüssel fertig sein, die bei der Fußball-WM 2006 eine wichtige Rolle spielen wird. **Seite 4**

Weltweit größter Solarpark arbeitet in Bayern

Die Hamburger Voltwerk AG hat den weltweit größten Solarpark in Hemau bei Regensburg in Betrieb genommen. Mehr als 32 000 Solarmodule mit einer Spitzenleistung von rund vier Megawatt sind auf dem Gelände eines ehemaligen Munitionsdepots installiert worden. **Seite 7**

Deutsche Systemschalung für exotische Baukunst

In Berlin entsteht gegenwärtig die neue Botschaft der Vereinigten Arabischen Emirate – ein exotischer Prachtbau. Für die höchst anspruchsvollen Schalungsaufgaben zeichnet die Rätinger Hünnebeck GmbH verantwortlich. **Seite 29**

Innovativ: Superglatte Betonoberflächen

Ein neues Bindemittel von Lafarge Zement schlägt bunte Wellen in Dessau. Mit diesem Material sind farbige Spielkunstobjekte im Stadtzentrum entstanden, die sich durch eine makellos glatte, porenfreie Oberfläche auszeichnen – alles aus Beton. **Seite 30**

Meinungen	3
Baumaschinen	10
Messen und Kongresse	22
Impressum	31

Anzeige

Mit uns können Sie rechnen!

Effizienz durch integrierte Branchenlösungen

Nemetschek Bausoftware
www.bausoftware.de
info@bausoftware.de



Europas größter Kreuz-Bahnhof

entsteht gegenwärtig in Berlin-Mitte. Schon jetzt sind die Dimensionen atemberaubend. Auf dem „Lehrter Bahnhof“ sollen einmal täglich bis zu 250 000 Zugreisende aus-, ein- oder umsteigen. Pünktlich zum Beginn

der Fußballweltmeisterschaft 2006 soll das gewaltige Bauwerk voll funktionstüchtig sein. Dann werden rund 3,1 Milliarden Euro verbaut sein. Stahl und Glas beherrschen die kühne Architektur. Auf einer Fläche von 430 mal 430 Metern bündelt der neue Berliner Hauptbahnhof fünf Verkehrsebenen (**Seite 8**).
©Archimotion für Tishman Speyer Properties

PUBLIC-PRIVATE-PARTNERSHIP WARTET AUF GESETZESÄNDERUNGEN

Aufwind für private Finanzierung muss sich verstärken

Den Finanzministern in Bund und Ländern, den Kämmerern in Städten und Gemeinden – ihnen allen ist eins gemeinsam: leere Taschen. Dem stehen seit Jahren wachsende Zwänge zum Ausbau der Infrastruktur gegenüber. Kapital, das den öffentlichen Händen fehlt, könnten private Anleger einbringen, wenn es nur gelänge, staatliche Infrastrukturversorgung und priva-

te Kapitalanlage enger miteinander zu verzahnen. Public-Private-Partnership heißt das Stichwort.

Verkehrsinfrastruktur

Schon Mitte der 90er Jahre wurden mit dem „Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz“ erste rechtliche Voraussetzungen für die private Finanzierung von Projekten

der Verkehrsinfrastruktur geschaffen. Danach kann der Bau, können Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von Straßenprojekten an Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhalten diese das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Aufgrund europäischer Vorgaben ist dieses Modell allerdings derzeit beschränkt auf Brücken, Tunnel und Gebirgspäs-

se im Zuge von Bundesautobahnen.

Mit der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut wurde in diesem Jahr ein Betreibermodell auch für den mehrstreifigen Autobahnausbau möglich. Ausbau und Finanzierung solcher Maßnahmen können jetzt ebenfalls an einen privaten Betreiber übertragen werden, dem dann das

Gebührenaufkommen aus der Lkw-Maut im auszubauenden Streckenabschnitt für einen befristeten Zeitraum zusteht.

Öffentlicher Hochbau

Noch in den Kinderschuhen stecken entsprechende Modelle für den öffentlichen Hochbau.

Fortsetzung nächste Seite

HORST MICHEL:

Scheuklappen-Politik

Deutschland muss sich im globalen Wettbewerb einer dringend notwendigen Staatsmodernisierung stellen. Dieser Erkenntnis entzieht sich heute niemand mehr. Dennoch kommt das größte und wirtschaftlich stärkste EU-Land in seinen Bemühungen nicht recht voran. Was bei den großen Reformversuchen auf den Feldern Steuer, Arbeit, Altersvorsorge oder Gesundheit sichtbar wird, zeigt sich noch krasser in der Baupolitik: Einem halbherzigen Schritt nach vorn folgen endlose Diskussionen – und schließlich ein Rückzug.

Beispiel Strelasundquerung (Insel Rügen): Das als privates Betreibermodell geplante Projekt, so hat die Bundesregierung plötzlich entschieden,

wird nun doch aus öffentlichen Haushaltsmitteln finanziert. Den privaten Bietern, die bereits Millionen in die Angebotsvorbereitung investiert haben, schallt aus Berlin im Mai ein dreistes „April, April!“ entgegen. Das ist ein starkes Stück, das nicht ohne Folgen bleiben wird (Seite 5).

Andere Signale geben der deutschen Bauwirtschaft zusätzlich Anlass zur Sorge: Einige Bundesländer sind offenbar noch immer nicht bereit, private Partner für Planung und Betrieb von Autobahnstrecken zu akzeptieren. Und da ist auch noch der Streit um die Zweckbindung der Einnahmen

aus der Lkw-Maut (ab dem 1. September). Sie muss vernünftigerweise allein für den dringend notwendigen Bau und Ausbau von Straßen verwendet werden. Hans Eichel freilich würde diesen Milliarden-Haufen am liebsten zum größten Teil hurtig in sein Haushaltsloch schaufeln, obgleich er die Wichtigkeit einer guten Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort Deutschland klar erkennt.

Hier offenbaren sich veränderungsresistente politische Denkstrukturen, die partiell auch ideologisch eingefärbt sind. Und wird der öffentliche Druck zu stark, ist

wieder eine Kommission ganz nah. Beispiel Kompetenzzentrum für Public-Private-Partnership-Projekte im öffentlichen Hochbau: Kurz vor der Bundestagswahl im vergangenen Jahr setzte der damalige Bauminister Kurt Bodewig unter lautem Mediengeklänge eine „Task Force“ zur Planung des Kompetenzzentrums ein. Monate später hat dieser „PPP-Lenkungsausschuss“ große Consulting-Unternehmen beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten. Im Spätsommer endlich soll diese Expertengruppe Ergebnisse vorlegen. Die werden dann gewiss wieder interkommissionell gründ-

lich geprüft, diskutiert und optimiert. Bis zum Jahresende wird das Kompetenzzentrum wohl kaum aktiv in Erscheinung treten.

Warum eigentlich ist es so unendlich schwer und zeitraubend, ein erfolgreiches Konzept abzukupfern? Darum geht es im wesentlichen. Gewiss sind ausländische Vorbilder nicht einfach komplett übertragbar, denn es sind spezielle deutsche Kommunal-, Vergabe- oder auch Steuerrechtsfragen berührt.

Nordrhein-Westfalen scheint indes schon ein gutes Stück weiter zu sein. Dort laufen bereits Teilnehmerwettbewerbe für gut zwei Dutzend PPP-Hochbauprojekte. Vielleicht kann Berlin in Düsseldorf um Nachhilfeunterricht bitten.