

Die auflagenstarke deutsche
Bauunternehmer-Zeitschrift

Oktober 2003

MIT BAUGERÄTEMARKT

30. Jahrgang, Nr. 302

ISSN 0939-8791

THEMEN

Risikomanagement an erster Stelle

Als wichtigster Erfolgsfaktor der nahen Zukunft wird in der deutschen Bauindustrie das Risikomanagement gesehen. Dies geht aus einer europaweiten Studie der Unternehmensberatung Roland Berger hervor. **Seite 3**

Weiter Streit um Kürzung der Eigenheimzulage

Die Eigenheimzulage in ihrer jetzigen Form wird es ab 2004 nicht mehr geben. Eine weitgehende Streichung dieser Förderung ist aber unwahrscheinlich. Im schlimmsten Fall ist wohl „nur“ mit einer Reduktion auf etwa 50 Prozent zu rechnen. **Seite 5**

Funkfernsteuerungen beim Tunnelvortrieb

Moderne Funkfernsteuerungen spielen beim Vortrieb des Gottard-Basistunnels eine wichtige Rolle. Ab 2013 sollen Reisezüge mit Geschwindigkeiten bis 250 km/h durch die 57 Kilometer lange Röhre jagen. Bis dahin müssen rund 28 Mio. Tonnen Gestein bewegt werden. **Seite 8**

A-Rating für Zeppelin und hohe Zuwachsraten

Die Creditreform Rating AG, Neuss, hat dem Zeppelin-Konzern für das laufende Geschäftsjahr einen hervorragenden Rating-Wert „A“ bescheinigt. Sowohl beim Umsatz als auch beim Ertrag liegen die Leistungszahlen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. **Seite 16**

Baublatt-Interview mit Hünnebeck-Chef F. Maassen

Die ThyssenKrupp Serv AG, Düsseldorf, hat sämtliche Anteile am Ratinger Schalungs- und Gerüstanbieter Hünnebeck an die amerikanische Fondsgesellschaft Sun Capital Partners Inc., Boca Raton, veräußert. Das Deutsche Baublatt sprach mit Hünnebeck-Chef Dr. Frank Maassen über die Zukunft seines Unternehmens und der ganzen Branche. **Seite 28**

Messen und Kongresse 19
Neue Bau-IT 22
Impressum 31

Anzeige



Kalkulation, Baumanagement
Lohn+Gehalt, Rechnungswesen
Software-Energie für Bauunternehmer
>> www.rib.de

Fon: 0711 78 73-0
Fax: 0711 78 73-204

Wasserstraßenkreuz Magdeburg ein Jahrhundertbauwerk

Die längste Kanalbrücke Europas, das Wasserstraßenkreuz Magdeburg, ist am 10. Oktober in einem Festakt mit viel Politprominenz für die Binnenschifffahrt freigegeben worden. Das Bauwerk, das aus der Kanalbrücke und zwei Sparschleusen für Großmotorschiffe besteht, ist Schwerpunkt des Projektes 17 „Deutsche Einheit“. Kernstück der Anlagen auf einer Fläche von 137 ha ist die fast einen Kilometer lange und 34 Meter breite Kanalbrücke, die den Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal über Vorland und Stromland der Elbe hinweg verbindet. In nur sechsjähriger Bauzeit entstand für rund 50 Mio. Euro ein Jahrhundertbauwerk, das als Meisterwerk deutscher Ingenieurkunst bezeichnet werden kann. **Seite 4**



BEI DEN INFRASTRUKTURINVESTITIONEN DROHEN SPÜRBARE KÜRZUNGEN BIS 2006

Maut-Pleite: Bauindustrie wird die Zeche zahlen

Was es mit der Lkw-Maut auf sich hat oder, besser gesagt, nicht auf sich hat, ist inzwischen fast jedem Bundesbürger bekannt. Seit Wochen füllt das Thema die Schlagzeilen der Presse. Rücktrittsfordern an den zuständigen Verkehrsminister, Schuldzuweisungen an die beteiligten Industrieunternehmen, Fragen nach Haftung und Entschädigungsansprüchen beherrschen die Diskussion. Entscheidend aus Sicht der Wirtschaft und insbesondere der Bauwirtschaft sind aber allein zwei Fragen. Erstens: Wann geht die Maut tatsächlich an den Start? Und zweitens: Geht die Verschiebung zu Lasten der Infrastrukturinvestitionen oder nicht?

Auf beide Fragen gibt es bislang

keiner wirklich belastbaren Antworten.

Voraussetzung für die Mauterhebung ist eine zumindest vorläufige Betriebsgenehmigung für das System. Sie muss vom Kölner Bundesamt für Güterverkehr erteilt werden. Ohne diese Genehmigung ist der förmliche Start mit Inkassoverfahren nicht möglich. Sie setzt zwingend einen erfolgreichen Verlauf eines Probetriebes voraus. Davon kann offensichtlich noch nicht die Rede sein. Erst wenn man auf gesicherter Basis von einem Funktionieren des Systems ausgehen kann, wird die Betriebsgenehmigung erteilt. Auch der Bundesverkehrsminister kann und wird das ihm unterstellte Amt nicht anders anweisen.

Dass ein Start in das Mautzeitalter zum 2. November, wie zunächst nach der ersten Verschiebung vorgesehen, nicht möglich sein würde, war schon kurz nach der Verkündung dieses Termins klar.

Noch zahlreiche Unwägbarkeiten

Letzte Zweifel daran räumte ein zweitägiger Workshop Ende September im Bundesverkehrsministerium aus, an dem der Mauteintreiber Toll-Collect ebenso beteiligt war wie das schon genannte Bundesamt für Güterverkehr. Wichtige Teile des Systems waren zu diesem Zeitpunkt schlicht nicht funktionstüchtig. Im Einzelnen benannt wurden die Einbuchungs-

software und die On-Board-Units. Das Bundesverkehrsministerium räumte selbst ein, dass es so viele Unwägbarkeiten hinsichtlich der technischen Voraussetzungen gebe, dass an den Beginn einer offiziellen Probephase nicht zu denken sei.

Auf ein genaues Datum will sich derzeit niemand mehr einlassen. Die Optimisten sprechen von einem Anlaufen des Systems Anfang Januar, Pessimisten vom 1. Juli des Jahres 2004. Auch das Osterfest des kommenden Jahres wird inzwischen vielfach genannt. Dieser Termin scheint einigermaßen realistisch.

Unterstellt man den April 2004 als Startmonat, dann fehlen bis dahin dem Bundesfinanzminister

schon mehr als 1,2 Milliarden Euro an Mauteinnahmen in der Kasse. Dieses Defizit muss er ausgleichen. Er wird das mit Sicherheit bei den Verkehrsinfrastrukturinvestitionen tun. Andere Einsparpositionen vergleichbarer Größenordnung stehen im Haushalt des Verkehrsministers schlicht nicht zur Disposition.

Das bedeutet, die Infrastrukturinvestitionen und insbesondere die Investitionen in den Straßenbau werden vom kommenden Jahr an hinter die vorgesehenen Planzahlen zurückfallen. Insgesamt waren für das Jahr 2004 und die Folgejahre jährlich knapp fünf Milliarden für Straßenbauinvestitionen vorgesehen.

Fortsetzung nächste Seite

HORST MICHEL:

PPP – eine unendliche Geschichte

Hurra, das Gutachten zur Public-Private-Partnership (PPP) im öffentlichen Hochbau ist endlich da (Seite 2). Nur vermögen die Adressaten dieser frohen Botschaft die Freude des Herolds Manfred Stolpe nicht so recht zu teilen. Was er bei der Präsentation des umfangreichen Papiers angemerkt hat, verbreitet nicht gerade Aufbruchstimmung: „Der Lenkungsausschuss hat es übernommen, bis Dezember einen konkreten Vorschlag für die Einrichtung einer PPP-Taskforce vorzule-

gen. Ziel ist, stufenweise auf die Einrichtung eines deutschen PPP-Kompetenznetzwerkes hinzuwirken.“

Ja, herrje! Waren wir nicht schon vor über einem Jahr an diesem Punkt? Noch ist der spektakuläre (Wahlkampf-)Auftritt von Stolpes Vorgänger Kurt Bodewig in Erinnerung, der im Juli 2002 unter viel Medienrummel eine „PPP-Taskforce“ einsetzte. Aber

die gab es eigentlich schon im Jahr zuvor unter dem Etikett „Interministerielle PPP-Arbeitsgruppe“.

Jetzt soll zum Jahresende ein „konkreter Vorschlag“ auf den Tisch kommen, über den „stufenweise auf ein Ziel hingearbeitet“ werden soll. Was das heißt, ist klar: Irgendwann nach weiteren langwierigen Diskussionen und Entscheidungsprozessen könnte im Laufe des Jahres 2004 – satte

drei Jahre nach den Grundsatzbeschlüssen – eine Ziel-Annäherung ins Auge gefasst werden. „Stufenweise“, versteht sich.

Vielleicht hält es der bedächtige Kirchenmann Stolpe mit dem Dichter, Philosophen und Pastorensohn Gotthold Ephraim Lessing: „Der Langsamste, der sein Ziel nicht aus den Augen verliert, geht immer noch geschwinder als jener, der ohne Ziel umherirrt.“

Hoffentlich können Sie, Herr Dr. Stolpe, in dem PPP-Wirrwarr von Taskforces, Lenkungsausschüssen, Gutachterkonsortien, interdisziplinären Kooperationen, dialogischen Verfahren, Workshops und Expertenanhörungen wenigstens das Ziel für die Bauwirtschaft noch ausmachen. Wenn nicht womöglich – ganz philosophisch – der Weg das Ziel ist, werden wir ja irgendwann doch noch ein gutes Ende dieser unendlichen Geschichte feiern können.