

GUTACHTEN ZEIGT NEUE WEGE FÜR DIE ZUKUNFT DES ÖFFENTLICHEN HOCHBAUS:

Jetzt stufenweise Aufbau eines PPP-Kompetenznetzwerks

„Die Bundesregierung will durch langfristig angelegte Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft öffentliche Hochbauvorhaben effizienter realisieren als bisher“, erklärte Bundesbauminister Dr. Manfred Stolpe bei der Vorstellung des Gutachtens PPP im öffentlichen Hochbau. „Der im Auftrag von Bundeskanzler Schröder im letzten Jahr eingesetzte Lenkungsausschuss hat es übernommen, bis Dezember einen konkreten Vorschlag für die Einrichtung einer PPP-Taskforce vorzulegen. Ziel ist, stufenweise auf die Einrichtung eines deutschen PPP-Kompetenznetzwerks hinzuwirken.“

Effizienzgewinne bis zu 20 Prozent

Das Gutachten zeigt anhand einer Vielzahl von untersuchten nationalen und internationalen Projekten, dass mit öffentlich-privaten Partnerschaften Effizienzgewinne in einer Größenordnung von 10–20 % realisiert werden konnten. Stolpe: „Zentral ist, dass es bei PPP nicht nur um den Bau, sondern um den gesamten Lebenszyklus einer Baumaßnahme geht – also vor allem um die so wichtige Betriebsphase. Dort liegen nämlich etwa 70–80 % der Gesamtkosten. Hier haben wir in Deutschland noch Nachholbe-

darf.“ Gleichzeitig warnte der Minister allerdings vor überzogenen Erwartungen. Nicht alle Projekte seien für PPP geeignet, der Lebenszyklusansatz stelle zudem komplexe Anforderungen, auf die sich alle Beteiligten einstellen müssten. Andererseits berge PPP Chancen insbesondere auch für den Mittelstand: „Der Erfolg von PPP wird maßgeblich davon abhängen, dass wir das dritte P – die Partnerschaft – mit Leben erfüllen.“

Das vorgestellte Gutachten war im Februar in Auftrag gegeben worden von: dem hessischen Minister Dr. Alois Rhiel, Vorsit-

zender der Bauministerkonferenz, dem Vorstandsvorsitzenden der Bilfinger Berger AG, Dipl.-Ing. Herbert Bodner, Vorsitzender des Arbeitskreises Private Finanzierung des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, dem Vorstandsvorsitzenden der Landesbank Baden-Württemberg, Hans Dietmar Sauer, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Banken, sowie den Repräsentanten des Gutachterkonsortiums, Prof. Dr. Martin Weber, Price Waterhouse Coopers, und Dr. Michael Schäfer, Freshfields Bruckhaus Deringer.

Baublatt-Redaktion unter neuer Adresse

Die Redaktion des Deutschen Baublatts, die seit Ende der 80er Jahre ihren Sitz in Linz/Rhein bei Bonn hat, zieht zum 1. Januar 2004 nach München/Garching um. Die neue Postanschrift: Zeppelinstraße 1–5, 85748 Garching. In der November-Ausgabe des Deutschen Baublatts werden wir die neuen Ruf- und Faxnummern sowie die zukünftige

E-Mail-Adresse der Redaktion bekannt geben.

Anzeigenverwaltung und Vertrieb des Deutschen Baublatts sind durch den Umzug nicht berührt. Beide Abteilungen werden auch weiterhin auf den im Impressum genannten Kommunikationswegen beim Verlag Emminger & Partner GmbH in Berlin erreichbar sein.

Der Lenkungsausschuss unter Vorsitz des Parlamentarischen Staatssekretärs Achim Grossmann besteht aus Vertretern der Bundesressorts (Bau, Wirtschaft, Finanzen), der Länder (Bau-, Finanz- und Innenministerkonferenz) der kommunalen Spitzenverbände, je drei Verbänden der Bau- und Kreditwirtschaft, der Architekten und der IG Bau.

Praxisorientierte Hilfestellung

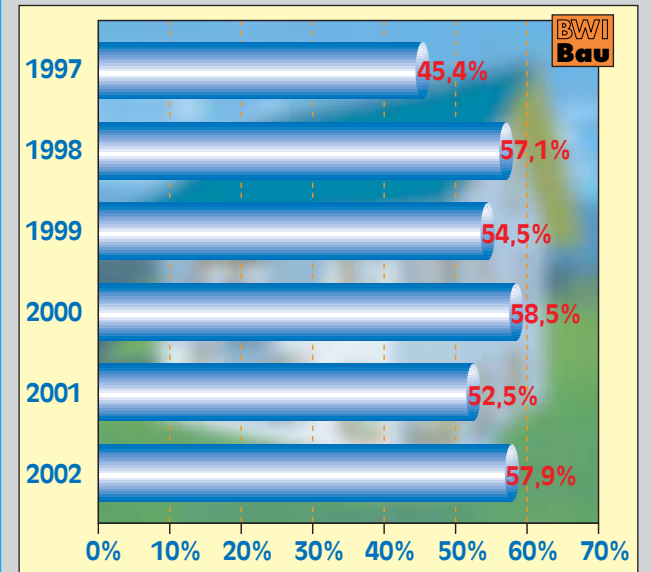
Das umfangreiche Gutachten hat mehrere Teile: In dieser Form für Deutschland erstmalig enthält es zunächst einen PPP-Leitfaden, der den Anwendern sowohl bei Bund, Ländern und Kommunen als auch in der Wirtschaft eine praxisorientierte Hilfestellung über den grundsätzlichen Ablauf eines PPP-Projektes gibt. Der zweite Teil untersucht die rechtlichen Rahmenbedingungen im Vergabe, Haushalts-, Kommunal-, Steuer- und Zuwendungsrecht verbunden mit einer Fülle von Handlungsempfehlungen.

PPP-Projekte sind danach zwar bereits nach geltendem Recht möglich; etliche Rahmenbedingungen müssen allerdings noch optimiert werden. Der dritte Teil widmet sich dem Thema Wirtschaftlichkeitsvergleich. Die Ergebnisse dieses Gutachtensteils werden von der Praxis besonders dringlich erwartet, weil in Deutschland bislang allgemein anerkannte Standards für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit eines PPP-Projektes fehlten.

BAUBLATT-GRAFIK DES MONATS

Große Bedeutung des SF-Baus

Anteil des SF-Baus an der Jahresbauleistung im Hochbau in der Bauindustrie



Der Anteil des Schlüsselfertigbaus an der Bauleistung im Hochbau verfestigt sich momentan bei einer Quote von 55 bis 60 %. Nach der aktuellen Unternehmenskurzanalyse des BWI-Bau wurden im Jahr 2002 mit 57,9 % wieder deutlich mehr als die Hälfte der Jahresbauleistung der Hochbauer als schlüsselfertige Bauwerke erstellt. Wie die Grafik verdeutlicht, liegt der SF-Bau-Anteil in den Erhebungen des BWI-Bau seit 1998 über 50 %. Datenquelle: Unternehmenskurzanalyse des BWI-Bau

HAUPTVERBAND DER BAUINDUSTRIE SIEHT EINIGE LICHTPUNKTE:

Politik zum sofortigen Handeln aufgefordert

In seiner Herbstpressekonferenz in Berlin warf Prof. Dr. Ignaz Walter, Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, den Medien eine unzureichende Information der Politiker vor. Um sie zum Handeln zu bewegen, genüge es nicht, nur gewisse Fakten zu berichten. Es müssten vielmehr Zusammenhänge erläutert und auch Hintergründe beleuchtet werden.

Einige Lichtblicke

Daraus zu ziehende Schlüsse könnten die Politiker zu positiven Entscheidungen veranlassen und sie schließlich davon überzeugen, dass es ohne eine funktionie-

rende Bauwirtschaft keine funktionierende Volkswirtschaft geben könne.

Neben der bedenklichen Tatsache, dass die deutsche Bauwirtschaft auch im Spätsommer 2003 die konjunkturelle Talsohle noch nicht erreicht habe und die Halbjahresbilanz einmal mehr ernüchternd ausgefallen sei, sieht Walter immerhin einige Lichtblicke. So habe sich der Auslandsbau für die großen Bauindustriunternehmen, aber auch für größere Mittelständler inzwischen zu einer „stabilen Säule“ entwickelt. Zusammen mit ihren ausländischen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften sei es ihnen sogar gelungen, im Wett-

bewerb der besten europäischen Auslandsbauer zur französischen Bauindustrie aufzuschließen. Dies sei ein weiterer Vertrauensbeweis für bauindustrielle Problemlösungskompetenz aus Deutschland.

Als einen weiteren Lichtblick begrüßte es Walter, dass es der Deutschen Bahn mit dem Aufbau neuer Planungskapazitäten und dem Abbau von Planungsrückständen inzwischen wesentlich besser gelinge, die bereit gestellten Investitionsmittel des Bundes abzurufen. Deshalb könnten die deutschen Bahnbauer sich – trotz anhaltender Krise – über mangelnde Beschäftigung nicht beklagen.

Folgen der Standortnachteile

Unter Hinweis auf die mit hohen Arbeitskosten, Steuern und Abgaben verbundenen Standortnachteile sieht Walter ein ernstes Warnsignal, wenn 24 % aller vom DIHK befragten Industriebetriebe über eine Verlagerung ihrer Produktion ins Ausland nachdenken: „Damit erleben wir

heute die von mir vor zwei Jahren an dieser Stelle vorausgesagte Revolution des Kapitals!“

Ohne Schwarzarbeit Vollbeschäftigung

Zu der u.a. mit diesen Standortnachteilen verbundenen Schattenwirtschaft bemerkte Walter, dass deren wirtschaftliches Potenzial mehr als 5 Mio. Arbeitsplätze entspräche. Eine wegen der hohen Lohnnebenkosten leider nicht mögliche Beseitigung der Schwarzarbeit würde Vollbeschäftigung bedeuten.

Über die drückenden Probleme der gegenwärtigen Baukrise, so Walter, dürfe die deutsche Bauwirtschaft aber nicht ihre Entwicklungschancen vergessen, die sowohl im Wohnungsbau beim Übergang vom Neubau zur Sanierung als auch im öffentlichen Bau beim Abbau des Investitionsstaus vorhanden seien: „Der Baubedarf ist gegeben. Nur die Baunachfrage fehlt!“

Für die Zukunft ist Walter nur dann optimistisch, wenn sofort und massiv Konjunkturimpulse gesetzt würden. H. Be

AUFTRAG ÜBER 52 MIO. EURO IN AUSTRALIEN:

Hochtief erweitert Schutzdeich

Leighton Contractors, Australien, hat den Zuschlag erhalten, gemeinsam mit Partnern einen Schutzdeich im Hafen von Brisbane um 4,5 Kilometer zu erweitern. Leighton Contractors ist Teil der Leighton-Gruppe, an der Hochtief 50,3 Prozent hält.

Das Deichprojekt, welches das größte seiner Art in Australien ist, umfasst ein Bauvolumen von rund 52 Mio. Euro. Es wird im Frühjahr 2005 von der Future Port Expansion Seawall Alliance fertig gestellt. Drei der fünf Konsortialpartner arbeiteten bereits erfolgreich beim Projekt Brisbane Motorway zusammen.

Der Deich erstreckt sich mit einer Höhe von 8 Metern rund 1,8 Kilometer ins Meer. Zielsetzung

ist die Gewinnung von zirka 230 Hektar Land. Leighton Contractors wurde bereits während der Planungsphase, in deren Rahmen eine Machbarkeitsstudie erstellt wurde, in das Projekt einbezogen. Es stellt für Leighton den erfolgreichen Einstieg in das Marktsegment Wasserbau dar.

Als Teil der Leighton-Gruppe der führenden Dienstleistungsgruppe auf dem australischen und südostasiatischen Markt – ist Leighton Contractors in den Bereichen komplexe Infrastruktur, Projektentwicklung, Hochbau und Contract Mining tätig. Das Unternehmen hat zurzeit mehr als 2000 Mitarbeiter und einen Auftragsbestand von über einer Mrd. Euro.

FORTSETZUNG VON SEITE 1

Maut-Pleite: Bauindustrie wird die Zeche zahlen

Eine Milliarde davon sollte über die Maut finanziert werden.

Die Maut diene ohnehin allein dazu, das bisherige Investitionsvolumen zu erhalten. Davon, die Maut-Einnahmen sozusagen „on top“ zur Finanzierung zusätzlicher Investitionen zur Verfügung zu stellen, war schon lange nicht mehr die Rede.

Bleibt es beim Einnahmeaus-

fall von 1,2 Milliarden, wird der Verkehrsetat diese Schulden dem Finanzminister zurückzahlen müssen. Vorgesehen ist nach vorliegenden Informationen die Verteilung des Schuldenabbaus über drei Jahre bis 2006. Damit sinken die Investitionsmittel um rund 400 Millionen Euro pro Jahr. Bezogen auf den Gesamtetat für den Straßen-

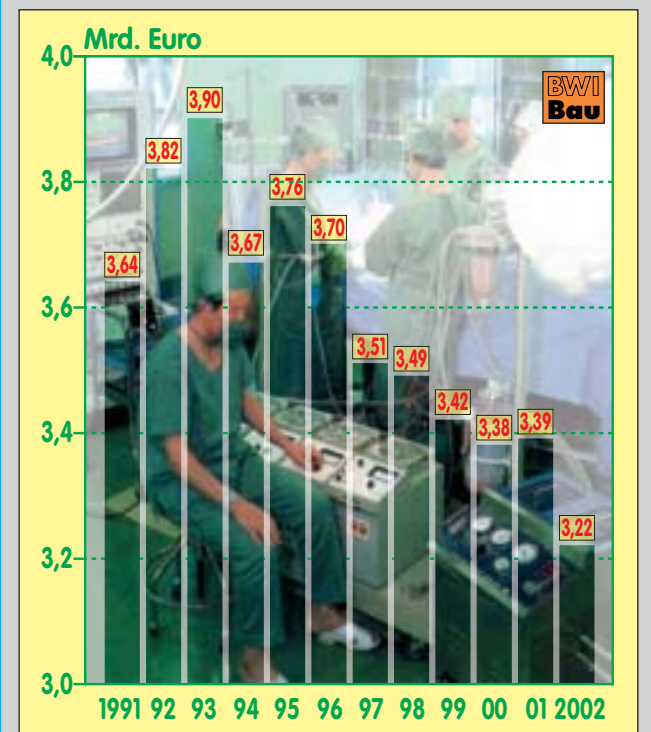
bau sind das immerhin fast 10 Prozent.

Unabhängig von den Turbulenzen um die Mauteinnahmen wird die Gründung der so genannten Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungs-Gesellschaft in diesem Jahr noch Realität. Der Geschäftszweck besteht in der Verwaltung der Mauteinnahmen. Die privatwirtschaftlich

strukturierte Gesellschaft soll die Zweckbindung der Maut für Infrastrukturinvestitionen sicherstellen, Projektentwicklung begleiten und beaufsichtigen. Sie soll sich vor allem auch um die Fortentwicklung von PPP-Modellen im Straßenbau bemühen, die bei uns zu Lande noch in den Kinderschuhen stecken. Martin Conrads

Investitionsstau bei Krankenhäusern

Entwicklung der öffentlichen Investitionsmittel für Kliniken in Mrd. Euro von 1991–2002



Die Krankenhäuser in Deutschland stehen unter erheblichem Druck: Neuer Anrechnungsmodus (Fallpauschalen), drohender Personalnotstand, rasanter technischer Fortschritt und gleichzeitig rückläufige öffentliche Investitionsmittel wirbeln die Krankenhauslandschaft durcheinander. Die sinkenden öffentlichen Investitionsbeiträge – siehe Grafik – führen dazu, dass in vielen Kliniken nicht einmal mehr der bauliche Ist-Zustand gehalten werden kann. Der investive Nachholbedarf im Krankenhaussektor wird mittlerweile auf 25 bis 30 Mrd. Euro geschätzt. Betroffen davon sind vor allem die kommunalen Krankenhäuser, bei denen der Druck zu Privatisierungen wächst: Während heute 23,5 % der Krankenhäuser in privater Trägerschaft sind, werden es 2010 ca. 30 % sein.

Datenquelle: Deutsche Krankenhausgesellschaft; Brucknerberger