

BAU BLATT

Die auflagenstarke deutsche
Bauunternehmer-Zeitschrift

Juli/August 2004

MIT BAUGERÄTEMARKT

31. Jahrgang, Nr. 307

ISSN 0939-8791

THEMEN

Flughafen Köln/Bonn hat jetzt Bahnanschluss

Vier Jahre Bauzeit, 532 Millionen Euro Investitionsvolumen: Vor wenigen Wochen ging die Schienenanbindung der Deutschen Bahn für den Köln/Bonner Airport in Betrieb: Seither bringen S-Bahn-, Nahverkehrs- und ICE-Züge Fluggäste und Berufspendler direkt zu den Terminals in der Wahner Heide. **Seite 4**

Von der Pferderennbahn zur Sportstätte mit Weltniveau

12. Juni 2006: An diesem Tag findet im Berliner Olympiastadion das erste Vorrundenspiel zur Fußball-WM 2006 statt. Neben den sportlichen Leistungen der weltbesten Kicker soll es die bauliche und technische Funktionalität dieser – mit 242 Millionen Euro sanierten – Sportarena zeigen. **Seite 5**

Fahrermeisterschaft in Frankenthal

Zum 50-jährigen Jubiläum der Frankenthaler Zeppelin-Niederlassung diente das Werksgelände des Baumschneidhändlers als Austragungsort der Deutschen Fahrermeisterschaft. In fünf Disziplinen mussten die Teilnehmer ihre Geschicklichkeit und ihr Können unter Beweis stellen. Von den 20 Teilnehmern der Endausscheidung gewannen drei das Ticket nach Spanien, um an den europäischen Meisterschaften in Malaga teilzunehmen. **Seite 13**

Jetzt kommt Bewegung in die „Allianz Arena“

Fußball-Weltmeisterschaft 2006: begeisterte Fans und aufregende Atmosphäre. Zu den attraktivsten Austragungsorten zählt dann die neue „Allianz Arena“ in München. Jüngst wurden dort die ersten Fahrtreppenanlagen installiert. **Seite 16**

Hochhaus-Skulptur: der „Turning Torso“ in Malmö

Malmö gilt inzwischen als Eldorado für Architekturfans. Wo vor 40 Jahren noch Schiffe vom Stapel liefen und Ladekrane für einen regen Warenumschlag sorgten, entsteht ein komplett neues Stadtviertel. Dessen – weithin sichtbares – Highlight ist der 190 m hohe „Turning Torso“. Der Entwurf dieses ungewöhnlichen Gebäudes basiert auf einer Skulptur, die von der Drehbewegung des menschlichen Körpers inspiriert wurde. **Seite 28**

| | |
|---------------------|-------|
| Nutzfahrzeuge | 17 |
| Messen | 18-19 |
| Schalung und Gerüst | 27-28 |
| Zement und Beton | 29-30 |
| Impressum | 31 |

ERSTE KOMMUNEN WAGEN SICH AN PPP

Public-Privat-Partnership, ein Modell nimmt Fahrt auf

Überall hat die öffentliche Hand mit zum Teil erheblichen Einnahmeausfällen zu kämpfen. Etliche Kommunen drohen, ihre Handlungsfähigkeit zu verlieren. Eine dramatische Entwicklung, wenn man bedenkt, dass handlungsfähige öffentliche Institutionen eine Voraussetzung für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung sind. Sparen allein reicht häufig nicht mehr, um die öffentlichen Finanzen in den Griff zu bekommen. Die Lösung muss daher in neuen Konzepten zur Leistungserbringung gesucht werden.

Schon seit einigen Jahren kursiert auch in Deutschland der Begriff der Public-Private-Partnership (PPP). So werden bereits der Herrentunnel unter der Trave bei Lübeck (150 Millionen Euro) und der Warnow-Tunnel in Rostock (200 Millionen Euro) im Rahmen einer öffentlich-privaten Kooperation gebaut. In diesem Jahr haben sich nun auch einige Kommunen an dieses Modell herangewagt. Das jüngste und größte Projekt wurde im Kreis Offenbach gestartet, wo mit einem Volumen von 360 Millionen Euro 41 Schulen saniert und über 15 Jahre betrieben werden sollen. Verträge für kleinere Projekte im Schulbereich wurden bereits Anfang des Jahres in den Gemeinden Frechen und Monheim am Rhein unterzeichnet. Nun hat auch die Bundesregierung nachgezogen und jüngst eine Taskforce PPP im öffentlichen Hochbau eingerichtet.

Ein wichtiger Meilenstein war die im vergangenen Jahr veröffentlichte Studie „PPP im öffentlichen Hochbau“. Sie bietet einen Orientierungsrahmen für die Entwicklung von PPP-Projekten. Sie ist zugleich Basis für den Aufbau von PPP-Kompetenzzentren, die helfen sollen, Ver-



Innen- und Außenansicht der britischen Botschaft in Berlin. Ihre beeindruckende und innovative Architektur macht sie zu einem prominenten Bau in der Wilhelmstraße. Doch die Architektur ist nicht das einzige interessante Merkmal des Gebäudes. Es ist die erste Botschaft, die in Public Private Partnership gebaut wurde und auch das erste derartige Projekt außerhalb Großbritanniens. **Fotos: Peter Cook**

fahren zu vereinheitlicht, standardisierte Verträge zu erstellen, rechtliche Hemmnisse zu beseitigt und Erfahrungen weiterzugeben.

Neues Verständnis von Verwaltung

Wichtigste Voraussetzung für erfolgreiche PPP-Projekte ist der politische Wille, denn PPP setzt ein neues Verständnis von der Rolle des Staates voraus. Leistungen, die der Staat zu gewähr-

leisten hat, muss er nicht unbedingt selbst erbringen, erläutert Hella Prien, Leiterin des PPP-Kompetenzentrums der Investitionsbank Schleswig-Holstein, im Rahmen eines PPP-Symposiums des Bundesverbandes der Deutschen Zementindustrie (BDZ) und des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB). Es sei zwar zentrale Aufgabe des Staates, dafür zu sorgen, dass Qualität und Quantität des Bildungsangebotes stimmen. Es ist aber nicht zwingend seine

Aufgabe, die dazu benötigten Schulgebäude selbst zu bauen. Diese Einsicht stellt einen grundlegenden Paradigmenwechsel dar. Die Verwaltung konzentriert sich auf ihre Kernkompetenzen, und die öffentliche Hand kann sich privates Geld und privates Know-how zu Nutze machen, ohne die Verantwortung und Kontrolle aus der Hand zu geben. Dass dies funktionieren kann, zeigt ein Blick ins Ausland, wo sich PPP bereits in vielen Ländern beim Bau von Schulen,

Krankenhäusern, Gefängnissen und Verwaltungsgebäuden etabliert hat. Eine Vorreiterrolle nimmt Großbritannien ein, das zugleich auch als Mutterland der öffentlich-privaten Partnerschaft bezeichnet werden kann. Im Zuge der von der britischen Regierung im Jahre 1992 gestarteten Public-Private-Partnership-Initiative wurden bereits über 560 PPP-Projekte mit einem Volumen von rund 35 Milliarden Euro umgesetzt. **Fortsetzung nächste Seite**

Wenn das Unrechtsbewusstsein fehlt

Von Dr. Jörg Stephan

seit dem 1. August stärker bekämpft werden. Nach monatelangem Streit haben sich Koalition und Opposition im Vermittlungsausschuss auf einen Kompromiss verständigt. Als Instrument setzt der Staat auf Kontrolle. Die Zahl der Mitarbeiter, die für den Bund gegen illegale Beschäftigung vorgehen, wird um 2000 auf 7000 aufgestockt. Es ist erstaunlich, dass auch allen anderen Betroffenen zunächst nur schärfere Kontrollen einfallen. So will ein «Berliner Bündnis für Regeln am Bau», ein Zusammen-

schluss aus Vertretern von Arbeitgeberverbänden, Hauptzollamt, Senat und Gewerkschaften ebenfalls mit Kontrollen der Schwarzarbeit den Kampf ansagen. Die IG-Bau hat sogar eine Telefon-Hotline zur Meldung von illegaler Beschäftigung geschaltet. Sicherlich ist es gut, dass gegen die Schwarzarbeit vorgegangen wird. Aber dies ist nur die eine Seite der Medaille. Man darf nicht die Augen davor verschließen, dass Schwarzarbeit nicht nur ein ökonomisches, son-

dern auch ein gesellschaftliches Phänomen ist. Mehr als die Hälfte aller Deutschen zeigt Verständnis dafür, dass Privatleute Schwarzarbeiter beschäftigen, wie eine repräsentative Umfrage der Forschungsgruppe Wahlen im Auftrag des Wirtschaftsmagazins WISO ergab. Selbst Schwarzarbeit bei Firmen akzeptierte dabei jeder vierte. Wenn zunehmend das Unrechtsbewusstsein fehlt, werden auch alle Kontrollen nicht viel fruchten. Das mangelnde Unrechtsbewusstsein dürfte seine Ursachen

wesentlich darin haben, dass viele Menschen die Regelungen im Steuer- und Sozialrecht nicht mehr verstehen und daher auch nicht als moralisch bindend ansehen. Wenn keiner weiß, wer warum für was wie viel bezahlt, kommt bei jedem der Verdacht auf, er würde benachteiligt. Die Verweigerung gegenüber dem Steuerstaat ist da die logische Konsequenz. Nur mehr Transparenz des Steuersystems könnte dem Verdacht der eigenen Benachteiligung Einhalt gebieten. Zu Wünschen wäre daher ein steuerpolitisches Gesamtkonzept, das den Kriterien „einfacher“, „niedriger“ und „gerechter“ folgt.