

Baurunde Franken 2010

„Wie geht es weiter im kommunalen Straßenbau?“

Statement von Herrn Dipl.-Ing. Hubert Blaim

Kloster Banz, 18. Mai 2010

(Stichwortkonzept – Es gilt das gesprochene Wort!)

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

im Rahmen der heutigen Baurunde Ostbayern passt es meines Erachtens besonders gut, mein kurzes Statement mit einem Zitat aus dem aktuellen Aktionsprogramm „Bayerns ländlicher Raum“ der Bayerischen Staatsregierung zu beginnen:

Ich zitiere:

„Das Infrastrukturnetz Bayerns bedarf mit Blick auf die standortpolitischen Herausforderungen in der gesamten Bandbreite regionaler bis europäischer Anforderungen der Erhaltung seiner hohen Leistungsfähigkeit und

in Teilen des weiteren gezielten Ausbaus. Im Vordergrund stehen dabei Maßnahmen zur weiteren Erschließung und Anbindung vor allem der strukturschwachen ländlichen Gebiete an die Infrastrukturnetze durch entsprechenden Aus- bzw. Neubau von Verkehrswegen..." (Zitatende).

Und an anderer Stelle heißt es in diesem Aktionsprogramm zum zielgerichteten weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur:

Ich zitiere:

„Da die Straße gerade im ländlichen Raum und auch für den dortigen ÖPNV weiterhin der wichtigste Verkehrsträger sein wird, bedarf es verstärkter Anstrengungen für die Erhaltung und die notwendigen Erweiterungen des Straßennetzes. Die Straßen sind maßgebliche Infrastrukturvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung vor allem auch der ländlichen Räume. Weitere Verbesserungen des Straßennetzes sind für alle Straßenklassen gleichermaßen notwendig..." (Zitatende).

Damit ist richtig erkannt, dass alle Straßenkategorien, nämlich Bundesfernstraßen, Staatsstraßen sowie Kreis- und Gemeindestraßen jeweils wichtige Aufgaben im Rahmen der gesamten Straßeninfrastruktur übernehmen.

Kreis- und Gemeindestraßen sind gerade im ländlichen Raum unverzichtbar. Zum Teil sorgen sie zusammen mit den Staatsstraßen für die Anbindung von zentralen Orten und Siedlungsschwerpunkten an das übergeordnete Straßennetz und für die Verbindung zentraler Orte unterer Stufen und Siedlungsschwerpunkte untereinander.

Die bereits heute schon erwähnte Difu-Studie zum kommunalen Investitionsbedarf in Deutschland von 2006 bis 2020 kommt für den Bereich der kommunalen Straßen zur höchsten Einzelangabe überhaupt, nämlich zu einem Gesamtinvestitionsbedarf von rund 161 Mrd. € – eine gigantische Zahl!

Vor dem Hintergrund dieses enormen Investitionsbedarfs im Kommunalstraßenbau nehmen sich die von Herrn Dr. Zanker vorgetragene Zahlen der hierfür vorgesehenen staatlichen Fördermittel sehr bescheiden aus. Hinzu kommt, dass manche Kommune diese Fördermittel gar nicht in Anspruch nehmen kann, weil sie nicht mal in der Lage ist, die hierfür erforderlichen Eigenmittel aufzubringen.

Die mittlerweile immer häufiger auftauchenden Presseartikel über zum Teil dramatisch sinkende Gewerbesteuerereinnahmen in einigen Städten und Gemeinden lassen – was die Kommunalhaushalte betrifft – für die-

ses und mit Sicherheit auch für das nächste Jahr Schlimmes befürchten. In Anbetracht dieses Szenarios können wir seitens der bayerischen Straßenbauindustrie an die heute vertretenen Kommunalvertreter nur mit Nachdruck appellieren, bei entsprechenden Sparbemühungen gerade nicht an die Investitionshaushalte heranzugehen. Unsere Straße dürfen nicht weiter „auf Verschleiß“ gefahren werden. Solchermaßen unterlassene Investitionen stellen nichts anderes als eine verdeckte Verschuldung dar.

Im Gegenteil – der lange Winter 2009/10 mit seiner harten Frostperiode erfordert für den ordnungsgemäßen Erhalt der einzelnen Kommunalstraßennetze schnelle und spürbare Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen.

In einer Art Notruf hat der Deutsche Städte- und Gemeindebund jetzt veröffentlicht, dass er Mindereinnahmen für die Kommunen in der Größenordnung von 15 Milliarden Euro erwartet, das sind drei Milliarden mehr, als ohnehin schon befürchtet.

Oder nehmen wir den Nordbayerischen Kurier Bayreuth vom 22. Februar, in dem die Schlagzeile zu finden ist: „Der Winter kostet Milliarden – Städte- und Gemeindebund rechnet ab: Kosten für Straßenschäden vervierfacht“ (Zitatende).

Lobens- und nachahmenswert ist in diesem Zusammenhang die Ankündigung des Hofer Oberbürgermeisters Dr. Harald Fichtner, in Anbetracht der immensen Frostschäden in der Stadt im Frühjahr ein „Asphaltprogramm“ vorziehen zu wollen (so zu lesen in der Frankenpost Hof vom 10. Februar). Wir wissen, dass sich landauf-landab Kommunen und Bürgermeister auch für ihre Straßen krumm machen. Aber es reicht eben nicht.

Mein Beitrag aus der Sicht der bayerischen Straßenbauindustrie soll sich vor diesem Hintergrund jedoch nicht nur auf das Fordern von zusätzlichen Straßenbaumitteln in den Kommunalhaushalten beschränken. Nachfolgend möchte ich einige Punkte ansprechen, die dazu beitragen könnten, die vorhandenen Haushaltsmittel für den Kommunalstraßenbau möglichst effizient einzusetzen.

Als erstes könnte ich mir aus Sicht der bayerischen Straßenbauindustrie gut vorstellen, auch im Bereich des (kommunalen) Straßenbaus zu neuen Vertragstypen zu kommen. Wie schon für den Bereich des Leitungsbaus angesprochen, wäre auch im Bereich des Straßenbaus die gemeinsame Vergabe von Bau- und anschließenden Erhaltungsleistungen gut vorstellbar. Im Bereich des Bundesfernstraßen- und auch des Staatsstraßenbaus wird dies bereits bei einzelnen Vor-

haben mittels des so genannten Funktionsbauvertrages umgesetzt.

Unabhängig davon, dass hier aus unserer Sicht noch einige grundlegenden Änderungen und Weiterentwicklungen dieses Vertragstyps notwendig sind, wäre dies vom Grundsatz her auch im Kommunalstraßenbau ein interessanter Ansatzpunkt. Hiervon würden beide Seiten profitieren: das Bauunternehmen könnte mit über einige Jahre festgeschriebenen Arbeiten und Einnahmen rechnen, dem Auftraggeber kämen Kostenvorteile zugute, die sich in der Regel aus der gemeinsamen Vergabe von Bau- und Erhaltungsleistungen ergeben.

In diesem Zusammenhang dürfte für Sie interessant sein, dass der Bayerische Bauindustrieverband seit geraumer Zeit mit einer oberbayerischen Gemeinde in Kontakt steht und mit dieser berät, ob nicht ein PPP-Konzept zur grundhaften Erneuerung und anschließendem baulichen Erhalt eines ganzen Gemeindestraßennetzes möglich ist. Mittlerweile beteiligen sich an dieser Diskussionsrunde weitere drei Nachbargemeinden mit großem Interesse an diesem möglichen PPP-Vorhaben. Hierbei würde es sich um ein absolutes Pilotprojekt handeln, in der zur Diskussion stehenden Form nicht nur in Bayern, sondern wohl in ganz Deutschland. Und lassen Sie mich dies etwas salopp sagen: Wir hätten nichts dagegen, wenn sich auch in

Ostbayern ein derartiges Pilotprojekt mit einer oder mehreren Gemeinden ergeben würde.

Des Weiteren möchte ich auf die ausgelegten „Empfehlungen zur partnerschaftlichen Bauabwicklung“ eingehen:

Worum handelt es sich hier?

Im Oktober des vergangenen Jahres wurden gemeinsam von der Bayerischen Staatsbauverwaltung, den Bayerischen Baugewerbeverbänden und dem Bayerischen Bauindustrieverband die genannten Empfehlungen veröffentlicht. Diese Publikation geht zurück auf den Leitfaden „Beschleunigte Bauabrechnung“, der von einem Kreis nordbayerischer BBIV-Mitgliedsfirmen, die schwerpunktmäßig im Straßenbau tätig sind, zusammen mit der Autobahndirektion Nordbayern erarbeitet und im Februar 2003 erstmalig veröffentlicht worden ist. Auf maßgebliches Betreiben des Bauindustrieverbandes wurde dieser bisherige Leitfaden zusammen mit der Autobahndirektion Nordbayern und der Obersten Baubehörde zu einer Handlungsanleitung für partnerschaftliche Bauabwicklung von Straßenbaumaßnahmen weiter entwickelt und darüber hinaus auch auf den Hochbau erstreckt. In drei Abschnitten werden Handlungsempfehlungen zu Bauvorbereitung und Bauvertrag, zur Baudurchführung sowie zur Aufstellung

und Bearbeitung der Schlussrechnung gegeben. Checklisten (zum Beispiel zur Vorerhebung Straßenbau oder für eine Bauanlaufbesprechung) sollen eine zügige und kooperative Projektabwicklung erleichtern. Ich meine, diese Empfehlungen leisten einen wichtigen Beitrag zu einer zukünftig verstärkt partnerschaftlichen und letztendlich effizienteren Abwicklung von öffentlichen Straßenbaumaßnahmen, die in geeigneten Fällen auch im kommunalen Bereich zur Anwendung kommen sollten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich könnte noch einiges anmerken, beispielsweise zu Umweltaspekten im kommunalen Straßenbau, hier gerade auch zum immer wichtiger werdenden Lärmschutz, z.B. durch Einsatz eines offenporigen Asphaltbelags kurz OPA oder als zweilagige Weiterentwicklung auch ZWOPA genannt. Aber ich denke, die Zeit für mein kurzes Statement ist ausgeschöpft und es soll ausreichend Zeit für die Diskussion bleiben.

Deswegen will ich mit folgender Feststellung schließen: Trotz aller möglichen verkehrspolitischen Entwicklungen z.B. in Sachen Schiene oder ÖPNV in Deutschland, in Bayern oder gerade auch in unseren Kommunen, die Straße ist und bleibt Verkehrsträger Nummer 1. Der dringend erforderliche Ausbau und der langfristige Erhalt unserer Straßen, speziell auch der kommunalen Straßen ist damit ein wichtiges Politikfeld, dem sich

keine Kommune entziehen kann. Im Hinblick auf den zweifellos bestehenden und dringenden Handlungsbedarf hoffen wir auf mutige und konsequente Gestaltungskraft unserer Bürgermeister und Kommunalparlamente.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.