



Foto: WolterFoto

▲ Angesichts der Winterschäden stellt sich Experten die drängende Frage, wie die Instandhaltung von Straßen dauerhaft zu gewährleisten und zu finanzieren ist

Für 25 Jahre Straßen in gutem Zustand

Die Straßenschäden durch den strengen Winter bringen die Notwendigkeit nachhaltiger Instandhaltungs-Konzepte ins Bewusstsein - etwa die Übertragung auf Private wie im Kreis Lippe

Denk' ich an unsere Straßen in der Nacht, bin ich um den Schlaf gebracht.“ Stadtkämmerer aus allen Ecken der Republik dürften sich in diesen Tagen mehrfach an Heinrich Heine erinnert fühlen. Nicht nur, weil die Winterliebhaber unter ihnen in diesem Jahr wahrlich ein Märchen erleben konnten. Sondern weil der bitterkalte Winter, da er endlich den Rückzug angetreten hat, allerorten offenbart, wie hoch der Preis für die ungewöhnlich lange Schneeperiode ist. Aufgeplatzte Fahrbahndecken, tiefe Schlaglöcher, verschobene Gehwegplatten und gefährliche Stolperkanten treten zutage. Dabei sind längere Frostperioden an und für sich nicht problematisch. Schlimm wird es erst, wenn das Wetter - wie in diesem Winter - häufig wechselt und Straßen sowie Wege schon zuvor nur notdürftig geflickt waren.



DIE AUTOREN

Dr. Ute Jasper ist Partnerin der Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek in Düsseldorf



Daniel Soudry LL.M. ist Rechtsanwalt der Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek in Düsseldorf

Das ständige Hin und Her von Tauwetter und Frost führt dazu, dass Schmelzwasser in bereits vorhandene Risse eintritt. Beim nächsten Temperatursturz gefriert das Wasser und sprengt den Asphalt regelrecht auf. Erschwerend kommt hinzu, dass der Einsatz

großer Mengen Streusalz die Straßen und Wege zusätzlich angreift.

HÄUFIG REIFENSCHÄDEN

Gerade in der dunklen Jahreszeit können Autofahrer die Schäden nicht erkennen - oder erst dann, wenn es bereits zu spät ist. Reifenschäden sind dann keine Seltenheit. Bautechnikexperten des TÜV Rheinland schätzen, dass 30 bis 40 Prozent aller deutschen Straßen stark beschädigt sind. Bei diesen Dimensionen bleibt den Kommunen nichts anderes übrig, als die Schäden rasch punktuell auszubessern. Denn für eine Grundsanierung der Straßen fehlen die Mittel.

Dass die Situation den Kämmerern den Schlaf raubt, hat mehrere Gründe. Zum einen sind die Kosten für die Beseitigung der Straßenschäden wegen des jahrelangen Investitionsstaus ohnehin hoch. Zum anderen setzt ein langer Winter wie der vergangene den öffentlichen Haushalten zu, weil die Ausgaben für Räumdienste und Streusalz überdurchschnittlich hoch ausfallen. Nachdem der Bundesverkehrsminister zunächst noch Hilfe in Aussicht stellte, verlautete kurz darauf aus dem Ministerium, dass die Bundesregierung den Kommunen kein Geld zur Verfügung stellen könne. Denn eine Umleitung der Mittel aus den Konjunkturpaketen in die kommunale Straßensanierung sei nicht zulässig.

STRABENPROJEKT LIPPE

Der Ball liegt also wieder bei den Kommunen. Diese sind nun gefragt, andere Finanzierungsmöglichkeiten für die unerwartet großen Ausgaben aufzutun. Dass es solche Möglichkeiten gibt, zeigt ein Blick auf den Kreis Lippe. Dort entschloss man sich bereits 2005 dazu, ein privates Unternehmen mit der langfristigen Instandhaltung des Straßennetzes zu beauftragen.

Es folgten eine Prüfung verschiedener Realisierungsansätze, eine Machbarkeitsstudie und ein zweistufiges europaweites Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb. In dessen Verlauf wurde das Projekt unter Mitwirkung der Bieter zunehmend optimiert.

Die Aufbaustärke der Straßen wurde in Abstimmung mit den Bietern mithilfe von Georadaruntersuchungen und Bohrkernen an neuralgischen Punkten ermittelt. Am 21.08.2009 wurde der Vertrag mit einer aus drei Bauunternehmen bestehenden

Arbeitsgemeinschaft über eine Laufzeit von rund 25 Jahren geschlossen.

INSTANDHALTUNG DURCH PRIVATE

Ergebnis der innovativen Ausschreibung ist die Übertragung der Instandhaltung des gesamten Netzes des Kreises, bestehend aus rund 435 km Straßen, 115 km Radwegen, 96 Brücken sowie allen Durchlässen, Schächten und Gräben, auf einen privaten Partner. Dieser muss klar definierte Straßenzustände erreichen und einhalten. Dabei entscheidet er aber eigenverantwortlich, welche konkreten Bauleistungen er zum Erreichen der vertraglichen Ziele ausführt.

Kernpunkt des Vertrags sind daher nicht einzeln aufgezählte Leistungen, sondern messtechnisch erfassbare Straßenzustandswerte nach geeichten Messverfahren. Diese Werte muss der Auftragnehmer zwingend einhalten.

Während der Kreis Lippe Straßenbaulastträger und Eigentümer der Straßen bleibt und als solcher weiterhin für Betriebsdienst sowie Neu-, Um- und Ausbau verantwortlich ist, wird der vertraglich vereinbarte Straßenzustand über den gesamten Vertragszeitraum durch den privaten Partner gewährleistet. Damit kehrt der Kreis der Einzelbeauftragung von Ausbesserungsarbeiten den Rücken und nimmt fortan den Lebenszyklus der Straßen in den Blick. Dies ist deshalb sinnvoll, weil der private Dienstleister im Interesse einer wirtschaftlichen Auftragserfüllung bereits im Ansatz darauf achten wird, dass Straßen keine Risse oder Löcher bekommen, in die Wasser eindringen kann.

Hierdurch ist der Zustand der Straßen nicht mehr von der momentanen Kassenlage oder unerwartet strengen Wintermonaten abhängig. Außerdem werden durch den neuen Ansatz rund zehn Prozent der Kosten im Vergleich zur Einzelbeauftragung eingespart. Das Fazit fällt entsprechend positiv aus.

„Ich bin davon überzeugt, dass das Straßenprojekt Lippe für jeden kommunalen Straßenträger gute Ansätze und Ideen für die Optimierung des eigenen kommunalen Straßennetzes bietet“, sagt Friedel Heuwinkel, Landrat des Kreises Lippe. ●

Wasser und Energie

Die Wasser- und Energieversorgung ist ein zentraler Bestandteil der Infrastruktur. Die Herausforderung besteht darin, diese Versorgung sicher und nachhaltig zu gewährleisten. Dies erfordert Investitionen in die Erneuerung von Leitungsnetzen und die Entwicklung neuer Technologien.

Die Integration von erneuerbaren Energien in das bestehende Netz ist ein weiterer wichtiger Aspekt. Dies ermöglicht es, den Energieverbrauch zu reduzieren und die Umweltbelastung zu verringern.

Die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen ist entscheidend für den Erfolg dieser Vorhaben. Durch die Bündelung von Ressourcen und Know-how können die Herausforderungen besser bewältigt werden.

Die langfristige Planung ist ebenfalls von großer Bedeutung. Nur durch eine vorausschauende Strategie kann die Infrastruktur für die Zukunft gesichert werden.

Die Digitalisierung der Infrastruktur ist ein weiterer wichtiger Schritt. Dies ermöglicht es, die Prozesse zu optimieren und die Effizienz zu steigern.

Umwelt und Nachhaltigkeit

Die Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele sind ein integraler Bestandteil der Infrastrukturplanung. Dies umfasst die Reduzierung von CO2-Emissionen, die Erhaltung von Naturräumen und die Förderung von nachhaltigen Materialien.

Die Berücksichtigung der sozialen Aspekte ist ebenfalls wichtig. Die Infrastruktur sollte für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich und nutzbar sein.

Die Transparenz in den Entscheidungsprozessen ist ein weiterer wichtiger Faktor. Dies ermöglicht es den Bürgern, sich an der Gestaltung ihrer Umgebung zu beteiligen.

Die Flexibilität bei Änderungen ist ebenfalls von großer Bedeutung. Die Infrastruktur muss in der Lage sein, auf veränderte Anforderungen zu reagieren.

Die Zusammenarbeit mit den Stakeholdern ist ein weiterer wichtiger Aspekt. Dies ermöglicht es, die Interessen aller Beteiligten zu berücksichtigen.