

Preisgünstiger zu neuen Straßen

Kompetenzen bündeln, Zeit und Geld sparen. *Mit einer kreativen Lösung hat der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises den Straßenbau für alle Beteiligten einfacher und attraktiver gemacht - und wurde dafür von Bundeswirtschaftsministerium und BME mit dem gemeinsamen Preis „Innovation schafft Vorsprung“ ausgezeichnet.*

Durch die Eigenkontrollverordnung sind viele Städte und Gemeinden gezwungen, umfangreiche Investitionen in ihr Kanalnetz zu tätigen. „Davon betroffen sind auch die über der Kanaltrasse verlaufenden Straßen, die nach den Kanalarbeiten wieder hergestellt werden müssen“, erklärt Jens Becker, Leiter des Fachbereichs Grundstücks- und Gebäudewirtschaft des Schwalm-Eder-Kreises, die Ausgangssituation. Aufgrund der angespannten finanziellen Lage des Landes – eine zeitnahe Landesförderung findet oft nicht statt – können viele Straßen nach Abschluss der Kanalarbeiten nur mit einem geringen finanziellen Aufwand notdürftig wieder hergestellt werden, um sie dann zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufzureißen und vollständig auszubauen. Das Problem: Baukosten fallen zweimal an und die Straßen können zwischen der Kanalbaumaßnahme und der Wiederherstellung der Straße nicht oder nur eingeschränkt genutzt werden. Im Haushalt des Schwalm-Eder-Kreises 2010 waren rund 10 Millionen Euro für Investitionen und zirka 3,3 Millionen Euro für Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in den Kreisstraßenbau eingestellt.

Hier setzt die Lösung des Schwalm-Eder Kreises an. „Die Idee war, alle am Kanal- und Straßenbau beteiligten Stellen an eine Tisch zu holen“, sagt Becker. Denn während nach dem üblichen Prozedere Kanal- und Straßenbauarbeiten getrennt, das heißt von zwei verschiedenen Baulastträgern, vergeben werden, übernimmt jetzt die für den Kanalbau zuständige Kommune auch die Straßenbaulast. Der Vorteil: Planungskosten werden gespart, der doppelte Baustellenaufbau fällt weg. Der Kreis beteiligt sich an dieser Maßnahme mit einem Zuschuss, der maximal die Höhe des Eigenanteils einer klassischen, durch das Land geförderten Baumaßnahme beträgt. Dieser Zuschuss deckt die Mehrkosten der Partnerkommune für den Straßenbau. Der zweite Grund für die hohen Einspareffekte ist der individuelle Straßenaufbau abseits starrer Richtlinien. Denn beim Ausbaumodell des Schwalm-Eder-Kreises wird anhand eines Berechnungsmodells, das die Verkehrsbedeutung der Straße, den Verkehrszweck und die Verkehrsbelastung berücksichtigt, der tatsächliche Umfang des Straßenaufbaus ermittelt. Unnötige Mehrkosten werden so vermieden.

Bis zu 62 Prozent Steuergelder gespart. Da dieses alternative Finanzierungs- und Ausbaukonzept in einem Pilotprojekt in Schrecksbach-Salmshausen umgesetzt wurde, wurde es im Folgenden als „Salmshäuser Modell“ bezeichnet. Konkret beteiligt an dem Modell waren Mitarbeiter des Schwalm-Eder-Kreises und des Amts für Straßen- und Verkehrswesen Kassel und der Gemeinde Schrecksbach. Probleme bei der Umsetzung des „Salmshäuser-Modells“ gab es laut Becker nicht: „Alle Beteiligten waren von dem Modell überzeugt. Schließlich werden erhebliche Haushaltsmittel eingespart. Durch die schnelle Realisierung der Baumaßnahmen genießt das Modell außerdem breite Akzeptanz bei der Bevölkerung“. Konkret spart das Alternativmodell im Vergleich zu den klassischen Ausbauvarianten zwischen 40 und 62 Prozent Kosten und damit Steuergelder. Entscheidend für den Erfolg des Modells ist, dass die geplante Maßnahme im Vorfeld individuell geprüft wird. Becker: „Das neue Modell ist

der Maßanzug für das Projekt, der allerdings letztlich preiswerter ist als die Lösung von der Stange".

Bis Anfang 2011 wurden dreizehn Kreisstraßenbaumaßnahmen im Schwalm-Eder-Kreis nach diesem Modell umgesetzt. Weitere werden in diesem Jahr folgen. Die Verantwortlichen untersuchen derzeit, wie die Lösung auf den Bereich der Straßenbauwerke (zum Beispiel Brücken) im Schwalm-Eder-Kreis übertragen werden kann. „Da zu den Kreisstraßen viele Brücken, Durchlässe und Stützmauern gehören, bietet es sich an, diesen Bereich kontinuierlich im Sinne des Salmshäuser-Modells weiterzuentwickeln“, sagt Becker.

Ein Manko gibt es allerdings. Da der Straßenbau von den Richtlinien für den Straßenoberbau (RStO) abweicht, ist eine Landesförderung der Baumaßnahme ausgeschlossen. Außerdem eignet sich nach Ansicht von Frank-Martin Neupärtl, Landrat des Schwalm-Eder-Kreises, nicht jede Straße und Ortsdurchfahrt für eine Umsetzung nach dem Alternativmodell. „Das ist zum Beispiel der Fall, wenn umfangreiche Planungsvorläufe für Gehwege und Fahrbahntwässerungen oder Baurechtsverfahren erforderlich sind. Die Initiative des Schwalm-Eder-Kreises kann deshalb nur als Ergänzung aber nicht als Ersatz für die im GVFG geregelte Kreisstraßenfinanzierung mit Fördermitteln verstanden werden“, so Neupärtl.