

Studie zeigt Handlungsoptionen für Kommunen auf

Standortvorteil Straßeninfrastruktur

Die Schwierigkeiten bei der Finanzierung kommunaler Aufgaben sind so alt wie die Kommunen selbst. Daran wird sich auch in Zukunft wenig ändern. Hier sind Lösungen von Bund und Ländern gefragt, und auch die Kommunen müssen sich strategisch neu aufstellen. Die Studie „Standortvorteil Straßeninfrastruktur – kommunale Verantwortung zwischen Anspruch und Wirklichkeit“ will Anregungen liefern.

Das Straßennetz in Deutschland mit einer Gesamtlänge von über 450 000 Kilometern ist zu mehr als zwei Dritteln ein kommunales Straßennetz. Damit kommt den kommunalen Straßen auch eine wesentliche volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Ziel jeder Stadt, jeder Gemeinde und jedes Landkreises muss es sein, dieses bis dato leistungsfähige Straßennetz in den kommenden Jahren zu erhalten, zu sanieren und zu modernisieren, um somit einen Wettbewerbsvorteil für den jeweiligen Standort zu generieren. Diesen Standortvorteil zu pflegen und weiterzuentwickeln, ist eine Daueraufgabe, der viele Kommunen aufgrund der angespannten Haushaltssituation nicht mehr gewachsen sind.

Finanzielle Lage wird sich verschärfen

Aufgrund des Wegfalls der Entflechtungsmittel bis Ende 2019 sowie der derzeit offenen Frage der Zukunft der Regionalisierungsmittel und der Schuldenbremse wird sich die finanzielle Lage für einige Kommunen weiter verschärfen. Die Erwartungen

haltung an Bund und Länder, zu einer angemessenen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beizutragen, ist entsprechend hoch. Doch zumeist bewegt sich die Diskussion von Lösungsansätzen für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung auf Bundes- oder Landesebenen. Dabei wäre die Diskussion auf kommunaler Ebene mindestens genauso notwendig, wenn nicht sogar noch dringlicher.

Die Beratung der Öffentlichen Hand und des Öffentlichen Sektors genießt bei Rödl & Partner hohe Priorität. Daher ist es Rödl & Partner ein Anliegen, die Diskussion auf kommunaler Ebene voranzutreiben und bei der Entwicklung möglicher Lösungsansätze zu unterstützen. Denn wir sind überzeugt: Eine öffentliche Organisation kann auf Dauer nur dann erfolgreich sein, wenn es klare Zielvorstellungen gibt und Aufgaben wie Prozesse so gestaltet werden, dass die Finanzkraft gewahrt bleibt.

In einer deutschlandweit angelegten Studie hat Rödl & Partner 341 Führungskräfte großer deutscher Städte und Landkreise kontaktiert, um festzustellen, welche Faktoren Einfluss auf die Qualität der Straßeninfrastruktur



Straßenschäden sind in Städten und Gemeinden an der Tagesordnung.

FOTO DPA

haben. 152 Personen haben sich beteiligt. Der Befund ist eindeutig: Für viele Kommunen wird es notwendig sein, einen Masterplan „Straßeninfrastruktur“ aufzustellen, der als zentrales Instrument die Richtung beschreibt, wie die Qualität der Straßeninfrastruktur verbessert werden kann, um die zunehmenden Einschränkungen infolge von Geschwindigkeitsreduzierungen, Sperrungen und Umleitungen zu reduzieren.

Der Masterplan „Straßeninfrastruktur“ sollte zum Anlass genommen werden, die Organisation der Infrastrukturaufgaben, die häufig auf zu viele Organisationseinheiten verteilt sind, auf den Prüfstand zu stellen. Es ist nicht außergewöhnlich, wenn das Tiefbauamt die Verkehrsflächen und Ingenieurbauwerke betreut, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Verkehrsverbund organisiert ist, den Stadtwerken die Wasserversorgung obliegt, ein

kommunaler Betrieb die Abwasserentsorgung erledigt und private Unternehmen die Lichtsignalanlagen sowie die Straßenbeleuchtung unterhalten. Effizienzverluste reduzieren das ohnehin schon knappe Finanzmittelbudget unnötig. Koordinationsbarrieren behindern ein ganzheitliches Infrastrukturmanagement in der „smarter city“.

Die Finanzmittelausstattung für die Straßeninfrastruktur bestimmt deren Qualität. In den letzten fünf Jahren standen in 51 der großen deutschen Kommunen konstante Budgets für die Erhaltung der Straßen, Wege und Plätze zur Verfügung. Konstanz schafft zwar grundsätzlich Planungssicherheit für die Straßenerhaltung, ist aber unbefriedigend, wenn Preissteigerungen den Handlungsspielraum reduzieren.

Ausbleibende Reparaturarbeiten haben in 57 Kommunen die Zahl der Schlaglöcher steigen lassen. Damit verbundene Einschränkungen in der verkehrlichen Nutzung sind störend und ärgerlich, ab einem bestimmten Zeitpunkt aber gewöhnlich. Die Straßenunfallstatistik für Bayern erschreckt da schon mehr. Im Jahr 2012 ereigneten sich wegen

schlechter Straßen 236 Unfälle mit Personenschäden. Sicherlich ein Grund zum Handeln. Allein für Gemeindestraßen hat die Kommission zur Zukunft der Infrastrukturfinanzierung für die nächsten 15 Jahre einen jährlichen Finanzmittelbedarf von 2,15 Milliarden Euro berechnet. Unterlassene Investitionen führen mittel- bis langfristig zu höheren Lebenszykluskosten. Aber woher soll das Geld kommen? Mit dieser Frage haben sich bisher nur 40 Prozent der Städte und Landkreise beschäftigt. In Betracht gezogen werden dabei häufig Öffentlich-Private-Partnerschaften, wobei es auch andere Finanzierungsformen wie Fondsfinanzierungen, Nutzungsgebühren oder Umlagefinanzierung geben kann. Mit der Errichtung eines Sondervermögens Verkehrsinfrastruktur beschreitet das Land Schleswig-Holstein neue Wege.

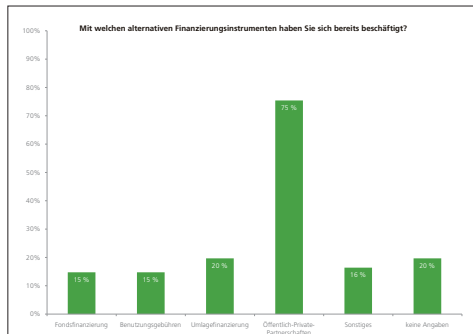
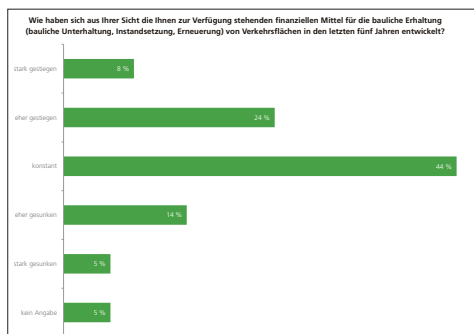
Bauprojekte werden meist teurer als geplant

Mit einem Vorurteil sehen sich die Planer in den Kommunen zwangsläufig konfrontiert: Bauprojekte der öffentlichen Hand werden häufig teurer als geplant. Die Studie zeigt, dass das Baukostencontrolling verbessert werden kann, denn 63 Prozent der Studienteilnehmer verzichten auf eine Kosten-Nutzen-Analyse zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit geplanter Baumaßnahmen. Auch unterbleibt die regelmäßige Feststellung von Planabweichungen durch Soll-Ist-Vergleiche. Durch den Einsatz beider Instrumente ließen sich Baukostenabweichungen reduzieren.

Gedanken über den Verkehr der Zukunft machen sich 51 Prozent der Teilnehmer. Die Optimierung der Verkehrssicherheit sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs sind wichtige Schwerpunkte. Steigende Verkehrsbelastungen machen es notwendig, die Verkehrsmittel Pkw, ÖPNV und Verkehrsverbünde, Car-Sharing, City-Bike und City-Car zu verbinden. Allerdings spielt die Facette des intermodalen Verkehrs bisher nur bei 17 Prozent der Teilnehmer eine Rolle im Verkehrskonzept.

> H. PECH, T. HOLZENLEUCHTER

Beide Autoren sind Mitarbeiter von Rödl & Partner in Nürnberg.



In Heilbronn wird diese Frage jetzt vom Landgericht geklärt

Wer zahlen muss bei Schlagloch-Schäden

„Es geht mir nicht um die läppischen 500 Euro. Es geht mir ums Prinzip.“ Sein Unfall ist zwar schon Monate her, doch Johannes Krist ist immer noch sauer. Auf die Stadt Heilbronn. Hätte diese sich vorschriftsmäßig um den Belag der Hafenstraße gekümmert, wäre er damals nicht mit seinem Cabrio in dieses Schlagloch gefahren, behauptet der Jurist. Um den Ausbau der Stadtbahn würde sie sich kümmern, um den Zustand der Straßen nicht. Krist will es wissen – und verklagte die Stadt wegen 500 Euro. Am 8. Mai beschäftigte sich das Landgericht mit dem Streit ums Schlagloch. Der Richter schlug vor, sich auf 320 Euro Schadenersatz zu einigen. Dies war Krist jedoch nicht genug. Das Heilbronner Landgericht vertagte die Verkündung des Urteils auf den 5. Juni (4 O 215/13 Ko 2P).

Es ist der 2. Juni 2013: Krist ist gerade auf dem Heimweg von einem romantischen Kurzurlaub am Bodensee, in dem er seiner Freundin einen Heiratsantrag machte. Kurz vor dem Ziel gibt es einen „brutalen Schlag“, wie er sagt. Krist ist in ein 1,20 Meter langes, 70 Zentimeter breites und 12 Zentimeter tiefes Schlagloch gefahren. Der Reifen ist hin – der Ärger da. Er schaltet seinen Anwalt ein, fordert

Schadenersatz. Die Stadt habe sich um die Sicherheit zu kümmern. Das habe sie zumindest auf der Hafenstraße schlicht versäumt.

Die Position der Stadt ist klar: Spätestens alle 14 Tage würden die Straßen kontrolliert. 13 Tage vor Krists Unfall sei die Hafenstraße zuletzt überprüft worden, heißt es in einer Stellungnahme. Die Stadt könne nicht garantieren,

dass sich nicht in der Zwischenzeit Schlaglöcher in den Straßen auftun, sagte Stadtsprecher Christian Britzke. Bekannte Mängel würden so rasch wie möglich behoben. „Ich habe mir sagen lassen, dass sich so ein Schlagloch sehr schnell auftun kann.“ Für das Schlagloch in der Hafenstraße könne die Stadt jedenfalls nicht zur Verantwortung gezogen werden.



Schlaglöcher können tückisch sein.

FOTO DPA

Auch der Automobilclub ACE hält die Chancen von Krist für gering. Nach Angaben von Clubjurist Volker Lempp zeigen verschiedene Urteile: Unter dem Strich muss der Autofahrer die Straßen so hinnehmen, wie sie nun mal sind. Zwar liege die Verkehrssicherungspflicht in dem Fall bei der Stadt, der Autofahrer habe aber auf jeden Fall ein Mitschuld.

Auch beim Städtetag heißt es, der Autofahrer habe keinen Anspruch darauf, dass Schlaglöcher „von jetzt auf gleich“ zugeschüttet würden, betont Dezernent Gerhard Mauch. So manchem Autofahrer rät er zum Blick auf die Straßen in anderen Regionen Europas: „Dann wissen sie, was richtige Schlaglöcher sind.“

Im speziellen Fall müsse das Gericht aber laut ACE und Städtetag Fragen klären wie: Wann wusste die Stadt von dem Schlagloch? Wie hat sie die Stelle gesichert? Hätte sie die Geschwindigkeit reduzieren oder andere warnen müssen? Wie schnell wurde der Belag repariert? Inzwischen ist das Loch verfüllt, Krist hat unweit davon aber schon das nächste ausgemacht. „Da tut sich schon wieder was.“

> ROLAND BÖHM, DPA

- Kalkulation von Kommunalabgaben
- Ausschreibung von Feuerwehrfahrzeugen
- Energieausschreibung – Strom und Gas

Kompetenz für Kommunen.

Ein Unternehmen kommunaler Spitzenverbände

KUBUS
KOMMUNALBERATUNG UND SERVICE GMBH

Ab sofort steht Ihnen unser Team im Büro München auch mit folgenden Dienstleistungen zur Verfügung:

- Kalkulation von Kommunalabgaben
 - Erschließungsbeiträge
 - Straßenbaubeiträge
 - Gebühren und Beiträge in der Wasserversorgung und Abwasserbehandlung
 - Friedhofsgebühren
- Ausschreibung von Feuerwehrfahrzeugen
- Energieausschreibung – Strom und Gas

■ Unser Kontakt

KUBUS Kommunalberatung und Service GmbH
Büro München
Germaniastraße 42, 80805 München

☎ 089 / 442 354 00 ✉ bayern@kubus-mv.de

www.kubus-mv.de