

Herausforderungen an unseren Straßenbau, die wir gemeinsam bewältigen werden

Liebe Leserinnen und Leser,

was war das für ein Jahr 2022! Welche Herausforderungen kommen noch auf uns zu? Nach der Coronapandemie, die zunehmend (hoffentlich zu Recht!) eher als eine herkömmliche Grippe angesehen wird, kam der Ukrainekrieg mit allen seinen unmittelbaren schrecklichen Auswirkungen auf die direkt betroffenen Menschen und seinen mehr oder weniger mittelbaren schlimmen Folgen für Nationen außerhalb des direkten Kriegsgebietes. Zudem sind weitere aktuelle Herausforderungen, vor allem im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit und Klimaschutz, nicht weniger wichtig geworden! Das alles hat großen Einfluss auf das Handeln von Politik, Wirtschaft und anderen gesellschaftlichen Akteuren.

Sind wir einmal ehrlich: oft erwecken die Aussagen, Warnungen bis hin zu Horrorszenarien unserer Politikerinnen und Politiker zu all diesen Problemen eher den Eindruck von Parteiideologie statt von Sachbezogenheit. Schließlich mag man das, was die Medien oft daraus machen, nur noch widerwillig zur Kenntnis nehmen. Vielleicht auch, weil Fachthemen nur mit einem gefährlichen, verzerrten Halbwissen geschildert werden oder manche Maßnahmen oder gar Richtungsänderungen innerhalb kurzer Zeit schlicht nicht nachvollziehbar sind. Aber sich zurückziehen und in Gleichgültigkeit verfallen ist sicher keine Lösung. Jede und jeder Einzelne muss die Themen im beruflichen und auch privaten Umfeld ernsthaft zur Kenntnis nehmen, überlegen, welchen Beitrag sie bzw. er selbst zur Problemlösung leisten kann und dann natürlich auch entsprechend handeln – gegebenenfalls sogar nach dem Motto „einfach mal anfangen“!

Die Herausforderungen ernsthaft anzugehen gilt selbstverständlich auch für unsere Straßeninfrastruktur, also Straßen und Ingenieurbauwerke aller Art. Wir Fachleute, die wir in Deutschland mit der Straßeninfrastruktur zu tun haben, sind als Betroffene und Beteiligte zugleich gefordert, sei es in den Ministerien, den Bauverwaltungen des Bundes, der Länder und Kommunen, den Ingenieurbüros, der Rohstoff- und Baustoffproduktion, der Bauausführung oder der Baugeräteindustrie. Nachfolgend sind drei aktuelle Themenkreise genannt:

1. Aktuell am präsentesten sind die drastischen Preissteigerungen bis hin zu den Verfügbarkeitsproblemen bei Roh- und Baustoffen, bei Treibstoff, Gas und Strom sowie last not least drohende Investitionskürzungen in den Haushalten der öffentlichen Hand.
2. Unverändert kritisch sind die Engpässe bei den Personalkapazitäten, sowohl in den Verwaltungen als auch in der Wirtschaft.



Dr.-Ing. Walter Fleischer

Geschäftsführer
KEMNA BAU
Andreae GmbH & Co. KG, Pinneberg

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

3. Darüber hinaus darf nicht vergessen werden, dass die Straßeninfrastruktur heute und auch künftig der Hauptverkehrsträger ist und daher nachhaltige klima- und ressourcenschonende Lösungen bei Planung, Bau, Erhaltung, Erneuerung und Betrieb zu entwickeln und umzusetzen sind [*ProMobilität: Nachhaltige Straßeninfrastruktur – politische Handlungsempfehlungen für Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und alternative Antriebe, Berlin, September 2022*].

Jede im Straßenbau aktive Berufsgruppe hat ihre Möglichkeiten, die sie nutzen sollte – natürlich unter Beachtung einer realen Machbarkeit und Abwägung der Abhängigkeiten bzw. Wechselwirkungen untereinander. Auch hier ergeben nur aufeinander abgestimmte Aktivitäten ein sinnvolles Ganzes. Darüber hinaus dürfen wir gemeinsam nicht nachlassen, unsere Probleme, die sich auch unmittelbar auf unsere Gesellschaft auswirken, und unsere Vorschläge bis hin zu Forderungen nach Lösungen anzusprechen.

Unzweifelhaft sind eine intakte Infrastruktur und damit vor allem ein funktionierendes Straßennetz unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort Deutschland und das Wohlergehen unserer Gesellschaft. Unbestritten ist auch, dass unsere Verkehrsinfrastruktur immer noch einen erheblichen Erneuerungs- und Ausbaubedarf hat. Es darf nicht vergessen werden, dass unser Straßennetz in der Vergangenheit auf Verschleiß gefahren wurde und diese Versäumnisse bei weitem noch nicht aufgeholt wurden. Man denke nur an die drastischen Auswirkungen von sicherheitstechnisch notwendigen Ablastungen oder gar Sperrungen von Brücken. Eine Kürzung des Verkehrshaushaltes des Bundes hätte fatale Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit unseres Fernstraßennetzes. Gleiches gilt selbstverständlich auch für das ebenso wichtige nachgeordnete Netz der Landes-, Kreis- und innerörtlichen Straßen. Allein die hinreichend bekannten Verteuerungen bzw. die gestiegenen Baukosten führen zu einer Realkürzung bei den Investitionen, also zu „weniger m² Straße oder Brücke für den €“, sollten die Haushalte nicht erhöht werden. Es wird daher an alle politisch Verantwortlichen appelliert,

>

keine Kürzung der Mittel für die Straßeninfrastruktur zuzulassen, sondern im Gegenteil, die Mittel zu erhöhen.

Nachvollziehbar nicht einfach ist es für die Auftragnehmer- und ebenso für die Auftraggeberseite, mit den Preissteigerungen und Verfügbarkeitsproblemen von Roh-, Bau- und Betriebsstoffen umzugehen. Die Einführung von Sonderregelungen für Stoffpreisgleitklauseln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr war ein richtiger und wichtiger Schritt. Allerdings ist die Umsetzung in der Praxis noch nicht zufriedenstellend. Viel zu oft prägen Unsicherheit bis hin zu Misstrauen die entsprechenden Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien und blockieren so zeitnahe, pragmatische Lösungen. Alle Beteiligten sollten sich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben offen, realistisch und kompromissbereit zeigen. Um es drastisch zu formulieren: die Krisensituation darf von keiner Seite zum Vorteil ausgenutzt werden. Eine Verlängerung der befristeten Sonderregelungen des BMDV zu Lieferengpässen und Preissteigerungen über das Jahr 2022 hinausgehend ist daher dringend erforderlich.

Um den Folgen der Roh-, Bau- und Betriebsstoffverknappung sowie -verteuerung entgegenzuwirken und um bei der Erfüllung der Forderungen hinsichtlich Klimaschutz weiterzukommen, muss die Nachhaltigkeit auch im Straßenbau weiter vorangebracht werden. Auch der Straßenbau kann seinen Beitrag bzw. weitere Beiträge zur Nachhaltigkeit, von der Gewinnung der Rohstoffe, der Herstellung der Baustoffe, des eigentlichen Baus bis hin zur Wiederverwendung leisten. Nimmt er doch jetzt schon einen Spitzenplatz bei der Wiederverwendung von Baustoffen ein. „Sustainability“ wird grundsätzlich in der Bauwirtschaft als das wichtigste strategische Zukunftsthema angesehen. Durch die aktuelle kriegsbedingte Situation darf das nicht in den Hintergrund geraten.

Zur Erzielung weiterer Fortschritte bedarf es neben technologischen und technischen Maßnahmen auch Verbesserungen und Klarstellungen im Vergaberecht bzw. bei den Ausschreibungen: zum Beispiel hinsichtlich der Aufnahme von Zuschlagskriterien neben dem Preis („Technischer Wert“) in Ausschreibungen, Zulassung und Wertung von entsprechenden Nebenangeboten sowie Anpassungen im Technischen Regelwerk. Diese müssen selbstverständlich auf einschlägigen Forschungsergebnissen und Praxiserfahrungen beruhen und nicht nur im Labor oder lediglich am Schreibtisch entwickelt werden – das Motto „Viel hilft Viel“ darf nicht gelten und technisch, wirtschaftliche Sorgfalt darf nicht einem Aktionismus Einzelner zum Opfer fallen! Hierbei nehmen der Deutsche Vergabe- und Vertragsausschuss für Bauleistungen (DVA) bei der Fortschreibung der VOB sowie die Forschungs-

gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bei der wissenschaftlichen sowie praktischen Forschung und Entwicklung von technischen Neuerungen sowie der Erarbeitung von Technischen Regelwerken eine entscheidende Rolle ein.

Selbstverständlich wird auch beim Produktionsprozess von Roh- und Baustoffen sowie im eigentlichen Bauprozess mit Hochdruck an technologischen und technischen Entwicklungen gearbeitet. Schlagworte sind die Steigerung der Wiederverwendung von Baustoffen und des Einsatzes von Recyclingbaustoffen, neue Produktionsverfahren für Baustoffe, Einsatz von alternativen Roh- und Baustoffen, Minimierung des Stromverbrauchs, alternative Brenn- und Treibstoffe sowie Motoren bis hin zur Stromerzeugung auf dem Betriebsgelände.

Wenn man die vorgenannten Szenarien betrachtet, muss man Verständnis dafür aufbringen, dass es nicht leicht sein kann, junge Leute für einen Bauberuf zu begeistern. Dabei ist der Bedarf an gewerblichen Fachkräften und technischen sowie kaufmännischen Angestellten ungebrochen hoch. Berufliches Aus- und Fortkommen sind nachhaltig gesichert. Der Fachkräftemangel ist sogar neben den aktuellen Preiserhöhungen und deren Ursachen aktuell das Hauptthema für die Bauindustrie. Es liegt an uns, die wir in den unterschiedlichsten Funktionen aktiv sind, der Jugend frühzeitig die Faszination und die Bedeutung des Baus, in unserem Fall des Verkehrswegebbaus, deutlich vor Augen zu führen. Nicht zuletzt sollte auch die Herausforderung, an der Lösung von Zukunftsthemen mitwirken zu können, die Jugend motivieren – kann diese doch auch oder insbesondere in der Baubranche viel Positives für ihre eigene Zukunft bewirken. Leider ist oft (manchmal entsteht der Eindruck sogar vermehrt!) festzustellen, dass handwerkliche und technische Berufe nicht beliebt sind, da sie in vielerlei Hinsicht anspruchsvoller sein mögen als andere Fachrichtungen. Man könnte meinen „protestieren ist leichter als studieren“. Erfreulicherweise gibt es engagierte Projekte, die einem negativen Image entgegen treten und dazu manchmal bereits in Grundschulen beginnen. Hoffen wir, dass die Wirkungen bald sichtbar werden.

Ihr Walter Fleischer