

„Haken? – Es gibt keinen Haken“

Interview mit Rednitzhembachs Bürgermeister Spahl zur kostengünstigen Sanierung der Wohnstraßen

Wie berichtet, hat Rednitzhembach den bundesweiten ADAC-Wettbewerb für Städte und Gemeinden „Erfolgskonzepte in der kommunalen Straßenerhaltung“ gewonnen. In der Kategorie „Effizientes Finanz- und Vergabemanagement“ setzte eine hochrangig besetzte Jury die Mittelfranken auf Platz eins. Auch die vorbildliche Kommunikation der Maßnahmen und die „koordinierte Erhaltungsplanung“ wurden gelobt. Bürgermeister Jürgen Spahl konnte das Rednitzhembacher Modell am Mittwoch vor der Preisverleihung im Rahmen eines Symposiums im Innenhof des Bundesverkehrsministeriums in Berlin vorstellen.

Herr Spahl, Glückwunsch zur Auszeichnung. Hat sich die Reise nach Berlin gelohnt?

Spahl: Ich muss sagen, es war beeindruckend. Das Bundesverkehrsministerium ist ein architektonisch interessantes Gebäude. Ein Austausch mit den anderen Vertretern der ausgezeichneten Städte und Gemeinden ist immer fruchtbar. Wir haben eine Urkunde und einen Pokal mit nach Hause gebracht. Aber, ganz ehrlich: Es tut auch gut, wenn Fachleute sagen, dass der Weg, den wir eingeschlagen haben, richtig ist und Vorbild sein kann für viele andere Gemeinden.

Ist das denn wirklich so? Sie können doch die Verkehrsbelastung in Rednitzhembach nicht vergleichen mit der in Städten wie Schwabach oder in Metropolen wie Nürnberg.

Spahl: Doch, das kann ich. Wir sprechen hier ja ausschließlich von Wohnstraßen in Städten und Gemeinden. Und hier ist die Belastung beispielsweise mit Schwerlastverkehr in Nürnberg auch nicht viel höher als in Rednitzhembach.

Noch einmal: Es geht hier ausschließlich um gemeindliche Stra-



Hier gratuliert der oberste Deutsche Straßenbauer, Jürgen Spahl (Mitte) am Mittwoch in Berlin mit Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (rechts) und dem ADAC-Vizepräsidenten und Jury-Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker. Foto: oh

ßen, die immerhin über 60 Prozent des bundesdeutschen Straßennetzes ausmachen. Dass unser Weg auch bei hoch frequentierten Kreisstraßen, Staatsstraßen, Bundesstraßen oder Autobahnen funktioniert, habe ich nie behauptet.

Aber grundsätzlich könnten das, was Rednitzhembach macht, auch andere Städte und Gemeinden machen?

Spahl: In 80 bis 90 Prozent heißt die Antwort „Ja“. In der Laudatio bei der Preisverleihung in Berlin hat

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei allen Preisträgern die Übertragbarkeit auf andere Kommunen möglich ist. Das war auch ein wichtiges Kriterium für die Preisverleihung.

DAS INTERVIEW

„Rednitzhembacher Weg“ bedeutet, dass Sie in erster Linie auf großflächige Deckensanierungen setzen und sich das teure Auskoffern des Untergrundes sparen, in der Annahme und Hoffnung, dass dort schon keine unangenehmen

Überraschungen schlummern. Haben Sie denn einmal ausgerechnet, wie hoch das Einsparpotenzial ist?

Spahl: Wir haben das einmal anhand der Wilhelm-Drescher-Straße überschlagen. Angelegt wurde diese Straße in den 1940er-Jahren, sie war nicht nach dem heutigen Stand der Technik ausgebaut. Wir haben eine Schätzung machen lassen für eine so genannte „grundhafte Sanierung“, für welche die Anlieger hätten fleißig mitzahlen müssen.

Ergebnis: Auf die Gemeinde wären 133 000 Euro zugekommen, die Anlieger wären sogar mit 430 000 Euro dabei gewesen, im Schnitt 15 000 Euro pro Anlieger.

Wir haben die Finger davon gelassen und unser Modell angewendet. Ergebnis: Die Gemeinde hat 80 000 Euro gezahlt, die Anlieger gar nichts. Die Einsparung für uns lag also bei rund 30 Prozent, für die Anlieger bei 100 Prozent.

Ähnlich sieht es bei den Deckensanierungen aus. Auch hier dürfte unser Einsparpotenzial bei mindestens 30 Prozent liegen, weil wir dafür ja keine Ingenieurskosten mehr haben. Noch besser sieht es für die Bürger aus: Die haben in den vergangenen zwölf Jahren rund zehn Millionen Euro gespart.

Und wo ist der Haken?

Spahl: Das Verfahren ist nicht Stand der Technik, die Gewährleistung ist stark eingeschränkt. Ansonsten: Es gibt keinen Haken.

Wie ist Rednitzhembach eigentlich auf diesen Weg gekommen?

Spahl: Ehrlich gesagt: aus der Not heraus. Wir waren Ende der 1990er-Jahre hoch verschuldet. Das war ein Teil unserer Entschuldungsstrategie. Heute kann ich sagen: Es ist gut gegangen.

Interview: ROBERT GERNER