



Straßenprojekt Lippe

Innovativ in die Zukunft



Lippestraßen

Herausgeber:

Kreis Lippe
 Der Landrat
 Felix-Fechenbach-Str. 5
 D-32756 Detmold
 Tel: 05231/62-0
 Fax: 05231/62-1010
 info@lippe.de
 www.kreis-lippe.de

Redaktion:

Anne Helpup, Kreis Lippe

Gestaltung:

Karin Mohring, Kreis Lippe

Fotos:

Kreis Lippe,
 Heinrich Walter Bau GmbH,
 Lanwehr Bau GmbH,
 Wittfeld GmbH

Stand: Dezember 2009

Ein Wort vorweg... von Friedel Heuwinkel, Landrat des Kreises Lippe	3
1. Der Kreis Lippe: Lebenswert und vielseitig	4
2. Das Straßenprojekt des Kreises Lippe von Rainer Grabbe, Leiter des Projektes beim Kreis Lippe	5
3. Das Kreisstraßennetz im Kreis Lippe von Gerhard Pieper, Leiter Eigenbetrieb Straßen beim Kreis Lippe	6
4. Das Vertragsmodell von Dr. Ute Jasper, Partnerin, und Dr. Hans Arnold, Rechtsanwalt, Heuking Kühn Lüer Wojtek, Düsseldorf	8
5. Zustandserfassung und Bewertung des lippischen Kreisstraßennetzes von Dr. Ing. Helmut Daniels und Dipl.-Ing. Jörg Sevenich, BUNG Ingenieure, Köln	12
6. Risiken, Sicherheiten und Wirtschaftlichkeit des Straßenprojektes Lippe von Dipl. Ing.-Michael Korn und BAss., Dipl.-Ing. Ilka Nyga, Alfen Consult GmbH, Weimar	16
7. Das Vergabeverfahren von Dr. Ute Jasper, Partnerin, und Dr. Hans Arnold Rechtsanwalt, Heuking Kühn Lüer Wojtek, Düsseldorf	18
8. Der private Partner von Dipl.-Ing. Georg Spoden, Geschäftsführer der Heinrich Walter Bau GmbH, Borken	20
9. Erste Schritte in der Umsetzung des Vertrages von Dipl.-Ing. Rainer Huneke, Eigenbetrieb Straßen, Projektleiter „Operative Umsetzung“ beim Kreis Lippe	27
10. Ein Wort zum Schluss... Innovativ in die Zukunft: Interview mit Landrat Friedel Heuwinkel	29
11. Ansprechpartner Anhang Projektsteckbrief	30



Ein Wort vorweg...

von Friedel Heuwinkel, Landrat des Kreises Lippe

Nach knapp vier Jahren der Vor- und Nachbereitung ist im August 2009 eines der neuartigsten Infrastrukturprojekte in Deutschland an den Start gegangen: Mit unserem modellhaften und deutschlandweit einzigartigen Straßenprojekt Lippe für die bauliche Erhaltung eines gesamten Kreisstraßennetzes möchten wir mit dem Know-How privater Unternehmer die Bewirtschaftung der lippischen Straßen für knapp 25 Jahre bis zum 31. Dezember 2033 sichern und zugleich die kommunalen Steuerungsmöglichkeiten in diesem Bereich erhalten. Wer heute Straßenerhaltung organisiert, würde das in einer Region wie dem Kreis Lippe nie mehr mit vielen verschiedenen Baulastträgern – in Lippe sind das der Kreis Lippe, Straßen.NRW, der Bund sowie die 16 kreisangehörigen Städte und Gemeinden – machen. Gerade in einem ländlichen Kreis wie Lippe, der ohne weitreichendes Autobahnnetz auskommen muss, ist eine intakte Infrastruktur von besonderer Bedeutung. In den zurückliegenden Jahren haben wir uns daher überlegt, wie wir auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die Qualität dieser Infrastruktur sichern können. Die bereits erprobte langfristige Zusammenarbeit mit privaten Partnern aus dem Hochbaubereich wollten wir auf den Tiefbau übertragen. Das Ergebnis gibt uns Recht: Es funktioniert! In den kommenden Jahren wird die Praxis zeigen, ob das Straßenprojekt Lippe die hohen Erwartungen erfüllen kann. Mit der Heinrich Walter Bau GmbH (Borken), der Wittfeld GmbH (Wallenhorst), der Lanwehr Bau GmbH (Warendorf) sowie dem Mutterkonzern Eiffage S.A. (Frankreich) haben wir eine bewährte, leistungsfähige und leistungswillige mittelständische Unternehmensgruppe gefunden, die vor Ort etwas bewegen will. Wir werden die Straßen im Kreis Lippe dabei nicht gegen Maut privatisieren oder verkaufen. Vielmehr werden wir die Qualität unserer Straßen sichern und verbessern sowie anfallende Arbeiten mit unserem privaten Partner erledigen. Eine Niederlassung der Unternehmensgruppe in Lippe sichert Arbeitsplätze und die Steuerkraft bei uns im Kreis und stärkt damit die heimische Wirtschaft nachhaltig. Die Unternehmen werden nicht, wie bisher, nur kurzfristige Maßnahmen ausführen und Schäden ausbessern, sondern langfristig die Verantwortung für den baulichen Zustand, also den Erhalt und die Instandsetzung der 435 Kilometer Kreisstraßen, übernehmen. Insgesamt werden wir dabei rund 10 Prozent Kosten gegenüber der herkömmlichen Herangehensweise mit Einzelausschreibungen einsparen und unseren Kindern und Enkeln gute Straßen hinterlassen.

Der Kreis Lippe hat in dem zurückliegenden Verhandlungsverfahren ein umfangreiches rechtliches, technisches und wirtschaftliches Paket mit den Bietern ausgehandelt. In dieser Broschüre möchten wir Ihnen alle wichtigen Informationen zu unserem zukunftsweisendem Straßenprojekt Lippe vom ersten politischen Beschluss bis zum Spatenstich vorstellen.



Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre.

Friedel Heuwinkel
Landrat des Kreises Lippe

1. Der Kreis Lippe: Lebenswert und vielseitig

Lippe



Der Kreis Lippe mit seinen 16 Städten und Gemeinden und seinen rund 355.000 Einwohnern (Stand: Dez 2008) stellt etwas Besonderes dar. Das alte Zeichen der Edelherren zu Lippe, die lippische Rose, prangt ebenso auf dem NRW-Wappen wie die bekannten Symbole für Westfalen und das Rheinland. Wie es dazu kam, zeigt ein kurzer Blick in die Geschichte. Herrschaft, Grafschaft, Fürstentum, Freistaat, Kreis Lippe. Lippe blickt auf eine gradlinige und selbstständige Entwicklung zurück, die ihren Ursprung in der seit dem Ende des 12. Jahrhunderts bestehenden Herrschaft der Edelherren zu Lippe hat. Heinrich Drake, die bedeu-

tendste lippische Persönlichkeit des 20. Jahrhunderts, erreichte in geschickten Verhandlungen 1947 große Zugeständnisse für die Verschmelzung Lippes mit Nordrhein-Westfalen. Somit kann mit Fug und Recht gesagt werden, dass der jetzige politische Kreis Lippe, als dritter Landesteil in NRW regional weitgehend identisch mit dem ehemaligen Fürstentum und dem Freistaat Lippe, wie kein anderer auf eine über 800-jährige Geschichte zurückblicken kann, die sich auch in einen ausgeprägten geschlossenen regionalen Bewusstsein der „*Lipper*“ manifestiert. Die Landschaft im Süden vom Teutoburger Wald beheimatet mit

kleinen Bergwelten ein eigenes Mittelgebirge, wo sich ursprüngliche Täler, sanfte Hügel mit weiten Landschaften in der Senne abwechseln.

Sieben historische Stadtkerne, Burgen und Schlösser in seltener Dichte, das weltberühmte Hermannsdenkmal und die mystischen Externsteine laden jeden ein, sich hier umzuschauen. Mit eigenen Heilquellen, zwei Heilbädern und vielen Angeboten ist Lippe eine reiche Gesundheits- und Wellnessregion, gleichzeitig aber auch Industriestandort mit interessanten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

2.

Das Straßenprojekt des Kreises Lippe

von Rainer Grabbe, Projektleiter beim Kreis Lippe



Gut vier Jahre sind seit dem ersten Beschluss im Betriebsausschuss des Kreises Lippe am 18. Mai 2005 bis hin zum ersten Spatenstich des Straßenprojektes Lippe am 10. September 2009 vergangen. Zwei Jahre lang haben wir verschiedene Realisierungsansätze geprüft und Machbarkeitsstudien erstellt, ob sich eine Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) für die Instandsetzung und den Erhalt der lippischen Kreisstraßen rentiert.

In den Gremien des Kreises wurde intensiv über das Projekt diskutiert. Dankbar bin ich, dass die Diskussionen trotz politisch unterschiedlicher Sichtweisen meist auf sachlicher und fachlicher Basis geführt wurden und immer auch die Gelegenheit bestand, Argumente vorzutragen und abzuwägen. Dies war maßgeblich für die Projektleitung, die weiteren Beteiligten beim Kreis sowie die Berater, das Projekt inhaltlich und fachlich auf hohem Niveau fortzuführen. Zeitlich haben wir uns von dem Grundsatz leiten lassen: „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“.

Zwei weitere Jahre vergingen für die Vorbereitung und Durchführung des europaweiten Vergabeverfahrens. Rund 50 Anfragen gingen ein, mit drei Bietern diskutierten wir alle Ansätze intensiv bis zum letztverbindlichen Angebot. Aus dem Autobahnbereich bereits bekannte Regelungen konnten wir nur teilweise übernehmen und mussten diese ebenso auf die Bedürfnisse der lippischen Kreisstraßen zuschneiden, wie die aus den technischen Regelwerken vorliegenden Maßstäbe. Das Ergebnis: eine weitestgehend funktionale Festlegung aller Leistungsanforderungen für die Instandsetzung und bauliche Erhaltung des Kreisstraßennetzes einschließlich Radwegen, Brücken und anderen Bauwerken, eine eindeutige Beschreibung und Zuordnung der Risiken, eine klare Definition der Schnittstellen zum Betriebsdienst des Kreises, die Beibehaltung der Steuerungsmöglichkeiten und eine weitgehende wirtschaftliche Absicherung des Kreises. „Nebenbei“ werden anfänglich rund 44 Prozent der Straßen, die derzeit in schlechtem Zustand sind, saniert. Am 16. März 2009 hat der lippische Kreistag

den Zuschlag für das Straßenprojekt Lippe erteilt. Die Unterschriften unter den Vertrag leisteten der Kreis Lippe und die Partner am 21. August 2009 (Foto). Das Projektvolumen beträgt rund 135 Mio. Euro. Das Interesse an der modellhaften und bundesweit bisher einmaligen ÖPP im Bereich der Straßenerhaltung eines gesamten Kreisstraßennetzes ist groß. Anfragen aus dem In- und Ausland sind beim Kreis Lippe eingegangen. Obwohl die örtlichen Verhältnisse unterschiedlich sein können, ist das dem Verfahren zugrunde liegende Modell des „Netz- und Lebenszyklusansatzes“ mit entsprechenden Anpassungen grundsätzlich auch auf andere Kommunen übertragbar. Denn nach Einschätzung vieler Fachleute wird gerade im kommunalen Bereich künftig nicht der Neubau von Straßen, sondern die Erhaltung des aus Steuermitteln geschaffenen Vermögens im Vordergrund stehen. Aber die staatliche Förderung des Kommunalstraßenbaus muss und wird sich langfristig an diese Veränderungen anpassen. Daher sind wir uns sicher, mit dem Straßenprojekt Lippe den richtigen Weg eingeschlagen zu haben!

3.

Das Kreisstraßennetz im Kreis Lippe

von Gerhard Pieper, Leiter Eigenbetrieb Straßen beim Kreis Lippe

Die Straße ist die Nummer 1 unter den Verkehrsträgern. Deshalb ist in einem Flächenkreis wie dem Kreis Lippe eine gute Straßeninfrastruktur sowohl für den regionalen wie auch den überörtlichen Verkehr ein zentrales Angebot der Daseinsvorsorge.

Die Kreisstraßen stellen das tragende Gerüst für den Regionalverkehr in der Fläche dar und erfüllen teilweise auch die Funktion von Bindegliedern im Netz des überregionalen Verkehrs, vorrangig allerdings im Sinne von Zubringerfunktionen zu den übergeordneten Straßen.

Sie dienen somit unter anderem

- dem Verkehr zwischen den benachbarten Kreisen und der kreisfreien Stadt Bielefeld,

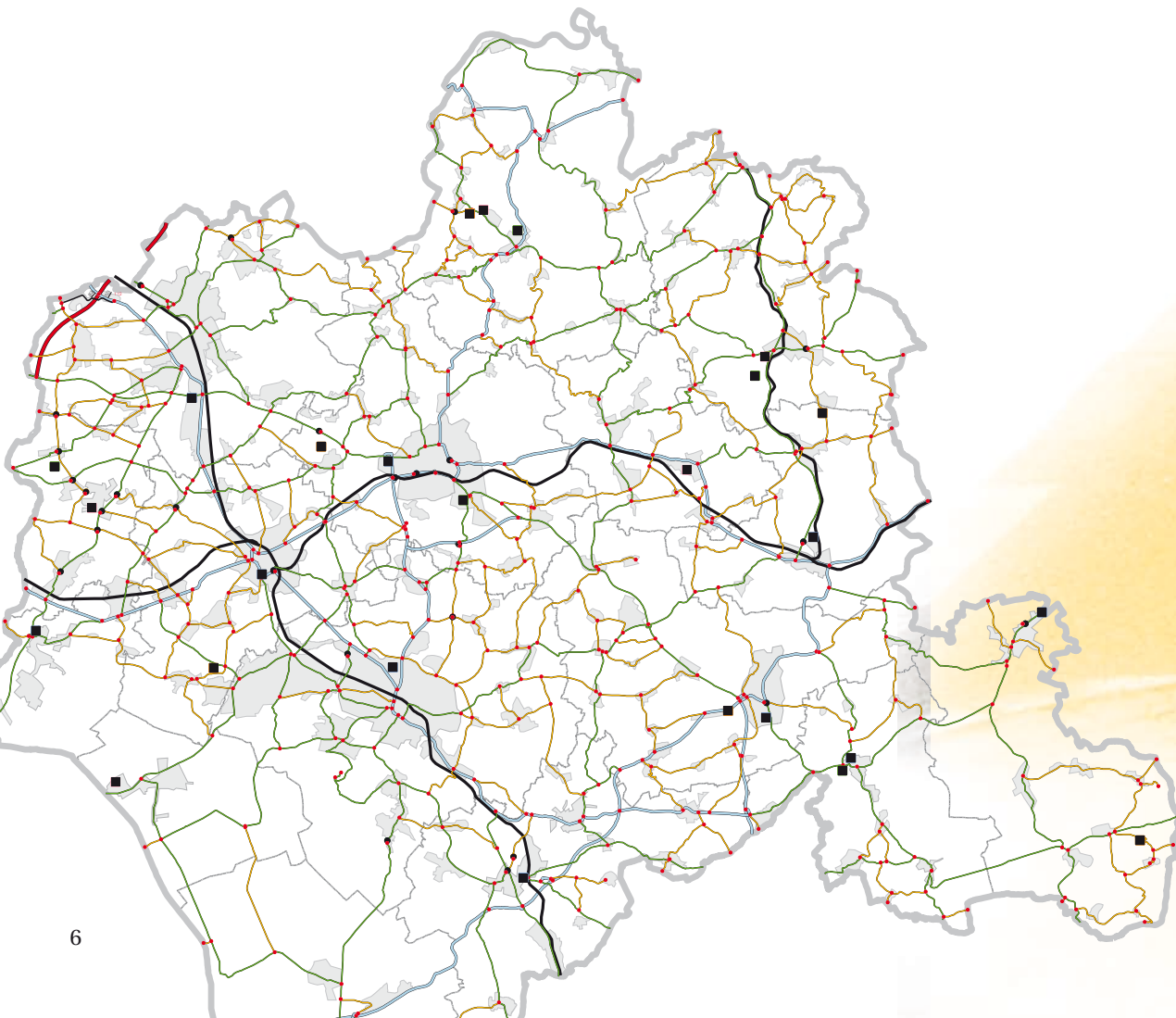
- dem überörtlichen, d.h. übergemeindlichen Verkehr innerhalb des Kreises und

- dem unentbehrlichen Anschluss der Städte und Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege, insbesondere auch an die Autobahnen A2, A33 und A44.

Die Kreisstraßen verbinden die lippischen Städte und Gemeinden untereinander sowie auch die zentralen Orte Detmold, Lemgo, Lage und Bad Salzuflen mit ihren Nahbereichen. Durch ihre Erschließungsfunktion in der Fläche schaffen sie gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen im gesamten Kreisgebiet. Ebenso wesentlich ist die Erschließung der Wirtschaftsstandorte und der touristischen Ziele. Während das Straßennetz im Wesentlichen be-

reits im letzten Jahrhundert konzipiert wurde, steht heute im Vordergrund, die bestehenden Straßen leistungsfähiger zu machen, wobei das Management zum Erhalt des bestehenden Systems an zentraler Bedeutung gewinnt. Zum fortschreitenden Alter der Kreisstraßen kommen immer höhere Belastungen hinzu, verursacht durch immer mehr und immer schwerere Fahrzeuge. Um den Funktionen der Kreisstraßen langfristig gerecht werden zu können, sind innerhalb des Netzes fortlaufend Instandsetzungsmaßnahmen notwendig.

Der Schwerpunkt des Straßenprojektes liegt somit auf der Substanzerhaltung und -verbesserung. Der neue qualitative Netzansatz gewährleistet für die gesamte Laufzeit die Bereitstellung auskömmlicher Mittel für eine sach- und fachgerechte Erhaltung der lippischen Kreisstraßen.



Zum Vertragsgegenstand gehören:

- 435 km Fahrbahnen (Ober- und Unterbau) inkl. Baugrund bis 1,20m Tiefe
- 124 km Rad- \Gehwege
- 96 Brücken
- 65 Stützbauwerke einschließlich der Böschungen
- 1273 Durchlässe

und als weitere Bestandteile der Verkehrsanlagen u.a.

- Trennstreifen und befestigte Seitenstreifen
- das Bankett
- Bushaltestellenbuchten
- und Fahrbahnmarkierungen

Zur Straßenunterhaltung und Straßenerhaltung im Sinne des Vertrages gehören alle Maßnahmen, die der Substanzerhaltung, der Erhaltung des Gebrauchswertes und der Sicherheit für die Nutzer der vorhandenen Straßen dienen. Dies sind alle Maßnahmen, die dazu führen, Abnutzungen der Straßen durch den Verkehr und Witterungseinflüsse zu beseitigen:

- Oberflächenbehandlungen
- Dünnschichtbelege
- Deckschichternewerungen
- Ersatz von Deck- und Tragschichten
- Deckenverstärkungen

Entsprechend den Projektzielen gehören dagegen die Leistungen der betrieblichen Unterhaltung nicht zur Auftragsvergabe. Diese Leistungen werden weiterhin durch den Betriebsdienst im Eigenbetrieb Straßen des Kreises Lippe erbracht.

Ebenso werden auch die aus dem Mehrjahresbauprogramm für Kreisstraßen resultierenden Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen weiterhin vom Eigenbetrieb realisiert.

4. Das Vertragsmodell



von Dr. Ute Jasper, Partnerin, und Dr. Hans Arnold, Rechtsanwalt,
Heuking Kühn Lüer Wojtek, Düsseldorf

HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK ist eine große unabhängige deutsche Sozietät mit über 200 Rechtsanwälten. Vertreten ist die Gesellschaft an sieben Standorten in Deutschland sowie in Brüssel und Zürich. Im Bereich Infrastruktur der Öffentlichen Hand zählt die Sozietät mit dem Dezernat „Public Sector“ zu den Führenden in Deutschland. Das Dezernat berät und begleitet Projekte der Öffentlichen Hand mit einem umfassenden Beratungsansatz von der Konzeption über die Durchführung bis zur Projektrealisierung. Im Vordergrund der Arbeit stehen die Projektverantwortung und der Projekterfolg. Das Dezernat „Public Sector“ leitet Dr. Ute Jasper.

Der Vertrag über Bau und Unterhaltung der Straßen des Kreises Lippe ist das Ergebnis konstruktiver Verhandlungen zwischen dem Kreis und den Bietern. Der ausgehandelte Vertrag regelt die baulich Instandsetzung und langjährige Instandhaltung des Kreisstraßennetzes des Kreises Lippe. Der Kreis beauftragt das Bauunternehmen nicht mit einzelnen Bauleistungen, sondern mit einer langfristigen Instandhaltungsaufgabe. Diesem grundsätzlichen Verständnis trägt das Vertragsmodell Rechnung. Es handelt sich um ein klares Auftragsverhältnis: Der Kreis Lippe hat weder eine gemeinsame Gesellschaft mit einem privaten Partner gegründet, noch werden das Straßeneigentum oder Nutzungsrechte an Straßen auf einen privaten Partner übertragen. Der Kreis ist und bleibt Straßenbaulastträger und Eigentümer der Straßen. Er beauftragt lediglich ein Unternehmen langfristig und umfassend mit allen Instandhaltungsleistungen an den Straßen, Bauwerken und Radwegen für knapp 25 Jahre.

Das Bauunternehmen muss klar definierte Straßenzustände erreichen und einhalten. Es entscheidet aber selbst, welche konkreten Bauleistungen es dazu ausführen wird. Deshalb gibt es in dem Vertrag kein Leistungsverzeichnis, das die Bauleistungen im Einzelnen beschreibt. Vertragsgrundlage sind vielmehr Regeln der Technik im Straßenbau. Kernpunkt des Vertrages sind messtechnisch erfassbare und reproduzierbare Straßenzustandswerte nach eingeführten und geeichten Messverfahren. Diese Werte muss der Auftragnehmer zwingend einhalten.

Vertraglich geschuldeter Dauererfolg

Verkehrssicherheit

Zustandswerte

Bauleistungen

Vorgaben durch über 180 technische Regelwerke

Leistungssoll mit vertraglich definierten Mindestzuständen

Die einzuhaltenden Straßenzustandswerte kennen wir auch als Kraftfahrer: Es sind Werte, die den Gebrauch der Straße für den Nutzer (Verkehrssicherheit, Komfort) und der Wert der Straße für den Eigentümer (Standfestigkeit der Straße, schadensfreier Straßenaufbau) darstellen. Im Vertrag sind diese Werte nicht subjektiv bestimmt, sondern werden mit geeichten Messegeräten nach klaren technischen Vorgaben festgestellt: Längs- und Querunebenheiten,

Griffigkeit, Spurrinnen und Wassertiefe, Risse und Netzzrisse sowie Flickstellen an den Straßen sind wesentliche Kriterien. Hierbei sind jeweils bestimmte Grenzwerte vorgegeben. Die Skala reicht – ähnlich dem Schulnotensystem – von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht). Vertraglich garantiert der private Auftragnehmer über die Vertragslaufzeit, dass kein Straßenabschnitt einen Gesamtzustandswert aufweist, der höher als 3,5 ist. Damit erreicht der Kreis, dass alle Straßen in einem

mindestens befriedigenden Straßenzustand erhalten bleiben. Hintergrund ist, dass sich der Gebrauchs- und Substanzwert einer Straße ab einem bestimmten Schadensbild rapide verschlechtert, so dass es auf lange Sicht günstiger ist, rechtzeitig mit nachhaltigen Straßenbaumaßnahmen zu reagieren als Flickstellen zu reparieren. In besonderen Fällen und zu Vertragsbeginn gelten Ausnahmen. Zwei Jahre vor Vertragsende sind bessere Werte einzuhalten.





Zustandswerte von 1 bis 5 nach ZTV-ZEB bestimmt nach:

Allgemeine Unebenheit, fiktive Wassertiefe, Risse, Spurrinnentiefe, Griffigkeit, Flickstellen.

(siehe auch Seite 12)



Der Kreis kontrolliert die Leistung

Die Straßenzustände werden alle fünf Jahre und zwei Jahre vor Vertragsende gemessen. Zusätzlich darf der Kreis die Zustandswerte messen, wenn er meint, die Zustandswerte sind schlechter als vereinbart. Schlechte Werte führen zu Einbehaltungen und können Vertragsstrafen auslösen.

Lebenszyklus statt 5-jährige Gewährleistungsfrist

Die Vertragslaufzeit trägt dem so genannten „Lebenszyklusansatz“ Rechnung. Der Auftragnehmer bearbeitet den Straßenabschnitt nicht nur einmal, sondern ist über knapp 25 Jahre zuständig. Der Kreis Lippe plant nicht selbst, welche Abschnitte mit welchen Maßnahmen in-

standgesetzt oder saniert werden. Diese Entscheidung trifft künftig der Auftragnehmer. Er bestimmt Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen und zwar im Hinblick auf die Vertragslaufzeit und nicht – wie konventionell – im Hinblick auf eine 5-jährige Gewährleistungs-

zeit. Hierdurch verantwortet er Chancen und Risiken aus der Maßnahmenplanung selbst. Aus eigenem Interesse wird er zukünftig nach seinen Erfahrungen die wirtschaftlich günstigste Variante wählen. Dabei wird er insbesondere den Lebenszyklus der Straße beachten.

Kreis spart durch Lebenszyklusansatz

Der Auftragnehmer hat ein eigenes Interesse an rechtzeitigen und nachhaltigen Sanierungsleistungen am Kreisstraßennetz. Erforderliche Maßnahmen wird er so rechtzeitig in guter Qualität durchführen, dass aufwändigere Maßnahmen zukünftig vermieden werden können und Maßnahmen länger halten. Kostengünstiger kann der private Partner insbesondere deshalb arbeiten, weil

- Schnittstellen und Doppelarbeiten zwischen Planung, Bau und Bauunterhaltung vermindert werden
- Detailvorgaben des Kreises wegfallen

- Folgekosten durch eine rechtzeitige und zügige Bauausführung gespart werden

- Unternehmenskosten reduziert werden, indem Maßnahmen örtlich gebündelt statt in vielen kleinen Einzelmaßnahmen aufgeteilt werden

- der Partner besser planen und damit die Grundauslastung der Kapazitäten verbessern kann

- bestehende witterungsbedingte Einschränkungen ausgeglichen werden können

- die Bausausführung besser geplant werden kann. Dadurch erhöht sich auch die Qualität.

Von diesen Vorteilen profitiert der Kreis Lippe über günstigere Preise. Gleichwohl ist der Auftragnehmer nicht völlig frei, kurzfristig Maßnahmen zu planen und durchzuführen. Denn Vertragspflicht sind nicht ausschließlich Zustandswerte, sondern die Umsetzung eines von ihm entwickelten Erhaltungsprogramms. Dieses Erhaltungsprogramm wird er – je nach Entwicklung des Straßennetzes – während der Vertragslaufzeit fortlaufend anpassen.

Vergütung ist festgeschrieben, berücksichtigt aber Inflationsausgleich

Für die Einhaltung der Straßenzustände bezahlt der Kreis Lippe ein gestaffeltes Pauschalentgelt, das im Wettbewerb anzubieten war. Preisschwankungen durch Kostensteigerungen oder -reduzierungen werden durch Anpassung nach dem amtlichen Preisindex für den Bereich Straßenbau berücksichtigt. Somit könnte der Kreis einerseits von sinkenden Preisen profitieren, andererseits ist der Auftragnehmer bei steigenden Preisen abgesichert.

Leistungsänderungen und Entscheidungen des Kreistages bleiben erhalten

Veränderungen in der Straßenbaulast berücksichtigt der Vertrag durch Zu- und Abbestellrechte. Über Maßnahmen, die das Bestandsnetz verändern, entscheidet weiterhin der Kreis selbst. Leistungen für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen schreibt der Kreis Lippe – schon aus fördermittelrechtlichen Gründen – weiterhin selbst aus und setzt sie allein um. Soweit hiervon bestehende Straßen betroffen sind, werden sie zunächst aus dem Vertrag herausgenommen und nach Abschluss der Maßnahme wieder in den Vertrag aufgenommen. An den Ausschreibungen darf sich der private Auftragnehmer beteiligen.

5. Technisches Anforderungsprofil, Zustandserfassung und Bewertung des lippischen Kreisstraßennetzes

von Dr. Ing. Helmut Daniels und Dipl.-Ing. Jörg Sevenich, BUNG Ingenieure, Köln

BUNG Ingenieure beraten sowohl die öffentliche Hand als auch private Unternehmen in allen technischen Fragen der Verkehrsinfrastruktur. BUNG war u.a. maßgebend beteiligt am Musterkonzessionsvertrag für die Pilotprojekte der A-Modelle, dem privat finanzierten Ausbau von vier auf sechs Fahrspuren auf stark belasteten Autobahnabschnitten. BUNG hat die meisten Realisierungsstudien für A-Modelle für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Autobahnverwaltungen der Länder federführend erstellt. In der Umsetzung der Modelle ist BUNG als Technischer Berater der finanzierenden Banken tätig und begleitet verschiedene private Partner in dieser Rolle in die Angebots- und Ausführungsphase. Für öffentliche Auftraggeber erstellt und verhandelt BUNG die technischen Vergabeunterlagen für Bau, Erhaltung und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur. Die Kernkompetenzen der 250 BUNG-Mitarbeiter sind seit über 50 Jahren die Beratung, Planung und Bauüberwachung für alle Bereiche der Infrastruktur für Straßen und Eisenbahnen. Dr. Helmut Daniels ist Leiter der BUNG Niederlassung in Köln.

Vertragsstruktur aus technischer Sicht

Inhalt des Straßenprojektes Lippe ist die Instandsetzung und bauliche Erhaltung des Kreisstraßennetzes. Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen treten deutlich in den Hintergrund und verbleiben, wie der gesamte Betriebsdienst mit der dazu gehörenden betrieblichen Unterhaltung, in der Verantwortung und Umsetzung des Kreises. Hierdurch unterscheidet sich das Projekt wesentlich und grundsätzlich von bisherigen Private Public Partnership (PPP)-Projekten in der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Eine besondere Herausforderung bestand zunächst darin, das Leistungssoll für den technischen Zustand der Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke und Entwässerungseinrichtungen sowie Nebenanlagen zu beschreiben, eindeutig die technischen Schnittstellen der jeweiligen Leistungspflichten abzugrenzen sowie ein Qualitätsmanagement zu entwickeln und mit den Bietern zu verhandeln, so dass der Kreis Lippe jederzeit den Zustand seiner Kreisstraßen überwachen kann.

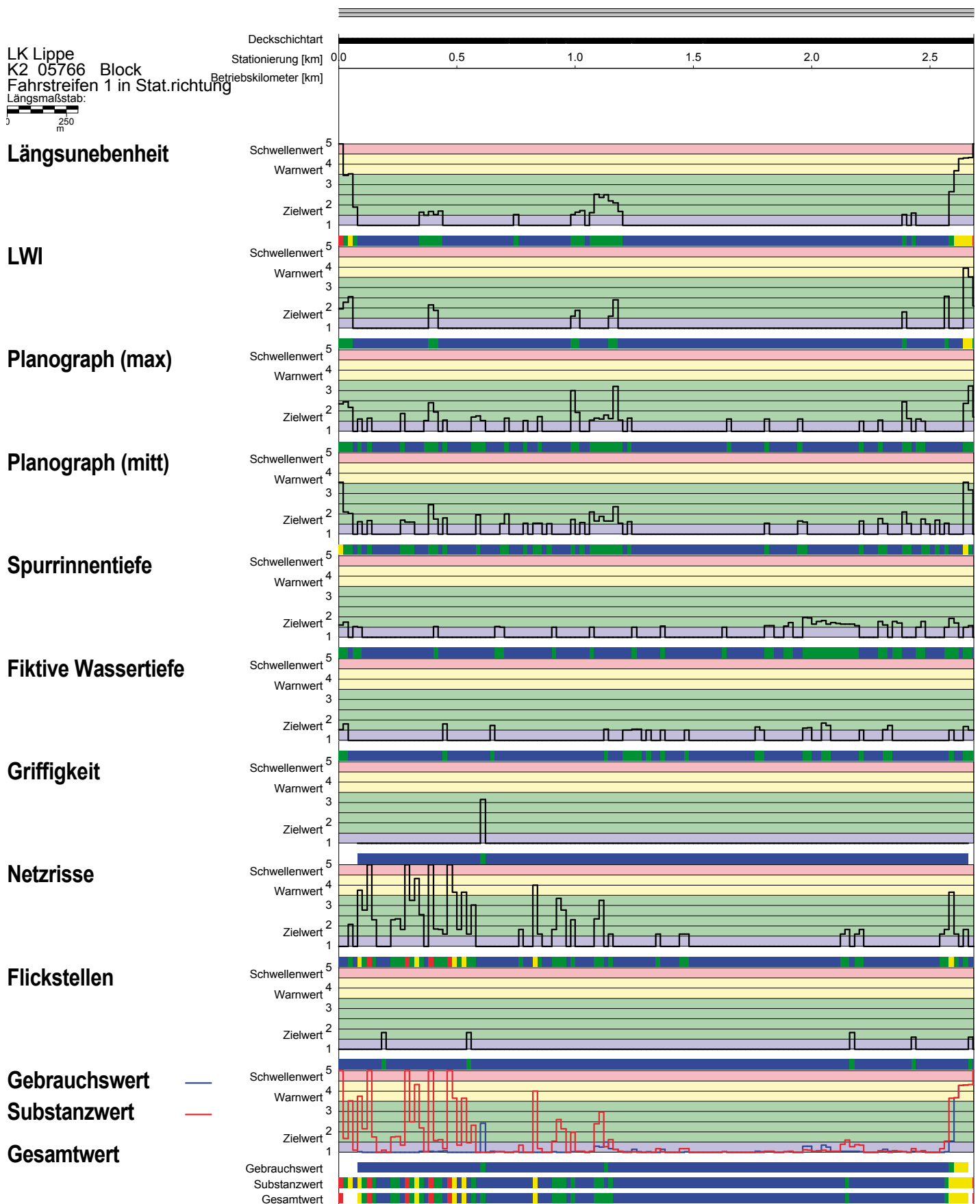
Technisches Anforderungsprofil

Auf der Grundlage der Muster zur ZTV Funktion-Stb für Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau wurde ein auf die Besonderheiten des historisch gewachsenen Kreisstraßennetzes in Lippe abgestimmtes Anforderungs-, Leistungs- und Nachweisprofil als technische Soll-Vorgabe definiert. Die einzuhaltende Zustandsqualität wurde vertraglich definiert. Der Auftragnehmer wird für die Umsetzung einer wirtschaftlichen Erhaltungsstrategie über die Vertragslaufzeit ein Pavement-Management-System (PMS) einrichten und betreiben. Das PMS wird mit den vollständigen Daten zur Verkehrsanlage, dem aktuellen Zustand und der beobachteten Zustandsentwicklung belegt und ermöglicht Prognosen über die Zustandsentwicklung. Auf dieser Basis können die richtigen Maßnahmen und Eingreifzeitpunkte besser identifiziert werden. Der Kreis wird Zugriff auf die Daten haben.

Datenerhebungen im Kreisstraßennetz

Für die Kalkulation des Angebotes und den Aufbau des PMS-Systems war es bereits während des Verhandlungsverfahrens notwendig, den baulichen Zustand des Bestandsnetzes soweit zu erkunden und zu beschreiben, dass eine Planung der voraussichtlich erforderlichen Maßnahmen und des dafür optimalen Zeitpunktes technisch möglich ist. Die Oberflächeneigenschaften des Kreisstraßennetzes wurde erstmalig messtechnisch nach der ZTV ZEB-Stb erfasst und eine reproduzierbare Zustandsbewertung vorgelegt. Im Ergebnis zeigte die festgestellte Oberflächensubstanz (Risse, Flickstellen) und die von den Nutzern empfundene Qualität (Ebenheit, Wasserabfluss und Griffigkeit) auf etwa der Hälfte des Netzes schlechtere Eigenschaften als dies zukünftig vertragsgemäß ist.

Beispiel eines Messprotokolls nach ZTV-ZEB Stb.



Zustand der Kreisstraßen Stand 2008

Zustandsstufe 1	sehr gut	174,0 km	40%	
Zustandsstufe 2	gut	56,6 km	13%	
Zustandsstufe 3	mittelmäßig	13,1 km	3%	
Zustandsstufe 4	schlecht	82,6 km	19%	
Zustandsstufe 5	sehr schlecht	108,7 km	25%	



In Abstimmung mit den Bietern wurden zusätzlich Bausubstanzuntersuchungen unterhalb der Oberfläche ausgeführt.

Das gesamte Netz wurde mittels Georadar und Bohrkernen an neuralgischen Punkten hinsichtlich der Aufbaustärken der gebundenen Schichten untersucht.

Die Ingenieurbauwerke werden, wie bisher, vom Kreis nach der Systematik der DIN 1076 (Bauwerksprüfung) im 3-Jahreszyklus durch zugelassene Bauwerksprüfer geprüft und die Ergebnisse gemäß RI-EBW-Prüf in einem standardisierten Datenbanksystem (SIB-Bauwerke) gehalten, auf welches der Auftragnehmer Zugriff hat. Die notwendigen Maßnahmen zur Gewährleistung der geforderten Zustandsnoten der Bauwerke in Bezug

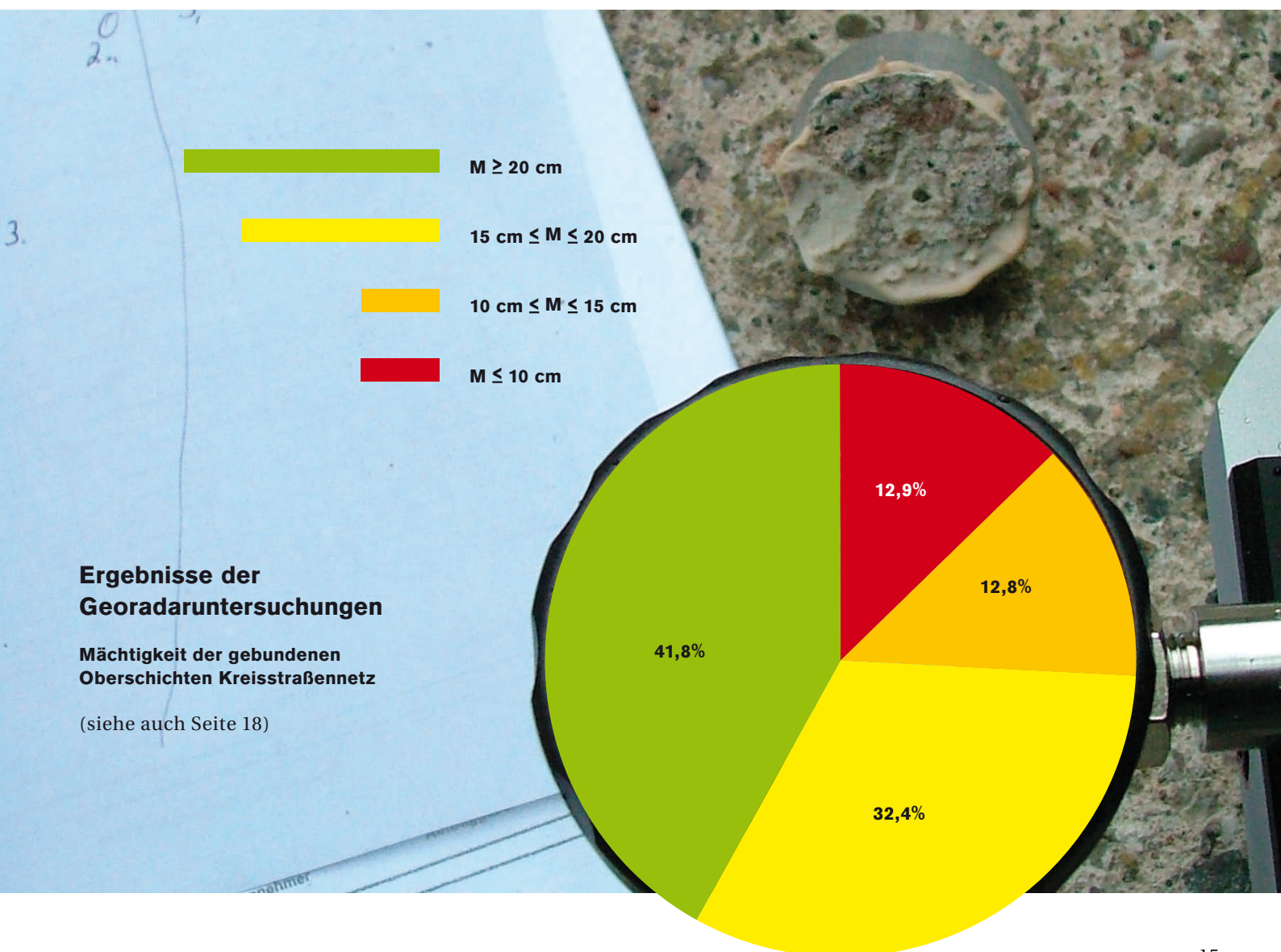
auf Dauerhaftigkeit, Standsicherheit und Verkehrssicherheit ergeben sich aus den Ergebnissen der Bauwerksprüfung und werden zukünftig vom privaten Partner nach eigener Planung unter Beachtung der langfristigen Wirtschaftlichkeit umgesetzt.

Neben diesen grundsätzlichen Festlegungen in Bezug auf die wesentlichen Netzbestandteile galt es, eine Vielzahl von Sonderfällen technisch zu fassen, wie z.B. der Umgang mit Baumaßnahmen Dritter in Ortsdurchfahrten (Kanalbau, Leitungen usw.) oder die Integration zukünftiger, ggfs. von Dritten ausgeführten Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen in die Erhaltung. Außerdem waren Risiken zu definieren und deren Verteilung eindeutig und

sinnvoll festzulegen. Wesentlich waren z.B. das Baugrund- und Bestandsrisiko und der Bestandsschutz für solche Anlagen, die den heute gültigen eingeführten Normen nicht entsprechen.

Technische Pionierarbeit

Da für die Kreisstraßen in Lippe erstmals in Deutschland ein gewachsenes Netz im Rahmen eines langfristigen Vertrages baulich erhalten wird, musste in Bezug auf die technischen Regelungen entsprechende Pionierarbeit geleistet werden. Im Ergebnis entstand im Dialog mit den Bietern ein marktgängiges, handhabbares, langfristig angelegtes und wirtschaftliches Straßenprojekt.



6.

Risiken, Sicherheiten und Wirtschaftlichkeit des Straßenprojektes Lippe



von Dipl.-Ing. Michael Korn und BAss., Dipl.-Ing. Ilka Nyga, Alfen Consult GmbH, Weimar

Alfen Consult GmbH ist ein international agierendes deutsches Unternehmen im Bereich der finanziellen und wirtschaftlich-technischen Beratung. Alfen Consult ist vor allem in den Sektoren der technischen Infrastruktur (Verkehr, Ver- und Entsorgung) sowie der sozialen Infrastruktur (Bildung, Gesundheit, Verwaltung, Verteidigung) tätig. Alfen Consult erarbeitet innovative Lösungen für komplexe Projekte und herausfordernde Problemstellungen bei der Bereitstellung, dem Management und der Finanzierung von Infrastruktur. Daneben ist Alfen Consult intensiv in verschiedene Initiativen und Forschungsaktivitäten zur Gestaltung eines optimalen Handlungsrahmens für Infrastruktur eingebunden. Den Geschäftsbereich Infrastruktur leitet Michael Korn.

Projektstruktur

Im Straßenprojekt Lippe erfolgte im ersten Schritt die Umstrukturierung der in der Machbarkeitsstudie entwickelten Projektstruktur. Dabei wurden sowohl die Wirtschaftlichkeit als auch die Beschlüsse des Kreistages berücksichtigt. Da der Betriebsdienst beim Kreis verbleibt, musste keine gemeinsame Gesellschaft gegründet werden. Die Grundstruktur des Projektes basiert auf einem Projektvertrag zwischen dem Kreis Lippe und dem privaten Partner ohne gesellschaftsrechtliche Verknüpfungen. Durch diese klare Auftragnehmer-Auftraggeber-Beziehung lassen sich die Verantwortlichkeiten und Risiken deutlich abgrenzen und eindeutig zuordnen. Es gibt eine gemeinsam mit den Bietern definierte Schnittstelle mit effizienten Berichts- und Dokumentationspflichten auf beiden Seiten.

Risikoübertragung

In einem zweiten Schritt wurde das konkrete Leistungspaket des Auftragnehmers definiert. Hierbei wurde eine wirtschaftliche und nachhaltige Erhaltung aller Kreisstraßen durch Implementierung des Lebenszyklusansatzes erreicht. Die Verantwortung für eine gleichbleibend gute Qualität und Verfügbarkeit des Kreisstraßennetzes trägt nun der Auftragnehmer, wodurch ihm eine weitgehende Risikoübernahme und eine eigenverantwortliche, bedarfsorientierte Erhaltungsplanung mittels eines Pavement-Management-Systems (PMS) ermöglicht wird. Um eine klare Abgrenzung der Risiken zu erreichen, wurde auch das Risiko für den Bestand und weitgehend auch die Baugrundverhältnisse auf den Auftragnehmer übertragen.

Anreiz- und Vergütungssystem

Die nächste Herausforderung stellte sich mit der Gestaltung eines geeigneten Anreiz- und Vergütungssystems. Es wurde ein System entwickelt, das die Vergütung an regelmäßigen Zustandserfassungen festmacht. Ergänzend darf der Kreis jederzeit Messungen vornehmen, sofern er der Auffassung ist, dass der Auftragnehmer seinen Pflichten nicht nachkommt. Werden in der Leistungserbringung des Auftragnehmers Defizite festgestellt, greift ein gestaffelter Sanktionsmechanismus.

Sicherheiten

Neben organisatorischen Sicherheiten ist der Kreis durch Bürgschaften, Patronatserklärungen und bauübliche Versicherungen abgesichert. Diese erlauben es dem Kreis, die Erhaltung des Netzes im Extremfall (z.B. Insolvenz des Auftragnehmers) wieder in die eigene Verantwortung zu übernehmen oder an einen anderen Auftragnehmer zu vergeben, ohne wirtschaftlich schlechter gestellt zu werden. Während der Begleitung des Vergabeverfahrens wurden die Projektstrukturen im Detail weiterentwickelt und unter Einbeziehung der Bieter gemeinsam optimiert. Wesentliche Verhandlungsinhalte waren die Gestaltung der Risikoallokation, aber auch die anforderungsgemäße Gestaltung der Vergütung. Zudem stand die Absicherung des Kreises als auch das Vorgehen bei Leistungsänderungen im Mittelpunkt. Im Ergebnis wird der Kreis bei allen vorhersehbaren Leistungsänderungen im schlimmsten Fall gegenüber der Eigenrealisierung nicht schlechter gestellt und kann dennoch von den Vorteilen des Vertrages profitieren.



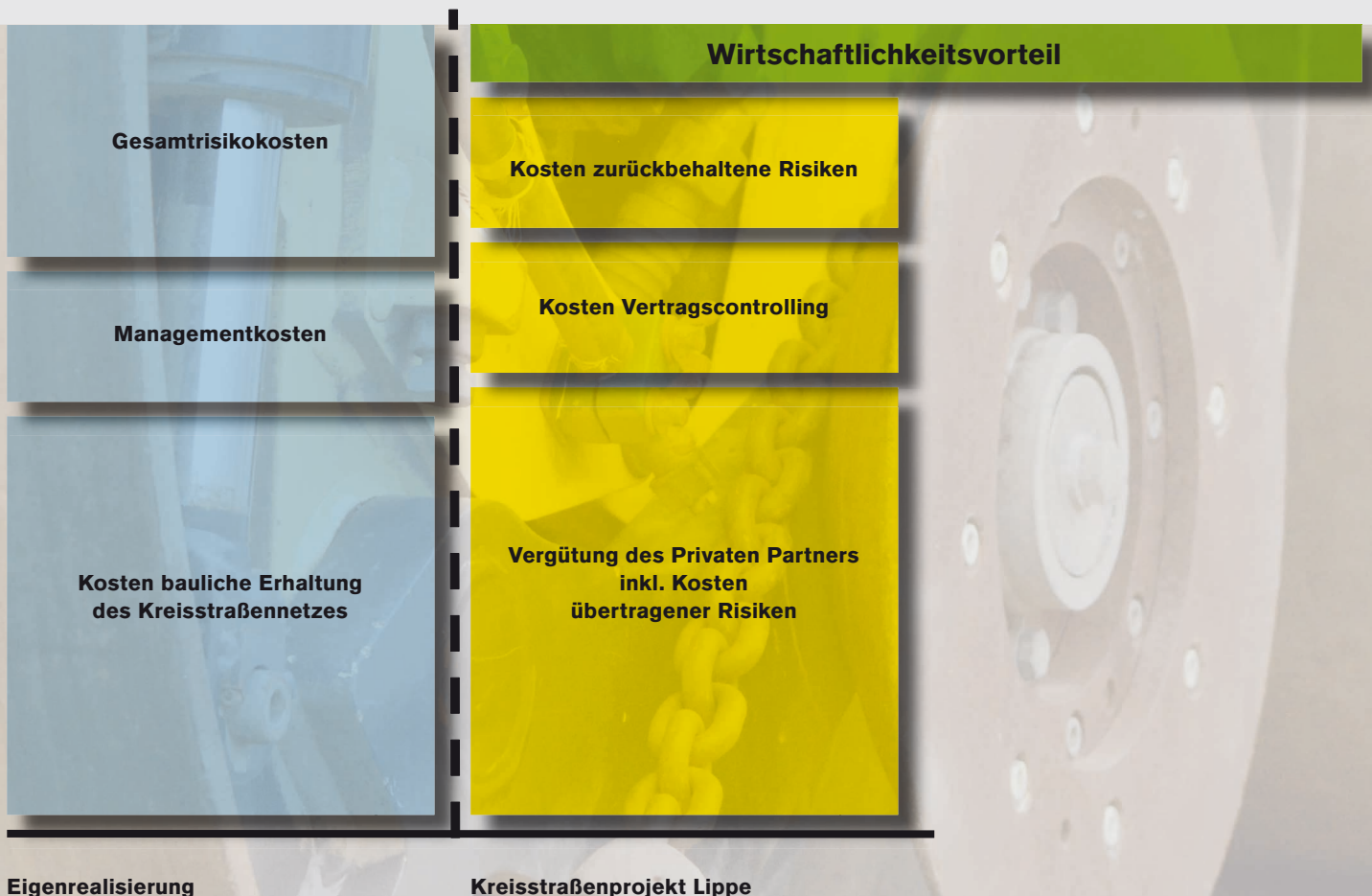
Indexierung der Vergütung

Um den Kreis Lippe mit dem Straßenprojekt vor dem Hintergrund der Vertragslaufzeit bei Marktbewegungen nicht schlechter zu stellen als bei weiterer eigener Aufgabenwahrnehmung, wurden alle Preise an den Baupreisindex für Straßenbau gekoppelt. Vorteil dieses Ansatzes ist daneben auch, dass sich in diesem Index unter anderem technologische Fortschritte widerspiegeln, die bei einem reinen Kostenindex unberücksichtigt geblieben wären.

Gesamtwirtschaftlichkeit

Schlussendlich muss das Straßenprojekt Lippe dem Wirtschaftlichkeitskriterium entsprechen. Dafür wurde auf der Basis der vorhandenen Zustandserfassung und den Erfahrungen des Kreises eine Kostenabschätzung der Eigenrealisierung (Public Sector Comparator-PSC) aufgestellt und abschließend dem obsiegenden Angebot gegenüber gestellt. Neben den Kosten für die Erreichung und Einhaltung der vertraglichen Qualitätsanforderungen mussten die mit den Leistungen und Schnittstellen verbundenen Risiken abgeschätzt werden. Aufgrund der

komplexen Vertragsgestaltung wurden Risikoabschätzungen für insgesamt 17 Einzelrisiken in 7 Kostengruppen vorgenommen. Die in den intensiven Diskussionen mit den Experten des Kreises und den Beratern erarbeiteten Risikoansätze wurden durch probabilistische Modellrechnungen (z.B. Monte Carlo Simulation) objektiviert und überlagert. Dies ist notwendig, um einerseits die Streuung mehrerer subjektiv geprägter Risikoeinschätzungen zu konzentrieren. Im Ergebnis erweist sich die Vergabe des Straßenprojektes Lippe nach einer Sensitivitäts- und Szenarioanalyse um 9 bis 12 Prozent günstiger als die Eigenrealisierung.



7.

Das Vergabeverfahren



von Dr. Ute Jasper, Partnerin, und Dr. Hans Arnold Rechtsanwalt,
Heuking Kühn Lüer Wojtek, Düsseldorf

Der Kreis Lippe hat das Straßenprojekt in einem europaweiten Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb nach den Allgemeinen Bestimmungen für die Vergabe von Bauleistungen VOB/A ausgeschrieben. Die Auftragsbekanntmachung erfolgte Ende Oktober 2007. Das letztverbindliche Angebot war bis Anfang Februar 2009 abzugeben. Das Verfahren war offen, transparent und mittelstandsfreundlich gestaltet.

Zweistufiges Verhandlungsverfahren bietet Flexibilität

Das flexible Verhandlungsverfahren verlief in zwei Stufen und setzte sich aus dem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb und dem eigentlichen Verhandlungsverfahren zusammen. Im Teilnahmewettbewerb wurde zunächst eine überschaubare Anzahl Bieter ausgewählt, die an dem eigentlichen Verhandlungsverfahren teilgenommen haben. Der Kreis Lippe hatte ein besonderes Interesse, solche Bieter auszuwählen, die neben Erfahrungen im Straßenbau auch über Planungs- und Management Erfahrungen verfügen. Aufgrund des Pilotcharakters des Projektes verlangte der Kreis von den Bietern daher bereits im Teilnahmewettbewerb erste Konzepte für die langfristige Bewirtschaftung seiner Kreisstraßen. Die Auswahl der Bieter traf er dann nicht ausschließlich auf Grundlage der üblichen Eignungsnachweise, wie etwa Referenzen, Geschäftszahlen und Angaben zu den beschäftigten Mitarbeitern, sondern anhand der Konzepte der Bieter für das Straßenprojekt.

Durch Verhandlungen innovative Ansätze einbeziehen

Das eigentliche Verhandlungsverfahren startete dann im Dezember 2007. Der Kreis forderte fünf ausgewählte Bieter zur Abgabe erster indikativer Angebote auf. Die Vergabeunterlagen waren noch sehr offen gestaltet, damit in den Verhandlungen mit den Bietern das optimale Realisierungsmodell für das Straßenprojekt Lippe gemeinsam entwickelt werden konnte. Die Bieter konnten so ihre eigenen Vorstellungen für eine wirtschaftlich sinnvolle, langfristige Unterhaltung der Straßen einbringen.

Erst auf Grundlage der eingereichten Konzepte und der ersten Verhandlungsgespräche entwickelte der Kreis Lippe das Modell, das den Bietern zunächst in Eckpunkten und anschließend mit einem festen Vertragstext vorgegeben wurde. Die Erhaltungspflichten, Vergütungsmechanismen, Sicherheiten und Schnittstellenlösungen wurden verhandelt und anschließend allen Bietern einheitlich vorgegeben.

Modell im Verfahren optimiert

Die offene Gestaltung des Verfahrens ermöglichte es dem Kreis, das Modell immer weiter zu optimieren und insbesondere zusätzliche Informationen über das bestehende Straßennetz zur Verfügung zu stellen. So ergab sich in den Verhandlungen, dass die messtechnische Zustandserfassung des Straßeneroberbaus als Kalkulationsgrundlage – anders als erwartet – unzureichend war. Der Kreis Lippe entschied, den Straßenaufbau durch eine Georadar-Untersuchung festzustellen. Diese Bestandsaufnahme stellte der Kreis allen Bietern für die Kalkulation ihrer Angebotspreise zur Verfügung (siehe auch Seite 15).

Zum Schluss zählte nur der Preis

Die Wertungskriterien konkretisierte der Kreis Lippe im Laufe des Verfahrens. Während zum Anfang des Verfahrens vorwiegend die Konzepte auf qualitativer Ebene gewertet wurden, war zum Ende ausschließlich der angebotene Preis anhand einer Barwertberechnung das ausschlaggebende Kriterium. Qualitäten und Umsetzungsmodelle waren zu diesem Zeitpunkt für alle Bieter einheitlich durch den Vertrag vorgegeben. Zum Schluss des Verfahrens prüfte der Kreis Lippe nur noch, ob die angebotenen Erhaltungsprogramme plausibel waren. Die Zuschlagsentscheidung erfolgte ausschließlich mathematisch nach dem Barwert, der sich aus den angebotenen Preisen ergab.



8. Der private Partner

von Dipl.-Ing. Georg Spoden, Geschäftsführer
der Heinrich Walter Bau GmbH, Borken



Über die Auftragnehmer

Die Mitgliedsunternehmen der Arbeitsgemeinschaft für das Straßenprojekt Lippe sind ein Zusammenschluss von drei alteingesessenen, mittelständischen, deutschen Tochterunternehmen, zugehörig zum französischen Baukonzern Eiffage. Im Einzelnen sind es die Unternehmen Heinrich Walter Bau (Borken), Wittfeld (Wallenhorst) sowie Lanwehr (Warendorf). Deren Firmentraditionen reichen bis in das Jahr 1854 zurück. Der Sitz der Projektgesellschaft befindet sich im Kreis Lippe, so dass dort auch die Steuern gezahlt werden.

Die drei Unternehmen beschäftigen in der Region annähernd 800 tarifvertraglich gebundene Mitarbeiter. Die Firmen haben sich zudem vertraglich verpflichtet, den örtlichen Mittelstand und die hiesige Baustoffzulieferindustrie mit in das Projekt einzubeziehen. Es versteht sich fast von selbst, dass alle am Straßenprojekt Lippe beteiligten Unternehmen über langjährige Erfahrung im Straßen- und Tiefbau verfügen und auch ggfs. anfallende, begleitende Baumaßnahmen sicher planen und ausführen können.



Die Heinrich Walter Bau GmbH ist ein traditionsreiches Unternehmen, das seit über 150 Jahren mit großem Erfolg in der Baubranche tätig ist. Leistungsspektrum: Altlastensanierung, Asphaltmischanlagen, Erdbau, Heizung und Sanitär, Ingenieurbau, Projektentwicklung, Schlüsselfertigbau, Tief- und Kanalbau, Verkehrswegebau.



Die Wittfeld GmbH hat sich in mehr als 70 Jahren zu einem Spezialisten für die Umsetzung von Infrastruktur-Aufgaben entwickelt. Leistungsspektrum: Bahnbau, Gleisbau, Umwelttechnik, Kanalbau, Straßenbau, Ingenieurbau, Schlüsselfertigbau, Steinbrüche, Kiesgruben, Beteiligungen an Asphaltmischanlagen.



Die Lanwehr Bau GmbH blickt auf eine über 70-jährige Tradition zurück und verfügt u.a. über eigene Recyclinganlagen für Straßenbaustoffe, Steinbrüche und Sandgruben sowie über zwei Asphaltmischanlagen. Leistungsspektrum: Straßenbau, Tiefbau, Sanierung, Baustoffe.

Die Unternehmen sehen sich deshalb sowohl technisch, personell, finanziell als auch kaufmännisch in der Lage, alle Leistungen des Straßenprojekts Lippe zur vollsten Zufriedenheit des Auftraggebers zu erfüllen. Auch einem ganz speziellen Wunsch des Kreises Lippe kann die Arbeitsgemeinschaft erfüllen: Bei den anfallenden Arbeiten sollen hauptsächlich Mitarbeiter beschäftigt werden, die mit ihren Familien im regionalen Umfeld leben und arbeiten. Das Straßenprojekt ist somit auch ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze in der Region. Auch die beauftragten Nachunternehmer sind angewiesen – soweit dies sinnvoll und machbar ist – regional ansässiges Personal einzusetzen. Diese regionale Ausrichtung der Mitarbeiterbeschäftigung ist möglich, da sich die Zentralen der beauftragten Unternehmen, wie oben beschrieben, in Niedersachsen bzw. Nordrhein-Westfalen befinden. Damit sind die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft nicht weit von ihrem künftigen Einsatzgebiet entfernt: Die Wege sind kurz, senken Transportkosten, sparen Energie, reduzieren Emissionen und erlauben schnelles Handeln mit der erforderlichen Weitsicht. Apropos Weitsicht: Ein besonderer Vorteil dieses Projektes liegt auch in der Finanzstärke des Mutterkonzerns. So können z.B. Straßen, die sich in einem schlechten Zustand befinden, bei Bedarf von Grund auf schon jetzt erneuert werden, statt sie mehrmals hintereinander „nur auszubessern“ – denn dies wäre für den Auftragnehmer wesentlich aufwändiger. Kommunen hingegen müssen bei herkömmlichen Auftragsvergaben oft den teuren Weg der mehrfachen Ausbesserung gehen, weil fehlende Budgets eine Sanierung von Grund auf nicht zulassen. Das vorliegende Modell wird deshalb wegweisend für andere Kommunen sein. Die erfolgreiche Bietergemeinschaft wurde in dem Ausschreibungsverfahren für die Erhaltung des gesamten Kreisstraßennetzes des Kreises Lippe rechtlich von Nörr Stiefenhofer Lutz, Berlin und technisch von der Ingenieurgesellschaft nts, Münster beraten.





Über Eiffage

Die Muttergesellschaft Eiffage ist ein international tätiges Bau- und Konzessionsunternehmen mit Sitz im französischen „Asnieres-Sur-Seine“, nordwestlich von Paris.

Eiffage zählt zu den weltweit größten Bau- und Konzessionsunternehmen. Wie der Name Eiffage vermuten lässt, geht die Gründung des Unternehmens auf den berühmten Ingenieur und Konstrukteur Gustave Eiffel, dem Erbauer des Eiffelturms in Paris, zurück. In jüngerer Zeit hat Eiffage einige spektakuläre Public Private Partnerships (PPP) in Frankreich und Europa realisiert. Dazu zählen in Frankreich der Bau, Betrieb und die Unterhaltung des „*Viaduc de Millau*“, der berühmten südfranzösischen Autobahnbrücke (Architekt: Lord Norman Foster). Der „*Viaduc de Millau*“ ist ein 2.460 Meter langes Bauwerk, das in der Nähe der Stadt Millau – die Partnerstadt von Bad Salzuflen im Kreis Lippe – das Tal des Flusses Tarn in acht Feldern von 2 mal 204 Metern und 6 mal 342 Metern überspannt. Insgesamt sieben zwischen 78 und 245 Meter hohe Stahlbetonpfeiler tragen den 32 Meter breiten stählernen Überbau mit trapezförmigem Kastenquerschnitt und die zur Aufnahme der Schrägseilkonstruktionen dienenden Stahlpylone. Weitere Public Private Partnerships sind der Bau und Betrieb der „Autobahn Norscut“ in Portugal und der Bahnlinie „*Perpignan – Figueras*“. Die Dimensionen dieser Bauwerke veranschaulichen, zu welchen anspruchsvollen Leistungen der Konzern und auch seine eingebundenen, regional ansässigen Einzelunternehmen dauerhaft fähig sind – auch über Jahrzehnte.



Das Straßenprojekt Lippe – Eine Projektbeschreibung aus Auftragnehmersicht

Aufgabenstellung

Das vom Kreis Lippe ausgeschriebene Vertragswerk zur Erhaltung der Kreisstraßen im Kreis Lippe umfasst ein Straßennetz von insgesamt rund 435 Kilometern Kreisstraßen mit allen Bauwerken, Radwegen und Durchlässen etc. Angesichts der beträchtlichen Größenordnung und der langen Vertragslaufzeit von knapp 25 Jahren war dem Konsortium von vornherein klar, dass dieser interessante Auftrag hart umkämpft sein wird und nur ein wirklich gutes Konzept Chancen hat, den Zuschlag zu bekommen. Die besondere Herausforderung dieses Projektes liegt

für den Auftragnehmer darin, dass grundsätzlich alle Straßen in ihrem derzeitigen Ist-Zustand übernommen werden müssen, Zug um Zug instand zu setzen sind und über den gesamten Vertragszeitraum eine genau definierte Erhaltungsqualität dieser vorhandenen Straßen sicherzustellen ist.

Insoweit unterscheidet sich das vorliegende Projekt wesentlich von anderen PPP-Projekten im Straßenbereich, die in den vergangenen Jahren in Deutschland verwirklicht wurden. Jene anderen PPP-Projekte umfassten stets auch den

Neu- oder Ausbau von Straßen, was den Auftragnehmern dort größeren Einfluss auf die Bauqualität und damit zugleich auf die nachfolgenden Erhaltungskosten einräumte.

Bei dem Straßenprojekt Lippe besteht diese Möglichkeit nicht. Der Auftragnehmer muss die Straßen so nehmen, wie sie „*stehen und liegen*“. Da die Kreisstraßen teilweise bereits vor Jahrhunderten in ihrem heutigen Verlauf errichtet worden sind, stellte dies erhebliche Anforderungen an die Risikokalkulation auf Seiten des Auftragnehmers.



Rechtliche Rahmenbedingungen

Wichtigstes Dokument für alle an dem Straßenprojekt Beteiligten ist der Projektvertrag. Er ist 30 Seiten lang und regelt in seinen 28 Paragraphen sowie in mehreren detaillierten Anlagen die Zusammenarbeit des Kreises mit dem Auftragnehmerkonsortium.

Darüber hinaus ist der Projektvertrag auch für weitere Beteiligte wie Kapitalgeber, die Kommunalaufsichtsbehörde und Vertragspartner (vor allem Unterauftragnehmer) des Auftragnehmers wichtig. Diese sind zwar selbst nicht Vertragspartner des Projektvertrages, allerdings werden ihre Interessen durch den Projektvertrag unmittelbar berührt – beispielsweise, wenn durch „höhere Gewalt“ die Leistungserbringung vereitelt wird oder der Vertrag wegen außergewöhnlicher Umstände vorzeitig beendet werden muss. Wie in PPP-Projekten üblich, erfolgt die Leistungserbringung durch eine Projektgesellschaft des Auftragnehmers, also eine eigens für das PPP-Straßenprojekt Lippe gegründete, mit Eigenkapital ausgestattete und ausschließlich für dieses Projekt zuständige Gesellschaft. Diese Gesellschaft, die „**Eiffage Lippe GmbH**“ hat aus zwei Gründen ihren Sitz im Kreis Lippe. Zum einen sind die Wege zu den Verfahrensbeteiligten sehr kurz. Zum anderen geht es darum, die wirtschaftlichen Parameter (Gewerbesteuer etc.) im Kreis Lippe zu belassen.

Wichtige Regelungen des Projektvertrages

In erster Linie regelt der Projektvertrag den Umfang der vom Auftragnehmer zu erbringenden Leistungen und die dafür vom Kreis zu zahlende Vergütung. Im Detail ist vor allem der Straßenzustand festgeschrieben, den der Auftragnehmer über die gesamte Vertragslaufzeit sicherstellen muss. Im Gegenzug erhält der Auftragnehmer vierteljährliche Zahlungen vom Kreis. Die Höhe der Zahlungen ist bereits heute bis zum Ende der Vertragslaufzeit im Jahr 2033 genau festgelegt. Der Inflationsentwicklung wird durch Verknüpfung mit einem speziell den Straßenbau betreffenden Preisindex Rechnung getragen. Falls der Auftragnehmer den vereinbarten Straßenzustand nicht einhält, wird der Auftraggeber die Vergütung kürzen. Hierdurch behält der Kreis die Kontrolle über die Leistungsqualität, und es wird sichergestellt, dass Zahlungen nur bei vertragsgemäßer Qualität erfolgen und somit sparsam mit Haushaltsgeldern umgegangen wird.

Sachgerechte Risikoverteilung

Wie in jedem PPP-Projekt hängt der Erfolg des Straßenprojektes Lippe davon ab, dass die konkreten Projektrisiken angemessen zwischen den Vertragsparteien verteilt werden. Positiv hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Bereitschaft des Kreises, in dem Vergabeverfahren die Anliegen des Auftragnehmers ernst zu nehmen und gemeinsam mit dem Auftragnehmer praktikable Lösungen für viele Probleme zu finden. Ein Beispiel hierfür ist etwa das bereits geschilderte Bestands- und Baugrundrisiko. Konkret ging es dabei um die Frage, welche Vertragspartei Mehrkosten tragen muss, wenn bei einer bestehenden Straße Probleme im Untergrund auftreten, die die Erhaltung besonders kostspielig machen oder sogar eine Grundsanierung erfordern. Hier wurde in konstruktiven Verhandlungen mit dem Kreis ein Kompromiss gefunden: Der Auftragnehmer übernimmt das Risiko von der Straßenoberfläche bis in eine Tiefe von 1,20 Meter, während der Kreis Risiken übernimmt, die in tieferen Bodenschichten ihre Ursache haben. Es gab noch eine Vielzahl ähnlicher Fragen, die mit dem Kreis durchzusprechen waren, was letztlich auch die Dauer der Auftragsvergabe von etwa anderthalb Jahren erklärt. Aus Auftragnehmersicht hat sich diese Gründlichkeit aber letztlich ausgezahlt: Auftraggeber und Auftragnehmer erhalten einen insgesamt akzeptablen Vertrag. Der Kreis Lippe erzielte darüber hinaus einen günstigen Preis, weil der Auftragnehmer nicht unnötig viele Risikozuschläge einkalkulieren musste, wie es manchmal leider in anderen Projekten der Fall ist, in denen wichtige Fragen offen bleiben oder nur ungenügend aufgeklärt werden.



Lösungskonzept des Auftragnehmers

Das Konsortium hat sich bei seinem Lösungskonzept für das Straßenprojekt Lippe vor allem von dem so genannten Lebenszyklusansatz leiten lassen, dem Grundgedanken aller erfolgreichen PPP-Projekte.

Wie bereits beschrieben, besagt dieser Gedanke im Allgemeinen, dass ein Privatunternehmer bestimmte Leistungen bei gleicher Qualität kostengünstiger als der öffentliche Partner erbringen kann, weil der Unternehmer seine Ausgaben und Leistungserbringung über einen längeren Zeitraum planen kann als der Staat, der sich im Wesentlichen immer nach den jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln richten muss. Konkret verwirklicht das Konsortium das Lebenszyklus-Prinzip dadurch, dass stark beanspruchte Straßen am Anfang der Vertragslaufzeit in eine bessere Qualität gebracht werden, als dies an sich vertraglich vorgeschrieben ist. Obwohl diese Vorgehensweise zunächst mehr kostet als unbedingt nötig, bringt dies eine verringerte Reparaturanfälligkeit während der restlichen Vertragslaufzeit mit sich und ist im Ergebnis – über die gesamte Vertragslaufzeit gesehen – kostengünstiger als häufige Reparaturen, die nur den vertraglichen Mindeststandard sicherstellen.

Darüber hinaus hat die lange Vertragslaufzeit den Vorteil, dass die Erhaltungsmaßnahmen (abgesehen von unvorhergesehenen Reparaturen) zeitlich im Voraus geplant werden können. Die Arbeitsgemeinschaft kann die auszuführenden Arbeiten deshalb gezielt in solche Monate legen, in denen das Unternehmen weniger durch andere Aufträge ausgelastet ist oder in denen z.B. das Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Straßen geringer ist.

Schließlich legt der Auftragnehmer Augenmerk darauf, dass die Leistungen ortsnah und von Arbeitnehmern der Region erbracht werden. Das Konsortium, dessen Mitglieder ihren Sitz in Borken, Osnabrück und Warendorf haben, kann von der räumlichen Nähe zu den Kreisstraßen im Kreis Lippe profitieren und Transportkosten minimieren. Positiver Nebeneffekt dieser räumlichen Nähe ist ebenfalls, dass keine langen Nachunternehmerketten entstehen und somit lokale Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Es ist zudem vorgesehen, die örtliche mittelständische Wirtschaft in die Vertragsabwicklung einzubeziehen. Dies erfolgt zum einen über Materiallieferungen örtlicher Erzeuger oder Händler und zum anderen über eine konkrete Leistungserbringung von Unternehmen aus dem Kreis Lippe.





So geht es weiter

Der Vertrag zwischen den Vertragsparteien, dem Kreis Lippe und dem Auftragnehmer ist unterschrieben, die ersten Maßnahmen bereits umgesetzt. (Bild: Spatenstich in Leopoldshöhe-Bechterdissen: Der Rad- \Gehweg an der K2 erhält eine neue Decke). Das Konsortium hat die Projektgesellschaft Eiffage Lippe GmbH mit Sitz im Kreis Lippe gegründet. Die Verantwortlichen der Projektgesellschaft werden, in enger Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen des Eigenbetriebes Straßen des Kreises Lippe, die bei Angebotsabgabe vorgelegten Maßnahmenlisten weiter bearbeiten und verfeinern. Es gilt zunächst, Prioritätenlisten festzulegen und

Maßnahmen zu definieren, die zeitnah umgesetzt werden können. Es besteht an verschiedenen Streckenabschnitten dringender Handlungsbedarf, um die Substanz der Straße zu erhalten und zu verbessern. Der Winter 2008/2009 hat zu Schäden in verschiedenen Bereichen geführt, die es kurzfristig zu beheben gilt. Im engen Zusammenwirken mit den Ordnungs- und Genehmigungsbehörden werden die Maßnahmen zügig umgesetzt, um den Verkehrsfluss auf den lippischen Kreisstraßen so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Im Projektvertrag ist vorgesehen, bis zum Jahr 2014 die Straßen des Kreisge-

bietes auf einen definierten Zustand zu bringen. Die Eiffage Lippe GmbH trägt die Verantwortung dafür, dieses Ziel umzusetzen. Hierzu ist es erforderlich, in den ersten Jahren grundlegende Baumaßnahmen durchzuführen, die die Substanz der Straßen entsprechend verbessern. Dies führt zu einem hohen logistischen Aufwand, da sehr viele Parameter Berücksichtigung finden müssen.

Im Vordergrund steht die optimale Abstimmung aller Verfahrensbeteiligter untereinander, um die Beeinträchtigung für den Nutzer so gering wie möglich zu halten.

9.

Erste Schritte in der Umsetzung des Vertrages

von Dipl.-Ing. Rainer Huneke, Eigenbetrieb Straßen,
Projektleiter „Operative Umsetzung“ beim Kreis Lippe

Der Vertrag des Straßenerhaltungsprojektes Lippe ist über 24,5 Jahre abgeschlossen und mit allen Anlagen zur Beschreibung des Vertragsgegenstandes ein Werk von mehreren tausend Seiten. Deshalb kann hier nur ein kurzer Überblick der zentralen Schritte für die Abwicklung gegeben werden.

Grundlagen:

Die Umsetzung des Vertrages basiert auf einer Maßnahmenidentifizierung vor dem Hintergrund datengestützter, messtechnischer Zustandsanalysen des Kreisstraßennetzes (Pavement Management System).

Die aus den Analysen resultierenden Zustandswerte geben jeweils Dringlichkeiten und bei Identifikation von Verlaufsentwicklungen auch Maßnahmenarten an. Daneben werden die Ingenieurbauwerke von einem Prüfenieur des Kreises gem. DIN 1076 geprüft und in den Prüfberichten ggfs. mit Sanierungsempfehlungen versehen.

Hieraus ergeben sich konkrete Bauprogramme als Handlungsrahmen in 5- und 2-Jahresbetrachtungen. (z.B. für die Bausaison 2010 ein Paket von ca. 50 Einzelbaumaßnahmen!)

Koordination:

Alle Einzelbaumaßnahmen bedürfen einer vorlaufenden, detaillierten Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden, den Versorgungsunternehmen, den Verkehrsbehörden und den Betreibern des ÖPNV.

Um dieses umfassende Abstimmungsprozedere sicher beherrschen zu können, muss der Partner eine genaue Disposition seiner beabsichtigten Baustellen mit Reihenfolge, Bauzeitenplan und Beschreibung der Maßnahme entwickeln.

Die in der beschriebenen Maßnahmenplanung getroffenen Aussagen sind auch für den Straßenbetriebsdienst des Kreises zur Planung seiner Unterhaltungsleistungen an den Kreisstraßen von großer Bedeutung, um die gegenseitige Abstimmung zu optimieren.

Als verfeinertes einjähriges Maßnahmenprogramm dient es auch als Grundlage zur Öffentlichkeitsarbeit.

Umsetzung:

Die Umsetzung der einzelnen Baumaßnahmen erfolgt in drei Schritten:

Vorarbeiten (z.B. Schilder/Leitpfosten abbauen, Entwässerungsrinnen regulieren)

Erneuerung der Fahrbahn (Bauweise je nach Schadensbild/Zustandsentwicklung)

Nacharbeiten (z.B. Markierungen, Schilder, Leitpfosten)

Der Partner zeigt abschließend die Fertigstellung beim Kreis an, und es erfolgt eine Betriebsabnahme zur Freigabe des Streckenabschnitts. Damit wird die Verantwortung für die Verkehrssicherheit wieder auf den Kreis als Baulastträger zurück übertragen.

Die klassische Bauabnahme einzelner Leistungsbestandteile muss nicht mehr durchgeführt werden, weil an ihre Stelle die messtechnische Zustandserfassung im 5-Jahresraster tritt und die Leistung des Partners hiermit sicher festgestellt wird.

Betriebswirtschaftliches Controlling

Durch die Investitionen in eine systematische Straßenerhaltung wird die Abschreibung des Anlagevermögens „*Straße*“ kompensiert.

Die durchgeführten Maßnahmen werden detailliert in der Anlagenbuchhaltung des Eigenbetriebs dargestellt.

Aufbrüche im Straßenraum:

Grundsätzlich ist der Kreis als Baulastträger verpflichtet, Versorgungsunternehmen die Verlegung von Leitungen im Straßenkörper zu gestatten. Geregelt wird dies über Rahmenverträge bzw. gesetzliche Bestimmungen. Die Anträge für Aufbrüche an Kreisstraßen werden deshalb auch weiterhin vom Kreis bearbeitet, allerdings erfolgt dies nach vorheriger Abstimmung mit dem Partner, der der vom Antragsteller vorgeschlagenen Bauweise zustimmen muss. Die begleitende und nach Fertigstellung der Aufbrüche folgende Gewährleistungsüberwachung wird künftig vom Partner des Kreises wahrgenommen.

Ausblick

Anfang 2013 erfolgt die erste messtechnische Zustandserfassung des Kreisstraßennetzes in der Vertragslaufzeit. Die Qualität des Kreisstraßennetzes wird hierdurch als absoluter Zustandswert beziffert. Durch eine Gegenüberstellung zu der Ursprungsmessung vor Vertragsbeginn wird die Qualitätsverbesserung über die Verlaufskoeffizienten des Straßenzustandes ablesbar.

Bis zu diesem Zeitpunkt sollen, einschließlich der Vorgaben aus dem Mehrjahresbauprogramm des Kreises Lippe, rund 175 Einzelmaßnahmen realisiert werden.

Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs werden hiermit für das Kreisstraßennetz deutlich weiterentwickelt.

10. Ein Wort zum Schluss...

Innovativ in die Zukunft: Interview mit Landrat Friedel Heuwinkel

Mit dem Straßenprojekt Lippe mussten Sie in den vergangenen Jahren „dicke Bretter bohren“. Würden Sie alles noch einmal so machen?

Dass es von den ersten Beschlüssen bis zur Unterzeichnung letztlich vier Jahre gedauert hat, damit habe ich nicht gerechnet. Machbarkeitsstudien, Bürgerbegehren, zusätzliche Datenerhebungen und ein Nachprüfungsverfahren haben viel Zeit erfordert. Doch ich bin umso mehr davon überzeugt, dass wir den richtigen Weg eingeschlagen und das richtige Vergabeverfahren gewählt haben. So konnten wir auf die veränderten Anforderungen im Verfahren gut reagieren.

Was sind aus Ihrer Sicht die drei Hauptvorteile des Projektes?

Der Kreis und unser Partner bringen ihre jeweiligen Kompetenzen ein. Beide brauchen sich künftig nicht verbiegen. Wir behalten unser Know-How im Betriebsdienst und in der Steuerung. Unser Partner kann sich auf die Bauleistungen und die Qualität der Straßen, Radwege und Brücken konzentrieren. Darüber hinaus bekommen wir eine langfristig gesicherte, verbesserte Qualität der Straßen zu wirtschaft-

licheren Konditionen. Unser Partner kann seine Bauleistungen langjährig planen. Zu guter letzt wird unser aus Steuergeldern geschaffenes Vermögen auch unseren Kindern und Enkeln zur Verfügung stehen. Wir leben nicht auf Kosten der nachfolgenden Generation. Und wir haben die Straßen als wichtigen Standortfaktor im ländlichen Raum wieder in den Fokus gebracht. „Win-Win“ auf der ganzen Linie.

Was ist aus Ihrer Sicht im gesamten Verfahren weniger gut gelungen?

Das Thema pauschale Förderung des Straßenbaus durch das Land konnten wir leider nicht zufriedenstellend lösen. So haben wir die förderfähigen Neu-, Um- und Ausbauleistungen an den lip-pischen Kreisstraßen leider nicht mit in das Projekt einbeziehen können.

Welche Tipps können Sie anderen geben, die sich an das Thema wagen wollen?

Jeder muss seinen eigenen Weg gehen, aber das Modell hat gerade für Kreise und Kommunen viele Ansatzpunkte. Viele stehen doch vor der gleichen Herausforderung; unsanierte Straßen zu



verbessern und auf Dauer zu erhalten. Drei Dinge sind jedoch ganz wichtig: Sie müssen klare Ziele haben und diese in konkreten Leistungsanforderungen definieren. Außerdem ist eine gute Datenhaltung ihres Straßenbestandes unabdingbar. Generell sollte gelten: Sorgfalt vor Schnelligkeit.

Das Projekt ist stark kritisiert worden. Hat Sie das nicht nachdenklich gemacht?

Manchmal hat es mich schon geärgert, wie in der Öffentlichkeit mit dem Thema umgegangen wurde. Allerdings mussten wir bei diesem neuartigen Ansatz damit rechnen. Wir haben jede sachliche Kritik stets ernst genommen und auch als Anregung verstanden, noch besser zu werden.

11. Ansprechpartner

Kreis Lippe
Der Landrat
Friedel Heuwinkel
Felix-Fechenbach-Str. 5
32756 Detmold
fon 05231 62-585
fax 05231 62-210
f.heuwinkel@kreis-lippe.de
www.lippe.de

Kreis Lippe
Projektleiter
Rainer Grabbe
Felix-Fechenbach-Str. 5
32756 Detmold
fon 05231 62-540
fax 05231 62-5420
r.grabbe@kreis-lippe.de
www.lippe.de

Kreis Lippe
Leiter Eigenbetrieb Straßen
Gerhard Pieper
Felix-Fechenbach-Str. 5
32756 Detmold
fon 05231 62-649
fax 05231 630114302
g.pieper@kreis-lippe.de
www.lippe.de

Kreis Lippe
Projektleiter, „Operative Umsetzung“
Rainer Huneke
Felix-Fechenbach-Str. 5
32756 Detmold
fon 05231 62-643
fax 05231 630118211
r.huneke@kreis-lippe.de
www.lippe.de

Heuking Kühn Lüer Wojtek
Rechtsanwältin und Partnerin
Dr. Ute Jasper
Georg-Glock-Str. 4
40474 Düsseldorf
fon 0211 60055-326
fax 0211 60055-320
u.jasper@heuking.de
www.heuking.de

Heuking Kühn Lüer Wojtek
Rechtsanwalt
Dr. Hans Arnold
Georg-Glock-Str. 4
40474 Düsseldorf
fon 0211 60055-326
fax 0211 60055-320
h.arnold@heuking.de
www.heuking.de

BUNG Ingenieure AG
Prokurist, Projektleiter Technik
Dr.-Ing. Helmut Daniels
Max-Planck-Str. 29
50858 Köln
fon 0223 468800-140
fax 0223 468800-150
daniels.helmut@bung-ag.de
www.bung-ag.de

BUNG Ingenieure AG
Leiter PPP
Dipl.-Ing. Jörg Sevenich
Max-Planck-Str. 29
50858 Köln
fon 0223 468800-130
fax 0223 468800-150
sevenich.joerg@bung-ag.de
www.bung-ag.de

Alfen Consult GmbH
Leiter Geschäftsbereich Infrastruktur
Dipl.-Ing. Michael Korn
Lisztstraße 4
99423 Weimar
fon 03643 77129-11
fax 03643 77129-22
michael.korn@alfen-consult.de
www.alfen-consult.de

Alfen Consult GmbH
Geschäftsbereich Infrastruktur
BAss., Dipl.-Ing. Ilka Nyga
Lisztstraße 4
99423 Weimar
fon 03643 77129-14
fax 03643 77129-22
ilka.nyga@alfen-consult.de
www.alfen-consult.de

Heinrich Walter Bau GmbH
Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Georg Spoden
Neumühlenallee 32
46325 Borken
fon 02861 800-811
fax 02861 800-822
gspoden@heinrich-walter.eiffage.de
www.heinrich-walter.de

Wittfeld GmbH
Fachbereichsleiter Straßenbau
Dipl.-Ing. Dietmar Hohenhorst
Hansastraße 83
49134 Wallenhorst
fon 05407 501-0
fax 05407 501-239
dhohenhorst@wittfeld.eiffage.de
www.wittfeld.de

Lanwehr Bau GmbH
Geschäftsführer
Wilfried Termath
Südstraße 16
48231 Warendorf
fon 02581 9373-0
fax 02581 9373-55
wtermath@lanwehr.eiffage.de
www.lanwehr.de

Eiffage S.A.
163, quai du Docteur Dervaux
92601 Asnières Sur Seine Cédex
Frankreich
fon +33 141 328000
fax +33 141 328113
europe@eiffage.fr
www.eiffage.com

Eiffage Bau GmbH
Projektleiter
Dipl.-Ing. Olaf Winkler
Leopoldshöher Str. 2a
32107 Bad Salzungen
fon 05222 8509450
fax 05222 8509479
owinkler@eiffage-bau.de

Anhang

Projektsteckbrief

Name:	Straßenprojekt Lippe
Auftragnehmer:	Heinrich Walter Bau GmbH Lanwehr Bau GmbH Wittfeld GmbH Eiffage S.A.
Projektgegenstand:	435 km Fahrbahnen, 124 km Rad- \Gehwege, 96 Brücken, 65 Stützbauwerke einschließlich Böschungen, 1273 Durchlässe
Aufgabenbereich:	Bauliche Erhaltung und Sanierung der lippischen Kreisstraßen
Projektzeitraum:	Erster politischer Beschluss: 18. Mai 2005 Vertragsunterschrift: 21. August 2009
Vergabeverfahren:	Europaweite Ausschreibung am 26. Oktober 2007 Kreistagsbeschluss über den Zuschlag am 16. März 2009
Vertragslaufzeit:	21. August 2009 bis 31. Dezember 2033 (Lebenszyklus)
Auftragsvolumen:	135 Millionen Euro
Vorteile:	Kostenersparnis zwischen 9 und 12 Prozent Hohe qualitative Standards der Kreisstraßen Kreis Lippe bleibt Eigentümer seiner Straßen Sicherung der Infrastruktur im ländlichen Raum Erhalt der kommunalen Steuerung Keine aufwendigen Einzelausschreibungen Planungssicherheit für den Kreis Lippe und den Auftragnehmer Betriebsdienst verbleibt beim Kreis Lippe

Kreis Lippe
Der Landrat
Felix-Fechenbach-Str. 5
D-32756 Detmold
www.lippe.de



Lippe*straßen*