

FG BAU

KONKRET

FB B/L

ZEITSCHRIFT DER FACHGEMEINSCHAFT BAU BERLIN UND BRANDENBURG E.V.



Straßeninfrastruktur

Werteverzehr der Straßen kaum aufzuhalten

Als Verkehrsteilnehmer gewinnt man den Eindruck, dass sich der Straßenzustand in Berlin von Jahr zu Jahr verschlechtert. Glaubt man den Medien, so ist der überwiegende Teil des Netzes in der Baulast Berlins in einem schlechten Erhaltungszustand. Unter dem Druck der Öffentlichkeit wird die Befahrbarkeit der Straßen durch notdürftige Flickungen wiederhergestellt. Die Verkehrs- und Baufachverbände, aber auch der Landesrechnungshof fordern seit Jahren eine Wende in der Erhaltungsstrategie, um den Werteverfall beim Volksvermögen Infrastruktur zu stoppen.

Ein großer Teil des Berliner Stadtstraßennetzes baut noch heute auf Konstruktionsschichten auf, deren Wurzeln bis in die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts reichen. So hatte das Berliner Straßennetz bereits im Jahre 1959 eine Länge von 4.730 km. Bis 1957 wurde neben dem wieder anlaufenden Bau von Hauptverkehrsstraßen vorwiegend die einfache Instandsetzung vorhandener Fahrbahndecken durchgeführt. Zwischen 1962 und 1969 ersetzte man im Westteil der Stadt die Vorkriegsbauweisen auf einer Fläche von 7 Millionen m² durch die damalige Standardbauweise Gussasphalt auf Betontragschicht. Diese Flächen bilden, mit Ausnahme einiger weniger Neubaustrecken, den jüngsten Bestandteil des kommunalen Straßennetzes von Berlin. Erst ein Bruchteil wurde davon erneuert.

Abgesicherte Angaben zur Nutzungsdauer von Konstruktionsschichten in Fahrbahnen kommunaler Straßen sucht man in der Literatur vergeblich. Erfahrungswerten zufolge kann bis zum vollständigen Ersatz eine Zeit von 30 bis 50 Jahren in Ansatz gebracht werden. Die erwartete Nutzungsdauer setzt allerdings notwendige Erhaltungsmaßnahmen im erforderlichen Umfang voraus.

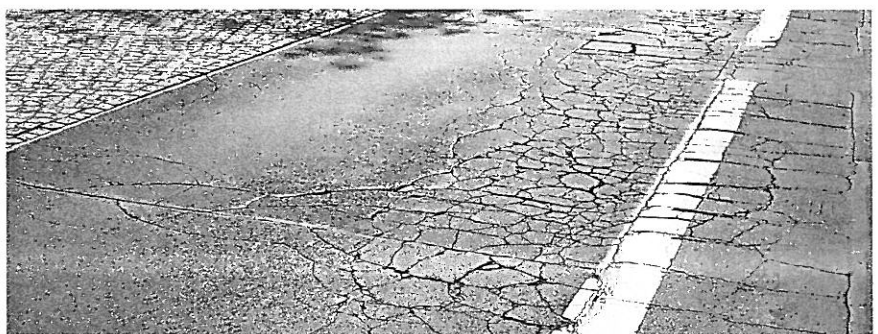
Bei den in den vergangenen zwei Jahrzehnten erneuerten Straßen haben sich durch fehlende oder zu spät

durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen Schäden in größerem Ausmaß eingestellt. Denn der rechtzeitige Eingreifzeitpunkt ist nicht der Zeitpunkt, an dem ein Schlagloch auftritt, sondern der Moment, an dem durch eine Erhaltungsmaßnahme der Schaden an der Gesamtkonstruktion verhindert und eine maximale Nutzungsdauer garantiert wird.

Für die Instandsetzung des Berliner Straßennetzes werden in den Medien Aufwendungen zwischen 400 und 600 Millionen Euro genannt. Mit Blick auf den zu erwartenden Erneuerungsbedarf sind diese Zahlen als deutlich zu niedrig anzusehen. Ausgehend beispielsweise von der Länge bzw. Fläche des Stuttgarter Straßennetzes (1.300 km/17 Millionen m²; im Vergleich Berlin: 5.300 km/69 Millionen m²) lassen sich Herstellungskosten von 5 Milliarden Euro und eine daraus resultierende Abschreibung von 100 Millionen Euro pro Jahr ermitteln. Der Abschreibungszeitraum wurde

auf optimistische 50 Jahre bemessen. Bei einem ebenso sehr zurückhaltend geschätzten Erhaltungsbedarf von 2 Euro/m² und Jahr ergibt sich eine jährliche Summe von 140 Millionen Euro für die bauliche Instandhaltung.

Grundsätzlich erfreulich ist die tendenzielle Steigerung der Straßenbaumittel für die Bezirke, die sich im Jahre 2011 auf 74 Millionen Euro zur Straßenerhaltung und nochmals 34 Millionen Euro für Investitionsmaßnahmen belaufen sollen. Resümierend lässt sich feststellen: Für den Bedarf und die Haushaltsansätze in 2011 zur Straßenerhaltung ergibt sich eine Unterdeckung von etwa 74 Millionen Euro. Beim Vergleich zwischen dem auf der Abschreibung basierenden Erneuerungsbedarf und den dafür 2011 vorgesehenen Haushaltsansätzen entsteht eine Differenz von ca. 66 Millionen Euro pro Jahr. Stellt man dem Bedarf die tatsächlichen eingesetzten Mittel gegenüber, so scheint selbst bei weiter steigenden Erhaltungsmitteln der Verzehr



Eines von zahlreichen Beispielen, bei denen der Eingreifzeitpunkt überschritten wurde.

2/2