

## FACHBEITRÄGE

## Zustand der Berliner Straßen – Verzehr 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 Mio. m<sup>2</sup> 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 in größerem Ausmaß Schäden 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 – 600 Mio. € genannt. Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Erneuerungsbedarfs werden diese Zahlen als deutlich zu niedrig angesehen.

Wenn man sich aus Mangel an eigenem Datenmaterial bei der überschlägigen Abschätzung des Mittelbedarfs an die Erfahrungen anderer Großstädte in Deutschland anlehnt, so lässt sich folgende sehr vereinfachte Rechnung aufmachen:

Die Stadt Stuttgart hat im Jahre 2010 das kommunalen Doppik eingeführt und dazu bis 2008 in einem Zeitraum von 18 Monaten eine flächendeckende Erstbewertung des Infrastrukturvermögens abgeschlossen. Dabei wurde der Zustand aller Infrastrukturelemente untersucht und verschiedenen Zustandsklassen zugeteilt. Durch eine Ermittlung der Herstellungskosten auf Grundlage von Erfahrungswerten wurde die jährliche Abschreibung für einen Nutzungszeitraum von 30 bis 50 Jahren in Abhängigkeit von der Straßenart berechnet. Daraus kann der jährliche Bedarf an Mitteln für die Erneuerung festgelegt werden.

Ausgehend von der Länge bzw. Fläche des Stuttgarter Straßennetzes (1.300 km/17 Mio. m<sup>2</sup>) im Vergleich zu Berlin (5.300 km/69 Mio. m<sup>2</sup>), lassen sich Herstellungskosten von 5 Mrd. € und eine daraus resultierende Abschreibung von 100 Mio. € pro Jahr ermitteln. Der Abschreibungszeitraum wurde auf optimistische 50 Jahre bemessen. Bei einem ebenso sehr zurückhaltend geschätzten Erhaltungsbedarf von 2 €/m<sup>2</sup> und Jahr ergibt sich pro Jahr eine Summe von 140 Mio. € für die bauliche Erhaltung.



Bernd Dudenhöfer



## FACHBEITRÄGE

Grundsätzlich erfreulich ist die tendenzielle Steigerung der Straßenbaumittel für die Bezirke, die sich im Jahre 2011 auf 74 Mio. € zur Straßenerhaltung und nochmals 34 Mio. € für Investitionsmaßnahmen (Erneuerung) belaufen sollten. Resümierend lässt sich trotzdem feststellen:

Aus den vorgenannten Zahlen für den Bedarf und die Haushaltsansätze in 2011 von ca. 74 Mio. € ergibt sich für die Straßenerhaltung eine Unterdeckung um etwa den gleichen Betrag.

Beim Vergleich zwischen dem auf der Abschreibung basierenden Erneuerungsbedarf und den dafür in 2011 vorgesehenen Haushaltsansätzen ergibt sich eine Differenz von ca. 66 Mio. € pro Jahr.

Stellt man dem (geschätzten) Bedarf die tatsächlichen eingesetzten Mittel gegenüber, so scheint selbst bei weiter steigenden Erhaltungsmitteln der Verzehr des „Vermögens Straße“ nicht aufzuhalten zu sein.

Sofern die Politik in Berlin tatsächlich gewillt ist, diese Fehlentwicklung zu korrigieren, muss eine Erhaltungsstrategie festgelegt werden, die auf den tatsächlichen Zustand des Streckennetzes ab-

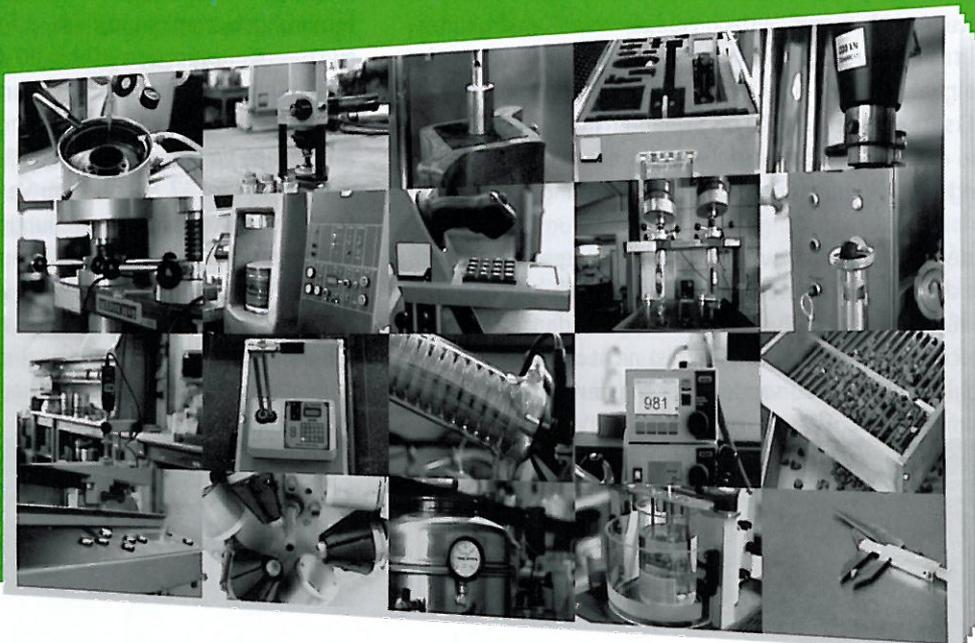
gestimmt ist. Vordringlich ist dabei die Erneuerung der Streckenabschnitte mit dem höchsten Schädigungsgrad. Diese Strecken verursachen eine große Anzahl an unplanbaren Erhaltungsmaßnahmen, die nur der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Befahrbarkeit dienen, aber nicht nachhaltig sind.

Voraussetzung für die Erarbeitung einer Erhaltungsstrategie ist der umgehende Aufbau einer verlässlichen Datenbasis über den Netzzustand. Vorher ist es weder möglich, den mittelfristig notwendigen Erhaltungsbedarf abzuschätzen, noch die verfügbaren Mittel sinnvoll zu verteilen. Ohne ein solches Managementsystem bleibt es beim Gießkannenprinzip des Mitteleinsatzes.

Fehlende Investitionen und Unterhaltung an Straßen führen zu sinkender Verkehrssicherheit und zu unnötigen Einschränkungen für den Nutzer. Sie verzehren das Volksvermögen Verkehrsinfrastruktur. Um langfristig das Netz in einen ausreichenden Zustand zu versetzen und es auf diesem Niveau zu erhalten, ist eine Verdopplung der derzeit eingesetzten Mittel erforderlich.

*Bernd Dudenhöfer*

anerkannt nach  
RAP Stra und  
Betonprüfstelle



## Baustoffprüfung und Sachverständigengutachten



### ASPHALTA

Prüf- und Forschungslaboratorium GmbH  
Halenseestraße,  
Innenraum Avus Nordkurve  
D-14055 Berlin

Tel. 030-301 60 36 / 37  
Fax 030-302 95 02  
www.asphalta.de  
prueflabor@asphalta.de

Laborstandorte:  
Berlin  
Lausitz  
Havelland