Schlaglöcher auf fast allen Straßen

Nicht nur die Avus ist kaputt. Die Baubranche sagt: Von 5700 Kilometern sind 4000 sanierungsbedürftig

Von Klaus Kurpjuweit und Christoph Spangenberg

Am schlechten Zustand der Straßen wird sich auf unabsehbare Zeit nichts ändern. Einig sind sich zwar alle Parteien, dass das Geld nicht reicht, um die Straßen instand zu halten, doch fast ebenso einig sind sie sich, dass das erforderliche Geld dafür nicht aufgetrieben werden kann. Dabei sind nach Angaben des Verkehrsingenieurs Bernd Dudenhöfer von 5700 Kilometern Straße bereits rund 4000 Kilometer „dringend sanierungsbedürftig". Wie etwa die Avus, die in der Nacht zu Donnerstag stadtauswärts erneut voll gesperrt werden musste, um die durch den starken Regen beschädigte Fahrbahn notdürftig zu reparieren. Die erste Nacht hatte nicht gereicht, um neben dem Asphalt auch den beschädigten Grünstreifen zu sanieren. Spätestens heute Mittag soll es wieder zwei Fahrspuren geben.

Wie der Avus ergeht es laut Dudenhöfer den meisten Straßen: Der Zeitpunkt der notwendigen Erneuerung ist überschritten. Dabei ließen sich die Schäden nicht auf Schlaglöcher reduzieren; diese machten nur deutlich, dass der „Eingreifzeitpunkt" überschritten sei, sagte Dudenhöfer auf einer Podiumsdiskussion von ADAC, Bauindustrieverband, Fachgemeinschaft Bau, Fuhrgewerbe-Innung und Vereinigung der Straßenbau-und Verkehrsingenieure, die alle mehr Geld für die Unterhaltung der Straßen fordern.

Dudenhöfer berechnet den Erhaltungs- und Erneuerungsbedarf auf jährlich rund 250 Millionen Euro. Der Senat habe im laufenden Haushalt jedoch nur 74 Millionen Euro eingeplant. Dem widerspricht die Verwaltung. Hinzu zählen müsse man auch andere Posten – etwa die Wartung von Brücken oder Ausgaben des Bundes. Somit würden über 100 Millionen Euro in den Straßenbau gesteckt, sagte der Sprecher der Stadtentwicklungsverwaltung, Mathias Gille.

Dudenhöfer forderte, ein Kataster über den Zustand der Straßen zu erstellen. Nur so sei eine seriöse Erhaltungsplanung möglich. Ein solches Verzeichnis wollte der Senat vor Jahren aufstellen; derzeit wird laut Gille wegen des enormen Aufwands nicht mehr daran gearbeitet. Ein Kataster führe außerdem nicht zwangsläufig zu besseren Straßen. Brandenburg habe zum Beispiel eines erstellt; der Zustand der meisten Straßen sei aber nicht besser als in Berlin.

Bei der Avus sei der Zeitpunkt der nötigen Sanierung längst überschritten worden, bestätigte Lutz Adam von der Stadtentwicklungsverwaltung. Zuständig ist hier der Bund. Erst jetzt wird der Abschnitt zwischen Dreieck Funkturm und der Spanischen Allee saniert. Dass im Baustellenbereich am Wochenende die für den Verkehr genutzte Standspur stark beschädigt worden ist, sei auf den starken Regen zurückzuführen. Auf der überschwemmten Fahrbahn sei die Markierung nicht mehr zu erkennen gewesen; Lastwagenfahrer seien über den Rand gefahren und hätten so die Schäden verursacht. Nun soll die Spur besser markiert werden. Wie teuer die Reparatur wird, konnte Adam nicht sagen. Was nun erneuert wird, muss bei der anstehenden Grundsanierung wieder abgerissen werden.

Dass es bei erneutem Starkregen zu Beschädigungen und Sperrungen an anderen Abschnitten kommt, will die Entwicklungsverwaltung nicht ausschließen. „An dieser alten Strecke kann alles passieren", sagte Sprecher Gille. Vermeidbar gewesen wären allerdings Kommunikationspannen. Ortsfremde Autofahrer klagten darüber, dass sie nirgends auf die Umleitung ab Hohenzollerndamm hingewiesen wurden. Die Berliner wunderten sich bereits am Dienstag, dass auf Schildern auch eine Sperrung für Mittwochnacht angekündigt wurde. Dies hatte die Stadtentwicklungsverwaltung zwar veranlasst, aber nicht öffentlich angekündigt.

ANZEIGE

BERLINER MORGENPOST | DONNERSTAG, 4. AUGUST 2011

Experten: Berlin vor Verkehrskollaps

4000 Kilometer des Straßennetzes sanierungsbedürftig. Wirtschaft fordert Millionen-Investitionen

■ VON MARKUS FALKNER

BERLIN – Die Berliner Bau- und Verkehrswirtschaft warnt vor einem Kollaps des Straßennetzes. Nach Einschätzung des ADAC sind inzwischen 4000 von insgesamt 5700 Kilometern Straßennetz in Berlin dringend sanierungsbedürftig. Bernd Dudenhöfer, Geologe und Vizevorsitzender der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg (VSVI), bezifferte den akuten Investitionsbedarf am Mittwoch auf jährlich 250 Millionen Euro. Davon seien etwa 150 Millionen Euro für die reine Sanierung von Schlaglöchern und 100 Millionen Euro für die Grunderneuerung von Straßen nötig, sagte er.

Tatsächlich sind im laufenden Haushalt nur etwa 74 Millionen Euro für die Erhaltung und etwa 33 Millionen für die Erneuerung von Straßen eingeplant – darin enthalten ist bereits das nach dem vergangenen Winter neu aufgelegte Schlagloch-Sonderprogramm. Hinzu kommt noch Geld für den Autobahnbau und Hauptstadtmaßnahmen vom Bund sowie aus verschiedenen Förderprogrammen von Bund und EU. „Insgesamt eine deutlich dreistellige Millionensumme", sagt Lutz Adam, Abteilungsleiter in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Dass das Geld nicht reicht, darüber klagt nicht nur der ADAC, sondern auch die Berliner Bezirke seit Jahren. Die rot-rote Regierung hat jetzt zumindest beschlossen, die zusätzlichen 25 Millionen Euro aus dem Schlagloch-Programm in den kommenden Jahren dauerhaft im Haushalt bereitzustellen. Doch auch das wird nicht reichen, um alle Schäden dauerhaft für die nächsten Jahrzehnte zu reparieren, darüber sind sich die Experten einig. „Die Straßen zählen zum Vermögen der Stadt", sagt Adam. „Wenn wir bilanzieren, müssen wir feststellen, dass das Vermögen weniger wird."

Auch Dudenhöfer kritisiert den anhaltenden Werteverlust der Straßeninfrastruktur. Und er malt für die nächsten Jahre ein noch drastischeres Szenario. Ein Großteil des heutigen Berliner Straßennetzes sei nach dem Zweiten Weltkrieg, vor allem in den 60er-Jahren gebaut worden. Bei einer von Ingenieuren angenommenen Nutzungsdauer von etwa 60 Jahren hätten daher viele schon ein Alter erreicht, in dem bloße Sanierung der Fahrbahndecke nichts mehr nützt. Was passiert, wenn nur der Asphalt geflickt, nicht aber der marode Unterbau erneuert wird, müssen Berlins Autofahrer regelmäßig nach dem Winter erleben. Selbst auf scheinbar intakten Straßendecken platzen Schlaglöchern auf.

„Straßenschäden lassen sich nicht auf Schlaglöcher reduzieren", sagt Dudenhöfer. „Sie machen nur deutlich, dass der Zeitpunkt zum Eingreifen überschritten ist. Eine intakte Straße kennt keine harten Winter." Der Experte fordert daher ein Straßenerhaltungsmanagement und ein zentrales Straßenzustandskataster, wie es der Senat bereits 2008 angekündigt, aber bisher nicht umgesetzt hat. Ein Teil des Problems – neben den fehlenden Finanzmitteln – besteht nach seiner Einschätzung darin, dass es in Berlin keine verlässlichen Daten über den tatsächlichen Zustand der Infrastruktur gibt. **Seite 12**

Avus früher befahrbar

Befahrbar Eine Geduldsprobe für Autofahrer nähert sich dem Ende: Die Avus soll vom späten Donnerstagvormittag an wieder in beiden Richtungen auf zwei Spuren befahrbar sein. Das sagte Lutz Adam von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Damit wären die Arbeiten einige Stunden früher als geplant beendet.

90

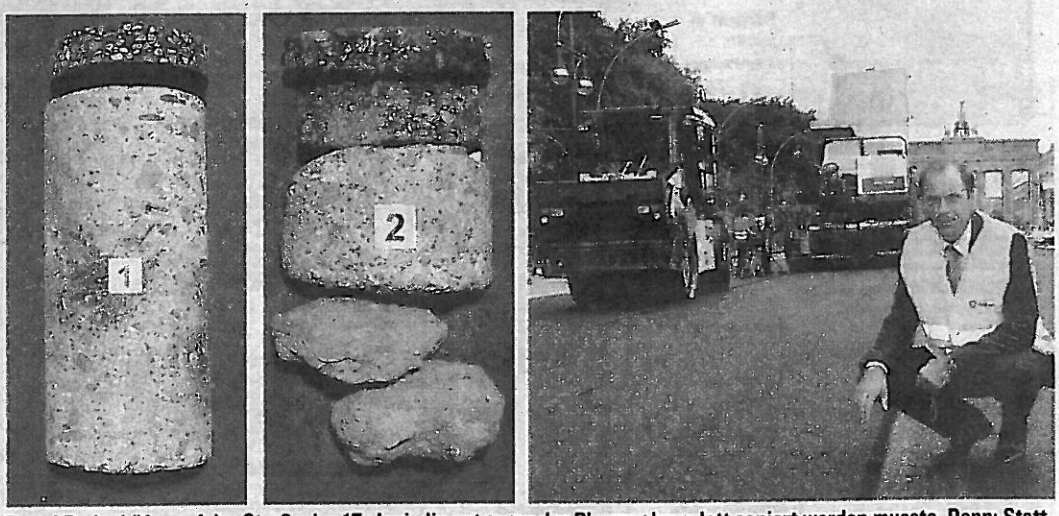
Jahre alt ist die Avus. Sie wird seit Ende Juni das erste Mal grundlegend saniert. Bei starken Regenfällen war der Standstreifen unterspült und sehr stark beschädigt worden.

Vollsperrung Für die provisorische Reparatur der Schäden mit Asphaltgranulat war die Avus bereits in der Nacht zu Mittwoch stadtauswärts voll gesperrt worden. Weil die Arbeiten nicht beendet werden konnten, sollte die Autobahn auch in der Nacht zu Donnerstag noch einmal gesperrt werden.

Berlin vor dem Straßen-GAU

Unter den Schlaglöchern lauert der Brösel: In fünf Jahren nur noch Schrottpisten

Berlin – **Die Straßen Berlins sind schlecht, finden Sie? Dann warten Sie mal fünf Jahre, dann werden Sie sehen, was schlechte Straßen sind. Das sagt der Spezialist Bernd Dudenhöfer für den Fall voraus, dass nicht sofort mehr Geld für Sanierung ausgegeben wird. Von 5300 Kilometern Straße seien 4000 dringend sanierungsbedürftig.**



Fotos: Friedel, Asphalta

Bernd Dudenhöfer auf der Straße des 17. Juni, die entgegen der Planung komplett saniert werden musste. Denn: Statt so wie der linke Bohrkern es zeigt, sah sie nicht mehr aus – eher wie in dem Beispiel rechts daneben.

Dudenhöfer, Vize der Straßenbau- und Verkehrsingenieursvereinigung Berlin-Brandenburg: „Die meisten Straßen sind vor und in den 60er-Jahren neu gebaut, überbaut oder verbessert worden." Da sie – geplant nach damaligen Achslasten und Verkehrsstärken – auf 60 Jahre Haltbarkeit ausgelegt waren, sind sie bald nur noch Brockenpisten. Dudenhöfer kritisierte vor Vertretern der Verwaltung, des Abgeordnetenhauses, des ADAC und der Bauwirtschaft:

▶ Es gibt keinen Straßenzustandskataster, anhand dessen geplant wird, was gemacht werden muss. Es wird so rumrepariert.

▶ Es werden 75 Millionen Euro im Jahr für Reparatur und Erneuerung ausgegeben. Es müssten 250 Millionen Euro jährlich sein, damit der Zustand nicht noch schlechter wird.

Eine Straße müsse nämlich nicht erst dann repariert werden, wenn es Schlaglöcher gibt. Dudenhöfer: „Sie zeigen lediglich, dass der Zeitpunkt zum Eingreifen überschritten wurde. Intakte Straßen bekommen auch in harten Wintern keine Löcher."

Denn unter dem Asphalt liegen eine Binder- und eine Tragschicht. Wenn die ebenfalls beschädigt sind, sei das Flicken der Schlaglöcher nur herausgeworfenes Geld.

Bei einer anschließenden Diskussion bezweifelte der SPD-Verkehrsexperte Christian Gaebler den raschen Nutzen eines Straßenkatasters und sagte, dass es auch nach der Wahl nicht mehr als 75 Millionen Euro geben würde. Uwe Doering (Linke) sieht die Lösung darin, die kaputten Straßen durch weniger Autos zu entlasten. Christoph Meyer (FDP) will das Geld aus Beschäftigungsprogrammen umleiten, Claudia Hämmerling (Grüne) mit dem Bund verhandeln, ob der nicht Geld für Stadtstraßen statt für die A 100 rausrückt, und Olaf Scholz (CDU) sieht die Rettung unter anderem in besserer Planung, die verhindert, dass Straßen mehrmals aufgerissen werden. *GL*

„Berliner Kurier" v. 04.08.2011