

Problembeschreibung/Begründung:



Ein Straßennetz wie „Schweizer Käse“

Solche oder ähnliche Schlagzeilen haben alle schon einmal gelesen. Der oft herangezogene Vergleich des Straßennetzes mit einem durchlöcherten Käse trifft auf die Straßen in Sankt Augustin zwar noch nicht zu. Das soll allerdings nicht darüber hinweg täuschen, dass sich die Verkehrsanlagen teilweise in einem bedenklichen Zustand befinden und hohe Investitionen erforderlich sind, um den Substanzerhalt zu gewährleisten. Über Jahre hinweg wurde zu wenig in den Straßenerhalt investiert. Mit jedem Hinauszögern wird die Rechnung höher.

Nicht umsonst hat die Fachverwaltung Jahr für Jahr bei den Mittelanforderungen das viel zu geringe Budget beklagt und immer wieder auf den stetigen Verfall der Verkehrswege und den daraus folgenden volkswirtschaftlichen Schaden hingewiesen.

Fachleute gehen davon aus, dass ca. 64.000 Kilometer Straßen in deutschen Städten und Gemeinden mit einem Aufwand von etwa 25 Milliarden € dringend erneuert werden müssen.

Dass das Problem nicht nur in Sankt Augustin zum Tragen kommt, kann allerdings kein Trost sein.

Auch wenn in Zeiten knapper öffentlicher Kassen nicht nur im Bereich der Verkehrswege Löcher zu stopfen sind, darf dies keine Entschuldigung dafür sein, die gesetzliche Verkehrssicherungspflicht zu vernachlässigen.

Mit dem momentan zur Verfügung stehenden Etat können nur Löcher notdürftig geflickt werden.

Eine optimale Pflege auf der Grundlage einer Instandsetzungsstrategie ist nicht möglich.

Infolgedessen verschlechtert sich der Straßenzustand laufend, während sich gleichzeitig der Überwachungsaufwand erhöht und die Verkehrssicherheit schwer beeinträchtigt wird.

Dieses deutschlandweite Problem ist mittlerweile auch den Rechnungsprüfungsämtern ein Dorn im Auge und so fordern schon seit einiger Zeit auch die obersten Landes-rechnungshöfe mit höherer Priorität für den Substanzerhalt des Straßen- und Wegenetzes einzutreten.

Die Folgen einer nicht ordnungsgemäß durchgeführten Straßenunterhaltung erschließen sich den Laien ganz offensichtlich durch Rissbildungen, Schlaglöcher, überbeanspruchte Fahrbahnen, langgezogene Spurrillen, Bodenwellen und verblasste Markierungen.

Doch damit ist das Thema nicht abgehandelt. Der Fachmann weiß, dass dies nur die oberflächigen Symptome sind, die zuerst ins Auge fallen und die ersten Vorboten einer dramatischen Zerstörung des gesamten Straßenaufbaues sind.

Mit den spinnennetzartigen kleinen Rissen oder offenen Fugen beginnt das Übel - in diesem Zustand lässt sich mit verhältnismäßig geringem Aufwand die Fahrbahndecke noch sanieren -

Es dringt Wasser in die Fugen ein. Während der Frost- und Tauperioden kommt es zum Frostaufbruch. Die Spalten werden zunehmend breiter. Wasser gelangt auch in den Unterbau. Feinanteile werden weggespült oder umgelagert. Der Frosttauwechsel greift auch hier die Materialstruktur an und schließlich kommt es zum Grundbruch, d. h. die Straße sackt ab.

Hat eine Straße erst einmal dieses fortgeschrittene Schadensbild erreicht, ist nur noch ein kompletter und kostenträchtiger Neubau der Straße möglich.

Die Realität sieht leider so aus, dass vor dem Hintergrund der nicht ausreichenden Unterhaltungsbudgets der Verfall vieler Straßen Jahr für Jahr weitergeht.

Es werden nur Notreparaturen durchgeführt. Schlaglöcher werden verfüllt, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Warnschilder angeordnet, um die Verkehrssicherheit zumindest teilweise wieder herzustellen. Greift dies alles nicht mehr, werden als letzter Ausweg Straßen sogar vielerorts gesperrt.

Durch die versäumte Unterhaltung der Straßen zum richtigen Zeitpunkt entstehen einerseits irreparable Schäden, die letztlich dazu führen, dass die entsprechenden Straßen für viel Geld komplett neu ausgebaut werden müssen und andererseits Investitionsstaus, die von Jahr zu Jahr dramatischere Formen annehmen.

Um dem entgegenzuwirken, hat der Fachbereich Tiefbau mit hohem Aufwand eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Es wurden alle Straßen aufgelistet, das Alter ermittelt und zur Feststellung des Straßenzustandes Qualitätsstufen definiert.

Danach wurden alle Straßen begangen, begutachtet, analysiert und ihr Zustand entsprechend einer der 5 Qualitätsstufen zugeordnet.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

1. Neue Straßen

Die Straße ist hier einzuordnen, wenn sie nicht älter als zwei Jahre ist und keinerlei

erkennbare Mängel aufweist.

11 Straßen (2,3 %) im Stadtgebiet von Sankt Augustin wurden hier zugeordnet.

2. Ohne Mängel

Die Straße weist optisch erkennbare keine Mängel auf, bzw. die Mängel sind so geringfügig, dass sie ohne großen Aufwand dauerhaft zu beseitigen sind.

38 Straßen (7,7 %) im Stadtgebiet von Sankt Augustin wurden hier zugeordnet.

3. Geringe Mängel

Die Straße weist optisch erkennbar kleine Mängel auf, die im Verhältnis zur Gesamtfläche eine untergeordnete Rolle spielen. Dies können sein, kleine Risse, geringfügige Absackungen (ohne Verkehrsgefährdung) kleine Aufbrüche, dem Alter entsprechende Abnutzungs- und Verschleißerscheinungen.

315 Straßen (63,6 %) im Stadtgebiet von Sankt Augustin wurden hier zugeordnet.

4. Größere Mängel

Die Straße weist deutlich erkennbare Mängel auf, die zur eingeschränkten Benutzung der Straße führen und einen erhöhten Unterhaltungsaufwand erfordern. Eine regelmäßige Beobachtung zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist unumgänglich.

107 Straßen (21,5 %) im Stadtgebiet von Sankt Augustin wurden hier eingeordnet.

5. Erhebliche Mängel

Die Straße weist derart große Mängel auf, dass eine grundsätzliche Erneuerung notwendig ist, bzw. die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit nur noch mit unangemessenem Unterhaltungsaufwand sichergestellt werden kann.

23 Straßen (4,9 %) im Stadtgebiet von Sankt Augustin wurden hier zugeordnet.

Die Begehung zeigte, dass ca. 21 % der Straßen größere Mängel aufweisen. 5 % der Straßen weisen so große Mängel auf, dass eine Sanierung über Unterhaltungsmaßnahmen nicht mehr möglich ist.

Hierzu ist anzumerken, dass diese Straßen bereits ein Durchschnittsalter von ca. 30,5 Jahren haben.

Die Straßen müssen im Laufe der nächsten Jahre neu ausgebaut werden. Aus wirtschaftlichen Gründen wird der Fachbereich Tiefbau allerdings versuchen, den Ausbau so zu koordinieren, dass er mit einer evtl. auch notwendigen Kanalsanierung zusammengelegt werden kann. Das Abwasserbeseitigungskonzept für die nächsten 5 Jahre wird zurzeit erstellt.

Der weitüberwiegende Teil der Straßen (Stufen 2 bis 4) lässt sich mit einem angemessenem Unterhaltungsaufwand noch über viele Jahre in einem akzeptablen Zustand erhalten.

Kontraproduktiv wirkt sich dem gegenüber aber die stetige Kürzung des Haushaltsmittelansatzes für die Straßenunterhaltung aus.

Seit 1994 wurden die Ansätze beachtlich gesenkt und nicht den Erfordernissen und Preissteigerungen angepasst.

Waren im Haushalt 1990 bis 1994 noch 450.000 DM (230.000 €) plus größere Instandsetzungen 150.000 DM (76.000 €) veranschlagt, so sind es heute gerade mal 150.000 € plus größere Instandsetzungen 50.000 €. Es konnten somit nur die zwingenden Reparaturen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht durchgeführt werden. Maßnahmen zur Werterhaltung und damit zur Verlängerung der Nutzungsdauer konnten nur in wenigen Fällen durchgeführt werden.

Auch wenn die finanzielle Situation in Sankt Augustin sehr schwierig ist, hält es die Verwaltung für dringend erforderlich, den Etat für Unterhaltungsmaßnahmen wieder zu erhöhen, um den Investitionsstau im Bereich der Qualitätsstufe 4 abzubauen und der teuren und sinnlosen „Flickschusterei“ wieder mit einer fachlich fundierten und wirtschaftlich sinnvollen Instandsetzungsstrategie entgegenzuwirken.

Einzelne Organisationen, wie beispielsweise der ACE (Auto-Club-Europa) mobilisieren mittlerweile bereits die Verkehrsteilnehmer zu Schadenersatzklagen gegen die Baulastträger.

Eskalation dieser Art oder gar Sperrungen ganzer Straßenzüge sollten in Sankt Augustin möglichst durch eine vorausschauende, den Erfordernissen der Verkehrs-sicherheit angepasste und ökonomisch orientierte Verkehrspolitik vermieden werden.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, den Titel Straßenunterhaltung im Verwaltungs-haushalt wieder von 150.000 € auf 250.000 € zu erhöhen und den Titel größere Instandsetzungen im Vermögenshaushalt von 50.000 € auf 100.000 € zu erhöhen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter