

Straßenbauaufgaben in Westdeutschland

(Auszug aus einem Vortrag von Dr. J. Oberbach, Köln a. Rh., gehalten auf den Journées d'Études Techniques Modernes et Rentabilité des Chantiers in Paris am 30. 10. 1956)

„Der Straßenbau ist ein Diener des Verkehrs“.

Diese Feststellung, die eine Aufgabe, und nicht nur einen theoretischen Zusammenhang darstellt, sei an drei einzelnen Problemen aufgezeichnet. Es sind die zur Zeit bei uns im Vordergrund des Interesses stehenden aktuellen Straßenbauaufgaben:

1. Bauausführung und Verkehr,
2. Anpassung der Bauweisen an die Verkehrsbeanspruchungen,
3. Mechanisierung der Baubetriebe als Folge der wachsenden Straßenbauaufgaben.

Zu 1: Bauausführung und Verkehr

Der Verkehr wächst auf unseren Straßen von Stunde zu Stunde. Jeden Tag kommen weitere 1000 neue Motorfahrzeuge auf ein immer enger werdendes Verkehrsnetz. Dieser steigenden Belastung unserer Straßen steht ein Straßennetz gegenüber, das durch Kriegs- und Nachkriegszeit einen fast unübersehbaren Nachholbedarf besitzt, so daß man schließlich an einem Neuausbau nicht vorübergehen konnte. Seit drei oder vier Jahren wachsen die Zuwendungen schrittweise. Diese ansteigenden Mittel machten aber aus den Hauptschlagadern unseres Verkehrs, besonders in einigen Monaten in diesem Sommer, eine einzige Baustelle mit Umleitungen und Verkehrshemmungen in nahezu unwahrscheinlichem Ausmaß. Was war die Ursache? Die Verwaltungen sind gehalten und bestrebt, so billig wie nur irgend möglich zu arbeiten. Wenn man aber sein Augenmerk im wesentlichen darauf richtet, billig zu arbeiten, dann können die Belange des Verkehrs nicht zu ihrem Recht kommen. Kleinste, aber billige Firmen mit ungenügenden Maschinenausrüstungen blockieren mit ihrer langsamen Baudurchführung den Verkehr. Die Auswahl ungeeigneter, aber billiger Bauverfahren schafft unnötige Verzögerungen. So führte der Straßenbau plötzlich ein Eigenleben, ohne Rücksicht auf einen Verkehr, der wegen seiner Größenordnung auf keinen Quadratmeter Straße verzichten konnte. Volkswirtschaftlich waren die Verluste durch die Straßenbauarbeiten manchmal höher als die Kosten für das gesamte Bauobjekt! Aber solche Überlegungen sind noch zu neu, um bereits Allgemeingut aller Beteiligten zu sein. Es ist dem Leiter der Abteilung Straßenbau im Bundesverkehrsministerium, Ministerialdirektor Dr. K u n d e, zu verdanken, daß er als erster bei dem kürzlich in München stattgefundenen Straßenbaukongreß diese Dinge aufgegriffen hat, um den beteiligten Kreis auf diese grundsätzlichen Dinge in richtunggebender Form hinzuweisen. Erlauben Sie mir, daß ich seine Meinungsäußerung, die charakteristisch für die plötzlich auftretenden Schwierigkeiten zwischen Straßenbau und Verkehr ist, kurz zitiere:

„Die gegenwärtigen großen Reparaturen und der Straßenausbau haben an verschiedenen Stellen in der Bundesrepublik die Verkehrskapazität des vorhandenen Straßennetzes in nahezu unvertretbarer Weise eingeengt. Wenn Deutschland heute die höchste Zahl an Fahrzeugen, bezogen auf den Kilometer Straße besitzt, dann ist es recht und billig, wenn die Bauarbeiten auch nicht einen Quadratmeter Straße unnötig oder aber auch nur eine Stunde zu lang dem Verkehr entziehen. Ich habe leider nicht den Eindruck, daß dieser Gesichtspunkt bei allen Bauausführungen genügend beachtet wird. Ich bin nicht dafür, daß die volkswirtschaftlichen Verluste, wie man mir vorgerechnet hat, durch einzelne Straßensperrungen oder Einengungen größer werden als der gesamte Wert des Bauvorhabens. Ich halte es für richtig, wenn insbesondere bei der Reparatur hochbelasteter Straßen, z. B. der wichtigsten Autobahnverbindungen, an die Ausführung der Bauarbeiten in bezug auf den Bauzeitpunkt der schärfste Maßstab gelegt wird, und wenn sowohl Auftraggeber wie Auftragnehmer sich daran gewöhnen, in solchen Fällen volkswirtschaftlich zu denken und unnötige Verluste, die durch stundenlange Fahrverzögerungen oder durch den Kraftstoffverlust entstehen, nach Möglichkeit auf ein Minimum zu beschränken.“

In diesen Worten wurde zum ersten Mal von amtlicher Seite in aller Öffentlichkeit die Verflechtung von volkswirtschaftlichen Belangen mit dem Straßenbau herausgestellt. Wenn die hier zitierten Bemerkungen aber fruchtbringend sein sollen, wird sich in der Denkweise der Ingenieure und der Finanziers des deutschen Straßenbaus vieles ändern müssen. Qualifizierte Firmen müssen an die neuen Straßenbauaufgaben angesetzt werden, an Aufgaben, die nicht nur rein technischer Art sind, sondern die eine tiefwirkende Resonanz auf wirtschaftlichen Gebieten hervorrufen.

Zu 2: Anpassung der Bauweisen an die Verkehrsbeanspruchungen

Im engen Zusammenhang mit diesem Problem des Einsatzes schlagkräftiger Firmen und gut organisierter Baustellen — beides ist zwar nicht immer am billigsten, aber volkswirtschaftlich am besten — steht die Frage des Deckenbaues an sich. Ich bin in der glücklichen Lage, als Unternehmer, der sowohl die bituminösen Bindemittel als auch den Zement in gleicher Weise als Grundstoff im Straßenbau verwendet, unabhängig von dem Kampf der Bindemittelinteressenten eine neutrale, aber, wie ich glaube, um so richtigere Auffassung über die Ausführung von Straßendecken zum Ausdruck bringen zu können, und ich habe meine Meinung meinen deutschen Kollegen gegenüber in folgender Weise präzisiert:

Die zu bauenden Straßendecken müssen so konstruiert sein, daß das Hauptaugenmerk nicht auf den optischen Eindruck der Decken zu legen ist, sondern auf die Herstellung eines

Zum Jahreswechsel:

Allen unseren Lesern und Freunden
in Deutschland und im Ausland

Es wird auch im Neuen Jahr unser besonderes Bemühen sein, die fortschreitende Entwicklung auf dem von der Zeitschrift erfaßten Fachgebiet gewissenhaft und umfassend wiederzugeben. Wir werden uns daher stets sehr freuen, Anregungen hierfür aus dem Kreise unserer Leser zu erhalten, und hoffen, auch mit dem neuen Jahrgang 1957 den Fachkreisen im besten Sinne dienen zu können.

Verlag und Schriftleitung.

ein glückliches neues Jahr!