

Schnelles Internet um jeden Preis?

Der Zustand der Kommunalstraßen, die 65 % des Straßennetzes in Deutschland ausmachen, hat sich in den letzten Jahren besorgniserregend verschlechtert.

In vielen Kommunen werden im Zusammenhang mit der Einführung der Doppik – also des kaufmännischen Rechnungswesens – Straßenzustandsanalysen erstellt, die in aller Regel den schlechten Zustand der Straßen aufzeigen.

Auch bei vielen Landes- und Kreisstraßen ist die Situation nicht anders. Der Erhalt des Straßennetzes ist in Baden-Württemberg sogar Bestandteil des Koalitionsvertrages geworden, was den immer höheren Stellenwert des großen Erhaltungsbedarfes deutlich macht.

Aufgrund vielfältiger Aufgaben der Länder und Kommunen fällt es schwer, die Mittel für die Substanzerhaltung der Verkehrsanlagen aufzustocken. Für uns Mitarbeiter der Straßenbauverwaltungen fällt es oft schwer, den Bürgern zu vermitteln, warum die Schlaglöcher vor der Haustür wieder nur notdürftig geflickt werden können und das Geld für die dauerhafte Erneuerung der Deckschicht nicht vorhanden ist.

Als ob das nicht schon genug wäre, müssen wir nun auch noch zusehen, wie die Substanz unserer Straßen durch ein neues Bauverfahren zusätzlich und unnötig zerstört wird. Ich zumindest kann das den Bürgern nicht mehr erklären.

Im Februar hörte ich zum ersten Mal den Begriff „Micro-Trenching“. Vertreter der Stadtwerke erläuterten uns das Verfahren und die Vorzüge in Bezug auf Kosten und Bauzeit.

Natürlich ist mir bekannt, dass der Ausbau der Breitbandinfrastruktur in Deutschland noch nicht so weit vorangekommen ist, wie es allseits gefordert wird.

Mir war aber nicht bekannt, dass die am 10. Mai 2012 in Kraft getretene Novellierung des Telekommunikationsgesetzes TKG regelt, dass für alle Straßen Verfahren des Micro- bzw. Mini-Trenchings grundsätzlich durch die Straßenbaustraßenbetreiber zugelassen werden müssen. Ausgenommen davon sind lediglich Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen.

Im neuen TKG heißt es zwar, dass „Telekommunikationslinien so zu errichten und zu unterhalten sind, dass sie ... den anerkannten Regeln der Technik genügen“. Es ist dort aber auch bestimmt, dass dem Antrag auf Micro-Trenching stattzugeben ist, wenn es u. a. nicht zu einer „wesentlichen Erhöhung des Erhaltungsaufwandes“ kommt. Erfahrene Fachleute wissen aber um die vielfach negativen Auswirkungen auf die Straßensubstanz und die Verkehrssicherheit, die Aufgrabungen und andere Eingriffe in den Oberbau haben.

Es beruhigt mich keineswegs, dass derzeit an technischen Bestimmungen und Regeln für die Ausführung der Verlegetechniken gearbeitet wird und die Umsetzung in der Praxis wissenschaftlich begleitet werden soll.

In meinem Zuständigkeitsbereich – einer Stadt mit 40.000 Einwohnern und 200 km Straße – wird fleißig gefräst, verlegt und verfüllt. Die Freude der Anwohner, bald schnelles Internet zu bekommen, weicht langsam dem Ärger, dass Deckschichten von Straßen, die erst vor wenigen Jahren erneuert wurden, nun durch



**Dipl.-Ing.
Christiane Ehrhardt**

Mitglied des Vorstandes der FGSV

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

Micro-Trenching wieder zerstört werden.

Nur bei wenigen Straßen treffen wir einen homogenen Aufbau der Straßenbefestigung an. Es wird zu Gefügestörungen und Auflockerungen der angrenzenden Befestigungsbereiche kommen. Wie sich Flüssigboden, Quellbeton oder Flüssigasphalt im Straßenkörper verhalten ist ungewiss. Unklar ist auch, wie der Schichtenverbund gewährleistet werden soll.

Jeder Aufbruch schädigt die Substanz der Verkehrsanlage. Es wird nicht lange dauern, dann wird es die ersten haftungsrechtlichen Probleme geben. Wer übernimmt die erhöhten Kosten (Sicherung der in die Oberfläche eingebrachten Leitungen) bei der Herstellung einer Grundstückszufahrt? Leitungen Dritter wurden überbaut oder gekreuzt – auch hier werden künftig zusätzliche Kosten entstehen. Jede Deckschichtenerneuerung in einer Straße, in der das Micro-Trenching angewendet wurde, birgt nun größere Risiken.

Ich hoffe, dass es vielen Kommunen gelingt, die Anwendung dieses Verfahrens in Ihrer Stadt zu verhindern. Ob die Investitionskosten wirklich so gering sind wie derzeit erhofft, bleibt abzuwarten. In Bezug auf die Substanzschädigung der Straßen kann Micro-Trenching aus Sicht der Steuerzahler kaum wirtschaftlich dargestellt werden.

Ich bin gespannt, wie es weitergeht. Möge sich die konventionelle Bauweise wieder durchsetzen oder möge der Erfindergeist der Bauingenieure schnell eine akzeptable Lösung hervorbringen.

Ihre
Christiane Ehrhardt