

Das jährliche „Unterhaltungs-Soll“

Das Straßennetz in der Baulast der Stadt umfasst eine Netzlänge von ca. 375 km. Davon sind ca. 105 km Hauptverkehrsstraßen und ca. 270 km Nebenstraßen. Die bautechnische Einteilung gliedert sich in ca. 80 % Asphaltbauweise; ca. 16 % in Pflasterbauweise im Zusammenhang mit Gleistrassen und ca. 4 % sonstige Pflasterbefestigungen.

Straßenbefestigungen in Betonbauweise gibt es nur in vernachlässigbarem Umfang. Analysiert man die Darmstädter Straßen weiter, so stellt man fest, dass der Großteil letztmalig in den 50er und 60er Jahren grundhaft erneuert oder erstmalig hergestellt wurde. Diese Straßen haben grundsätzlich ihre Lebensdauer erreicht bzw. überschritten und müssten komplett oder in wesentlichen Teilen erneuert werden. Die Durchführung lediglich oberflächiger Unterhaltungsmaßnahmen ist hierbei unwirtschaftlich, da nicht nachhaltig.

Wie jedes von Menschen gefertigtes Bauwerk haben auch Straßen eine gewisse „Standzeit“. Danach ist das Bauwerk zu erneuern. Dies auf die Lebensdauer, die „Standzeit“ umgelegt, zuzüglich Unterhaltung wie Fräsen, mal eine neue Deckschicht, Fugenverfüllung, Folienauftrag usw. ergibt Jahreskosten. Sie entsprechen der anzusetzenden Abschreibung. Nun hat die Stadt von ihren 122 km² Gesamtfläche etwa 4 km² als Straßen, Wege und Plätze befestigt. Auf Straßenlänge umgerechnet, sind das 375 km von durchschnittlich 10,8 m Breite. Die 105 km Hauptstraßen sind nach 40 Jahren für 120 €/m² zu erneuern, 270 km Nebenstraßen und Gehwege nach 80 Jahren für durchschnittlich 100 €/m². Die ergibt Jahreskosten von 3,00 €/m² bzw. 1,25 €/m². Hieraus ergibt sich für die Stadt ein jährlicher Bedarf nur für die Erhaltung der Straßenflächen von mindestens $(3,00 * 105 + 1,25 * 270) * 10,8 * 1000 = 7,05 \text{ Mio } \text{€}$!

Zum Vergleich sei der Neuwert aller Straßen- und Wegebefestigungen grob geschätzt auf $4 \text{ Mio m}^2 * 85 \text{ €} = 340 \text{ Mio } \text{€}$. Gemäß einem Erfahrungswert sind hiervon 2,0 % als Untergrenze der Erhaltung anzusetzen. Hiermit errechnen sich sogar 8,5 Mio € im Jahr. Dem dürften in etwa die Abschreibungen des neuen „doppischen“ Haushaltes entsprechen. Die Erhaltungskosten betragen somit ein Mehrfaches des von der Stadt angegebenen Solls von 2 Mio €. Diese Summe ist nicht nur mal einige Jahre aufzuwenden, sondern regelmäßig auf alle Zeiten !

Hinzu kommen die 173 Lichtzeitanlagen und deren Ersatzteile und Wartungen, Beschilderungen und Straßenmarkierungen.

Die Stadt lebt, was Straßen und Kanäle angeht, seit Jahrzehnten von der Substanz. Das geht, solange diese neu sind. Aber schon seit Jahren wird gemogelt. Rhein- und Neckarstraße, die Vorplätze von Hauptbahnhof und Schloss, , erst letztes Jahr der Mathildenplatz, zur Zeit die Frankfurter Landstraße werden als Maßnahmen des Öffentlichen Nahverkehrs vom Bund gefördert. Praktischerweise betrifft das auch die Straßenflächen. Dies dürfte ein Hauptgrund sein, warum der eigene Bahnkörper unbedingt dezimeterweise verbreitert werden musste. So ist das nun auch für die Bismarckstraße geplant. Pech nur, dass Darmstadt nicht Straßenbahnen in allen Hauptstraßen hat. Immerhin sponsert der öffentliche Nahverkehr mit Fördergeldern so den Straßenbau.