

Straßenbau in Brandenburg*

Verkehrswege stellen die Verbindung zwischen Metropole und Provinz und Provinz und Metropole dar. Waren bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die Wege noch unbefestigt und die Güter wurden noch überwiegend auf dem Wasser transportiert, so verbanden ab Ende des 18. Jahrhunderts nach den damaligen modernen Gesichtspunkten entworfenen und gebaute Straßen, die Chausseen, zuerst die Residenzstädte Berlin und Potsdam miteinander. Diese Chausseen bildeten so das Fundament für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung Brandenburgs und Berlins und sind damit die Basis des heutigen Straßennetzes.

Die Anfänge des preußischen Chausseebaus zwischen 1786 und 1805

Mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelm II. im Jahr 1786 begann eine neue Politik. Die beginnende Industrialisierung und der erhöhte Warenaustausch erforderten den so genannten Kunststraßenbau. Erfahrungen anderer Länder, insbesondere aus den zu Preußen gehörenden westlichen Provinzen und die Erfahrungen Frankreichs wurden verwendet, um sich eigene Vorstellungen für diese neue Straßenart zu verschaffen. Begonnen wurde mit dem Bau einer Chaussee von Magdeburg nach Leipzig und einem Abzweig nach Halberstadt im Jahre 1787. Vorher waren auf einer staatlich angeordneten Dienstreise die Erfahrungen anderer westdeutscher und westeuropäischer Länder zusammengetragen worden und in einem Wettbewerb sowohl die günstigste Trasse sowie auch die günstigste Bauweise für diese Straßenzüge ausgewählt worden.

Eine Versuchsstrecke als Chaussee im Neuen Garten von Potsdam, die 1789 fertig gestellt wurde, brachte weitere Erfahrungen. Am 7. März 1789 wurde mit dem Bau der Chaussee von Berlin nach Potsdam begonnen, anfangs noch unter dem Direktorium des Oberhofbauamtes unter dem Architekten Langhans, der als Erbauer des Brandenburger Tores bekannt ist. Am 21. Juni 1791 wurde eine Generalchausseebauintendantur gegründet, deren Chef Hans Moritz Graf Brühl war, die den Chausseebau weiterführte. Gleichzeitig wurden die notwendigen Vorschriften erlassen, wie das „Edikt über die Verbindlichkeiten der Untertanen der Kurmark in Ansehung des Chausseebaues vom 18. April 1792“ und ein erster Chausseegeldtarif von 1792. Verschiedene Trassenvarianten für die Strecke von Zehlendorf nach Potsdam wurden von Graf Brühl untersucht. Schließlich wurde die kürzeste Strecke ausgewählt, für die zwei Brücken zu bauen waren. Um die Brücke über das

*) Gekürzte und überarbeitete Veröffentlichung aus einer Dokumentation des Landesbetriebes Straßenwesen zur Brandenburgischen Straßengeschichte im Rahmen des Projekts Kulturland Brandenburg 2008.

*Wege, die von einer Grenze des Landes zu einer anderen, oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamte zu einem anderen, oder zu Meeren und Hauptströmen führen, werden Land- oder Heerstraßen genannt.
(Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten (Teil II, 15. Titel, 1. Abschnitt, § 1), 1794)*

Wasser zwischen dem Kleinen und Großen Wannensee möglichst klein zu halten, wurden in diesem Verbindungsbereich Dämme vorgetrieben und dazwischen eine Holzbrücke auf Steinpfeilern errichtet. In diesem Zusammenhang wurde auch die Glienicker Brücke, die bisher eine reine Holzbrücke gewesen war, erneuert und erhielt beidseits der Zugklappen steinerne Pfeiler aus Kalkstein. Bis zum Jahre 1806 folgten dann noch die Chausseen Berlin - Charlottenburg (1798 fertig gestellt), Berlin - Frankfurt (Oder) über Müncheberg (1803 fertig gestellt), Berlin - Kremmen (1803 fertig gestellt bis Grenze Tegel), Potsdam - Wittenberg (bis Michendorf), Potsdam - Magdeburg (bis Brandenburg) und Berlin - Bad Freienwalde (bis Werneuchen), die als letzte 1806 fertig gestellt wurde. Dazu kam noch die Chaussee zwischen Küstrin und Landsberg (1801-1805 gebaut). In diesen ersten Jahren des Chausseebaus wurden 212 Kilometer Chausseen durch die Chausseebauintendantur gebaut. Der Ausbruch des Krieges gegen Frankreich und der Niedergang Preußens beendete die erste Chausseebauperiode. Für die Überbrückung der kleinen Bäche und der straßenbegleitenden Gräben wurden Steinbrücken als Gewölbe vorgesehen, große Flüsse wurden mit Holzbrücken auf Pfahljochen oder Steinpfeilern überwunden.

Der Chausseebau in Brandenburg zwischen 1815 und 1875

Mit der Neuordnung des Straßenwesens nach 1813 wurde der Chausseebau der Oberbaudeputation zugeordnet, die allerdings bei wechselnden Ministerien ressortierte, aber immer die gleiche Behörde blieb. Die zentrale Verwaltung und die Finanzierung des Chausseebaus lagen bei diesen zuständigen Ministerien, während der Bau und die Ausführung durch die Provinzialverwaltungen erfolgte. Das Ministerium stellte den Straßenbauplan auf, sicherte die Finanzierung, genehmigte die Pläne und erließ darüber hinaus Vorschriften über den Straßenverkehr und Straßenbau. Die „Anweisung für den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen“ von 1814, die 1824 neu herausgegeben wurde und 1834 in einer Neufassung herauskam, galt im Endeffekt in ihrem technischen Bereich bis in die 40er Jahre des 20. Jahrhunderts hinein. Die technische Grundlage des Baues der Chausseen mit oder ohne Sommerweg in einer Breite von 8,80 m zwischen den Banketten mit beidseitig stehenden Baumreihen und dahinter liegenden Gräben bestimmen heute noch das Aussehen, Breite und Linienführung der Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg. Zwischen 1816 und 1836 finanzierte die Preußische Staatsbank, die Preußische Seehandlung, den Neubau der Straßen und führte ihn selbst durch. Dadurch wurden die bestehenden Lücken geschlossen und

Die verschiedenen Zwecke der Chausseen eines Landes sind, dass sie

- 1. in militärischer Hinsicht, die Bewegung der Truppen und alle Organisationen, die im Kriege vorkommen, überhaupt die Verteidigung und den Angriff erleichtern,*
- 2. dass die den Handel mit dem Auslande und im Inneren allzeit befahrene Wege liefern und die Mühe und Kosten des Transports der Waren vermindern und*
- 3. den inneren Verkehr durch Verbindung der verschiedenen Landesteile behufs der gegenseitigen Mitteilung der Ereignisse erleichtern und dadurch die Kultur des Landes fördern sollen. (Chausseebauplan für die Königlich Preußischen Staaten, Berlin 10. April 1817)*

ein geschlossenes preußisches Straßennetz für das gesamte Gebiet zwischen Aachen und Memel hergestellt. In den Jahren von 1846 bis 1858 wurden vorrangig Aktienchausseen gebaut, die Zuschüsse vom Staat bekamen. Zwischen 1846 und 1860 wurden in Brandenburg alleine 860 Kilometer Aktienchausseen errichtet. Damit war das Hauptstraßennetz auch in Brandenburg hergestellt, das nicht nur die Verbindungen zwischen der Hauptstadt und den anderen wichtigen Städten Preußens ermöglichte, sondern auch die Städte Brandenburgs untereinander verband und die Bedienung der landwirtschaftlichen Betriebe, Fabriken, Häfen, Bahnhöfe und anderer technischer Anlagen ermöglichte.

Straßenbau in den Städten und Gemeinden

Seit der Neuordnung des Staatswesens 1808 (Städteordnung) und 1815 ging die alleinige Zuständigkeit für den Straßenbau in den Städten auf die Gemeinden über, die tatsächliche Übertragung zog sich aber lange hin (in Berlin bis 1875). Wegen Mangel an gutem Steinmaterial wurde nach wie vor Pflaster aus Lesesteinen hergestellt, erst in den 20er und 30er Jahren wurden bearbei-

tete Steine verwendet. Großsteinpflaster für die Fahrbahnen und Mosaikpflaster für die Gehwege gibt es seit Mitte des 19. Jahrhunderts, Kleinsteinpflaster ab 1890. Bis 1870 war allerdings der Großteil der Straßen unbefestigt. Erst die Ausstattung der Städte mit Anlagen der Wasserver- und -entsorgung und ihr wirtschaftlicher Aufschwung führten zu einer durchgehenden Befestigung der städtischen Straßen. Ab der Jahrhundertwende zum 20. Jh. wurden auch Beton- und Asphaltstraßen gebaut.

Die Entwicklung der Chausseen zwischen 1876 und 1900

Mit dem Inkrafttreten des Dotationsgesetzes vom 3. Juli 1875 waren die Verwaltung der Staatschausseen und die Aufsicht über die übrigen Chausseen ab dem 1.01.1876 auf die Provinzen übergegangen. In Brandenburg galt nun das Reglement vom 18. August 1876. Die Verwaltung der Chausseen wurde durch einen sogenannten Provinzialausschuss vorgenommen, dem ein Landesbaurat mit Mitarbeitern zugeordnet war. Landesbauinspektoren überwachten den Chausseebau und die Chausseeverwaltung in vier Bezirken. Die Unterhaltungsgrenzen wurden durch

„Unterhaltungsgrenzsteine“ gekennzeichnet, das galt auch für Kreisstraßen. Von 1876 bis 1900 wuchs der Bestand an Chausseen erheblich, er verdoppelte sich fast von 3 884 auf 7 581 Kilometer. Der Zuwachs war im Wesentlichen aber durch den Bau von vielen Kreischausseen entstanden. Für diesen Bau der Kreischausseen, die am Ende 74% des Straßennetzes umfassten, gab die Provinzialverwaltung erhebliche Zuschüsse, die im Regelfall in einer Prämie von einem Drittel der Baukosten bestanden. Nur wenige Strecken waren gepflastert mit Großstein-, Kleinstein- (ab 1888), Ziegel- oder Holzpflaster.

Die Entwicklung der Chausseen zwischen 1900 und 1918

Die Jahrhundertwende stellt quasi einen Einschnitt in die Art und Weise des Chausseebaus und der Chausseeunterhaltung dar. Zum einen hatte die Provinzialverwaltung „Normativbestimmungen für den Neubau von Chausseen in Brandenburg vom 1.07.1897“ erlassen, die einen geringeren Querschnitt als die preußischen Richtlinien vorsahen, aber auch die Deckenstärke erheblich verminderten. Darüber hinaus erforderte der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr eine andere Befestigung der Oberflächen. Erste Decken aus Kleinsteinpflaster wurden 1897 hergestellt. Ab der Jahrhundertwende wurde auch eine Oberflächenbehandlung mit Teer in größerem Umfang eingesetzt. Damit konnte eine längere Haltbarkeit der wassergebundenen Decken erreicht und eine erhebliche Staubeentwicklung vermieden werden. Bis zum 1. Weltkrieg sind 80 Kilometer Kleinsteinpflasterdecken entstanden und 120 Kilometer Chausseen mit einer Oberflächenbehandlung versehen worden. Zum Ende des Jahres 1912 betrug

der Gesamtbestand der Chausseen 8 952 Kilometer, davon waren 7 354 Kilometer Kreischausseen. Während des 1. Weltkrieges gab es keinen Chausseebau.

Die Straßen in Brandenburg zwischen 1918 und 1945

Nach dem 1. Weltkrieg ging es weniger um eine Vergrößerung der Straßenlängen, als um eine bessere Qualität der Straßendecken. Die zunehmende Motorisierung erforderte dieses zwingend, denn von 1914, wo es auf 709 Einwohner ein Kraftfahrzeug gab, war die Motorisierung bis 1934 auf 35 Einwohner je Kraftfahrzeug, also um das 20-fache gewachsen. 1933 waren von den Provinzialchausseen rund 60% mit einer Oberflächenschutzschicht bzw. mit einer bituminösen Decke versehen und etwa 10% hatten eine vernünftige Pflasterdecke. Bei den Kreischausseen sah es allerdings nicht so günstig aus. Hier hatte nur ein Viertel der Chausseelängen eine Oberflächenschutzschicht und der Anteil der Pflasterstraßen betrug unter 10%. Nach der Neuordnung des Straßenwesens nach 1933 erfolgte die Festsetzung des nunmehr neuen Netzes von Reichsstraßen, Landstraßen I. und II. Ordnung (in Brandenburg in den Jahren 1934 bis 1936). Allerdings gab es 1937 noch einige wesentliche Änderungen. Mit dem Stand vom 31.12.1936 gab es in Brandenburg 2 810 Kilometer Reichsstraßen, 4 112 Kilometer Landstraßen I. und 4 693 Kilometer Landstraßen II. Ordnung, wobei die überwiegende Zahl der Landstraßen vorher Kreisstraßen gewesen waren. Das gesamte klassifizierte Straßennetz im damaligen Brandenburg betrug 11 615 Kilometer. Die Qualität der Straßendecken wurde weiter erhöht, indem insbesondere bituminöse Decken in größerem Umfang eingebaut

wurden. Mit dem Beginn des 2. Weltkriegs war etwa die Hälfte aller Straßenkilometer Brandenburgs so befestigt.

Der Reichsautobahnbau zwischen 1933 und 1941

Schon 1933 wurde mit dem Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Autobahnen“, der Festlegung der Querschnitte und der Festlegung des Grundnetzes „Reichsautobahnen“ die Grundlage für den Reichsautobahnbau in Deutschland und somit auch in Brandenburg gelegt. Dieses Grundnetz der Autobahnen beinhaltete von

Anfang an für Berlin als einzige Großstadt einen geschlossenen Ring. Von ihm sollten Autobahnen ausgehen nach

- Stettin/Szczecin - Danzig/Gdańsk - Königsberg/Kaliningrad
- Frankfurt (Oder) - Westpreußen und Ostpreußen
- Cottbus - Breslau/Wrocław - Gleiwitz/Gliwice
- Leipzig - Gera - Nürnberg - München
- Magdeburg - Hannover - Dortmund
- und Hamburg.

Der Berliner Autobahnring ist ein ellipsoförmiges Gebilde, das um die damalige

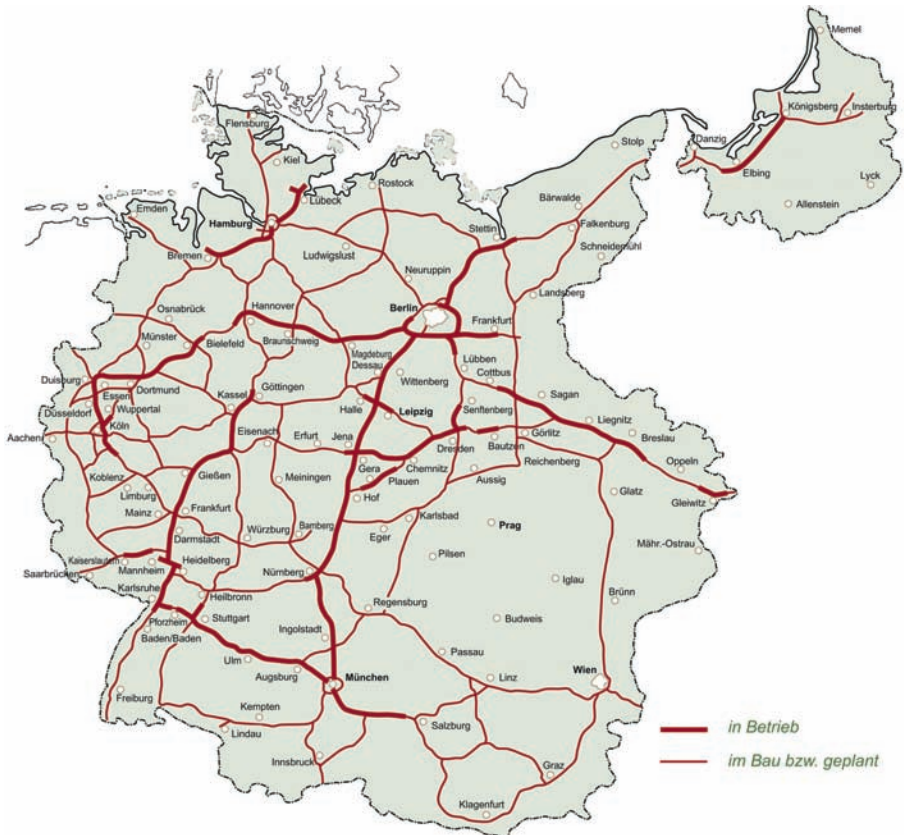


Abb. 1: Reichsautobahn Stand 1.09.1939

Reichshauptstadt herumführte, mit einem Durchmesser von 60 bzw. 35 km und einem Umfang von ungefähr 196 km. Die größten Bauwerke zur Überbrückung von Spree und Havel sind die Mühlenfließbrücke bei Rüdersdorf mit einer Überbaulänge von 738 m, die Kalkgrabenbrücke ebenfalls dort mit einer Überbaulänge von 240 m und die Havelbrücke bei Kemnitz mit einer Überbaulänge von 710 m. Von dem 196 km langen Autobahnring waren bei Kriegsbeginn 129 km fertig gestellt, also rund Zweidrittel der Länge. Es fehlte im Wesentlichen der nördliche und nordwestliche Teil des Ringes.

Die vom Berliner Ring ausgehenden Autobahnen A 2, A 9, A 11, A 12 und A 13/15 wurden auf Brandenburger Gebiet in Teilbereichen nur einbahnig fertig gestellt.

Straßenbau zwischen 1945 und 1989

Nach dem Krieg war die Hauptaufgabe, die Freimachung der Straßen zu erledigen und die am dringendsten notwendigen Reparaturen auszuführen. Die Kriegszerstörungen waren außerordentlich groß. So waren im Bezirk Frankfurt (Oder) von 179 Brücken des klassifizierten Straßennetzes 111 (62%) zerstört, im Bezirk Potsdam waren es immerhin noch 40%. Erst in den Jahren 1949 und 1950 konnte im Bezirk Potsdam mit den ersten Straßenreparaturarbeiten größeren Umfanges begonnen werden, im Bezirk Frankfurt (Oder) sogar erst 1953. Das große Hochwasser 1947 hatte hier alle Kräfte gebunden, um die verschlammten und verunreinigten Straßen wieder zu reinigen. Die ersten Neubaumaßnahmen begannen 1951.

Die Arbeiten wurden organisiert vom Provinzialstraßenbauamt, das ab 1947 als

Landesstraßenbauamt im Land Brandenburg arbeitete. 1951 erfolgte eine Neuorganisation, als zentrale Behörde wurde die Generaldirektion für Kraftverkehr und Straßenwesen beim Ministerium für Verkehrswesen für alle Länder der sowjetisch besetzten Zone bzw. der DDR gegründet. An die Stelle der Landesstraßenbauämter wurden weisungsabhängige Straßenbauinspektionen gestellt. Die Generaldirektion war verantwortlich für die Autobahnen und die Fernverkehrsstraßen, während die Hauptabteilungen für Verkehr und Straßenwesen in den Ländern verantwortlich waren für die Landstraßen I. und II. Ordnung. Am 19.12.1952 erging eine Verordnung über die Neuorganisation des Straßenbaues und der Straßenunterhaltung, wonach vom 1.01.1953 die Straßenbauinspektionen in staatliche Straßenbau- und Unterhaltungsbetriebe umgewandelt wurden. Nach der neuen Verordnung über das Straßenwesen vom 18.07.1957 galten als Staatsstraßen die Autobahnen und Fernverkehrsstraßen, als Bezirksstraßen die Landesstraßen I. und Landesstraßen II. Ordnung. Danach gab es in den Kreisen noch Kreisstraßen und in den Gemeinden kommunale Straßen. Die Überwachung erfolgte seit dem 12. Juni 1960 durch staatliche Straßenbauaufsichtsämter bzw. durch das Autobahn- und Straßenbauaufsichtsamt.

Ab 1.01.1968 wurden alle Betriebe und Organisationen in den Bezirksdirektionen für Straßenwesen zusammengefasst.

1968 gab es über 19000 km Straßen im Land Brandenburg, von denen etwa die Hälfte Kreis- und Kommunalstraßen waren.

Als Folge des Mauerbaus um Berlin herum mussten besondere Anstrengungen unternommen werden, um das Straßennetz, das nunmehr in großem Umfang

unterbrochen war, wieder funktionsfähig zu machen. So wurde die Autobahnverbindung vom Schönefelder Kreuz in Richtung Berlin bis zur Straße „Am Seegraben“ ausgebaut und 1963 freigegeben. Aber es wurden auch die Verbindungen zwischen Hennigsdorf über Stolpe nach Bergfelde, von Potsdam nach Teltow und Schönefeld, von Potsdam nach Güterfelde und von Potsdam nach Wustermark ausgebaut und dem Verkehr übergeben.

Ab 1967 gab es die Ämter für Verkehrsplanung, die für die Generalverkehrsplanung und alle damit zusammenhängenden Arbeiten verantwortlich waren.

Die starke Konzentration auf zentrale Aufgaben und die Kombinatbildung im zentralen und bezirksgeleiteten Bauwesen führte zu einer Leistungsreduzierung im örtlichen Bauwesen, da die Tiefbaukombinate überwiegend im Bereich des Wohnungsbaus eingesetzt wurden. Die Anwendung von Bitumen war ab 1978 im Straßenbau mit erheblichen Restriktionen verbunden. Es standen auch nur noch sehr wenige bituminöse Aufbereitungsanlagen im Straßenwesen zur Verfügung. Dennoch konnten einige größere Bauvorhaben, wie der Ausbau der 8,5 km langen vierstreifigen Nuthe-Schnellstraße zwischen Potsdam und Babelsberg, realisiert werden.

Am Ende der DDR waren von den Fernverkehrsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 1 065 km 20% in einem außerordentlich schlechten Zustand und bei den Landesstraßen waren es 37%. Von den Fernverkehrsstraßen waren rd. 7% schmaler als 6 m und bei den Landesstraßen rd. 20% weniger als 5 m breit. Bei den Brücken wurden von den 428 Bauwerken im Zuge des Fernstraßennetzes 161 mit den schlechtesten Zustandsnoten bewertet. 95 Brücken waren mehr als 85 Jahre alt.

Eine Bestandsaufnahme im Jahre 1990 nach der Deutschen Vereinigung ergab ein noch schlechteres Bild des vorhandenen Zustandes. Dabei hat das Straßennetz im Land Brandenburg eine außerordentlich hohe Bedeutung. Bei der geringen Einwohnerdichte von 86 Einwohnern/km² ist die Erschließung im Wesentlichen nur über die Straße möglich. Den 2 542 700 Einwohnern standen 1994 auf 29 476 km² 11 575 km übergeordnete klassifizierte Straßen zur Verfügung. Davon waren 766 km Bundesautobahnen, 2 734 km Bundesstraßen, 6 284 km Landesstraßen und 1 781 km Kreisstraßen.

Entwicklung des überörtlichen Straßennetzes in Brandenburg ab 1990

Die Ausgangslage für die Straßeninfrastruktur nach der Wiedervereinigung

Aufgabe der Landespolitik ist es, durch Bereitstellen leistungsfähiger Infrastruktur zur Entwicklung des Landes beizutragen. Das Land Brandenburg verfolgt im Rahmen seiner Verkehrspolitik den Ansatz, Verkehrsmittel dort einzusetzen, wo deren systembedingte Vorteile am besten zum Tragen kommen.

Brandenburg ist mit seinen unter 100 EW/km² ein im Vergleich zum Bundesdurchschnitt dünn besiedeltes Land. Die Siedlungsstruktur ist, mit Ausnahme der Region Berlin, dezentral orientiert. Damit besteht ein vielfältiges Beziehungsgeflecht mit relativ niedrigen Verkehrsstärken im öffentlichen und individuellen Personen- und Güterverkehr. Der wirtschaftliche Betrieb von schienen- oder wasserstraßengebundenen Verkehrsmitteln ist deshalb nur in ausgewählten Regionen und Relationen möglich. Unter diesen Rah-



Abb. 2: Alter der Autobahnstraßenabschnitte. Stand 3.10.1990

menbedingungen ist die Hauptlast der zu erbringenden Verkehrsleistungen von der Straßeninfrastruktur zu tragen.

Zum Zeitpunkt der Deutschen Vereinigung 1990 hatte das brandenburgische Straßennetz eine Gesamtlänge von ca. 24 000 Kilometern, davon fast 10 000 km Bundesfern- und Landesstraßen. Das für die künftige Landesentwicklung und den überörtlichen Verkehr bedeutende Bundes- bzw. Landesstraßennetz war und ist dem Umfang nach ausreichend und liegt mit der

Netzdichte im Bundesdurchschnitt. Der überwiegende Teil der Autobahnen befand sich u. a. wegen fehlender Standstreifen, Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen sowie fehlender Schutzplanken in einem Ausbaustandard der Vorkriegszeit. Gleiches galt für die Landstraßen mit zusätzlich erheblichen Fahrbahnschäden. Dazu kamen unzureichende Tragfähigkeiten und Fahrbahnbreiten. Aus diesem Zustand resultierte ein hoher Nachholbedarf beim standardgerechten Ausbau



Abb. 3: 3-stufiges funktionales Netzkonzept 2001

der Straßenverkehrsanlagen. Dieses war für den dünn besiedelten Flächenstaat Brandenburg angesichts der starken Zunahme des Kfz-Verkehrs – insbesondere des Straßengüterverkehrs – und angesichts der Neuorientierung der Personen- und Güterverkehrsbeziehungen eine ungünstige Ausgangslage. Eine zusätzliche Herausforderung war der wachsende Transitverkehr. Die östliche Landesgrenze deckt 60% der EU-Außengrenze zu Polen ab. Das Land Brandenburg musste deshalb einen

wichtigen Beitrag für den wirtschaftlichen Wiederaufbau der mittel- und osteuropäischen Staaten mittels eines funktionierenden Ost-West-Verkehrs leisten.

Der strategische Ansatz zur Prioritätensetzung des Um- und Ausbaus

Aus der Analyse des baulichen Zustandes der Straßeninfrastruktur Anfang der 90er Jahre wurde schnell klar, dass ein erheblicher Nachholebedarf im Straßenausbau bestand. Es galt Prioritäten zu setzen für

den Einsatz der Investitionsmittel auch vor dem Hintergrund, dass auf keinen planerischen Vorlauf an Bauunterlagen zurückgegriffen werden konnte. Damit bestand aber auch die einmalige Chance, das Straßennetz neu zu strukturieren.

Grundsätzlich hat Brandenburg im Landstraßenbereich kein Problem, die auftretenden Verkehrsmengen zu bewältigen, aber viele Straßen verlaufen durch zum Teil historische Innenstadtbereiche. Hier konkurriert der Durchgangsverkehr mit den Bedürfnissen der Stadtentwicklung und des Wohnens. Der Ausbaustandard im Bereich der freien Strecken forderte lange Reisezeiten aufgrund nur geringer Geschwindigkeiten und wegen des sprunghaften Anstieges des Verkehrs kam es schnell zu Problemen der Verkehrssicherheit infolge des hohen Unfallpotenzials. So hat Brandenburg bei seinen strategischen Überlegungen weniger auf neue Netzmaschen gesetzt, viel mehr wurde das vorhandene Straßennetz in die weiteren Betrachtungen einbezogen.

Nach der Wiedervereinigung wurde Anfang der 90er Jahre eine optimistische Entwicklung in Brandenburg mit der Metropole Berlin im Mittelpunkt unterstellt. Die Prognosen hatten Anlass dazu gegeben, in den neuen Bundesländern generell deutliche Zuwachsraten in weiten Teilen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens anzunehmen, die unter dem Stichwort „blühende Landschaften“ zusammengefasst sind. Sowohl im Bereich des öffentlichen Lebens, als auch in der Straßenplanung wurden daher Vorhaben auf der Grundlage dieser optimistischen Entwicklungserwartungen in Angriff genommen.

Die Straßenbauverwaltung (SBV) hat beginnend ab 1992 alle Netzbestandteile

der Bundesfern- und Landesstraßen auf ihre Funktion überprüft und aus gesamtwirtschaftlicher Sicht bewertet.

Das Autobahnnetz bildet mit seinem Ring um die Metropole Berlin und seinen Radialen in die einzelnen Landesteile das Grundgerüst für die Bewältigung der Fernverkehre und die Erschließung der Landesteile sowie die Anbindung des Landes an seine Nachbarländer. Anders als in den dicht besiedelten Bundesländern Deutschlands kann jedoch die Verknüpfung der Ober- und Mittelzentren des Landes nur sehr bedingt durch dieses großmaschige Netz der Autobahnen gewährleistet werden. Die Standortbedingungen für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Städte und Gemeinden sollten deshalb durch ein funktional gegliedertes Netz der Bundes- und Landesstraßen begünstigt werden. Auf dieser Grundlage wurden die einzelnen Netzteile untersucht und ihr Ausbaubedarf sowie die damit erreichten Wirkungen ermittelt.

Das Ergebnis war ein in sich funktional gestuftes Netz bestehend aus 3 Netzkategorien:

Das Leistungsnetz mit den Autobahnen und Bundesstraßen mit besonders hoher verkehrlicher Bedeutung. Für diesen Teil der Bundesstraßen hat sich der Begriff „Blaues Netz“ geprägt. Dem Leistungsnetz kommt die Aufgabe der großräumigen Erschließung und der Bewältigung größerer Verkehrsmengen zu. Für das „Blaue Netz“ wurden Bundesstraßenzüge ausgewählt, die mit bestimmten Qualitätsmerkmalen, wie planfreie Knotenpunkte, frei von Ortsdurchfahrten und der Betrieb als Kraftfahrtstraße versehen werden sollen. Ziel ist es, die Investitionsmittel zu konzentrieren und die angestrebten Effekte

durch den Gesamtausbau des Streckenzuges mit der Integration des Neubaus von Ortsumgehungen zu erreichen. Hierbei handelt es sich um einen sehr innovativen Ausbauansatz, stand doch bisher in der Ausbauplanung der Bundesrepublik stets die punktuelle Engpassbeseitigung im Vordergrund.

Neben dem Leistungsnetz erfüllt das Grundnetz mit den Bundesstraßen, die nicht zum „Blauen Netz“ gehören und verkehrswichtigen Landesstraßen (ca. 50% des Landesstraßenanteils) regionale Verbindungsaufgaben und sichert eine gute Anbindung an die Mittel- und Oberzentren. Das Ausbauziel für das Grundnetz ist die Verbesserung der Befahrbarkeit, die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Knotenpunktumgestaltungen und die punktuelle Engpassbeseitigung.

Die zweite Hälfte des Landesstraßennetzes, die nicht dem Grundnetz zugeordnet werden können, bilden das Grüne Netz. Es beseitigt die dann noch vorhandenen Lücken in der Erschließung und dient zum Teil auch der Netzverknüpfung. Da die Haushaltsmittel im Landesstraßenbereich auf die Ertüchtigung des Grundnetzes fokussiert sind, kommt ein Ausbau im Grünen Netz eher weniger zur Anwendung. Hier steht die Absicherung der Verkehrssicherungspflicht im Vordergrund, was im Wesentlichen mit Unterhaltungsmaßnahmen und nur punktuellen Erhaltungsmaßnahmen erfolgen wird.

Auch der Um- und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen wird auf der Grundlage der Zuordnung zu den einzelnen Netzkategorien strategisch gesteuert. Um die zur Verfügung stehenden Straßenbaumittel wirtschaftlich einzusetzen, hat die Straßenbauverwaltung für alle Netzteile der Bundes- und Landesstraßen, wie Orts-

durchfahrten, Freie Strecken, Brücken und Radwege Dringlichkeitslisten, die sogenannten Bedarfslisten, erstellt. 1995 wurde durch den Landtag Brandenburg das Landesstraßenbedarfsplangesetz beschlossen. Die Maßnahmen für den Neubau im Landesstraßenbereich sind nach vordringlichem Bedarf und weiterem Bedarf eingeteilt und umfassen neben einigen wenigen 4-spurigen Ausbauvorhaben hauptsächlich Ortsdurchfahrten. Damit werden alle Investitionsentscheidungen auf der Basis volkswirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Betrachtungen abgesichert.

Die sichtbaren Ergebnisse

Das Autobahnnetz des Landes Brandenburg hatte 1991 eine Netzlänge von 770 km. Davon waren über 2/3 der Autobahnstrecken so schadhaft, dass sie nur mit Geschwindigkeitsbegrenzung befahren werden durften. Vorrangige Aufgabe der ersten Jahre nach der Wende war es, den Zustand der Richtungsfahrbahnen und die Sicherheitsausstattung der Autobahnen zu ertüchtigen. So konnten bis Mitte der 90er Jahre ca. 860 km Richtungsfahrbahnen verbessert werden. Insbesondere durch die Aufnahme vieler Strecken in Brandenburg als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit konnten wichtige Kapazitätserweiterungen durch einen 6-streifigen Ausbau der A 2, der A 10 südlicher und östlicher Berliner Ring, der A 115 sowie der A 9 schnell in Angriff genommen werden und stehen dem Verkehrsteilnehmer zur Verfügung. Auch der Neubau der Küstenautobahn A 20 hat mit der Verknüpfung der A 11 einen Anschluss im Land Brandenburg erhalten. Heute sind wichtige Strecken des Um- und Ausbaus auf den Autobahnen abgeschlossen. Im Jahr 2008 wurde der Neubau der A 113 im Umfeld des

neuen Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) fertig gestellt. Das Autobahnnetz kann im Wesentlichen seine Funktion als Rückgrat des überregionalen Straßennetzes in Brandenburg erfüllen. In den nächsten Jahren stehen aber neben einigen Erweiterungsvorhaben vor allem Erhaltungsmaßnahmen an den Streckenzügen an, die kurz nach der Wende zustandsmäßig ertüchtigt wurden.

Das Bundesstraßennetz in Brandenburg hatte eine Länge von ca. 2 800 km – davon 690 km in Ortsdurchfahrten – und war Anfang der 90er Jahre in einem überwiegend desolaten Zustand. Die baulichen Maßnahmen zur Sanierung des vorhandenen Netzes wurden in den Folgejahren zügig vorangebracht. Jährlich konnten Instandsetzungsmaßnahmen von ca. 150 bis 180 km durchgeführt werden. Das Programm für die Neubaumaßnahmen im Zuge des Bundesstraßennetzes ist durch die Bedarfspläne 1992 und 2004 für den Ausbau der Bundesfernstraßen festgelegt. Auf der Grundlage des innovativen Konzeptes zum „Blauen Netz“, erfolgte die Anmeldung für die Straßenneubaumaßnahmen für den Bedarfsplan 2004. Es konnten aufgrund des hohen wirtschaftlichen Nutzens alle angemeldeten Vorhaben ausnahmslos in den Vorrangbedarf des Bedarfsplanes aufgenommen werden. Entsprechend der Straßenbaupolitik des Landes handelt es sich neben wenigen erweiternden Maßnahmen vorwiegend um Ortsumgehungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der Erreichbarkeit sowie nicht zuletzt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ab Mitte der 90er Jahre wurden große Anstrengungen für eine zügige Vorbereitung und Realisierung der 4-streifigen Ausbaumaßnahmen zur Anbindung der Metropole Berlin an den

Autobahnring A 10 unternommen. So stehen heute neben den Autobahnen 111, 113, 114, 115 die Bundesstraßen 5, 101 und 96 leistungsgerecht zur Verfügung. Für die Erschließung der Brandenburger Regionen konnten eine Reihe von Ortsumgehungen bereits dem Verkehr übergeben werden. Wichtige Abschnitte z. B. der Oder-Lausitz-Straßen entlang der polnischen Grenze von der Uckermark bis nach Dahme-Spreewald stehen den Verkehrsteilnehmern bereits zur Verfügung oder befinden sich zurzeit im Bau bzw. in unmittelbarer Bauvorbereitung.

Das Landesstraßennetz umfasst nach der vollzogenen Einstufung der ehemaligen L IO und L IIO zu Landes- oder Kommunalstraßen etwa einen Umfang von 5 800 km. Für die Landesstraßen stand Anfang 1991 zunächst die Beseitigung der großen bautechnischen Mängel und die Verbesserung des Zustandes im Vordergrund. Auffällig schlecht ist der Zustand der 1 600 km in Ortsdurchfahrten. Aus diesem Grund wurden hier die Schwerpunkte der Arbeit der Straßenbauverwaltung gesetzt. Auf der Grundlage des Landesstraßenbedarfsplanes wurden 9 Ortsumgehungen für den Verkehr freigegeben. Damit konnten für eine Reihe von Orten die hochbelasteten Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr befreit werden.

Aufgaben für die nächste Zeit – Ausblick

Mobilität ist die Grundlage für Wachstum und Beschäftigung. Sie ist damit auch ein entscheidender Standortfaktor für das Land Brandenburg. Voraussetzung für eine funktionierende Mobilität sind intakte, leistungsfähige und leistungsgerechte Verkehrswege. In den vergangenen Jahren wurde in die Straßeninfrastruktur des

Landes Brandenburg erheblich investiert. Die Fortschritte sind sichtbar. Es stehen aber immer noch viele Um- und Ausbauprojekte für die Sicherung der Mobilität als Daseinsvorsorge und die Stärkung des Wirtschaftsstandortes an. Um die Investitionsentscheidungen sicher treffen zu können, müssen die verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielstellungen bei den strategischen Ansätzen kontinuierlich evaluiert werden. Wenn auch viele blühende Landschaften in Brandenburg geschaffen wurden, sind doch auch einige optimistische Entwicklungserwartungen so nicht eingetroffen. Insbesondere unter den neuen Rahmenbedingungen der demografischen Entwicklung, der Globalisierung der Wirtschaft und der Reduzierung der Finanzausstattung war es Mitte 2006 geboten, im Rahmen der Neuorientierung der Landesplanung auch das Straßennetzkonzept und auf dieser Grundlage die Bedarfspläne und -listen einer Überprüfung zu unterziehen. Zur nachhaltigen Unterstützung der räumlichen Erschließung, auch unter den neuen Randbedingungen der Landesplanung und der wirtschaftspolitischen Förderstrategien der Landesregierung, wurde das Straßennetzkonzept parallel zur neuen Landesentwicklungsplanung weiter entwickelt.

In einem ersten Schritt kam es zur Überprüfung des „Blauen Netzes“ auf seine Gültigkeit der bis dahin geltenden Ausbaustandards und auf die Aktualität seiner Wirkungen für die neuen Anforderungen. Im Ergebnis dieser Untersuchung konnte für einige Straßenzüge die für das „Blaue Netz“ erforderliche große Netzwirkung nicht mehr nachgewiesen werden. So wurde das Netz in 2007 auf 700 km reduziert. Auch die angestrebten Ausbaustandards für das „Blaue Netz“

wurden entsprechend der geänderten Verkehrsnachfrage präzisiert. Das Prinzip der konsequenten ortsdurchfahrtsfreien Führung wurde aufrecht erhalten. Die Ausbauparameter für Neubau und Ausbau streben eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den Netzabschnitten von 80 km/h an. Die Knotenpunkte werden zukünftig teilplangleich gestaltet und abhängig von der Fertigstellung zusammenhängender Abschnitte ist die Ausweisung als Kraftfahrstraße vorgesehen. Das Leistungsnetzprinzip unterstützt die landespolitische Förderstrategie „Stärken stärken“. Der weitere streckenbezogene Ausbau des Blauen Netzes ist ein Schwerpunkt bei der Umsetzung dieser innovativen Netzkonzeption. Auch mit den an die neuen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen angepassten Ausbauparametern ist der volkswirtschaftliche Nutzen sehr hoch. Das Konzept unterstützt insbesondere die wirtschaftliche Entwicklung der Regionalen Wachstumskerne (RWK) und verbessert die Anbindung der peripheren Räume des Landes Brandenburg sowie die Erreichbarkeit und die Verbindungsqualität des neuen zentralen Ortesystems (ZOS) in der Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg.

Wegen der begrenzten Haushaltsmittelbereitstellung wird für das Leistungsnetz in 2008 ein Baustufenplan entwickelt, der gezielt Prioritäten setzen soll, die neben dem Ausbau der Ortsumgehungen auf Basis von detaillierten Analysen und volkswirtschaftlichen Bewertungen die Priorität für die Ausbaustrecken ordnen soll.

Aufbauend auf den verkehrspolitischen Zielen des Landes ergeben sich für die nächste Zeit für den Verkehrsträger Straße folgende Schwerpunkte:

- Stärkung der brandenburgischen Straßeninfrastruktur in der Hauptstadtregion Berlin/ Brandenburg als Teil des größer werdenden Europas
 - Fortsetzung des Ausbaus des Leistungsnetzes, Umsetzung der Maßnahmen des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen
 - Unterstützung von Wirtschaftsstandorten; planmäßiger Bau der Anbindung der Landeshauptstadt an den Flughafen BBI
 - Qualitätssicherung im vorhandenen Netz der Bundesfern- und Landesstraßen durch verstärkte Erhaltung
 - Bau von straßenbegleitenden Radwegen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes und Erhöhung der Sicherheit im fließenden Verkehr, zur Förderung des alternativen Verkehrsmittels und Unterstützung des Tourismusstandortes Brandenburg
- Die Umsetzung der Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes hat auch weiterhin hohe



Abb. 4: „Blaues Netz“ Stand 2007

Priorität. Schwerpunkt im Autobahnnetz sind der Neubau der A14 als wichtiger Standortfaktor für die Nord-West-Region Brandenburgs. Darüber hinaus stehen als nächste Aufgaben die Erweiterung der A 10 des nördlichen Berliner Ringes, von Teilabschnitten des westlichen Berliner Ringes und der A 24 zwischen Autobahndreieck (AD) Havelland und der Anschlussstelle (AS) Neuruppin noch für den 6-streifigen Ausbau an.

Hinzu kommen ausstehende grundlegende Um- und Ausbaumaßnahmen an der A 11, A 12 und der A13.

Im Bundesstraßenbau stehen eine Reihe von Ortsumgehungen auf der Prioritätenliste zur Umsetzung.

Um den Nachholebedarf im Landesstraßenbereich zu ermitteln, wird auf Basis des aktualisierten Netzkonzeptes eine Schwachstellenanalyse als neues Entscheidungsinstrument für die Bedarfsermittlung angewandt. So soll erreicht werden, dass auf der Grundlage nachvollziehbarer verkehrsrelevanter Nachfragedaten ein annähernd objektives Ergebnis des Neubedarfs ermittelt wird.

Noch stärker als in der Vergangenheit steht sowohl bei den Bundes- als auch bei den Landesstraßen die Erhaltung des vorhandenen Netzes im Mittelpunkt. So werden die Bedarfslisten Ortsdurchfahrten, Freie Strecken und Brücken anhand der aktuellen Grundlagen fortgeschrieben.

Schwerpunkt bildet hier im Bundes- sowie im Landesstraßenbereich auf den Strecken des Grundnetzes die Ertüchtigung der Ortsdurchfahrten, um lebenswerte Städte in Brandenburg zu erhalten.

In 2006 wurde eine sehr ambitionierte Bedarfsliste für straßenbegleitende Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen erstellt. In enger Abstimmung

zwischen Straßenbauverwaltung und den Landkreisen soll damit in den nächsten 10 Jahren der maßgebliche Bedarf an Radwegen erfüllt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen im Straßenbau haben das Ziel, ein bedarfsgerechtes und nachhaltiges Straßennetz zu schaffen. Dabei gilt es, die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu minimieren, nicht erneuerbare Ressourcen zu sparen, sowie die Emissionen von Lärm- und Luftschadstoffen zu reduzieren.

Abbildungen:

Schübler-Plan GmbH Berlin,
www.schuessler-plan.de

Herbert Liman, Berlin,
in Zusammenarbeit mit Edgar Gaffry,
Vorstand Landesbetrieb Straßenwesen
Brandenburg, Iris Kralack, MIR

