



SCHLAGLÖCHER

# Rumpel- Republik Deutschland

Jede zweite innerstädtische Straße ist nach diesem Winter kaputt. Schuld daran sind nicht nur leere Kassen: Innovationsfeindlichkeit in den Behörden verhindert den Einsatz moderner und preiswerter Sanierungsmethoden

**T**im Kieß ist in diesen Tagen ein zufriedener Mann. Mehr als 600 Warnschilder mit der Aufschrift „Straßenschäden“ hat er binnen eines Monats verkauft – vier Mal so viele wie zu Jahresbeginn 2010. „Besonders gefragt ist die Kombination der Warntafel mit einem Tempo-30-Schild“, sagt der Geschäftsführer des sächsischen Schilderwerks Beutha. Zusammen mit passendem Metallmast ist so ein Duo für rund 70 Euro zu haben. „Wenn das so weitergeht, verkaufen wir in diesem Jahr 15 Prozent mehr Straßenschäden-Tafeln als 2010“, freut sich Kieß. Und schon damals war der Absatz mit knapp 3000 Stück drei Mal so hoch wie im Jahr zuvor.

70 Euro: Für diesen Betrag kann man ein tellergroßes Schlagloch mit Reparatur-Asphalt stopfen. Aber man kann eben auch ein Schild aufstellen und fürs selbe Geld ei-

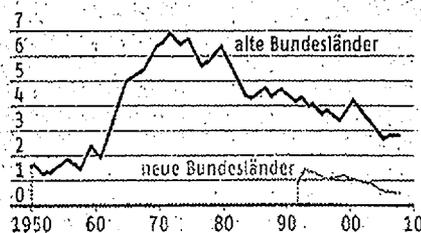
nen ganzen Straßenzug mit allen Löchern und Furchen weiterbetreiben. Ein verlockender Gedanke für jeden Stadtkämmerer – und gelebte Realität in Deutschland anno 2011. Der strenge Winter hat den Straßen heftig zugesetzt. Wohin der Autofahrer auch kommt, die Löcher sind da. Millionenfach. In einem Land, das sich mit der weltweit besten Infrastruktur brüstet, tatsächlich aber mehr und mehr zur Rumpel-Republik verkommt.

„Der Zustand des Straßennetzes ist die Visitenkarte eines Landes“, sagt Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr. „Marode Rüttelpisten geben aber nicht nur ein denkbar schlechtes Bild ab, sie sind auch gefährlich und volkswirtschaftlich schädlich.“ Unfälle mit Toten und Verletzten, Schäden und erhöhter Verschleiß an Fahrzeugen, Verzögerungen →

## Heruntergewirtschaftete Straßen

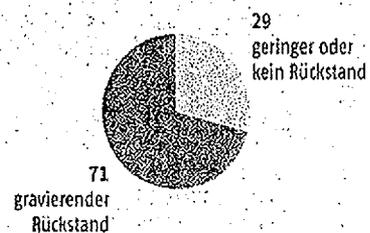
Seit Jahrzehnten werden die kommunalen Ausgaben für Verkehrswege gekürzt. Städte und Gemeinden geben ihren Rückstand offen zu

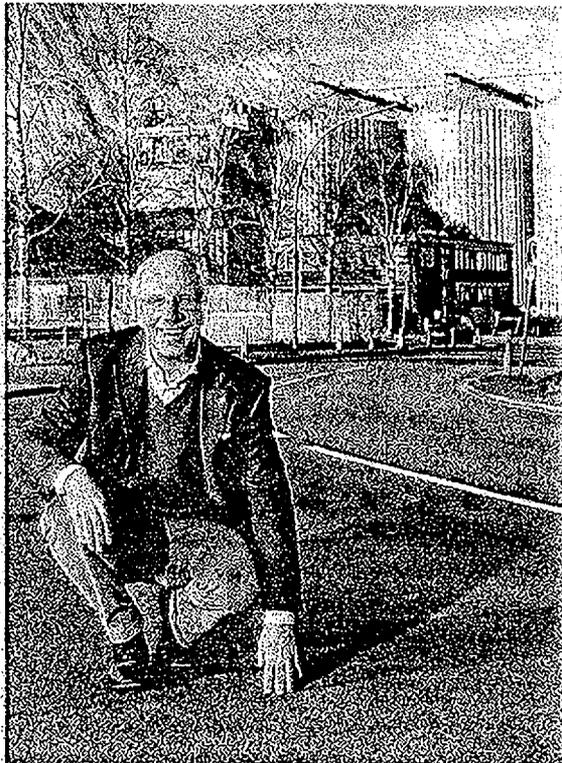
**Straßenbau-Investitionen der Kommunen**  
In Milliarden Euro (inflationbereinigt)



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik

**So beurteilen die Gemeinden sich selbst**  
Angaben zu Straßen-Investitionen in Prozent





**„Asphalt-Recycling?  
Damit blitzen  
wir bei öffentlichen  
Auftraggebern  
regelmäßig ab“**

*Ingenieur Gerhard Riebesahl  
auf dem Pollhornweg, Hamburgs  
erster vollständig recycelter Straße*

rungen im Verkehrsfluss – die hieraus resultierenden Kosten gehen in die Milliarden und betragen bereits mehr als vier Prozent des deutschen Bruttoinlandsprodukts, hat der ADAC errechnet.

Krater-Alarm herrscht nicht mehr nur in den Städten und Gemeinden, die drei Viertel des deutschen Straßennetzes zu unterhalten haben. Auch auf Autobahnen und Fernstraßen sind Verkehrsteilnehmer nicht mehr vor unschönen Überraschungen und

handfesten Gefahren sicher. Beispiele dieses Winters: Auf der A 65 beim Autobahnkreuz Würth kommt es binnen Minuten an drei Pkw wegen eines Schlaglochs zu Reifenplatzen; wie durch ein Wunder wird niemand verletzt. Auf der A 23 bei Itzehoe verliert ein Viehtransporter nach Überfahren eines Schlaglochs seinen Anhänger; acht Schweine sterben. Die A 7 in Niedersachsen muss wegen zerbröselnder Fahrbahn auf 15 Kilometern zeitweise gesperrt

werden. Auch auf der A 4, der A 6 und A 13 führen zentimetertiefe Asphalt-Fallen zu Teilsperungen oder Tempolimits.

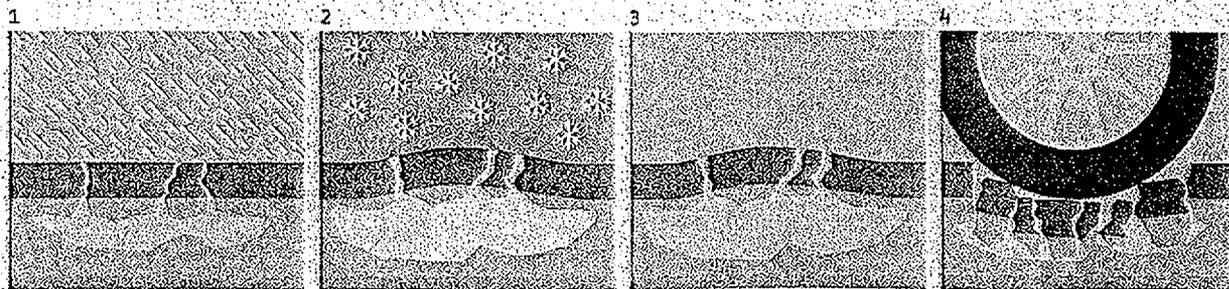
Stolz hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer angekündigt, er könne dieses Jahr 2,2 Milliarden Euro zum Erhalt der Bundesfernstraßen ausschütten. „Das sind gerade mal 100 Millionen Euro mehr als im letzten Haushalt“, relativiert ADAC Verkehrsexperte Wolfgang Kugele die Zahlen. „Mit anderen Worten: Die Flickschusterei, die der Minister eigentlich verhindern wollte, wird weitergehen.“ Für eine sachgemäße Instandhaltung seiner Fernstraßen müsse der Bund drei Milliarden Euro in die Hand nehmen. Und zwar jährlich.

Drei Milliarden Euro – mindestens so viel müssten auch Deutschlands Städte und Gemeinden aufwenden, um die diesjährigen Winterschäden auf ihren Straßen halbwegs zu beheben. Das 430.000 Kilometer umfassende kommunale Netz ist in einem erbärmlichen Zustand. „Wir müssen damit rechnen, dass jede zweite Straße nach dem heftigen Winter kaputt ist“, sagt ADAC Straßenbauexpertin Wiebke Thormann.

Und das ist kein Wunder, wenn man betrachtet, wie sehr die Kommunen ihre Ausgaben für den Straßenerhalt heruntergefahren haben. Seit Jahren sind die Investitionen stark rückläufig (siehe Grafik S. 21), im vergangenen Jahr meldete der Deutsche Asphaltverband einen besonders heftigen Absatzeinbruch um 15 Prozent. Kein neuer Asphalt, keine neue Straße. Woher auch? Nicht mal 70 Cent je Quadratmeter Straße wenden Deutschlands Kommunen jährlich für den Erhalt ihrer

### So entstehen Schlaglöcher

Alter, rissiger Asphalt ist der Anfang des Übels. Er lässt Wasser in tiefere Schichten eindringen, wo es sein zerstörerisches Werk beginnt



1. Bei altem, sprödem Asphalt oder schlammig geflickter Straße dringt Wasser bis in die Schotterschicht unter der Fahrbahndecke vor  
2. Im Winter gefriert das Wasser zu Eis, das sich ausdehnt und den Asphalt nach oben hebt  
3. Taut das Eis, bleiben unter der Fahrbahndecke Wasserlachen zurück  
4. Über dem aufgeweichten Untergrund bricht die Decke unter dem Gewicht der Autos ein und zerbröseln

Infrastruktur auf. Nach gängiger Expertenmeinung müsste es doppelt so viel sein. Offen gaben kürzlich sieben von zehn Kommunen in einer groß angelegten Befragung zu, viel zu wenig Geld in ihre Straßen zu investieren (siehe Grafik S. 21).

Das Resultat solcher Nachlässigkeit lässt sich allerorten buchstäblich erfahren: Flickwerk statt intakter Fahrbahnen, Tempo-20-Schüttelstrecken statt Verkehrsverflüssigung. Und Straßen, die immer anfälliger für Frostaufbrüche werden. Doch kann man dies den Stadtkämmerern vorwerfen? Nur zum Teil. Fakt ist: Seit Jahren ächzen die Kommunen unter ständig wachsenden gesetzlich aufgebürdeten Lasten. Nicht zuletzt durch die Hartz-4-Bestimmungen stiegen ihre Sozialausgaben binnen zehn Jahren um 60 Prozent.

Mehr Geld einnehmen können die Gemeinden weder vom Steuerzahler noch vom Staat, also ist ihr bundesweites Defizit beharrlich auf die Rekordmarke von knapp zehn Milliarden Euro gestiegen. Besserung

### Klamme Kommunen, kein Geld für Straßen – dieses Dilemma ist hausgemacht

ist nicht in Sicht. Leidtragende sind die Bürger: Sie werden immer häufiger mit ruinös hohen „Straßenausbaubeiträgen“ zur Kasse gebeten, weil wegen mangelnder Straßenpflege am Ende nur noch eine Komplett-Erneuerung hilft.

Finanzkrise, gesetzliche Schuldenbremse, klamme Kassen, verrottende Straßen – eine ausweglose Situation? Nein, weil ein Teil des Dilemmas hausgemacht ist und leicht beseitigt werden könnte: Noch immer werden Straßen nach einer Technik gebaut, die sich seit Jahrzehnten wenig geändert hat. „Wir sind da vielfach auf dem Stand der 70er-Jahre“, sagt ADAC-Expertin Thormann. Auch die öffentlichen Auftraggeber verhalten sich konservativ, wenn es um die Vergabe von Straßenbauarbeiten geht. Gefragt ist Altbewährtes. Dabei haben deutsche Forscher und Erfinder längst innovative Verfahren zur Marktreife gebracht (siehe rechts oben), mit denen sich viel Geld sparen ließe. Oder andersrum: Mit denen fürs gleiche Geld viel mehr Straße in Ordnung gebracht werden könnte.

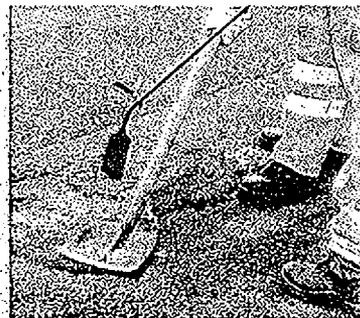
„Bei öffentlichen Auftraggebern blitzen wir mit unserer Methode regelmäßig ab“, sagt Gerhard Riebeschl. Der →

## Innovationen: Sparen ist keine Zauberei

Beim Straßenbau vertrauen Behörden auf Althergebrachtes. Dabei lassen sich mit moderner Technik Kosten sparen. Drei Beispiele

Noch ein Flicker und noch ein Flicker – so werden viele Winterschäden auf Straßen kaschiert. Weitere Erosion ist damit sicher. Dabei wären moderne Sanierungsverfahren auf Dauer viel billiger.

„Das Geld liegt auf der Straße“, meint Gerhard Riebeschl von der Hamburger Firma Storimpex Asphalttec. Deren Entwicklung basiert auf einem bestechenden Gedanken: Der Asphalt wird zu fast 100 Prozent wiederverwendet – Material-Recycling nicht nur in unteren Schichten, wie teils schon praktiziert, sondern auch in der obersten Deckschicht. Möglich macht dies ein neuartiger Wachs-Öl-Zusatz, der dem sorgsam abgefrästen Alt-Asphalt beim Erhitzen beigemischt wird. Ergebnis: ein regenerierter Belag, der so stabil und flexibel ist wie ein neuer, aber 30 Prozent billiger. „Und mit vier Jahren Garantie“, betont Riebeschl.



Löcher stopfen nach Altväter-Sitte: Teuer und nicht mehr zeitgemäß

Kosten sparen durch längere Haltbarkeit: Mit dieser Idee beschäftigt sich Prof. Hartmut Beckedahl von der Uni Wuppertal seit Jahren. Er versetzt das im Asphalt enthaltene Bitumen mit einem Bindemittel aus Kunststoffen (Polymeren). Effekt: Der Asphalt ist robuster und trotzdem flexibler als herkömmliches Material. Das beugt den verhängnisvollen Alterungsrisen vor. Beckedahl beziffert die Mehrkosten auf zehn Prozent und verweist auf eine Pilotstrecke in Wuppertal: Eine nach seiner Rezeptur gebaute Busspur ist nach sechs Jahren noch immer einwandfrei, eine Vergleichsspur aus herkömmlichem Asphalt musste bereits nach drei Jahren erneuert werden.

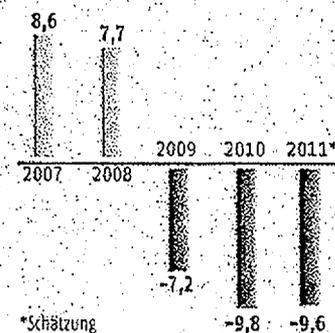
Doch selbst wenn Risse an der Oberfläche entstehen, muss eindringendes Wasser den Straßen-Unterbau nicht zwingend zerstören. Mit kleinsten Partikeln aus der Nanotechnologie lässt sich das Schotter-Zement-Gemisch in der Tiefe resistent gegen Wasser und Frostschäden machen, fand das Münchner Unternehmen Nanosky heraus. Die Firma hat ein Additiv entwickelt, das mit Nanoteilchen, ungiftigen Polymeren und Naturlatex in kleinste Hohlräume kriecht und somit Wasser aus dem Unterbau raushält. Bei einer Tiefensanierung kann das alte Material kostensparend wiederverwertet werden. Außerdem lässt sich bei einem Neubau einfach der vor Ort liegende natürliche Boden zu einer widerstandsfähigen Unterschicht aufbereiten.

### Die dramatische Finanzlage der Kommunen

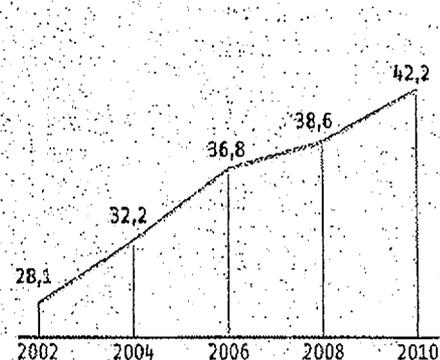
Das Minus der Städte und Gemeinden wird auch 2011 rund zehn Milliarden Euro erreichen. Belastet werden die Kommunalfinanzverhältnisse vor allem durch steigende Sozialausgaben.

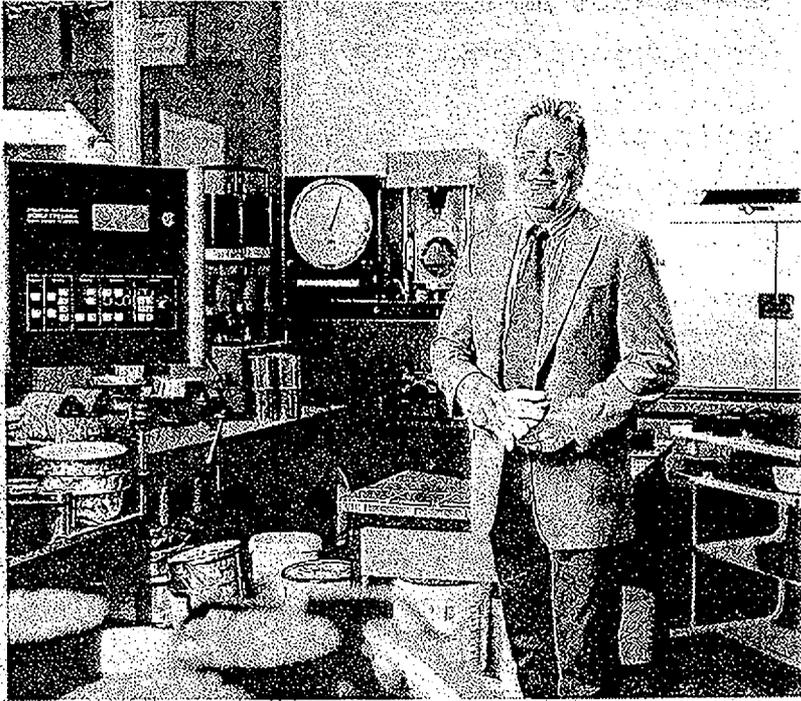
Defizit der Gemeinden in Mrd. Euro

Jährliche Sozialausgaben in Mrd. Euro



Quelle: Deutscher Städtetag





„Bis Straßenbau-Innovationen in Deutschland amtlich anerkannt werden, vergehen Jahrzehnte“

Professor Hartmut Beckedahl in seinem Wuppertaler Straßenbau-Labor Bestlab

## Schlaglöcher: Wer zahlt den Schaden?

Wenn Gemeinden Warnschilder aufstellen, hat der Autofahrer im Schadenfall schlechte Karten. Nur selten kann er Ausgleich verlangen

Zerstörte Reifen, gebrochene Federn, verstellte Spur, abgerissene Spoiler – die Bekanntheit des Autos mit einem Schlagloch kann teuer werden. Und wer kommt für den Schaden auf? In der Regel der Fahrer selbst. Zwar müssen Bund, Länder und Gemeinden ihrer „Verkehrssicherungspflicht“ nachkommen und für einen ordnungsgemäßen Straßenzustand sorgen. Doch sie sind meist fern raus, wenn sie an schadhafte Stellen Warnschilder aufgestellt oder ein Tempolimit erlassen haben. Das übliche Argument der Richter bei Rechtsstreitigkeiten lautet daher: Der Autofahrer hätte sich auf



Billiger als Straßenpflege: Warnschilder bei Schlaglöchern

holprige Straßen durch langsames Fahren einstellen können. Allerdings argumentieren Gerichte nicht immer so: Hat sich eine Behörde überhaupt nicht um den Straßenzustand gekümmert und keinerlei Maßnahmen ergriffen, kann sie bei überraschenden Kratern haftbar gemacht werden. ADAC Juristen raten, Schaden und Unfallursache genau zu dokumentieren, um im Fall eines Rechtsstreits gut gerüstet zu sein. Denn die Beweislast liegt beim Geschädigten. Fotografieren Sie also die Unfallstelle, suchen Sie Zeugen. Übrigens: Bei einem Vollkaskoschutz zahlt die Versicherung – abzüglich Selbstbeteiligung.

Geschäftsführer des Hamburger Unternehmens Storimpex Asphalttec hat ein technisches Verfahren entwickelt, mit dem sich alle drei Asphalt-Lagen einer Straßen-decke sauber abfräsen und zu 100 Prozent wieder verwerten lassen. Das bringt mindestens 30 Prozent Kostenersparnis und schon obendrein die Umwelt.

„Alter Asphalt ist viel zu schade, um ihn geschreddert auf Feldwege oder in Lärmschutzwände zu kippen. Er gehört als wertvoller Rohstoff wieder zurück auf die

## In anderen Ländern sind Innovationen willkommen – zum Beispiel in Russland

„Straße“, sagt Riebeschl, der nach langem Anlauf eine stark befahrene Straße im Hamburger Hafen nach seiner Methode recyceln durfte. Möglich machten es eine flexible Hafenbehörde und die Verwaltung des Stadtstaats, die ihr technisches Regelwerk schon mehrfach überarbeitete. Immerhin: In Niedersachsen ist das nächste Projekt geplant, auch im Saarland und bei der Stadt München regt sich Interesse.

Das Beharrungsvermögen der Behörden – Professor Hartmut Beckedahl von der Uni Wuppertal hat damit ebenfalls reichlich Erfahrung gesammelt. „Ich sehe da einen erstaunlichen Traditionalismus“, meint der renommierte Autor des Standardwerks „Schlagloch“. Ein von ihm entwickelter Spezial-Asphalt mit Kunststoff-Zusätzen hält doppelt so lange wie herkömmliches Material und müsste bei den geringen Mehrkosten eigentlich jede Straßenbaubehörde brennend interessieren. „Doch die schauen nur auf den Anschaffungspreis, was sehr kurzsichtig ist.“ Außerdem hat es Beckedahls Rezeptur noch nicht in die einschlägigen Richtlinien geschafft – trotz einer Pilotstrecke für Busse in Wuppertal, die seit Jahren „daliert wie eine Eins“.

Andere Länder zeigen sich innovationsfreudiger als Deutschland. Russland beispielsweise. Dort hat man längst eine Zutat für den Straßenunterbau zugelassen, die den Schotter wasserfest macht und dadurch Frostschäden an der Oberfläche dauerhaft verhindern kann – entwickelt von der Münchner Firma Nanosky. „Der Prophet gilt halt nichts im eigenen Land“, meint Vorstand Günther Gang und erwähnt die Brenner-Autobahn, die



„Straßensanierung als Spar-Rezept – das funktioniert in jeder Kommune. Sie muss nur wollen“

Bürgermeister Jürgen Spahl in seiner schlaglochfreien Gemeinde Rednitzhembach

Interview mit Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr

## „Es mangelt an Flexibilität und Innovationsgeist“

Fehlende Instandhaltung der Straßen schadet nicht nur der Verkehrssicherheit, sondern auch der Stellung Deutschlands als Wirtschaftsation, sagt der ADAC Vizepräsident.

**Herr Becker, woran kranken Deutschlands Straßen?**

Vor allem an Unterfinanzierung. Der Bund müsste jährlich sieben, die Kommunen mindestens acht Milliarden Euro investieren. Tatsächlich geben sie jeweils nur fünf Milliarden aus. Und das, obwohl Deutschlands Autofahrer dem Fiskus Jahr für Jahr 53 Milliarden Euro an Abgaben überweisen.

**Lassen sich die bereitgestellten Mittel sinnvoller ausgeben?**

In jedem Fall. Wenn es schon weniger Geld gibt als nötig, dann sollten im

Straßenbau innovative Verfahren den Vorzug bekommen, mit denen sich viel Geld einsparen lässt. Die Länder müssen hierfür ihre technischen Regelwerke schnellstens auf den neuesten Stand bringen. Auch in den Kommunen braucht es Innovationsgeist und Flexibilität bei der Vergabe von Straßensanierungsaufträgen.

**Was heißt das?**

Zweierlei. Offen sein für neue Techniken und den Grundsatz beachten: Nachhaltiges Sanieren ist immer billiger als provisorische Flickschusterei.



Ulrich Klaus Becker  
ADAC Vizepräsident  
für Verkehr

auf der Südtiroler Seite mit seinem Produkt saniert wurde. Die Brenner-Betreiber-Gesellschaft ist voll des Lobes: Bauzeit und Kosten seien um ein Drittel verringert worden, weil bei dem Verfahren Altmaterial komplett wiederverwendet wurde.

Deutsche Bürokratie, Hort der Tradition und Hemmschuh für Erneuerungen? Ein Ausflug ins Fränkische Seenland lässt hoffen. Sanft gleitet das Auto über die Straßen der 7000-Seelen-Gemeinde Rednitzhembach. Schlaglöcher? Fehlanzeige! „Glaub

## Regelmäßige Sanierung der Straßen saniert auch die öffentlichen Kassen

ben Sie mir: Konsequente Straßensanierung ist kein Hindernis für einen gesunden Gemeindehaushalt, sondern dessen Voraussetzung“, sagt Bürgermeister Jürgen Spahl. Als er 1996 sein Amt antrat, gehörte der Ort zu den höchstverschuldeten Kommunen Bayerns. „Wir mussten sparen und haben deshalb umgehend mit der teuren Schlagloch-Stopferei aufgehört.“

Stattdessen bekamen die 42 Kilometer Gemeindestraße sukzessive eine komplett neue Oberfläche – Straßenzug um Straßenzug und anders als von Ingenieurbüros empfohlen: Spahl verzichtete auf tief-schürfende Grabungen, ließ jeweils nur wenige Zentimeter Asphalt abfräsen und neu aufbringen. Und siehe da: Die Straßen hielten. Seitdem werden Deckschichten auch dann schon erneuert, wenn erst kleine Risse zu sehen sind. „So kann kein Wasser eindringen und im Winter alles kaputt machen“, erklärt Rüdiger Schultze vom örtlichen Bauamt.

„Andere Kommunen gönnen sich vielleicht eine schicke neue Stadthalle. Wir gönnen uns lieber gute Straßen“, sagt Bürgermeister Spahl. Was hat's gebracht? Einschuldenfreies Stadtsäckel und zufriedene Bürger. Die nämlich werden in Rednitzhembach nicht mehr mit Straßenbaubeiträgen gequält, was der Gemeinde nebenbei eine Menge Rechtsstreitigkeiten erspart. Und die Tafeln mit der Aufschrift „Straßenschäden“? Spahl überlegt: „Falls wir noch welche haben, verstauben die in irgendeinem Magazin.“

Text: Claus Christoph Eicher

➔ Infos zum kommunalen Straßenhaushalt unter [www.adac.de/standpunkte](http://www.adac.de/standpunkte), zur Haftung bei Schlaglochschiäden unter [www.adac.de/schlagloch](http://www.adac.de/schlagloch)