

Statement

Wolfgang Rose
Vorsitzender des ACE Auto Club Europa
ACE Auto Club Europa

Es gilt das gesprochene Wort

Pressekonferenz
Zustand der kommunalen Straßeninfrastruktur

Berlin, 3. Mai 2005



Sehr geehrte Damen und Herren,
wenn morgen die Städte und Gemeinden die Mittel beispielsweise für kulturelle Einrichtungen zusammenstreichen sind übermorgen die Auswirkungen zu spüren und der politische Ärger ist vorprogrammiert.

Wenn aber die Budgets für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrswege immer schmaler werden, merkt das zunächst niemand.

Die Folgen stellen sich schleichend, aber mittlerweile eben doch unübersehbar ein. Der Zustand vieler Verkehrswege ist an einem Punkt angelangt, der uns veranlasst unmissverständlich den Finger in die Wunde zu legen.

Deshalb sind wir heute hier:

Schlaglöcher bereiten wachsenden Ärger – und zwar nicht nur in Berlin, sondern in der ganzen Republik. Hinzu kommen Spurrillen, kaputte Gehwegplatten und hoch stehende Gullydeckel.

Seit Jahren vernachlässigen Bund, Länder und Gemeinden den Unterhalt ihrer Verkehrswege. Das setzt nicht nur den Stoßdämpfern der Autos und den Bandscheiben der Autofahrer zu. Auch die Verkehrssicherheit leidet. So manche Fahrt wird zum gefährlichen Manöver, weil Straßenränder unbefestigt sind oder Krater in der Fahrbahn zum plötzlichen Ausweichen nötigen. Besonders dramatisch stellt sich für uns die Lage in den Kommunen dar.

Der *ACE Auto Club Europa* hat in den vergangenen Tagen mit seinen Kreisclubs vor Ort stichprobenartig den Straßenzustand in 150 Städten und Gemeinden unter die Lupe genommen. Dabei wurden auf einer Strecke von insgesamt nur 3500 Metern 1300 Schlaglöcher und sonstige Straßenschäden fotografisch dokumentiert.

Anders gesagt: Dort, wo wir Straßenschäden feststellten, zählten wir auf einer Strecke von jeweils 20 Metern durchschnittlich sieben Schlaglöcher. (Das Ergebnis haben wir auf dieser Papierrolle festgehalten; wenn Sie so wollen: 30 kg Schlagloch!).

Wir wollen damit und mit der Vorstellung der Studie zum „Zustand der kommunalen Straßeninfrastruktur“ das öffentliche Augenmerk auf den akuten Handlungsbedarf richten. Nicht um die Kommunen „vorzuführen“, sondern um auf die riesigen Finanzierungsdefizite aufmerksam zu machen.

- In Lübeck haben wir Schlaglöcher registriert, die sind bis zu 25 cm tief. Die werden offenbar seit geraumer Zeit nicht einmal mehr provisorisch gestopft.
- Auf der Insel Rügen wurde in der Gemeinde Sehlen unfreiwillig auf Linksverkehr umgestellt. Hier gibt es Geisterfahrer wider Willen, weil die schadhafte Ränder der Dorfstraße großflächig in eine Richtungsfahrbahn hinein den Eindruck vermitteln, als wären dort die Pflastersteine von Minen umgepflügt worden.
- Zehn völlig marode Straßenabschnitte haben wir in Hameln gezählt. Dort reicht das Geld jährlich aber nur zur Erneuerung von maximal vier Straßen, wie uns die Verwaltung bestätigt.
- In Ludwigshafen beziffert das Baudezernat erst vergangene Woche den Aufwand für dringend erforderliche Straßensanierung auf 80 Mio. Euro. Doch in den Haushalt der Stadt sind im laufenden Jahr (2005) nur noch 400.000 Euro dafür eingestellt worden.
- Die immer noch als wohlhabend geltende baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart hat vor 25 Jahren (1980) umgerechnet weit über 10 Mio. Euro in die Substanzerhaltung der kommunalen Verkehrswege investiert. Heute, also 2005, sind es nur noch weniger als 4 Mio. Euro.

Städte und Gemeinden, wie sie eben beispielhaft genannt wurden, können nach heutiger Gesetzeslage keineswegs damit rechnen, dass der Bund ihnen aus der Bredouille hilft und unter die Arme greift.

Der Bund fördert zwar den Bau und Ausbau von kommunaler Verkehrsfläche in Höhe von bis zu 90 Prozent der anfallenden Kosten. Der Bund gibt aber keinen Cent Zuschuss für Straßensanierung und Substanzpfllege. Das ist die Quintessenz aus dem „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ (GVFG).

Hier sehen wir Handlungsbedarf: Bund und Länder dürfen hilflose und mittellose Kommunen weder in ihren Schlaglöchern noch in ihren Haushaltslöchern stecken lassen.

Uns ist durchaus bewusst, dass in Zeiten knapper öffentlicher Kassen nicht nur im Bereich der Verkehrswege Löcher zu stopfen sind. Das ist aber keine Entschuldigung dafür, die gesetzliche Verkehrssicherungspflicht sträflich zu vernachlässigen.

Schlechte Straßen sind ein vielfaches Ärgernis. Intakte Verkehrswege dagegen erhöhen - und das ist unbestritten - die Standortattraktivität. Sie steigern die Lebensqualität und machen den mobilen Alltag für alle Verkehrsteilnehmer sicherer. Im Umkehrschluss heißt das: Der volkswirtschaftliche Schaden wächst, wenn der Straßenzustand schlecht bleibt.

Es gibt einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Straßenzustand und Verkehrslärm-Emissionen. Gleiches gilt für Spritzwasserbelästigungen bei Fußgängern und Radfahrern.

Wenn man dem schlechten Straßenzustand partout etwas Gutes abgewinnen wollte, dann sind Schlaglöcher möglicherweise so etwas wie ein Konjunkturprogramm für die Hersteller von Radlagern, Stoßdämpfern und Reifen. Ich fürchte aber, diese Betrachtungsweise finden Autofahrer nicht besonders lustig.

Die Erneuerung von vier Stoßdämpfern an einem VW Golf kostet rund 500 Euro.

Für den Ersatz einer einzigen neu montierten Radfelge (Standardprodukt) sind etwa 75 Euro fällig.

Ein Vierer-Satz Reifen kostet mit Auswuchten wenigstens 230 Euro.

Für den Austausch ausgeschlagener Radlager an der Vorderachse verlangt eine Werkstatt etwa 270 Euro. Alles das summiert sich.

Nicht nur der Geldbeutel des Autofahrers, auch die Verkehrssicherheit wird in Mitleidenschaft gezogen. Eine der häufigsten Schadensarten aufgrund von Schlaglöchern sind beschleunigt abgenutzte oder gänzlich defekte Stoßdämpfer.

Die Hauptaufgabe des Stoßdämpfers ist es, die Schwingungen des Fahrzeugs so weit wie möglich zu reduzieren. Auf diese Weise wird der Bodenkontakt der Räder sichergestellt. Stoßdämpfer sorgen also dafür, dass das Fahrzeug beim Bremsen, Kurven fahren oder bei Ausweichmanövern in der Spur bleibt.

Sind Stoßdämpfer nicht mehr voll funktionstüchtig, leidet die Straßenhaftung. Dadurch erhöht sich das Risiko ganz wesentlich, dass das Fahrzeug etwa in Kurven ausbricht. Außerdem verlängert sich der Bremsweg möglicherweise um die entscheidenden Meter, die den Unterschied zwischen rechtzeitigem Anhalten und einem Unfall ausmachen.

Auch Reifen leiden unter Schlaglöchern. Besonders wenn die Reifenflanken gequetscht werden besteht die Gefahr von Beschädigungen der Karkasse, bei der es sich um den tragenden Reifenunterbau handelt. Derartige Strukturschäden sind von außen nicht sofort erkennbar. Reifen können sich folglich zu Zeitbomben entwickeln. Reifenplatzer sind keine Seltenheit. Reifenschäden sind auf dem Vormarsch.

Das zeigt auch unsere jüngst vorgelegte „ACE-Hit-Liste Autopannen“, in der wir die Hauptursachen für Fehler am Auto aufgelistet haben.

Zu den anderen typischen Fahrzeugschäden, die durch Schlaglöcher oder Bodenwellen verursacht werden können, gehören beschädigte

oder abgerissene Ölwannen. Vor allem hier kommt es zu einer nicht unerheblichen Gefährdung – nicht nur in punkto Verkehrssicherheit, sondern auch im Bereich Umweltschutz.

Ein Pkw mit beschädigter Ölwanne kann bis zu 7 Liter Öl verlieren, die das Erdreich vergiften und mit der zurück gelassenen Ölspur wächst das Unfallrisiko.

Der ACE Auto Club Europa und die Industriegewerkschaft Bauen- Agrar-Umwelt (IG BAU) veröffentlichen heute gemeinsam eine beim Institut für Straßenbau in Aachen in Auftrag gegebene Studie zum Zustand der kommunalen Straßeninfrastruktur. Wir möchten damit auch belegen, dass angesichts einer wachsenden Anzahl von Straßenschäden und knapper werdender Finanzmittel neue Konzepte zum Erhalt der Straßeninfrastruktur entwickelt werden müssen.

Mit der Vorlage dieser Studie verknüpfen wir die Forderung nach einer ehrlichen Bestandsaufnahme. Wir müssen transparent machen wie hoch das Finanzierungsdefizit ist und was uns erwartet, wenn wir nicht schleunigst handeln. Wir können es uns nicht leisten, ähnlich wie bei den demografischen Veränderungen in unserer Gesellschaft, den Kopf vor dem Problem in den Sand zu stecken.

Was wir brauchen ist eine flächendeckende bundesweite Erfassung des Straßenzustandes in unseren Kommunen und darauf aufbauend eine vorsorgende Strategie zur Substanzerhaltung des kommunalen Straßennetzes.

Diese Perspektive deutet sich auch in der vor Ihnen liegenden wissenschaftlichen Expertise an.

Professor Steinauer wird Ihnen die Studie zum Zustand der kommunalen Straßeninfrastruktur nun vorstellen. Wir hoffen, dass die darin enthaltenen Feststellungen und Überlegungen bei den Verantwortlichen aus Bund, Ländern und Gemeinden die gebührende Resonanz finden.