

Hitze verschärft Schlaglochdesaster

Autofahrer genervt von fast 500 Autobahnbaustellen / Verbände kritisieren sinkende Investitionen

Berlin/Leipzig. Nach den Winterschäden nun die Hitzefolgen: Autofahrer verzweifeln an notdürftig geflickten Schlaglochpisten und immer neuen Straßenbaustellen. Die Automobilverbände warnen, das Desaster werde sich noch verschärfen. Schuld seien die sinkenden öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur.

Von OLAF MAJER
UND JÜRGEN OEDER

„Heute schon eingelocht?“ Der Golfspielerspruch machte in diesem Frühjahr auch unter vielen Autofahrern die Runde, die zum Leid von Pneus und Stoßdämpfern durch eines der unzähligen Schlaglöcher auf Deutschlands Straßen gerattert waren. Die Milliarden Schäden, die der vergangene Winter dort verursacht hatte, könnten sich im kommenden Frühjahr vervielfachen, warnt der Autoclub Europa (ACE): Die Gluthitze dieses Sommers gräbt tiefe Risse für weitere Frostsprengungen in den Asphalt. Zudem wachsen die Schlaglöcher parallel mit den Finanzlöchern der öffentlichen Hand, die immer weniger in die Sanierung der Straßen investiert.

Der Bund, zuständig für mehr als 12 000 Kilometer Autobahn, hat dem ACE-Sprecher Rainer Hillgärtner zufolge zwar nun „rechtzeitig zum Ferienferverkehr“ 40 neue Autobahn-Baustellen zu den bereits 459 bestehenden einge-

richtet. An sieben dieser Abschnitte hatte die Hitze nach Angaben des ADAC Betonplatten angehoben und bei Lübeck sogar Blasen in den Asphalt geworfen. Dass nun auf insgesamt 1556 Autobahn-Kilometern gewerkelt wird, ist aber vor allem dem Konjunkturprogramm II geschuldet. Es wurde von der früheren rot-grünen Bundesregierung aufgelegt, läuft aber Ende des Jahres aus. Was danach kommt, vermag niemand zu sagen.

Die fetten Jahre sind vorbei, heißt es im Bundestagsverkehrsausschuss. Als Faustregel gelte inzwischen: Straßen, die im Bau sind, werden fertiggestellt. Alles was erst in Planung ist, wird mit Verspä-



Schlaglochpisten, wie hier in Leipzig, zehren an den Nerven der Autofahrer.
Foto: Volkmar Heinz

nung, abgespeckt oder gar nicht mehr gebaut. Für Michael Haberland, Chef des Mobilitätsverein Mobil in Deutschland, eine fatale Entwicklung. „Offenbar hat man in der Politik völlig vergessen, dass Konjunktur Infrastruktur braucht. Investitionen in den Straßenbau sind mindestens genauso wichtig wie in Bildung.“ Verkehrsminister Peter Ramsauer sei gefordert, sein Haus nicht als Rotstiftministerium an Finanzminister Schäuble auszuliefern. „Auch wenn es in Deutschland keiner hören will: Wirtschaftswachstum funktioniert eben nicht ohne Verkehrswachstum, die Entwicklung der letzten Jahre bestätigen den Zusammenhang.“

Die aktuellen Versäumnisse würden spätestens in zehn Jahren der Exportnation Deutschland auf die Füße fallen. „Bis 2020 wird der LKW-Verkehr nochmals um 30 Prozent zunehmen. Welche Infrastruktur soll diesen Zuwachs dann noch bewältigen, wenn nicht jetzt in Autobahnen und Schnellstraßen investiert wird“, fragt Haberland.

Die Länder ste-

cken schon seit Jahren immer weniger in den Straßenbau. Das eigentliche Desaster lauert dem ACE zufolge allerdings im kommunalen Straßennetz, das mit knapp 400 000 Kilometern rund 63 Prozent aller Straßen bundesweit ausmacht. Der ACE schätzt den Finanzbedarf für die Beseitigung der Schäden des vergangenen Winters allein dort auf mehr als 2,5 Milliarden Euro. Unabhängig davon sind überdies mehr als 64 000 Kilometer schon seit Jahren von „Asphaltkariefällen“ befallen: Diese Strecken seien so sehr von Schlaglöchern und Flickstellen zersetzt, dass nur noch eine Generalsanierung helfen könne, sagte Sprecher Hillgärtner. Die Kosten dafür betragen sich laut ACE auf etwa 25 Milliarden Euro. Doch mehr als die Hälfte der klammen Kommunen wollen beim Straßenbau massiv sparen.

Auch Ökonomen betrachten diesen Bremskurs mit Sorge. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen haben die bundesweiten Verkehrswege einen Anlagewert von geschätzten 478 Milliarden Euro. Jede zusätzliche Milliarde, die an öffentlichen Mitteln in den Ausbau und Neubau von Straßeninfrastruktur investiert wird, bewirkt laut einer Studie der Universität Münster einen volkswirtschaftlichen Jahresnutzen von 173 Millionen Euro. Die Investitionen hätten sich damit nach etwa sechs Jahren amortisiert und zugleich bis zu 18 000 Arbeitsplätze geschaffen.