

Gruppe SPD – BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN



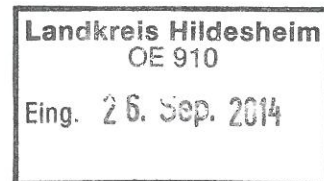
**SPD-Fraktion
im Kreistag des Landkreises Hildesheim**



**Bündnis 90/Die Grünen
im Kreistag des Landkreis Hildesheim**

Herrn
Landrat
Reiner Wegner

o. V. i. A.



Hildesheim, den 25.09.2014

Zukunftsfähige Methoden im Straßenbau und moderne Verfahren zur Ausbesserung beschädigter Verkehrsflächen

Sehr geehrter Herr Landrat Wegner,

der Anlage zu dieser Anfrage sind ein Artikel der Zeitung „Welt am Sonntag“ vom 15.06.2014 und ein Bericht der „taz“ vom 07.06.2014 beigelegt.
In diesen Artikeln wird über fortschrittliche und zukunftsweisende Verfahren beim Bau und bei Reparatur von Straßenoberflächen berichtet.

Unter Bezugnahme auf die vorstehend genannten Presseberichte bitten wir um Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Werden seitens der Straßenbauverwaltung im Rahmen der Planung und Bauausführung von Kreisstraßen und Radwegeverbindung im Landkreis ebenfalls neue und voraussichtlich langlebigere Bautechniken berücksichtigt und angewandt?
2. Mit welchen finanziellen Mehrbelastungen ist bei Anwendung der beschriebenen neuen Verfahrensweisen zu kalkulieren?

Fraktionsbüro der SPD-Kreistagsfraktion Bischof-Janssen-Straße 31, 31134 Hildesheim ☎ (05121) 309-2881, -2891, Fax -2889 e-mail: spd_kreistagsfraktion@web.de Internet: www.spd-kreistagsfraktion-hildesheim.de	Fraktionsbüro Bündnis 90/Die Grünen Bischof-Janssen-Straße 31, 31134 Hildesheim ☎ (05121) 309-2791 e-mail: gruenehi@gmx.de Internet: www.gruene-hildesheim.de
---	---

3. Ist seitens des Landkreises abzuschätzen in welchem Umfang ggf. neue Bau- bzw. Reparaturtechniken Kosteneinsparungen erbringen könnten?

Mit freundlichen Grüßen

gez. Johannes Dreier
Sprecher für Integration,
Sicherheit und Ordnung
SPD-Kreistagsfraktion

gez. Ottmar von Holtz
Sprecher für Integration,
Sicherheit und Ordnung
Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

f. d. R.



Volker Senftleben
Fraktionsgeschäftsführer
SPD-Kreistagsfraktion

f. d. R.



Klaus Schäfer
Fraktionsgeschäftsführer
Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Au 2

Irgendwann lohnt es sich nicht mehr zu kämpfen. Diesen Punkt hatte die Stadt Berlin Anfang des Jahres erreicht. Sie sperrte einen Streifen der viel befahrenen Greifswalder Straße zu viele Schlaglöcher. Mehrere Dutzend rot-weiß gestreifter Begrenzungspfäule lotsten daraufhin die Autofahrer vorbei an tiefen Rissen und klaffenden Kratern. Der Abschnitt sollte längst komplett saniert werden, doch dafür fehlt das Geld. Letztendlich wurde doch wieder nur provisorisch geflickt.

VON WOLFGANG GOMOLL

Selbst der zurückliegende, verhältnismäßig milde Winter hat die Straßen zerstört wie lange nicht. Mit den Verkehrsadern sei es ein bisschen so wie mit den Berliner S-Bahnen, sagt Bernd Hinrichs, PR-Chef beim Deutschen Asphaltverband. „Sie werden kaputtgespart.“ Investierte man nicht regelmäßig in den Fahrbahnbelag, würde der Asphalt durch die vielen Lkw, durch Regen und Schnee, aber auch durch andere Umwelteinflüsse wie Ozon zerstört werden. Muss ein Schlagloch übergangsweise mit Asphalt ausgebessert werden, entstehen zusätzliche Kosten – und in der Regel kilometerlange Staus.

Torsten Albig ist so etwas wie der Hoffnungsträger stressgeplagter Pendler und Vielfahrer, die dieser Tage durch die Republik rollen. Erst forderte der Ministerpräsident Schleswig-Holsteins eine Zusatzabgabe von 100 Euro pro Jahr für einen Reparaturfonds, jetzt trommelt der SPD-Politiker für eine Volksbefragung, um überflüssige Verkehrsneubauten zu verhindern und eine „notwendige Reparaturlast von jährlich sieben Milliarden Euro bis zum Jahr 2030“ finanzieren zu können. Die Bundesregierung hat für den aktuellen Haushalt lediglich fünf Milliarden Euro pro Jahr für die Sanierung maroder Verkehrsadern veranschlagt.

Derweil tüftelt die Industrie an einer Methode, die Instandhaltungskosten mit selbstheilenden Beton- und Asphaltmischungen möglichst gering zu halten. Sie sollen Deutschlands Straßen nicht nur widerstandsfähiger machen, sondern auch die Schäden durch Frost eindämmen. Wissenschaftler haben bereits Erfolge vorzuweisen. Ein Schlüssel dazu sind Bakterien.

Sie arbeiten wie eine Art Reparaturservice. Wenn Regen- und Tauwasser in die kleinen Risse der Straßen eindringen sind, sich ins Innere des Straßenbelags vorgearbeitet und bei sinkenden Temperaturen den Asphalt gesprengt haben, sollen die unsichtbaren Helfer mittels einer chemischen Reaktion Calciumcarbonat erzeugen, ein festes weißes Mineral, das die Löcher wieder kittet.

An einer anderen Variante des selbstheilenden Asphalts arbeiten Forscher der niederländischen Universität Delft. Sie versetzen die schwarze Asphaltmischung mit Stahlfasern. Brockelt der Straßenbelag, fährt ein Spezialfahrzeug über den Asphalt hinweg, das ein Magnetfeld erzeugt und das Gemisch bis auf 70 Grad erhitzt. Durch



Ramponierte Straßen wie diese warten in ganz Deutschland auf eine Sanierung

die Induktionsmethode könne das Schlagloch problemlos wieder verschlossen werden, versprechen die Forscher aus Delft.

Unter Laborbedingungen funktioniert die Methode bereits. Auf einem 400 Meter langen Teilstück der niederländischen Autobahn 58 wurde die neue Asphalt-Stahlfaser-Mischung im Alltag getestet. Die Ergebnisse seien ermutigend. „Wenn wir alle vier Jahre mit der Induktionsmaschine über die Straße rollen und den Asphalt erwärmen, können wir die Lebensdauer der Oberflächen verdoppeln“, sagt Erik Schlangen, der in Delft Materialforschung lehrt.

Der Bedarf ist riesig. Mit maroden Fahrbahnbelägen haben Autofahrer am meisten zu kämpfen, wenn sie in Städ-

„Die Straßen werden kaputtgespart“

Bernd Hinrichs, Sprecher Deutscher Asphaltverband

ten und Gemeinden unterwegs sind. Die umfassen rund 430.000 Kilometer oder 80 Prozent aller Straßen und sind besonders ramponiert. 30 bis 40 Prozent sind von starken Winterschäden betroffen, schätzt der ADAC.

Bei der Deckschicht ist Verschleißfestigkeit wichtig. Auch da spielt das Material eine Rolle. Ist die Körnung der Asphaltmischung zu fein, ist sie nicht standfest, grobe Körner sind nicht flexibel genug. Hier gilt es einen Kompromiss zu finden. Die größtmögliche Witterungsbeständigkeit erreichen die Techniker durch frostbeständige Gesteinskörnungen und ausreichend dicke Bindemittelfilme. Wenn der Asphalt aber wenig und kleine Poren hat, kann das Regenwasser kaum abfließen. Auch das Abrollgeräusch der Reifen wird nicht so leicht geschluckt.

Der Chemiekonzern BASF sucht nach Möglichkeiten, Beton noch widerstandsfähiger zu machen. Vor allem Brücken sind durch die eindringende Feuchtigkeit bedroht. Damit der Beton das Wasser abweisen kann, könnte er versiegelt werden. Gleichzeitig experimentiert BASF mit Mischungen, die flexibel sind und deswegen nicht so schnell aufreißen.

Aber auch für das Flickwerk auf Berliner Straßen gibt es mittlerweile bessere Methoden, als die Schlaglöcher nur mit herkömmlichen Asphalt auszukleiden. Es können haltbarere Beton-, Kunstharz-, Polyurethane (also Kunststoffe beziehungsweise Kunstharze) oder Materialien auf Acylbasis zum Einsatz kommen, die in die Problemzone hineininjiziert werden.

Die von Torsten Albig geforderte Reparaturpauschale in Höhe von 100 Euro relativiert sich ohnehin, das hat eine Studie aus den USA ergeben. Wer mit seinem Pkw dauerhaft auf schlechten Straßen fährt, muss demnach für Schäden an Stoßdämpfern und sonstiger Mechanik jährliche Zusatzkosten in Höhe von bis zu 500 Euro einplanen.

Bakterien der Straße

Selbstheilender Asphalt soll künftig helfen, Deutschlands Straßen widerstandsfähiger zu machen

Radwege ohne Waschbretter

ENTWICKLUNG Eine Spezialfolie schützt vor Baumwurzeln: Teure Sanierungen wären so überflüssig

BERLIN taz | Baumwurzeln und Fahrradwege vertragen sich bekanntlich ebenso wenig wie die Haushalte der Kommunen und teure Infrastrukturprojekte. Ein neuer Fahrradweg kann schon nach zwei bis drei Jahren wieder von Wurzeln aufgerissen sein. Wird er saniert, ergibt es sich leicht, dass bei den Bauarbeiten die Wurzeln der Bäume zu Schaden kommen.

Meist fehlt für die Sanierung aber sowieso das Geld. So fährt mensch als Radfahrer*in im Schrittempo über Wege, die Waschbrettern gleichen, bis diese irgendwann gesperrt werden.

Es gibt allerdings noch eine andere Lösung, nämlich die Durchwurzelung der Radwege von vornherein zu verhindern. Die Firma Feind aus dem brandenburgischen Lübben hat eigens eine Maschine entwickelt, mit der parallel zum Radweg ein 80 cm tiefer Schlitz in den Boden gefräst wird. Dort wird dann eine sogenannte Wurzelschutzfolie eingelassen, die verhindern soll, dass sich die Wurzeln der Bäume in Richtung Radweg ausbreiten.

Die Herstellerfirma verspricht 25 Jahre Garantie. Mehrere hundert Kilometer wurden in den letzten fünf Jahren in verschiedenen Teilen Deutschlands verlegt, zurzeit wird in Beelitz der Europaradweg R 1 mit Wurzelschutzfolie ausgestattet. Norman Fruth von der Erfinderrfirma der Spezialfräse ist zufrieden mit dem Ergebnis: die Radwege seien glatt wie am ersten Tag.

Die Funktionalität und Umweltverträglichkeit des Verfahrens wurden auch von der Berliner Beuth-Hochschule bestätigt. Vor jedem Projekt findet zudem eine gesonderte Begutachtung statt: Stehen die Bäume zu dicht am Weg oder haben sich die Wurzeln schon zu weit ausgebreitet, wird die Folie nicht oder nur stellenweise verlegt. Wenn wichtige Wurzeln zu Schaden kommen könnten, müssen abschnittsweise andere Lösungen gefunden werden. Ein weiterer Vorteil: Die Radwege müssen nicht, wie bei einer Sanierung, längere Zeit gesperrt werden. Radfahrer*innen können einfach um das Gerät herumfahren, während es arbeitet.

Das schlagende Argument für Kommunen und Straßenbauunternehmen dürfte vor allem der Preis sein. Mit durchschnittlich 10 Euro pro Meter ist das Verlegen der Wurzelschutzfolie weitaus günstiger als eine Sanierung. Bislang hält sich der Verbreitungsgrad der Präventivmaßnahme dennoch in Grenzen. Norman Fruth macht dafür die Prioritätensetzung in den Kommunen verantwortlich. Obwohl das Verfahren verhältnismäßig kostengünstig ist, mangle es oft an Geld. Und wo doch Geld vorhanden sei, werde es zuallererst in die Instandsetzung von Straßen gesteckt. **LOU ZUCKER**