

Schlaglöcher: Frost und Plusgrade verwandeln Thüringer Straßen in eine Kraterlandschaft

Brennen, schütten und rütteln

Was durch Schlaglöcher am Wagen kaputtgeht

Das Tauwetter bringt zum Vorschein, was Frost und Plusgrade verursacht und Schnee bisher verdeckt hat. Schlaglöcher werden thüringenweit provisorisch geflickt, Reparaturtrupps sind im Dauereinsatz.

Von Jennifer Brüsch

Der Winter hat bereits jetzt deutliche Spuren hinterlassen. Autobahnen, Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen sind von Schlaglöchern gespickt. Manche Fahrbahn scheint mittlerweile mehr Loch als Asphalt zu sein. Die Thüringer Straßenwartungs- und Instandhaltungsgesellschaft (TSI) wie auch Mitarbeiter der Autobahnmeistereien sind deshalb im Dauereinsatz und füllen provisorisch die großen Ausbrüche – neben dem regulären Winterdienst.

Jeden Tag bekommen sie die neuesten Schlaglochmeldungen vom jeweiligen Gebietsbereich der Straßenbauämter übermittelt, dann heißt es auszurücken und die größten Schäden zu beseitigen. „Täglich sind zwei Mitarbeiter der Straßenaufsicht unterwegs und fahren die Straßen im Kreis ab“, erklärt Jörn-Frieder Klemm, Gebietsleiter IIm-Kreis des Straßenbauamtes Mittelthüringen. Jeden der 380 Kilometer Bundes- und Landesstraßen kontrollieren seine Kollegen momentan im neun- bis zehntägigen Rhythmus, im Durchschnitt begutachten sie 40 Kilometer Straße pro Tag. „Die Schäden werden aufgenommen und an die TSI weitergegeben“, so Klemm. In der Regel werde das Schlagloch noch am gleichen Tag

provisorisch geflickt. Die ersten Löcher wurden im IIm-Kreis bereits Mitte Dezember gestopft, berichtet der Straßenbauamtsmitarbeiter. Bis zum Frühjahr werden einige von ihnen bereits ihre dritte oder vierte Füllung hinter sich haben.

Eingesetzt wird ein sogenanntes Kaltmischgut. Es kann auch bei Minustemperaturen bis zu acht Grad verarbeitet werden. Vorher muss das Schlagloch jedoch ausgehört und zum Trocknen erhitzt werden, damit die schwarze körnige Masse möglichst gut hält.

Mit einer Rüttelplatte wird das Kaltmischgut dann schließlich eingepresst, „bei großen Ausbrüchen muss aber die Walze her“, erklärt Joachim Menge, Straßenwärter bei der Autobahnmeisterei Erfurt, während er mit seinem Kollegen Manfred Felsberg ein Schlagloch auf dem A-71-Parkplatz „Erfurter Becken Ost“ füllt.

Doch dies ist nur eine Übergangslösung, um Schäden von den Autofahrern abzuwenden – schließlich können Stoßdämpfer, Querlenker und Reifen beim Fahren durch ein Straßen-Loch in Kaputt gehen.

Weiter geht's im Frühjahr

Dauerhaft saniert, also ausgefräst und mit Asphalt gefüllt, wird laut Klemm vom Straßenbauamt aber erst Ende März beziehungsweise Anfang April. Zum einen sei dann mit durchgängigen Plusgraden zu rechnen, was die Haltbarkeit der Reparaturarbeiten verlängert. Denn im Gegensatz zum Kaltmischgut bricht Heißmischgut beziehungsweise Asphalt zur dauerhaften Sanierung wie eine Art Eisscholle aus der Fahrbahn heraus und kann so zur Gefahr für Autofahrer werden.

Das Kaltmischgut hingegen „bröseln“ langsam aus dem Loch. „Außerdem ist momentan in der Region nur eine Anlage in Betrieb, die Heißmischgut liefern kann“, sagt er. Erst ab März könne der Asphalt wieder vom Armsträter Werk bezogen werden.

Klemm zieht Bilanz: Allein im IIm-Kreis wurden in den Wintermonaten 2010 rund 70 bis 80 Tonnen Kaltmischgut in Schlaglöcher gerüttelt, in den vergangenen vier Wochen kamen weitere 20 bis 25 Tonnen dazu. Wie viel Kaltmischgut bis zum Ende des Winters noch auf beziehungsweise in die Straßen kommt, vermag er nicht einzuschätzen. Und auch der Freistaat will nach keine Prognosen abgeben, was die Beseitigung



Auskehren, erhitzen, hineinschütten und festrütteln: Momentan werden Schlaglöcher mit so genanntem Kaltmischgut befüllt, bevor sie im Frühjahr wieder ausgefräst und langfristig repariert werden. Foto: ari

der Schlaglöcher in Thüringen kosten wird. Doch Verkehrsminister Christian Carus (CDU) geht davon aus, „dass die Kosten für die Straßensanierung der vergangenen Wintersaison – rund 7,4 Millionen Euro für Bundes- und Landesstraßen – überschritten werden“. Der Minister

stellt nach dem Winter die Sanierung der Landesstraßen in Aussicht. Dafür seien in diesem Jahr rund 35 Millionen Euro vorgesehen.

Wie eine Straße aufgebaut ist und saniert wird

Nach der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, (Stand 2001) ist eine Straße in Deckschicht, Binderschicht, Tragschicht und Frostschutzschicht unterteilt.

Die Aufbaustärke der jeweiligen Schichten ist davon abhängig, wie viele und welche Art Fahrzeuge die Straße täglich befahren. Außerdem spielt eine Rolle, in welcher „Frosteinwirkungszone“ sich ein gewisser Straßenabschnitt befindet. Nach diesen Kriterien beträgt die Gesamthöhe einer Straße zwischen 65 und 80 Zentimetern.

In der Regel betreffen Schlaglochschäden die Deckschicht, die durchschnittlich vier Zentimeter hoch ist. Nicht selten müssen Straßen jedoch auch bis zur Tragschicht ausgebessert werden.

Im Laufe der Zeit wird jede Fahrbahnoberfläche jedoch brüchig und Wasser kann eindringen. Durch den Wechsel von Frost und Tauwetter bilden sich Schlaglöcher. Im Winter, sofern die Straßen nicht von Schnee bedeckt sind und die Temperaturen Minus acht Grad nicht unterschreiten, werden verkehrsfährende Schlaglöcher mit Kaltmischgut provisorisch verschlossen.

Längerfristige Sanierungsarbeiten mit Heißmischgut sind erst im Frühjahr möglich.

In einem mangelhaften Zustand sind laut Verkehrsminister Christian Carus (CDU) rund die Hälfte der 4600 Kilometer Straßen in Landesobhut.

Ein Kilometer Straßendeckenerneuerung kostet zwischen 300 000 und 400 000 Euro.

Wie Schlaglöcher entstehen

1. Dann abtaun und es regnet. Asphalt wird weicher und die Fahrbahndecke lockert sich. Die Fahrbahndecke lockert sich. Die Fahrbahndecke lockert sich.
2. Bei heftigen Regen fließt das Wasser in die Vertiefungen. Die Fahrbahndecke lockert sich. Die Fahrbahndecke lockert sich.
3. Wegen im Frühjahr der Temperaturerhöhung, dehnt sich das Asphaltmaterial aus. Die Fahrbahndecke lockert sich. Die Fahrbahndecke lockert sich.
4. Der ausgefräste Asphalt wird wieder mit Asphalt gefüllt. Die Fahrbahndecke lockert sich. Die Fahrbahndecke lockert sich.
5. Aufgrund unzureichender Beseitigung von Schmutz und Wasser werden die Fahrbahndecke lockert sich. Die Fahrbahndecke lockert sich.



Max-Paul Egen.

Suhl – In jedem Jahr sind bei der Dekra Zulassungs- und Prüfstelle zahlreiche Autos auf der Hebebühne – „Immer mehr Kunden kommen zu uns, weil ihr Wagen erhebliche Schlaglochschäden aufweist“, erklärt Max-Paul Egen, Niederlassungsleiter der Dekra in Suhl. Meist seien die Reifen, Felgen, Federn oder Querlenker beschädigt.

Reifen: Fahrt ein Auto mit einer Geschwindigkeit von rund 50 Kilometern pro Stunde über ein Schlagloch, dann scheint es dem Fahrer meist, als würde der Wagen recht unbeschadet über den Ausbruch kommen. „Der Reifen kommt wegen der Fahrdynamik jedoch genau auf der Kante des Schlagloches auf und muss die gesamte Masse des Fahrzeugs auf einer kleinen Fläche aufnehmen“, erklärt Dekra-Experte Egen. Eventuell ist das Gewebe im Inneren des Reifens zerstört. Mit der Zeit bilden sich Blasen. Tipp: Ist das Felgenhorn (der nach außen gebogene Rand einer Fahrzeugfelge) beschädigt, kann der Fahrer davon ausgehen, dass sein Reifen kaputt ist. Ein Satz neuer Reifen schlägt mit mindestens 200 bis 240 Euro (alle Preise verstehen sich ohne Arbeitsleistung) zu Buche, kann aber auch bis zu 600 Euro kosten.

Felgen: Nicht immer sieht der Fahrer, dass seine Felge beschädigt ist. „Stahlfelgen verbiegen sich beispielsweise viel schneller als Alufelgen“, erklärt Egen. Einen Satz Felgen gibt es ab 150 Euro.

Querlenker: Beim Durchfahren eines Schlagloches werden nicht selten die Querlenker in Mitteleidenschaft gezogen. Sie dienen dazu, beim Beschleunigen, Bremsen und Kurvenfahren die auftretenden horizontalen Kräfte aufzunehmen. Ein funktionsuntüchtiger Querlenker ist nötig, um die Lenkbewegungen umzusetzen. Zwischen 400 und 600 Euro kostet es, defekte Querlenker beidseitig auszuwechseln.

Federweg: Der „Federweg“ eines normalen Fahrzeugs ist nicht dafür ausgelegt, Unebenheiten wie Schlaglöcher zu meistern. „Wir haben bei der Dekra oft Kunden, bei denen die Federung am Wagen gebrochen ist“, erklärt Egen. Zwei Federn sind ab 30 bis 40 Euro zu haben.

Tipp: Auch, wenn dem Autofahrer daran gelegen ist, mit möglichst geringer Geschwindigkeit über ein Schlagloch zu rollen, sollte man über die Ausbrüche auf der Straße keinesfalls mit getretener Bremse fahren. „Die Kräfte, die auf die Achse wirken, werden um ein Vielfaches verstärkt, und die genannten Schäden, die Schlaglöcher am Auto verursachen können, sind größer als wenn der Wagen ungebremst über das Loch rollt“, so der Dekra-Experte. jbr

Wer für die Schäden am Auto zahlen muss

Suhl – Zum Teil tiefe Krater bestimmen derzeit das Bild der Straßen im Freistaat. Nicht selten entstehen beim Durchfahren auch Schäden am Wagen. Wenn der Schaden gemeldet werden muss, wer zahlt und ob bzw. wie notwendig sind, wollten wir von Rechtsanwalt Wolfgang Müller aus Suhl wissen.

Herr Müller, jemand fährt mit seinem Wagen durch ein Schlagloch. Es entsteht ein Schaden am Auto. Wem muss er gemeldet werden? Wenn beim Durchfahren eines Schlaglochs am Wagen ein Schaden entsteht, hat zunächst der jeweilige Autofahrer, besser der Eigentümer oder Besitzer des Pkw, eigenverantwortlich zu prüfen, ob erstens der Fahrer möglicherweise Verkehrs-

schilder oder sonstige Hinweisen auf Straßenschäden übersehen hat und somit ein eigenschuldeter Schaden vorliegt und ob er über eine entsprechende Kaskoversicherung verfügt, die einen Schadensausgleich leisten kann. Oder ob zweitens keinerlei Hinweise durch den jeweiligen Straßenbausträger erfolgte (Bund, Land oder Kommune) und Verkehrssicherungspflichten verletzt wurden.

Wer ist in der Verkehrssicherungspflicht?

Für die Verkehrssicherungspflicht ist der Eigentümer beziehungsweise der Straßenbausträger verantwortlich, das heißt Bund, Land oder Kommune. Diese können wiederum die Pflichten auf beispielsweise Landesbetriebe oder Eigenbetriebe delegie-

Interview



Rechtsanwalt Wolfgang Müller, Fachanwalt für Verkehrsrecht

ren. Bei Schadensanzeige ist im Übrigen der Kommunale Schadensausgleich als Versicherer zuständig, der

dann den weiteren Schriftverkehr und die Abwicklung, also Anerkennung und Ablehnung des Schadens, erklärt.

Wie kann eine Gemeinde/das Land dieser Pflicht nachkommen?

Ist ein Schlagloch vorhanden, muss der Fahrzeugführer durch entsprechende Hinweise darauf aufmerksam gemacht werden. Der Kraftfahrer hat dann entsprechend diesen Hinweis zu handeln. Befolgt er diese Hinweise nicht, liegt ein Eigenverschulden bzw. Eigenschaden vor. Eine Kennzeichnung durch Beschilderung ist ausreichend.

Wer muss den Schaden zahlen?

Ein Schaden muss nicht die Gemeinde oder der Landkreis zahlen, da er

hierfür den kommunalen Schadensausgleich (Versicherer) hat. Dieser besitzt entsprechend vertraglicher Gestaltung die Möglichkeit, Schadensersatzansprüche wegen Verletzung von Verkehrssicherungspflichten anzuerkennen oder abzulehnen. Dies ist für die Kommune oder den Landkreis bindend.

Muss ein Autofahrer Beweise sammeln? Reichen ein Foto oder ein Zeugenaussage aus?

Es ist richtig und notwendig, sofern es kein Hinweisschild gab, Beweise zu sichern. Dies können Fotos vom Schlagloch sein, wobei aber durch entsprechende Hilfsmittel (Zollstock, Kugelschreiber) unbedingt fotografisch zu sichern ist, wie breit und wie tief das Loch war. Sollte dies

dann gar mit Wasser gefüllt sein, ist auch dies zu dokumentieren, da bei einem mit Wasser gefüllten Schlagloch die Tiefe nicht erkennbar ist. Ebenso ist eine Aussage von Mitfahrern von Vorteil, soweit sie etwas über die Beschädigung und über den Straßenzustand erklären können.

Wie ist die Rechtslage, wenn sich der Schlagloch-Unfall auf einem Privatgrundstück ereignet hat?

Sollte sich ein Schlaglochunfall auf einem Privatgrundstück ereignen, hat der Grundstückseigentümer analog, das heißt auch dieser ist verpflichtet, den Fahrzeugführer rechtzeitig durch Hinweise vor diesem Schlagloch zu warnen, um so seine Verkehrssicherungspflicht Folge zu leisten. Interview: Jennifer Brüsch