

Ich, das Schlagloch

von D. Eric Schansberg

Ich bin ein Schlagloch – ein gewöhnliches Straßenhindernis und ein Fluch für alle, die Autofahren. Sie und Ihre Fahrzeuge zu ärgern, ist meine Berufung, mein Beruf.

Meine Genealogie ist überzeugend genug. Ich stamme von einer gewöhnlichen Straße ab, die mit Erde, sechs bis zwölf Zentimetern Kies Körnung Nr. 2 und Nr. 57 mit Kalkstaub gebaut wurde, der in jeder Phase verdichtet wird. Dann werden ein oder zwei Zentimeter Asphalttragschicht aufgetragen, bevor eine letzte Asphaltenschicht das Werk vollendet.

Aber mit der Zeit verschleißten die Straßen. Wenn die Straße nicht gut gebaut ist, kommt es schneller zu Problemen. Ohne Inspektionen haben Bauherren einen Anreiz, bei der langfristigen Straßenqualität zu sparen – und können dieser Versuchung erliegen. Selbst bei den besten Straßen kann sich der Boden verschieben, insbesondere wenn sie auf Sand gebaut sind, und das Gewicht des Verkehrs fordert unweigerlich seinen Tribut. Doch die meisten Schlaglöcher entstehen durch Feuchtigkeit, insbesondere durch Eis. Streusalz ist ein zweischneidiges Schwert: Es ist hart für die Straßen, verringert aber auch die Schäden, die durch Feuchtigkeit und Eis entstehen.

Ein gefährdeter Bereich ist die Asphaltnaht oder „Krone“ – die Spitze der Straße, über die das Wasser abfließt. Manchmal fehlt dem Rand einer Straße ein solides Fundament. Und die Fahrspuren einer Straße werden am stärksten belastet. Ich kann also überall auftauchen. Die Straßenbauämter versuchen, mich durch Straßeninstandhaltung zu verhindern – zum Beispiel durch „Rissversiegelung“ mit heißem gummiertem Asphalt und Polymeren. Diese Streifen sehen vielleicht nicht schön aus, aber sie verhindern, dass ich auftauche.

Letzten Endes bin ich nur ein Loch im Boden. Die faszinierendere Geschichte handelt von den Bemühungen, mich und meine Freunde zu reparieren. Das ist ein größeres Rätsel, als Sie vielleicht erwarten. Leider übersehen die Menschen dies – und damit auch die größere Lektion: Weil ich klein und lokal bin, scheint es einfach zu sein, mich zu reparieren, aber das ist es nicht. Stellen Sie sich vor diesem Hintergrund vor, wie schwierig es ist, große, nationale, komplexe Probleme zu lösen. Ich und meine Geschichte mögen banal erscheinen. Aber wie der kluge und weise G. K. Chesterton einmal bemerkte: „Es gibt keine uninteressanten Dinge, nur uninteressierte Menschen.“

Das Schlagloch, so einfach ich auch erscheinen mag, verdient Ihr Staunen und Ihre Ehrfurcht – eine Behauptung, die ich erklären werde. Wenn Sie mich und die Bemühungen, mich zu reparieren, verstehen können – nein, das ist zu viel verlangt –, wenn Sie sich der Wunder bewusst werden, die ich darstelle, werden Sie weniger Vertrauen in die Wirksamkeit des

staatlichen Aktivismus haben und in der Lage sein, die Freiheit und den Wohlstand zu fördern, die heute angegriffen werden.

Ich habe eine tiefgreifende Lektion zu erteilen. Und ich kann diese Lektion besser vermitteln als ein Bleistift oder eine Rakete, eine Grundschule oder die Durchsetzung des Kartellrechts, weil es scheinbar so einfach ist, mich zu reparieren. Es mag einfach sein, aber kein einziger Mensch auf der Welt weiß, wie man es macht. Das klingt unglaublich, vor allem wenn man bedenkt, wie viele Schlaglöcher jedes Jahr repariert werden.

Wie Sie aus dem beliebten Gleichnis vom Bleistift¹ wissen, sind unzählige Menschen an der Reparatur eines Schlaglochs beteiligt. Betrachten Sie nur einen Aspekt der Abhilfe: In meinem Familienstammbaum findet sich Asphalt, für dessen Herstellung in einem durchschnittlichen Unternehmen Hunderte von Menschen benötigt werden. Denken Sie einmal darüber nach, welche Anstrengungen unternommen wurden, um die Orte, an denen sie arbeiten, die Kleidung, die sie tragen, den Kaffee, den sie trinken, die Werkzeuge, Maschinen und Computer, die sie benutzen, herzustellen. Denken Sie an all die Autos, die sie fahren, um dorthin zu gelangen, und natürlich - vergessen Sie nicht die Straßen mit ihren Schlaglöchern. (Sie benutzen auch Straßen, um ihre Vorleistungen zu erhalten und ihr Endprodukt zu transportieren!) Wie bei dem Bleistift ist es offensichtlich, dass keine einzelne Person weiß, wie man all die Dinge tut, die erforderlich sind, um ein einfaches Problem wie das meine zu lösen.

Aber lassen Sie uns diese Diskussion in eine andere Richtung lenken. Wie wird ein Schlagloch repariert? Stellen Sie sich vor, Sie leiten die zuständige Abteilung der Stadtverwaltung und sind für die Instandhaltung der städtischen Straßen zuständig.

Das erste Problem besteht darin, die Lage der Schlaglöcher zu ermitteln. Wie kommen Sie an diese Informationen? Die gängigste Methode besteht darin, dass Ihre Mitarbeiter – und andere öffentliche Bedienstete (z. B. Mitarbeiter der Stadtreinigung) – melden, was sie finden. Sie würden gerne mehr Beiträge von Ihren Freunden und Nachbarn erhalten. Aber sie gehen wahrscheinlich davon aus, dass jemand anderes ein Problem melden wird. Sie haben eine Website und eine Telefonnummer, unter der die Bürger ihre Anliegen melden können. (Und es ist wichtig für uns, eine gute Aktenlage zu führen – um zu zeigen, dass Sie Ihre Sorgfaltspflicht erfüllt haben, um Schadenersatzansprüche zu verhindern!) Aber der Punkt ist klar: Alle Schlaglöcher zu finden ist leichter gesagt als getan.

Zweitens müssen Sie Prioritäten setzen, welche Schlaglöcher zuerst repariert werden sollen. Wie viele Menschen sind von dem Schlagloch betroffen? Wie groß ist der Schaden und die Gefahr, die von jedem Schlagloch ausgeht? Ihre oberste Priorität ist die Verhinderung von Fahrzeugschäden (und die Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten). Schwerere Schlaglöcher stehen also ganz oben auf der Liste. Aber es ist auch wichtig, sich um Bereiche mit hohem

¹ „Ich, der Bleistift“ von Leonard E. Read.

Für Übersetzung und Original siehe: <https://forum-freie-gesellschaft.de/ich-der-bleistift/>

Verkehrsaufkommen zu kümmern, wo sich Schlaglöcher schneller verschlimmern können. Bei Arbeiten mit geringerer Priorität gilt: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst.

Eine weitere Komplikation ist die „Schlaglochsaison“. Im Spätwinter gibt es viel mehr Schlaglöcher, was diese Entscheidungen noch schwieriger macht. Und ironischerweise sind Schlaglöcher im Winter schwieriger zu reparieren, da der Boden über dem Gefrierpunkt liegen muss. Sie können ein „kaltes Pflaster“ verwenden, das auch bei Frost oder Nässe eingesetzt werden kann, aber das ist eine kostspieligere Option. Sie können auch einen Propangasbrenner verwenden, um ein Schlagloch zu trocknen und aufzuwärmen, aber auch das ist kostspielig.

Wenn keine Schlaglochsaison herrscht, können Sie mehr Zeit und Ressourcen für die Straßeninstandhaltung aufwenden. Und wenn es an einem bestimmten Tag nicht genügend Schlaglöcher zu reparieren gibt, ist das in Bezug auf Asphalt, Maschineneinsatz, Maschinenmiete usw. möglicherweise nicht kosteneffizient. Es ist wichtig, dass Sie Größenvorteile erzielen, um relativ effizient zu sein.

Wann sollten Sie sie reparieren – mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Verkehr und die Belastung der Arbeiter: tagsüber oder nachts, an Wochentagen oder Wochenenden? Es ist zum Beispiel nicht klug, Schlaglöcher vor dem Gerichtsgebäude unter der Woche zu reparieren. Es ist besser, dies nachts oder an den Wochenenden zu tun.

Drittens: Welche Fähigkeiten sind bei Ihren Mitarbeitern erforderlich (oder zumindest nützlich), um die Schlaglöcher zu beseitigen? Das Qualifikationsniveau der Arbeitnehmer mag unscheinbar erscheinen, aber Sie brauchen sie, um viele Aufgaben zu erledigen, da Ihre Arbeit das ganze Jahr über variiert. Ihre Mitarbeiter erledigen vielleicht drei oder vier verschiedene Arbeiten an einem Tag, und Sie schulen sie so, dass sie in einer Handvoll Aufgaben effektiv sind. Sie sollten also in der Lage sein, schnell zu lernen und sich selbst zu motivieren. Darüber hinaus ist nicht jeder Arbeiter geeignet. Aus Sicherheitsgründen müssen sie fleißig und detailorientiert sein. Da es sich um manuelle Arbeit handelt, müssen sie bereit sein, sich die Hände schmutzig zu machen - und idealerweise können sie gut mit Werkzeugen und Maschinen umgehen.

Wie viele Mitarbeiter brauchen Sie? Für ein kleines „kaltes Pflaster“ braucht man nur einen Arbeiter, der das Gemisch in das Loch gießt und es glättet. Für die meisten Arbeiten werden jedoch zwei (oder mehr) Arbeiter benötigt. Zumindest braucht man normalerweise einen (oder mehrere), um mich zu reparieren und einen, um den Verkehr zu regeln. Größere Arbeiten können zwar auch von einer Person erledigt werden, aber aus Sicherheitsgründen und wegen der größeren Verantwortung ist es in der Regel besser, wenn zwei Personen an der Arbeit sind.

Viertens: Welche Materialien werden Sie für die Reparatur der Schlaglöcher verwenden? Welche Art von Maschinen und Werkzeugen wäre hilfreich? Wie hoch ist die Abschreibungs-,

Wartungs- und Bruchrate bei diesen Geräten und Maschinen? An Werkzeugen benötigen Sie Lastwagen und „Hot Boxes“ (kleine Anhänger, um den Asphalt in einem bestimmten Temperaturbereich zu halten), Stampfer (Hand- und Gasstampfer), Asphalttharken, Schaufeln, schwere Besen, Gebläse, einen Luftkompressor (zum Austrocknen enger Risse), Rosebud-Heizdüsen, Propangasbrenner, Kompaktlader (z. B. Bobcats), Walzen mit einem Fräskopfaufsatz.

Als Material benötigen Sie Asphalt und „Bindemittel“ (das den neuen Asphalt mit dem vorhandenen Straßenmaterial verbindet). Wenn die Temperatur ein Problem darstellt oder Sie eine schnelle Lösung brauchen, gibt es auch die Optionen „heißes Pflaster“ und „kaltes Pflaster“. (Es mag überraschen, dass es einfacher ist, tiefere Schlaglöcher wirksam zu reparieren, da das Bindemittel eine größere Oberfläche zur Verfügung hat).

All dies geht von einem bescheidenen Schlagloch aus. Wenn es ein Problem mit dem Unterbau der Straße gibt, müssen Sie den Asphalt und den fehlerhaften Unterbau entfernen und den Abschnitt gegebenenfalls aufschneiden und ersetzen, um die Ursachen zu beseitigen. Hierin sind Sie einem Zahnarzt sehr ähnlich. (Und vergessen Sie nicht: Wenn Sie tiefer gehen, achten Sie darauf, dass Sie nicht auf eine Gasleitung, ein Stromkabel oder ein Wasserrohr stoßen!)

Fünftens: Wie hoch sind die Preise für die Produktionsfaktoren: Arbeit mit unterschiedlichen Qualifikationen, Kapital mit unterschiedlichen Eigenschaften und andere Faktoren? Wie halten Sie Ihr Budget im Gleichgewicht, indem Sie versuchen, das soziale Wohlergehen mit den Ihnen von der Regierung zugestandenen Einnahmen zu maximieren? Es gibt so viele Faktoren, die man abwägen muss, wenn man die Straßenqualität maximieren und gleichzeitig die Kosten im Auge behalten will.

Sechstens: Wie verändern sich die obigen Antworten aufgrund von Klimaunterschieden? (Arizona ist nicht dasselbe wie Vermont.) Nicht viel, abgesehen von den Unterschieden bei Temperatur und Niederschlag, der unterschiedlichen Qualität des Straßenbaus und den verschiedenen staatlichen Vorschriften. Was ist mit dem Wetter? Abgesehen von kalten und heißen Stellen können Schlaglöcher nicht repariert werden, wenn der Boden nass oder gefroren ist. Der Zustand der Straße ist ausschlaggebend. Und wie wir gesehen haben, gibt es einige wichtige Abwägungen zwischen kurzfristigen Reparaturen, langfristigen Reparaturen und Kosten.

Siebtens: Wann kann der private Sektor eine bessere Qualität und/oder niedrigere Kosten bieten? Vielleicht sollte man Schlaglöcher gar nicht reparieren oder vielleicht sollte man einige Arten von Schlaglöchern reparieren und die anderen auslagern. Wahrscheinlich werden Sie größere Aufträge für Pflasterarbeiten, Schlaglöcher, Markierungen und Ingenieurleistungen privatisieren. Sie können einfach nicht die Größenvorteile erzielen, um so effizient zu sein. Manchmal kann man die Aufgabe selbst erledigen, aber für einige kleinere Städte ist es nicht sinnvoll, eigene Pflastermaschinen zu besitzen. Die Anmietung ist sinnvoller, da die Arbeiten saisonabhängig sind und die Maschinen teuer und wartungsintensiv sind.

Und schließlich, welche Rolle spielen der technologische Fortschritt und die sich verändernden Marktbedingungen bei der Veränderung all dieser Aspekte? Auch wenn ich die Welt der Schlaglöcher heute perfekt verstehe, wird mein Verständnis schon bald zunehmend veraltet sein.

Obwohl Millionen von Menschen daran beteiligt sind, mich zu reparieren, weiß keiner von ihnen mehr als einen kleinen Teil dessen, was erforderlich ist. Dieses „Wissensproblem“ ist ein zentraler Aspekt der österreichischen Volkswirtschaftslehre. Im Zusammenhang mit Märkten haben wir unzählige, subjektive und diffuse Informationen, die in die Präferenzen der Verbraucher eingebettet sind (oft als Nachfragekurven modelliert). Wir haben die breite Palette von Variablen, mit denen die Produzenten konfrontiert sind – die Preise für Output und Inputs, Technologie, Anreize für Arbeitnehmer usw. (oft als Angebotskurven modelliert). Und diese beiden kooperieren auf den Märkten durch die Herausforderungen (und Transaktionskosten) von Kommunikation und Transport.

In Anlehnung an das klassische Beispiel von Leonard Read, „Ich, der Bleistift“, ist es erstaunlich, dass im Februar und im August in den Regalen des örtlichen Einzelhändlers in der Regel die gleiche Anzahl gelber Bleistifte der Größe 2 in Zehnerpackungen zu finden ist.

Glücklicherweise kann die Person, die das Straßenbauamt leitet, erfolgreich sein, denn das Problem der Schlaglöcher ist relativ einfach, was das erforderliche Wissen angeht. Die obige Liste von Fragen ist zwar entmutigend, aber für jemanden, der sich in solchen Dingen auskennt, ist sie zu bewältigen. Es mag nicht gut gemacht sein, aber es kann gut gemacht werden – mit genügend Erfahrung, Führungsqualitäten, Weisheit und Wissen.

Wie sieht es mit komplizierteren Angelegenheiten aus, z. B. mit einem nationalen Gesundheitssystem? Was müssen Regierungsbürokraten wissen, um alles – von Allergieimpfungen bis hin zu Krebs, von Routineuntersuchungen bis hin zu Medicare, von billigen Rezepten bis hin zu innovativer Forschung, von der ländlichen Armut in den Appalachen bis hin zu den Eliten an den Küsten – effektiv zu verwalten? Nun, wir haben nicht annähernd genug Zeit, um auf all das einzugehen. Aber der Punkt ist klar genug: Das „Wissensproblem“ ist bei komplexeren Angelegenheiten und bei der Ausdehnung von der lokalen über die bundesstaatliche bis hin zur föderalen Verwaltung gewaltig.

Ein weiteres Problem ist die Frage nach den Motiven und wie sie sich in verschiedenen Kontexten auswirken. Im Zusammenhang mit dem Markt für Asphalt ist es erstaunlich, dass nur wenige der Beteiligten – der Arbeiter auf dem Ölfeld und die Person, die den Kaffee produziert, den er trinkt, der Verkäufer und das Büropersonal, der Geschäftsführer und der Hausmeister – ihre Aufgaben erfüllen, um den Menschen an sich zu gefallen. Ihre Motive sind vielfältig – von der Versorgung mit Lebensmitteln bis zum Kauf eines Bootes, von der guten Nachtruhe bis zum Beeindrucken ihrer Freunde. Ein wettbewerbsorientierter Markt macht sich diese Motive

zunutze, um die Menschen dazu zu bringen, den Kunden (und der Gesellschaft) effektiv zu dienen.

Auf politischen Märkten sind diese Bedenken im Allgemeinen größer. Es ist durchaus möglich, dass das primäre Ziel des Bürokraten die Maximierung des gesellschaftlichen Wohlstands ist. Selbst wenn dies nicht der Fall ist, ist es möglich, dass der politische Druck Abweichungen vom Ideal einschränkt. Aber es ist auch möglich, dass es zu Vetternwirtschaft und Bestechung, Ineffizienz und Bürokratie, Budgetmaximierung und übermäßigen Ausgaben kommt. Natürlich werden diese Befürchtungen durch den hohen Grad an Monopolmacht in den meisten staatlichen Unternehmungen noch verschärft.

Die Lektion, die ich zu vermitteln habe, ist folgende: Selbst wenn die Regierung auf dem Papier ein verfassungsmäßiges, ethisches und praktisches Mittel zu einem bestimmten Zweck ist, sollte man sich vor dem Wissensproblem und der Frage nach den Motiven von Politikern und Bürokraten hüten. Im Gegensatz zu den Schwächen der politischen Märkte sollte man mehr Vertrauen haben, dass freie Menschen auf die unsichtbare Hand der Wirtschaftsmärkte positiv reagieren werden. Ich, das Schlagloch – obwohl scheinbar einfach – biete das Wunder meiner Instandhaltung als Zeugnis dafür an, dass dies ein praktischer Glaube ist – so praktisch wie die Sonne, der Regen und die Straßen.

D. Eric Schansberg ist Professor of Economics an der Indiana University Southeast und Autor von *Poor Policy: How Government Harms the Poor*. Wir danken gilt Kevin Morlan und Jeremy Neff für die Bereitstellung ihres Fachwissens.

Quelle: Der Essay ist erschienen unter dem Titel „I, Pothole“ bei Econlib am 2. Oktober 2023. <https://www.econlib.org/library/columns/y2023/schansbergipothole.html>

Ich danke D. Eric Schansberg für die Genehmigung eine deutsche Übersetzung anzufertigen und für die Veröffentlichung – Michael von Prollius.