

Eine Marke von FUNKE

Service ▾

Mein Konto

Hamburger Abendblatt

[Hamburg ▾](#) | [Nord ▾](#) | [HSV](#) | [St. Pauli](#) | [Kultur](#) | [Wirtschaft](#) | [Politik](#) | [Gastronomie](#) | [Heute in Hamburg](#) | [Panorama](#) | [Ratg](#) | [!](#)[Home](#) | [Schleswig-Holstein](#) | [Stormarn](#) | [Stormarn: Revolutionäre Straßensanierung – schneller, günstiger und mit weniger CO₂](#)

Ortstermin in der Feldmark

+ Revolutionäre Straßensanierung: schneller, günstiger und mit weniger CO₂

Havighorst/Oststeinbek. Der Ortstermin in der Feldmark in Havighorst interessiert auch Fachleute aus Ahrensburg, Bad Schwartau und dem Amt Nordstormarn.

Von Susanne Tamm, Redakteur/in
04.05.2026, 06:15 Uhr



Die Feinbrecherfräse zertrümmert auch Feldsteine direkt auf dem Feldweg zu nur 20 Millimeter kleinem und noch kleinerem Korn.
© HA | Susanne Tamm

Das sind weder ein gewöhnlicher Trecker noch ein Güllewagen, die den etwa 500 Meter langen Feldweg an der Ziegeleistraße in Havighorst auf und ab fahren. Und auch die vielen

Zaungäste sind nicht gekommen, um im Partyzelt Kaffee zu trinken oder Brötchen zu essen. All die Tiefbau-, Straßen- und Bauexperten wollen sich ein besonderes Straßensanierungsverfahren live und vor Ort anschauen, das die Firmen Swiss BTG, Terrasolid und Pape Martinihof dort in der Oststeinbeker Feldmark demonstrieren.

Denn diese Art der Straßensanierung soll günstiger, schneller und nachhaltiger sein als bisherige Verfahren, versprechen die beteiligten Firmen. Dabei führt ein Mix aus Spezialmaschinen und -materialien zum Erfolg, wie Wolf Greth, Geschäftsführer von Swiss BTG, erläutert. Straßenbauer wissen: Sobald unter der Erdoberfläche gebaut werden muss, wird es teuer. Das entfällt bei dem Konzept der hydraulisch gebundenen Tragdeckschicht (HGT-D-Konzept).

Stormarn: Revolutionäre Wegesanierung – schneller, günstiger und mit weniger CO₂

„Bei dem Baumischverfahren, auch ‚Mixed in Place‘ genannt, ist keine Auskofferung der Straße nötig, um sie zu sanieren“, erklärt Thomas Kasselmann von Terrasolid. So entfielen schon einmal eine kostenintensive Entsorgung des Aushubs und weitere Materialtransporte.



Anwohner Henry Schloh (l.) spricht mit Wolf Greth, Geschäftsführer der Swiss BTG, über die Straßensanierung.
© HA | Susanne Tamm

„Ich arbeite sehr gern mit der Feinbrecherfräse“, erläutert Wolf Greth. „Sie zerkleinert den Asphalt, aber auch größere Feldsteine bis zu 35 Zentimeter Tiefe auf ein feines Korn, das nur null bis 20 Millimeter stark ist. Außerdem sortiert sie automatisch das Material des Untergrundes: Das feinere landet oben, das gröbere bleibt unten. Das sorgt nicht nur für eine bessere Optik, sondern vor allem für eine bessere Belastbarkeit und Stabilität des Unterbaus.

Straßenbau Stormarn: So wirkt der Zusatz für das Wasser zwischen Zement und Untergrund

In einem Zwischenschritt wird das klein gemahlene Material, das so direkt weiter als Unterbau der Straße dient, erst angewalzt. Dann kommt der zweite Schritt: Eine weitere Maschine, der computergesteuerte „Grader“, stellt das gewünschte Straßenprofil her. „In Oststeinbek hat man ein leichtes Dachprofil in Auftrag gegeben“, erklärt Wolf Greth. „Denn das Niederschlagswasser soll links und rechts abfließen können.“

”

Bei dem Baumischverfahren, auch „Mixed in Place“ genannt, ist keine Auskoffierung der Straße nötig, um sie zu sanieren.

Torsten Kassermann, Mitarbeiter von Terrasolid

Das beruhigt auch Anwohner Henry Schloh, der vorbauschaut und sich vor allem um die Nachhaltigkeit im Straßenbau sorgt. „Die Straßen der Römer, die ja den Beton erfunden haben, bestehen zum Teil bis heute“, gibt er zu bedenken. Wolf Greth stimmt ihm zu, seine Zaungäste sind allerdings eher an der Zukunft als an der Geschichte des Straßenbaus interessiert. Ina Büh, seit mehr als 20 Jahren für den Tiefbau im Amt Nordstormarn zuständig, sagt: „Wenn das so funktioniert, wie er es erläutert hat, wäre das schon interessant.“ Auch Klaus Hütsel vom Fachdienst Straßenwesen in Ahrensburg und Torsten Ralf, Leiter des Stadtbaus in Bad Schwartau, sind neugierig auf das Verfahren und hoffen auf neue Erkenntnisse für ihre Kommunen.

Zusatz, der aussieht wie Kaffee, verbessert die Bindung zwischen Boden und Zement

Den Grader, ein kleines Raupenfahrzeug, fährt Peter Götzke. Er kurvt auf dem Feldweg hin und her, bis das kaum merkbare Gefälle zu beiden Straßenseiten hin fertig ist. Dann wird aus einem großen Tank etwas auf die Oberfläche gespritzt, das auf den ersten Blick wie Gülle aussieht, aber wesentlich besser riecht: Wasser versetzt mit einem Bodenverbesserer, das Additiv der Firma Terrasolid. „Ich finde, es sieht eher aus wie Kaffee“, sagt Nils Pohlmann. Der Pateninhaber des Bodenverbesserers beschreibt die Wirkung: „Er sorgt dafür, dass sich der Zement besser mit dem Untergrund verbindet. Er sorgt für eine höhere Festigkeit des Straßenbelags sowie für

eine höhere Frostbeständigkeit.“ Das Additiv auf rein ökologischer Basis sei eine Kombi aus verschiedenen Salzen und Tensiden.

Auch interessant

- [Reinbek: Niemanns Gasthof bei Hamburg baut großen Festsaal](#)
- [Stapelfeld: Vater wirft Kind auf Straße – Mutter geht vor Richter auf die Knie](#)
- [Autobahn A1: Schmuggler hat Tabletten im Wert von 800.000 Euro dabei – und kommt in Haft](#)

Wolf Greth ergänzt: „Es ionisiert den darunter liegenden, toten Boden wieder. Für eine Menge von 1000 Liter Wasser reichen 75 Liter des Additivs völlig aus. So erhöht es die Bindefähigkeit des Spezialzements darüber beträchtlich.“ Der Spezialzement auf biologischer Basis sei früher nur in England hergestellt worden. „Deshalb nennt man ihn auch Portlandzement“, sagt Greth. Mittlerweile werde der „saubere“ Zement, beispielsweise auch frei von Aschen, auch in Deutschland produziert.

Straßensanierung Stormarn: Nach 72 Stunden können auch Schwerlaster den Weg befahren

Der Zement wird von einem Lkw, der einem Streufahrzeug ähnelt, über der künftigen Fahrbahn verteilt. Danach kommt wieder die Fräse zum Einsatz, durchmischt und glättet alles. Björn Baldes, Disponent der Firma Pape Maritinihof, die für die Fräsarbeiten zuständig ist, macht den „Schneeballtest“: Er greift mit beiden Händen in den Boden und formt daraus eine Kugel. „Das haftet gut“, stellt er fest. „Noch eineinhalb bis zwei Stunden, dann bindet der Zement ab.“ Sprich: Dann wird der Untergrund fest sein. Vorab wird die Fahrbahn noch einmal mit der Walze bearbeitet. Laut Greth dauert es nur 24 Stunden, bis Pkw auf dem Weg fahren können. Nach 72 Stunden kann der Wirtschaftsweg auch für den Schwerlastverkehr freigegeben werden.



Stormarn in 3 Minuten: Jetzt kostenlos anmelden!

Geben Sie uns drei Minuten! Wir liefern den vollen Durchblick ins Postfach. Täglich um 6 Uhr - auch zum Hören.

E-Mail-Adresse eingeben



Mit meiner Anmeldung zum Newsletter stimme ich der [Werbevereinbarung](#) zu.

„Wir haben Kostenersparnisse um bis zu 50 Prozent, keine Auskoffierung, weniger Transporte und entsprechend weniger Kohlendioxid-Ausstoß – was wollen wir mehr?“, fragt Wolf Greth. Die Straße soll 20 bis 30 Jahre halten, zehn Jahre gibt seine Firma Garantie. „Dann wollen wir die Straße pflegen, bevor wir die Garantie verlängern“, erklärt er.

[Zur Startseite](#)**Abo**

Hamburger
Abendblatt

Bergedorfer Zeitung

Kundenservice

Treueprogramm

Anzeigen

Werbeangebote

AGBs

Mediadaten

Anzeige buchen

Angebote

Cleverdigital

GLOBISTA Reisen

IMTEST

Service

Newsletter

Digitale Themenhefte

Abendblatt-Shop

Ausbildung

Experten im Fokus

E-Paper

Jobs

Unternehmen

Ratgeber & Wissen

Kochen & Rezepte

Reise

Nachrichten aus Hamburg - Aktuelle Nachrichten und Hintergründe aus Politik, Wirtschaft, Kultur und Sport - aus Hamburg, Deutschland und der Welt.

[Impressum](#) [Barrierefreiheit](#) [Datenschutzerklärung](#) [Datenschutzcenter](#) [Abendblatt-Autoren](#) [Leserbriefe](#) [KI bei FUNKE](#) [Abo kündigen](#) [Meldeverfahren](#) [politische Werbung](#)

Eine Webseite der FUNKE Mediengruppe

© 2026 FUNKE Mediengruppe