

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Caren Lay, Birgit Menz,
Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

Verbrennung von Braunkohlestaub in Asphaltmischanlagen für den Straßenbau

In der Bevölkerung kommt es immer wieder zu Protesten gegen den Betrieb von Asphaltmischanlagen, so zuletzt durch eine Bürgerinitiative im bayerischen Nußdorf (www.mitmacher.net/wp-content/uploads/2015/08/flyer_asphaltmischanlage.pdf). Auch wurde eine Petition „Immissionsschutz – Einführung einer Dauermessung von Luftschadstoffen in Asphaltmischanlagen“ an den Deutschen Bundestag eingereicht (www.openpetition.de/petition/online/immissionsschutz-einfuehrung-einer-dauermessung-von-luftschadstoffen-in-asphaltmischanlagen).

Deutschland verfügt mit rund 700 000 Kilometern Asphalt über das dichteste Straßennetz Europas. Für die Asphaltproduktion stehen von 4 000 Asphaltmischanlagen in der gesamten EU schätzungsweise 700 Anlagen in Deutschland. Aus Gestein und Erdölprodukten (Bitumen) wurden 2015 rund 40 Millionen Tonnen Asphalt hergestellt (Deutscher Asphaltverband e. V., Deutsche Asphaltproduktion 2015, www.asphalt.de).

Die Asphaltwirtschaft ist geprägt von einer hohen Marktkonzentration, wobei vier Unternehmen (Wilhelm Werhahn KG, STRABAG AG, EUROVIA GmbH, KEMNA BAU – Andraea GmbH & Co. KG) rund 75 Prozent der Asphaltmischanlagen (Stand: 2009) mit weitgehend entsprechenden Anteilen am bundesweiten Absatz und Umsatz kontrollieren. Der Umsatz bei Walzasphalt (98 Prozent des verbauten Asphalts) macht mit ca. 1,9 Mrd. Euro (Stand: 2009) etwa 16 Prozent des Umsatzes bei Straßenbauleistungen in Deutschland aus (Bundeskartellamt, Sektoruntersuchung Walzasphalt, www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung%20Walzasphalt%20-%20Abschlussbericht.pdf).

Die Produktion von Asphalt erfolgt bei Mischtemperaturen von typisch 180 Grad Celsius, da Bitumen bei Umgebungstemperatur fest ist. Der für die Hitzeherstellung relevante Prozess ist die Trocknung von Gesteinskörnungen (Mineralstoffe) in der Trockentrommel bzw. für Asphaltgranulat in der Paralleltrommel der Asphaltmischanlage. Zur Erwärmung der eingesetzten Gesteinskörnungen sowie zur Warmlagerung des Bitumens muss Energie eingesetzt werden. Für Asphaltmischanlagen sind die Brennstoffe Heizöl, Erdgas und Braunkohlestaub mengenmäßig relevant (Umweltbundesamt, Texte, 41/2009, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3883.pdf).

Kamen zur Beheizung von Bitumentanks Anfang der 90er-Jahre noch überwiegend Thermalöl-Heizaggregate zum Einsatz, wurden diese im Rahmen von Anlagenerneuerungen in der Mehrzahl durch elektrisch beheizte Bitumentanks ersetzt. In einem weiteren Schritt wurde wegen zwischenzeitlich steigender Brennstoffkosten (Öl, Gas) eine zunehmende Brennstoffumstellung auf Braunkohlestaub beobachtet. Für die nationale Berichterstattung über den Umfang nationaler

Emissionen heißt es im Teilbericht Asphaltmischanlagen: „Eine genauere Quantifizierung in Hinblick auf den CO-Emissionsfaktor der gegenläufigen Trends (Brennstoffumstellung auf Braunkohlestaub, höhere Mischleistungen) kann derzeit nicht vorgenommen werden, da detaillierte Zahlenangaben (Statistiken) über diese Entwicklungen des Anlagenparks von Asphaltmischanlagen nicht vorliegen“ (ebd.: 18). Auch die beim Asphaltieren entstehenden Emissionen werden in der Berichterstattung nicht erfasst (Nationaler Inventarbericht Deutschland, 2015, S. 853, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/climate_change_02_2016_berichterstattung_unter_der_klimarahmenkonvention_der_vereinten_nationen_2015.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor über den Zusammenhang zwischen der Verwendung von Braunkohlestaub in Asphaltmischanlagen und dem Ausstoß von Klimagasen?
2. Sieht die Bundesregierung klimapolitischen Handlungsbedarf bezüglich der Verwendung von Braunkohlestaub in Asphaltmischanlagen, und wenn nein, warum nicht?
3. Wie viele genehmigungsbedürftige Asphaltmischanlagen werden in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung betrieben (Tabelle: seit 2005, nach Bundesländern, prozentuale Ab- und Zunahme)?
4. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle jährliche Produktion und Verwendung von Asphalt (Tabelle: seit 2005, nach Bundesländern, absolut/t, in Straßenkilometer, prozentuale Ab- und Zunahme)?
5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbrennung von Braunkohlestaub in Deutschland insgesamt entwickelt (Tabelle: seit 2005, nach Wirtschaftssektoren, absolut/t, prozentuale Ab- und Zunahme)?
6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbrennung von Braunkohlestaub für die Verfeuerung in Asphaltmischanlagen in Deutschland entwickelt (Tabelle: seit 2005, absolut/t, prozentuale Ab- und Zunahme)?
7. Aus welchen Braunkohlerevieren wird nach Kenntnis der Bundesregierung wie viel Braunkohlestaub in den Markt gebracht (Tabelle: seit 2005, nach Braunkohlerevieren, prozentuale Ab- und Zunahme)?
8. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Emissionen klimaschädlicher Gase aus der Verbrennung von Braunkohlestaub in Deutschland (Tabelle: seit 2005, nach Wirtschaftssektoren, prozentuale Ab- und Zunahme)?
9. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Emissionen klimaschädlicher Gase aus der Asphaltproduktion und Asphaltmischanlagen und ihr prozentualer Anteil an den Emissionen aus Frage 6 (seit 2005, Art des Klimagases, CO₂-Äquivalente)?
10. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der jährliche Material- bzw. Rohstoffeinsatz in der Asphaltproduktion und Asphaltmischanlagen (Tabelle: seit 2009, nach Stoffen, absolut/t, prozentuale Ab- und Zunahme)?
11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der jährliche Energieeinsatz für die Produktion von Asphalt (Tabelle: seit 2005, absolut, prozentuale Ab- und Zunahme)?

12. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Leistung einer Asphaltmischanlage in Deutschland (in MW), und teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Umrüstung von Asphaltmischanlagen auf die Verfeuerung von Braunkohlestaub der Betriebsleistung von vier bis fünf Kohlekraftwerken entspricht, und wenn nein, warum nicht?
13. Welche gesetzlichen Emissionsvorgaben müssen Asphaltmischanlagen einhalten (Auflistung nach EU-Recht, nationalem Recht, Länderrecht, Datum der Einführung, Grenzwerten)?
14. Welche gesetzlichen Mitbestimmungsmöglichkeiten für betroffene Gemeinden und Bürgerinnen und Bürger für die Genehmigung und den Betrieb von Asphaltmischanlagen bestehen (Auflistung nach EU-Recht, nationalem Recht, Länderrecht, Datum der Einführung)?
15. Welche weiteren Luftschadstoffe werden durch Asphaltmischanlagen freigesetzt, und wie schätzt die Bundesregierung ihre gesundheitsschädliche Wirkung ein?
16. Ist es zutreffend, dass Asphaltmischanlagen im Gegensatz zu früheren gesetzlichen Regelungen im vereinfachten Genehmigungsverfahren behandelt werden, und wenn ja, wann wurde die Änderung vorgenommen, und was waren die Gründe für die Änderung?
17. Wie bewertet die Bundesregierung Ergebnisse der Richtlinie VDI 2283 zu „Aufbereitungsanlagen für Asphaltmischgut“ von Juni 2008, woraus hervorgeht, dass mehr als 50 Prozent der Messwerte einer Reihe von 650 Messwerten an Asphaltmischanlagen mit Heißzugabe von Asphaltgranulat über dem Grenzwert von 50 mg/m³ für den Gesamtkohlenstoff nach Bundes-Immissionsschutzgesetz liegen, und welchen regulatorischen Handlungsbedarf leitet sie daraus ab?
18. Wie bewertet die Bundesregierung das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (Az.: 22B 14.1514, 19. Dezember 2014) und die Entscheidung des 7. Senats des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 7 B 16.15, 16. September 2015) über die Rechtmäßigkeit kontinuierlicher Kohlenstoffmessungen an Asphaltmischanlagen, Registrierung und Auswertung der Ergebnisse, plant sie diese engmaschigen Messungen bundesrechtlich zu verankern, und wenn nein, warum nicht?
19. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die generelle Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen kontinuierlicher Messungen auch für den Stand der Technik erforderlich ist, und wenn ja, welchen regulatorischen Handlungsbedarf für die Kontrolle von Asphaltmischanlagen leitet sie daraus ab?
20. Wie schätzt die Bundesregierung die sog. „500-Stunden-Regel“ ein, der zufolge Betreiber von Asphaltmischanlagen von kontinuierlichen Messungen freigestellt werden, wenn die Anlage nicht mehr als 500 Stunden im Jahr betrieben wird, was Beobachtern zufolge jedoch wegen mangelnder Kontrolle die Gefahr der Manipulation und Umgehung von Messungen mit sich bringt (www.ovb-online.de/rosenheim/rosenheim-land/500-stunden-regel-bremst-urteil-6334271.html)?
21. Wie hoch ist der aktuelle Umsatz der Asphaltbranche (seit 2005, absolut, prozentuale Ab- und Zunahme)?
22. Welche konkreten Maßnahmen zum Abbau der Monopolisierung im Straßenbau (Sektor Walzasphalt) hat die Bundesregierung seit dem Bericht der Monopolkommission (siehe Einleitung) ergriffen, und wie haben sich diese auf die Vielfalt der Marktakteure ausgewirkt?

23. Welche wirtschaftlich marktfähigen alternativen Asphalte für den Straßenbau sind der Bundesregierung bekannt, und wie groß ist die Einsparung an Klimagasen, Energie und Rohstoffen im Vergleich zu Bitumenasphalt pro Straßenkilometer?
24. Sehen der Bundesverkehrswegeplan 2030, Gesetze oder Verordnungen die Nutzung alternativer Asphalte für den Straßenbau vor, und wenn nein, warum nicht?
25. Welche Förderung leistet die Bundesregierung für die Verwendung alternativer Straßenbaumaterialien, und wie groß ist der Mitteleinsatz (seit 2005)?

Berlin, den 27. Juli 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion