

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/20098 –**

Verwertung von teer- und pechhaltigen Straßenbaustoffen aus Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Basierend auf dem „Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2015“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wurde eine neue Regelung zur Verwertung von teer- und pechhaltigen Straßenbaustoffen eingeführt. Hintergrund ist die bestehende Einstufung von teer- und pechhaltigem Straßenaufbruch als gefährlicher Abfall (vgl. Abfallverzeichnisverordnung vom 10. Dezember 2001, „Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis“; abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2503/dokumente/abfallverzeichnis-verordnung_2016.pdf). Laut der Regelung des Rundschreibens sollen bei einer Sanierung oder bei einem Umbau von Straßen mit teer- und pechhaltigen Bestandteilen, dieses PAK-belastete (PAK = polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) Straßenausbaumaterial entsorgt werden. Die Methode der thermischen Verwertung sei dabei alternativen Verwertungsmethoden vorzuziehen (vgl. BMVI, „Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2015“ vom 11. September 2015; abrufbar unter: <https://www.lbb-bayern.de/fileadmin/merkblaetter/82700000-Rundschreiben-BMVI-ARS-162015-Regelungen-zur-Verwertung-von-Stra%C3%9Fenbaustoffen-mit-teer-pechtypischen-Bestandteilen-in-Bundesfernstra%C3%9Fen.pdf>). Als alternative Methoden wurden von der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP die energetische Verwertung und eine Verwertung auf Deponien als Deponieersatzbaustoff genannt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/7180).

Aus derselben Antwort geht außerdem hervor, dass die Menge an PAK-belastetem Straßenausbaumaterial aus Bundesstraßen und Bundesautobahnen, das als Abfall durch Straßenaufbruch entsteht, in Deutschland durchschnittlich bei 600 000 Tonnen pro Jahr liege (vgl. ebd.). Insgesamt, über die Bundesstraßen und Bundesautobahnen hinaus, würden, so ein gemeinsames Positionspapier verschiedener Verbände des Baugewerbes, 2 Millionen bis 2,5 Millionen Tonnen teerhaltiger Straßenaufbruch pro Jahr in Deutschland anfallen (vgl. Das deutsche Baugewerbe u. a., „Gemeinsame Verbändeposition zur kritischen Entsorgungssituation für teer-/pechhaltigen Straßenaufbruch“ vom 9. Oktober 2019; abrufbar unter: https://www.baunetzwerk.biz/sites/default/files/2019-10/Verbandstellungnahme-teerhaltigerStrassenaufbruch-web%28ENT_ID%3D3.pdf).

Es gibt allerdings nur eine Anlage in Rotterdam in den Niederlanden, die eine thermische Verwertung durchführt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/7180). Die Kapazität der thermischen Reinigungsanlage dieser Anlage in Rotterdam liegt bei rund 750 000 Tonnen im Jahr (vgl. David Heijkoop, „Thermische Verwertung von teerhaltigem Asphalt“ in Friedrich, Pretz, Quicker u. a. (Hrsg.), „Mineralische Nebenprodukte und Abfälle, Bd. 4: Aschen, Schlacken, Stäube und Baurestmassen“, 2017; abrufbar unter: https://www.vivis.de/wp-content/uploads/MNA4/2017_MNA_399-404_Heijkoop). Eine zweite Anlage mit einer Kapazität von 1,2 Millionen Tonnen pro Jahr soll im Jahr 2020 fertig gestellt werden, sodass nach Fertigstellung eine Gesamtkapazität von rund 1,95 Millionen Tonnen pro Jahr in Rotterdam vorhanden wäre (vgl. baunetzwerk.biz, „Zweite Aufbereitungsanlage für Teer“ vom 22. April 2020; abrufbar unter: <https://www.baunetzwerk.biz/zweite-aufbereitungsanlage-fuer-teer>).

Basierend auf den vorhandenen und aufgeführten Zahlen würde die Kapazität für die thermische Verwertung in Rotterdam bereits mit der Menge von 2 Millionen bis 2,5 Millionen Tonnen Straßenbaumaterial pro Jahr aus Deutschland ausgeschöpft werden. Das würde sich in der Konsequenz auch nach Inbetriebnahme der zweiten Anlage nicht bessern. Hinzu kommen außerdem Mengen aus den Niederlanden und anderen Ländern, die diese Anlage möglicherweise ebenfalls zur Verwertung nutzen, und die Kapazität der Anlagen in Rotterdam weiter be- bzw. überlasten würden. Somit besteht der Verdacht, dass durch die Vorgabe, die thermische Verwertung zu bevorzugen und die damit verbundene überlastete Anlage in Rotterdam, ein akuter Entsorgungsnotstand für teer- und pechhaltige Straßenbaustoffe aus Deutschland besteht. Dieser Befürchtung soll auf den Grund gegangen werden.

1. Welche Menge teer- und pechhaltigen Straßenaufbruchs fiel nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und 2019 jeweils in den einzelnen Bundesländern auf Bundesfern-, Landes-, Staats-, Kreis- und kommunale Straßen an (bitte nach Bundesland, Straßenkategorie und Jahr aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen nur die von den Bundesländern als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen gemeldeten Ausbaumengen von teer-/pechhaltigem Straßenausbaumaterial aus den Bundesfernstraßen vor. Für die übrigen Straßenklassen liegen der Bundesregierung keine Angaben der jeweiligen Straßenbaulastträger vor. Aufgrund der Covid-19-Pandemie seit Anfang dieses Jahres liegen für 2019 aktuell noch keine vollständigen Meldungen der Bundesländer vor. Eine Ermittlung der Gesamtmengen und der darauf basierenden Teilmengen für die einzelnen Verwertungsarten und -kosten für das Jahr 2019 ist daher noch nicht möglich.

Jahr	Ausbaumenge teer-/pechhaltiges Straßenausbaumaterial (≥ 25 mg/kg PAK nach EPA) aus Bundesfernstraßen [t]
2017	562.808
2018 ¹⁾	636.472
2019	k.A.

1) aus BW liegen keine Mengenangaben vor

2. Wie viel des teer- und pechhaltigen Straßenaufbruchs in Deutschland wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und 2019 zur thermischen Verwertung zu welchen Kosten nach Rotterdam abgeführt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
3. Wie viel des teer- und pechhaltigen Straßenaufbruchs in Deutschland wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und 2019 durch die energetische Verwertungsmethode entsorgt (bitte nach Methode und Jahr aufschlüsseln)?
4. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung teer- und pechhaltiger Straßenaufbruch in Deutschland in den Jahren 2017, 2018 und 2019 durch weitere Verwertungsmethoden (neben der thermischen und energetischen Verwertungsmethode) entsorgt, und wenn ja, wie viel (bitte nach Methode und Jahr aufschlüsseln)?
5. Welche Menge des teer- und pechhaltigen Straßenaufbruchs konnte nach Kenntnis der Bundesregierung zu welchen Kosten als Deponieersatzbaustoff verwertet werden (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
6. Welche Menge des teer- und pechhaltigen Straßenaufbruchs wurde nach Kenntnis der Bundesregierung zu welchen Kosten auf Deponien im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) beseitigt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Die Fragen 2 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Bundesfernstraßen stehen gemäß den Festlegungen des Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 16/2015 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 11. Mai 2015 neben der thermischen Verwertung weiterhin auch alle Verfahren der sonstigen stofflichen Verwertung zur Verfügung. Als weitere Verwertungsmethode ist derzeit für diese Stoffe lediglich der Einsatz als Deponiebaustoff (z. B. für Deponiestraßen und Abdichtungsschichten) gebräuchlich, der als stoffliche Verwertung im Sinne der Abfallhierarchie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) zu bewerten ist. Die folgende Tabelle fasst die hierfür jährlich aufgewendeten Mittel sowie die zugehörigen Mengenanteile zusammen.

Jahr	Thermische Behandlung/ Verwertung		sonstige stoffliche Verwertung		Beseitigung auf Deponie	
	[t]	[€]	[t]	[€]	[t]	[€]
2017	81.397	1.347.853	204.031	7.182.343	192.159	9.165.939
2018 ¹⁾²⁾	122.820	7.312.968	117.737	3.071.623	280.171	15.140.705
2019	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

1) ohnen Mengenangaben aus BY, HE, BW, SH
2) ohne Kostenangaben aus NW, BW, SH

7. Welche Menge des teer- und pechhaltigen Straßenaufbruchs wurde nach Kenntnis der Bundesregierung als hydraulisch gebundene Tragschicht (HGT) im Straßenbau verwertet (bitte nach Straßenkategorie und Jahr aufschlüsseln)?

Nach der Vorgabe des ARS 16/2015 ist der Wiedereinbau von teer-/pechhaltigen Straßenausbaustoffen als HGT in den Bundesfernstraßen nicht mehr zulässig. Hiermit setzt das BMVI den Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestags (Bundestagsdrucksache 18/1971) zum Umgang mit krebserregenden Stoffen in Straßen um. Ob und in welchem Umfang belastete

Ausbaustoffe in anderen Straßenklassen weiterhin eingesetzt werden, entzieht sich der Kenntnis der Bundesregierung.

8. Wie viel CO₂ ist nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und 2019 durch Transporte von PAK-belastetem Straßenbaumaterial aus Deutschland zur Verwertungsanlage nach Rotterdam pro Jahr emittiert worden (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
9. Wie viel CO₂ ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der thermischen Verwertung in Rotterdam in den Jahren 2017, 2018 und 2019 entstanden (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
10. Welche Menge an CO₂ entsteht nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich bei der stofflichen Verwertung von einer Tonne teer- und pechhaltigen Straßenaufbruchs als HGT im Straßenbau?
11. Welche Menge teer- und pechhaltiger Asphaltaufbruch wurde nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt in der Anlage in Rotterdam in den Jahren 2017, 2018 und 2019 entsorgt (bitte nach Jahr auflisten)?
12. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung PAK-belastetes Straßenausbau-material aus anderen Ländern in der Anlage in Rotterdam entsorgt, und wenn ja, wie viel (bitte nach Jahr und Herkunftsland aufschlüsseln)?
14. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten zur Entsorgung von teer- und pechhaltigem Straßenaufbruch in der Verwertungsanlage in Rotterdam gestiegen, und wenn ja, um wie viel (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
17. Mit welcher Dauer würde bei dem Bau einer thermischen Verwertungs-anlage in Deutschland gerechnet werden?

Die Fragen 8 bis 12 sowie 14 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

13. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und 2019 Aufnahmestopps für PAK-belastetes Straßenbaumaterial in der Verwertungsanlage in Rotterdam, und falls ja, mit welcher Begründung, und wie oft (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen zur Anzahl und Begründung von möglichen Aufnahmestopps keine Informationen vor. Die Anlagenkapazitäten in den Niederlanden werden ab 2020 jedoch weiter ausgebaut. Aus den Bundesfernstraßen wurde in den Jahren 2017 und 2018 im Durchschnitt ca. 100.000 t der thermischen Behandlung zugeführt.

15. Bestehen Pläne der Bundesregierung eine thermische Verwertungsanlage für Abfälle öffentlichen Straßenausbaumaterials auf deutschem Gebiet zu errichten, und wenn nein, warum nicht?
16. Plant die Bundesregierung, Anreize für private Investoren zu schaffen, um Investitionen in entsprechende Anlagen zu fördern?
Wenn ja, wie sehen diese Anreize aus?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Ausschleusungsabsicht von teer-/pechhaltigen Straßenausbaustoffen aus den Bundesfernstraßen wurde durch die entstehende Nachfrage am Markt gegenüber der deutschen Entsorgungswirtschaft die Möglichkeit eröffnet, Maßnahmen zu treffen, um die erforderlichen Leistungen anzubieten. Der Bund betreibt selbst derzeit keine vergleichbaren Anlagen zur Verwertung von Abfällen und beabsichtigt dies auch zukünftig nicht selbst zu tun. Anreize oder Förderungen für private Investoren für die Erstellung von Verwertungsanlagen sind durch die Bundesregierung nicht geplant.

