

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Beschädigung des Fahrbahnbelages im Bundesfernstraßennetz durch die Alkali-Kieselsäure-Reaktion

Beim Fahrbahnbelag von erst in den 1990er Jahren gebauten oder ausgebauten Autobahnen treten seit vielen Jahren Schäden auf, die auf die sog. Alkali-Kieselsäure-Reaktion zurückzuführen sind (<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Betonkrebs-frisst-Steuergelder-auf-article19912778.html>). Dieser auch als „Betonkrebs“ bezeichnete chemische Prozess entsteht durch die Verwendung ungeeigneter Zuschlagstoffe bei der Betonherstellung und führt zu einem Bröckeln des Betons, der die Fahrbahndecke unbrauchbar macht. Davon betroffen sind insbesondere Autobahnen in den neuen Bundesländern.

Nach wie vor sind Fahrbahnschäden durch die Alkali-Kieselsäure-Reaktion allgegenwärtig und erfordern jedes Jahr neue Sanierungsarbeiten an den Fahrbahnen im deutschen Bundesfernstraßennetz (siehe beispielhaft dazu Meldung rbb24 vom 19. Juni 2020: <https://www.rbb24.de/studiocottbus/panorama/2020/06/autobahn-15-sperrung-reparatur.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen Autobahnabschnitten mit neuer Fahrbahndecke (nach dem Jahr 1990 gefertigt) sind bisher Schäden durch eine Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) aufgetreten (bitte einzeln benennen), und sind diese Schäden vor oder nach Ablauf der Gewährleistungsfrist entstanden?
2. Welche Streckenabschnitte des Bundesautobahnnetzes wurden bisher vorzeitig aufgrund von Schäden durch AKR saniert (bitte einzeln benennen) bzw. ersetzt?
3. Welche Investitionen mussten seit dem Jahr 1995 zur Behebung der genannten Schäden aufgebracht werden (bitte in Jahresscheiben angeben)?
4. Auf welchen Streckenabschnitten des Bundesautobahnnetzes bestehen aktuell Schäden durch AKR?
 - a) Sind diese Schäden vor oder nach Ablauf der Gewährleistungsfrist entstanden?
 - b) Wie hoch sind die geschätzten Sanierungskosten (bitte einzeln auflisten)?
5. Auf welchen Abschnitten des Bundesautobahnnetzes sind nach Informationen der Bundesregierung Schäden durch AKR in den kommenden Jahren zu erwarten, bzw. wo bestehen konkrete Verdachtsfälle?

6. Welche Erkenntnisse konnten seit Einführung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau (ARS) Nummer 4/2013, mit dem zukünftige AKR-Schäden an Fahrbahndecken aus Beton ausgeschlossen werden sollten, bisher erlangt werden?
7. Inwieweit ist es nach Kenntnis der Bundesregierung bisher gelungen, die im ARS Nummer 4/2013 aufgeführten Maßgaben anzuwenden und Straßenschäden zu vermeiden?
8. Hält die Bundesregierung die Maßnahmen, die mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS Nummer 4/2013) ergriffen wurden, für ausreichend, um dem Problem durch AKR künftig wirksam vorzubeugen?
9. Welche Erkenntnisse konnten mit Aufnahme der Versiegelungspraktik in die durch das Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit den Ländern erarbeiteten „Empfehlungen für die Schadensdiagnose und die Bauliche Erhaltung von AKR-geschädigten Fahrbahndecken aus Beton“ (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 bis 11 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2688) und ihrer Anwendung bisher gesammelt werden?
10. Inwieweit kann die mit Versiegelung der Betonfahrbahndecken erhoffte Verlängerung der Nutzungsdauer der geschädigten Betonfahrbahn um fünf bis sieben Jahre (siehe ebd.) tatsächlich erreicht werden?
11. Hält die Bundesregierung die Versiegelung der Betonfahrbahndecken auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse für ein wirtschaftliches Verfahren?
12. Welche Schäden durch AKR sind der Bundesregierung an Ingenieurbauwerken im Bundesfernstraßennetz bekannt, und sind diese Schäden vor oder nach Ablauf der Gewährleistungsfrist entstanden?
13. An welchen Ingenieurbauwerken im Bundesfernstraßennetz besteht aufgrund AKR-Schäden aktuell Instandsetzungs- bzw. Sanierungsbedarf (bitte Bauwerke und Streckenabschnitte benennen)?
14. In welchen Fällen mussten Ingenieurbauwerke im Bundesfernstraßennetz wegen AKR-Schäden bisher saniert bzw. ersetzt werden, und welche Kosten sind dadurch bisher entstanden?
15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Sanierungsbedarf durch AKR-Schäden an Ingenieurbauwerken im Bundesfernstraßennetz derzeit ein?

Berlin, den 16. Juli 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion