

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Reginald Hanke, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Alexander Müller, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP**

### **Ökonomische und ökologische Verträglichkeit im Straßenoberbau**

Die Bundesfernstraßen gehören zu den wichtigsten Verkehrsadern in Deutschland und Europa. Auf ihnen werden Reisende, Pendler und Güter quer durch die Bundesrepublik Deutschland transportiert. Um ihre Leistungsfähigkeit zu erhalten, ist eine extrem robuste und langlebige Bauweise erforderlich. Diese Maximierung der Erhaltungszyklen wird flankiert von umweltpolitischen Aspekten.

Allerdings sind Regelungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur teilweise über ein Jahrzehnt alt. So erging am 16. Juni 2005 das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau 5/2005 (kurz: ARS 5/2005) an die Auftragsverwaltungen zur Oberbauweise von Bundesverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung mit  $B \geq 70$  Mio. bei 2-streifigen und bei  $B \geq 85$  Mio. bei 3-streifigen Richtungsfahrbahnen ( $B$  = bemessungsrelevante Beanspruchung einer Richtungsfahrbahn in Mio. äquivalente 10-t-Achsübergänge gemäß den RStO 01; vgl. ARS 5/2005). Hieraus geht hervor, dass zukünftig die Deckschicht aus Gussasphalt priorisiert verbaut werden soll. Auch im Jahr 2020 sieht die Bundesregierung keinen Bedarf, die Priorisierung von Gussasphalt gegenüber Splittmastix als Oberschicht oder Beton als Gesamtbauweise zu überdenken (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 124 des Abgeordneten Dr. Christian Jung auf Bundestagsdrucksache 19/19773).

Die Fragesteller bezweifeln, dass in den vergangenen 15 Jahren keine relevanten Erkenntnisse zur Oberbauweise der betreffenden Bundesfernstraßen aufgefunden sind. Schließlich liegt beispielsweise mit Splittmastix als Oberschicht eine Alternative auf der Hand, die bei einer geringeren Temperatur ( $220^{\circ}\text{C}/160^{\circ}\text{C}$ ) – und damit einem niedrigeren Energieverbrauch – verarbeitet werden kann (Gesellschaft zur Pflege der Straßenbautechnik mit Asphalt, „Gussasphalt in der Praxis – Eigenschaften und Einsatzgebiete“; abrufbar unter: <https://www.gestrata.at/publikationen/archiv-journal-beitrage/gestrata-journal-125/gussasphalt-in-der-praxis>). Ferner sind die Fragesteller skeptisch, dass die einseitige Fokussierung auf eine Deckschicht auf Gussasphalt den ökonomischen und ökologischen Anforderungen dieses Jahrzehnts gerecht wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Streckenkilometer der Bundesfernstraßen unterliegen einer Verkehrsbelastung mit  $B \geq 70$  Mio. bei 2-streifigen und  $B \geq 85$  Mio. bei 3-streifigen Richtungsfahrbahnen?

Wie hoch ist deren prozentualer Anteil am gesamten Bundesfernstraßennetz?

2. Aus welchen Gründen sieht die Bundesregierung nach 15 Jahren keinen Reformbedarf bei dem ARS 5/2005?
3. In welchen Bundesländern wurde, nach Kenntnis der Bundesregierung, die Vorgabe durch das ARS 5/2005 bereits umgesetzt?

a) In welchen Bundesländern wurde das ARS 5/2005 noch nicht umgesetzt?

b) Mit welcher Begründung wurde das ARS 5/2005 in den in der Antwort zu Frage 3 a genannten Bundesländern nach Kenntnis der Bundesregierung (noch) nicht umgesetzt?

4. Welche Vorteile ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus der Fokussierung auf eine Deckschicht aus Gussasphalt aus einer wirtschaftlichen Perspektive unter Berücksichtigung der Antworten auf die nachgeordneten Fragen?

a) Wie hoch sind die Straßenbaukosten pro Streckenkilometer bei einer Deckschicht aus Gussasphalt?

b) Wie hoch sind die Straßenbaukosten pro Streckenkilometer bei einer ganzheitlichen Betonbauweise?

c) Wie hoch sind die Straßenbaukosten pro Streckenkilometer bei einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt?

d) Wie lang ist der durchschnittliche Erhaltungszyklus von Bundesfernstraßen mit einer Deckschicht aus Gussasphalt?

Wie hoch sind die Unterhaltungskosten und Reparaturkosten während des Erhaltungszyklus (bei Verkehrsbelastungen mit  $B \geq 70$  Mio. bei 2-streifigen und bei  $B \geq 85$  Mio. bei 3-streifigen Richtungsfahrbahnen)?

e) Wie lang ist der durchschnittliche Erhaltungszyklus von Bundesfernstraßen mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt?

Wie hoch sind die Unterhaltungskosten und Reparaturkosten während des Erhaltungszyklus (bei Verkehrsbelastungen mit  $B \geq 70$  Mio. bei 2-streifigen und bei  $B \geq 85$  Mio. bei 3-streifigen Richtungsfahrbahnen)?

f) Wie lang ist der durchschnittliche Erhaltungszyklus von Bundesfernstraßen mit einer ganzheitlichen Betonbauweise?

Wie hoch sind die Unterhaltungskosten und Reparaturkosten während des Erhaltungszyklus (bei Verkehrsbelastungen mit  $B \geq 70$  Mio. bei 2-streifigen und bei  $B \geq 85$  Mio. bei 3-streifigen Richtungsfahrbahnen)?

5. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse (eigener oder fremder Art) vor, wie viel Prozent der deutschen Straßenbauunternehmen eine Bauweise der Deckschicht aus Gussasphalt anbieten bzw. über das notwendige Arbeitsgerät verfügen?

6. Sieht die Bundesregierung bei einer Deckschicht aus Gussasphalt eine höhere Umweltverträglichkeit gegenüber der Verwendung von Splittmastixasphalt?

Wenn ja, warum?

- a) Wie bewertet die Bundesregierung die Umweltbelastung durch Aerosole (bituminöse Dämpfe), die im direkten Vergleich mit Walzasphalt bei Gussasphalt deutlich stärker auftreten?
  - b) Welche Auswirkungen haben die höheren Verarbeitungstemperaturen und der Transport in beheizten Behältnissen, die bei Gussasphalt erforderlich sind, auf die Umweltbilanz?
  - c) Ist Gussasphalt recyclingfähig?
7. Sieht die Bundesregierung bezogen auf die Deckschicht eine höhere Umweltverträglichkeit bei Gussasphalt gegenüber einer Gesamtbauweise aus Beton?
- Wenn ja, warum?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die doppelte Bauzeit von Straßen mit einer Deckschicht aus Gussasphalt gegenüber Splittmastixasphalt infolge der verringerten Leistung der Mischanlagen?

Berlin, den 15. Juli 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

