

Kleine Anfrage

des Abg. Rüdiger Klos AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Straßenbau in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Nach welchen Kriterien werden Straßen, an denen das Land beteiligt ist, von ihrer physischen Struktur, also Materialien, Stärken, Aufbau etc. her geplant?
2. Welche unterschiedlichen Straßenquerschnitte finden in Baden-Württemberg Anwendung?
3. Was sind die Kriterien, nach denen unterschiedliche Straßenquerschnitte eingesetzt werden?
4. Welche Erkenntnisse aus welchen Quellen, wie zum Beispiel von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, fließen in Baden-Württemberg in die Planung von Straßenquerschnitten ein?
5. Welche Materialien werden für die Straßenquerschnitte eingesetzt?
6. Wie ist die Versorgungslage bzgl. der benötigten Materialien?
7. Hat es in den letzten 20 Jahren hier einschneidende Veränderungen bzw. Fortschritte beim Aufbau beziehungsweise den verwendeten Materialien oder Stärken gegeben?

8. Durch welche organisatorischen Maßnahmen ist sichergestellt, dass neueste wissenschaftliche Erkenntnisse in die Verfahrensabläufe einfließen?
9. Wie sieht sie die Möglichkeit, durch Wartungsmaßnahmen Schäden, insbesondere Frostschäden, präventiv anzugehen?

5.4.2024

Klos AfD

Begründung

Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sind für ein Land überlebensnotwendig. Die Kosten für Aufbau und Erhalt der Infrastruktur stellen einen nicht unerheblichen Teil des Landeshaushalts dar. Die Kleine Anfrage soll klären, ob und durch welche Maßnahmen sichergestellt ist, dass benötigte Materialien in ausreichendem Umfang vorhanden sind und Straßen in Baden-Württemberg nach den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen aufgebaut werden, um die Lebensdauer zu maximieren und so die Kosten zu reduzieren.

Antwort

Mit Schreiben vom 2. Mai 2024 VM2-0141.3-27/52/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Nach welchen Kriterien werden Straßen, an denen das Land beteiligt ist, von ihrer physischen Struktur, also Materialien, Stärken, Aufbau etc. her geplant?*

Die Planung von Bauweisen und der Einsatz von Baustoffen richten sich nach den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus, welche in Deutschland durch das Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bestimmt sind. Die jeweils für spezifische Bauweisen oder Baustoffe gültigen Teile des Regelwerks werden im Bauvertrag konkret vereinbart.

2. *Welche unterschiedlichen Straßenquerschnitte finden in Baden-Württemberg Anwendung?*
3. *Was sind die Kriterien, nach denen unterschiedliche Straßenquerschnitte eingesetzt werden?*
4. *Welche Erkenntnisse aus welchen Quellen, wie zum Beispiel von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, fließen in Baden-Württemberg in die Planung von Straßenquerschnitten ein?*

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund sachlicher Zusammenhänge gemeinsam beantwortet:

Bei Planungen von Neubauten, grundhafter Erneuerung sowie Um- und Ausbau von Straßen des überörtlichen Straßennetzes im Zuständigkeitsbereich des Ministeriums für Verkehr finden grundsätzlich die Querschnitte nach Maßgabe der jeweiligen Einführungsschreiben für die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg Anwendung, die in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) enthalten sind. Zu diesen Regelwerken zählen insbesondere die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA), die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) sowie die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Dies gilt auch für Straßen in kommunaler Zuständigkeit (Kreis- und Gemeindestraßen sowie Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen bei großen Städten), sofern deren Bau nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert wird.

Die Wahl des jeweiligen Straßenquerschnitts erfolgt im Regelfall gemäß den vorgeannten Regelwerken anhand der Kategoriengruppe und Verbindungsfunktion der Straße im Netz (Straßenkategorie), der prognostizierten Verkehrsbelastung, sowie im Einzelfall weiterer Kriterien, wie zum Beispiel der Schwerverkehrsbelastung, der Topografie, der Unfallsituation sowie einer möglichen 4+0-Baustellenführung.

5. Welche Materialien werden für die Straßenquerschnitte eingesetzt?

Der größte Materialanteil im Straßenbau sind mineralische Gesteinskörnungen wie bspw. Kalksteine oder Kiese und Sande. Da im Landesstraßenbau im Wesentlichen die Asphaltbauweise Anwendung findet, ist Bitumen auch ein wesentlicher Baustoff. Bei Verfestigungen von Bodenmaterial und Baustoffen wie auch Betonfahrbahnen erfolgt eine hydraulische Bindung durch Zement. Im Straßenbau finden große Mengen an Sekundärbaustoffen wie Bauschuttrecyclingmaterial sowie industriellen Nebenprodukten Anwendung. Außerdem findet im Asphaltstraßenbau die Wiederverwendung von Asphaltgranulat große Anwendung, in Baden-Württemberg insbesondere durch die landeseigene Maximalrecyclingbauweise.

6. Wie ist die Versorgungslage bzgl. der benötigten Materialien?

Die Versorgung wird durch marktwirtschaftliche Mechanismen geregelt. Insbesondere die mineralischen Gesteinskörnungen stammen größtenteils aus Lagerstätten aus Baden-Württemberg. Die Landesregierung hat unter Federführung des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft ein Ressourcenkonzept „Nachhaltige Nutzung mineralischer Rohstoffe in Baden-Württemberg“ aufgestellt, welches im Rahmen von Workshops fortgeschrieben wird. Das Ministerium für Verkehr nimmt an diesen Workshops teil.

7. Hat es in den letzten 20 Jahren hier einschneidende Veränderungen bzw. Fortschritte beim Aufbau beziehungsweise den verwendeten Materialien oder Stärken gegeben?

Im Straßenbau finden grundsätzlich folgende Bauweisen Anwendung: Asphalt-, Beton- und Pflasterbauweise. Die Betonbauweise findet vorrangig auf hochbelasteten Straßen Anwendung wie Autobahnen, die Pflasterbauweise bei geringen Verkehrsbelastungen. Im Landesstraßenbau ist größtenteils die Asphaltbauweise vorhanden.

Maßgebend für den Aufbau der Straßen sind die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RSt0). Diese wurde 2012 erstveröffentlicht, die aktuelle Fassung stammt aus diesem Jahr. Alternativ können dazu durch die Richtlinien für die Dimensionierung des Oberbaus von Verkehrsflächen mit Asphaltdeckschicht (RDO) Asphaltbefestigungen rechnerisch dimensioniert werden. Diese wurde 2009 erstveröffentlicht, die aktuelle Fassung stammt aus diesem Jahr.

Die maßgeblichen Teile des Regelwerks der FGSV werden stetig fortgeschrieben. Hierbei spielen neben der Dauerhaftigkeit auch weitere Aspekte eine Rolle wie Umwelt- und Arbeitsschutz. Beispielsweise kommt der Kreislaufwirtschaft und damit der Wiederverwendung von Asphalt oder dem Einsatz von Bauschuttrecyclingmaterial in den letzten 20 Jahren eine erheblich größere Bedeutung als früher zu.

8. Durch welche organisatorischen Maßnahmen ist sichergestellt, dass neueste wissenschaftliche Erkenntnisse in die Verfahrensabläufe einfließen?

Die FGSV ist ein Verein, in welchem das Regelwerk in Gremien erarbeitet wird, in welchen alle wesentlichen Akteure des Straßenbaus gleichberechtigt mitwirken können. Hierunter befinden sich neben Vertreterinnen und Vertretern der (Straßenbau-)Verwaltung und der Bauwirtschaft auch Vertreterinnen und Vertreter der Forschung, wie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie der Hochschulen. So ist sichergestellt, dass neueste Erkenntnisse in das Regelwerk einfließen.

Das Bundesministerium und im weiteren Verlauf das Landesministerium für Verkehr führt über Allgemeine Rundschreiben (ARS) neue Richtlinien bei den Regierungspräsidien ein. Die Kommunen werden im Zuge dessen aufgefordert, diese Richtlinien ebenfalls zu berücksichtigen. Baden-Württemberg betreffende Regelungen und Neuerungen werden ebenfalls über ARS an die Regierungspräsidien weitergegeben. Zusätzlich findet jährlich ein Erfahrungsaustausch mit den Regierungspräsidien statt.

Parallel dazu wird über aktuelle Projekte und Erkenntnissen in Sachzeitschriften wie z. B. dem VSVi aktuell informiert.

9. Wie sieht sie die Möglichkeit, durch Wartungsmaßnahmen Schäden, insbesondere Frostschäden, präventiv anzugehen?

Frostschäden am Fahrbahnoberbau resultieren aus Frost-Tau-Wechseln, sodass ein Eindringen von Oberflächenwasser in den Oberbau bestmöglich durch Schließen undichter Oberflächen, Nähte und Fugen zu verhindern ist. Punktueller Risse können unter anderem durch entsprechende Vergussmaßnahmen verschlossen werden. Bei größeren Schadensbildern, wie sogenannten Netzrissen, wird eine flickweise Instandsetzung mittels Heißasphalt vorgenommen. Bei kleineren örtlich begrenzten Schadstellen werden vonseiten der Straßenunterhaltungsdienste Kaltasphalte eingesetzt.

Zu den präventiven Maßnahmen der Straßenunterhaltungsdienste zählt daher auch die Gewährleistung funktionsfähiger Entwässerungsanlagen, wie Straßenabläufe, -rinnen, -gräben und -mulden.

Hermann
Minister für Verkehr