

Antrag

des Abg. Tim Bückner u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Kriterien für die Auswahl von Straßenbelägen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Materialien in Deutschland für den Einbau in Straßenbeläge zugelassen sind;
2. ob es hierbei Unterschiede hinsichtlich Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und kommunalen Straßen sowie zwischen inner- und außerörtlichen Straßen gibt;
3. wie sich die Materialien hinsichtlich der Kosten beim Einbau sowie bei der Sanierung unterscheiden;
4. wie sich die Materialien hinsichtlich ihrer Haltbarkeit unterscheiden;
5. welche Kriterien bei der Auswahl des jeweiligen Straßenbelags bei Sanierungen und Neubau von Straßen herangezogen werden;
6. wie diese Kriterien gewichtet werden;
7. welchen Einfluss der Straßenbelag auf das Abfließen oder Absorbieren von Oberflächen- und Regenwasser und somit auf die Phänomene des Aquaplanings und der Gischt hat;
8. welchen Stellenwert sie der Vermeidung von Aquaplaning und Gischt bei Sanierung und Neubau von Straßen beimisst.

2.5.2024

Bückner, Dörflinger, Hartmann-Müller,
von Loga, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Eingegangen: 2.5.2024 / Ausgegeben: 4.6.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Bei Autofahrten insbesondere auf Autobahnen und Bundesstraßen wechseln die Straßen- und Sichtverhältnisse bei gleichbleibendem Regenwetter oftmals in kurzen Abschnitten, was unter Umständen mit dem jeweiligen Straßenbelag zusammenhängt. Der Antrag soll der Frage nachgehen, welchen Einfluss der jeweilige Straßenbelag auf die Straßen- und Sichtverhältnisse bei (Stark-)Regen und damit auf die Verkehrssicherheit hat.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 28. Mai 2024 Nr. VM2-0141.3-27/69/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Materialien in Deutschland für den Einbau in Straßenbeläge zugelassen sind;

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. Im Straßenbau finden grundsätzlich folgende Bauweisen Anwendung: Asphalt-, Beton- und Pflasterbauweise.

2. ob es hierbei Unterschiede hinsichtlich Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und kommunalen Straßen sowie zwischen inner- und außerörtlichen Straßen gibt;

Es bestehen hierbei Unterschiede. Die Betonbauweise findet beispielsweise vorrangig auf hochbelasteten Straßen wie Autobahnen Anwendung, die Pflasterbauweise bei sehr geringen Verkehrsbelastungen auf Ortsstraßen. Im Bundes- und Landesstraßenbau und bei kommunalen Straßen wird in der Regel Asphalt eingebaut.

3. wie sich die Materialien hinsichtlich der Kosten beim Einbau sowie bei der Sanierung unterscheiden;

Die Materialkosten variieren stark nach dem gewählten Material. Asphalt ist in der Regel kostengünstiger im Einbau und in der Sanierung als Beton oder die Pflastersteinbauweise.

4. wie sich die Materialien hinsichtlich ihrer Haltbarkeit unterscheiden;

Es wird davon ausgegangen, dass Asphaltdeckschichten je nach Beanspruchung und Ausführung etwa zwischen zwölf und mehr als 25 Jahren genutzt werden können. Ausgenommen hierbei ist der Offenporige Asphalt mit einer max. Lebensdauer von sechs bis zehn Jahren. Betonstraßen wird eine Lebensdauer von 30 und mehr Jahren zugesprochen. Die Lebensdauer von Pflasterbelägen hängt stark von der Beanspruchung und Ausführung ab.

5. welche Kriterien bei der Auswahl des jeweiligen Straßenbelags bei Sanierungen und Neubau von Straßen herangezogen werden;

6. wie diese Kriterien gewichtet werden;

Zu den Ziffern 5 und 6 wird aufgrund sachlicher Zusammenhänge gemeinsam Stellung genommen.

Maßgebend für die Auswahl des Straßenbelags beim Neubau 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 die Richtlinien für die Dimensionierung des Oberbaus von Verkehrsflächen mit Asphaltdeckschicht (RDO) und die Richtlinien für die rechnerische Dimensionierung von Betondecken im Oberbau von Verkehrsflächen (RDO Beton) verwendet werden, bei denen der Oberbau rechnerisch dimensioniert und oder konstruktiv gelöst wird.

Die Wahl des jeweiligen Fahrbahndeckenbelags erfolgt im Regelfall anhand von technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Mit berücksichtigt wird bei dieser Entscheidung die Funktion der Verkehrsfläche, die Verkehrsbelastung, die Lage der Verkehrsfläche im Gelände, die Bodenverhältnisse, die vorhergehende Bauweise und der Zustand einer zu erneuernden Verkehrsfläche sowie die Bedingungen, die sich durch die freie Strecke oder die geschlossene Ortslage ergeben.

7. welchen Einfluss der Straßenbelag auf das Abfließen oder Absorbieren von Oberflächen- und Regenwasser und somit auf die Phänomene des Aquaplanings und der Gischt hat;

Das Oberflächenwasser wird in der Regel von der Fahrbahn abgeleitet. Einen Einfluss auf Aquaplaning und Gischt haben daher die Quer-/Längsneigung bzw. die Anrampungsneigung und das Vorhandensein von Spurrinnen. Eine Ausnahme bildet der Offenporige Asphalt. Dieser hat im Vergleich zu anderen Asphaltbelägen einen höheren Hohlraumgehalt. Das Oberflächenwasser dringt in die obere Asphaltschicht ein und fließt erst auf der darunterliegenden Schicht ab. Bei Regenwetter wird die Sicht demzufolge weniger durch die aufgewirbelten Sprühfahnen der vorausfahrenden Autos beeinträchtigt. Eine weitere Ausnahme bilden Pflasterbeläge, diese werden vorwiegend als wasserdurchlässige Straßenbeläge ausgebildet.

8. welchen Stellenwert sie der Vermeidung von Aquaplaning und Gischt bei Sanierung und Neubau von Straßen beimisst.

Zur Vermeidung von Unfällen bzw. zur Minderung von Unfallfolgen werden im Vorfeld von Straßenbaumaßnahmen die Planungen einem Sicherheitsaudit unterzogen. Das Sicherheitsaudit soll bewirken, dass neue, um- oder ausgebauten und bestehende Straßen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmergruppen gerecht werden. Bei einem Sicherheitsaudit werden u. a. straßenplanerische Möglichkeiten zur Vermeidung des Aquaplaningeffekts wie zum Beispiel die Einhaltung der Mindestquerneigung, der Mindestanrampungsneigung oder der Mindestlängsneigung insbesondere in Verwindungsbereichen (Querneigungswechsel der Fahrbahn) überprüft und möglichst beseitigt.

Hermann

Minister für Verkehr