

Kleine Anfrage

des Abg. Ansgar Mayr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Straßenbelag bei den Autobahnen in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Erfahrungen hat man beim Autobahnbau in Baden-Württemberg mit dem Einsatz von a) normalem Asphalt, b) Flüsterasphalt (offenporiger Asphalt) und c) Beton gemacht?
2. Wie hoch sind die ungefähren/durchschnittlichen Kosten für einen Kilometer Autobahn mit den einzelnen Belagsarten a) normaler Asphalt, b) Flüsterasphalt (offenporiger Asphalt) und c) Beton?
3. Wie lange ist die durchschnittliche Lebensdauer der jeweiligen Belagsarten a) normaler Asphalt, b) Flüsterasphalt (offenporiger Asphalt) und c) Beton?
4. Welche technischen und genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten bestehen, um bei einer Autobahnsanierung einen anderen Belag zu verbauen als zuvor eingebaut bzw. genehmigt war?
5. Wäre aus Sicht der Landesregierung eine bestimmte Belagsart vorrangig zu verwenden und wenn ja, warum?

26.8.2024

Mayr CDU

Begründung

Auf der Basis von Erfahrungen mit verschiedenen Straßenbelägen ließe sich nach Ansicht des Fragestellers der künftige Einsatz der geeignetsten Belagsarten beim Autobahnbau optimieren. Durch den Einsatz von langlebigeren Belägen könnte gegebenenfalls die Zahl und die Dauer von Baustellen auf den Autobahnen in Baden-Württemberg reduziert, dadurch der Verkehrsfluss optimiert und die Gesamtkosten gesenkt werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 25. September 2024 Nr. VM2-0141.3-27/136/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Das Land ist seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr für die Autobahnen verantwortlich. Die Verantwortung liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Nachstehende Antworten beziehen sich maßgeblich auf Erkenntnisse beim grundsätzlich vergleichbarem Bau insbesondere zweibahniger Bundesstraßen und sind nicht mit der Autobahn GmbH abgestimmt.

1. Welche Erfahrungen hat man beim Autobahnbau in Baden-Württemberg mit dem Einsatz von a) normalem Asphalt, b) Flüsterasphalt (offenporiger Asphalt) und c) Beton gemacht?

Die verschiedenen Bauweisen haben unterschiedliche Eigenschaften in bautechnischer, wirtschaftlicher und umweltfachlicher Hinsicht. Es handelt sich bei allen Varianten um Bauweisen, die sich in der Praxis bewährt haben und sich daher auch im straßenbautechnischen Regelwerk etabliert haben.

Sofern keine gewöhnlichen Rahmenbedingungen vorliegen, wird aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Asphaltbeton oder Splittmastixasphalt eingesetzt.

Sofern spezielle Anforderungen bezüglich der Lärmemissionen zu berücksichtigen sind, kann der Einsatz des Offenporigen Asphalts erforderlich werden, allerdings mit vergleichsweise ungünstigeren Eigenschaften in bautechnischer Hinsicht (siehe hierzu auch Frage 3).

Die Betonbauweise kommt bei hohen Verkehrsbelastungen aufgrund eines geringeren Aufwands in Betrieb und Erhaltung zum Einsatz, allerdings mit vergleichsweise höheren Baukosten (siehe hierzu Frage 2). Aufgrund längerer Bauzeiten bis zur Verkehrsfreigabe sind die Baustellenverkehrsführungen aufwendiger.

2. Wie hoch sind die ungefähren/durchschnittlichen Kosten für einen Kilometer Autobahn mit den einzelnen Belagsarten a) normaler Asphalt, b) Flüsterasphalt (offenporiger Asphalt) und c) Beton?

Die Kosten für den Bau hängen vom Fahrbahnquerschnitt und dem Straßenaufbau ab. Der Straßenaufbau hängt wiederum von den jeweils vorherrschenden verkehrlichen und klimatischen Einflüssen ab. Außerdem sind die Kosten von weiteren Rahmenbedingungen wie Topographie und umweltfachlichen Zwangspunkten abhängig

Angaben können überschlägig für die reinen Baukosten eines Quadratmeters des oberen gebundenen Teils des Straßenoberbaus gemacht werden: So ist bei den üblicherweise eingesetzten Asphaltbetonen und Splittmastixasphal-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

ten auf Asphaltbindern und Tragschicht mit reinen Nettobaukosten von etwa 60 Euro/m² zu rechnen. Sofern ein Offenporiger Asphalt zum Einsatz kommt mit etwa 65 Euro/m². Bei Betonbauweisen liegen diese Werte bei etwa 95 Euro/m². Hierbei handelt es sich um pauschale Angaben in Abhängigkeit der jeweiligen Marktlage, die bei Variationen des Aufbaus erheblichen Streuungen unterliegen und insbesondere bei Kleinmengen oder der Berücksichtigung von Zwangspunkten (beispielsweise bei Randeinfassungen) auch zu deutlich höheren Werten führen können.

3. Wie lange ist die durchschnittliche Lebensdauer der jeweiligen Belagsarten a) normaler Asphalt, b) Flüsterasphalt (offenporiger Asphalt) und c) Beton?

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 maximal Lebensdauer von sechs bis zehn Jahren. Bei Betonstraßen wird von einer Lebensdauer von 30 und mehr Jahren ausgegangen.

4. Welche technischen und genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten bestehen, um bei einer Autobahnsanierung einen anderen Belag zu verbauen als zuvor eingebaut bzw. genehmigt war?

Die Finanzierung von Baumaßnahmen unterliegt generell einem haushaltsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt. Außerdem erfordern die Planungen von Baumaßnahmen in Abhängigkeit der Kosten auch einer Genehmigung durch die zuständigen Verwaltungsebenen: Hierbei wird unter anderem auch die Begründung der Auswahl des jeweils vorgesehenen Straßenbelags in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht geprüft.

Der Einsatz von lärmindernden Asphalt wie der Offenporige Asphalt kann darüber hinaus aufgrund immissionsschutzrechtlicher Anforderungen zur Bedingung gemacht werden, um das Baurecht zu erlangen. Ein Wechsel zu anderen Straßendecken ist in diesen Fällen unzulässig.

In technischer Hinsicht sind Wechsel innerhalb der Asphaltbauweise sowie von Betonbauweise auf die Asphaltbauweise einfacher als Wechsel von Asphaltbauweise zur Betonbauweise. Ein unterschiedlicher Aufwand ergibt sich aus der Tatsache, dass bei den verschiedenen Bauweisen unterschiedliche Anforderungen an die darunter befindlichen Tragschichten hinsichtlich Steifigkeit und Wasserdurchlässigkeit gestellt werden.

5. Wäre aus Sicht der Landesregierung eine bestimmte Belagsart vorrangig zu verwenden und wenn ja, warum?

Aufgrund der Ausführungen zu den Fragen 1 und 3 kommt in der Regel Asphaltbeton und Splittmastixasphalt zum Einsatz. Die Betonbauweise kommt bei hohen Verkehrsbelastungen zum Einsatz mit der Folge von höheren Baukosten. Der Einsatz lärmindernder Beläge wie dem Offenporigen Asphalt bleibt aus bautechnischen und wirtschaftlichen Aspekten auf die Bereiche beschränkt, in denen lärmindernde Eigenschaften von besonderer Bedeutung sind.

Hermann
Minister für Verkehr