

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5666 –**

Straßenschäden durch Hitze

Vorbemerkung der Fragesteller

Während der heißen Sommermonate bilden sich auf Straßen, vor allem auch an Bundesfernstraßen, Hitzeschäden in der Fahrbahn. Diese äußern sich in Form von Huckelpisten, Spurrillen, Wellenschlag oder so genannten Blow-ups. Diese Schäden führen zur eingeschränkten Befahrbarkeit der betroffenen Streckenabschnitte oder werden gar zur gefährlichen Falle für Verkehrsteilnehmer (vgl. Handelsblatt „Huckelpiste Autobahn“ vom 8. Juli 2015).

Es stellt sich die Frage, ob die Bundesregierung zusammen mit den Bundesländern, die zusammen für den Erhalt der Bundesfernstraßen zuständig sind, ausreichende Maßnahmen ergreift, um die zuverlässige Befahrbarkeit der Straßen sowie eine gleichbleibende Qualität des Straßenbelags dauerhaft sicherzustellen.

1. In wie vielen Fällen traten nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2013 bis heute an welchen Tagen hitzebedingte Schäden an Bundesautobahnen auf (bitte tabellarisch nach Bundesländern, Gesamtstreckenlänge der Bundesautobahnen getrennt nach Fahrbahnbelag Asphalt bzw. Beton, Bezeichnung der Bundesautobahn, Autobahnabschnitt, Schadensbild, voraussichtlicher Schadenshöhe und vollständig behoben bzw. nicht vollständig behoben darstellen)?

Zu Hitzeschäden an Betonfahrbahndecken liegen der Bundesregierung folgende für wissenschaftliche Zwecke erfasste Meldungen der Länder vor:

Gemeldete Hitzeschäden an Betonfahrbahndecken im Jahr 2013

Bundesland	Datum	BAB	Betriebskm	Fahrtrichtung	Schadensbild
Bayern	17.06.2013	A93 Nord	215,700	Regensburg	Für das Jahr 2013 liegen keine Angaben zum Schadensbild vor.
	17.06.2013	A3	541,750	Passau	
	17.06.2013	A3	561,500	Regensburg	
	17.06.2013	A3	540,040	Passau	
	18.06.2013	A3	535,700	Regensburg	
	18.06.2013	A3	509,500	Passau	
	18.06.2013	A3	577,100	Passau	
	19.06.2013	A92	77,540	Deggendorf	
	19.06.2013	A93 Nord	210,830	München	
	19.06.2013	A93 Nord	226,400	Regensburg	
	19.06.2013	A3	513,700	Regensburg	
	19.06.2013	A3	540,910	Regensburg	
	19.06.2013	A3	550,270	Passau	
	19.06.2013	A3	581,350	Passau	
	19.06.2013	A3	543,750	Passau	
	20.06.2013	A92	89,500	München	
	20.06.2013	A93 Nord	236,230	Regensburg	
	20.06.2013	A3	568,000	Passau	
	20.06.2013	A3	577,800	Passau	
	17.07.2013	A92	13,200	München	
	23.07.2013	A93 Nord	220,150	Regensburg	
	23.07.2013	A93 Süd	1,500	Kiefersfelden	
	23.07.2013	A93 Süd	3,800	Kiefersfelden	
	23.07.2013	A93 Süd	4,000	Kiefersfelden	
	05.08.2013	A92	50,800	Deggendorf	
	05.08.2013	A92	53,652	München	
Sachsen-Anhalt	19.06.2013	A9	163,55	Berlin	Abplatzungen, schollenartiges Ausbrechen, vertikale Plattenauslenkung
	09.07.2013	A9	131,35	Berlin	Abplatzungen, schollenartiges Ausbrechen
	17.07.2013	A14	117,50	Magdeburg	keine Angaben
	02.08.2013	A9	136,90	München	keine Angaben

Gemeldete Hitzeschäden an Betonfahrbahndecken im Jahr 2014

Bundesland	Datum	BAB	Betriebskm	Fahrtrichtung	Schadensbild
Bayern	19.05.2014	A3	553,130	Regensburg	Rissbildung, schollenartiges Ausbrechen, Abplatzungen
	19.05.2014	A3	542,920	Regensburg	keine Angaben
	10.06.2014	A3	540,900	Passau	Abplatzungen, Rissbildung
	10.06.2014	A3	549,690	Passau	Vertikale Plattenauslenkung, Abplatzungen
	11.06.2014	A93 Süd	2,874	Kiefersfelden	Vertikale Plattenauslenkung, Abplatzungen
	12.06.2014	A93 Nord	216,630	Regensburg	Abplatzungen, Rissbildung
	20.07.2014	A3	536,890	Passau	Vertikale Plattenauslenkung, Rissbildung
	20.07.2014	A3	542,840	Passau	Vertikale Plattenauslenkung, Rissbildung
Brandenburg	22.07.2014	A2	36,000	Hannover	Abplatzungen, schollenartiges Ausbrechen, vertikale Plattenauslenkung, Rissbildungen, Übereinanderschieben von Plattenteilen
Berlin	08.06.2014	A114	3,810	AD Pankow	Rissbildung, schollenartiges Ausbrechen, Abplatzungen
Nordrhein-Westfalen	19.07.2014	A57	3,500	Krefeld	Schollenartiges Ausbrechen, Abplatzungen
Rheinland-Pfalz	17.07.2014	A114	118,230	Koblenz	Rissbildung, Abplatzungen
Sachsen-Anhalt	08.06.2014	A9	134,500	Berlin	Übergangsbereich: Aufwölbungen/vertikale Auslenkung des angrenzenden Asphalt
	10.06.2014	A14	118,350	Magdeburg	Überbauung (AKR-Instandsetzung): Rissbildung, Höhenversätze
	10.06.2014	A14	118,400	Magdeburg	Überbauung (AKR-Instandsetzung): Rissbildung, Höhenversätze
	19.07.2014	A14	146,400	Magdeburg	Überbauung (AKR-Instandsetzung): Rissbildung, Höhenversätze
	20.07.2014	A9	134,200	Berlin	Überbauung (AKR-Instandsetzung): Aufwölbung des Asphalt
	21.07.2014	A14	116,600	Magdeburg	Überbauung (AKR-Instandsetzung): Rissbildung, Abplatzungen

Gemeldete Hitzeschäden an Betonfahrbahndecken im Jahr 2015

Bundesland	Datum	BAB	Betriebs-km	Fahrtrichtung	Schadensbild
Bayern	02.07.2015	A92	24,350	München	Rissbildung, schollenartiges Ausbrechen, Abplatzungen
	04.07.2015	A7	707,600	Würzburg	Rissbildung, schollenartiges Ausbrechen, Abplatzungen, vertikale Plattenauslenkung
	16.07.2015	A92	24,790	Deggendorf	Abplatzung
	17.07.2015	A92	24,950	Deggendorf	Abplatzung
Brandenburg	08.06.2015	A10	25,057	Rostock	Asphaltüberbauung: Aufwölbung des Asphalt
	06.07.2015	A24	173,188	Hamburg	Asphaltüberbauung: Aufwölbung des Asphalt
Berlin	04.07.2015	A113	18,000	Nord+Süd	Vertikale Plattenauslenkung
	05.07.2015	A114	2,300 - 7,600	Süd	Vertikale Plattenauslenkungen
	06.07.2015	A100	6,100 - 5,300	Nord	Asphaltüberbauung: Aufwölbungen
Baden-Württemberg	02.07.2015	A5	580,600	Karlsruhe	Abplatzungen, Ausknicken von Plattenteilen, schollenartiges Ausbrechen
	04.07.2015	A5	595,500	Frankfurt	Vertikale Plattenauslenkungen, Aufwölbung, Abplatzungen
	04.07.2015	A5	579,5 - 577,0	Karlsruhe	Asphaltüberbauung: Aufwölbungen des Asphalt
	04.07.2015	A5	609,700	Karlsruhe	Ausknicken von Plattenteilen
	05.07.2015	A5	580,200	Karlsruhe	Ausknicken und Übereinanderverschieben von Plattenteilen
	05.07.2015	A5	602,600	Frankfurt	Abplatzungen, geringfügig schollenartiges Ausbrechen
Niedersachsen	03.07.2015	A7	116,500	Hamburg	Ausknicken von Plattenteilen
Rheinland-Pfalz	08.06.2015	A1	118,250	Koblenz	Rissbildung, Abplatzungen, vertikale Plattenauslenkung
	01.07.2015	A1	111,210	Trier	Rissbildung, Abplatzungen, schollenartiges Ausbrechen, vertikale Plattenauslenkung
Sachsen-Anhalt	05.07.2015	A9	136,8	Berlin	Ausknicken und Übereinanderverschieben von Plattenteilen, schollenartiges Ausbrechen, Aufwölbung Asphaltflickstelle

Zur Schadenshöhe liegen der Bundesregierung keine Meldungen der Länder vor. Um den verkehrssicheren Zustand zu gewährleisten, werden Hitzeschäden, soweit erforderlich, unverzüglich beseitigt. Eine tabellarische Übersicht mit nach Bauweisen differenzierten Längenangaben der einzelnen Bundesautobahnabschnitte der Länder liegt der Bundesregierung nicht vor.

Hitzeschäden an Asphaltfahrbahndecken manifestieren sich in der Regel durch Spurrinnen und Verdrückungen, die im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen beseitigt werden. Sie werden von den Ländern nicht gemeldet. Insofern liegen der Bundesregierung hierzu keine Angaben vor.

2. Welche Rückschlüsse lassen sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus hitzebedingten Straßenschäden auf den Zustand der Straßeninfrastruktur ziehen, und durch welche Maßnahmen versucht sie, solchen Schäden vorzubeugen?
7. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung durch kurzfristige zusätzliche Haushaltsmittel in welcher Höhe die Hitzeschäden schnell beseitigen?

Die Fragen 2 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Durch verstärkte Kontrollfahrten in Hitzeperioden sollen Hitzeschäden schnell erkannt werden. Bei potenziell gefährdeten Streckenabschnitten werden nach detaillierten Untersuchungen ggf. durch streckenspezifisch geeignete prophylaktische Maßnahmen zur Vermeidung von Hitzeschäden durchgeführt. Weiterhin sind die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen aufgefordert, diese Verdachtsstrecken konsequent in die Erhaltungsprogramme einzubeziehen und die Strecken für eine grundhafte Erneuerung vorzusehen.

Alle Instandsetzungs- und grundhaften Erneuerungsmaßnahmen erfolgen durch die Länder im Rahmen der vom Bund den Ländern jährlich zur Verfügung gestellten Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen.

Die hitzebedingten Straßenschäden bestätigen grundsätzlich den hohen grundhaften Erneuerungsbedarf an den betroffenen Bundesfernstraßen. In den bedarfsorientierten Mittelzuweisungen an die Länder ist dieser Bedarf berücksichtigt.

3. In wie vielen Fällen verhängten die Bundesländer nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2013 bis heute aufgrund von vorhandenen oder befürchteter Straßenschäden aus Sicherheitsgründen vorübergehende Tempolimits (bitte tabellarisch nach Bundesländern, Bezeichnung der Bundesautobahn, Autobahnabschnitt, Länge der von vorübergehenden Tempolimits betroffenen Abschnitte, zulässige Höchstgeschwindigkeit im Normalfall bzw. vorübergehend zulässige Höchstgeschwindigkeit)?

Bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, also auch bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, handelt es sich um die Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Durchführung der StVO fällt wegen der im Grundgesetz verankerten Kompetenzverteilung in die Zuständigkeit der Landesbehörden, die diese Aufgabe als „eigene Angelegenheit“ wahrnehmen (Artikel 83, 84 des Grundgesetzes). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat über die Anzahl, Länge etc. der durch Hitzeereignisse bedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen keine Kenntnis.

4. Welche Investitionen sieht die Bundesregierung aktuell im Haushaltsjahr 2015 vor, um jeweils
 - a) Betonbeläge und
 - b) Asphaltbelägeder Bundesautobahnen für Hitzeperioden zu ertüchtigen?

5. Welche Investitionen wird die Bundesregierung im Haushaltsjahr 2016 vorsehen, um jeweils
 - a) Betonbeläge und
 - b) Asphaltbelägeder Bundesautobahnen für Hitzeperioden zu ertüchtigen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI unterscheidet bei der Erfassung der Erhaltungsinvestitionen nicht zwischen Beton und Asphalt. Bundesweit stehen – einschließlich der Erhaltungsanteile bei Erweiterungs- und Um- und Ausbaumaßnahmen – im Jahr 2015 rund 2 Mrd. Euro und im Jahr 2016 rund 2,2 Mrd. Euro für Investitionen in die Erhaltung der Bundesautobahnen zur Verfügung.

6. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung angesichts des Klimawandels mit zunehmenden Extremwetterereignissen für die Verkehrssicherheit auf den Bundesautobahnen und die Verfügbarkeit der Bundesautobahnen?

Die Sicherheit und Verfügbarkeit der Bundesautobahnen ist für die Bundesregierung von besonderer Bedeutung. Daher wurde bereits im Jahr 2008 in der „Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel“ (DAS) der Bundesregierung der Bereich Verkehr mit dem Thema Straßenverkehrsinfrastruktur als Schwerpunktthema bei der Anpassung an den Klimawandel identifiziert. In einem ressorteigenen Forschungsprogramm wurden risikogefährdete Bereiche identifiziert und Maßnahmen zur Netzzuverlässigkeit und Sicherheit wie zum Beispiel die Verringerung von Aquaplaninggefahren durch vergrößerte Regenrückhalteanlagen entwickelt. Die Anpassung an den Klimawandel wird als kontinuierlicher Prozess verstanden, bei dem auf Grundlage fortentwickelter Vulnerabilitätsanalysen fortwährende Anpassungen von Regelwerken und Bautechniken erforderlich werden.

Durch die Beteiligung an nationalen und internationalen Forschungsaktivitäten ermöglicht der fortwährend aktuelle Kenntnisstand die Umsetzung neuester Erkenntnisse in den Straßenbau.

8. Wie haben sich die Unterhaltungs- und Sanierungsmittel des Bundes für die Bundesautobahnen in den letzten 15 Jahren jährlich entwickelt (bitte tabellarisch nach Bundesländern auflisten)?

Die Erhaltungsausgaben – einschließlich der Erhaltungsanteile bei Erweiterungs- und Um- und Ausbaumaßnahmen – für die Bundesautobahnen je Bundesland stellen sich im Zeitraum von 2000 bis 2014 wie folgt dar:

Erhaltung BAB in Mio. Euro																
	BB	BE	BW	BY	HB	HE	HH	MV	NI	NW	RP	SH	SL	SN	ST	TH
2000	91,2	8,4	67,5	131,0	4,1	106,1	18,9	29,6	66,8	161,7	45,4	22,8	14,5	49,7	24,7	31,8
2001	86,5	6,5	95,0	146,9	13,2	110,6	23,5	36,4	78,1	187,9	52,0	38,9	23,0	38,4	21,4	37,7
2002	63,4	6,9	75,8	121,7	12,0	111,0	19,6	24,1	83,2	182,1	43,8	29,0	20,0	30,5	43,4	28,5
2003	58,0	4,0	73,0	112,5	13,1	84,6	14,8	13,6	58,1	169,3	33,2	36,4	15,3	34,1	22,8	29,7
2004	47,3	4,8	88,2	141,4	12,2	125,1	19,1	10,3	95,1	169,1	48,4	31,6	14,8	28,4	17,9	27,9
2005	39,9	3,6	150,1	148,0	10,7	87,4	25,7	8,6	119,7	265,1	85,2	45,9	21,7	38,8	19,8	33,9
2006	37,4	6,6	158,9	161,3	4,5	126,1	33,2	29,4	111,7	302,8	97,0	53,3	22,3	44,8	15,8	34,0
2007	47,5	22,6	159,0	174,6	2,8	147,0	23,6	16,7	112,9	295,3	102,5	49,2	25,8	46,4	18,2	27,4
2008	63,2	15,5	138,0	201,2	3,3	128,5	22,0	19,3	95,1	320,3	116,4	37,2	22,5	41,1	19,4	38,9
2009	95,3	11,9	188,8	310,8	8,3	181,9	41,5	31,0	191,9	324,9	145,7	69,6	33,6	34,2	25,9	66,0
2010	72,2	23,0	119,4	212,4	8,5	196,2	43,2	44,6	164,3	292,0	123,3	52,9	28,7	32,7	30,2	52,6
2011	74,1	25,4	151,9	197,2	18,7	158,4	65,4	33,2	127,4	299,2	123,0	51,9	30,8	34,3	26,9	45,6
2012	65,1	26,7	166,1	307,4	22,2	225,7	56,1	15,0	155,2	262,8	108,0	56,8	27,8	29,0	39,2	44,7
2013	52,4	12,9	182,6	382,9	7,0	232,8	38,4	7,9	193,1	280,4	137,4	47,6	50,7	35,1	43,6	52,8
2014	52,0	12,0	210,2	425,9	7,5	251,8	66,1	12,4	191,2	390,3	123,1	53,8	46,8	40,2	62,5	36,6

