

12.12.2017

Antrag

der Fraktion der AfD

Alte Straßen schnell, ressourcenschonend, umweltfreundlich und günstig sanieren.

I. Ausgangslage

Der Zustand unserer Straßen, besonders der Land-, Kreis- und Gemeindestraßen ist im wahrsten Sinne des Wortes atemberaubend. Flickschusterei und Buckelpisten finden sich flächendeckend in Nordrhein-Westfalen. Die Ursache ist in einem eklatanten, politischen Unwillen rot-grüner Vorgängerregierungen zu finden. Der Abbau von Ingenieurstellen und die Belegung vieler verbleibender Stellen mit kw-Vermerken taten ihr Übriges. Ebenso muss die massive Unterfinanzierung des Straßenerhalts gerügt werden.

Mit der Drucksache 17/1282, „Neustart in der Verkehrspolitik – Gemeinsam die Zukunft der Mobilität gestalten“, beantragen die Fraktionen der CDU und FDP viele Dinge, die aus Sicht klar denkender Menschen eigentlich selbstverständlich sind, aber leider von den sozialdemokratisch geführten Vorgängerregierungen wider besseres Wissen schlicht ignoriert wurden.

In der Methodik der Straßensanierung wird oft noch mit zeitraubenden, nicht mehr zukunftsfähigen Strategien gearbeitet. Der Wiederherstellung, dem Erhalt und dem zügigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kommt eine große Bedeutung zu. Dazu sind die Ausführungszeiten auf ein Minimum zu begrenzen. Wochen-, monatelange Bauzeiten für einfache Deckensanierungen können wir uns nicht mehr leisten.

In Deutschland ist schon vor Jahren das innovative Verfahren Kaltrecycling „in situ“ entwickelt worden und findet weltweit Anwendung, nur leider selten in Nordrhein-Westfalen.

Bei dem Verfahren Kaltrecycling „in situ“ wird aus der vorhandenen schadhaften Straße, welche in der Regel aus einem unterdimensionierten Straßenaufbau besteht, eine ca. 20 cm starke Tragschicht für die neue Straße gebaut. Je nach gewünschten Straßeneigenschaften, und in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung, Bauklasse, topografischen oder klimatischen Verhältnisse, wird diese Kaltrecycling-Schicht mit mindestens einer Schicht überbaut.

Datum des Originals: 12.12.2017/Ausgegeben: 12.12.2017

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Das Verfahren Kaltrecycling „in situ“¹ ist schnell, ressourcenschonend, umweltfreundlich und günstig. Die schadhafte Straße wird in einem Arbeitsgang saniert: Dazu wird der alte Asphalt abgefräst, in einer mobilen Altasphalt-Aufbereitungsanlage direkt nach dem Fräsen in eine klar definierte Größe gebrochen, mit Bindemittel aus Bitumenemulsion, Schaumbitumen oder wahlweise Zement versetzt und sofort wieder als neue Straßen eingearbeitet. Bei dem Verfahren ist es möglich, durch die Zugabe von neuem Material die zukünftige Stärke der Asphaltdecke an aktuelle Bedürfnisse anzupassen. Ebenso ist es möglich, Neigungen der Asphaltdecke an aktuelle Vorgaben zu justieren.

Einen besonderen Erfolg erzielt man wirtschaftlich, wenn alte Straßen mit teer- oder pechhaltigen Bestandteilen saniert werden müssen. In diesem Fall werden die schadhafte Bestandteile (PAK) von den Bindemitteln umhüllt und können so völlig umweltneutral im Straßenkörper verbleiben. Außerdem besteht die Möglichkeit, bei Bedarf, zusätzlich zu dem vorhandenen pechhaltigen Material weiteres belastetes Material zuzumischen, um den Aufbau der Straße zu verstärken oder zu verbreitern. Hier spart der Baulastträger nicht nur die Entsorgungskosten des belasteten Materials, sondern zudem auch noch Kosten für neues Material. Geeignet ist das Verfahren für Straßen mit bitumen-, teer- oder pechhaltigen Bestandteilen (Asphalt, Teer, Pech etc.) bzw. für Straßen mit ungebundenem Aufbau. Selbstverständlich ist dieses Bauverfahren in den Regelwerken (M KRC) von der Eignungsprüfung bis zur Abnahme klar definiert. Die Baukosten können bis zu 60% reduziert werden.

Die Vorteile auf einen Blick:

- Sehr schnelle Bauausführung
- Einsparung von bis zu 90% Materialtransporten, dadurch minimale Verkehrsbelastung durch Transporte
- Flexible Einbaubreite
- Einsparung von Lagerkosten
- Einfache Logistik
- Einsparung von Deponieraum durch Wiederverwertung der Altmaterialien
- Einbringung und Immobilisierung von pechhaltigen Materialien
- Keine Entsorgung von pech- und teerhaltigen Baustoffen
- Schonung von Ressourcen natürlicher Mineralstoffe
- Eignung für alle Bauklassen
- Hohe Tragfähigkeit, dadurch reduzierte Schichtdicken des Oberbaus
- Minimale CO₂-Emissionen
- Hervorragende Ökobilanz
- Sanierung in einem Rutsch, kein Qualitätsverlust durch Schnittstellen zu Fremdunternehmen
- Niedrige Kosten

Laut diversen Veröffentlichungen, u.a. „Das ungenutzte Potenzial“ von The Boston Consulting Group, ist die Hälfte der Landstraßen in schlechtem und sehr schlechtem Zustand. Das entspricht der Benotung 5 und 6. Dann nehmen wir weiter an – da es noch keinen Landstraßenzustandsbericht gibt –, dass ein weiteres Drittel in nur ausreichendem Zustand ist. Demnach benötigen ca. 80 % der Landstraßen eine grundtiefe Erneuerung. Von 13.100 km sind dies 10.480 km. Weiter haben wir in Nordrhein-Westfalen ca. 10.000 km Kreisstraßen. Auch dort können wir von einem Sanierungsbedarf von ca. 60% ausgehen. Das sind weitere 6.000 km Straßen. Ferner gibt es ca. 100.000 km Gemeindestraßen, selbst wenn nur 20% akut sanierungsbedürftig sind, kommen wir auf weitere 20.000 km.

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=DWgHGxTRkvM>

In der Summe kommen wir auf einen Sanierungsbedarf bei Land-, Kreis- und Gemeindestraßen in Nordrhein-Westfalen von ca. 37.000 km. Selbst wenn die Sanierung über eine Dekade gezogen wird, so hätten wir ca. 3.500 – 4.000 km Sanierungsbedarf pro Jahr vor uns. Das ist schon sehr viel. Gerade da Bundesautobahnen und Bundesstraßen nicht enthalten sind.

Erwähnen möchten wir, dass es auch das Heißrecycling zur Sanierung von Asphaltdecken in einem Arbeitsgang gibt. Dabei heizen Infrarotstrahler den Altasphalt schonend und gleichmäßig auf. Bei dem Verfahren wird nach der Belagsauflockerung unter Bindemittelzugabe und Mischgutzugabe ein konstant homogenes Mischergebnis des Asphalts erstellt. Bei Bedarf kann eine neue Deckschicht aufgetragen werden. Das Verfahren ist ebenfalls ein schnelles, günstiges und sehr umweltfreundliches zur Sanierung von Asphaltoberflächen.

II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. bei zukünftigen Ausschreibungen verstärkt die Verfahren Kalt- und Heißrecycling „in situ“ auszuschreiben und dabei das Deponieren von Altasphalten zu vermeiden,
2. bei Bedarf alle nötigen Gesetze, Verordnungen, Regularien usw. anzupassen.

Helmut Seifen
Andreas Keith

und Fraktion