

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/12729 –**

Hitzeschäden auf Autobahnen und Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

In Lingen wurden am 25. Juli dieses Jahres die höchsten Temperaturen in Deutschland seit Beginn der Messungen festgestellt. Flächendeckend kam es in diesem und im vergangenen Jahr zu deutlich höheren Temperaturen im Sommer in Deutschland. Eine Konsequenz daraus sind Hitzeschäden an der Straßeninfrastruktur. So mussten in diesem Jahr Autobahnabschnitte aufgrund von Hitzeschäden bereits kurzzeitig gesperrt bzw. mit Geschwindigkeitsbegrenzungen versehen werden. Beispiele dafür sind die A 1 bei Lübeck (www.in-online.de/Lokales/Luebeck/Richtung-Norden-A1-bei-Luebeck-wegen-Hitzeschaeden-gesperrt), die A 9 oder die A 38 (www.news.de/panorama/855771934/blow-ups-2019-gefahren-aktuell-auf-autobahnen-in-deutschland-tempolimit-strassenschaeden-auf-a1-a38-a9-wegen-hitze/1/) sowie die Autobahn A 620 bei Saarbrücken (www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarbruecken/saarbruecken/hitze-schaeden-an-autobahn-in-saarbruecken_aid-4431269).

1. Welche Autobahnen und Bundesstraßen wurden in den vergangenen 20 Jahren jeweils wegen Hitzeschäden für wie lange und über welche Länge gesperrt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sind keine längerfristigen (Voll-)Sperrungen infolge von Hitzeschäden bekannt. Kurzfristige Verkehrseinschränkungen oder punktuelle Sperrungen von Fahrbahnabschnitten und -teilen entstanden im Rahmen der zur Schadensbeseitigung erforderlichen Baumaßnahmen. Diese werden von den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder eingerichtet. Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse vor.

2. Auf welchen Autobahnen und Bundesstraßen wurden in den vergangenen 20 Jahren jeweils Geschwindigkeitsbegrenzungen wegen Hitzeschäden für wie lange und über welche Länge eingeführt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse vor, da die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, also auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, in die Zuständigkeit der Straßenbauverwaltungen der Länder fällt.

3. Wie hoch quantifiziert die Bundesregierung die Hitzeschäden auf Autobahnen und Bundesstraßen in den letzten 20 Jahren (bitte nach Jahren aufschlüsseln, inflationsbereinigt)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor, da Hitzeschäden im Rahmen der betrieblichen und baulichen Erhaltungsmaßnahmen beseitigt und nicht besonders deklariert werden.

4. Auf welchen Autobahnen und Bundesstraßen hat die Bundesregierung Kenntnis über Hitzeschäden, wie schwerwiegend sind diese, und was wird dagegen unternommen?

Von den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder wurden bis zum 28. August 2019 folgende Hitzeschäden gemeldet:

- A 36 zwischen AS Hoym und AS Quedlinburg-Ost: Abplatzungen im Bereich des Seitenstreifens und Rissbildungen auf einem Fahrstreifen,
- A 10 zwischen AS Freienbrink und AD Spreeau: Abplatzungen, Rissbildungen und eine vertikale Plattenauslenkung < 5 cm auf dem Seitenstreifen,
- A 29 zwischen AS Sandkrug und AK Oldenburg-Ost: Ausknicken von Platten bzw. Plattenteilen auf dem Seitenstreifen,
- A 92 zwischen AS Landshut-Nord und AS Altdorf: Abplatzungen im Bereich des Seitenstreifens und Rissbildungen auf einem Fahrstreifen,
- A 7 zwischen AS Fallingbostal und AS Dorfmark: Abplatzungen und eine vertikale Plattenauslenkung < 5 cm auf dem Seitenstreifen,
- A 1 zwischen AK Lübeck und AS Lübeck-Moisling: Abplatzungen, Rissbildungen und eine vertikale Plattenauslenkung < 5 cm auf einem Fahrstreifen,
- A 11 zwischen AS Penkun und Grenzübergang Pomellen: Abplatzungen, Rissbildungen und eine vertikale Plattenauslenkung < 5 cm auf zwei Fahrstreifen,
- A 15 zwischen AS Bademeusel und AS Forst: Ausknicken von Platten bzw. Plattenteilen auf zwei Fahrstreifen einer mit Asphalt überbauten Betondecke,
- A 1 zwischen AS Scharbeutz und AS Pansdorf: Abplatzungen und eine vertikale Plattenauslenkung < 5 cm auf einem Fahrstreifen.

5. Auf welchen Autobahnen und Bundesstraßen vermutet die Bundesregierung in absehbarer Zeit aus welchen jeweiligen Gründen Hitzeschäden?

Auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen, deren Fahrbahnen nach aktuellem technischen Regelwerk für den Bau von Fahrbahndecken hergestellt wurden, sind nach aktuellem Kenntnisstand keine Hitzeschäden zu erwarten.

6. Auf welchen Straßenbelägen können nach Kenntnis der Bundesregierung welche Schäden ab welcher Temperatur entstehen?

Die Temperatur stellt nur einen Einflussparameter auf die Belastungen bzw. Beanspruchungen von Straßenkonstruktionen dar, so dass allein hieraus kein Zusammenhang zu Schäden hergestellt werden kann.

Bei Asphaltbelägen nimmt bei steigenden Temperaturen und hohen Schwerverkehrsbelastungen das Risiko der Spurrinnenbildung zu. Bei älteren Betonfahrbahnen geringer Stärke bzw. Dicke können Abplatzungen und Aufwölbungen auftreten.

7. Inwieweit kann es nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Einsatz von besonders hitzebeständigen Straßenbelägen zu einer nachteiligen Wirkung hinsichtlich der Kältebeständigkeit dieser Beläge kommen?

Bei Asphaltbelägen, die einen erweiterten Gebrauchstemperaturbereich aufweisen, ist das Risiko einer Schadensbildung minimiert. Bei hergestellten Betonfahrbahnen nach aktuellem Regelwerk besteht kein besonderes hervorzuhebendes Risiko.

8. Welche Präventivmaßnahmen werden durch den Bund sowie nach Kenntnis der Bundesregierung durch Dritte gegen Hitzeschäden auf Autobahnen und Bundesstraßen unternommen?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Sommer 2014 einen Drei-Punkte-Aktionsplan gegen Hitzeschäden auf Bundesautobahnen gestartet, der Folgendes vorsieht:

- Verschärfte Kontrollen: Durch verstärkte Kontrollfahrten in Hitzeperioden sollen Hitzeschäden schnell erkannt werden. Aufgetretene Hitzeschäden sollen unmittelbar oder kurzfristig nach Auftreten beseitigt werden.
- Schnelle Beseitigung von Schäden: Weiterhin sind die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen aufgefordert, diese Verdachtsstrecken konsequent in ihre Erhaltungsprogramme einzubeziehen und diese Strecken grundhaft zu erneuern.
- Vorbeugende Maßnahmen: Bei potenziell gefährdeten Streckenabschnitten werden nach detaillierten Untersuchungen gegebenenfalls durch streckenspezifisch geeignete prophylaktische Maßnahmen zur Vermeidung von Hitzeschäden durchgeführt, wie z. B. Instandsetzung schadhafter Decken oder Anlage von Entspannungsschnitten an Betonfahrbahnen.

9. Wie lange sind die für die Straßen bzw. Fahrbahndecken eingesetzten Materialien und Beläge nach Kenntnis der Bundesregierung haltbar, und wie verändert sich die Haltbarkeit bei großer Hitze bzw. Kälte?

Bei der Dimensionierung der Straßenbefestigung wird eine Nutzungszeit von 30 Jahren angesetzt. Für Asphaltbeläge ist dabei von einer zwei- bis dreimaligen Erneuerung der Deckschicht auszugehen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung zeitlich begrenzter Perioden großer Hitze und Kälte.

10. Wie viel Geld muss nach Auffassung der Bundesregierung aktuell zur Prävention von Hitzeschäden an der Straßeninfrastruktur eingesetzt werden, und wie viel wurde in den vergangenen beiden Jahren ausgegeben (bitte nach Haushaltsstelle, Bundesländern und Straßentyp aufschlüsseln)?

Bei nach aktuellem Regelwerk hergestellten Fahrbahnen besteht kein spezieller Mittelbedarf zur Prävention von Hitzeschäden. Bei zurückliegenden hitzebedingten Straßenschäden erfolgt die Finanzierung im Rahmen der grundhaften Erneuerungsmaßnahmen. In den bedarfsorientierten Erhaltungsmittel-Zuweisungen an die Länder ist dieser Bedarf eingeschlossen.