



BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Prüfungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
"Anwendbarkeit einer in Hamburg entwickelten Asphalt-Recyclingtechnik für die Straßen in
Ingolstadt"
(Referent: Herr Pögl)

Beratungsabfolge

| Sitzung | Datum | Beschlussqualität |
|--|------------|-------------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung | 12.05.2011 | Kenntnisnahme |

Antrag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung nimmt den beiliegenden Bericht über die Wiederverwendung von Ausbauasphalt zur Kenntnis:

Beschluss:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung vom 12.05.2011

Mit allen Stimmen:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Bericht des Tiefbauamtes vom 29.04.2011:

Regelmäßig wird in den und nach den Wintermonaten in den Medien über die „Schlaglöcher“ auf deutschen Straßen berichtet. Die allgemein bekannte Ursache dieser Schäden ist der seit Jahren aufgelaufene Unterhaltsrückstau aufgrund fehlender Finanzmittel. Diese zurückgehaltenen Investitionen fehlen in den Auftragsbüchern der Bauwirtschaft, die wiederum versucht, die rückläufige Auftragslage durch den Einsatz wirtschaftlicherer Techniken und neuer Produkte zu kompensieren. Diese Neuerungen werden regelmäßig durch Beiträge in der einschlägigen Fachliteratur und Versenden von Informationsmaterial an die zuständigen Behörden beworben. Zusätzliche Beiträge in den Medien sollen den Bekanntheitsgrad der Produkte festigen.

Der Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen beruht eigenen Angaben zufolge auf einem Artikel in der Süddeutschen Zeitung vom 03.01.2011. In diesem Beitrag wird über ein neuartiges Verfahren zur Sanierung von Fahrbahndecken aus Asphalt berichtet, wodurch der alte, verschlissene Asphaltbelag zu fast 100 % wieder verwertet werden kann. Das Verfahren wird als umweltfreundlich und ressourcenschonend beschrieben, da der Ausbaupasphalt nicht mehr auf Deponien gebracht werden muss. Zudem soll dieses Verfahren 30 % billiger sein als eine konventionelle Fahrbahndecke.

Das Tiefbauamt als zuständige Fachbehörde liegt als potentieller Auftraggeber im Blickfeld der Bauwirtschaft und wird deshalb sehr intensiv über technische Neuerungen informiert. Die Produkte werden bei den zuständigen Sachgebieten hinsichtlich ihrer technischen Eigenschaften, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit sowie der regionalen Verfügbarkeit untersucht. Gegebenenfalls werden an speziell dafür ausgewählten Stellen Probeflächen angelegt, um das Langzeitverhalten zu untersuchen. Bei dem Projekt „Pollhornweg“ in Hamburg handelt es sich ebenfalls um eine Probefläche bei der bisher noch keine Erkenntnisse über das Lärmverhalten oder Langzeiterfahrungen vorliegen.

Allerdings dürfte das Hamburger Projekt kaum auf andere Kommunen übertragbar sein, da man bei diesem Projekt anscheinend davon ausgegangen ist, dass die Menge des Ausbaupasltes mindestens ebenso hoch ist, wie der Bedarf an neuem Asphalt und Ausbaupasphalt bisher in größerem Umfang entsorgt wird. Dies trifft aber nur bei wenigen Kommunen zu. Nach Angaben des Deutschen Asphaltverbandes beträgt die bundesdurchschnittliche Wiederaufbereitungs-Quote für Altasphalt bereits über 80 %.

Als Konsequenz der ersten Ölkrise Anfang der 70-iger Jahre gab es Bestrebungen der Asphaltindustrie den Ausbaupasphalt wieder aufzubereiten. Bereits 1978 erreichte die systematische Wiederverwendung von Ausbaupasphalt eine nennenswerte wirtschaftliche Größenordnung. Durch ein 1987 zum Patent angemeldetes Verfahren wurde eine Aufbereitungsquote von 80% möglich. Weitere Forschungen führten 2004 zur Anmeldung eines Patentes, das durch Zugabe von Additiven (z.B. Fluxöle) eine nahezu vollständige Wiederaufbereitung von Ausbaupasphalt ermöglicht.

Allerdings haben alle diese Techniken die Einschränkung, dass die erreichbare Aufbereitungsquote von der Qualität des Ausgangsmaterials und des gewünschten Endproduktes abhängt. – Aus einem minderwertigen Ausgangsmaterial kann kein hochwertiges Endprodukt entstehen und dies trifft auch auf die Baumaßnahme „Pollhornweg“ zu. Tatsächlich konnten nur 63 % der ursprünglichen Decke für den neuen Recycling-Asphalt verwendet werden.

Das im Artikel der Süddeutschen Zeitung beschriebene Verfahren ist nicht neu, sondern stellt lediglich den derzeitigen Stand der Technik dar. Unzutreffend ist auch, dass der Ausbaupasphalt „nur zum Teil“ wiederverwendet wird. Aktuell beträgt die Wiederverwertungsquote von Ausbaupasphalt

fast 100 % (Quelle: Deutscher Asphaltverband). Dabei fließen über 80 % des Ausbausphaltes direkt in die Asphaltproduktion ein. Nur die verbleibenden 20 %, die sich aufgrund von Verunreinigungen nicht für eine hochwertige Verwendung eignen werden als untere Tragschicht verwendet.

Ebenfalls unzutreffend ist die Annahme, dass der jährliche Bedarf an neuen Asphaltflächen durch ausgebauten Altasphalt abgedeckt werden kann.

Die Asphaltproduktion in Deutschland betrug in den letzten 10 Jahren jährlich im Durchschnitt ca. 63 Mio. Tonnen. Dagegen fallen jährlich durchschnittlich nur 14 Mio. Tonnen Ausbausphalt an, wovon ca. 12 Mio. Tonnen direkt wieder in die Asphaltproduktion einfließen. So können derzeit max. 21 % des jährlichen Asphaltbedarfes mit Ausbausphalt als Rohstoff abgedeckt werden. Mit der konventionellen Mischtechnik können die Asphaltproduzenten bis zu 40 % Ausbausphalt beimischen. Für höhere Quoten sind hohe Investitionen in die Aufrüstung der Mischtechnik notwendig, die sich erst ab einer Jahresleistung von 100.000 Tonnen und unter der Voraussetzung einer ausreichenden Verfügbarkeit von Ausbausphalt, amortisieren. Ein Einsparpotential von 30 % dürfte deshalb nur bei wenigen Asphaltproduzenten zu realisieren sein.

Es ist auch nicht zu erwarten, dass in absehbarer Zeit der jährliche Asphaltbedarf mit Recycling-Asphalt abgedeckt werden kann. Es werden zwar immer weniger Straßen gebaut, jedoch weisen die zu sanierenden Straßen häufig nur eine 5 – 6 cm dünne Asphaltsschichten auf, die im Rahmen einer Sanierung auf einen zeitgemäßen Querschnitt verstärkt werden.

Zu den im Artikel angedeuteten Einsparmöglichkeiten für die öffentlichen Auftraggeber möchten wir darauf hinweisen, dass die für Ingolstadt tätigen Straßenbauunternehmen bereits seit Jahren für Ausbausphalt eine Rückvergütung in ihre Angebote einkalkulieren. Die Preisvorteile betragen teilweise deutlich über 30%.

Die Recycling-Quote für Ausbausphalt beträgt in Ingolstadt nahezu 100 %. Die in Ingolstadt ausgebauten Asphaltsschichten werden entsprechend den gesetzlichen und technischen Vorschriften aufbereitet und wieder in den Straßen verbaut.

Aufgrund der Tendenz zu lärmarmen Fahrbahnbelägen ist der Einbau von wieder aufbereitetem Asphalt als Deckschicht in Ingolstadt nicht geplant, da diese „Flüsterasphalte“ spezielle Zuschlagsstoffe und modifizierte Bitumensorten erfordern.