

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Linda Vierecke (SPD)

vom 14. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2025)

zum Thema:

Straßensanierungen mit „grünem Asphalt“ – fahren und gehen wir in Berlin bald auf CO2-negativen Asphalt?

und **Antwort** vom 30. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Linda Vierecke (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21338
vom 14. Januar 2025
über Straßensanierungen mit „grünem Asphalt“ – fahren und gehen wir in Berlin bald
auf CO2-negativen Asphalt?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche Asphaltdeckschichten werden in Berlin für den Straßen-/Wegebau verwendet? Bitte um Auflistung der Materialien und Verfahren.

Antwort zu 1:

Im Land Berlin sind alle in den „Technischen Lieferbedingungen für Asphaltmischgut für den Bau von Verkehrsbefestigungen (TL Asphalt-StB 07/13)“, bekanntgegeben durch die Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 12/2013 und 08/2019 des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums, beschriebenen Asphaltmischgutarten für Deckschichten zulässig. Die TL Asphalt-StB 07/13 ist die nationale Umsetzung der harmonisierten Europäischen Norm DIN EN 13108-1 und als solche im Sinne der EU-Bauproduktenverordnung verbindlich.

Einbauverfahren Walzasphalte:

Asphaltbetone: AC 16 D S; AC 11 D S; AC 8 D S; AC 11 D N; AC 11 D L; AC 8 D L; AC
D L

Splittmastixasphalt: SMA 11 S; SMA 8 S; SMA 5 S; SMA 8 N; SMA 5 N

Tragdeckschichten: AC 16 TD

Offenporige Asphalte: PA 16; PA 11; PA 8

Einbauverfahren Gussasphalt:

MA 11 S; MA 8 S; MA 5S: MA 11 N; MA 8 N; MA 5 N

Frage 2:

Werden bereits Verfahren eingesetzt, die die Temperatur des Asphalts und damit Emissionen absenken?

Antwort zu 2:

Bei den Gussasphalten wurde 2007 mit Einführung der „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt“ (ZTV Asphalt 07) die höchste zulässige Einbautemperatur von 250°C auf 230 °C abgesenkt.

Für die Walzasphalte liegt bislang kein verbindliches Regelwerk für Temperaturabsenkungen vor.

Die vor der Veröffentlichung stehenden Neufassungen der TL und ZTV Asphalt sehen verbindlich temperaturabgesenkte Asphalte vor. Mit Bekanntgabe dieser technischen Regeln wird entsprechend ausschließlich temperaturabgesenkter Asphalt eingesetzt.

Frage 3:

Erfasst der Senat die Treibhausgas-Emissionen durch den eingesetzten Asphalt? Wenn ja, wo sind diese Informationen einsehbar? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3:

Als Treibhausgase werden in der Regel CO₂ und Methan bezeichnet. Asphalt gilt gegenüber anderen üblichen Baustoffen nicht als besonders kritisch in Bezug auf Treibhausgas-Emissionen.

Bei der Herstellung der Asphaltmischgüter wird auf Grund der notwendigen Temperaturen Kohlenstoffdioxid aus Verbrennungsprozessen emittiert. Die Zulässigkeit und die Grenzwerte werden durch das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)“ geregelt. Dieses sieht keine permanente Erfassung der Emissionen vor.

Kohlenstoffdioxid wird beim Einbau von Walzasphalten nur durch die eingesetzten Maschinen (LKW, Fertiger und Walzen) freigesetzt. Methan praktisch nicht. Eine Erfassung beim Einbau erfolgt nicht.

Frage 4:

Wo und wann wurde CO₂-negativer Asphalt bisher in Berlin eingesetzt?

Frage 5:

Wo und wann ist der Einsatz von CO₂-negativem Asphalt geplant?

Antwort zu 4 und 5:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet.

Der Begriff „CO₂-negativer Asphalt“ ist in Deutschland weder technisch noch umweltrechtlich definiert. Somit können hierzu auch keine Aussagen getroffen werden.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die Möglichkeit eines Einsatzes von CO₂-negativen Asphalt als Alternative zu Bodenversiegelungen mit wasserundurchlässigen Baustoffen im Straßenbau?

Antwort zu 6:

Mangels technischer respektive umweltrechtlicher Definition des in Rede stehenden Materials, sind auch die bautechnischen Eigenschaften nicht bekannt. Eine seriöse Bewertung ist unter diesen Umständen nicht möglich.

Frage 7:

Sofern noch nicht geschehen: Hat der Senat die Absicht, die Ausschreibungskriterien öffentlicher Aufträge zugunsten von CO₂-negativem Asphalt anzupassen? Wenn nein: Warum nicht?

Antwort zu 7:

Nein, das Land Berlin ist an europäisches Recht gebunden und schreibt daher regelhaft öffentliche Aufträge aus, in welchen Material zu verwenden ist, welches den harmonisierten europäischen Normen entspricht.

Frage 8:

Welche Standortgegebenheiten und technischen Anforderungen erlauben eine wasserdurchlässige/wassergebundene Wegebauweise?

Frage 9:

Auf welchen landeseigenen Straßen und Wegen (Beispiel: Fußgänger- und Radwege, Wege in Grünanlagen und andere urbane Flächen) kommen bei Sanierungen und neuer Verkehrsinfrastruktur durchlässige Oberflächenbeläge in Betracht?

Antwort zu 8 und 9:

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Begriff wasserdurchlässige Wegebauweise ist nicht technisch definiert. Versickerungsfähige Verkehrsflächen sind nur bei geringen Verkehrsbelastungen, ohne Besorgung der Gefährdung des Bodens, des Grund- und Sickerwassers und anderer baulicher Einrichtungen zulässig.

Wassergebundene Wege sind in Parks, Wäldern und anderen als öffentliche Grün- und Erholungsanlagen gewidmeten Flächen ohne bzw. mit leichtem Betriebsverkehr zulässig und üblich.

Eine reguläre Anwendung von versickerungsfähigen Befestigungen im Straßenland ist nicht vorgesehen. Eine Anwendung im Einzelfall wäre zu prüfen.

Berlin, den 30.01.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt