

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
S 17/38.56.00/7 Va 05

Bonn, den 16. Juni 2005

**Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2005**

Sachgebiet: 04.4: Straßenbefestigungen; Bauweisen  
16.3: Bauvertragsrecht und Verdingungswesen;  
Anwendung der Vergabebestimmungen

**Oberste Straßenbaubehörden der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES: Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betr.: Kriterien für die Wahl und Bewertung unterschiedlicher  
Bauweisen für den Oberbau von Bundesfernstraßen  
mit getrennten Richtungsfahrbahnen**

**Bezug:** Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS)

- 1) Nr. 5/1996 vom 18. 1. 1996 – StB 26/38.56.00/3 Va 96
- 2) Nr. 35/1998 vom 10. 9. 1998 – StB 26/38.56.00/30 Va 98
- 3) Nr. 34/2001 vom 25. 9. 2001 – StB 26/38.56.10-30/46 Va 01
- 4) Nr. 14/1991 vom 25. 4. 1991 – StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91
- 5) Nr. 15/2003 vom 13. 3. 2003 – S 12/70.10.00-01/10 Va 03
- 6) Nr. 15/2001 vom 19. 3. 2001 – StB 26/38.56.05-10/9 Va 2001
- 7) Nr. 16/2001 vom 19. 3. 2001 – StB 26/38.56.05-15/11 Va 01

Mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/1996 und 35/1998 (Bezug (1) und (2)) habe ich die Kriterien und Regeln für die Wertung unterschiedlicher Bauweisen für den Oberbau von Bundesfernstraßen bekannt gegeben.

Auf der Grundlage des derzeitigen Erkenntnisstandes des Arbeitsausschusses 9.11 „Wirtschaftlichkeitsfragen der Straßenbefestigung“ der FGSV sowie mit der Bauwirtschaft durchgeführter Abstimmungen bitte ich folgende Regelungen für den Bereich der Bundesfernstraßen zu beachten:

Nachhaltigen Bauweisen für die Befestigung des Oberbaus mit Asphalt- oder Betondecken wird weiterhin besondere Bedeutung beigemessen.

Zur Sicherstellung des Wettbewerbes der unterschiedlichen standardisierten Oberbauweisen der RStO 01 (Bezug (3)) ist darauf zu verzichten, im Planfeststellungsverfahren Festlegungen zur Art der Straßenbefestigungen zu treffen. Im Rahmen der Planfeststellung ist bauweisenunabhängig die Bauklasse und nur in den durch Gesetz festgelegten Fällen in Bezug auf Lärmschutz der in Ansatz gebrachte Korrekturbeiwert anzugeben. Die bautechnischen Maßnahmen zur Sicherstellung des Schutzniveaus sind Sache des Auftraggebers.

Bei Auswahl und Bau von Straßenbefestigungen sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:

- In den RStO sind die Bauweisen einer Bauklasse hinsichtlich ihres strukturellen Verhaltens nach dem Grundsatz technischer Gleichwertigkeit festgelegt. Besonderen Beanspruchungen der Verkehrsflächen ist bei der Wahl der Bauweisen Rechnung zu tragen.  
Die Betonbauweise „direkter Verbund mit der Tragschicht mit hydraulischen Bindemitteln“ ist nicht gleichwertig zu selbiger Bauweise mit Vlieslage.
- Der Wettbewerb muss dadurch erhalten bleiben, dass neben der gewählten Bauweise auch Nebenangebote in anderen Bauweisen zugelassen werden, wobei die Mindestbedingungen für eine andere Bauweise in den Ausschreibungsunterlagen anzugeben sind (z. B. Art der Decke aus Asphalt oder Beton, besondere Hinweise zur Zusammensetzung und Ausführung).
- Auf Grund örtlicher Gegebenheiten, z. B. Untergrundverhältnisse, Baubetriebsphasen und -termine, Lärmschutz (siehe ARS Nr. 14/1991 (Bezug (4)), exponierte Lage gegenüber Sonneneinstrahlung, kann die Beschränkung auf eine Bauweise angezeigt sein; dies sollte gegebenenfalls in der Baubeschreibung erläutert werden.
- Auf den Ausschluss von Nebenangeboten ist im Vordruck HVA B-StB Aufforderung 2 des HVA B-StB (Bezug (5)) hinzuweisen. Die Notwendigkeit für den Ausschluss bzw. die Eingrenzung ist im Vergabevermerk zu begründen.

Mit den folgenden Regelungen soll auf hoch belasteten Bundesfernstraßen die Wertung der unterschiedlichen Bauweisen für Auftraggeber und Auftragnehmer transparent gemacht und den bisherigen Erfahrungen Rechnung getragen werden.

Für die Ausschreibung von Fahrbahndecken der Bauklassen SV und I ist daher unter Beachtung der ZTV Asphalt-StB 01 (Bezug (6)) und der ZTV Beton-StB 01 (Bezug (7)) für den Neubau sowie für Erneuerungsmaßnahmen auf Bundesfernstraßen folgendes zu beachten:

#### **Fall A: Außergewöhnliche Verkehrsbelastung**

( $B \geq 70$  Mio. bei 2-streifiger bzw.  $B \geq 85$  Mio. bei 3-streifiger Richtungsfahrbahn; B = bemessungsrelevante Beanspruchung einer Richtungsfahrbahn in Mio. äquivalente 10-t-Achsübergänge gemäß den RStO 01).

Bei Verkehrsbelastungen mit  $B \geq 70$  Mio. bei 2-streifigen und bei  $B \geq 85$  Mio. bei 3-streifigen Richtungsfahrbahnen ist nur eine Oberbauweise mit einer Fahrbahndecke aus Beton oder aus Asphalt mit einer Deckschicht aus Gussasphalt vorzusehen. Nebenangebote mit der jeweils anderen Bauweise sind zuzulassen.

Bei Deckschichten aus Splittmastixasphalt (SMA) ist insbesondere bei außergewöhnlichen Verkehrsbelastungen der Nachweis der Gleichwertigkeit noch nicht erbracht. Deckschichten aus SMA können in Ausnahmefällen vorgesehen bzw. als Nebenangebot zugelassen werden, wenn langjährig gute Erfahrungen auf Strecken mit vergleichbarer Belastung vorliegen. Die Mindestbedingungen für den Nachweis der Gleichwertigkeit sind von der Vergabestelle im Vordruck HVA B-StB Aufforderung 2 des HVA B-StB (Bezug (5)) anzugeben. Der Bieter hat den Nachweis der Gleichwertigkeit mit der Abgabe des Angebotes vorzulegen.

Die Wertung der Nebenangebote ist dann nach Fall B vorzunehmen.

#### **Fall B: Hohe Verkehrsbelastung**

(10 Mio.  $< B < 70$  Mio. bei 2-streifiger Richtungsfahrbahn bzw.  
10 Mio.  $< B < 85$  Mio. bei 3-streifiger Richtungsfahrbahn;

B = bemessungsrelevante Beanspruchung einer Richtungsfahrbahn in Mio. äquivalente 10-t-Achsübergänge gemäß den RStO 01).

Für die Wahl der Bauweisen gelten die RStO 01.

Bei der Wertung der Asphaltbauweise mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt wird vereinfachend davon ausgegangen, dass die Bauweise mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt gegenüber Bauweisen mit Betondecken und mit Deckschichten aus Gussasphalt bei einer Nachhaltigkeitsbetrachtung zusätzliche Erhaltungsaufwendungen zur Beseitigung von Verformungen und mangelnder Griffigkeit bedarf. Derartige Erhaltungsarbeiten können als Deckenarbeiten über die gesamte Fahrbahn oder als Arbeiten am Schwerlast-Fahrestreifen auftreten.

#### **Wertung:**

Eine Asphaltbauweise mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt (SMA) ist dann wirtschaftlich gleichwertig, wenn die Wertungssumme des Angebots mit SMA mindestens einen Betrag von 1,80 € (netto) pro m<sup>2</sup> mal der Fläche der einzubauenden SMA-Deckschicht unter der Wertungssumme eines Vergleichsangebots in Beton- oder Gussasphaltbauweise liegt. Die zu vergleichenden Wertungssummen müssen stets die gesamte ausgeschriebene Leistung enthalten.

Die vorliegenden Wertungsregelungen sind bei ausschließlicher Erneuerung des Standstreifens bzw. bei sonstigen Verkehrsflächen nicht anzuwenden. Sie gelten ebenfalls nicht, sofern die ZTV Funktion-StB 01 vereinbart sind.

Bei einschlägigen Bauvorhaben bitte ich im Vordruck HVA B-StB Aufforderung 2 des HVA B-StB (Bezug (5)) auf die Anwendung dieses ARS hinzuweisen.

Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/1996 und Nr. 35/1998 (Bezug (1) und (2)) werden hiermit aufgehoben.

Ich bitte, das Gebrauchsverhalten der unterschiedlichen Bauweisen in Ihrem Zuständigkeitsbereich sorgfältig zu beobachten, zu dokumentieren und mir regelmäßig bei den Dienstbesprechungen im Rahmen des Bund/Ländererfahrungsaustausches zur Straßenbautechnik über Ihre Erfahrungen zu berichten. Mit dem Vorliegen weiterer Erkenntnisse über die Bewährung der Bauweisen bzw. ihrer Weiterentwicklung werde ich die Regelungen dieses ARS aktualisieren.

Von Ihrem Einführungsbescheid bitte ich mir eine Durchschrift zu übersenden.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, den Inhalt dieses ARS auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen anzuwenden.

Im Auftrag

Wolfgang Hahn