

**Bundesministerium für Verkehr,
und digitale Infrastruktur**
StB 28/7182.8/3-ARS-15/16-2507554

Bonn, den 11. September 2015

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2015

Sachgebiet 06.1: Straßenbaustoffe;
Anforderungen, Eigenschaften
12.5: Umweltschutz;
Boden- und Gewässerschutz

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES: Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betr.: Regelungen zur Verwertung von Straßenausbau-
stoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen in
Bundesfernstraßen**

Bezug: ARS-Nr. 40/2001 vom 1.11.2001 – S 26/38.56.05-20/17 F 2001
(RuVA-StB 01)

ARS-Nr. 29/2004 vom 15.12.2004 – S 26/38.56.05-20/22 Va 04
(RuVA-StB 01)

ARS-Nr. 13/2008 vom 17.6.2008 – S 17/7182/3/694692
(TL Beton-StB 07)

Bei Straßenbaumaßnahmen wurden bis zu Beginn der 1980er Jahre bzw. bis 1990 teer-/pechhaltige Bindemittel bei der Herstellung von Asphaltmischgut eingesetzt. Insbesondere bei der Durchführung von grundhaften Erhaltungsmaßnahmen werden die belasteten Schichten regelmäßig als Ausbaustoffe angetroffen und unterliegen einer abfallrechtlichen Beurteilung nach den Festlegungen im Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) sowie dem untergesetzlichen Regelwerk. Die Richtlinien für die umweltgerechte Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbau-

asphalt im Straßenbau (RuVA-StB) präzisieren den Umgang mit Ausbauphase asphalt und regeln die nach den Vorgaben des KrWG erforderlichen Maßnahmen zur Verwertung von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen. Darüber hinaus existieren weitere länderspezifische Regelungen zum Umgang mit belasteten Straßenausbaustoffen.

In der bisherigen Anwendungspraxis wurde in Abhängigkeit der festgestellten Konzentrationsgrenzen nach RuVA-StB die Zuordnung eines Verwertungsverfahrens vorgenommen. In den Verwertungsklassen B und C ist die Verwertung im Kaltmischverfahren mit Bindemitteln vorgesehen, so dass durch Immobilisierung der Schadstoffe belastete Straßenausbaustoffe für den Wiedereinbau genutzt werden konnten und diese den Anforderungen hinsichtlich des Arbeits-, Boden- und Gewässerschutzes genügten.

Bei der Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen werden gelegentlich auch Straßenabschnitte angetroffen, in denen bereits aufbereitete, wiedereingebaute und immobilisierte teer-/pechhaltige Straßenausbaustoffe vorhanden sind. Durch den erneuten, durch den Fräs- oder Ausbauprozess nicht zu verhindernden Aufbruch der Kornumhüllung beim Rückbau, ist die Immobilisierung der teer-/pechhaltigen Bestandteile dann nicht mehr gegeben und die Straßenausbaustoffe sind wieder als teer-/pechhaltig einzustufen. Gleichzeitig kommt es technisch bedingt zur Verfrachtung von Schadstoffen in bisher unbelastetes Material (Mengenmehrung des belasteten Materials). Darüber hinaus werden zum Erreichen von bautechnischen Anforderungen im Zuge des Aufbereitungsprozesses dem aufzubereitenden Material ggf. zusätzliche Gesteinskörnungen zugegeben, was ebenfalls zu einer Mengenerhöhung führt. Diese Problematik besteht sowohl bei der Anwendung von Kaltrecyclingverfahren „in plant“ als auch „in situ“.

Dem Straßenbaulastträger Bund entstehen durch diesen Prozess regelmäßige Folgekosten, die nur durch einen Verzicht auf den Einbau von Baustoffgemischen mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen vermieden werden können. Aus diesem Grund sollen belastete Straßenausbaustoffe zukünftig aus dem Stoffkreislauf ausgeschleust werden.

Ich bitte daher bald möglichst, aber spätestens ab dem 1. 1. 2018 den Einbau von Baustoffgemischen mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen (Verwertungsklasse B und C der RuVA-StB) in Tragschichten von Bundesfernstraßen nicht mehr zuzulassen. Gleiches gilt für die Verwendung dieser Baustoffgemische im Straßenkörper z. B. als Verfüllmaterial in Widerlagern von Brücken oder zur Herstellung von Dammschüttungen und Lärmschutzwällen.

Folgende Fälle sind hierbei zu unterscheiden:

1) Neu- und/oder Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen

Der Einbau von Baustoffgemischen mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen ist nicht mehr vorzusehen.

2) Maßnahmen der baulichen Erhaltung an Bundesfernstraßen, bei denen Schichten mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen verändert werden

Das angetroffene belastete Material ist auszubauen und einer Verwertung zuzuführen. Die thermische Verwertung oder thermische Behandlung ist hierbei zu bevorzugen. Bestehende Alternativverfahren der stofflichen Verwertung oder Beseitigung nach KrWG können bei Bedarf weiterhin angewendet werden, sollen jedoch in Abhängigkeit der verfügbaren Anlagenkapazitäten für die thermische Verwertung bzw. thermische Behandlung durch diese Verfahren schrittweise ersetzt werden.

3) Maßnahmen der baulichen Erhaltung an Bundesfernstraßen, bei denen Schichten mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen zwar vorhanden sind, diese aber baulich im Rahmen der vorgesehenen Baumaßnahme nicht verändert werden

Werden vorhandene belastete Schichten baulich nicht verändert, kann das Material in der Straße verbleiben, wenn die Voraussetzungen bezüglich der Lage der Baumaßnahme und der erforderlichen Überbauung nach RuVA-StB 01/05, Tabelle 3 erfüllt sind. Die gewonnenen Informationen zu den belasteten Schichten, sind bei der Fortschreibung der Bestandsdaten des Straßenaufbaus in die Straßendatenbank zu übernehmen.

Betroffen von diesen Regelungen sind Straßenausbaustoffe mit einem Gesamtgehalt im Feststoff PAK nach EPA von > 25 mg/kg bzw. einem Phenolindex im Eluat von $\leq 0,1$ mg/l (Verwertungsklasse B) oder mit einem Phenolindex im Eluat von $> 0,1$ mg/l (Verwertungsklasse C). Ab einer festgestellten Überschreitung dieser Grenzwerte sind belastete Straßenausbaustoffe einem geeigneten Verwertungsverfahren zuzuführen. Die Anwendung von Verwertungsverfahren, ist bei der Ausschreibung der Leistungen nach den Vorgaben des KrWG gegenüber der Beseitigung zu bevorzugen.

Die Anwendung von Verfahren der thermischen Verwertung (z. B. bei der Zementherstellung) oder der thermischen Behandlung (vollständige Verbrennung der Schadstoffe und Wiederverwendung der enthaltenen Gesteinskörnungen), die zu einer nahezu vollständigen Schadstoffeliminierung führen, sollen für teer-/pechhaltige Straßenausbaustoffe bevorzugt vorgesehen werden.

Zur Sammlung von Erfahrungen hinsichtlich der Entwicklung der Verwertungskosten bitte ich bis Mai des jeweiligen Folgejahres um Benennung der jährlichen Ausbaumengen von teer-/pechhaltigem Material der Verwertungsklassen B und C aus Bundesfernstraßen. Hierbei bitte ich um kumulierte Angaben zu Ausbaumengen, den Verwertungskosten sowie der angewendeten Verwertungsarten. Ebenfalls bitte ich um die Angabe, ob die Verwertungsleistung im Bauvertrag erbracht wird oder ob hierfür separate Rahmenverträge genutzt werden. Für eine einheitliche Zusammenstellung sollte daher folgendes Schema verwendet werden:

Jahr	Ausbaumenge [t/a]	Kosten [€]				Bauvertrag	Rahmenvertrag
		thermische Verwertung	thermische Behandlung	sonstige stoffliche Verwertung	Beseitigung		

Die bisher vorgelegten Ein- und Ausbaubilanzen in der bisherigen Art entfallen ab dem 1.1.2018 bzw. ab der Umsetzung dieser Regelungen. Es ist weiterhin zu beachten und sicherzustellen, dass bis zur Umsetzung die Wiedereinbaumenge von aufbereiteten Baustoffgemischen mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen in Bundesfernstraßen die Ausbaumenge nicht überschreiten darf. Ein möglicherweise bisher erfolgter Mehreinbau zu Lasten der Bundesfernstraßen ist auszugleichen.

Der Abschnitt 4.2 sowie Tabelle 3, Zeile 3 der RuVA-StB 01/05 sowie die Regelungen zur Verwertung von pechhaltigen Straßenausbaustoffen in Tragschichten mit hydraulischen Bindemitteln gemäß Anhang G der TL Beton-StB 07, sind im Bereich der Bundesfernstraßen daher spätestens zum o. g. Datum nicht mehr anzuwenden.

Ich bitte, die neuen Regelungen für den Umgang mit teer-/pechhaltigen Straßenausbaustoffen für den Bereich der Bundesfernstraßen einzuführen und um Übersendung Ihres Einführungserlasses.

Im Auftrag
Dr. Stefan Krause