

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 141  
des Abgeordneten Ludwig Burkardt  
CDU-Fraktion  
Drucksache 5/381

Wortlaut der Kleinen Anfrage 141 vom 5.2.2010:

### Verwendung von Bitumen bei der Reparatur von Straßen

Das OLG Frankfurt hat das Land Hessen in einem Urteil vom 14.09.2009 (AZ 1 U 309/08) zur Leistung von Schadensersatz und Schmerzensgeld an die Hinterbliebenen eines tödlich verunglückten Motorradfahrers verurteilt, weil „der Fahrbahnbelag im Bereich der Unfallstelle unzureichend griffig und (...) dies für die Bediensteten der Beklagten – die erforderliche Sachkunde vorausgesetzt – erkennbar war.“ Die mit gesplittetem Bitumenmaterial ausgebesserte Straße war nach den Feststellungen des Gerichtes wegen des Fehlens der nötigen Splittanteile „vergleichbar glatt wie eine Straßenbahnschiene“ und stellte damit eine außerordentliche Gefahrenquelle dar.

Im Jahr 2008 sind im Land Brandenburg 32 Motorradfahrer tödlich verunglückt.

Ich frage daher die Landesregierung:

1. Setzt das Land Brandenburg bei der Reparatur der seiner Baulastträgerschaft unterliegenden Straßen nur Bitumen ein oder auch andere Materialien?
2. In welchem Umfang wird dem Bitumen Splitt beigemischt und ist der beigemischte Splittanteil geeignet und ausreichend, die oben beschriebenen Gefahren insbesondere für Motorradfahrer zu vermeiden?
3. In welcher Intensität wird kontrolliert, ob der Splittanteil durch die Abnutzung der reparierten Straßendecke in einem die Gefahr erhöhenden Umfang reduziert bzw. der Splitt ausgewaschen wird?
4. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über Unfälle vor, für die Bitumen eine wesentliche Ursache war?
5. Sind von verunglückten Motorradfahrern Ansprüche gegen das Land geltend gemacht worden, die auf die Verwendung von Bitumen bei der Straßenreparatur zurückgeführt wurden? Wenn ja, wie viele und wie wurden diese beschieden? Sind solche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht worden, wenn ja, wie viele und mit welchem Ergebnis?

6. Gibt es andere Materialien für die Reparatur von Straßen, die nicht das Risiko nach sich ziehen, dass die reparierten Stellen verkehrsfähig werden? Welche sind dies? Warum werden sie nicht verwendet?
7. Welche Empfehlung gibt das Land den Landkreisen, Kreisfreien Städten und Kreisangehörigen Gemeinden hinsichtlich des für die Reparatur der Straßen, deren Baulast sie tragen, zu verwendenden Materials?

**Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:**

Frage 1:

Setzt das Land Brandenburg bei der Reparatur der seiner Baulastträgerschaft unterliegenden Straßen nur Bitumen ein oder auch andere Materialien?

Zu Frage 1:

Die brandenburgische Straßenbauverwaltung setzt bei der Instandhaltung und Instandsetzung der seiner Baulastträgerschaft unterliegenden Straßen grundsätzlich bitumengebundene Baustoffe (Gemische aus bitumenhaltigem Bindemittel und Gesteinskörnung) ein. Bitumen ist aufgrund seiner guten bautechnischen Eigenschaften und wirtschaftlichen Einsatzmöglichkeiten neben Zement das wichtigste im Straßenbau verwendete Bindemittel.

Frage 2:

In welchem Umfang wird dem Bitumen Splitt beigemischt und ist der beigemischte Splittanteil geeignet und ausreichend, die beschriebenen Gefahren insbesondere für Motorradfahrer zu vermeiden?

Zu Frage 2:

Die Zusammensetzung der Baustoffe sowie die möglichen Bauweisen und -verfahren sind in den technischen Regelwerken des Straßenbaues geregelt. Diese Regelwerke sind von der Straßenbauverwaltung im Bundesfern- und Landesstraßenbau generell anzuwenden.

Bei der Reparatur von Verkehrsflächen aus Asphalt ist der Einsatz verschiedener Gemische möglich. Das Abstreuen mit Splitt ist zur Herstellung einer griffigen Straßenoberfläche nachweislich geeignet. Die Auswahl der Baustoffgemische richtet sich nach den jeweiligen bautechnischen Erfordernissen. Bei allen zur Anwendung kommenden Bauweisen und -verfahren wird zur Erzielung einer angemessenen Griffigkeit vorbituminierter Splitt auf die noch heiße Oberfläche gestreut und eingedrückt bzw. eingewalzt. Das überschüssige Abstreumaterial wird vor der Verkehrsfreigabe entfernt.

Frage 3:

In welcher Intensität wird kontrolliert, ob der Splittanteil durch die Abnutzung der reparierten Straßendecke in einem die Gefahr erhöhenden Umfang reduziert bzw. der Splitt ausgewaschen wird?

Zu Frage 3:

Im Rahmen der vierjährigen Straßenzustandserfassung werden Griffigkeitsmessungen an den Fahrbahndecken durchgeführt. Dabei erfolgt eine großflächige Bewertung von Straßenabschnitten.

Darüber hinaus führt der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg regelmäßige Streckenkontrollen der in seiner Baulast liegenden Straßen durch. Dabei werden alle Streckenabschnitte mindestens zweiwöchentlich kontrolliert. In diesem Zusammenhang werden auch potenzielle Gefahrenstellen identifiziert.

Frage 4:

Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über Unfälle vor, für die Bitumen eine wesentliche Ursache war?

Zu Frage 4:

Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand sind auf der Landesstraße (L) 200 zwischen Spechthausen und Eberswalde (Landkreis Barnim) Motorradunfälle zu verzeichnen, die auf eine nicht ausreichend griffige Straßenoberfläche zurückzuführen sind. Aus diesem Grund wurde die zulässige Geschwindigkeit bereits auf 60 km/h "bei Nässe" reduziert.

Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg beabsichtigt, eine Deckenerneuerung auf dem Abschnitt auszuführen. Der Zeitraum steht in Abhängigkeit von der künftigen Finanzausstattung.

Frage 5:

Sind von verunglückten Motorradfahrern Ansprüche gegen das Land geltend gemacht worden, die auf die Verwendung von Bitumen bei der Straßenreparatur zurückgeführt wurden? Wenn ja, wie viele und wie wurden diese beschieden? Sind solche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht worden, wenn ja, wie viele und mit welchem Ergebnis?

Zu Frage 5:

In den vergangenen 5 Jahren wurden in ca. 10 Fällen von verunglückten Motorradfahrern Ansprüche gegen das Land geltend gemacht, die auf die Verwendung von Bitumen bzw. die Absplittung bei der Straßenreparatur zurückgeführt wurden.

Es ist einzuschätzen, dass im Ergebnis etwa die Hälfte der Fälle erfolgreich war, d. h. das Land hat gleich viele Rechtsstreite gewonnen wie verloren.

Die o. g. Ansprüche verunglückter Motorradfahrer wurden gerichtlich geltend gemacht. Zu außergerichtlichen Vorgängen liegen keine Angaben vor.

Frage 6:

Gibt es andere Materialien für die Reparatur von Straßen, die nicht das Risiko nach sich ziehen, dass die reparierten Stellen verkehrsgefährdend glatt werden? Welche sind dies? Warum werden sie nicht verwandt?

Zu Frage 6:

Alternative Materialien für die Reparatur von Straßen stehen nicht zur Verfügung.

Frage 7:

Welche Empfehlung gibt das Land den Landkreisen, Kreisfreien Städten und Kreisangehörigen Gemeinden hinsichtlich des für die Reparatur der Straßen, deren Baulast sie tragen, zu verwendenden Materials?

Zu Frage 7:

Es wird empfohlen, die vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft für den Bundesfern- und Landesstraßenbau mit Runderlass eingeführten und den Landkreisen, Kreisfreien Städten und Kreisangehörigen Gemeinden zur Anwendung empfohlenen technischen Regelwerke für den Asphaltstraßenbau in den Bauverträgen zu vereinbaren. Bereits bei der Ausschreibung der Baumaßnahmen sollte das Abstreuen mit Splitt als Leistungsposition vereinbart und die Ausführung von der örtlichen Bauüberwachung kontrolliert werden.