

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zerstörung des Fahrbahnbelages durch die Alkali-Kieselsäure-Reaktion

Seit einigen Jahren zeigen sich dramatische Schäden am Beton von Autobahnen, die erst in den 90er Jahren gebaut oder ausgebaut wurden. Dieser auch Betonkrebs genannte Prozess wird als Alkali-Kieselsäure-Reaktion bezeichnet und beruht auf einer Reaktion zwischen dem verwendeten Bindemittel Zement und den Zuschlagstoffen wie Kies und Splitt. Er führt zu einem Bröckeln des Betons, der insbesondere an Autobahnen in den neuen Bundesländern deutlich erkennbar ist. Betroffene Autobahnabschnitte wie der südliche Berliner Ring (A 10), die ausgebaut A 14 zwischen Dresden und Leipzig sowie die neu gebaute A 14 zwischen Halle und Magdeburg, werden notdürftig saniert. Langfristige Lösungen, wie mit diesem Problem umgegangen wird, sind jedoch nicht bekannt.

Auf die Gefahren der Alkali-Kieselsäure-Reaktion wurde das Verkehrsministerium des Bundes – wie die Magdeburger Volksstimme am 4. November 2008 berichtete – bereits 1992 durch das Institut für Baustoffe Weimar aufmerksam gemacht. Angesichts der Betonschäden an den danach errichteten Bauvorhaben ist nicht erkennbar, dass diese Informationen durch den Bund, die Länder sowie die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) beachtet wurden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Seit wann hat die Bundesregierung Kenntnis von der Zerstörung des Fahrbahnbelages von Autobahnen durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen?
2. Welche Bundesfernstraßen sind in welchen Streckenabschnitten von der Alkali-Kieselsäure-Reaktion betroffen?
3. Sieht sich die Bundesregierung ausreichend durch die jeweiligen Landesregierungen sowie die DEGES informiert?
4. Welche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung veranlasst, um bereits beim Bau bzw. der Sanierung der betroffenen Autobahnabschnitte, insbesondere der A 14 zwischen Halle und Magdeburg sowie bei der Sanierung der A 14 zwischen Dresden und Leipzig, einer Alkali-Kieselsäure-Reaktion im für den Fahrbahnbelag vorgesehenen Beton vorzubeugen?
5. In welcher Form hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf die Hinweise des Instituts für Baustoffe Weimar reagiert?

6. In welcher Weise wurden diese Informationen bzw. Warnungen über die Gefahren der Alkali-Kieselsäure-Reaktionen für die folgenden Fernstraßenplanungen durch Bund, Länder und DEGES beachtet?
7. In welchem Umfang haben die jeweiligen Bundesbehörden, Landesbehörden bzw. Landesbetriebe sowie die DEGES die Erkenntnisse des Instituts für Baustoffe bzw. der heutigen Materialforschungs- und Prüfanstalt Weimar über Alkali-Kieselsäure-Reaktionen in Beton mit besonders alkaliempfindlichen Zuschlagstoffen (Kies, Splitt) bei der Auswahl des Fahrbahnbelages berücksichtigt und risikobehafteten Beton bei den jeweiligen Ausschreibungen ausgeschlossen?
8. Welche Institution ist für Werkstoffvorgaben für die jeweiligen Fahrbahnbeläge verantwortlich bzw. hätte die Zusammensetzung, die den Betonkrebs hervorruft, ausschließen können?
9. In welchem Umfang hätte die Verarbeitung von risikobehaftetem Beton an den jeweiligen Autobahnabschnitten vermieden werden können, wenn bei der DEGES und in den Behörden bzw. Landesbetrieben die Erkenntnisse des Instituts für Baustoffe bzw. der Materialforschungs- und Prüfanstalt Weimar beachtet und die empfohlenen strengeren Parameter nicht erst 2005, sondern frühzeitig umgesetzt worden wären?
10. Welche Chance räumt die Bundesregierung den gegenwärtigen Anstrengungen zur Versiegelung der von Alkali-Kieselsäure-Reaktionen betroffenen Fahrbahnabschnitte ein, um die Wirkung dieser chemischen Reaktion zu minimieren und diese chemische Reaktion dauerhaft zu unterbinden?
11. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um die Alkali-Kieselsäure-Reaktion im Fahrbahnbelag der betroffenen Autobahnen, soweit Beton mit besonders alkaliempfindlichen Zuschlägen (Kies, Splitt) für diesen verwendet wurde, dauerhaft zu unterbinden (aufgeschlüsselt nach betroffenen Autobahnabschnitten)?
12. Welche Maßnahmen in welchem Umfang und zu welchen Kosten wurden durch Bund, Länder und DEGES bereits unternommen, um der Alkali-Kieselsäure-Reaktion entgegenzutreten (aufgeschlüsselt nach betroffenen Autobahnabschnitten)?
13. Wer trägt die Kosten für die Sanierung der Schäden durch die Alkali-Kieselsäure-Reaktion (aufgeschlüsselt nach betroffenen Autobahnabschnitten)?

Berlin, den 19. Februar 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion