

**Vortragender:**  
**Herr Prof. Dr.-Ing. Alexander Buttgereit**

**- Präsentation im Bürgerinformationssystem einsehbar –**

Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgereit erläuterte die Grundlagen der Straßenunterhaltung. Im Anschluss hatten die Ausschussmitglieder die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen.

Frau Flottmann bedankte sich für den Vortrag und fragte nach, welche Straßenschichten unter den Gesamtaufbau der Straße fallen. Herr Kallenbach erläuterte, dass hiermit die gebundenen Trag- bzw. Asphaltschichten gemeint seien (die ersten drei Tragschichten). Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgereit ergänzte, dass die Binderschicht lediglich bei Hauptverkehrsstraßen zu finden sei. Er betonte, dass die oberen Straßenschichten möglichst dicht errichtet werden sollten, da eintretendes Wasser den Verschleiß beschleunige.

Frau Flottmann erkundigte sich zudem, bis zu welchem Schadensbild die Deckschichtsanierung möglich sei. Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgereit erwiderte, dass die Möglichkeit bei allen drei vorgestellten Schadensbildern bestehe.

Hierneben fragte Frau Flottmann, ob Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgereit es als sinnvoll erachte, nicht lediglich die Straße, sondern ebenfalls das Umfeld zu betrachten. Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgereit antwortete, dass ihm weitergehende Projekte bekannt seien, dass dies jedoch über das Standardverfahren hinausgehe.

Herr Bäsch fragte nach, ob es noch den aktuellen Regelwerken entspreche, dass bei dem Wiederherrichten einer Straße, nach beispielsweise dem Legen von Versorgungsleitungen, die vorherige Qualität des Straßenzustandes nicht wieder zwingend gegeben sein müsse.

Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgereit erwiderte, dass man dies nicht pauschalisieren könne. Die Oberflächenbeschaffung an sich sei durch den Eingriff zwar gestört, aber es werde in der Regel angestrebt, den vorherigen Zustand wiederherzustellen. Problematisch sei es z. B., wenn ein aufgebrochenes Loch wieder verdichtet werde und das eingebrachte Material an dem alten Material reibe. Dies könne nachträglich zu einer Verschlechterung führen. Grundsätzlich seien die Vorgaben zum Gesamtaufbau der Straßenschichten etc. bei der Wiederherstellung der Straße unbedingt zu beachten und die Einhaltung ggf. auch zu kontrollieren.

Herr Schewe fragte nach, ob die regelmäßige Entfernung von Unkraut an aufgebrochenen Straßen für den Straßenerhalt sinnvoll sei und wie man die Straßenpflege am besten gestalte. Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgereit erklärte, dass es bereits zu spät sei, wenn Pflanzen bereits aus der Straße wachsen würden und es hier keine große Handhabe mehr gebe.

Herr Günther erkundigte sich, inwiefern das veränderte Belastungsprofil der Straßen sowie die veränderten Witterungsbedingungen in die Regelwerke zum Straßenaufbau aufgenommen werden würden.

Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgerit erläuterte, dass die Grundlage der Regelwerke auf Untersuchungen aus den 1990´er Jahren basiere, dies aber auch noch zu der heutigen Zeit passe, da sich beispielsweise die Materialien verbessert hätten. Bezüglich des Belastungsprofils seien lediglich signifikante Veränderungen beim Schwerverkehr zu verzeichnen. Veränderungen im PKW-Bereich würden nur in den Randbereichen aufgrund der heutzutage breiteren PKW´s ins Gewicht fallen. Die Verwaltungen selbst würden hier häufig schnelle und pragmatische Lösungen finden, welche sich erst deutlich verzögert in den Regelwerken wiederfinden würden. Teilweise fehle es an ausreichend Erfahrungen, um zeitnah eine Anpassung der Regelwerke zu rechtfertigen.

Bezüglich der Witterungsbedingungen stehe die Forschung, insbesondere im Hinblick auf die Temperaturen in den einzelnen Straßenschichten, in Deutschland am Anfang. Er rechne innerhalb der nächsten vier bis fünf Jahren mit Erkenntnissen, wie die Asphaltzusammensetzung optimiert werden könne.

Hierneben führte Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgerit aus, dass aufgehellte Deckschichten zur Temperaturregulierung über keine gute Haltbarkeit verfügen. Die hierzu verwendeten Steine würden nicht gut haften und somit verschleißanfällig sein. Um diesen Nachteil auszugleichen, könne man künstliche helle Steine verwenden. Dies sei allerdings aus ökologischer Sicht fragwürdig. Im Ausland erprobe man aktuell Sprühmittel, welche den Verschleiß verlangsamen und auf die Asphalttemperatur reduzierend einwirken sollen. Mit ersten Ergebnissen dieses Forschungsprojektes könne man in ca. eineinhalb Jahren rechnen.

Herr Stiefelhagen bat um eine Empfehlung, wie man den von Fahrradfahrern mitbenutzten rechten Fahrbahnrand im Hinblick auf Spurrillen und durch den Verkehr ausgelöste Straßenunebenheiten sicherer gestalten könne. Herr Prof. Dr.-Ing. Buttgerit verwies darauf, dass die Straßen bei solchen Schadensbildern saniert werden sollten. Es sei zwar möglich, auch lediglich die Randstreifen zu sanieren, allerdings nur bedingt sinnvoll. Insgesamt sollten die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer so gut wie möglich Berücksichtigung finden. Da man die Mobilitätsentwicklung nur bedingt prognostizieren könne und die Infrastruktur immobil sei, sei es nicht immer möglich, ein für alle Verkehrsteilnehmer zufriedenstellendes Ergebnis zu erzielen. Hier sei es wichtig, Lösungsmöglichkeiten zu suchen und einen proaktiven Kommunikationsstil zu wählen.

Es gab keine weiteren Fragen.