



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Regierungspräsidien  
Stuttgart  
Karlsruhe  
Freiburg  
Tübingen

Stuttgart 09.10.2017

Name Robert Zimmermann

Durchwahl 0711 231-3633

E-Mail Robert.Zimmermann@vm.bwl.de

Aktenzeichen 2-3945.24/51

(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich:

Rechnungshof Baden-Württemberg  
Gemeindeprüfungsanstalt Baden-Württemberg  
Landkreistag Baden-Württemberg  
Städtetag Baden-Württemberg  
Gemeindetag Baden-Württemberg  
Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg  
Verband Bauwirtschaft Nordbaden e.V.  
Deutscher Asphaltverband Regionalvorstand  
Baden-Württemberg  
Deutscher Asphaltverband  
Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg e. V.  
Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Baustoffprüfstellen Baden-Württemberg  
KIT, Institut für Straßen- und Eisenbahnwesen

 Regelungen zur Verwertung von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen in Bundesfernstraßen

1. ARS Nr. 40/2001 vom 01.11.2001; Einführungsschreiben des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 29.11.2005, Az.: 83-3945.24/51
2. ARS Nr. 29/2004 vom 15.12.2004; Einführungsschreiben des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 29.11.2005, Az.: 83-3945.24.51
3. ARS Nr. 13/2008 vom 17.06.2008; Einführungsschreiben des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 11.08.2008, Az.: 63-3945.40/42

## Anlagen

ARS Nr. 16/2015 vom 11.09.2015, Az.: StB 28/7182.8/3-ARS-15/16-2507554

Beispiel: Teer Leistungsverzeichnis und Baubeschreibung

## Allgemeines

- (1) Mit dem beigefügten Allgemeinen Rundschreiben (ARS) Nr. 16/2015 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) werden die Regelungen zur Verwertung von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen in **Bundesfernstraßen** bekannt gegeben.
- (2) Der Umgang mit Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen ist bisher in den Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau (RuVA – StB 01) sowie im „Leitfaden zum Umgang mit teerhaltigem Straßenaufbruch“ vom März 2010 vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg geregelt.
- (3) In der bisherigen Anwendungspraxis wurde in Abhängigkeit der festgestellten Konzentrationsgrenzen und Vorgaben nach RuVA – StB 01 die Einordnung in die entsprechende Verwertungsklasse A bis C vorgenommen. Dabei ist es zulässig, Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen der Verwertungsklasse A in Asphaltmischanlagen als Asphaltgranulat wieder einzubringen. Eine hochwertige Verwertung von Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen der Verwertungsklasse B und C hingegen ist nur in den Verwertungsverfahren 4.2 und 4.3 im Kaltmischverfahren im Wiedereinbau in Straßen zulässig.
- (4) Nunmehr hat das Bundesverkehrsministerium mit seinem Allgemeinen Rundschreiben Nr. 16/2015 vom 11. September 2015 jedoch die Verwertung von Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen in den Verwertungsklassen B und C als Verwertungsverfahren 4.2 und 4.3 im Kaltmischverfahren nach RuVA – StB 01 in **Bundesfernstraßen** zum **01.01.2018** untersagt.
- (5) Gleiches gilt auch für die Verwendung von Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen in den Verwertungsklassen B und C im restlichen Straßenkörper z. B. als Verfüllmaterial in Widerlagern von Brücken oder zur Herstellung von Dammschüttungen und Lärmschutzwällen.

- (6) Die Motivation hierzu war unter anderem eine Feststellung des Bundesrechnungshofes, wonach – so seine Bewertung – die Auftragsverwaltungen der Länder teerhaltigen Straßenaufbruch aus Landesstraßen in Bundesfernstraßen einbauten. Ob dies so zutrifft, sei dahingestellt, denn auch Gesundheitsaspekte, ökotoxikologische Tatsachen sowie die regelmäßigen Folgekosten beim Aus-, Ein- und Umbau der Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen wurden vom Rechnungshof bemängelt und lassen den Verzicht der Verwertung nach RuVA – StB 01 des Bundesverkehrsministeriums gerechtfertigt erscheinen.
- (7) Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen im Bereich von Bundesfernstraßen sind in den Verwertungsklassen B und C nach RuVA – StB 01 demnach bevorzugt entweder einer **thermischen Behandlung** (vollständige Verbrennung der Schadstoffe und Wiederverwendung der enthaltenen Gesteinskörnungen) oder der thermischen Verwertung (z. B. bei der Zementherstellung) zuzuführen, bei denen die Teerbestandteile unumkehrbar zerstört werden.
- (8) Weitere Einzelheiten können dem ARS Nr. 06/2015 entnommen werden.
- (9) Bestehende Alternativverfahren der stofflichen Beseitigung nach Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) (z. B. die Deponierung) können bei Bedarf weiterhin angewendet werden, wenn die thermische Behandlung oder die thermische Verwertung wirtschaftlich nicht zumutbar oder technisch nicht möglich sind. Grundsätzlich wird der Begriff „Bedarf“ über die Menge an anfallenden Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen pro Baumaßnahme, in Anlehnung an die Ergänzungen zu den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen im Straßenbau Baden-Württemberg (ETV-StB-BW) Teil 3, mit einer Größe bis 1.000 m<sup>2</sup> definiert. Weitere Ausnahmen sind für jeden Einzelfall von den Regierungspräsidien zu begründen.
- (10) Neben einer thermischen Behandlungsanlage in Rotterdam gibt es in Baden-Württemberg keine thermischen Anlagen zur Behandlung oder Verwertung, die zur (Mit)-Verbrennung von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen geeignet und genehmigt sind. Somit kann die thermische Behandlung zurzeit nur in Rotterdam erfolgen.

- (11) Die Annahmestelle der Firma Rhenus SE & Co. KG in Mannheim, ALBA Stuttgart GmbH in Stuttgart, Rhenus-Wehrle in Rheinfelden, Rheinhafen Breisach in Breisach und Rhenus Kehl GmbH & Co. KG in Kehl sind in Baden-Württemberg für die Zwischenlagerung und Umschlagung von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen bis 200 mg/kg der Verwertungsklassen B und C nach RuVA – StB 01, im Hafen für den Transport per Schiff nach Rotterdam zugelassen. Die Annahmestelle der Firma Rhenus SE & Co. KG in Mannheim und ALBA Stuttgart GmbH in Stuttgart sind auch für Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen mit PAK-bezogenen Mengen von > 200 mg/kg zugelassen.

### Anwendung in Baden-Württemberg

- (12) Das ARS 16/2015 ist im Bereich der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes anzuwenden.
- (13) In den Vergabeunterlagen ist der Verwertungsweg der thermischen Behandlung, über eine der entsprechend unter Absatz (11) genannten Annahmestellen mit dem zugehörigen Transportweg, wie gewohnt im Leistungsverzeichnis anzugeben sowie in der Baubeschreibung entsprechend zu berücksichtigen. Die Vorgehensweise ist in der Anlage „Beispiel Teer Leistungsverzeichnis und Baubeschreibung“ dargestellt. Für die in Ausnahmefällen zulässige stoffliche Beseitigung (z. B. die Deponierung) bleibt die bisherige Ausschreibungspraxis bestehen.
- (14) Die Regelungen zur Verwertung von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen gem. ARS Nr. 16/2015 sind für alle Ausschreibungen bei **Bundesfernstraßen**, die **ab dem 01.01.2018** öffentlich bekanntgegeben werden, anzuwenden.
- (15) Das ARS 16/2015 gilt vorerst **nicht** im Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes. Es wird allerdings empfohlen zu prüfen, ob die Umsetzung im Einzelfall (speziell bei großen Mengen an Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen) auch bei Landesstraßen realisierbar ist.

- (16) Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) legt Wert darauf, eine hochwertige Verwertung von Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen in den Verwertungsklassen B und C nach RuVA – StB 01 final für alle Straßenkategorien im Blick zu haben. Es werden deshalb in 2018 an weiteren Schiffsanlegestellen Zwischenlager mit entsprechender Lagerkapazität gesucht, um eine Schiffsladung zur Transportoptimierung akkumulieren zu können. Damit soll der endgültige Verzicht von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen lückenlos erreicht werden können.
- (17) Ziel ist es, bis zum **01.01.2019** die Regelungen des ARS 16/2015 vollständig im Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes umzusetzen. Hierzu ergeht zu gegebener Zeit ein gesondertes Schreiben.
- (18) Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, für die in ihrer Baulast befindlichen Straßen wie unter Absatz (15) zu verfahren. Die Regierungspräsidien werden gebeten, die Landratsämter und Stadtkreise als untere Verwaltungsbehörden zu informieren.
- (19) In Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg (UM) wird bei den kommunalen Baulastträgern und für die in ihrer Baulast befindlichen Straßen, für das in Absatz (17) beschriebene Vorgehen, vielmehr von einer freiwilligen Umsetzung im Interesse des Umweltschutzes ausgegangen. Vom UM werden die Kommunalen Spitzenverbände über das Verwendungsverbot bei den Bundesfern- und Landesstraßen sowie die vom VM beabsichtigte Vorgehensweise (Einrichtung von Zwischenlagern und Verladestationen) informiert, wodurch es den kommunalen Baulastträgern möglich würde, ab dem 01.01.2019 diese Anlagen ebenfalls zu nutzen und ihre Mengen an Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen in den Verwertungsklassen B und C nach RuVA – StB 01 einer hochwertigen Verwertung zuzuführen.
- (20) Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass Straßenausbaustoffe mit teer-/pechtypischen Bestandteilen aufgrund der PAK-bezogenen Mengenschwelle von > 200 mg/kg als gefährlicher Abfall gem. „Leitfaden zum Umgang mit teerhaltigem Straßenaufbruch“ vom März 2010 vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg im Sinne der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) gelten und mit dem Abfallschlüssel 170301\* zu deklarieren sind.

- (22) Der „Leitfaden zum Umgang mit teerhaltigem Straßenaufbruch“ vom März 2010 vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg wird aktuell von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) überarbeitet.

### **Schlussbestimmungen**

- (23) Die Regelungen im Abschnitt 4.2 und Tabelle 3, Zeile 3 der unter Bezug 1 und 2 genannten Schreiben sowie die Regelungen zur Verwertung von pechhaltigen Straßenausbaustoffen im Anhang G des unter Bezug 3 genannten Schreibens sind im Bereich der Bundesfernstraßen ab dem 01.01.2018 nicht mehr anzuwenden.
- (24) Dieses Einführungsschreiben wird entsprechend der VwV Re-StB-BW vom 01.07.2008 in die Liste der Regelwerke der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg im Internet- und Intranetangebot der Abteilung Landesstelle für Straßentechnik beim Regierungspräsidium Tübingen im Sachgebiet 06 Straßenbaustoffe im Sachgebiet 06.1 Anforderungen, Eigenschaften eingestellt.

gez. Zembrot



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder

Dr. Stefan Krause  
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5283  
FAX +49 (0)228 99-300-807 5283

ref-stb28@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES  
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-  
und -bau GmbH

### **Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2015**

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

**(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)**

### **Betreff: Regelungen zur Verwertung von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen in Bundesfernstraßen**

Bezug:

ARS-Nr. 40/2001 vom 01.11.2001 - 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 17.06.2008 - S 17/7182/3/694692  
(TL Beton-StB 07)

Aktenzeichen: StB 28/7182.8/3-ARS-15/16-2507554

Datum: Bonn, 11.09.2015

Seite 1 von 4





Seite 2 von 4

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 Ausbauasphalt im Straßenbau (RuVA-StB) präzisieren den Umgang mit Ausbauasphalt 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 01.01.2018 den Einbau von Baustoffgemischen mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen (Verwertungsklasse B und C der RuVA-StB) in Tragschichten von Bundesfernstra-





Seite 3 von 4

Ben 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 füh-





Seite 4 von 4

ren, 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<br>[t/a] | Kosten [€]               |                          |                                      |             | Bauvertrag | Rahmenvertrag |
|------|----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|-------------|------------|---------------|
|      |                      | thermische<br>Verwertung | thermische<br>Behandlung | sonstige<br>stoffliche<br>Verwertung | Beseitigung |            |               |
|      |                      |                          |                          |                                      |             |            |               |

Die bisher vorgelegten Ein- und Ausbaubilanzen in der bisherigen Art entfallen ab dem 01.01.2018 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 Trag-schichten 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 Einführungslerlasses.

Im Auftrag  
Dr. Stefan Krause



Beglaubigt:

*Ingeles*  
Angestellte



# Beispiel: Teer Leistungsverzeichnis

Die **gelb markierten** Zahlen, Sätze sind Variablen, die von der Vergabestelle festzulegen sind

01.            **Verwertung teer-/pechhaltige Straßenausbaustoffe**

01.01.        **Aufnahme und thermische Behandlung teer-/pechhaltige Straßenausbaustoffe**

*Hinweis zur OZ **01.01.0001.***

*Thermische Behandlung in Rotterdam*

*PAK-Gehalt **<= 200 mg/kg** Verwertungsnachweis führen.*

*Entfernung zur Umschlagstelle Hafen **Mannheim 85 km**. Die*

*Transportstrecke Umschlagstelle und Rotterdam ist einzurechnen.*

*Kosten der thermischen Behandlung sind einzurechnen.*

|                    |   |              |                 |    |       |       |
|--------------------|---|--------------|-----------------|----|-------|-------|
| <b>01.01.0001.</b> | 16.113/019.29.51.13   | TA           | <b>1.200,00</b> | m2 | ..... | ..... |
|                    | <b>Pechhaltige Befestigung aufnehmen</b>  |              |                 |    |       |       |
|                    | Pechhaltige Befestigung lösen und aufnehmen. Beschaffenheit nach Unterlagen des AG.                         |              |                 |    |       |       |
|                    | Tragschicht.  |              |                 |    |       |       |
|                    | Befestigung <b>'Einstreu-/ Tränkmakadam, Verwertungsklassen B und C nach RuVA-StB'</b>                      |              |                 |    |       |       |
|                    | Dicke über <b>15 bis 20</b> cm.   |              |                 |    |       |       |
|                    | Fläche = Fahrbahn.  |              |                 |    |       |       |
|                    | <b>Lösen durch Fräsen.</b>  |              |                 |    |       |       |
|                    | Pechhaltiges Fräsgut / Aufbruchgut zu einer Aufbereitungsanlage nach Unterlagen des AG fördern und abladen. |              |                 |    |       |       |
|                    | <b>Zwischensumme</b>  | <b>01.01</b> |                 |    | ..... | ..... |

# Beispiel: Teer Baubeschreibung

Die **gelb markierten** Zahlen, Sätze sind Variablen, die von der Vergabestelle festzulegen sind

## Abschnitt in der Baubeschreibung

### 3. Angaben zur Ausführung:

#### 3.6 Abfälle

Unterhalb der vorhandenen Asphalttragschicht befindet sich eine Befestigung aus 'Einstreu-/ Tränkmakadam, Verwertungsklassen **B und C** nach RuVA-StB. Diese teer-/pechhaltigen Straßenausbaustoffe sind PAK-haltig und müssen ausgebaut werden. Das Material ist nach dem Ausbau thermisch zu behandeln. **Andere Verwertungsmethoden werden nicht zugelassen!** Die thermische Behandlung kann zurzeit nur in Rotterdam erfolgen. Die teer-/pechhaltigen Straßenausbaustoffe sind zu einer Umschlagstelle (Hafen) zu transportieren und von dort auf dem Wasserweg nach Rotterdam zur thermischen Behandlung zu verbringen. Der AN hat den Verwertungsnachweis lückenlos bis zur thermischen Behandlung zu erbringen. Die gesamten Kosten sind in die entsprechende Position im Leistungsverzeichnis einzukalkulieren.

### 5. Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen, die Vertragsbestandteil werden:

5.1 Folgende „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen“, „Ergänzende Technische Vertragsbedingungen“, „Hinweise“ und „Merkblätter“ sind Vertragsbestandteil: \*)

5.2 Anzuwendende sonstige technische Vorschriften:

5.3 Änderungen und Ergänzungen

#### ZTV Beton-StB 07

Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Beton, Ausgabe 2007 (ZTV Beton-StB 07), Bezugsquelle: FGSV

- ARS BMVBS Nr. 12/2008 vom 11.06.2008 (VkBl. 2008, Heft 15, S. 426)
- Einführungsschreiben des IM vom 11.08.2008, Az. 63-3945.40/42
- ARS BMVBS Nr. 27/2012 vom 21.12.2012; Korrekturen (Stand 08-2012)
- Einführungsschreiben des MVI vom 19.02.2013, Az. 2-3945.40/42
- ARS BMVBS Nr. 04/2013 vom 22.01.2013 (VkBl. 2013 S. 222)
- Einführungsschreiben des MVI vom 18.04.2013, Az. 2-3945.40/145

**Es gilt nicht der Anhang G der TL Beton –StB 07 zum Thema pechhaltiger Straßenausbau. Eine Verwendung von pechhaltigen Straßenausbaustoffen ist nicht zulässig.**