



Asphalt besteht zu 95 Prozent aus Splitt. Lieferengpässe des Rohstoffs führen immer öfter zu Verzögerungen beim Straßenbau.

FOTO: CHRISTOPH WOJTYCZKA

Kein Schotter für den Straßenbau

Steinbruchbesitzer im Sauerland schlagen Alarm: Rohstoffmangel verzögert Autobahn-Ausbau. Naturschützer warnen vor Lockerung der Abbauvorschriften

Von Rudi Pistilli

Hagen. Aufgefräste Fahrbahndecken auf der Autobahn, kein Bauarbeiter weit und breit: Stress, Ärger, Wut überkommen Pendler, die täglich im Stau stehen und entlang brach liegender Baustellen rollen. Schlechte Planung weist der Landesbetrieb Straßen NRW von sich. Zum Engpass komme es vielmehr durch den Schotter- und Splittmangel. Dadurch würden Bauprojekte immer wieder verzögert. Das koste Geld und Nerven. Die Bau- und Rohstoffbranche macht gesetzlich gedeckelte Fördermengen und langwierige Genehmigungsverfahren für Steinbruch-Erweiterungen verantwortlich. Naturschutzverbände befürchten angesichts der Entfesselungspakete der neuen Landesregierung einen unheilvollen „Pakt der Bau-Branche mit Ministerpräsident Laschet und Co.“ und die Preisgabe von Umweltschutz-Interessen. Aber selbst die werden den bereits im Sommer drohenden neuen Stillstand auf den Autobahnen nicht verhindern.

Der Steinbruch-Chef

Max Pescher ist Chef des Diabas-Steinbruches im sauerländischen Bestwig. Dort können täglich 2500 Tonnen Splitt gewonnen werden. „Das reicht bei weitem nicht. Es kommt immer wieder vor, dass wir Kunden nicht rechtzeitig beliefern können“, berichtet er. 2018 werde sich die Situation verschärfen, auch durch den Ausbau der A 45. Asphalt bestehe, so Pescher, zu 95 Prozent aus Stein und zu 5 Prozent aus Bindemittel. Trotz des hohen Anteils recyceltem Straßenbelags (bis zu 90 Prozent) reiche die Menge neu gewonnenen Splitts nicht aus. „Die Steinbrüche können angesichts des anhaltenden Baubooms den Bedarf nicht decken.“

Die Lieferengpässe haben laut Pescher zu ersten teuren Exporten aus Skandinavien geführt. Die hohen Transportkosten vor allem aus Norwegen und die zusätzliche Belastung der Umwelt könnten nicht im Sinne der verantwortlichen Politiker sein.

Obwohl der Bedarf steige, bliebe die Zahl der Steinbrüche in Deutschland gleich. Pescher: „Es

574 Tonnen mineralische Rohstoffe verbraucht jeder

■ In Deutschland gibt es laut **Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR)** 4000 Steinbrüche, Kies- und Sandgruben beziehungsweise Baggerseen. Edelsplitt und Schotter findet man großflächig im Raum Brilon – Winterberg.

■ Kies und Splitt sind Steine mit

2 bis 63 Millimeter Größe. Kies besteht aus Rundsteinen, Splitt aus scharfkantigen Bruchsteinen. **Schüttgut** aus Rund- und Bruchsteinen heißen Schotter.

■ **Im Laufe seines Lebens** nutzt jeder rechnerisch durchschnittlich 574 Tonnen mineralische Rohstoffe wie Steine, Kohle etc.



„Die Bau-Branche hat angesichts der Entfesselungspakete Dollar-Zeichen in den Augen.“

Dirk Jansen vom NRW-Landesverband Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

gibt in NRW nur einen Steinbruch neueren Zeitalters, den in Bestwig.“ 20 Jahre habe es gedauert, bis die Anträge genehmigt wurden und der Steinbruch 1994 in Betrieb gehen konnte. Um die Lieferengpässe in Zeiten der Hochkonjunktur zu vermeiden, müssten die durch den Gesetzgeber vorgegebenen Abbaumengen erhöht und die Genehmigungsverfahren für Flächenerweiterung vereinfacht werden. Auch das überbordende Naturschutzrecht schreie, so Max Pescher, nach einer Modernisierung.

Der Experte von Straßen NRW

Christoph Dröge von Straßen NRW bestätigt, dass der Mangel an Rohstoffen wie Kies, Schotter und Splitt immer wieder zu Verzögerungen bei Bauprojekten auf den NRW-Autobahnen führt: „Vor allem im Spätsommer.“ Der Forderung der Bau-Branche, die Richtlinien für den Umweltschutz einfach aufzuweichen, kann Dröge nicht



„Es gibt eine Genehmigungs-, aber keine Rohstoffknappheit.“

Raimo Benger, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bau- und Rohstoffindustrie

folgen: „Umweltrecht ist natürlich auch ein Recht.“ Er weist auch auf die betroffenen Menschen hin, die in der Nähe von Steinbrüchen wohnen. „Die haben ganz andere Probleme als die Autobahnbaustellen.“ Die Verträge zu einzelnen Baumaßnahmen seien eng getaktet. „Wir können die Baumaßnahmen meist in der Zeit durchführen, die vorgegeben ist. Aber eben nicht immer.“ In den nächsten Jahren, so Dröge, könnte der Rohstoffmangel zu einem „großen Problem werden“.

Der Naturschützer

Dirk Jansen vom NRW-Landesverband Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland warnt mit Blick auf den Landesentwicklungsplan der CDU-FDP geführten Regierung davor, die regulierenden Vorgaben von Rot-Grün zurückzudrehen und auf „ungehemmten Straßenbau“ zu setzen. „Man versucht Umweltschutzrichtlinien zu stützen.“ Die Bau-Branche habe

angesichts der angekündigten Entfesselungspakete aus Düsseldorf Dollar-Zeichen in den Augen. Würden die Nutzungsflächen der Steinbrüche erweitert, drohe die Natur unter die Räder zu kommen. „Das Zeitalter des Straßenbaus sollte vorbei sein.“ Schienen- und Schiffsverkehr - darauf sollte man setzen. Er empfiehlt eine „unabhängige Bedarfsanalyse“.

Der Engpass an Sand, Schotter und Splitt ist laut Jansen vor allem in NRW durch den Export zu erklären: „Die Niederlande hat restriktive Vorgaben für den Abbau mineralischer Rohstoffe. Zehn Millionen Tonnen an Kies und Sand importieren sie pro Jahr aus unserem Land. Das steht uns dann nicht zur Verfügung.“ Weltweit steige die Nachfrage nach solchen Rohstoffen. Saudi-Arabien kaufe in großem Stil Sand vom Niederrhein, weil ihr Wüstensand sich nicht zum Bau von Hochhäusern eignet. „Dadurch steigen die Preise kontinuierlich.“ Baufirmen zahlen für die Tonne Kies mittlerweile 10,50 bis 11,50, für Schotter 11 bis 12 Euro.

Der Verbandschef

Raimo Benger aus Meinerzhagen ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bau- und Rohstoffindustrie. Er begrüßt die Änderungen des Landesentwicklungsplans der schwarz-gelben Landesregierung, die unter anderem Steinbruchbetreibern erlauben, mit weniger bürokratischem Aufwand Betriebszeiten zu verlängern und ihre Flächen um ein Viertel zu vergrößern. Er erinnert an die Regelungen unter Ex-Umweltminister Johannes Remmel: „Die waren wesentlich schärfer ausgelegt als es EU-Richtlinien vorgaben.“ Die Steinbrüche hätten besonders darunter gelitten. „Sobald sich ein Uhu oder eine Gelbbauchunke dort niederließen, wurde er quasi unter Naturschutz gestellt.“

Der Sauerländer plädiert mit Blick auf die Umweltauflagen für einen bundesweit einheitlichen Fahrplan und mahnt, Genehmigungsverfahren zur Erweiterung von Steinbrüchen zu entbürokratisieren. Die Geisterbaustellen auf Autobahnen seien hausgemacht: „Es gibt eine Genehmigungs-, aber keine Rohstoffknappheit.“