



regioWasser e.V. – Freiburger Arbeitskreis Wasser
im Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e.V. (BBU)
Mitglied im Klimaschutzbündnis Freiburg
Grete-Borgmann-Straße 10
79106 Freiburg
Tel.: 0160-5437384, 0761/88792571
E-Mail: nik@akwasser.de
Internet: www.akwasser.de

Regierungspräsidium Freiburg – Abt. V
Herrn Manuel Winterhalter-Stocker

Via E-Mail an Abteilung5VZ@rpf.bwl.de

Freiburg, 06.12.2025

Unsere Mail vom 29.10.2025

Ihre Mail vom 24.11. 2025

Illegaler Umgang mit teerhaltigem Straßenaufbruch

Guten Tag Herr Winterhalter-Stocker,

besten Dank für Ihre Erläuterungen vom 24. Nov. und Dankeschön, dass Sie die Thematik von illegalen Ablagerungen bzw. Verwendungen von teerhaltigem Straßenaufbruch im Südschwarzwald sehr ernst nehmen!

Dass sich die Ablagerungen von teerhaltigem Straßenaufbruch in den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach und Waldshut vermeintlich häufen, liegt daran, dass dort ein engagierter Umweltschützer mit der Indikatorspraydose in der Hand Straßenaufbrüche und Ablagerungen im Hinblick auf hohe Konzentrationen an Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) prüft. Bei seinem Engagement gegen die illegale "Entsorgung" von PAK-Material findet er keine Unterstützung durch lokale Behörden, Gewerbeaufsicht, Polizei, Verwaltungen, Bürgermeister und Gemeinderäte. Ganz im Gegenteil: Er muss sich von Bürgermeistern und Gemeinderäten den Vorwurf gefallen lassen, dass er die Kommunen *"in den Ruin treiben"* würde und dass man ihn *„am besten ans Kreuz nageln“* sollte. Ganz nach dem altgriechischen Motto: Der Überbringer der schlechten Nachricht wird geköpft.

In den anderen Landkreisen im Regierungsbezirk Südbaden und in ganz Ba.-Wü. muss mindestens im gleichen Umfang mit derartigen Entsorgungspraktiken gerechnet werden! Nur kümmert sich dort niemand aus den Reihen der Zivilgesellschaft um die Sache, so dass die dort stattfindenden Vorfälle erst gar nicht ans Tageslicht kommen und demzufolge auch die Medien nicht berichten können.

Wir wenden uns mit diesem Schreiben direkt an Sie und nicht nur an die damit befassten Landkreise. **Denn die illegalen Praktiken beim Umgang mit teerbelastetem Straßenaufbruch müssen in einem größeren Zusammenhang betrachtet werden, der über die Zuständigkeiten einer Landkreisverwaltung hinausgeht.**

Es wird immer mehr teerhaltiger Straßenaufbruch zum Vorschein kommen

Es ist zumindest für uns offensichtlich, dass viele Kommunen angesichts des steigenden Aufkommens an teerhaltigem Straßenaufbruch mit der Überprüfung der PAK-haltigen Stoffstromflüsse überfordert sind. Das Aufkommen wird weiter zunehmen,

- wenn ein Teil des "Sondervermögens" in die Sanierung von Straßen fließen wird,
- wenn die Nah- und Fernwärmenetze ausgebaut und
- die Stromverteilnetze im Hinblick auf Ladepunkte, Wärmepumpen, PV-Einspeisung und Speicheranschluss kapazitätsmäßig ertüchtigt werden müssen.
- Hinzu kommt der Glasfaserausbau sowie die routinemäßige Sanierung der Netze der Gas- und Wasserversorgung sowie der Kanalisationen.

Wir machen uns im Hinblick auf die Transformation der Städte zu Schwammstädten dafür stark, dass möglichst viele Straßen- und Parkplatzflächen entsiegelt werden, so dass auch über diesen Weg vermehrt teerhaltiges Straßenaufbruchmaterial anfallen könnte.

Die illegalen Praktiken bei der „Entsorgung“ und Verwertung von teerhaltigem Straßenaufbruch gehen auf Kosten der Allgemeinheit. Denn in den Ausschreibungsanforderungen der Auftraggeber (beispielsweise der Kommunen) wird in aller Regel eine ordnungsgemäße „Entsorgung“ von den ausführenden Tief- und Straßenbauunternehmen verlangt - und auch entsprechend bezahlt. Die beauftragten Unternehmen, die sich die Deponiekosten sparen und den Straßenaufbruch unzulässigerweise in den Straßenbau zurückschleusen bzw. den Straßenaufbruch illegal ablagern, bereichern sich damit zu Lasten der auftragvergebenden Kommunen.

Wenn dann die Unternehmen, wie das in der Baubranche überproportional häufig stattfindet, Konkurs anmelden oder anderweitig von der Bildfläche verschwinden, müssen die Kommunen als Zustandshafter auch noch für die Entsorgung des regelwidrig abgelagerten Materials zahlen (siehe den Fall in Bernau). Bei 4.000 Tonnen abzutransportierenden Materials (das nach dem Dafürhalten des Landratsamtes Waldshut – trotz einer „Umweltmeldung“ - noch am 21.06.2023 völlig clean war) und bei Kosten für eine Ablagerung auf der Deponieklasse II können bei Deponiekosten

von bis 100 Euro pro Tonnen Straßenaufbruch (über 500 mg PAK pro Kilogramm) gleich mal 400.000 Euro zusammenkommen.

Im Hinblick auf illegale Ablagerungen ist es bemerkenswert, **dass teerhaltiger Straßenaufbruch oftmals in direkter Gewässernähe abgelagert wird.** Damit ist eine PAK-Belastung der angrenzenden Gewässer durch Aus- und Abschwemmung unvermeidlich. Das betrifft insbesondere PAK-belastete Kleinpartikel, wobei die Fraktion unter zwei Millimeter nach der Oberflächengewässer-Verordnung besonders relevant ist. Aber egal ob PAK-haltig oder nicht, verstößt die Entsorgung von Straßenaufbruch entlang von Gewässern grundsätzlich gegen das Ablagerungsverbot im zehn Meter breiten Gewässerrandstreifen. Es ist angesichts der Vielzahl derartiger Ablagerungen in Gewässernähe im Südschwarzwald für uns erstaunlich, dass die Landratsämter diese Praktiken dulden (siehe beispielsweise Brugga oberhalb von Oberried).

Das LAGA-Papier hat bezüglich der Stoffstromlenkung keinen Praxisbezug!

Sie haben in Ihrer Mail Bezug auf das LAGA-Grundsatzpapier zum Umgang mit PAK-haltigem Straßenaufbruch hingewiesen. Das LAGA-Papier hatten wir bereits in unserem (nochmals beiliegenden) BBU-WASSER-RUNDBRIEF Nr. 1240 vom Aug. 25 erwähnt gehabt. Erlauben Sie uns den Kommentar, dass das LAGA-Papier vor allem im Kapitel 7 zur Stoffstromlenkung derzeit noch eine Praxisrelevanz von nahezu Null aufweist:

Lt. LAGA-Papier soll die **Präferenz auf der stofflichen Verwertung über thermische Dekontaminationsanlagen** liegen. Im Kapitel 7.3 wird dann eingeräumt:

"Die Umsetzung des Verwertungsvorranges setzt voraus, dass ein technisches Verfahren am Markt mit entsprechenden Anlagenkapazitäten im regionalen Umfeld zur Verfügung steht. Wenn der Abfallerzeuger oder -besitzer keine derartige Anlage findet, ist von einer technischen Unmöglichkeit auszugehen."

Dass es bis auf weiteres keine realistische Alternative zur Deponierung gibt - und dass deshalb die angestrebte "Stoffstromlenkung" nicht funktionieren kann - wird letztlich auch in Kapitel 11 "Zusammenfassung" bekundet:

"Die Umsetzung der beschriebenen stoffstromlenkenden Maßnahmen setzt voraus, dass entsprechende Anlagen zur thermischen Behandlung in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen."

Wenn schon Deponierung, dann scheint das LAGA-Papier damit zu sympathisieren, dass teerhaltiger Straßenaufbruch mit der Abfallschlüsselnummer 170301* auf den

Deponien als *"Deponieersatzbaustoff"* Verwendung finden sollte. Darauf deuten folgende Sätze in dem Papier hin:

„Straßenaufbruch ersetzt Primärbaustoff bei Verwendung als Deponieersatzbaustoff.

Straßenaufbruch eignet sich in Abhängigkeit von der Höhe des Schadstoffgehaltes und der bautechnischen Eigenschaften auch als Deponieersatzbaustoff.“

Und in Kapitel 8.3 "Verwendung als Deponieersatzbaustoff" wird explizit auf diesen Verwertungsweg aufmerksam gemacht. Bei den im LAGA-Papier genannten 2 Mio. t/a zu deponierender Straßenaufbruch ist allerdings anzunehmen, dass diese Tonnen nur zum geringen Teil als Deponieersatzbaustoff Verwendung finden können. Das heißt umgekehrt: Straßenaufbruch wird ganz trivial deponiert - und verstopft damit mehr und mehr die stetig geringer werdenden Deponiekapazitäten.

Wird der „Notausgang Asphaltmischwerk“ weiterhin praktiziert?

Allerdings mutet es merkwürdig an, dass von drei bis vier Millionen Tonnen pro Jahr teerhaltigem Straßenaufbruch der Abfallart 170301* nur zwei Mio. t/a auf Deponien abgelagert werden. Offenbar hat es zumindest in der Vergangenheit einen "Notausgang" gegeben: Wie die Abb. 4 auf Seite 26 in dem LAGA-Papier für NRW zeigt, waren von den im Jahr 2020 anfallenden 667.000 Tonnen Straßenaufbruch (170301*) 289.000 Tonnen in Asphaltmischwerken gelandet. 232.000 Tonnen (also mehr als ein Drittel des Gesamtanfalls), die diese Mischwerke verlassen haben, wurden mit der Bezeichnung *"Deklaration geändert; Gemische hergestellt"* umgetauft. Auf gut Deutsch: Gefährlicher Abfall wurde in den Asphaltmischwerken mindestens bis zum Jahr 2020 "reingewaschen". Angesichts der heutigen Regulierung wäre dieser "Notausgang" regelwidrig. Leider schweigt sich das LAGA-Papier darüber aus, inwieweit diese "Deklarationsänderung" heute noch gängige Praxis ist. Interessant wäre es auch, zu erfahren, wie diesbezüglich ein aktuelles Stoffflussdiagramm für Baden-Württemberg aussieht?!

Zur Entsorgung in NRW heißt es im LAWA-Papier verharmlosend:

"Eine wichtige Rolle kommt den Aufbereitungs- und Umschlagsanlagen und Asphaltmischwerken zu. Von diesen Sekundärerzeugern wird teerhaltiger Straßenaufbruch in finale Entsorgungswege, also Deponien und thermische Anlagen, abgesteuert."

Von der im Diagramm ersichtlichen "Absteuerung" in *"Deklaration geändert; Gemische hergestellt"* ist im Text allerdings keine Rede.

Ferner heißt es, in Kapitel 6.3 "Zusammenfassung und Fazit", dass ein Teil der anfallenden Mengen *"zunächst in Aufbereitungsanlagen, Umschlag- und Lageranlagen oder Asphaltmischwerken angeliefert und anschließend der finalen Entsorgung zugeführt"* wurde. Auch hier wird wiederum davon abgesehen, zu erwähnen, dass zumindest in NRW im Jahr 2020 mehr als ein Drittel der anfallenden Mengen der Abfallart 170301* eben nicht der *"finalen Entsorgung"* zugeführt worden ist, sondern - aus heutiger Sicht illegalerweise - Eingang in den Stoffkreislauf gefunden hat.

Wohin verschwinden ein bis zwei Millionen Tonnen gefährlicher Abfall?

Dass es den »Recyclingweg« über Asphaltmischwerke eigentlich gar nicht mehr geben dürfte, wird in Kapitel 11 "Zusammenfassung" festgestellt:

"Der unmittelbaren Wiederverwendung von teerhaltigem Straßenaufbruch im Straßenbau steht der Gehalt an krebserregenden PAK₁₆ von mehr als 25 mg/kg entgegen. Ein Einsatz in Asphaltmischwerken ist nur bis zu diesem PAK₁₆-Gehalt (...) möglich. Die Verwendung im Kaltmischverfahren mit Bindemittel (...) oder als Recyclingbaustoff scheidet auf Grund der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) mit dem Inkrafttreten am 1. August 2023 grundsätzlich aus."

Und an anderer Stelle heißt es in dem LAGA-Papier:

"Die Verwendung von Straßenausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen im Rahmen der ErsatzbaustoffV ist im Regelfall für die dort geregelten Einbauweisen auf Grund von Überschreitungen der für Recyclingbaustoffe festgelegten Materialwerte für den Parameter PAK (PAK16 im Feststoff, PAK15 im Eluat) auszuschließen."

Wenn also lt. LAGA-Papier jährlich 3 bis 4 Mio. Tonnen Straßenaufbruch als gefährlicher Abfall in Deutschland anfallen, aber nur etwa 2 Mio. Tonnen deponiert werden, stellt sich die Frage, wie die übrig bleibende Tonnage von ein bis zwei Mio. Tonnen "entsorgt" wird? Auch wenn man optimistisch annimmt, dass wie in NRW im Jahr 2020 acht Prozent des Gesamtaufkommens nach Rotterdam in die dortige Dekontaminationsanlage gehen, bleibt immer noch ein Defizit von mehr als einer halben Million Tonnen. Dass die LAGA das jährliche Aufkommen mit drei bis vier Millionen Tonnen nur ganz ungefähr veranschlagen kann, ist im Übrigen ein Indiz für die ungenügende Nachvollziehbarkeit der Stoffströme und die daraus resultierende schlechte Datenlage.

Um die Misere zumindest halbwegs in Griff zu bekommen, unterbreiten wir zur weitergehenden Prüfung **drei Vorschläge**:

Vorschlag 1

Landkreise sollen KI-unterstützte Stoffflussdiagramme aufstellen

Wir bitten Sie, bei der nächsten Abteilungsleiterzusammenkunft in Stuttgart mit dem Umwelt- und Verkehrsministerium zu beraten, ob es im KI-Zeitalter im Hinblick auf den Ausbau von teerhaltigem Straßenbaumaterial nicht möglich ist, die digitalen Bescheinigungen und Nachweise über

- Art der Probennahme
- Ergebnisse der Deklarationsanalyse (PAK₁₆-Konzentration in xxxx mg/kg TS)
- Ausbauort (Geodaten, Streckenabschnitt)
- Ausbaugrund (Glasfaser, Straßensanierung, Verlegung von Fernwärmerohren usw.)
- Ausbaumenge
- Transport (Datum, Menge, Unternehmen, Quell- und Zielort)
- Zwischenlagerung (Standort, Zeitraum, Genehmigung)
- Verbleib (Asphaltmischwerk, thermische Verwertung, Deponieklasse I, Deponieklasse II; ggf. jeweils mit Annahmebedingungen) und
- sonstige behördliche Genehmigungen

so auszuwerten, dass KI-basierte Stoffflussdiagramme für die Landkreise und die kreisfreien Städte als Jahres-, Quartals- und Monatsübersichten erstellt werden können. **Außerdem sollte der Weg jeder Charge vom Ausbauort bis zum endgültigen Verbleib nachverfolgbar sein!**

Insbesondere sollte darauf geachtet werden, **dass nicht gegen das Vermischungsverbot verstoßen wird**. Die heterogene Zusammensetzung der illegalen Ablagerungen von Straßenaufbruch im Südschwarzwald kann nur so erklärt werden, dass beim Ausbau und beim Transport des Materials das Vermischungsverbot nicht beachtet worden ist.

Vorschlag 2

Mehr Drive beim Bau von thermischen Dekontaminationsanlagen!

Wir halten es für dringend erforderlich, dem Entsorgungsnotstand für PAK-trächtigen Straßenaufbruch mit thermischen Dekontaminierungsanlagen abzuhelpen. Solange diese Anlagen ihren Betrieb nicht aufnehmen werden, liegt es auf der Hand, dass wegen steigender Deponiekosten und zu Ende gehender Deponiekapazitäten ein Teil des PAK-Materials weiterhin illegal „entsorgt“ bzw. genauso illegal (und mit hohem Profit) in den Straßenbau zurückgeführt wird.

In Baden-Württemberg sollen nach unterschiedlichen Quellen zwischen einer bis zu fünf Anlagen zur thermischen Dekontaminierung von teerhaltigem Straßenaufbruch

gebaut werden. Neben dem von Ihnen erwähnten VESTA-Projekt im Alb-Donau-Kreis ist die Rede u.a. von einer Anlage im Hafen von Kehl. Bezüglich des VESTA-Projektes sind im Internet keine Infos zum aktuellen Stand des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens zu finden. Es scheint, dass die Umsetzung des Projektes stagniert.

Wir raten, Planungen und Bau der Anlagen mit einer breiten, klugen und sensiblen Kommunikationsstrategie zu begleiten. Es ist zu erwarten, dass sich sofort NIMBY-Initiativen von AnwohnerInnen der geplanten Anlagen bilden, so bald die Planungen bekannt werden. Wer will schon den Antransport und die Behandlung von „Giftkram“ aus einem ganzen Bundesland in seiner Nachbarschaft dulden?

Vorschlag 3

Das Land tritt beim Bau von thermischen Dekontaminationsanlagen in Vorleistung und nutzt hierzu den Infrastrukturfonds

Obwohl das Entsorgungsproblem von teerhaltigem Straßenaufbruch von Jahr zu Jahr eskaliert, war die Branche der Tief- und Straßenbauunternehmen sowie der Entsorgungs- und Recycling-Unternehmen nicht in der Lage, eigenverantwortlich die erforderliche Zahl von thermischen Dekontaminationsanlagen zu errichten und erfolgreich in Betrieb zu nehmen. Aber erst wenn genügend Anlagen in Betrieb gehen, kann die von der LAGA propagierte Stoffstromlenkung - weg von der Deponierung und hin zur Wiederverwertung - gelingen. **Wir schlagen deshalb vor, dass das Land den Bau der Anlagen vorfinanziert und auch den Betrieb der Anlagen als Aufgabe der Daseinsvorsorge übernimmt.** Die vorfinanzierten Baukosten können dann ab der Betriebsaufnahme auf die angelieferten Tonnen des PAK-kontaminierten Materials umgelegt werden.

Zur Vorfinanzierung des Anlagenbaus kann sich das Land am **Infrastrukturfonds** bedienen. Denn thermische Dekontaminationsanlagen sind als Infrastrukturmaßnahme im Zusammenhang mit dem Straßenbau sowie dem Neu- und Ausbau der unterirdischen Infrastruktur zu betrachten.

Dafür, **dass das Land auch den Betrieb der Anlagen übernimmt**, sprechen folgende Gründe:

- Im Gegensatz zu privaten Betreibern entfallen Gewinnabsichten, so dass die Tonnenpreise vergleichsweise niedrig gehalten werden können.
- Angesichts der illegalen Praktiken bei der Entsorgung und Verwertung von PAK-haltigem Straßenaufbruch in den letzten Jahren spricht alles dafür, die Anlagen in der Regie des Landes zu betreiben.
- Um den Anlagenbetrieb möglichst transparent zu gestalten, können in den Aufsichtsrat der öffentlich-rechtlichen Anlagengesellschaft nicht nur Vertreter-

Innen der Tief- und Straßenbaubranche sowie der kommunalen Spitzenverbände und des Anlagenpersonals, sondern auch VertreterInnen der organisierten Zivilgesellschaft und der Anwohnerschaft berufen werden.

- Eine Akzeptanz für den Bau und den Betrieb der Anlagen ist eher zu erwarten, wenn Bau und Betrieb öffentlich-rechtlich gestaltet werden und keiner privaten Regie mit Renditeanspruch unterworfen sind. Gegenüber undurchsichtigen Finanzinvestoren, wie sie indirekt hinter der REKA-Anlage in Rotterdam stehen, gibt es in der Öffentlichkeit voraussichtlich Vorbehalte.

Wir freuen uns auf Ihre Positionierung zu unseren Vorschlägen!

Haben Sie besten Dank im Voraus!

Freundliche Grüße

nikolaus geiler / regioWASSER e.V.