

Betreff:

Flüterasphalt - Wirksamkeit und Anwendung

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 09.05.2017
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 113 Hondelage (zur Kenntnis)	22.05.2017	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 14.02.2017 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Verwaltung hat die Anfrage an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständige Straßenbaulastträgerin für die Autobahn A2 weitergeleitet.
Die Landesbehörde nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

Zu 1.: Zitat aus dem „Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA)“ (Ausgabe 2013):

„Damit der offenporige Asphalt (OPA) dauerhaft geräuschmindernd wirksam sein kann, müssen die Poren des stabilen Korngerüstes offen und zugänglich bleiben. Durch Straßenschmutz und Reifenabrieb verstopfen jedoch nach und nach die Poren, wodurch die geräuschmindernde Wirkung nachlässt. Auf Autobahnen und Schnellstraßen wird durch den Selbstreinigungseffekt aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge ein Zusetzen der Hohlräume verzögert. Eine vollständige Reinigung und damit Aufrechterhaltung des im Neuzustand vorhandenen Hohlraumgehaltes bis zum Ende der Nutzungsdauer ist zurzeit nicht möglich.“

Diese Aussage deckt sich im Wesentlichen mit den Erfahrungen des Autobahnbetriebspersonals, infolgedessen flächendeckende Reinigungsgänge nicht durchgeführt werden mussten. Wäre dem nicht so, würden sich zugesetzte Poren durch vermehrte Aquaplaningbildung auf der Fahrbahnoberfläche zeigen, weil Regenwasser bei OPA-Belägen im Normalfall in die hohlraumartige Deckschicht eindringt und auf der sog. SAMI-Schicht (o. ä.) nach außen geführt wird. Fahrbahnreinigungen an OPA-Belägen finden jedoch unverzüglich statt, sofern nach Unfällen oder Pannen lösemittelhaltige Stoffe wie Chemikalien, Öle oder Kraftstoffe in die Deckschicht eindringen und diese zerstören würden.

Zu 2.: Wie bereits von hier aus zur Lärmproblematik der A2 (auch für Hondelage) im vergangenen Jahr angeführt, besteht für den Straßenbaulastträger der Autobahn eine Verpflichtung zur erneuten Bewertung und u. U. Nachbesserung der Lärmsituation, wenn die vorhandenen Verkehrsmengen von den prognostizierten Verkehrsmengen der damaligen Planfeststellung abweichen. Für eben diese Verkehrsmengen wurden die Lärmschutzanlagen der A2 dimensioniert, um die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV einzuhalten.

Den damaligen Planfeststellungsunterlagen zum 6-streifigen Ausbau der Autobahn A2 sind folgende Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2010 zu entnehmen;
DTV₂₀₁₀ = 107.000 Kfz/24 h, zwischen der AS BS-Flughafen bis BS-Ost, bei einem Schwerverkehrsanteil von 25,0 % am Tag (6 - 22 Uhr) und 45,0 % in der Nacht (22 - 6 Uhr).

Die letzten hier vorliegenden Verkehrsbelastungsdaten der A2, zwischen den Anschlussstellen BS-Flughafen und BS-Ost, stammen aus dem Jahr 2010 und werden angegeben mit 79.977 Kfz/24 h, bei einem Schwerverkehrsanteil von 19,3 % am Tag (6 - 22 Uhr) und 40,6 % in der Nacht (22 - 6 Uhr).

Nun hat im Jahr 2015 eine weitere Verkehrszählung auf allen Bundesfernstraßen stattgefunden, deren Auswertung abschließend leider immer noch nicht vorliegt. Erste Ergebnisse liegen jedoch bereits für den benachbarten Straßenabschnitt von der AS BS-Nord bis BS-Flughafen vor. Demnach ist die Verkehrsbelastung auf diesem „westlichen“ Abschnitt bei 81.771 Kfz/24 h, mit einem Schwerverkehrsanteil von 19,0 % am Tag (6 - 22 Uhr) und 38,0 % in der Nacht (22 - 6 Uhr). Bei einer derartigen Verkehrsbelastung wird eine Verpflichtung zur Nachbesserung des Lärmschutzes für den Baulastträger nicht ausgelöst, zumal im direkten Vergleich der beiden Autobahnabschnitte die Verkehrsbelastung im Jahr 2010 von 81.658 Kfz/24 h (BS-Nord bis Flughafen) auf 79.977 Kfz/24 h (BS-Flughafen bis BS-Ost) abgenommen hatte und eine ähnliche Entwicklung auch für das Jahr 2015 zu erwarten ist.

Zu 3.: Aufgrund der fehlenden Veranlassung (s. o.) gibt es von hier aus keine Planung zur Verbesserung des Lärmschutzes auf der A2. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind begrenzt, weil im besagten Autobahnabschnitt bereits ein äußerst lärmärmer Fahrbahnbelag mit einem DStro von - 5,0 dB(A) und bis zu 7,0 m hohe Lärmschutzwände angeordnet und verbaut wurden.

Eine weitere Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände in den besonders belasteten Abschnitten wird hierbei aus statischen Gründen begrenzt bleiben.

Leuer

Anlage/n:

keine