



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)

und

Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus**

Einsatz von lärmmindernden Fahrbahnbelägen

Vorbemerkung der Landesregierung:

Am 1. Januar 2021 hat die Autobahn GmbH des Bundes sämtliche Aufgaben für alle Bundesautobahnen übernommen – das heißt Planung, Bau, Betrieb, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung. Daher war es erforderlich, einen Beitrag der Bundesregierung (Bundesministerium für Digitales und Verkehr - BMDV) einzuholen.

1. Wie schätzt die Landesregierung die Wirkung des Einsatzes von lärmmindernden Fahrbahnbelägen als Beitrag zur Minderung von Reifen-Fahrbahngeräuschen grundsätzlich ein?

Antwort:

Für die Menschen ist Lärm eine der am stärksten empfundenen Umweltbeeinträchtigungen. Der Einsatz lärmmindernder Fahrbahnbeläge kann einen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung und ihrer Folgen leisten.

2. Welche Vorgaben gibt es für den Einsatz von lärmmindernden Fahrbahnbelägen für die verschiedenen Straßenformen und wer entscheidet über die Verwendung von lärmmindernden Fahrbahnbelägen?

Antwort:

Der Einsatz von lärmindernden Fahrbahnbelägen unterliegt den Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik, die der Bund in Abstimmung mit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und den Ländern zur Anwendung einführt. Auf dieser Basis wird für jedes Straßenbauprojekt eine einzelfallbezogene Lösung entwickelt, die im Rahmen der Baurechtschaffung (z.B. Planfeststellungsbeschluss) rechtsverbindlich festgesetzt wird.

3. Auf wie vielen Straßenkilometern und auf welchen Straßen in Schleswig-Holstein sind sogenannte offenporige Fahrbahndecken (OPA/Flüsterasphalt) in Schleswig-Holstein verbaut?

Antwort:

Im Verantwortungsbereich der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) wurde Offenporiger Asphalt/Flüsterasphalt auf einer Länge von rd. 16 km verbaut; darüber hinaus wurden Projekte durch die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein, LBV.SH, und der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Landes SH durchgeführt:

A 1	Bad Schwartau – Sereetz	4,6 km
A 7	6-streifiger Ausbau Landesgrenze SH/HH bis Autobahndreieck (AD) Bordesholm	5 km
A 20	Tunnel Lübeck-Moisling, Richtungsfahrbahn (Rifa) West	0,2 km
A 23	Pinneberg – Halstenbek-Krupunder, beidseitig	4,2 km
A 210	Autobahnkreuz (AK) Rendsburg – Anschlussstelle (AS) Bredenbek, RiFa Rendsburg	4,9 km
A 215	AK Kiel/West	0,9 km
B 75	Lübeck Kücknitz	1,15 km

4. In welcher Höhe sind in den letzten 5 Jahren Kosten für den Einbau offenporiger Fahrbahndecken (OPA/Flüsterasphalt) auf welchen Straßen in Schleswig-Holstein entstanden und wer hat die Kosten zu welchen Anteilen getragen?

Antwort:

A 1	Bad Schwartau – Sereetz, BA 2-4	14,6 Mio.€
A 7	6-streifiger Ausbau Landesgrenze SH/HH bis AD Bordesholm	k.A.
A 20	Tunnel Lübeck-Moisling, Rifa West	0,05 Mio. €
A 23	Pinneberg – Halstenbek-Krupunder, Rifa Heide	2,2 Mio. €
A 210	AK Rendsburg – AS Bredenbek, RiFa Rendsburg	k.A.
A 215	AK Kiel/West	1,235 Mio. €
B 75	Lübeck Kücknitz	6 Mio. €

Die Kosten für lärmindernde Fahrbahnbeläge im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen auf Autobahnen werden nicht gesondert erfasst. Daher liegen dem BMDV teilweise keine Informationen dazu vor.

Die Kosten für den Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen auf Bundesfernstraßen werden – sofern aus Lärmschutzgründen erforderlich – vom Bund als Baulastträger getragen.

5. Auf welchen Straßen in Schleswig-Holstein ist mit welchem Zeitrahmen derzeit der Einbau von offenporigen Fahrbahndecken (OPA/Flüsterasphalt) geplant? Zieht die Landesregierung den Einsatz von Flüsterasphalt beim vierspurigen Ausbau der B207 in Erwägung? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Rahmen der Lärmvorsorge (Verpflichtung) und der Lärmsanierung (freiwillige Leistung des Bundes) wird im Planfeststellungsverfahren auch unter Beachtung der haushaltsrechtlichen Anforderungen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit über die Art des aktiven Lärmschutzes entschieden. Der aktive Lärmschutz wird durch Lärmschutzwände bzw. -wälle und die entsprechenden Vorgaben für die lärmtechnischen Eigenschaften der jeweiligen Fahrbahnoberflächen erreicht. In der Regel kann das notwendige Schutzniveau nicht allein durch den Einsatz offenporiger Fahrbahndecken erreicht werden, so dass Lärmschutzwände oder -wälle zusätzlich erforderlich werden. Wegen der höheren Unterhaltungskosten von offenporigen Fahrbahndecken ist dann meist eine höhere Lärmschutzwand oder ein höherer Lärmschutzwall wirtschaftlich vorteilhafter.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Wirksamkeit von offenporigen Fahrbahnbelägen erst bei höheren Geschwindigkeiten wirksam wird. Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) berücksichtigen daher erst bei Geschwindigkeiten über 60 km/h einen entsprechenden Korrekturwert.

Derzeit sind nach Kenntnis des BMDV auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein keine weiteren Abschnitte für die Verwendung von offenporigen Belägen vorgesehen.

Auch bei Projekten der Straßenbauverwaltung des Landes, die vom LBV.SH durchgeführt werden, ist der Einbau von offenporigen Asphalten unter Berücksichtigung der vorstehend genannten Zusammenhänge derzeit nicht vorgesehen.

In Hinblick auf den vierstreifigen Ausbau der B 207 liegt seit dem 25. August 2021 rechtskräftiges Baurecht vor. Gemäß Planergänzungsbeschluss vom 3. Mai 2018 sieht der Ausbau aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vor. Im Tagzeitraum kann ein Vollschutz erzielt werden. Bis auf wenige Bereiche konnten die gesetzlichen Grenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wände) geschützt werden. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen an acht Fassaden nachts werden durch passiven Lärmschutz geschützt.

Die Fahrbahnoberfläche der B 207 ist gemäß lärmtechnischer Berechnung mit einem standardmäßig zu verwendenden lärmmindernden Fahrbahnbelag (-2 dB(A)) auszuführen, was eine Verbesserung zur heutigen Situation darstellt. Ein Einbau von offenporigem Asphalt (OPA/Flüsterasphalt) ist nicht Bestandteil des Planrechts und damit nicht vorgesehen. Im Zuge des Baurechtsverfahrens hat hierzu eine umfangreiche Variantenabwägung zum Lärmschutz stattgefunden. Im Ergebnis dieser Variantenbetrachtung war ein Einsatz von OPA nicht verhältnismäßig.

6. Welche Initiativen hat die Landesregierung in den letzten 5 Jahren im Bereich der Förderung des Einsatzes bzw. der Erforschung von lärmmindernden Fahrbahnbelägen unternommen?

Antwort:

Das Land unterstützt als Mitglied der FGSV die auch in Zusammenarbeit mit der BASt betriebenen Untersuchungen und Studien zu verschiedenen Lärmschutzaspekten, die der Verbesserung des Lärmschutzes dienen sollen.