

Presseinformation

30.03.2021

**Erneuerte Fahrbahndecke zwischen den Anschlussstellen
Dossenheim und Ladenburg wird überprüft**

A 5: Messdaten sollen Klarheit in Lärmdiskussion bringen

Die Autobahn GmbH wird die Geräuschemissionseigenschaft der 2019/2020 erneuerten Fahrbahndecke auf der A 5 zwischen den Anschlussstellen Dossenheim und Ladenburg überprüfen. Damit setzt sie auf einen konstruktiven Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern aus benachbarten Ortschaften, die von einer Zunahme des Autobahnlärms nach dem Ende der Baumaßnahme berichten. Die Überprüfung dient auch der Vorbereitung einer anstehenden Fahrbahndeckenerneuerung nördlich der Anschlussstelle Ladenburg. Sie soll zeigen, ob und inwieweit sich die verwendete Waschbetonoberfläche lärmindernd auswirkt und die in der Planung angesetzten Anforderungen erfüllt. Die Autobahn GmbH Niederlassung Südwest betrachtet die Überprüfung als zunächst einmalige Vorgehensweise, die der weiteren Diskussion eine solide sachliche Grundlage geben soll.

Die Erneuerung der Fahrbahndecke auf dem Streckenabschnitt zwischen Dossenheim und Ladenburg war noch vom Regierungspräsidium Karlsruhe umgesetzt worden. Dabei wurden schadhafte Asphaltbeläge aus den Jahren 1995/96 ausgetauscht, die am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt waren. Als neues Material wurde ein von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zugelassener Waschbeton verwendet, der gemäß wissenschaftlichen Daten eine Schallpegelminderung von 2 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag aufweist. Die volle Entfaltung dieser lärmindernden Wirkung setzt in der Praxis einen fachgerechten Einbau der Fahrbahndecke voraus. Während der Bauphase durchgeführte Routineprüfungen vor Ort hatten diesbezüglich keine Auffälligkeiten ergeben.

Von der Messung zur Berechnung

Bei der nun geplanten Überprüfung der akustischen Eigenschaften der eingebauten Betonoberfläche kommen modernste, anerkannte und zugelassene Messfahren zum Einsatz. Dabei wird zunächst eine sogenannte CPX-Nahfeldmessung mit einem Geräuschemessanhänger erfolgen. Zusätzlich werden Fernfeldmessungen nach dem Statistischen Vorbeifahrt-Verfahren (SPB) durchgeführt. Kombiniert erlauben beide Verfahren eine verlässliche Bestimmung des sogenannten Korrekturwerts (Geräuschminderungswerts) für die untersuchte Deckschicht.

Anhand der Ergebnisse können anschließend die Schallimmissionen an der Bestandsbebauung berechnet werden. Dieses Berechnungsverfahren ist in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) geregelt und liefert Daten für eine Betroffenheitsbewertung gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz.

„Wir sind mit dem Anspruch angetreten, in Planung, Bau und Erhaltung der Autobahnen in Deutschland neue Maßstäbe zu setzen“, sagt Christine Baur-Fewson, Leiterin der Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH. „Das gilt im Hinblick auf die Effizienz, aber auch die Qualität unserer Arbeit. Dabei sind wir offen für den Austausch mit Fachexperten und der Öffentlichkeit. Die Vorgehensweise an der A 5 ist für mich ein gutes Beispiel dafür.“ Robert Zimmermann, Leiter der Heidelberger Außenstelle der Niederlassung Südwest, stellt heraus: „Der Baustoff Beton hat sich im Straßenbau bewährt. Er bietet sehr gute Eigenschaften bei Belastbarkeit und Dauerhaftigkeit, ist wirtschaftlich und wird ständig weiterentwickelt. Ich sehe das von unserer Außenstelle koordinierte Projekt auch als Chance, wichtige Erkenntnisse zum Einsatz von Betonfahrbahnen zu gewinnen.“

Hintergrund: Bisherige Lärmberechnung

Für Wohngebiete an Autobahnen sind zunächst die Lärmberechnungen der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) aus dem Jahr 2017 maßgebend. Für Schriesheim hat sie das Regierungspräsidium Karlsruhe im Jahr 2020 anhand aktueller Verkehrszahlen (2019) überprüft. Dabei wurden an der Randbebauung in der Nacht Geräuschpegel von knapp über 50 dB(A) und tagsüber Pegel von knapp über 55 dB(A) berechnet. Für eine sogenannte Lärmsanierung müssten die im Bundeshaushalt festgelegten Auslösewerte überschritten werden. Diese liegen für Schriesheim bei 54 dB(A) in der Nacht und 64 dB(A) am Tag – und somit weit über den berechneten Werten. In einem Gutachten hat der Lärmschutzbeauftragte des Landes im Dezember 2020 diese Sichtweise bestätigt. Die Autobahn GmbH Niederlassung Südwest wird nun den in der bisherigen Berechnung angesetzten Geräuschminderungswert des eingebauten Waschbetons überprüfen.

Hintergrund: Messverfahren

Bei der CPX-Nahfeldmessung (Close Proximity Method) mit einem sogenannten Geräuschmessanhänger werden an zwei normierten Reifen die Reifen-Fahrbahn-Geräusche gemessen, also die maßgebliche Schallquelle im Autobahnverkehr. Die Messung erfolgt dabei isoliert von Außengeräuschen ebenso wie von Antriebs- und Strömungsgeräuschen an der Karosserie. Bei der Statistischen Vorbeifahrt-Methode (SPB-Fernfeldmessung) registrieren Mikrofone an der Fahrbahn den maximalen Schalldruckpegel und die Geschwindigkeit vorbeifahrender Fahrzeuge. Anschließend werden – differenziert nach Fahrzeugkategorie und Referenzgeschwindigkeiten – mittlere Vorbeifahrtpegel berechnet. Um die akustischen Eigenschaften einer Fahrbahndecke zu bestimmen, werden das CPX- und SPB-Verfahren kombiniert (gemäß Technischer Prüfvorschrift zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten, TP KoSD-19).

Zusatzinformationen

Seit dem 1. Januar 2021 ist die Autobahn GmbH des Bundes verantwortlich für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland. Mit 13.000 Kilometern Autobahn und zukünftig bis zu 13.000 Beschäftigten an über 280 Standorten ist die Autobahn GmbH des Bundes eine der größten Infrastrukturbetreiberinnen in Deutschland. Sie gliedert sich deutschlandweit in 10 Niederlassungen, 41 Außenstellen, 42 Verkehrsleitzentralen und 189 Autobahnmeistereien auf.

Die Zentrale der Autobahn GmbH des Bundes hat ihren Sitz in Berlin. Eine von insgesamt zehn regionalen Niederlassungen der Autobahn GmbH – die Niederlassung Südwest – befindet sich in Stuttgart-Obertürkheim. Zu ihr gehören die Außenstellen in Stuttgart-Vaihingen, Freiburg, Karlsruhe, Heidelberg und Heilbronn sowie 15 Autobahnmeistereien, eine Verkehrsrechnerzentrale mit Tunnelleitzentrale sowie ein Fachcenter für Informationstechnik und -sicherheit (FIT).

Die Autobahn GmbH Niederlassung Südwest mit rund 1000 Beschäftigten ist verantwortlich für ca. 1050 Kilometer Autobahnen in Baden-Württemberg sowie in Teilen von Hessen und Rheinland-Pfalz. Die Außenstelle Heidelberg ist verantwortlich für 200 km Autobahnstrecke und über 800 Ingenieurbauwerke in der Metropolregion Rhein-Neckar, davon mehr als 450 Brücken.

Pressekontakt:

Autobahn GmbH Niederlassung Südwest
Pressesprecherin: Petra Hentschel
Mail: presse.suedwest@autobahn.de