

**Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen**
S 13/14.86.22-11/22 Va 04

Bonn, den 18. Oktober 2004

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004

Sachgebiet 12.1: Umweltschutz;
Lärmschutz

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES: Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betr.: Verwendung von offenporigem Asphalt auf
Bundesfernstraßen**

Bezug: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2002 vom 26. März 2002
S 13/14.86.22-11/57 Va 01 I

In lärmrelevanten Fällen werden seit vielen Jahren lärmmindernde Fahrbahnoberflächen in unterschiedlichen Bauweisen eingesetzt, die gemäß Tabelle 4 der RLS-90 zur Verminderung der Emission rechnerisch mit 2 bis max. 5 dB(A) beitragen. Der Einsatz der am stärksten lärmreduzierenden Deckschicht aus offenporigem Asphalt (OPA) wurde bisher nur in Ausnahmefällen für sinnvoll gehalten (siehe ARS Nr. 5/2002).

Auf Grund der in den zurückliegenden Jahren immer weiter gestiegenen Verkehrsmengen haben sich jedoch die Bauwerkshöhen von Lärmschirmen stetig nach oben entwickelt. Wälle und Wände von über 8 bis 10 m Höhe sind heute keine Seltenheit mehr. Dem bestimmungsgemäßen Schutz vor dem Straßenverkehrslärm durch Lärmschirme stehen aber auch negative Auswirkungen hinsichtlich Beeinträchtigung des Landschafts- und Stadtbildes, der Sicht sowie durch Verschattung und Mauer-Effekt gegenüber.

Wenn OPA als Bestandteil eines Maßnahmenkonzeptes eingesetzt werden soll, muss der Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung eine ausführliche Begründung unter Würdigung folgender Punkte enthalten:

1. OPA kommt nur dort in Betracht, wo ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge besteht bzw. in Sonderfällen bei Maßnahmen der Lärmsanierung.

12/2004

2. OPA sollte nur bei erheblicher Lärmbetroffenheit vorgesehen werden.
3. Die Verwendung von OPA muss künftig nicht mehr beschränkt bleiben auf Fälle mit überhohen Lärmschirmen oder zur Vermeidung von Einhausungen. In Fällen von Lärmbetroffenheit, bei denen Lärmschirme beiderseits der Straße erforderlich sind, kann die Verwendung von OPA deutliche finanzielle Vorteile gegenüber einem -2 dB(A) – Belag bewirken.
4. Eine Betrachtung der Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu einer Deckschicht mit $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ ist unter Berücksichtigung der im jeweils aktuellen Statuspapier zum OPA genannten Zeiträume der lärmtechnischen Wirksamkeit in jedem Einzelfall durchzuführen. Neben den reinen Bau- und Erneuerungskosten sind Kriterien wie eventuell Mehraufwand für
 - Erneuerung in ganzer Fahrbahnbreite
 - zusätzliche Entwässerungseinrichtungen
 - Winterdienst
 - Verkehrsführung bei Baustellen zur Erneuerung der Deckschichtsowie gegebenenfalls weitere in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einzubeziehen.
5. Streckenabschnitte mit OPA dürfen nicht zu einem häufigeren Wechsel der Deckschichtart und dem bei entsprechenden winterlichen Wetterbedingungen hierdurch hervorgerufenen kleinräumigen Wechsel der Oberflächeneigenschaften führen.
6. Bei Strecken, auf denen mit stark erhöhter Verschmutzung der Fahrbahnoberfläche zu rechnen ist (z. B. durch landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge), darf OPA nicht verwendet werden.
7. Auf Brückenbauwerken wird OPA auch weiterhin grundsätzlich nicht eingebaut. Sollten zwingende Gründe für seine Verwendung sprechen, so ist vor Einbringen in die schalltechnische Berechnung eine Zustimmung beim BMVBW einzuholen.

Geringere Kosten des aktiven Maßnahmenkonzeptes unter Verwendung von OPA gegenüber dem mit einem -2 dB(A) – Belag können nicht als alleiniges Kriterium für den Einsatz gelten. Vielmehr ist eine Würdigung aller maßgebenden Umstände des Einzelfalles erforderlich, um zu einer begründeten Entscheidung für oder gegen OPA zu gelangen.

Ich bitte entsprechend zu verfahren und hebe hiermit den Abschnitt

„Ich weise nochmals darauf hin, dass OPA nur in Ausnahmefällen und örtlich begrenzt dort zum Einsatz kommen darf, wo ohne OPA Einhausungen oder seitliche Schallhindernisse in unvertretbarer Höhe (z. B. Wand über 10 m Höhe) errichtet werden müssten.“

des ARS Nr. 5/2002 vom 26. März 2002 – S 13/14.86.22-11/57 Va 01 1 – auf.

Im Auftrag
Andreas Krüger