

Flüsterasphalt: Sendemanuskript vom 02.09.2007 Autorin: Jeanette Klag

Es könnte so schön sein im Garten von Theodora Bockem-Rohleder. Die Gartenarbeit aber kann sie gar nicht genießen, denn die A1 lärmt nur 200 Meter entfernt, hinter diesen Hecken. --- Das zerrt an den Nerven. Hohe Lärmschutzwände sollten den Verkehrslärm erträglicher machen mit wenig Erfolg.

O-Ton Theodora Bockem-Rohleder, Anwohnerin

"Insbesondere seitdem die Lärmschutzwand errichtet worden ist, ist es für uns sehr viel lauter geworden zum Teil unerträglich laut, so dass wir den Garten kaum nutzen können bei schönem Wetter."

Je nachdem wie der Wind steht wird der Autobahnlärm direkt in die Gärten getragen. Die Anwohner wollen sich wehren und haben eine Bürgerinitiative gegründet. Sie sehen ihre Chance gekommen, denn genau ihr Autobahnabschnitt wird jetzt neu asphaltiert. Doch die großen Hoffnungen werden enttäuscht:

O-Ton Theodora Bockem-Rohleder, Anwohnerin

"Also wir haben in Erfahrung gebracht, dass es Asphalt gibt der sehr viel mehr den Lärm dämmt als das was wir hier bekommen. Wir bekommen einen Asphalt, der den Lärm nur um zwei Dezibel mindert und es gibt Asphalt, der den Lärm um neun Dezibel mindert."

Und das ist so ein Wunder-Asphalt, der den Lärm um bis zu neun Dezibel reduziert. Der Lärm wird so mehr als halbiert - eine enorme Entlastung fürs menschliche Gehör. Wie das Wasser hier im Modell kann der Schall quasi versickern.

O-Ton Harald Austmeyer, Landesbetrieb Straßenbau NRW

"Dieser Asphalt ist durchlässig, das liegt daran, dass er sehr viele Poren enthält, 25 Prozent des Volumens sind Poren. Man könnte sagen in den Poren, in den Räumen läuft sich der Schall tot, dadurch wird es leiser."

Schade nur, dass der leise Asphalt auf dem 2000 Kilometer langen Autobahnnetz von Nordrhein-Westfalen nur auf 30 Kilometern liegt.

Andere Länder sind weit voraus: In den Niederlanden sind derzeit schon 70 Prozent des staatlichen Straßennetzes mit dem leisen Asphalt ausgestattet.

Hauptargument gegen den Wunderbelag hierzulande: die Kosten. Der Asphalt ist in der Herstellung teurer, verliert mit der Zeit an Wirkung. Die Straßenbaubehörde argumentiert, man müsse den offenporigen Asphalt noch wirtschaftlicher machen, noch mehr testen. Die Grünen im Landtag halten dagegen.

O-Ton Horst Becker, Bündnis90/ Die Grünen

"Es ist tatsächlich vor allem eine politische Entscheidung und es bedarf nicht weiterer Versuche und es bedarf auch eigentlich keiner weiteren technischen Untersuchung. Die sind in Europa und sind in der Deutschland oft genug gemacht. Also es ist eine Frage der Politik und des Willens."

Mit zuständig: das Landesverkehrsministerium. Auf Westpol-Anfrage verweist das Ministerium auf die Straßenbaubehörde. Von ihr wollen wir wissen, wer über den Super-Asphalt entscheidet.

O-Ton Harald Austmeyer, Landesbetrieb Straßenbau NRW

"Letztlich gibt es eine Genehmigung durch denjenigen der die Straße bezahlt, und das ist bei Autobahnen im Wesentlichen der Bund. Mit dem Bund muss ein Benehmen herbeigeführt werden."

Frage:

"Kann den das Land , kann NRW das beeinflussen?"

Antwort:

"Es kann natürlich entsprechende Vorschläge machen und entsprechende Alternativberechnungen anstellen."

Die Bürger von Roxel und viele andere Lärmgeplagte aber wollen Taten. Sie wünschen sich, dass Bund und Land den leisen Asphalt endlich verlegen nicht nur auf wenigen Kilometern, sondern überall dort, wo es laut ist.

Quelle: [Link ist nicht mehr verfügbar!](#)