

Lokales

>> [Bonn](#)

Hightech-Belag auf A 59 schluckt eine Menge Lärm

Ausbau der A 59 auf je drei Spuren geschieht nach hohen Standards - Abfahrt Holtorf auf Südbrücke ist seit Freitag wieder frei - Kreisel am Grünen Weg bekommen in einem Monat ihre Asphaltdecke

Von Cem Akalin



Beuel. Den Baufortschritt auf der A 59 mögen viele Autofahrer nicht erkennen - doch es gibt ihn. Das meinen zumindest die, die für ihn verantwortlich sind. "Wir sind voll im Zeitplan", sagte Jürgen Hermanns, stellvertretender Leiter der Niederlassung Rhein-Berg vom Landesbetrieb Straßen NRW in Sankt Augustin.



Bonns SPD-Bundestagsabgeordneter Ulrich Kelber informierte sich am Freitag über den Stand der Bauarbeiten zwischen Autobahndreieck Beuel und Anschlussstelle Pützchen, wo die Strecke auf drei Spuren in beide Richtungen ausgebaut wird.

Da der Unterbau auf den Standspuren seinerzeit in "Sparbauweise" angelegt worden war, musste dieser für den Gebrauch als Regelspur komplett neu aufgebaut werden. Die bestehenden zwei Spuren waren nicht nur sanierungsbedürftig, für den Hightech-Belag, der auf der Strecke zum Einsatz kommt, muss auch dort der Aufbau den neuen Standards angepasst werden. Das geschieht zurzeit.

Bisher fuhr man über sogenannten Gussasphalt. "Der ist ganz dicht und fest", erläuterte Ralf Lürwer, der die Bauausführung beaufsichtigt. "Der neue offenporige Asphalt ist eine völlig neue Mixtur. Durch ein bestimmtes Körnergemisch bekommt der Asphalt viele Luftanteile. Der sieht im Querschnitt dann aus wie Puffreis."

Dieser Lärm mindernde Belag senke den Pegel um bis zu fünf Dezibel. "Wenn Sie bedenken, dass schon drei Dezibel eine Verdoppelung des Lärms bedeuten, ist das schon immens", so Planer Jürgen Wagner. Dieser Belag, der am Ende fast fünf Zentimeter dick auf den gereinigten und bearbeiteten Gussasphalt gelegt wird, hat seinen Preis: Mit 200 Euro pro Quadratmeter ist er mehr als doppelt so teuer wie herkömmlicher Asphalt. Den gesamten Ausbau lässt sich der Bund rund vier Millionen Euro kosten.

"Ein weiterer Effekt dieser Beläge ist, dass Regenwasser durch die Poren schneller abfließt - aber auch Salz. Bei Frost müssen wir häufiger streuen", so Hermanns. Auch die Lebensdauer ist geringer, und die Unterhaltung ist teurer. Lürwer ist zuversichtlich, dass alle Arbeiten noch vor Weihnachten abgeschlossen sein werden.

Der Ausbau der Teilstrecke war dringend nötig: Seit 1990 hat die

Autobahnmeisterei einen deutlichen Verkehrszuwachs registriert - von damals rund 63 000 Fahrzeugen pro Tag bis zu 82 500 (2005). "Die Anwohner werden einen deutlichen Unterschied hören", so Hermanns. Das tun schon die Anwohner an der Lindenstraße in Rammersdorf.

Denn auf diesem Abschnitt der Südbrücke sind Freitagnachmittag die Arbeiten an den Übergängen abgeschlossen worden. Die Abfahrt nach Niederholtorf ist wieder frei. "Der Übergang ist butterweich", sagte Kelber, der sich schon vom Effekt überzeugt hat. Ab 25. August sollen dann die Übergänge in Höhe der Anschlussstelle Rheinaue in Angriff genommen werden. "Der Verkehr wird aber normal fließen können", so Stephan Huth, örtlicher Bauüberwacher der Autobahnniederlassung Krefeld.

Zunächst werden die beiden inneren Spuren in beide Richtungen gesperrt und bearbeitet, dann die äußeren Fahrstreifen. Bis zum 10. September sollen auch diese Arbeiten beendet sein.

"September/Oktober" ist als Fertigstellungstermin für die Bauarbeiten an den drei Notausgängen in den Tunneln der B 42 anvisiert", sagte Laurenz Braunisch von Straßen NRW.

Dort sind derzeit die Spuren etwas eingeeengt. Einen Engpass soll es in etwa einem Monat auf dem Grünen Weg geben. Dort bekommen dann die beiden Kreisel ihre abschließende Asphaltdecke.

(16.08.2008)
