

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/8650 -**

Blasen auf der mit „Flüsterasphalt“ sanierten Fahrbahn - In welchem Zustand ist die Autobahn A 2 zwischen Garbsen und Wunstorf?

Anfrage der Abgeordneten Editha Lorberg (CDU) an die Landesregierung, eingegangen am 22.08.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 29.08.2017

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 20.09.2017, gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die *Bild*-Zeitung berichtete am 17.07.2017 („Neue A 2 schon wieder hin!“), dass die vor einem Jahr sanierte Autobahn A 2 zwischen Wunstorf und Garbsen Blasen gebildet hätte. Dies sei bereits drei Wochen zuvor aufgetreten und hätte zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h geführt. Die *Hannoversche Allgemeine Zeitung (HAZ)* berichtete am 18.07.2017 („Frisch sanierte Autobahn schlägt Blasen bei Hitze“): „Die A 2 zwischen Garbsen und Wunstorf ist schon wieder ein Sanierungsfall. Obwohl die Decke der viel befahrenen Strecke in Richtung Dortmund erst vor einem Jahr erneuert wurde, finden sich auf einer Strecke von etwa 4 km zahlreiche Löcher im Asphalt. Deswegen gilt Tempo 80 auf dem Teilabschnitt. Es drohen erneute umfangreiche Sanierungsarbeiten mit zumindest Teilsperren der Strecke und erheblichen Behinderungen.“

Nach Angaben der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sind die Schäden in der Hitzeperiode vor rund 14 Tagen entstanden. ‚Bei der Fahrbahnerneuerung vor einem Jahr ist es an verschiedenen Stellen der Strecke zum Einschluss von Wasser gekommen‘, sagt Friedhelm Fischer, der Leiter des Geschäftsbereichs Hannover der Behörde. Bei hohen Außentemperaturen fängt das Wasser in der Bitumenschicht an zu kochen. (...) Für das Eindringen des Wassers in die erste Schicht der Fahrbahndecke hat Fischer durchaus eine Erklärung: ‚Es gibt immer größere Starkregenereignisse. Anschließend dauert es sehr lange, bis die Baustelle wieder vollständig trocken ist‘, sagt er. Wegen des hohen Termindrucks, insbesondere auf viel genutzten Strecken wie der A 2, müssten die Arbeiten oft auch dann fortgesetzt werden, wenn der Untergrund noch nicht vollständig getrocknet ist. ‚Dann kann es zu solchen Blasenbildungen kommen‘, sagt Fischer.“

Die *HAZ* berichtete dann am 20.07.2017, dass neue Blasen im Asphalt der A 2 entdeckt worden seien.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weise ich darauf hin, dass ich ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung meiner Fragen habe, die das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landesbehörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Regionale Geschäftsbereich Hannover der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat im Mai 2016 auf der A 2 von km 236,700 bis km 234,000 (Garbsen/Wunstorf) den ersten und zweiten Überholfahrstreifen der Richtungsfahrbahn Dortmund sa-

niert. Als Asphaltdeckschicht wurde ein Splittmastixasphalt (SMA) eingebaut. Ein sogenannter Flüsterasphalt - Offenporiger Asphalt (OPA) - kam hier nicht zur Anwendung.

1. Gab es 2016 auf der A 2 zwischen Garbsen und Wunstorf bei der Sanierung eine fehlerhafte Ausführung, sodass es nun zu der Blasenbildung auf dem besagten Fahrbahnabschnitt kam?

Dem Regionalen Geschäftsbereich Hannover der NLStBV liegen keine Erkenntnisse vor, die den Rückschluss auf eine fehlerhafte Ausführung zulassen. Auch durch weitere Untersuchungen an einem nachträglich entnommenen Bohrkern konnten Fehler bei der Ausführung nicht bestätigt werden.

2. Wie lange muss der sogenannte Flüsterasphalt aushärten, damit kein Niederschlag eindringen kann?

3. Wie lange muss der sogenannte Flüsterasphalt aushärten, bis er befahrbar ist?

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 2 und 3 gemeinsam beantwortet.

In Deutschland werden OPA-Deckschichten in erster Linie aus Gründen des Lärmschutzes eingesetzt. Wegen des relativ großen Hohlraumgehaltes ist ein OPA aber nicht wasserdicht. Das Oberflächenwasser dringt teilweise - wunschgemäß - durch den OPA und wird dann durch eine darunter liegende wasserdichte Unterschicht abgeführt. Hierdurch tritt bei Regen der sehr positive Nebeneffekt auf, dass sich gegenüber herkömmlichen Deckschichten eine erheblich geringere Sprühhahnenbildung einstellt. Durch die bessere Sicht wird die Verkehrssicherheit erhöht.

Alle Asphaltdeckschichtmaterialien (SMA und OPA) sollten 24 Stunden abkühlen, bevor sie befahren werden.

4. Wer hat die Freigabe des sanierten Streckenabschnitts 2016 erteilt?

Der Regionale Geschäftsbereich Hannover der NLStBV hat nach Abschluss der Fahrbahnerneuerung den betreffenden Streckenabschnitt abgenommen und nach Rückbau der Verkehrsführung wieder für den Verkehr freigegeben.

5. Wurde der Flüsterasphalt trotz Nässeinwirkung auf die besagte Fahrbahndecke aufgebracht und, falls ja, wer hat diese Entscheidung getroffen?

Auf dem hier genannten Streckenabschnitt wurde kein OPA eingebaut - ergänzend wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Tatsächlich hat es nach dem Abfräsen der alten Deckschicht auf die freigelegte Binderschicht geregnet. Aufgrund der Verkehrsbelastung auf der A 2 ist es auch nach einem Regenereignis leider nicht möglich, länger als unbedingt erforderlich mit den weiteren Arbeiten zu warten. Augenscheinlich war die Binderschicht trocken, als diese vor dem Einbau der SMA-Deckschicht mit Bitumenemulsion angespritzt wurde. Während des Einbaus der SMA-Deckschicht gab es keine besonderen Regenereignisse, mit denen sich die aufgetretene Blasenbildung erklären ließe.

6. Wurde der Flüsterasphalt bei Regen aufgetragen?

Die Asphalt-Deckschicht wurde nicht bei Regen hergestellt; ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Wer hat die Baumaßnahme ausgeführt?

Auftragnehmer war die Firma Kemna Bau Andreae GmbH & Co. KG, Hannover.

8. Gab es von der Firma Bedenken hinsichtlich der Wassereinschlüsse?

Nein.

9. Wie hoch ist der Schaden durch die Blasenbildung?

Ein finanzieller Schaden ist dem Bund bisher nicht entstanden. Der betreffende Streckenabschnitt befindet sich noch in der Gewährleistung. Das Aufbohren und erneute Andrücken der Deckschicht erfolgte bisher auf Kosten des Auftragnehmers.

Derzeit wird nicht davon ausgegangen, dass die Fahrbahn komplett erneuert werden muss. Das Phänomen der Blasenbildung wird in den betroffenen Streckenabschnitten weiterhin beobachtet. Bei Bedarf werden neu auftretende Blasen erneut aufgebohrt und die Deckschicht in diesem Bereich angedrückt. Nur wenn sich das Problem der Blasenbildung auf diese Art nicht dauerhaft beseitigen lässt, muss möglicherweise die Deckschicht in dem betroffenen Bereich abgefräst und erneuert werden. Hierdurch würden sich Kosten in Höhe von rund 1,5 Millionen Euro (inklusive Verkehrsführung) je Richtungsfahrbahn ergeben, die - wenn es sich um einen Gewährleistungsfall handelt - grundsätzlich vom Auftragnehmer zu tragen wären.

10. Auf welchen Autobahnabschnitten gibt es ebenfalls den besagten Flüsterasphalt?

Im Zuge der A 2 gibt es insbesondere in den Großräumen Hannover, Lehrte, Peine, Braunschweig und Helmstedt Streckenabschnitte mit einer OPA-Deckschicht. Diese Bauweise ist in den betreffenden Abschnitten in der Regel aus Gründen des Lärmschutzes planfestgestellt und verwendet worden.

11. Auf welchen der gegebenenfalls unter Antwort 10 aufgeführten Autobahnabschnitte gab oder gibt es vergleichbare Schäden durch Blasenbildung?

Das Phänomen der Blasenbildung ist in einem weiteren Abschnitt der A 2 von km 236,700 bis km 234,000 in Fahrtrichtung Berlin (also auf der Gegenfahrbahn des hinterfragten Streckenzuges) im Bereich des Seitenstreifens aufgetreten. Auch in diesem Streckenabschnitt wurde die Fahrbahn 2016 erneuert. Zur Anwendung kam hier ebenfalls ein SMA.

12. In welchem Zeitraum sind die Schäden nach Fertigstellung der gegebenenfalls unter Antwort 10 aufgeführten Fahrbahn aufgetreten?

Die beiden bisher bekannten Schadensbereiche sind in diesem Sommer aufgetreten. In beiden Fällen wurde die Fahrbahnerneuerung im vergangenen Jahr durchgeführt.

13. Welche Behinderungen sind durch die erneute Sanierung zu erwarten?

Die bisher erfolgte Sanierungen (punktueller Aufbohren und Andrücken der Deckschicht) haben jeweils nur sehr kurzzeitige verkehrlichen Beeinträchtigungen ausgelöst.

Sollte eine vollständige Deckschichterneuerung erforderlich werden, müssten die davon betroffenen Fahrspuren gesperrt und eine entsprechende Verkehrsführung eingerichtet werden.

14. Wird die Fahrbahndecke mit dem gleichen Asphalt erneuert wie 2016?

Ja, sofern aus technischen Gründen eine vollständige Deckschichterneuerung notwendig werden sollte.

15. Wie hoch werden die Kosten für die erneute Sanierung des besagten Autobahnabschnitts geschätzt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.