

## Flüsterasphalt : Bei Minusgraden für Autofahrer eine Gefahr

### Flüsterasphalt wird bei Minusgraden zur

Deutschland, 19.09.2015, 18:18 Uhr

**GDN** - Baustellen die nahe von Wohnbaugebieten liegen nerven mitunter nicht nur die Anwohner durch Straßenlärm ,sondern auch durch einen neu angelegten Straßenbelag. Dabei fällt auf, dass es bei der Neubeschichtung unterschiedliche Ausführungen gibt. Ganz besonders beliebt ist dabei der "Flüsterasphalt".

Allerdings verdeckt er auch so einige auch so einige Tücken. Fluch oder Segen? Auf vielen Autobahnen innerhalb Deutschlands wird zur Zeit die Fahrbahndecke mit Flüsterasphalt erneuert, der nach Vorstellungen der Fachleute auch als Lärmschutz gedacht ist. Neue Überprüfungen jedoch ergaben, das die Fahrbahndecke im Null kommanix zerbröselt und und zu einem echten Problem wird. Insider sprechen deshalb bereits von Unverantwortlichkeit. Man müsse sich darauf konzentrieren, die Grundsubstanz der Straßen zu erhalten.

Nebenbei sei erwähnt, das Flüsterasphalt doppelt so teuer ist, wie ein herkömmlicher Belag. Im Laufe der Zeit verschließen sich die Poren durch Schmutz und Abrieb der Autoreifen, mit dem Ergebnis, das die Straße im Verlauf der Jahre wieder lauter wird. Somit verpufft der teuer erkaufte Lärmschutzeffekt. Was verbirgt sich nun hinter dem Namen "Flüsterasphalt". Bei dem im Jahre 1980 entwickelte Belag handelt es sich um offenporigen Asphalt. Bei der dritten Generation muss der Hohlraumanteil im Neuzustand mindestens 22 Prozent betragen.

Die Hohlräume entstehen durch den hohen Anteil gröberer Gesteinskörner. Wasser und Schall werden gleichermaßen geschluckt und gerade wegen den größeren Poren wird auch die Aquaplaning-Gefahr um ein wesentliches reduziert. Erst darunter verbirgt sich dann die wasserdichte Schicht, denn wie bei jeder Straße soll das Wasser nicht eindringen, sondern fließt seitlich ab. Die Hohlräume schlucken den Schall, denn die Wellen werden in den Hohlräumen absorbiert und hierdurch wird ein wesentlich geringerer Anteil des Schalls reflektiert.

Die offene Oberfläche hat noch einen weiteren Vorteil: Die Luft zwischen Reifen und Fahrbahn wird bei geschlossenen Oberflächen für kurze Zeit eingeschlossen, verdichtet und danach wieder entspannt. Dieses "air pumping", wie es genannt wird trägt ebenfalls zur Lautstärke bei. Durch die offene Oberfläche des Flüster-Asphalts wird auch dieser Effekt reduziert. Die Beschaffenheit der Oberfläche spielt noch eine weitere Rolle: Je rauer und unregelmäßiger sie ist, umso stärker schwingt der gesamte Reifen. Bei einigen Fahrbahnen gibt es sogar regelmäßige Riffelungen und dann heulen die Reifen unangenehm laut. Durch die feinraue Oberfläche des Flüsterasphalts werden die Schwingungen minimiert und es wird noch leiser.

Was jeden Autofahrer nervt: Den Asphalt kann man nur nahtlos auftragen, weshalb Teilsperrungen nicht möglich sind. Vorsicht ist geboten bei Minusgraden: Hier kann der Flüsterasphalt zur Glättegefahr werden , wenn in den Hohlräumen das Wasser gefriert. Den meisten

Autofahrern ist dies nicht bekannt.

Die Politiker fordern jetzt-voran die CDU- Flüsterasphalt nur in besonders kritischen Abschnitten zu verwenden ,ansonsten würden langfristig Baustellen und Staus überhand nehmen.

Da sich die Befürchtungen schon bewahrheiten, zeigt die Tatsache das die nächste Vollsperrung auf der A 3 zwischen Köln-Ost und Mülheim vorgesehen ist. Hier ist der wenige Jahre alte Flüsterasphalt bereits kaputt. E soll im Jahre 2017 ausgetauscht werden.

**Bericht online:**

<https://www.germindailynews.com/bericht-60519/fluesterasphalt-bei-minusgraden-fuer-autofahrer-eine-gefahr.html>

**Redaktion und Verantwortlichkeit:**

V.i.S.d.P. und gem. § 6 MDStV: Dieter Theisen

**Haftungsausschluss:**

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich. Dieter Theisen

**Editorial program service of General News Agency:**

United Press Association, Inc.

3651 Lindell Road, Suite D168

Las Vegas, NV 89103, USA

(702) 943.0321 Local

(702) 943.0233 Facsimile

[info@unitedpressassociation.org](mailto:info@unitedpressassociation.org)

[info@gna24.com](mailto:info@gna24.com)

[www.gna24.com](http://www.gna24.com)