

STELLUNGNAHME zur Anfrage GRÜNE-Gemeinderatsfraktion vom: 16.02.2016 eingegangen: 16.02.2016	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	22. Plenarsitzung Gemeinderat 22.03.2016 2016/0056 30 öffentlich Dez. 6
Verwendung lärmarmer Straßenbeläge in Karlsruhe		

1. In welchen Straßenzügen in Karlsruhe wurden bislang lärmarme Beläge eingebaut und wie bewertet die Stadt die dabei gemachten Erfahrungen?

Die Straßenabschnitte, bei denen lärmarme Beläge vorgesehen sind, wurden bereits als Maßnahmenkatalog im Entwurf der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes LAP 2015 genannt. Der Katalog wurde bereits im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit und im Planungsausschuss vorgestellt.

Beispielhaft seien hier nochmals einige herausragende Maßnahmen aufgeführt, wie z.B. die Rheinstraße von der Händelstraße bis zur Philippstraße, die Lameystraße vom Lameyplatz bis zum Entenfang, B 36/Eckenerstraße zwischen Rheinhafenstraße und Daxlander Straße und auch insbesondere die Südtangente zwischen Bulacher Kreuz und Hardtschule. Das Spektrum lärmindernder Straßenbeläge ist hierbei sehr groß. Nicht nur die unten genannten Beläge, wie z. B. SMA LA (**S**plitt**m**astix**a**sphalt **l**ärm**a**rm) oder AC D LOA (**l**ärm**o**ptimierte **A**sphaltdeckschicht), sondern auch bereits die Verwendung einer 0/8er Sieblinie beim Asphaltmischgut für die Deckschicht bringt eine Lärmreduktion von zwei bis drei dBA gegenüber dem herkömmlichen 0/11er Asphaltbeton.

Die oben genannten Sonderbeläge lassen sich nur in Verbindung mit der Herstellung einer neuen Binderschicht einsetzen. Bei Stadtstraßen mit zahlreichen Einbauten, wie Hydranten- und Schieberkappen sowie Schachtabdeckungen und Straßeneinläufen stellen die extrem dünnen Deckschichten mit 2 - 2,5 cm Einbaustärke eine große Herausforderung dar. Durch die sehr schnelle Abkühlung dieser dünnen Deckschichten verbleibt nur eine kurze Zeitspanne für Anpassungsarbeiten an diese Einbauten, währenddessen diese Asphalte noch verarbeitbar sind. Daher war es in Einzelfällen schon erforderlich, bereits eingebaute Decken wegen der mangelhaften Qualität wieder auszubauen, mit allen Nachteilen für den Verkehr, die solche Verzögerungen bei der Fertigstellung von Straßenerneuerungen mit sich bringen.

Langfristige Erfahrungen mit dem SMA LA und dem AC D LOA bezüglich ihrer Dauerhaftigkeit und Haltbarkeit liegen allerdings noch nicht vor. Die lärmreduzierende Wirkung dieser Beläge scheint jedoch im Laufe der Zeit abzunehmen.

2. Ab welchen Lärmwerten und ggf. nach welchen sonstigen Kriterien entscheidet die Stadt bei Straßenunterhaltungsmaßnahmen für den Einsatz lärmarmer Beläge?

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist der Einsatz von lärmarmen Fahrbahnbelägen an keine Lärmwerte gebunden. Es wird jedoch der Kosten-Nutzen-Faktor berücksichtigt. Danach kommen in der derzeitigen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes lärmindernde Maßnahmen, wie der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages, in

Betracht, wenn sie als sogenannter „Hot-Spot“ (> 60 dB(A) nachts) oder als „Verbesserungsbedürftige Situation“ (zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) nachts) definiert sind.

Im Zuge einer Lärmsanierung bei bestehenden Straßenabschnitten in der Baulast des Bundes, gelten jedoch die Vorgaben der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz am Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes –VLärmSchR 97“. Hierbei sind für Bundesstraßen die Auslösewerte aus dem Jahr 2010 (67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts) zu berücksichtigen und für die Landesstraßen die um weitere 2 dB(A) niedrigere Lärmwerte aus dem Jahr 2016. Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden

3. Bei welchen in 2016 und die Folgejahre geplanten Straßenerhaltungsmaßnahmen ist konkret die Verwendung von SMA LA (Splittmastixasphalt lärmarm) oder AC D LOA (lärmoptimierte Asphaltdeckschicht) vorgesehen?

Auch hier sind die geplanten Straßenerhaltungsmaßnahmen bereits mit dem Entwurf des Lärmaktionsplanes in den vorgenannten Ausschüssen vorgestellt worden.

Als bedeutendste anstehende Maßnahme sei nochmals die westliche Kriegsstraße genannt. Hier kommt ein 0/8er Asphaltbeton zum Einsatz.

4. Wie bewertet die Stadt den möglichen Beitrag lärmarmen Straßenbeläge im Hinblick auf die Ziele des Lärmaktionsplans der Stadt?

Neuere Erfahrungen zeigen, dass besondere lärmarme Straßenbeläge auch im innerörtlichen Verkehr mit niedrigeren Geschwindigkeiten wirksam sind. So kann eine Lärminderung von bis zu 3 dB(A) erzielt werden. Die investiven Mehrkosten für lärmarme Beläge sind dabei nur unwesentlich höher als bei regulären Belägen. In Bezug auf die Dauerhaftigkeit wird auf den letzten Absatz von Ziffer 1 verwiesen. Im Rahmen der Lärminderungsplanung ist der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags leichter umzusetzen, als beispielsweise die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und daher zu begrüßen. Von den derzeit 38 vorgeschlagenen Maßnahmen sind für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 19 Maßnahmen mit lärmarmem Belag.

5. Welche jährliche Mehrkosten, absolut und prozentual, würden überschlägig entstehen, wenn alle städtischen Tempo 50-Straßen durch Wohngebiete, unabhängig von Auslösewerten, bei Erneuerung des Belags grundsätzlich eine lärmarme Oberfläche bekommen würden?

Die jährlichen Mehrkosten für die Erneuerung aller städtischen Tempo-50-Straßen können nicht genannt werden, da hierzu die erforderlichen Daten nicht vorliegen und kurzfristig nicht ermittelt werden können. Die Mehrkosten für eine lärmoptimierte Asphaltdeckschicht gegenüber einer herkömmlichen Asphaltdeckschicht 0/8 können mit ca. 3,00 EUR/qm beziffert werden, falls ein Austausch der Binderschicht noch nicht ansteht. Andernfalls kommen noch die Mehrkosten für die Binderschicht, Fräsen und Herstellen, in Höhe von ca. 22 EUR/qm hinzu.