

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/661/MDA

Verantwortliche/r:
Manzke, Detlef

Vorlagennummer:
66/012/2010

Stellungnahme zur Anfrage von Herrn Stadtrat Könnecke in der Sitzung des UVPA vom 08.12.2009 betr. Flüsterasphalt

Beratungsfolge	Termin	Status	Vorlagenart	Abstimmung
----------------	--------	--------	-------------	------------

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss/Werk ausschuss EB77	09.02.2010	öffentlich	Kennntnisnahm e	
--	------------	------------	--------------------	--

Beteiligte Dienststellen

I. Mitteilung zur Kenntnis

Hr. StR Könnecke bittet um Informationen über die Einsatzmöglichkeiten, die Kosten sowie über die Reparaturfähigkeit von sog. Flüsterasphalt. Grundsätzlich ist der Einsatz sog. „Flüsterasphalte“ bei Straßensanierungsmaßnahmen nur dann möglich und sinnvoll, wenn ein Straßenaufbau von mind. 12 cm vorhanden ist, eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung gegeben ist, der daraus resultierende Lärmpegel an schutzbedürftigen Räumen die Immissionswerte in Anlehnung an die VLärmSchR 97 überschreitet (70/60 dB(A) Tag/Nacht für reine und allgemeine Wohngebiete) sowie eine ausreichende Anzahl an Betroffenen vorliegt.

Des Weiteren muss die Entstehung des Verkehrslärms überwiegend durch das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bedingt sein. Dies ist frühestens bei Geschwindigkeiten oberhalb von 40 km/h der Fall, sodass der Einsatz in Tempo-30-Zonen bzw. in auf 30 km/h beschränkten Straßen (u.a. Mönaustraße) nach derzeitigem Stand der Technik nicht sinnvoll ist.

Beim Einsatz in Straßen mit Geschwindigkeiten ab 50 km/h sind bei den sog. „Flüsterasphalten“ auch verschiedene Bauweisen zu unterscheiden.

Bzgl. der offenen Bauweisen (OPA, ZWOPA), deren Einsatzkriterien und Kosten wird auf den UVPA-Beschluss vom 17.03.2009 - „Flüsterasphalt im Erlanger Stadtgebiet“ hingewiesen (siehe Anlage 2).

Im Zuge des Zukunftsinvestitionsgesetzes (ZuInvG) wurde in Erlangen hingegen zwischenzeitlich der sog. Lärmoptimierte Asphalt (LOAD) eingebaut. Hierbei handelt es sich um eine neu entwickelte innovative Asphaltbauweise, für die aber noch keine Langzeitergebnisse vorliegen. Bei dieser Bauweise wird eine Lärminderung von ca. 4 dB (A) erreicht.

Die Mehrkosten für den LOAD betragen gegenüber einer üblichen Fahrbahndeckenerneuerung ca. 13 €/m². Dies liegt darin begründet, dass beim LOAD eine Deckschicht und eine Binderschicht mit einer Gesamtdicke von 7,5 cm eingebaut werden muss. Bei der üblichen Fahrbahndeckenerneuerung hingegen wird nur die oberste Deckschicht mit einer Dicke von 4 cm erneuert. Die Kosten hierfür betragen ca. 20,- €/m².

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass im Zuge von Fahrbahndeckensanierungen der Einbau des LOAD nur dann möglich ist, wenn der vorhandene Fahrbahnaufbau eine Mindestasphaltdicke von 12 cm aufweist.

Die Wiederbeschaffung von entsprechendem Asphaltmischgut für die Reparatur kleinerer Flächen oder für das Schließen von Aufgrabungen mit LOAD wird aufgrund der „Spezial“-Mischung und des geringen Bedarfs als nahezu unmöglich erachtet. Diese kleinflächigen Instandsetzungsarbeiten müssen in der herkömmlichen Bauweise vorgenommen werden.

Die vorgenommene und noch anstehende Lärmsanierung mittels LOAD wird im Rahmen des ZulnvG gefördert. Zur Inanspruchnahme dieser Fördermöglichkeit musste ein entsprechender Förderantrag bis spätestens 30.04.2009 eingereicht werden.

Abschließend ist festzuhalten, dass im Falle positiver Langzeiterfahrungen der Einsatz des LOAD eine sinnvolle Alternative beim Um-/Ausbau und ggfs. auch bei Fahrbahndeckensanierungen von Hauptverkehrsstraßen und sonstigen lärmbelasteten Straßen darstellt.

II. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

III. Zum Vorgang