Referat   Amt
VI   661   MDA

Tel. Nr.:
09131/86- 2883

"Flüsterasphalt" im Erlanger Stadtgebiet

hier: Fraktionsantrag Nr. 050/2009 der ÖDP vom 04.02.2009

Beratungsfolge	Termin	öff.	nöff.	Vorlagenart	Abstimmungsergebnis		
					einstimmig	für	gegen Prot.verm.
UVPA	17.03.2009	X		Beschluss	x	12	0

Beteiligte Dienststellen

Amt 31

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung hat den Mitgliedern des UVPA zur Kenntnis gedient.
Der Fraktionsantrag Nr. 050/2009 der ÖDP vom 04.02.2009 gilt hiermit als bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)
Reduzierung von Lärmimmissionen im Bereich von Straßen

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)
Prüfung des Einsatzes von Zweifach Offenporigem Asphalt (ZWOPA), sog. „Flüsterasphalt“, im Bereich von innerörtlichen Straßen

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Fraktionsantrag Nr. 050/2009 der ÖDP vom 04.02.2009 wurde die Prüfung beantragt, auf welchen innerörtlichen Straßen die Verwendung von „Flüsterasphalt“ angewendet werden könnte.

Zu dieser Sonderasphaltbauweise ZWOPA sind zunächst aber einige Erläuterungen bzgl. des Aufbaus, der Funktionsweise und der Randbedingungen zu geben.

Grundsätzlich stellen offenporige Beläge eine andere Bauweise als dichte Fahrbahndecken dar. Während dichte Beläge neben den verkehrstechnischen Erfordernissen auf die Vermeidung des Eindringens von Wasser ausgelegt sind, liegt bei offenporigen Belägen („Drainasphalt“, OPA, ZWOPA) die wasserdichte Schicht nicht an der Oberfläche, sondern unter der Asphaltdeckschicht. Offenporige Asphaltdeckschichten weisen im eingebauten Zustand einen hohen Gehalt von zugänglichen Hohlräumen auf und können ein- oder zweischichtig gebaut werden. Aufgrund der offenporigen und schallabsorbierenden Fahrbahnoberfläche werden die Geräusche beim Reifen-Fahrbahn-Kontakt reduziert.

Von entscheidender Bedeutung für das Funktionieren des offenporigen Belags ist eine optimale und dauerhafte Entwässerung. Im innerstädtischen Bereich mit bordsteingeführten Nebenanlagen (Gehwege, Radwege, Parkplätze, etc.) müssen demzufolge längs der Fahrbahn besondere Entwässerungseinrichtungen vorgesehen werden. Hier handelt es sich um parallel zum Bordstein eingebaute Entwässerungskastentrassen mit Ablauföffnungen auf der Oberseite zur Ableitung des Oberflächenwassers und mit seitlichen Ablauföffnungen auf Höhe einer Abdichtungsschicht zur „Drainage“ des offenporigen Asphalts.

Zur dauerhaften und nachhaltigen Gewährleistung des Lärminderungseffektes ist im Vorfeld die Einhaltung u. a. folgender Rahmenbedingungen zu prüfen:

- Vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen müssen aus dem Fahrbahnbereich heraus umverlegt werden, da jede künftige Aufgrabung im Bereich von Leitungen und Hausanschlüssen eine großflächige Sanierung der Deckschicht mit hohem Aufwand zur Folge hätte.
- Der Anteil des LKW-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen darf aufgrund der Anfahr-, Brems- und Kurvenfahrbewegungen und der hierdurch entstehenden Schubbeanspruchungen im Asphalt nicht zu hoch sein.
- Schmutzeintrag von Randbepflanzungen ist zu vermeiden.
- Ein besonderer Schmutzeintrag in den offenporigen Asphalt z.B. durch Baustellenfahrzeuge darf nicht erfolgen.
- Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit sollte mehr als 50 km/h betragen, damit die selbstreinigende Wirkung durch den Sogeffekt der Autoreifen zum Tragen kommt. Ansonsten muss die gesamte Fahrbahn einschl. der Entwässerungseinrichtungen in regelmäßigen Abständen (2x pro Jahr) „gewaschen“ werden (Kosten ca. 6.000 – 8.000 € pro Reinigung).

Anlässlich einer Nachfrage beim Tiefbauamt Ingolstadt, zuständige Straßenbaubehörde eines der beiden im Fraktionsantrag erwähnten Pilotprojekte, wurde mitgeteilt, dass es sich bei dem Pilotprojekt wegen des Anbaus einer zusätzlichen Fahrspur um eine sog. wesentliche Änderung einer bestehenden Straße handelt, die entsprechend der 16. BImSchV Lärmvorsorgemaßnahmen auslöst. Durch den Einbau des ZWOPA konnte die Höhe der erforderlichen Lärmschutzwände auf 3 – 4 m reduziert werden. Die Kosten für den offenporigen Asphalt betragen ungefähr das **4-fache** einer herkömmlichen Asphaltdeckschicht, die Kosten für die spezielle seitliche Entwässerungskastenrinnen ca. das **6-fache** gegenüber einer üblichen Rinnenausbildung. Aufgrund des hohen Aufwandes und der damit verbundenen Schwierigkeiten würden von der Stadt Ingolstadt vorerst jedoch keine weiteren derartigen Straßenbeläge vorgesehen, zumal bereits auch erste Verdrückungen in den Abbiegebereichen von Kreuzungen sichtbar seien. Vielmehr würde bei künftigen ähnlichen Maßnahmen der Einbau eines alternativen lärmindernden Belages des sog. lärmarmen Splittmastixasphaltes SMA (LA) erwogen.

Anlässlich einer Überprüfung durch Amt 31 wurden folgende Straßenzüge aufgeführt, die für den Einbau eines „Flüsterasphalts“ aus lärmtechnischen Gesichtspunkten in Frage kommen:

- Paul-Gossen-Straße zw. Egerlandstraße und Bayernstraße
- Gebbert-/Löwenichstraße zw. Südkreuzung und Schillerstraße
- Luitpold-/Drausnickstraße zw. Gebbertsstraße und östl. Stadtgrenze
- Koldestraße
- Äußere Brucker/Fürther Straße zw. W.-v.-Siemens-/Hochstraße und Tennenloher Straße
- Möhrendorfer/Schallershofer Straße zw. St. Johann und Neumühle
- Am Europakanal zw. Kosbacher Damm und Büchenbacher Damm

Aufgrund der Anforderungen und Rahmenbedingungen, wie sie allgemein in den innerörtlichen Straßen und somit auch speziell in den o.a. Straßenzügen gegeben sind (u.a. vorh. Ver- und Entsorgungsleitungen einschl. sämtlicher Hausanschlussleitungen, vorh. Baumbestand, relativ hoher LKW-Anteil wg. ÖPNV, etc.) kann der Einbau eines ZWOPA („Flüsterasphalt“) aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten hier nicht befürwortet werden.

Im Zuge von evtl. Straßenausbau-, bzw. Deckenerneuerungsmaßnahmen wird als Alternative aber der Einbau des o.g. SMA (LA) geprüft, der eine Pegelminderung von bis zu 4 dB(A) erzielen soll und sich z. Zt. noch in der Erprobung befindet.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ bei HHSt.
Sachkosten:	€ bei HHSt.
Personalkosten (brutto):	€ bei HHSt.
Folgekosten:	€ bei HHSt.
Korrespondierende Einnahmen	€ bei HHSt.
Weitere Ressourcen	

Haushaltsmittel sind auf HHSt. bzw. im Budget vorhanden!

III. Abstimmung

Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses

Mit   gegen   Stimmen

.....
Vorsitzende/r des

.....
Berichterstatter/in

IV. **Beschlusskontrolle**

Datum	Gremium	Umsetzung

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Kopie an <Amt 660> zur Aufnahme in die Beschlussüberwachungsliste

VII. Kopie an <Amt 13/Herrn Pickel>

VIII. Kopie an <Amt 661> zum Vorgang

Anlagen: Fraktionsantrag

Tiefbauamt

Sperber