

## Verwendung von Flüsterbelag auf Hauptverkehrsstraßen

Stadträtin Anja König richtete an Oberbürgermeister Hans Rampf folgende Plenaranfrage zum Thema „Verwendung von Flüsterbelag auf Hauptverkehrsstraßen“:

Im Rahmen der Lärmschutzverordnung der Stadt Landshut soll auf Hauptverkehrsstraßen der Stadt Landshut bei künftigen Baumaßnahmen auch der sogenannte Flüsterbelag als Lärmschutzmaßnahme aufgebracht werden.

Bitte beantworten Sie mir hierzu noch folgende Fragen:

1. In welchen Bereichen wurde bisher bereits dieser Flüsterbelag aufgebracht?
2. Welche Erfahrungen bzw. welchen Erfolg im Sinne des Lärmschutzgesetzes gibt es bisher zu verzeichnen?
3. Welche Mehrkosten gegenüber einem „normalen“ Belag entstehen der Stadt Landshut dabei?
4. Ist angedacht auch evtl. auf anderen viel befahrenen Straßen mit einer solchen Lärmschutzmaßnahme zu arbeiten, welche Voraussetzungen müssten diese Straßen erfüllen?

Oberbürgermeister Hans Rampf antwortete wie folgt:

In den letzten Jahren wurden eine ganze Reihe von lärm mindernden Belägen von der Asphaltindustrie entwickelt. Unterschiedliche Einsatzbedingungen (z. B. Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil, Straßenzustand, Straßenentwässerung), die Randbedingungen der Baustelle und Vorgaben des späteren Unterhalts bestimmen die Belagwahl.

Der im Antrag genannte Flüsterbelag ist ein geschützter Begriff, der nur im Zusammenhang mit dem Belag einer bestimmten Firma Verwendung findet.

Im Folgenden wird deshalb allgemein von lärm mindernden Belägen gesprochen als Sammelbegriff für die verschiedenen, auf dem Markt angebotenen Produkte (wie Splittmastix lärmarm *SM Ia*, lärmoptimierte Asphaltdeckschicht *load*, dünne Deckschicht im Heißeinbau *DSH – V 5*, zweilagig offener Asphalt *ZwopA*, etc.).

Zu Frage 1:

In der Stadt Landshut wurden bisher folgende Straßen mit lärm mindernden Straßenbelägen versehen:

- Niedermayerstraße 2009 (Splittmastix, lärmarm)
- Johannisstraße 2010 (Splittmastix, lärmarm)
- Stethaimerstraße 2010 (Splittmastix, lärmarm)
- Wittstraße 2012 (dünne Deckschicht im Heißeinbau)
- Veldener Straße 2013 (dünne Deckschicht im Heißeinbau)

Zu Frage 2:

Die Lärmemissionen aus dem Kontakt Reifen/Fahrbahn sind stark geschwindigkeitsabhängig. Bei niedrigen Geschwindigkeiten tritt immer mehr das Motorgeräusch in den Vordergrund. Wegen der verhältnismäßig geringen Geschwindigkeiten, die innerorts gefahren werden, ist der Einsatz von lärm mindernden Belägen nur auf viel und schnell befahrenen Hauptverkehrsstraßen sinnvoll (kontraproduktiv zu den Anforderungen an einen lärm mindernden Belag sind die, wegen der Ver- und Entsorgungsleitungen innerorts nie ganz zu vermeidenden Straßenaufbrüche).

Nach den vorliegenden Erfahrungen können innerorts (bezogen auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h) ca. 2 – 4 dB anfängliche Lärmreduzierung erreicht werden. Durch Alterung ist im Laufe der Lebensdauer des Belages je nach Belagsart mit einer geringfügigen Abnahme der lärmreduzierenden Wirkung zu rechnen.

Bei der Erneuerung des Belages in der Niedermayerstraße, in der Johannisstraße und in der Stethaimerstraße wurde eine anfängliche Reduzierung um 3 – 4 dB erreicht. Diese hat etwa um 1 dB nachgelassen. Nach Angabe der für die Erneuerung der Deck- und Binderschicht in der Wittstraße und der Veldener Straße zuständigen staatlichen Bauamtes / Abteilung Straßenbau ist dort mit einer Reduzierung des Lärms in Höhe von ca. 2 dB zu rechnen.

Aus den oben genannten Gründen und wegen der Kosten sollte die Ausführung von lärm mindernden Belägen immer im Einzelfall geprüft werden und auf die Hauptverkehrsstraßen beschränkt bleiben.

Zu Frage 3:

Je nach den vorgefundenen Verhältnissen des bestehenden Asphaltaufbaus können gegenüber einer herkömmlichen Deckenbaumaßnahme erhebliche Mehrkosten entstehen, da lärm mindernde Beläge empfindlicher auf schlechten Unterbau oder mangelhafte Entwässerung reagieren und beim Einbau eine höhere Genauigkeit erforderlich ist.

Zu Frage 4:

Die Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG stellt nur auf Bundes- und Staatsstraßen ab. Diese Lärmaktionsplanung ist aufgrund § 47 d Abs. 5 BImSchG alle 5 Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.

Es bleibt den betroffenen Gemeinden grundsätzlich unbenommen, freiwillig die Lärmaktionspläne um sonstige Straßen (z. B. Kreisstraßen) zu erweitern. Derzeit ist keine Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Stadt Landshut um sonstige Straßen geplant, weil

- a) es sich aus Gründen der Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit anbietet, die im Zeitraum 2017 – 2019 fällige Fortschreibung der Lärmaktionsplanung Stufe 1 (Bundesstraßen) und Stufe 2 (Staatsstraßen) künftig zusammenzufassen. Bei dieser Fortschreibung kann auch geprüft werden, ob sonstige Straßen mit einbezogen werden

- b) bereits im Mobilitätsforum im AK fließender Verkehr/Hauptverkehrsstraßen die Lärmthematik eingebracht wird
- c) sich bisher herausgestellt hat, dass das Aufbringen von lärmindernden Belägen zwar am praktikabelsten ist, lärmindernde Beläge sich aber nur bei Straßen mit Geschwindigkeiten von 50 km/h oder höher eignen. Bei den sonstigen Straßen kann diese Geschwindigkeitscharakteristik in der Regel nicht angenommen werden.

Landshut, den 19.12.2014

Hans Rampf  
Oberbürgermeister