



Stadt Leverkusen

Antrag Nr. 1239/2011

Der Oberbürgermeister

I/01-011-41-04-kr

Dezernat/Fachbereich/AZ

23.09.11

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	26.09.2011	Entscheidung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	27.09.2011	Entscheidung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	29.09.2011	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Verarbeitung von Flüsterasphalt

- Antrag der Fraktion BÜRGERLISTE vom 29.08.11
- Stellungnahme der Verwaltung vom 14.09.11

Anlage/n:

Stellungnahme

01
über Dez. V

gez. Mues
gez. Buchhorn

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion BÜRGERLISTE vom 29.08.2011, Nr. 1239/2011 (ö)
- Verarbeitung von Flüsterasphalt

Zu dem o. g. Antrag der Fraktion BÜRGERLISTE wird seitens der TBL wie folgt Stellung genommen:

Zu den zurzeit auf dem Markt befindlichen lärm mindernden Straßenbelägen, auch Flüsterasphalt genannt, zählen die sog. offenporigen Asphalte sowie die lärm optimierten Asphalte.

1. Offenporige Asphalte

Offenporige Asphaltdeckschichten zeichnen sich durch ein hohlraumreiches Korngefüge aus. Die Hohlräume reduzieren die Lärmentwicklung.

Dieser Effekt ist bei neuen offenporigen Fahrbahnbelägen bei einer möglichen Reduzierung des Schallpegels um bis zu 4 dB(A) durchaus spürbar, nimmt aber nach einer relativ kurzen Nutzungsdauer von ca. 6 Jahren ab (Straße und Autobahn, 3.2009, S.133-139 u. 6.2009, S.354). Ursache hierfür sind Verschmutzungen, die letztendlich dazu führen, dass sich die Poren zusetzen und dadurch der Lärm minderungseffekt abnimmt. Hinzu kommt, dass diese Fahrbahnbeläge aufgrund ihres Hohlraumgehaltes im Winter besonders anfällig für Frostschäden sind, da gefrierendes Wasser in den Poren zu Kornausbrüchen führen kann.

Zum anderen ist dieser Belag aufgrund seiner Struktur anfällig gegenüber Schubbeanspruchungen. Hier können ebenfalls Kornausbrüche die Folge sein. Insgesamt ist also mit einer geringeren Lebensdauer des Belages von ca. 10 Jahren zu rechnen (Quellen: Straße und Autobahn, Dipl.-Ing. S. Ehlert in Heft 3.2009, S.133-139 u. Prof. Dr.-Ing. M. Radenberg, Ruhr-Uni Bochum in Heft 6.2009, S.354).

Ein weiterer Nachteil beim Einsatz dieser Fahrbahnbeläge besteht darin, dass bei Unfällen mit flüssigem Gefahrgut der betroffene Bereich komplett ausgefräst und neu hergestellt werden muss, da die Chemikalien nicht aus dem Belag herausgesaugt werden können.

Außerdem ist zu beachten, dass der Einbau von offenporigen Asphaltbelägen mit zusätzlichem technischen Aufwand verbunden ist, da das Wasser nicht wie sonst üblich über die Straßenoberfläche sondern erst über die darunter liegenden Asphaltbeläge den Entwässerungseinrichtungen zugeführt wird.

Insgesamt kann diesem Fahrbahnbelag aufgrund des schnell nachlassenden Lärmmin-
derungseffektes, der geringen Lebensdauer und dem erhöhten technischen Aufwand
bei der Entwässerung nur wenig Anwendungsmöglichkeit eingeräumt werden.

2. Lärmoptimierte Asphalte

Im Unterschied zu den offenporigen Asphalten besitzen lärmoptimierte Asphalte eine
dichte Struktur. Die spezielle Auswahl der Gesteinskörnungen sorgt für eine konkav
strukturierte lärmindernde Oberfläche.

Lärminderung aufgrund von Verschmutzung ist somit ausgeschlossen.

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt konventionell, d. h. dass das Wasser den Sink-
kästen über die Fahrbahnoberfläche zugeführt werden kann.

Die Gefahr von Kornausbrüchen infolge Frost bzw. mangelnder Schubaufnahmefähig-
keit besteht bei diesen Fahrbahnbelägen nicht.

Lärmoptimierte Asphalte sind erst in den letzten Jahren entwickelt worden und zuerst in
Düsseldorf und Köln eingesetzt. Daher kann zurzeit noch keine Aussagen bezüglich der
Haltbarkeit gemacht werden.

Abschließend ist anzumerken, dass bei dem Einsatz von lärmindernden Fahrbahnbe-
lägen eine spürbare Reduzierung in der Regel erst ab einer Geschwindigkeit von mehr
als 40 km/h bei PKW's und 70 km/h bei LKW's wahrgenommen werden kann (Quelle:
asphalt 8/2007, Prof. Dr.-Ing. M. Radenberg, Ruhr-Uni Bochum und Dipl.-Ing. R. San-
der, Amt für Verkehrsmanagement, Stadt Düsseldorf).

gez. Gerlich