

- 01 - über Büro 60 – gez. Görlich
- über Herrn Oberbürgermeister Buchhorn – gez. Buchhorn

Instandsetzung der Fahrbahn des Willy-Brandt-Rings

- Vorlage Nr. 1944/2012

- Anfrage der Fraktion BÜRGERLISTE vom 11.01.13

Stellungnahme des Fachbereiches 66 und der TBL:

Vor dem Hintergrund der Mehrkosten und des fehlenden Planungsrechts für eine Verbreiterung des Willy-Brandt-Rings schlägt die Verwaltung der Politik eine Sanierung in dem vorhandenen Straßenquerschnitt vor. Bei dieser sogenannten „Sanierung im Bestand“ sind keine weiteren Schallschutzmaßnahmen erforderlich; durch die vorgeschlagene Sanierung mit lärmoptimierten Asphalt und der Reduzierung auf Tempo 50 km/h werden sich die Lärmemissionen zusätzlich verringern.

Bei einer Verbreiterung des Willy-Brandt-Rings ist eine Prüfung nach § 125 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) durchzuführen (einschl. Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange). Im Zuge dieses Verfahrens würde neben der Beurteilung des Lärms und gegebenenfalls erforderlicher Schallschutzmaßnahmen auch geprüft werden, ob durch die Planung eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder gegebenenfalls ein Bauleitplanverfahren erforderlich sind.

Bei den Flüsterasphalten wird zwischen Asphalten unterschieden, die den Lärm einerseits durch ihre Offenporigkeit und andererseits durch ihre Oberflächenstruktur reduzieren.

Offenporige Asphalte besitzen in ihrer gesamten Stärke einen im Vergleich zu normalen Asphalten erhöhten Hohlraumanteil. Dieser trägt zur Lärmreduzierung bei. Der Fahrbahnbelag hat aber folgende Nachteile:

- Abnahme des Lärminderungseffektes durch Verschmutzung nach relativ kurzer Nutzungsdauer (5 bis 6 Jahre)
- Anfälligkeit für Frostaufbrüche aufgrund des großen Hohlraumanteiles
- Hohe Anfälligkeit für Schubbeanspruchungen aufgrund des hohen Hohlraumgehaltes
- Hoher Aufwand bei der Ableitung des anfallenden Regenwassers zur Entwässerungseinrichtung
- Bei Unfällen mit flüssigem Gefahrgut muss der Belag herausgefräst und komplett erneuert werden.

Im Gegensatz zum alten Flüsterasphalt stellt der lärmoptimierte Asphalt eine Neuentwicklung dar. Er wurde in Düsseldorf im Jahr 2007 erstmals eingebaut. In Köln kam er zum ersten Mal in 2010 zum Einsatz. Auch andere Gemeinden haben mittlerweile diesen Belag erprobt. Bei diesem Belag wird die Lärmreduzierung durch die spezielle Oberflächenstruktur erreicht. Ansonsten hat er einen geringen Hohlraumgehalt, so dass er nicht die genannten Nachteile des Flüsterasphaltes hat.

Gez. Schmitz

G:\01\011\Zwischenordner\1944 - Stn. 66 zur Anfrage BÜR v. 11.01.13.doc