

## **Antrag**

**der Abg. Johannes Stober u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

### **Lärmindernde Asphaltdeckschichten**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie die gesammelten Erfahrungen und den Stand der Entwicklung bezüglich geräuschkindernder Fahrbahnbeläge (wie zum Beispiel offenporige Asphaltdeckschichten) in Baden-Württemberg und in anderen Bundesländern bewertet;
2. an welchen Orten und in welcher Größenordnung geräuschkindernde Fahrbahnbeläge in Baden-Württemberg verbaut worden sind und welche Erfahrungen damit gemacht wurden;
3. wie teuer die neueste Generation geräuschkindernder Fahrbahnbeläge im Vergleich zu konventionellen Splittmastixbelägen aktuell ist und wie sich die Kostendifferenz erklären lässt;
4. inwiefern sich die Erkenntnisse der Studie „Lärmarme Reifen und geräuschkindernde Fahrbahnbeläge“ der LfU (heute LUBW) aus dem Jahr 2004, dass innerorts nur dichte Fahrbahnbeläge und außerorts auch geräuschkindernde Fahrbahnbeläge zum Verbauen infrage kämen, heute so noch halten lassen, wenn schon im Jahr 2007 in Düsseldorf mit LOA 5 D innerorts der Verkehrslärm um (vom TÜV Nord gemessene) 4 bis 5 dB bei 50 km/h gesenkt wurde;
5. ob ihr Erkenntnisse vorliegen, ab wann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geräuschkindernde Fahrbahnbeläge wie offenporige Asphaltdeckschichten zum regulären Verbauen zulässt;

6. warum das Umweltministerium Baden-Württemberg zusammen mit der LUBW in seinem Leitfaden an die Kommunen zur Lärmaktionsplanung unter bestimmten Rahmenbedingungen für die Verwendung von zweilagigen offenporigen Asphaltbelägen wirbt, wenn (wie in der Antwort auf Landtagsdrucksache 14/4551 geschehen) solche Fahrbahnbeläge gar nicht zugelassen sind;
7. wann die Reifenrahmenrichtlinie der EU in Kraft tritt und welche Konsequenzen diese für Reifenhersteller, Kunden und Reifenhändler hat;
8. welche Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer Lärmaktionsplanung den Verbau von lärm mindernden Asphaltdeckschichten auf Landes- oder Bundesstraßen beantragt haben;
9. ob außer lärm mindernder Asphaltdeckschichten noch weitere Pilotprojekte in Baden-Württemberg zur Lärmreduzierung im Straßenverkehr existieren oder geplant sind und wenn ja, welche dies sind;
10. auf welchen Streckenabschnitten auf baden-württembergischen Bundes- und Landesstraßen die Geschwindigkeit zu Lärmschutzzwecken reduziert ist.

22. 01. 2010

Stober, Grünstein, Knapp, Stehmer, Kaufmann SPD

#### Begründung

Straßenverkehrslärm ist ein großes Problem in Baden-Württemberg, vor allem für Anwohner von vielbefahrenen Straßen. Das Verbauen von lärm mindernden Asphaltdeckschichten kann den Verkehrslärm effektiv reduzieren, wie Pilotprojekte in ganz Deutschland (z. B. in Augsburg, Düsseldorf oder Ingolstadt) eindrucksvoll beweisen.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. Februar 2010 Nr. 63–3945.40/153 nimmt das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Umweltministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

- 1. wie sie die gesammelten Erfahrungen und den Stand der Entwicklung bezüglich geräuschkindernder Fahrbahnbeläge (wie zum Beispiel offenporige Asphaltdeckschichten) in Baden-Württemberg und in anderen Bundesländern bewertet;*

Zu 1.:

Im Bundesfern- und Landesstraßenbau kommen lärm mindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz, die als Regelbauweise zugelassen sind. Hierzu gehören

Beläge aus Asphaltbeton, Splittmastixasphalt und Beton mit Waschbetonstruktur, die eine dichte Straßenoberfläche aufweisen, sowie Beläge aus offenporigem Asphalt in einlagiger Ausführung mit durchlässiger Oberfläche. Diesen Belagsarten ist erst bei Geschwindigkeiten über 60 km/h ein anrechenbarer Lärminderungswert zuerkannt. Für Straßen in Ortsdurchfahrten mit den dort üblichen Geschwindigkeiten gibt es derzeit keine zugelassenen Straßenoberflächen mit lärmindernder Wirkung.

Die Erfahrungen mit den seit Jahren in der Nähe von lärmsensiblen Nutzungen eingebauten Fahrbahndecken sind in lärmtechnischer Hinsicht durchweg als positiv zu bewerten. In den zurückliegenden Jahren konnte vor allem bei den offenporigen Asphalten die Nutzungsdauer und die Höhe der lärmindernden Wirkung weiter gesteigert werden. Als weitere positive Begleiterscheinung haben diese Beläge durch ihre Wasseraufnahme günstige Eigenschaften hinsichtlich Aquaplaning, Sprühfahnenbildung und Blendwirkung bei Nässe. Allerdings bedarf der Einsatz von offenporigen Asphaltbelägen immer einer sorgfältigen Abwägung, da diese Belagsart Nachteile hinsichtlich Dauerhaftigkeit, Unterhaltung, Reparaturfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und der oft aufwändigen Gestaltung der Entwässerungseinrichtungen aufweist.

Für die Weiterentwicklung von Straßenbelägen zur Verbesserung der Geräuscheigenschaften besteht noch Forschungsbedarf. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden derzeit neuartige Entwicklungen in Pilotversuchen erprobt und deren Eignung in lärm- und straßenbautechnischer Hinsicht untersucht. Zur Verbesserung der Lärmsituation an den hoch belasteten Straßen in innerörtlichen Bereichen liegt der Schwerpunkt der Untersuchungen auf der Entwicklung geeigneter, dichter Fahrbahnbeläge für den Geschwindigkeitsbereich ab 30 km/h. Gesicherte Aussagen über die Lärminderungswirkung der neuartigen Beläge sind derzeit noch nicht möglich.

*2. an welchen Orten und in welcher Größenordnung geräuschmindernde Fahrbahnbeläge in Baden-Württemberg verbaut worden sind und welche Erfahrungen damit gemacht wurden;*

Zu 2.:

Lärmindernde Fahrbahnbeläge aus Asphaltbeton oder Splittmastixasphalt mit dichter Straßenoberfläche werden bei Bedarf auf allen Bundesfern- und Landesstraßen verbaut. Der Einsatz von Belägen mit durchlässiger Oberfläche aus einlagigem, offenporigem Asphalt beschränkt sich aufgrund der straßenbautechnischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Nachteile auf Bereiche, in denen ausreichender Lärmschutz durch Wand- oder Wallkonstruktionen allein mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht erzielt werden kann. Diese Beläge werden daher auf den Autobahnen und den hochbelasteten Bundesstraßen eingesetzt. Bislang wurde der offenporige Asphalt in größeren Abschnittslängen auf der A 5 bei Rastatt, der A 6 zwischen Sinsheim und Weinsberg, der A 8 zwischen Karlsbad und Leonberg sowie auf der B 36 bei Rheinstetten, der B 297 bei Nürtingen und der B 313 bei Wendlingen eingebaut. Dichte Fahrbahnbeläge aus Beton mit Waschbetonoberfläche werden nur auf Autobahnen verbaut. Ein längerer Abschnitt mit dieser Bauweise befindet sich auf der A 5 zwischen Karlsruhe und Bruchsal.

Zu den Erfahrungen mit den lärmindernden Belägen wird auf die Ausführungen in Ziffer 1 hingewiesen.

3. *wie teuer die neueste Generation geräuschmindernder Fahrbahnbeläge im Vergleich zu konventionellen Splittmastixbelägen aktuell ist und wie sich die Kostendifferenz erklären lässt;*

Zu 3.:

Von den zugelassenen geräuschmindernden Fahrbahnbelägen ist die neueste Generation der offenporigen Asphaltbeläge im Durchschnitt 30 bis 35 Prozent teurer als konventionelle Beläge aus Splittmastixasphalt.

4. *inwiefern sich die Erkenntnisse der Studie „Lärmarme Reifen und geräuschmindernde Fahrbahnbeläge“ der LfU (heute LUBW) aus dem Jahr 2004, dass innerorts nur dichte Fahrbahnbeläge und außerorts auch geräuschmindernde Fahrbahnbeläge zum Verbauen infrage kämen, heute so noch halten lassen, wenn schon im Jahr 2007 in Düsseldorf mit LOA 5 D innerorts der Verkehrslärm um (vom TÜV Nord gemessene) 4 bis 5 dB bei 50 km/h gesenkt wurde;*

Zu 4.:

In der LfU-Studie „Lärmarme Reifen und geräuschmindernde Fahrbahnbeläge“ wird ausgeführt, dass für niedrige Geschwindigkeiten (innerorts) nur dichte Straßenoberflächen infrage kommen und sich für höhere Geschwindigkeiten (außerorts) geräuschmindernde Fahrbahnbeläge in Form einlagiger offenporiger Asphaltdeckschichten eignen. Beim Straßenbelag, der in Düsseldorf innerorts verbaut wurde, handelt es sich um einen dichten Belag mit einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht (LOA 5 D). Durchgeführte Lärmmessungen an den Versuchsstrecken lassen für den Pkw-Verkehr eine Lärmreduzierung um zwei bis drei Dezibel [dB(A)] erwarten. Sollten Langzeitversuche die Dauerhaftigkeit dieser Wirkung bestätigen, wäre dieser Belag eine gute Möglichkeit zur Reduktion des Straßenverkehrsgeräusches in innerörtlichen Bereichen.

5. *ob ihr Erkenntnisse vorliegen, ab wann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geräuschmindernde Fahrbahnbeläge wie offenporige Asphaltdeckschichten zum regulären Verbauen zulässt;*

Zu 5.:

Offenporige Asphaltbeläge mit einlagigem Aufbau sind für Geschwindigkeiten über dem in Ortsdurchfahrten üblichen Geschwindigkeitsniveau zum regulären Verbauen seit Jahren zugelassen. Der genaue Zeitpunkt, ab wann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die in der Erprobung befindlichen neuartigen lärmindernden Beläge zum regulären Verbauen zulässt, ist nicht bekannt. Aufgrund des Handlungsbedarfs zur Verbesserung der Lärmsituation vor allem in Innerortsbereichen ist davon auszugehen, dass der Bund eine möglichst schnelle Zulassung der Neuentwicklungen zur Anwendung anstrebt.

6. *warum das Umweltministerium Baden-Württemberg zusammen mit der LUBW in seinem Leitfaden an die Kommunen zur Lärmaktionsplanung unter bestimmten Rahmenbedingungen für die Verwendung von zweilagigen offenporigen Asphaltbelägen wirbt, wenn (wie in der Antwort auf Landtagsdrucksache 14/4551 geschehen) solche Fahrbahnbeläge gar nicht zugelassen sind;*

Zu 6.:

Im angesprochenen Leitfaden wird im Kapitel 4 „Lärmreduzierung beim Straßenverkehr“, Abschnitt 4.1.1 „Lärmreduzierende offenporige Fahrbahndeckschichten“ sowohl auf die länger etablierten einlagigen Beläge als auch die neueren zweilagigen Asphaltdeckschichten eingegangen.

Die zweilagigen offenporigen Asphaltdeckschichten stellen dabei noch immer eine neuartige innovative Sonderbauweise dar, während die einlagigen Asphaltbeläge zur Regelbauweise gehören. Es liegen jedoch bereits eine Reihe von positiven Erfahrungen, unter anderem aus Bayern (z. B. Augsburg 2003, Ingolstadt 2005, Autobahn A 9 bei Garching/München 2005), aber auch aus anderen Bundesländern und aus dem Ausland vor, die es notwendig machten, diese Bauweise auch im Leitfaden „Lärmaktionsplanung“ zu erwähnen und den Kommunen bekanntzumachen. Ziel war und ist es, auch die zweilagigen offenporigen Beläge als Regelbauweise zuzulassen. Dies erfordert aber weitere Erprobungen und Anwendungen dieser Technik zur eindeutigen Festlegung und Zuordnung eines Lärmminderungs- oder Korrekturwertes. Für lärm-mindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund „neuer bautechnischer Entwicklungen“ eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, können solche Korrekturwerte berücksichtigt werden. Dafür enthält die Verkehrs-lärmschutzverordnung – 16. BImSchV – explizit eine Öffnungsklausel.

Wie eine Realisierung im Rahmen der Umsetzung eines Aktionsplans aussehen könnte (z. B. im Rahmen eines Pilotprojektes), ist im konkreten Einzelfall zu klären. Im Leitfaden „Lärmaktionsplanung“, der sich insgesamt auf das Wesentliche beschränken musste, konnte auf diesen differenzierten Hintergrund nicht eingegangen werden.

*7. wann die Reifenrahmenrichtlinie der EU in Kraft tritt und welche Konsequenzen diese für Reifenhersteller, Kunden und Reifenhändler hat;*

Zu 7.:

Die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 trifft Festlegungen zur Nasshaftung, zum Rollwiderstand und Rollgeräusch. Zwanzig Tage nach der Verkündung am 31. Juli 2009 ist sie in Kraft getreten und gilt ab dem 1. November 2011. Die Rollgeräuschgrenzwerte werden um 3 bis 5 dB(A) gesenkt. Durch die gleichzeitige Festlegung weiterer Anforderungen sind technische Weiterentwicklungen notwendig. Beim vorhandenen technischen Niveau dürften diese von allen führenden Herstellern beherrscht werden.

Die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter wurde am 22. Dezember 2009 verkündet, trat zwanzig Tage danach in Kraft und gilt ab dem 1. November 2012. Eine Bewertung dieser neuen Regelungen ist nicht möglich, da noch nicht alle Prüfbedingungen festliegen. Beim Erlass der Durchführungsmaßnahmen hat sich die Kommission noch Änderungen der Grenzwerte vorbehalten, sofern dies infolge der Änderung der Prüfverfahren erforderlich ist und das Umweltschutzniveau nicht gesenkt wird.

Entwürfe weiterer Regelungen der EU sind nicht bekannt. Die EG-Verordnungen sind in allen Mitgliedstaaten unmittelbar geltendes Recht und müssen im Gegensatz zu Richtlinien nicht erst von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden.

*8. welche Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer Lärmaktionsplanung den Verbau von lärm-mindernden Asphaltdeckschichten auf Landes- oder Bundesstraßen beantragt haben;*

Zu 8.:

Folgende elf Städte und Gemeinden haben in der Lärmaktionsplanung den Verbau von lärm-mindernden Fahrbahnbelägen auf Bundesfern-, Landes- oder kommunalen Straßen als lärm-reduzierende Maßnahmen vorgesehen:

Bad Säckingen, Denkendorf, Eimeldingen, Friolzheim, Karlsruhe, Leinfelden-Echterdingen, Möglingen, Öhringen, Stuttgart, Ulm und Weil am Rhein.

*9. ob außer lärmindernder Asphaltdeckschichten noch weitere Pilotprojekte in Baden-Württemberg zur Lärmreduzierung im Straßenverkehr existieren oder geplant sind und wenn ja, welche dies sind;*

Zu 9.:

Derzeit gibt es in Baden-Württemberg außer den zugelassenen Belägen zwei definierte Versuchsstrecken zur Erprobung eines Fahrbahnbelags aus lärmoptimiertem Splittmastixasphalt. Es handelt sich dabei um einen Abschnitt der B 10/B 27 bei Stuttgart-Zuffenhausen und um einen Abschnitt der B 10 von Esslingen bis Uhingen.

*10. auf welchen Streckenabschnitten auf baden-württembergischen Bundes- und Landesstraßen die Geschwindigkeit zu Lärmschutzzwecken reduziert ist.*

Zu 10.:

Es gibt keine landesweite Übersicht zu den Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und zu den jeweiligen Anordnungsgründen auf Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg. Zuständig für die Anordnung von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs sind die einhundertfünfzig unteren Straßenverkehrsbehörden bei den Landratsämtern und den Großen Kreisstädten.

Rech

Innenminister