

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
-66-

Kassel, 17. Mai 2022
Heiko Lehmkühl
Tel. 1263

- VI -

Dezernat VI	
Eing.:	18. Mai 2022
Anl.:	<i>[Handwritten Signature]</i>

Stadverordneten-Versammlung Kassel	
Eing.:	23. MAI 2022

Anfrage der FDP zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
Fragesteller: Fraktionsvorsitzender Matthias Nölke, Vorlage-Nr.: 101.19.486

Lärmmindernde Fahrbahnbeläge

„Wir fragen den Magistrat:

1. Welche lärmmindernden Fahrbahnbeläge werden im Kasseler Stadtgebiet eingesetzt?
2. Auf welchen Straßenabschnitten im Kasseler Stadtgebiet werden diese Beläge eingesetzt?
3. Auf welchen Straßenabschnitten im Kasseler Stadtgebiet ist der Einsatz dieser Beläge geplant?
4. Wie bewertet der Magistrat die vom Umweltbundesamt empfohlenen lärmmindernden Fahrbahnbeläge auf ihre jeweilige
 - a. Pegelminderung bei innerstädtischen Geschwindigkeiten?
 - b. Dauerhaftigkeit sowie Bau- und Wartungskosten?
 - c. Umweltverträglichkeit und Klimawandeltauglichkeit?
5. Welche Erfahrung hat der Magistrat mit Fahrbahnbelägen denen recycelte Kunststoffe beigemischt wurden?
6. Welche Kenntnis hat der Magistrat über Fahrbahnbeläge mit PE-HD/HDPE-Anteilen (Polyethylen mit hoher Dichte), die z. B. in Südafrika als »Eco Asphalt« erfolgreich eingesetzt werden?“

Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

zu 1.:

Im Kasseler Stadtgebiet werden je nach Kfz-Belastung Asphaltdeckschichten aus Asphaltbeton oder aus Splitt-Mastix-Asphalt (SMA) eingebaut. Der Asphaltbeton hat eine Lärmminderung von 2 dB(A) gegenüber dem SMA. Weitere lärmmindernde Fahrbahnbeläge werden im Stadtgebiet Kassel aus technischen Gründen nicht verwendet.

zu 2.:

Im Stadtgebiet von Kassel werden alle Anliegerstraßen mit einer Asphaltbetondeckschicht gebaut. Beim Bau von Hauptverkehrsstraßen hängt es von der Verkehrsbelastung ab, ob noch ein Asphaltbeton oder schon ein SMA zur Anwendung kommt.

zu 3.:

siehe Antwort zu 2.

zu 4a:

Da bisher bei Geschwindigkeiten bis zu ca. 50 km/h die Geräusche des Antriebsstranges (Motor und Getriebe) die Rollgeräusche übertönen, ist eine Pegelminderung über die Fahrbahnoberfläche innstädtisch in nur geringem Umfang zu realisieren. Ob sich das bei zunehmender Durchdringung mit Elektro-Antrieben ändert, ist derzeit nicht bekannt. Des Weiteren ist der Einbau von offenporigen Asphalten im Stadtgebiet auch deshalb unwirtschaftlich, weil erst ab Geschwindigkeiten von 70 km/h die erforderliche Reinigungswirkung durch die Sog-Wirkung der fahrenden Kfz einsetzt. Bei üblichen innerstädtischen Geschwindigkeiten würde die Lärminderungswirkung durch Zusetzen der Poren deshalb schnell sinken.

zu 4b:

Die Haltbarkeit offenporiger Asphalte gegenüber herkömmlichen Asphaltsschichten ist deutlich reduziert, weil das Bitumen durch den Zutritt von Sauerstoff infolge des höheren Hohlraumgehaltes schneller oxidiert, versprödet und altert. Weiterhin liegen in den städtischen Straßen zahlreiche Ver- und Entsorgungsleitungen, die mit zunehmender Liegezeit entsprechende Störungen aufweisen, welche ausschließlich in offener Bauweise behoben werden können. Diese Aufgrabungen können aus technischen Gründen nicht wieder mit offenporigen Asphalt verschlossen werden. Somit wird die erhoffte lärmindernde Wirkung mit jeder Aufgrabung reduziert.

zu 4c:

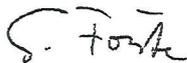
hierzu liegen keine Erkenntnisse vor

zu 5.:

Im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Kassel gibt es keine Erfahrungen mit Fahrbahnbelägen, denen recycelte Kunststoffe beigemischt wurden.

zu 6.:

Im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Kassel gibt es keine spezifischen Kenntnisse oder Erfahrungen mit Fahrbahnbelägen, die Polyethylen-Anteile mit hoher Dichte aufweisen.



Dr. Georg Förster