

Der Bürgermeister

Hilden, den 19.07.2010

AZ.: 66.1-Grünstr



Hilden

WP 09-14 SV 66/038

Beschlussvorlage

öffentlich

Anregung nach §24 GO

Einbau von "Flüsterasphalt" im Einmündungsbereich Grünstr / Baustr

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Stadtentwicklungsausschuss	13.09.2010			
Haupt- und Finanzausschuss	15.09.2010			

Beschlussvorschlag:

1. Stadtentwicklungsausschuss

„Wegen der von der Verwaltung dargelegten Randbedingungen wird die Anregung vom Stadtentwicklungsausschuss abgelehnt“

2. Haupt- und Finanzausschuss

„Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die Entscheidung des Stadtentwicklungsausschusses zur Kenntnis“

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer	120101	Bezeichnung	Straßen und Brücken
Investitions-Nr.:			
Mittel stehen zur Verfügung:	nein	Mittel sind nicht im Straßenunterhaltungsbudget verfügbar	
Haushaltsjahr:	2010		

Der Mehrbedarf besteht für folgendes Produkt:

Der Mehrbedarf besteht für folgendes Produkt:				
<u>Kostenstelle</u>	<u>Kostenträger</u>	<u>Konto</u>	<u>Betrag €</u>	
Die Deckung ist durch folgendes Produkt gewährleistet:				
<u>Kostenstelle</u>	<u>Kostenträger</u>	<u>Konto</u>	<u>Betrag €</u>	
Finanzierung:				
Vermerk Kämmerer:				
In Kenntnis der aktuellen Finanzlage und dass erst im letzten Jahr eine neue Asphaltdecke eingebaut worden ist, sollten hierfür keine Mittel bereitgestellt werden.				
Gesehen Klausgrete				

Erläuterungen und Begründungen:

Ein Anwohner des Einmündungsbereiches Grünstr / Baustr hat die Anregung gemacht, diesen Straßenbereich (Anlage 2) mit einem sogenannten Flüsterasphalt zu versehen, um die Verkehrslärmbelastung zu reduzieren.

1. Allgemeines

Umgebungsärm, verursacht z.B. durch Straßenverkehr, wird von immer mehr Menschen als störend und belastend empfunden. Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen können dauerhafte Lärmbelastungen zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Um dies zu vermeiden gibt es entsprechende gesetzliche Regelungen u.a im Bauplanungsrecht sowie in der Umweltgesetzgebung.

Für bestehende Straßen und Gebäude sind als eine aktuelle Beurteilungsgrundlage der Lärmsituation die EG-Umgebungsärmrichtlinie sowie die dazu ergangenen Bestimmungen im Bundesimmissionsschutzgesetz anzusehen. Auf dieser Basis ist von der Landesverwaltung auch eine Lärmkartierung für das Stadtgebiet von Hilden vorgenommen worden.

Die Verwaltung hatte darüber im Stadtentwicklungsausschuss am 12.3.08 sowie am 7.1.2009 umfangreich berichtet.

Bezogen auf den Straßenverkehr wurden über Lärmausbreitungsberechnungen Karten erstellt, welche die Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit einer Verkehrsbelastung von über 6 Mio Kfz/Jahr berücksichtigen. Bei diesen Straßen ist ein erhebliches Lärmpotential gegeben. Aus den Berechnungen (Lärmkartierung) kann dann entnommen werden, ob tatsächlich Lärmbelastungen an Wohngebäuden auftreten.

Auch wenn die Grünstr / Baustr mit einer Verkehrsbelastung von ca 3-3,5 Mio Kfz/Jahr nicht zu den erfassten Straßen gehört, kann in einer ersten Abschätzung aus den Ergebnissen der untersuchten Straßen auf die zu erwartende Belastung der Grünstr / Baustr geschlossen werden. Zu diesem Vergleich werden Ergebnisse der Walderstr herangezogen. In den Anlagen 3+4 ist ein Abschnitt der Walderstr (Rethelweg-Rembrandtweg) dargestellt. Dort ist die Verkehrsbelastung mit mehr als 7 Mio Kfz/Jahr doppelt so hoch wie im beantragten Bereich.

Die Anlage 3 zeigt die 24-Stundenlärmsituation. Es ist deutlich erkennbar, dass Lärmwerte von über 70dB fast ausschließlich auf den Bereich der Verkehrsfläche beschränkt sind. Über 70dB fängt der kritische Bereich an, welcher mit einer gelben Linie markiert ist.

In der Anlage 4 ist die Situation vergleichbar während der Nachtstunden dargestellt. Hier zeigt sich eine vergleichbare Lärmausbreitungssituation, allerdings auf einem deutlich niedrigeren Lärmniveau. Der kritische Bereich beginnt bei 60dB.

Übertragen auf den beantragten Bereich dürfte wegen der nur halb so hohen Verkehrsbelastung an den Wohnhäusern im Einmündungsbereich der Lärmwert Tag und Nacht unterhalb der kritischen Belastung von 70dB bzw. 60dB sein, da die Halbierung der Verkehrsmenge zu etwa 5dB niedrigeren Werten führen dürfte.

Der in der Anregung angegebene Wert von 85dB dürfte keinesfalls erreicht werden. Dies wäre ein Wert, wie er direkt neben Autobahnen anzutreffen ist.

2. Fahrbahnbelag

Seit Jahren wird an Asphaltbelägen mit lärmmindernden Eigenschaften geforscht. In der Vergangenheit handelte es sich um sogenannte offporige Asphalte. Wegen bestimmter technischen Randbedingungen war und ist der Einsatz aber praktisch auf Autobahnen begrenzt. Im kommunalen Straßenbau ist das Material nicht einsetzbar.

Eine neue Entwicklung hat sich aus einer Zusammenarbeit der Uni Bochum und der Stadt Düsseldorf ergeben. Hier wurde ein Asphalt konzipiert, welcher im innerstädtischen Bereich einsetzbar ist. Die zu erwartende Lärmreduzierung liegt bei 3-5dB und wäre für Betroffene deutlich positiv

spürbar.

Die Kosten für ein solches Material liegen ca. 1 €/m² höher als Standardasphalt. Da aber bei dieser neuen Bauweise nach Angabe der Uni-Bochum im Regelfall nicht nur die Asphaltdeckschicht, sondern auch die darunterliegende Asphaltbinderschicht mit ausgetauscht werden muss (dies ist bei der konventionellen Bauweise nicht die Regel), erhöhen sich die Kosten auf 15-20€/m² und liegen dann doppelt so hoch wie im Standardbau.

Bei diesen Randbedingungen hält die Verwaltung es für angezeigt, den Einsatz in Hilden zumindest vorerst auf die Hauptverkehrsstraßen (Hochdahlerstr u.ä.) mit Verkehrsmengen von deutlich über 10.000 Kfz/Tag zu begrenzen. Der Anregungsbereich liegt unter diesem Wert. Erschwerend kommt hinzu, dass auf der Grünstr, von der Walderstr bis zum Einmündungsbereich, erst im letzten Jahr eine neue Asphaltdecke eingebaut worden ist.

Wenn der Anregung gefolgt werden sollte, geht die Verwaltung bei einer Arbeitsfläche von ca. 400m² von 10.000€ aus (hohe spezifische Kosten wegen der kleinen Fläche).

Horst Thiele