



Landeshauptstadt München, Baureferat
81671 München

Bezirksausschuss 13
Bogenhausen
Herrn Florian Ring
Geschäftsstelle Ost
Friedenstraße 40
81660 München

Umwelt- und Straßenbautechnik
BAU-TZ1

Friedenstraße 40
81671 München
Telefon: 089 233-
Telefax: 089 233-
Dienstgebäude:
Friedenstraße 40
Zimmer:
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
20.07.2023

Lärmoptimierte Deckschichten für Bogenhausens Straßen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05534 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen
vom 20.06.2023

Sehr geehrter Herr Ring,

mit dem Prüfantrag „Lärmoptimierte Deckschichten für Bogenhausener Straßen“, wird das Mobilitäts- und das Baureferat gebeten, bei zukünftigen Erneuerungen oder Ausbesserungen der Beläge von Bogenhausener Straßen kontinuierlich zu prüfen, ob es lärmabsorbierende Oberflächenmaterialien gibt und diese, wenn möglich, zu verwenden.

Zuständigkeitshalber nimmt das Baureferat – Hauptabteilung Tiefbau wie folgt Stellung:

Das Baureferat der Landeshauptstadt München verwendet generell Fahrbahnbeläge mit lärmmindernd wirkenden Oberflächen, um einen Beitrag zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms zu leisten. Zum Erfahrungs- und Wissensaustausch im Hinblick auf die aktuellen technischen Fortschritte und Entwicklungen in diesem Bereich, arbeitet das Baureferat auch in verschiedenen Fachgremien sehr eng mit anderen kommunalen und Landesbau- bzw. Umweltbehörden zusammen. Zudem wurden bereits auch schon in der Vergangenheit auf Versuchsstrecken in München verschiedene lärmmindernde Beläge im Hinblick auf ihre nachhaltige Wirksamkeit und Haltbarkeit getestet. Prinzipiell steht das Baureferat neuen technischen Entwicklungen sehr offen gegenüber und testet immer wieder

U-Bahn Linie 5
Haltestelle Ostbahnhof
S-Bahn alle Linien
Haltestelle Ostbahnhof

Straßenbahn Linie 21
Haltestelle Haidenauplatz
Bus Linien X30, 54, 58, 68, 100
Haltestelle Haidenauplatz
Bus Linie 59
Haltestelle Ampfingstraße

Postanschrift: Baureferat
_81660 München
Hausanschrift: Friedenstraße 40
_81671 München
Internet:
<http://www.muenchen.de>

innovative Belagsarten auf geeigneten Abschnitten auf ihre Einsatztauglichkeit im innerstädtischen Straßennetz.

Erprobte Bauweisen und die zugehörigen Lärminderungspotentiale sind in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) abgebildet. In Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung (Lkw-Anteil) und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind dort sog. Straßendeckschichtkorrekturen (belagsabhängige Pegelminderung) gegenüber einem Referenzbelag dargestellt. Bei Fahrbahnbelägen, die für innerstädtische Straßen geeignet sind, kann die Pegelminderung in der Regel zwischen 2,5 und 3,5 dB(A) liegen. In der Abwägung der Fahrbahnbelagsauswahl, wird für Lärminderungsbelange diese Richtlinie in der Regel herangezogen.

In der Begründung des Antrags wird auf Tokio verwiesen und angeführt, dass es dort für eine Großstadt sehr leise ist und dies hauptsächlich auf lärmreduzierende Deckschichten zurückzuführen ist. Grundsätzlich tragen Fahrbahnbeläge mit lärmoptimierten Oberflächen-texturen, wie sie inzwischen auch standardmäßig in München verbaut werden, zur Verringerung der Verkehrsgeräusche bei. In Tokio kommen jedoch noch weitere Effekte zum Tragen, die einen wesentlichen Einfluss auf den Straßenverkehrslärm haben. So ist z.B. der Anteil von Fahrzeugen mit leiseren Antrieben (z.B. Hybride) deutlich höher als in München. Außerdem sind Kleinstwagen, sog. Kai-Cars, stark vertreten. Diese Fahrzeugkategorie hat wegen ihrer geringen Größe auch deutlich schmalere Reifen, wodurch die Abrollgeräusche vermindert werden. Zudem gilt in Tokio auf Hauptverkehrsstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h die streng überprüft wird. Vergleicht man die Schallleistungspegel von Straßen mit gleichen Fahrbahnbelägen einmal mit 40km/h zul. Höchstgeschwindigkeit und ein anderes Mal mit 50km/h, ergibt sich je nach Lkw-Anteil eine Pegelminderung von ca. 1,6 dB(A). Diese Reduzierung ist durchaus spürbar und entspricht in etwa einer Verminderung der Verkehrsmenge um 30%. Zur Verdeutlichung ist das gleichzusetzen mit einer Straße auf der z.B. täglich 20.000 Kfz fahren und plötzlich nur noch 14.000.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bei Straßenbaumaßnahmen in München, der jeweils zur Anwendung kommende Belagstyp im Einzelfall anhand der örtlichen Rahmenbedingungen (optimale Lärminderung, ausreichende Widerstandsfähigkeit hinsichtlich der Verkehrsbelastung, besondere Anforderungen an die Einbaubedingungen etc.) ausgewählt wird, um eine möglichst langlebige und optimal lärmindernd wirkende Fahrbahnoberfläche zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen
gez.

