

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Sven Ulomek
	Telefon (0202)	563 5162
Antwort auf Anfragen	Fax (0202)	
	E-Mail	ulomek@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.10.2024
	Drucks.-Nr.:	VO/1223/24/1-A öffentlich
Sitzung am Gremium		Beschlussqualität
07.11.2024 Hauptausschuss		Entgegennahme o. B.
11.11.2024 Rat der Stadt Wuppertal		Entgegennahme o. B.
Antwort auf Große Anfrage "Flüsterasphalt"		

Grund der Vorlage

Es wird die große Anfrage der Fraktion „Linkes Bündnis Wuppertal“ zum Thema Kosten von Flüsterasphalt vom 08.10.2024 beantwortet.

Beschlussvorschlag

Die Antworten der Verwaltung werden ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Der offenporige Asphalt (OPA) ist für den Einsatz auf kommunalen Straßen aufgrund der geringen Geschwindigkeiten nicht geeignet. Beim Einsatz auf Autobahnen und Schnellstraßen wird durch die Sogwirkung des schnell fahrenden Verkehrs eine Selbstreinigung der Poren begünstigt. Ohne den Selbstreinigungseffekt verschmutzen die Poren schneller und die akustische Wirksamkeit lässt nach. Außerdem führen offenporige

Fahrbahnbeläge zu einem erhöhten Aufwand für den Winterdienst. Bereits bei Einsatz traditioneller Asphaltarten, ist eine gleichwertige Wiederherstellung der Straßenaufbrüche sehr schwierig und bringt die beauftragten Tiefbauunternehmen an deren technische Leistungsgrenze, um eine ordnungsgemäße Wiederherstellung der Versorgungsträgerschichten zu erreichen. Ein grundlegender Austausch der Asphaltdeckschicht bedingt auch wesentliche Änderungen der Fahrbahnenentwässerung. Vorgegeben durch die gewünschte Offenporigkeit, wird das Regenwasser nicht oberhalb, sondern in unterhalb der Asphaltdecke angeordneten Schichten abgeleitet, sodass entsprechend spezielle Randeinfassungen zur Entwässerung erforderlich sind.

Die Homogenität der Deckschicht wird in innerstädtischen Straßen durch Aufgrabungen für Versorgungsträgerleitungen (Gas, Wasser, Strom, Internet, etc.) häufig zerstört.

Daher sind lärmoptimierte Asphalte (LOA) grundsätzlich für den Einsatz auf kommunalen Straßen geeigneter. In den vergangenen Jahren wurde der Einsatz von LOA überwiegend durch Fördermaßnahmen umgesetzt. Dabei hat sich jedoch gezeigt, dass die Lebensdauer von LOA unter 10 Jahren liegt, was nicht den derzeitigen Rhythmus der Erhaltungsmaßnahmen entspricht. Dementsprechend wird in Wuppertal bei Fahrbahnsanierungs- und Neubaumaßnahmen vorwiegend Asphaltbeton- und Splittmastixasphaltdeckschichten mit kleinerer Maximalkorngröße verwendet, die gegenüber der herkömmlichen Bauweise ebenfalls eine Lärminderung bewirken. Diese Annahme wurde auch durch vergangene Maßnahmen bestätigt, bei denen die Lärminderung nach entsprechenden Asphaltarbeiten überprüft wurde. Hier ergab sich eine tatsächliche Lärminderung von im Schnitt $-1,7 \text{ dB(A)}$, gemessen wurde getrennt für Schwerverkehr und PKW sowie bei 30 und 50 km/h (Einzelwerte: PKW (30 km/h) = $-2,9 \text{ dB(A)}$, Schwerverkehr (30 km/h) = $-0,4 \text{ dB(A)}$, PKW (50 km/h) = $-2,4 \text{ dB(A)}$, Schwerverkehr (50 km/h) = $-1,1 \text{ dB(A)}$).

Zu 1) Kostenaufstellung für 1 m² offenporigen Asphalt (OPA) ggü. herkömmlichen Asphaltbelägen

Da der offenporige Asphalt (OPA) bei der Stadt Wuppertal nicht zum Einsatz kommt, können keine Aussagen zu m²-Kosten getroffen bzw. Preisvergleiche angegeben werden.

Zu 2) Kostenvergleich für die Einrichtung von Tempo-30 Zonen auf vergleichbarer Strecke

Grundsätzlich kann die Aussage getroffen werden, dass die Einrichtung von Tempo-30 Zonen (Beschilderungs- und Markierungsarbeiten) kostengünstiger sind als tiefbautechnische Erneuerungen von Straßenbelägen.

Hier einen Quadratmeterpreis nur für die Beschilderungen und Markierungen zu ermitteln, hängt derart von den jeweiligen Örtlichkeiten des zu betrachtenden Verkehrsraum ab, dass entsprechende Kostenermittlungen nicht verallgemeinernd und somit auch nicht seriös getroffen werden können. Zudem liegen wie unter Punkt 1 erläutert keine m²-Preise für OPA-Beläge für mögliche Vergleiche vor.

Zu 3) Kostenvergleich zwischen OPA und offenporigem Beton

Auch die aufgeführte Bauweise mit „offenporigem Beton“ wird in Wuppertal nicht durchgeführt, so dass hierzu ebenfalls weder Erfahrungswerte noch Kostenansätze benannt werden können. Auch hierfür liegen wie unter Punkt 1 erläutert keine m²-Preise für OPA-Beläge für mögliche Vergleiche vor. Grund für die Nichtverwendung von Betondecken im Straßenbau sind vor allem die höheren Herstellungskosten, längeren Bauzeiten bis zur Verkehrsfreigabe sowie die Schwierigkeiten bei der Wiederherstellung von Aufgrabungen durch diese Verkehrsflächen.

Zu 4) Langlebigkeit beider Varianten „offenporiger Asphalt“ und „offenporiger Beton“

Da die vorbenannten Bauweisen „offenporiger Asphalt“ und „offenporiger Beton“ in Wuppertal nicht zum Einsatz kommen, kann zu deren Langlebigkeit keine Aussage getroffen werden.

Zu 5) Ökologischer Fußabdruck von „offenporiger Asphalt“ und „offenporiger Beton“

Da die vorbenannten Bauweisen „offenporiger Asphalt“ und „offenporiger Beton“ in Wuppertal nicht zum Einsatz kommen, kann zu deren „ökologischen Fußabdrücken“ keine Aussage getroffen werden. Generell können auch bei aktuell anderen verwendeten Materialien noch keine Angaben oder Vergleiche zu ökologischen Fußabdrücken gemacht werden, da hierzu viele unterschiedliche Einflussfaktoren zu berücksichtigen werden. Momentan bereitet sich die Bauwirtschaft im Straßenbau darauf vor, vermehrt temperaturabgesenkte Asphaltmischgüter zu verwenden, wodurch direkt bei der Herstellung CO₂-Einsparungen möglich sind.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Die Beantwortung der Fragen hat keine Auswirkungen für den Klimaschutz.

Kosten und Finanzierung

Entfällt

Zeitplan

Entfällt

Anlagen

Anlage 01 – Kosten des Flüsterasphaltes – 1. Große Ratsanfrage