



STELLUNGNAHME zur Anfrage GRÜNE-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.:	2017/0106
	Verantwortlich:	Dez. 5
Verbindlichkeit geplanter Lärmschutzmaßnahmen für Rüppurr		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	14.03.2017	47	X	

1. Wie beurteilt die Verwaltung die Lärmbelastung in Rüppurr?

Die der Autobahn am nächsten liegende Wohnbebauung wird in einigen Bereichen mit einem nächtlichen Lärmpegel von max. 57 dB(A) belastet. Mit zunehmender Distanz reduziert sich der Pegelwert auf Werte zwischen 45 und 50 dB(A) nachts. Näheres kann der beigefügten Anlage 1 entnommen werden.

Im Hinblick auf die Handlungswerte im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan sind die von der Autobahn beeinflussten stark lärmbelasteten Bereiche als „Verbesserungsbedürftige Situation“ eingestuft.

Weitere Belastungsquellen in Rüppurr sind der Straßenverkehr auf der Herrenalber Straße und der dortige Straßenbahnverkehr. Der Straßenbahnverkehr führt punktuell zu Lärmbelastungen von über 60 dB(A) nachts. Deshalb wurde in den Lärmaktionsplan die Maßnahme 8.3 „Lärmaktive Schienenpflege“ aufgenommen.

2. Welche Lärmreduktion kann für die Anwohnerinnen und Anwohner in Rüppurr durch den Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der Bundesautobahn A5 voraussichtlich erzielt werden?

Der derzeitige Fahrbahnbelag auf der Bundesautobahn (BAB) A 5 befindet sich in einem schlechten Zustand und ist sanierungsbedürftig. Der schlechte Fahrbahnbelag bewirkt eine Lärmsteigerung von bis zu 2 dB(A) gegenüber einem guten.

Durch den Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der BAB A 5 könnten wahrnehmbare Lärminderungen von bis zu 4 dB(A) gegenüber dem heutigen Zustand erzielt werden. Bei einem offenporigen Belag könnten sogar Minderungen um 6 dB(A) erzielt werden.

Da lärmarmere oder offenporiger Asphalt bislang noch nicht gesetzlich eingeführt sind, werden bislang diese Belagsarten nur in Pilotstrecken getestet.

Grundsätzlich wird bei sanierungsbedürftigen Fahrbahnen bei einer Fahrbahndeckenerneuerung Waschbeton aufgetragen. Dieser ist gegenüber dem alten Fahrbahnbelag um 2dB(A) leiser und trägt auch zu einer Lärmreduktion bei.

3. Wie beurteilt die Stadtverwaltung die Kosten-Nutzen-Relation des Einsatzes von lärminderndem Asphalt an der A5 zwischen der Anschlussstelle Ettlingen / Rüppurr und dem Autobahndreieck Karlsruhe?

Bei Überschreiten von nächtlichen Pegelwerten in Höhe von 57 dB(A) müsste der Straßenbaulastträger selbst lärmindernde Maßnahmen in Betracht ziehen. Da diese Werte in Rüppurr nicht überschritten sind, besteht für den Straßenbaulastträger (Bund, vertreten durch Regierungspräsidium Karlsruhe) kein lärmbedingter Handlungsbedarf.

Die vorgeschlagene Lärmschutzmaßnahme aus der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wäre deshalb eine freiwillige Maßnahme der Stadt.

Die von der Stadt zu tragenden Mehrkosten für den gesamten Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Karlsruhe Süd bis Autobahndreieck Karlsruhe würden sich nach bisherigen Schätzungen auf 2,8 Millionen € für eine Länge von knapp 3,5 Kilometer für beide Fahrrichtungen belaufen. Für den Abschnitt Anschlussstelle Ettlingen bis Autobahndreieck Karlsruhe lägen demnach die Kosten bei rund 2 Millionen €. Hiermit könnte eine Lärmreduktion um weitere 2 dB(A) gegenüber dem vorgesehenen Waschbeton erzielt werden.

Angesichts der erheblichen Lärmwirkung der Autobahnen auf das Stadtgebiet ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, jede Maßnahme in Betracht zu ziehen, die eine Verbesserung der Lärmsituation bewirken könnte. Zumal die Lärmreduktion an der Quelle (Reifen/Straße) eine bessere Wirkung hat als Lärmschutzwälle oder -wände, die lediglich teilweise den ungehindert entstehenden Lärm abschirmen.

4. Welchen Planungsstand hat die im Lärmaktionsplan benannte Maßnahme „BAB A5 zw. AS Ettlingen/Rüppurr und AD Karlsruhe: Voraussichtlich ab 2020: lärmarmen Fahrbahnbelag in beide Fahrrichtungen unter Kostenbeteiligung der Stadt Karlsruhe“?

Derzeit befindet sich die anstehende Fahrbahndeckensanierung durch das Regierungspräsidium Karlsruhe für den Bereich der BAB A 5 zwischen der Anschlussstelle Ettlingen und Anschlussstelle Rastatt-Nord in Fahrtrichtung Frankfurt in Planung. Dabei verlaufen knapp 500 Meter auf städtischer Gemarkung. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Karlsruhe soll dies 2017 realisiert werden. Hierbei wird die Fahrbahndecke mit einem Waschbeton ausgestattet.

Die gegenüberliegende, westliche Fahrbahn (Fahrtrichtung Basel) soll im Jahr 2018 erneuert werden. Dabei ist ebenfalls vorgesehen, die Fahrbahndecke mit einem Waschbeton zu erneuern.

2020 ist die Erneuerung der Fahrbahn zwischen der Anschlussstelle Ettlingen und Autobahndreieck Karlsruhe beidseitig mit Waschbeton geplant.

Nach aktueller Auskunft des Regierungspräsidiums Karlsruhe ist es nicht möglich, auf der A 5 in Höhe Rüppurr einen lärmarmen Fahrbahnbelag aufzubringen, selbst wenn die Stadt diesen be-

zahlen würde. Voraussetzung hierfür ist die Überschreitung der Auslösewerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Erst dann würde vom Bund die notwendige Genehmigung für den Einbau dieser Belagsart erteilt.

Diese Auskunft ist vor allem deshalb überraschend, weil bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes das Regierungspräsidium Karlsruhe mehrfach beteiligt wurde und dabei kein Hinweis gegeben wurde, dass diese vorgeschlagene Maßnahme nicht umgesetzt werden könne.

Damit kann die im Lärmaktionsplan vorgesehene Maßnahme vorerst nicht weiter verfolgt werden.

5. Welche Änderungen zum im Juli 2016 fortgeschriebenen Lärmaktionsplan werden in der Stadtverwaltung aktuell diskutiert, vor allem im Hinblick auf Lärmreduktion in Rüppurr?

Der im Juli 2016 beschlossene Lärmaktionsplan befindet sich gegenwärtig in der Umsetzungsphase. Das heißt, die beschlossenen Maßnahmen werden Zug um Zug angegangen. Eine neuerliche Fortschreibung des Lärmaktionsplanes ist derzeit noch nicht in Arbeit.

6. Welche alternativen Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung, um in Rüppurr den durch die A5 entstehenden Lärm zu reduzieren?

Derzeit werden noch keine Alternativen gesehen, den Lärm von der BAB 5 auf Karlsruher Gemarkung zu reduzieren.