

3. Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen an der Quelle

Neben dem Bereich der Minderung des Reifenrollgeräusches (Lärmarme Reifen) und einer weiteren Reduktion der Antriebsgeräusche stellen Lärmarme Fahrbahnbeläge eine weitere effiziente Möglichkeit dar um Geräuschemissionen an der Quelle zu reduzieren.

Die RVS- Richtlinie 04.02.11 vom 31. März 2009 – Lärmschutz, Umweltschutz und Luftschadstoffe – sieht als dafür geeigneten Straßenbelag den so genannten Splittmastixasphalt mit ausgewiesenen Emissionsdaten vor. Der lärmindernde Splittmastixasphalt stellt neben herkömmlichen Splittmastixasphalt, Asphaltbeton oder Waschbeton ebenfalls Stand der Technik bei der Errichtung von Fahrbahnoberflächen dar und weist im Vergleich zu herkömmlichen Fahrbahnbelegen um bis zu 5 dB reduzierte Geräuschemissionswerte auf. Diese sind wie nach langjährigen Testreihen festgestellt wurde auch über lange Zeit gegeben. Weiters weist die Fahrbahnoberfläche auch in Betrieb und Erhaltung ähnliche Eigenschaften auf wie konventioneller Asphalt.

Die schlechten Erfahrungen mit sogenanntem offenporigem Asphalt (Flüsterasphalt) in den letzten Jahren haben allerdings die Technologie der lärmindernden Fahrbahnoberflächen ziemlich im Misskredit gebracht. Zahlreiche Untersuchungsberichte zeigen jedoch, dass mit dem neuen lärmindernden Splittmastixasphalt die "Kinderkrankheiten" wie schlechtere Wintertauglichkeit, Sicherheitsbedenken, enormer Aufwand bei der Reinigung, etc. der Vergangenheit angehören.⁴ Derzeit wird diese Technologie zB. im Zuge der Generalsanierung der A8 Innkreisautobahn angewandt. Das Potential zur Geräuschverminderung ist beim Zusammenwirken von lärmarmen Reifen und lärmarmen Fahrbahnoberfläche riesig und sollte daher in der Zukunft unbedingt verstärkt genutzt werden.

4. Überprüfung der Grenzwerte für zumutbare Lärmbelästigung

Als Schwellenwerte für die Aktionsplanung (jener Bereich ab dem Maßnahmen zur Lärmreduktion notwendig sind) wird für den Bereich Straßenverkehr als Tag- Abend- Nacht-Lärmindex (L_{den}) ein Wert von 60 dB LAeq und als Nachtlärmindex (L_{night}) von 50 dB LAeq entsprechend den Vorgaben der Bundesumgebungslärmschutzverordnung herangezogen. Bei der Förderung von Lärmschutzmaßnahmen bei bestehenden Landesstraßen werden auch genau diese Grenzwerte zur Beurteilung der Förderungswürdigkeit herangezogen.

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde tut sich hier eine sehr kontroverielle Diskussion über Sinn und Unsinn des passiven Lärmschutzes und die Grenzen des aktiven Lärmschutzes auf. Stehen auf der einen Seite die Grenzen des machbaren und finanzierbaren technischen Lärmschutzes und die offenkundigen Bedürfnisse tatsächlich stark lärmbelasteter Anrainer an Hauptverkehrsstrecken in Ballungszonen, stehen auf der anderen Seite enorme Aufwendungen zum Schutz einzelner Objekte in (relativ) ruhiger Lage. Eine reine Grenzwertdiskussion ohne verbindliche Diskussion lärmvermeidender und/oder lärmindernder Alternativen zur Mobilität (siehe oben) greift sicherlich zu kurz, entzündet sich nicht selten an Einzelfällen und führt zur Pattstellung unterschiedlicher Interessen.

Es ist also aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde klar, dass der Sinn eines (umsetzbaren) Aktionsplanes nicht eine reine Grenzwertdiskussion sein darf. Ziel einer Aktionsplanung muss es allerdings auch sein, die aktuellen Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung umzusetzen. Besonders für den Bereich Neubau von Landesstraßen stellt das derzeit

⁴ Unter anderem : http://www.ooe-umweltschutz.at/xbcr/SID-4E6B00D5-31ACB628/Vortrag_Haberl.pdf