



Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg

📅 16.10.2015

LÄRMSCHUTZ

## Staatssekretärin Splett würdigt Baufortschritt und Engagement der Stadt Plochingen für weitere Lärmreduzierung

### *L 1201 – Fahrbahnerneuerung in der Ortsdurchfahrt Plochingen*

Staatssekretärin Gisela Splett, MdL wies bei ihrem Besuch am 16.10.15 auf der Baustelle für die Fahrbahnerneuerung in der Ortsdurchfahrt Plochingen auf den Einbau des neuen lärmarmen Splitt-Mastix-Asphalts hin. „Unsere Arbeiten reduzieren den Lärm für die Anlieger erheblich“, so Staatssekretärin Splett. Das Land investiert rund 1 Millionen Euro in den dauerhaften Erhalt der Straßeninfrastruktur Plochingen. Die Sanierung der Schorndorfer Straße wird in den nächsten Tagen abgeschlossen.

Das Regierungspräsidium hat zunächst die verkehrsärmeren Sommerferien genutzt und im August mit der Sanierung der Schorndorfer Straße in der Ortsdurchfahrt Plochingen auf einer Länge von rund 1,6 Kilometern begonnen. Die Gesamtmaßnahme wurde in zwei Bauabschnitte aufgeteilt. Der erste Abschnitt reicht vom „roten Belag“ bei der Einmündung Schorndorfer Straße/Kreuzstraße bis zur Einmündung Schorndorfer Straße/Beethovenstraße. Aus Lärmschutzgründen wurde auf diesen etwa 700 Metern ein lärmarmes Splittmastixasphalt aufgebracht.

Die Sanierung des 2. Streckenabschnitts (900 m) bis zum Kreisverkehr des Baugebiets Stumpfenhof Süd war ursprünglich mit einem herkömmlichen Splittmastixasphalt vorgesehen. Auf Initiative der Stadt Plochingen wird nun auch in diesem Bereich der lärmoptimierte Splittmastixasphalt verwendet. Die entstehenden Mehrkosten trägt die Stadt Plochingen. Demnach wird die gesamte Strecke der L 1201 in der Ortsdurchfahrt Plochingen mit einem lärmoptimierten Splittmastixasphalt ausgeführt. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme erfolgt bis Ende dieses Monats.

## Hintergrundinformation zum lärmoptimierten

### Splittmastixasphalt

Beim lärmarmen Splittmastixasphalt werden als Bindemittel in der Regel höher polymermodifizierte Bitumen verwendet. Bedingt durch den relativ hohen Bindemittelgehalt in Verbindung mit den Bindemittelträgern ergeben sich dicke Bitumenfilme, die eine gute Verklebung der Gesteinskörner bewirken und dadurch die Dauerhaftigkeit erzielen. Die gegenüber einem konventionellen Splittmastixasphalt deutlich offenere Oberflächenstruktur des SMA LA ist für die Minderung der Reifenrollgeräusche verantwortlich. Die Asphaltdeckschicht ist unter Verwendung eines Beschickers einzubauen, um eine regelwerkskonforme Ebenheit zu erreichen. Die Einbaudicke beträgt in der Regel 2,5 cm bei einem Hohlraumgehalt von 9,0 - 14,0 Vol.-% an der eingebauten Schicht. Gegenüber dem Referenzbelag der RLS 90 kann eine Lärminderung innerorts von -3 dB(A) angesetzt werden. Hinsichtlich der Dauerhaftigkeit dürfte der SMA LA mit dem „normalen“ SMA vergleichbar sein.