

Datum: 16.07.2015
Telefon: 0 233-30487
Telefax: 0 233-30452

Direktorium

D-II-VGSt1-4

R	VR	EA	IWA	Resp.	Kopie	S
RL-St	Referat für Gesundheit und Umwelt Bayerstr. 28a - Posteingangsstelle					RDA
dika	31. Aug. 2015					GS
B						GVO
SFM	Az:					UW
Vermerke:						

Den Lärm an der Quelle packen
Antrag Nr. 14-20 / A00961 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.04.2015

I. An das Referat für Gesundheit und Umwelt, UW

Textbeitrag des Direktoriums, Vergabestelle 1 zum Anschreiben des RGU vom 19.05.2015

Bezugnehmend auf den Antrag „Den Lärm an der Quelle packen“ (Nr. 14-20 / A00961), hat die Vergabestelle 1 ausgewählte Reifen- und Automobilhersteller angeschrieben und sich über die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten erkundigt. Die Rückmeldungen der Abfrage, sowie die Erfahrungen der Vergabestelle 1 sind Grundlage für nachfolgende Stellungnahme:

Zur Reduktion von Lärm im Straßenverkehr hat der Gesetzgeber in der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) u.a. Grenzwerte für Geräuschemissionen von Reifen festgelegt. Somit sind auf dem europäischen Markt grundsätzlich nur Reifen zulässig, die diese Grenzwerte einhalten. Mit der Einführung des Reifenlabels im November 2012 wird das Abrollgeräusch als Messwert (in dB) aufgeführt.

Allgemein gilt, dass mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit das Reifen-/ Fahrbahnabrollgeräusch ansteigt. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass bei bestimmten Abrollgeschwindigkeiten, die Fahrbahnoberflächenbeschaffenheit und die Profilauslegung unter schwingungstechnischen Gesichtspunkten in einer Art Resonanzphase liegen, sodass hier durchaus höhere Geräuschpegel vorliegen können. Versuche kamen außerdem zu der grundsätzlichen Erkenntnis, dass der Einfluss der Reifen auf den Geräuschschallpegel geringer bis deutlich geringer ist, als der Einfluss der Fahrbahnoberflächen-Beschaffenheit.

Bei Reifen muss neben den Geräuschemissionen auf weitere Eigenschaften wie Kraftübertragung (Sicherheit), Rollwiderstand, Nasshaftung, Wirtschaftlichkeit (reduzierter Kraftstoffverbrauch), etc. geachtet werden. Diese müssen in einem bestmöglichen Verhältnis zueinander stehen; die Optimierung in einem Bereich, wie z.B. der Geräuschemissionen, führt häufig zur Verschlechterung anderer Eigenschaften. Hinzu kommen verschiedene saisonale Anforderungen. Winter-/ Ganzjahresreifen brauchen z.B. Lamellen und grobe Profilblöcke, welche Schwingungen erzeugen und somit nie so leise sein können, wie Sommerreifen. Bei Nutzfahrzeugen (z.B. Fahrzeuge für Winterdienst, Kehrmaschinen, Müllsammelfahrzeuge, Fahrzeuge, die häufig Randsteine überfahren) haben einsatzspezifische Erfordernisse außerdem Vorrang vor Geräuschemissionen. Hier dominieren die Arbeitsgeräusche (z.B. Räumen, Kehren, Müll ausleeren) ohnehin stark über die Geräuschemissionen der Reifen.

Wie bekannt, besteht der gesamtstädtische Fuhrpark, einschließlich der städtischen Gesellschaften und Eigenbetriebe zu zwei Drittel aus Nutz-, Arbeits- und Sonderfahrzeugen, die aus wirtschaftlichen und logistischen Gründen großteils mit Ganzjahresreifen ausgestattet sind.

Eine Umrüstung auf „leise“ Reifen bringt unserer Ansicht nach nicht den gewünschten Effekt einer Lärmreduktion und würde zusätzliche Kosten verursachen. Daher empfiehlt die Vergabestelle 1 keine Änderung der Reifenausstattung bei Neubeschaffungen oder Reifenwechsel.