



Bezirksausschuss 15
Herrn Stefan Ziegler
Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

81660 München
Telefon: 089 233-61523
Telefax: 089 233-61515
Dienstgebäude:
Friedenstr. 40
Zimmer: 1.205
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

22.03.2021

Pilotversuch im Stadtbezirk mit „Rapid Asphalt“ bei Sanierung und Neubau von Fahrradwegen, etc. und in Kreuzungen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01638 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirks 15 Trudering-Riem
vom 21.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrem Antrag vom 28.01.2021 fordern Sie, an verschiedenen Punkten im Stadtbezirk Fahrradwege und Kreuzungsbereiche, die mit einem Kunststoff (Mikroplastik) in „rot“ abmarkiert sind, im Zuge von Sanierungen von Fahrradwegen, Fahrradstreifen oder Kreuzungsmarkierungen, sowie beim Bau/Einrichtung neuer Fahrradwege, Fahrradstreifen oder Fahrradstraßen „Rapid Asphalt“ einzusetzen.

Zu Ihrem Antrag nimmt das Baureferat wie folgt Stellung:

Bei der Bezeichnung „Rapid Asphalt“ handelt es sich um eine spezielle Asphaltmischung „Emulsie-Asfalt-Beton (EAB)“ des niederländischen Herstellers Rapid Asphalt, Marum/NL. Das Mischgut wird „kalt“ verarbeitet (d.h. bei Umgebungstemperaturen) und besteht aus Gesteinskörnungen, Bitumenemulsion, Zement, Wasser und ggfs. Pigmenten zur Farbgebung. Die Bauweise entspricht dem im Straßenbau in Deutschland bekannten DSK-Verfahren („Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise“).

Bei dem DSK-Verfahren handelt es sich um eine klassische Bauweise zur Erhaltung von Verkehrsflächen, die durch Alter und langjährige Verkehrsbelastungen leichte Schäden (z.B. schmale Risse, geringe Griffigkeit u.ä.) aufweisen und entsprechend reparaturbedürftig sind.

U-Bahn Linie 5
Haltestelle Ostbahnhof
S-Bahn alle Linien
Haltestelle Ostbahnhof

Straßenbahn Linie 21
Haltestelle Haidenauplatz
Bus Linien X30, 54, 58, 68, 100
Haltestelle Haidenauplatz
Bus Linie 59
Haltestelle Ampfingstraße

Postanschrift: Baureferat
81660 München
Hausanschrift: Friedenstraße 40
81671 München
Internet:
<http://www.muenchen.de>

In der Landeshauptstadt München wird dieses Verfahren bereits seit vielen Jahren im Straßenunterhalt und der Instandsetzung von Fahrbahnoberflächen im untergeordneten Straßennetz eingesetzt.

Dünne Asphaltdeckschichten im Kalteinbau werden üblicherweise auf die vorhandene Asphaltdeckschicht, mit einer Schichtdicke von bis zu 15 mm aufgebracht. Höhengebundene Punkte, wie z.B. vorhandene Schachtabdeckungen, Hydranten, Entwässerungsrinnen etc. müssen in diesen Fällen auf die neue Höhe der DSK-Oberfläche angepasst werden. Da die Bauweise mit dünnen Asphaltsschichten generell sehr stark von Witterungsbedingungen (Temperatur, Luftfeuchtigkeit) abhängig ist, wird seitens der Hersteller (u.a. Fa. Rapid Asphalt aus den Niederlanden) eine Anwendung dieser Bauweise im Zeitraum von Mai bis September empfohlen.

Bezüglich des im Antrag genannten Erfahrungsberichtes der Stadt Bremen erfolgte eine Anfrage beim Amt für Straßen und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen. Diese ergab, dass in 2020 drei bereits vorhandene Fahrradstraßen auf voller Breite mit einer rot eingefärbten DSK („Rapid Asphalt“) überzogen wurden. Die Einbaufäche bei diesen Straßen betrug ca. 6000 m².

Langzeiterfahrungen, insbesondere hinsichtlich der Dauerhaftigkeit der Einfärbung, liegen noch nicht vor. Die Hansestadt Bremen sieht bei diesem Verfahren die im Allgemeinen von vollständig durchgefärbten Asphaltsschichten bekannte Problematik der farbgleichen Wiederherstellung von Kleinflächen z.B. nach Aufgrabungen. Da farbgleiche Kleinmengen der Asphaltmischungen in der Regel nicht verfügbar sind, müssen solche Flächen mit herkömmlichem schwarzen Asphalt wiederhergestellt (Flickenteppich) und bestenfalls mit Markierungsmaterial aus Kunststoff farblich angepasst werden.

Von der Fahrbahn abgegrenzte, baulich hergestellte Rädwege, Schutzstreifen oder Fahrbahnquerungen wurden auch in Bremen bislang nicht mit (eingefärbter) DSK („Rapid-Asphalt“-Verfahren) hergestellt.

In der Landeshauptstadt München werden derzeit rote Einfärbungen im Bereich von Radwegen in der Regel zur Kennzeichnung von Gefahrenstellen (Kreuzungen, Zufahrten u.ä.) eingesetzt. Die Einfärbungsmaterialien werden nahezu höhengleich auf die vorhandenen Asphaltdeckschichten aufgebracht, um unfallträchtige Höhenunterschiede, Stolper- bzw. Gefahrenstellen wie auch Erschütterungen und Lärmentwicklung beim Überfahren zu vermeiden. Die übliche Flächengröße der Einfärbungen beträgt deutlich unter 100 m².

Die Herstellung der Einfärbungen erfolgt nach dem aktuellen Stand der Technik mittels Kunststoffmarkierung, die in diesen Kleinflächen mit einem geringen technischen und maschinellen Aufwand, unter Aufrechterhaltung des Verkehrs und einer schnellen Verkehrsfreigabe aufgebracht werden kann. Farbgleiche Kleinmengen des Markierungsmaterials zur Wiederherstellung nach Aufgrabungen oder sonstigen Schäden sind jederzeit verfügbar.

Anfragen bei Fachfirmen zur Anwendung des DSK-Verfahrens im süddeutschen Raum ergaben, dass für kleinflächige Anwendungen eine eingefärbte DSK („Rapid-Asphalt-Verfahren“) nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand herzustellen ist. Die Kosten würden aufgrund des Aufwandes für den technischen und maschinellen Einsatz (z.B. An- und Abtransport bzw. Einsatz der Misch- und Verlegemaschine, Vor- und Nachreinigung des Mischsystems und Gerätschaften bei dem Einsatz von Farbpigmenten etc.) sowie der

notwendigen Vorbereitung der Flächen für den sicherheitstechnisch erforderlichen höhengleichen Einbau (Abfräsen der vorhandenen Deckschicht auf ausreichende Tiefe) der DSK deutlich im dreistelligen Bereich je m² Einbaufläche liegen. Entsprechende Angebote von Baufirmen für die Durchführung solcher Maßnahmen sind derzeit nicht zu erwarten.

Aus den dargelegten Gründen ist das DSK-Verfahren („Rapid-Asphalt-Verfahren“) als Ersatz für die bislang in München in Gefahrenbereichen eingesetzten Markierungsmaterialien aus Kunststoff nicht sinnvoll.

Durchgehend eingefärbte Radwege/Radfahrstreifen – also auch außerhalb von Gefahrenbereichen - wurden auch in der Landeshauptstadt München bereits im Rahmen von Pilotstrecken mit rotem Asphalt hergestellt (z.B. Chiemgaustraße, Marsstraße, Fuß- und Radweg Nymphenburg Süd).

Ob und inwieweit zukünftig neu hergestellte Radwege durchgehend eingefärbt werden sollen, wird derzeit in den entsprechenden Gremien unter Federführung des Mobilitätsreferates (MOR) diskutiert. Sollte sich der Stadtrat zukünftig für ggf. großflächige Einfärbungen auf Radwegen bzw. Radfahrstreifen entscheiden, würde ein geeignetes Herstellungsverfahren nach wirtschaftlichen und technischen Kriterien ausgewählt werden.

Dem Antrag zur Durchführung eines entsprechenden Pilotversuches im Stadtbezirk 15 mit eingefärbtem „Rapid Asphalt“ kann nach Maßgabe der obigen Ausführungen derzeit nicht entsprochen werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.