

Abb. 29: Die Textur des Belages hat starken Einfluss auf das Zusammenwirken von Reifen und Fahrbahn

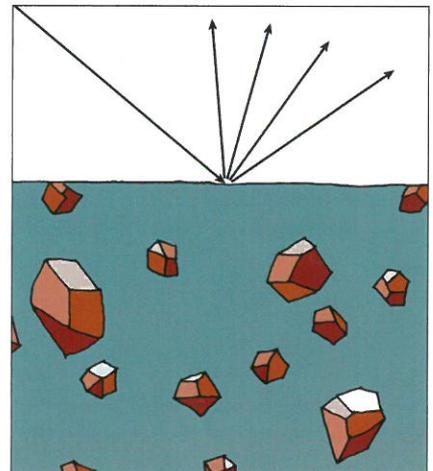
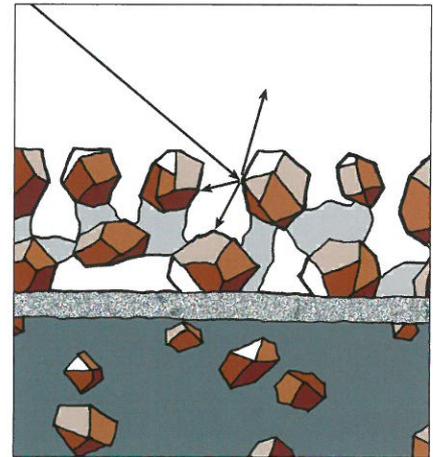


Abb. 31: Die Porosität ist ein wesentliches Kriterium dafür, ob der Fahrbahnbelag auftretenden Schall absorbiert und verschluckt oder reflektiert

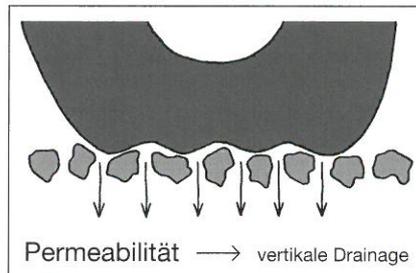
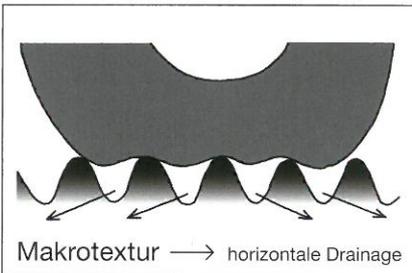


Abb. 30: Die richtige Textur oder offene Poren: je leichter die Luft entweichen kann, desto leiser!

Es gibt leise und laute Fahrbahnbeläge

Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch hängt sowohl vom Reifen als auch von dem Straßenbelag ab. Früher ging man davon aus, dass griffige (also sichere) Fahrbahnoberflächen auch laut sein müssen. Inzwischen gibt es Fahrbahnbeläge die beide Anforderungen erfüllen – Lärmschutz und Sicherheit schließen sich nicht aus!

Wird Straßenverkehrslärm berechnet, so bezieht sich dies zunächst auf nicht geriffelten Gussasphalt, Asphaltbeton und Splittmastixasphalt.

Für laute bzw. leise Fahrbahnoberflächen werden folgende Zu- bzw. Abschläge angesetzt:

Straßenoberfläche	30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h
Beton, geriffelter Gussasphalt	+ 1,0 dB(A)	+ 1,5 dB(A)	+ 2,0 dB(A)
Pflaster mit ebener Oberfläche	+ 2,0 dB(A)	+ 2,5 dB(A)	+ 3,0 dB(A)
Sonstiges Pflaster	+ 3,0 dB(A)	+ 4,5 dB(A)	+ 6,0 dB(A)
Außerortsstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit über 60 km/h:			
Betonfahrbahn mit Stahlbesenstrich mit Längsglätter			+ 1 dB(A)
Betonfahrbahn ohne Stahlbesenstrich mit Längsglätter und Längstexturierung mit Jutetuch			- 2 dB(A)
Betonfahrbahn mit Waschbetonoberfläche			- 2 dB(A)
Asphaltbeton ≤ 0/11 und Splittmastixasphalt 0/8 und 0/11 ohne Absplittung			- 2 dB(A)
Offenporiger Asphalt mit Hohlraumgehalt ≥ 15% mit Kornaufbau 0/11			- 4 dB(A)
Offenporiger Asphalt mit Hohlraumgehalt ≥ 15% mit Kornaufbau 0/8			- 5 dB(A)