



öffentliche Sitzungsvorlage

Planungs- und Bauausschuss am 17.07.2025

Amt: 66 Amt für Tiefbau und Verkehr
Verantwortlich: Markus Wiedemann, Leiter Amt 66
Vorlagennummer: 2025/66/841

TOP 17

Vorstellung Sanierung Adenauerring

Sachverhalt:

Im Zuge der geplanten Deckenerneuerung auf einer Gesamtlänge von rund 1.000 m und einer Fläche von etwa 15.000 m² wurde der betroffene Straßenabschnitt hinsichtlich seines baulichen Aufbaus in zwei verschiedene Teilbereiche untergliedert. Im Abschnitt 1 (Haubensteigweg) wurde im Jahr 2009 eine lärmindernde Asphaltdeckschicht (SMA LA 8) eingebaut. Der 2. Abschnitt (MM-Straße) weist einen älteren Fahrbahnaufbau auf, der technisch nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht.

In beiden Bereichen ist die Deckschicht mittlerweile schadhaft und muss erneuert werden. Während im Abschnitt 1 die darunterliegende Binderschicht voraussichtlich erhalten werden kann, ist im älteren nördlichen Abschnitt aufgrund des Zustands der Asphaltkonstruktion auch die Binderschicht vollständig auszubauen und zu erneuern.

Variantenprüfung

Im Rahmen der Planung wurden drei mögliche Fahrbahnaufbauten gegenübergestellt und geprüft: Zum einen der erneute Einsatz eines lärmindernden Splittmastixasphalts (SMA LA 8), zum anderen eine lärmindernde Dünnschicht in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V 5) und als dritte Variante wurde ein splittreicher Asphaltbeton (AC 11 D SP) betrachtet.

Ziel der Prüfung war es, eine ausgewogene Entscheidung zu treffen, die sowohl akustische Aspekte als auch technische Machbarkeit, Baukosten, Eingriffstiefe und zu erwartende Lebensdauer berücksichtigt.

Sowohl der Splittmastixasphalt SMA LA 8 als auch die Dünnschicht DSH-V 5 stellen aufgrund ihrer Anforderungen an Ebenheit und Tragfähigkeit erhöhte Ansprüche an die Binderschicht. Daher müsste bei Auswahl einer dieser beiden lärmindernden Varianten die Binderschicht auf der gesamten Fläche entfernt und neu hergestellt werden – auch im Abschnitt 1, in dem diese baulich noch in einem recht guten Zustand ist.

Anders stellt sich die Situation bei der Bauweise mit AC 11 D SP dar. Hier kann in diesem Bereich die vorhandene Binderschicht erhalten bleiben, was nicht nur Bauzeit und

Eingriffstiefe reduziert, sondern auch die Kosten senkt. Lediglich im älteren 2. Abschnitt ist der Ausbau und die Erneuerung der Binderschicht erforderlich.

Grundsätzlich wäre aus Sicht des städtebaulichen Lärmschutzes der Wiedereinbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags wünschenswert. Jedoch zeigte sich im Bestandsbereich mit SMA LA 8 bereits kurz nach der damaligen Fertigstellung Schäden in der Deckschicht. Die Ursache liegt in der hohen punktuellen Belastung durch Kreuzungsbereiche, Lichtsignalanlagen und dem damit einhergehenden Beschleunigungs- und Bremsvorgängen. Der Belag ist für diese Einflüsse nicht ausgelegt und versagt entsprechend frühzeitig.

Auch die Alternative DSH-V 5 weist strukturelle Einschränkungen auf. Der rein maschinelle Einbau ist bei städtischer Geometrie mit zahlreichen Einbauten, Querungen und Kreuzungsanschlüssen schwer umzusetzen. Zudem ist die zu erwartende Lebensdauer mit ca. 10 bis 14 Jahren deutlich kürzer als beim Asphaltbeton.

Im Ergebnis aller Bewertungen wurde daher entschieden, die Maßnahme in Asphaltbauweise mit AC 11 D SP auszuführen. Diese Bauweise ist technisch robust, wirtschaftlich und im vorliegenden Fall auch ökologisch sinnvoll, da durch den teilweisen Erhalt der Binderschicht ein ressourcenschonender Bauablauf möglich ist.

Die rechnerisch um rund 0,9 Dezibel geringere Lärminderung des AC 11 D SP im Geschwindigkeitsbereich bis 60 km/h relativiert sich in der praktischen Wirkung deutlich. Zahlreiche Einbauten wie Schachtdeckel, Querfugen und vorhandene Fahrbahnmarkierungen sowie die typischen Beschleunigungs- und Bremsvorgänge im Bereich von Kreuzungen beeinflussen das Geräuschniveau maßgeblich – unabhängig vom eingesetzten Belag. Diese Faktoren verringern die akustische Wirksamkeit lärmindernder Asphalte spürbar, sodass sich der reale Unterschied in der Lärmwahrnehmung geringer darstellt, als es die theoretischen Werte vermuten lassen.

Verkehrsführung & Zeitrahmen:

Die detaillierte Planung der Verkehrsführung erfolgt aktuell in enger Abstimmung mit der Verkehrsbehörde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Die Erreichbarkeit des Klinikums wird während der gesamten Bauzeit möglich sein.

Größtenteils wird für die Bauarbeiten eine Fahrtrichtung für den Verkehr gesperrt. Der Verkehr wird dann auf der freien Fahrbahnseite jeweils einspurig in beide Fahrtrichtungen geführt.

Im Bereich zwischen Haubensteigweg und Robert-Weixler-Straße ist dies auf Grund der zu geringen zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite so nicht möglich. Hier wird gerade geprüft ob für diesen Bereich eine Vollsperrung möglich ist. Auf Grund mehrerer Baustellen auf den Hauptverkehrsstraßen im Herbst 2025 könnte dies dazu führen, dass die bauliche Umsetzung des Adenauerrings erst im Frühjahr 2026 erfolgen kann.

Kostenrahmen

Die geschätzten Gesamtkosten der Maßnahme werden sich auf ca. 650.000 Euro

belaufen, eine fundierte Kostenberechnung liegt zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Anlagen:

Präsentation