

TOP 17

Vorstellung der Planung Adenauerring
zw. MM-Str. und Haubensteigweg

Projektvorstellung

Maßnahme:
Erneuerung der
Asphaltdeckschicht

Abschnitt:
zw. Memmingerstraße
&
Haubensteigweg

Gesamtmenge:
ca. 1000m & 15.000m²

Bauausführung:
Herbst '25 oder Frühjahr
'26

geschätzte Kosten:
650.000 Euro



Aktueller Zustand der Fahrbahn

Deutliche Schäden in der Deckschicht
(Rissbildung, Materialablösungen)

Erste Mängel bereits kurz nach
Fertigstellung (Einbaujahr: 2009)

Technische Schwächen:

- Hohe Scherkräfte durch Ampelanlagen, Kreuzungsbereiche führen zu frühzeitigem Substanzverlust
- Eignung: SMA LA 8 laut Erfahrungen nur noch für Landstraßen und ländlichen Raum geeignet



Gegenüberstellung der Asphaltdeckschichten

Technische und wirtschaftliche Bewertung

Lärminderung			
	SMA LA 8	DSH-V 5	AC 11 D SP
Pkw bis 60 km/h	X	-3,9 dB	-2,7 dB
Lkw bis 60 km/h		-0,9 dB	-1,9 dB
Fazit	Keine Daten bis 60 km/h	sehr gute Werte im Bereich Pkw	gute Gesamtwerte

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG(v)}$ in dB bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} in km/h für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D	X	-2,8	X	-4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	-3,9	-2,8	-0,9	-2,3
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1

Einbau & Wirtschaftlichkeit

	SMA LA 8	DSH-V 5	AC 11 D SP
Erwartete Lebensdauer	< 10 Jahre	10-14 Jahre	>20 Jahre
Erneuerung der Binderschicht	100%	100%	50 %
Schwierigkeiten im Einbau	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau in Kreuzungen und bei Einbauten nur bedingt möglich • keine Empfehlung im innerstädtischen Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> • Handeinbau ist schwierig, Problematik in Kreuzungsbereichen und bei vielen Einbauten • keine Empfehlung im innerstädtischen Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> • keine
Baukosten	hoch	mittel	gering
sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> • Schadanfällig in Kreuzungsbereichen • starke Beeinträchtigung des lärminderen Effekt durch Einbauten, Markierungen, Beschleunigen und Abbremsen 	<ul style="list-style-type: none"> • starke Beeinträchtigung des lärminderen Effekt durch Einbauten, Markierungen, Beschleunigen und Abbremsen 	
Wartungsaufwand/ Kosten	hoch	hoch	gering
Fazit	nicht wirtschaftlich	nur bedingt wirtschaftlich	langfristig wirtschaftlich

Entscheidung – Sanierung mit AC 11 D SP (splittreicher Asphaltbeton)

Ausführung: Asphaltbeton 0/11 D SP mit Abstumpfung

Vorteile:

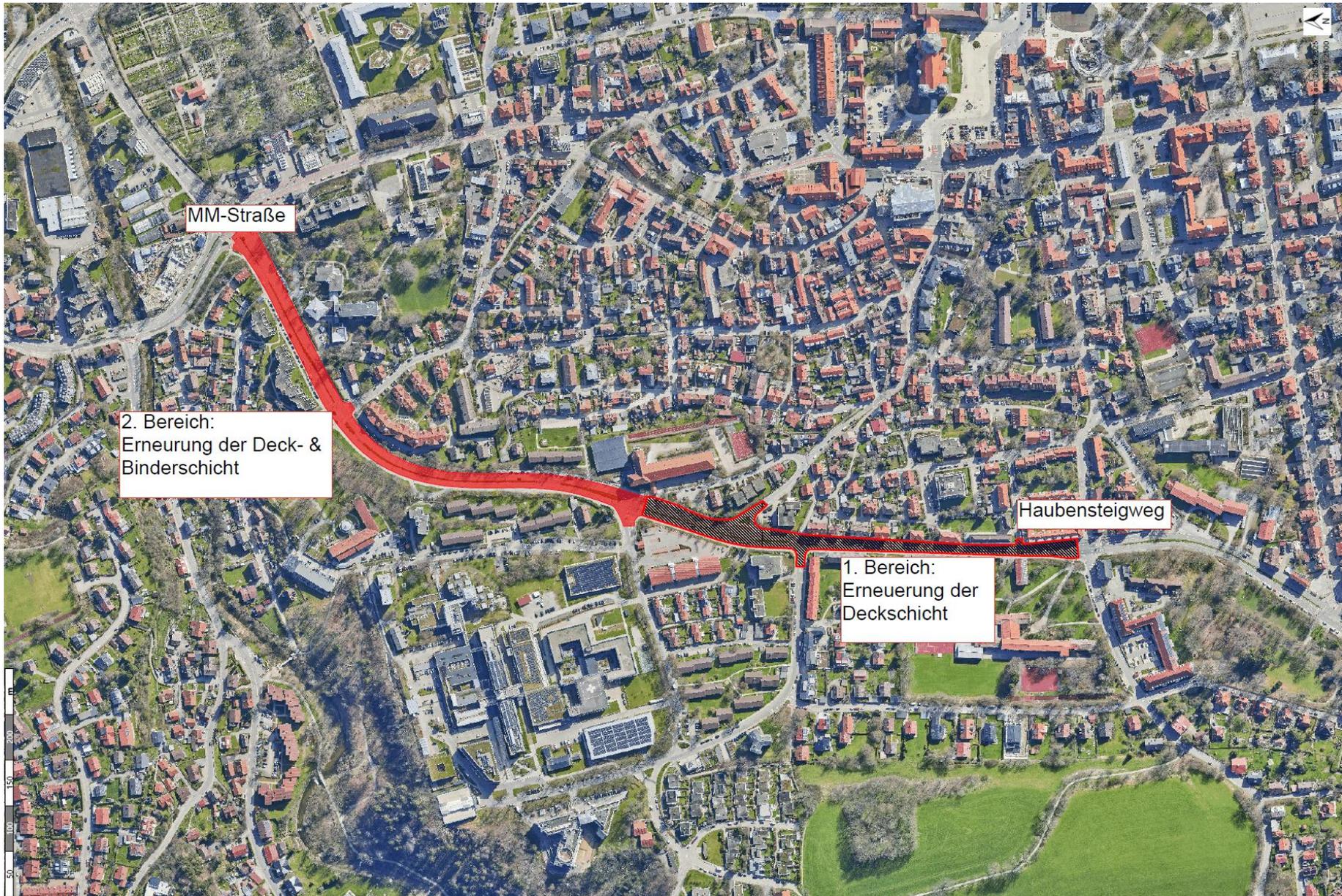
- Höhere Lebensdauer gegenüber den anderen Varianten
- Geringerer Wartungsaufwand, besonders an Kreuzungen und Einbauten
- Flexibler Einbau, auch bei komplexer innerstädtischer Geometrie

Wirtschaftlichkeit:

- Geringere Bau- und Unterhaltungskosten
- Nachhaltiger und Robust im laufenden Betrieb

Fazit:

Entscheidung für Asphaltbeton basiert auf einem klaren Zielkonflikt zwischen Lärminderung und technischer Machbarkeit. Die gewählte Lösung bietet das beste Verhältnis aus Lärminderung, Dauerhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit und städtebaulicher Eignung.



Verkehrsführung

während der Maßnahme

- Gesamtabwicklung voraussichtlich in 5 Bauabschnitten
- Während der Bauzeit: jeweils eine Fahrtrichtung gesperrt - Umleitung beider Fahrrichtungen auf die freie Seite
- Verkehrsfluss zur Klinik wird dauerhaft gewährleistet
- Aktuell:
Planung der Umleitungsstrecke unter Berücksichtigung der Bauabschnitte in enger Abstimmung mit der Verkehrsbehörde