KOBLENZ VERBINDET.

Unterrichtungsvorlage

Vorlage: **UV/0225/2026**		Datum: 29.09.2026
Dezernat 4		
Verfasser:	36-Umweltamt	Az.: 36.00/AL-TU
Betreff: **Reduzierung von Straßenverkehrslärm – Versuch mit lärmoptimiertem Asphalt in der Schlachthofstraße (Straßensanierung im Bestand)**		
Gremienweg:		
05.11.2026	Umweltausschuss TOP öffentlich	☐ einstimmig ☐ mehrheitl. ☐ ohne BE ☐ abgelehnt ☐ Kenntnis ☐ abgesetzt ☐ verwiesen ☐ vertagt ☐ geändert ☐ Enthaltungen ☐ Gegenstimmen
06.11.2026	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität TOP öffentlich	☐ einstimmig ☐ mehrheitl. ☐ ohne BE ☐ abgelehnt ☐ Kenntnis ☐ abgesetzt ☐ verwiesen ☐ vertagt ☐ geändert ☐ Enthaltungen ☐ Gegenstimmen

Unterrichtung:

Anlass

Der Lärmaktionsplan der Stufe 4 geht davon aus, dass lärmoptimierte Asphalte bei Straßensanierungen den Verkehrslärm senken können. Für die Sanierung kommunaler Straßen im Bestand gibt es dafür keine Regelbauweise. Um Wirksamkeit und Haltbarkeit im innerstädtischen Netz bewerten zu können, schlug EB70 einen Versuch vor.

Der Versuch

Die Schlachthofstraße wurde vom 14.07. bis 16.08.2024 saniert. Auf dem größten Teil der Strecke wurde ein üblicher Asphaltbeton (AC 11 D S) eingebaut, auf einem rund 320 m langen Abschnitt ein lärmoptimierter Splittmastixasphalt (SMA 8 LA). Die Schlachthofstraße war die Straße im Deckenprogramm 2024, deren Aufbau dafür am ehesten geeignet war.

Das Umweltamt hat die messtechnische Begleitung vermittelt. Das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz hat die Messungen koordiniert. Beteiligt waren das Bayerische Landesamt für Umwelt, die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen und das Umweltbundesamt. Vor und nach der Sanierung wurden Befahrungen mit einem Messfahrzeug (Akustische Torus-Messung, ATM) und Verkehrszählungen mit TOPO-Boxen durchgeführt. Nach der Sanierung kamen statistische Vorbeifahrtmessungen am Straßenrand (SPB) hinzu.

Ergebnisse der Lärmmessungen

- Die Sanierung hat den Verkehrslärm nachweislich und erheblich gesenkt.
- Bei den Befahrungen ergaben sich entlang der Strecke Werte von -1 bis -5 dB. An einem Messpunkt im Abschnitt mit Splittmastixasphalt wurden bei 50 km/h -6,3 dB gemessen. Die Werte beziehen sich auf einen genormten Vergleichswert, nicht auf den Zustand vor der Sanierung.
- Ein eindeutiger Unterschied zwischen den beiden Deckschichten lässt sich bisher nicht ableiten. Die Messorte unterscheiden sich bei Einbauten, Nähten und Verkehrsführung. Eine vergleichbare Vorbeifahrtmessung am Asphaltbeton steht noch aus.

Bewertung aus Sicht der Straßenunterhaltung

Die Sanierung selbst bringt den größten Teil der Verbesserung. Bei jeder Deckensanierung werden Risse, Flickstellen, Nähte und Fugen beseitigt. Die Einbauteile (Schachtdeckel, Schieberkappen, Straßenabläufe) werden in der Höhe angepasst. Schon dadurch sinken die Abrollgeräusche deutlich. Ein darüber hinaus gehender, messbarer Nutzen des lärmoptimierten Asphalts ist aus Sicht der Straßenunterhaltung derzeit nicht zu erkennen.

Für Deckensanierungen nicht empfohlen. Splittmastixasphalt ist sinnvoll, wenn Trag-, Binder- und Deckschicht aufeinander abgestimmt sind, etwa beim Neubau stark befahrener Strecken. Bei einer Deckensanierung bleibt der vorhandene Unterbau erhalten. Risse übertragen sich dann schnell in die neue Decke. In der Schlachthofstraße wurde der Splittmastixasphalt nur als Erprobungsstrecke auf einem kurzen Abschnitt eingebaut. Eine neue Binderschicht wäre eine investive Maßnahme und gehört nicht in das Deckenprogramm der Straßenunterhaltung, das nur konsumtive Unterhaltungsleistungen umfasst. Für Neubaumaßnahmen gelten andere Voraussetzungen. Sie sind gesondert zu bewerten und liegen nicht beim EB70. Während der EB70 im Auftrag des Tiefbauamts für die Sanierung bestehender Straßen zuständig ist, wird das Tiefbauamt bei Neubauten tätig. Im Gegensatz zu Bestandsstraßen kann beim Neubau der Straßenaufbau so gestaltet werden, dass die besonderen Anforderungen von lärmoptimierten Asphalten berücksichtigt werden können.

Mehrkosten und höherer Aufwand. Der SMA 8 LA war im Versuch fast doppelt so teuer wie der Asphaltbeton. Die Mehrkosten lagen bei rund 25 € je m². Einbau und Bauüberwachung sind aufwändiger. Spätere Aufgrabungen und Flickstellen lassen sich mit dem gleichen Material nicht gleichwertig wiederherstellen.

Zielkonflikt mit der Hitzevorsorge. Im Stadtgebiet werden zur Hitzevorsorge aufgehellte Deckschichten eingebaut. Beim Asphaltbeton liegt ein großer Teil des hellen Gesteins im Feinanteil, der dem Splittmastixasphalt weitgehend fehlt. Er lässt sich daher nur eingeschränkt aufhellen.

Dauerhaftigkeit unbekannt. Nach gut zwei Jahren liegen keine belastbaren Erkenntnisse zur Haltbarkeit vor. Eine längere Haltbarkeit, die die Mehrkosten ausgleichen würde, ist bei einer Deckensanierung nicht zu erwarten.

Fazit und weiteres Vorgehen

Mehrkosten, höherer Aufwand, eine für Deckensanierungen nicht empfohlene Bauweise und Nachteile bei der Hitzevorsorge stehen einem bisher nicht erkennbaren zusätzlichen Nutzen gegenüber. Die Straßenunterhaltung führt ihr Deckenprogramm daher weiter mit Asphaltbeton aus.

Die ausstehende Vorbeifahrtmessung am Asphaltbeton wird nachgeholt. Beide Abschnitte werden weiter beobachtet, um Haltbarkeit und Alterung der Asphalte zu bewerten. Die Gremien werden über die Ergebnisse unterrichtet.

Finanzielle Auswirkungen:
Durch die Unterrichtungsvorlage entstehen noch keine Kosten.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:
Grundsätzlich könnte ein Zielkonflikt mit der Hitzevorsorge entstehen, der im Verhältnis zum Effekt der Lärmreduzierung abgewogen werden muss.