



► **Nr. VO/2013/00547**
öffentlich

Lübeck, 21.05.2013

Vorlage

Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Matthias Drever (E-Mail: matthias.drever@luebeck.de Telefon: 122-6630)

Masterplan Straßen 2014 – 2018: Einführung einer Erhaltungsstrategie für die zukünftig durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen im Vorbehaltsstraßennetz der Hansestadt Lübeck (5.660)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.06.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.08.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
07.08.2013	Finanz-, Personal- und Rechnungsprüfungsausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
13.08.2013	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.08.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

**Der vorgestellte Masterplan Straßen 2014 bis 2018 wird eingeführt; die unter Punkt 9.
angegeben Haushaltsmittel werden in den Jahren 2014 bis 2018 im jeweiligen
Haushaltsplan entsprechend der Haushaltssituation bereitgestellt.**

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis: Kenntnisnahme

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:
Begründung:

ja
 nein

die Beteiligung ist nicht erforderlich, weil die
Belange von Kindern und Jugendlichen durch
die vorgesehenen Maßnahmen nicht berührt
werden.

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

ja (Anlage 1 entfällt aber, da die Maßnahmen
als Gesamtpaket derzeit nicht in den
Formblättern darstellbar sind)

Begründung:
Siehe **Anlage 2**

Anlagen:

Anlage 2: Begründung und Bericht zum Masterplan Straßen 2014 – 2018 über die Einführung einer Erhaltungsstrategie für die zukünftig durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen an Straßen im Vorbehaltsstraßennetz der Hansestadt Lübeck

Anlage 3: Visualisierung der Zustandsnoten und Bildung von Bauabschnitten

Anlage 4: Streckenzüge mit RStO-Aufbau / Deck- und Binderschicht-Sanierungen

Anlage 5: Punkteverteilung für Prioritätenliste

Anlage 6: Maßnahmen des Masterplans

Senator/in F. - P. Boden

Anlage 2

Begründung und Bericht zum Masterplan Straßen 2014 – 2018 über die Einführung einer Erhaltungsstrategie für die zukünftig durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen an Straßen im Vorbehaltsstraßennetz der Hansestadt Lübeck

Mit dem Zusammenschluss der Bereiche 5.661 Verkehr und 5.670 Stadtgrün und Friedhöfe zu dem Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr ist Mitte 2012 ein neues Sachgebiet Bauvorbereitung / Pavement-Management-System (PMS) eingerichtet worden. Diesem Sachgebiet wurde u.a. die Erarbeitung einer operativen Erhaltungsstrategie für das Vorbehaltsstraßennetz (= Hauptverkehrsstraßennetz) zugeordnet. Als Ziel wurde ein sog. „Masterplan Straßen“ vorgegeben. Mit diesem Bericht werden die hierfür notwendigen und durchgeführten Einzelschritte sowie das Ergebnis vorgestellt.

Der Bericht gliedert sich wie folgt:

1. Erhaltungsstrategie – Grundlagen
2. Definition Vorbehaltsstraßennetz
3. Methodisches Vorgehen
4. Zustandserfassung der Schäden
5. Gewichtung der erfassten Straßenschäden und Ermittlung einer Zustandsnote
6. Visualisierung der Zustandsnoten und Bildung von Bauabschnitten
7. Rahmenbedingungen für die Wahl der Straßensanierung
8. Aufstellung einer Prioritätenliste
9. Zusammenfassung für das Vorbehaltsstraßennetz
10. Vergleich mit vergangenen Jahren
11. Ausblick

1. Erhaltungsstrategie – Grundlagen

Bei einer Vernachlässigung der Straßenerhaltungen ergeben sich die folgenden Konsequenzen:

- Verfall des Infrastrukturvermögens
- Beeinträchtigungen für Nutzer und Anlieger
- teure Grundinstandsetzungen werden notwendig, da die Substanz vollständig geschädigt wird
- negative subjektive Wahrnehmung
- Schwächung des Standortfaktors durch Straßensperrungen

Warum ist eine Erhaltungsstrategie notwendig:

- objektive und flächendeckende Beurteilung des Straßennetzes
- Ermittlung des tatsächlichen Mittelbedarfes zur Erhaltung des Anlagevermögens in einem vorgegebenen Zeitraum (z.B. 5 Jahre)
- Ermittlung von optimalen Eingriffszeitpunkten; dadurch teilweise Verhinderung von kostenintensiven Grundinstandsetzungen
- systematische, flächengenaue und nachhaltige Investitionen unter Berücksichtigung der Schadensausprägung und der Verkehrsbedeutung (Prioritätenliste)
- Möglichkeit einer verlässlichen Abstimmung mit Dritten (z.B. Ver- und Entsorgern) im Rahmen einer regelmäßigen Beratung, der sog. „Großen Koordinierung“

2. Definition Vorbehaltsstraßennetz

Das Vorbehaltsstraßennetz der Hansestadt Lübeck umfasst die folgenden Straßen:

- Bundes-, Landes- und Kreisstraßen
- ÖPNV-Strecken (Stadtverkehr Lübeck)
- wichtige Straßen in Gewerbegebieten
- bedeutsame Straßen mit Verbindungsfunktion

Aufgeteilt auf die Klassifizierung ergeben sich folgende Längen:

Bundesstraßen	22,4 km
Landesstraßen	21,2 km
Kreisstraßen	115,3 km
Gemeindestraßen	<u>115,7 km</u>
gesamt	274,6 km Länge Vorbehaltsstraßennetz

Die Hansestadt Lübeck unterhält ein befestigtes (asphaltiertes oder gepflastertes) Straßennetz von ca. 665 km. Der Anteil des Vorbehaltsstraßennetzes beträgt somit ca. 41% am Gesamtnetz.

3. Methodisches Vorgehen

Auf Grundlage des bestehenden Netz-Knoten-Kantenmodells der Hansestadt Lübeck und der zum größten Teil flächendeckend vorhandenen Topographie (Bestandsvermessung) wurden alle weiteren notwendigen Daten (Flächen, Verkehrsdaten, Oberflächenbelag) mit Hilfe des EDV-Programmsystems VIA VIS erfasst und ausgewertet.

Die weitere Bearbeitung erfolgte analog den entsprechenden technischen Vorschriften und Empfehlungen (z.B. der E EMI 2012 - Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen oder der ZTV-ZEB StB - Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen). Diese Unterlagen stellen den aktuellen Stand der Technik dar und sind herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Umbau- und Ausbaumaßnahmen, die von Investoren / Erschließungen oder durch die Stadtplanung / Entwurf (z.T. mit Querschnittsveränderungen) etc. angeschoben werden, finden in der Erhaltungsstrategie keine Berücksichtigung.

4. Zustandserfassung der Schäden

Im Zeitraum Juni bis September 2012 sind die Schäden vor Ort begutachtet und visuell erfasst worden. Die Erfassung erfolgte auf mobilen Tablet-PCs, deren Daten regelmäßig mit der bestehenden Datenbank synchronisiert worden sind.

Das Erfassungspersonal ist vor der Erfassung umfangreich geschult worden. Die Erfassung selbst erfolgte „Ist-genau“, d.h. jeder Schaden ist exakt mit der in der Örtlichkeit vorgefundenen Ausprägung (Schadensart, Lage und Größe) übernommen worden.

Die folgenden Schadensarten sind erfasst worden

- Allgemeine Unebenheiten [m²]
- Spurrinnen [m²]
- Einzelrisse [m]
- Einzelriss vergossen [m]
- Einzelriss mit Materialverlust [m]
- Netzkrisse [m²]
- offene Fugen [m]
- offene Fugen mit Materialverlust [m]
- Ausmagerungen / Bindemittelanreicherungen [m]
- Oberflächenschaden aufgesetzte Flickstelle [m²]
- Oberflächenschaden Abplatzung / Schlagloch [m²]
- Ersatz der Deckschicht / Aufgrabungen [m²]
- Lagerschaden Pflaster [m²]
- defekte Rinne [m]

Insgesamt sind ca. 59.000 Einzelschäden registriert worden. Nicht begangen worden sind die Streckenzüge, die in den Jahren 2010 bis 2012 erneuert bzw. instandgesetzt worden sind, da diese noch schadensfrei sind oder noch Gewährleistungsansprüche gegenüber Dritten bestehen.

5. Gewichtung der erfassten Straßenschäden und Ermittlung einer Zustandsnote

Für jeden ermittelten Schaden wurde zunächst eine Zustandsnote von 1 bis 5 ermittelt. Entscheidend ist hier der prozentuale Anteil der Schadenfläche gemessen über einen ein Meter breiten Querschnittstreifen.

Alle Einzelnoten sind dann über eine Bewertungsmatrix in einen Substanzwert (Wertung von Rissen, Ausmagerungen, Flickstellen, usw.) und einem Gebrauchswert (Wertung von Unebenheiten, Spurrinnen, etc) überführt worden. Der schlechteste von diesen beiden Noten ist schließlich die Zustandsnote für den jeweiligen ein Meter breiten Straßenquerschnitt.

Bei einem Wert von 1,5 ist der Zielwert erreicht, ab 3,5 der Warnwert und über 4,5 der Schwellenwert.

Ab dem Schwellenwert (Zustandsnote > 4,5 = sehr schlecht) ist kurzfristiger Handlungsbedarf erforderlich, da die Verkehrssicherheit beeinträchtigt sein kann.

Ab dem Warnwert (Zustandsnote > 3,5 = schlecht) muss mittelfristig über geeignete Sanierungsverfahren nachgedacht werden.

6. Visualisierung der Zustandsnoten und Bildung von Bauabschnitten

Die Zustandsnoten sind anschließend visualisiert worden, so dass eine Anzeige in ein Meter breiten Abschnitten flächendeckend für das Vorbehaltsstraßennetz möglich ist. Eine noch detailschärfere Abbildung wird erreicht, indem für die rechte und linke Straßenseite unterschieden wird (Beispieldarstellung siehe zusätzlich **Anlage 3**).

Die Auswertung hat ergeben, dass bei einer Gesamtfläche von 2.002.000 m² Straßenfläche im Vorbehaltsstraßennetz, 342.000 m² mit schlecht oder sehr schlecht bewertet worden sind. Dies entspricht einem Anteil von 17,1 %. Dieser Wert darf jedoch nicht als die gesamte Sanierungsfläche betrachtet werden, da es sich hier nur um einzelne "Ein-Meter-Abschnitte" handelt. (Netto-Schadensfläche).

Die Sanierung von Straßenabschnitten ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn Sanierungslängen gewählt werden, die den Einsatz der notwendigen Maschinen, wie Asphaltfräsen, Asphaltfertiger, Walzen, etc wirtschaftlich ermöglichen. Die Sanierungsbereiche müssen somit in der Regel mindestens einige hundert Meter lang sein (Brutto-Sanierungsfläche). Dies hat zur Folge, dass neben potentiell schlechten Straßenabschnitten auch immer Abschnitte betroffen sind, die noch unkritische Zustandsnoten aufweisen.

Durch die Visualisierung ist es möglich, Baubereiche zu definieren, die auffällige Häufungen von schlechten oder sehr schlechten Abschnitte umfasst. Eine Kontrolle der am Bildschirm festgelegten Baubereiche erfolgte zudem in jedem Fall auch in der Örtlichkeit. Weiterhin wurde versucht, die zukünftige Schadensentwicklung zu berücksichtigen.

Die Fläche der sich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten notwendigen Bauabschnitte beträgt dann 823.000 m² und entspricht somit 41,1 % der Fläche des Vorbehaltsstraßennetz.

Somit ergeben sich aus der reinen Schadensbildanalyse (=Netto-Schadensfläche) nach wirtschaftlich vernünftigen und unterhaltungstechnisch vertretbaren Gesichtspunkten Sanierungsflächen (=Brutto-Sanierungsflächen), welche um das ca. 2,5-fache größer sind als die eigentlichen Schadensflächen.

Weiterhin gibt es auch Stellen, die schlecht oder sehr schlecht bewertet worden sind und nicht im Rahmen der Erhaltungsstrategie saniert werden. Die liegt, z.B. daran, dass es sich hier um einzelne schlechte Stellen handelt, während die benachbarten Flächen überwiegend noch einen guten oder sehr guten Zustand aufweisen. Eine großflächige Sanierung wäre hier nicht sinnvoll, da der Anteil an schlechten Teilbereichen relativ gering wäre.

Mit dem Instrument der Jahresausschreibung haben die beiden Unterhaltungsbezirke (Ost und West) zudem jederzeit kurzfristig der Möglichkeit, einzelne auffällige Fläche punktuell Instand zu setzen.

7. Rahmenbedingungen für die Wahl der Straßensanierung

Für die Wahl der Sanierungsart sind die folgenden Rahmenbedingungen zugrunde gelegt worden:

- wirtschaftliche und technische Optimierung (optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis)

Die Streckenzüge, die die Hauptlast des Verkehrs übernehmen, sollen einen Aufbau erhalten, der die Belastung dauerhaft verträgt. Es handelt sich hierbei um Streckenabschnitte mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 20.000 Kfz/Tag bzw. einer LKW-Belastung von mehr als 1.000 LKW/Tag. Eine andere, weniger aufwendigere Sanierungsvariante ist nicht sinnvoll, da spätere Sanierungsintervalle zu kurz wären.

Entsprechend der Verkehrsbelastung erfolgt dann eine Abstufung der Sanierungsart, so dass mittelschwer belastete Strecken durch die Erneuerung von zwei Schichten (Asphaltdeck- und Asphaltbinderschicht) erneuert werden. In der beigefügten **Anlage 4** sind entsprechende Übersichtskarten mit Einteilung der entsprechenden Streckenzüge abgebildet.

In allen anderen Straßen des Vorbehaltsstraßennetzes erfolgt eine Instandsetzung durch die Sanierung der Deckschicht (Walzasphalt oder Dünnschichtbelag).

Der Schwerpunkt der Erhaltungsstrategie 2014 bis 2018 (5-Jahres-Zeitraum) liegt somit auf den Streckenzügen, die am meisten belastet sind.

Eine ggf. notwendige grundhafte Sanierung von Straßen des Vorbehaltsstraßennetzes, die mittelschwer bis niedrig belastet sind, wird durch eine Instandsetzungsmaßnahme zunächst verschoben. Die Nutzungsdauer einer Instandsetzungsmaßnahme ist hierbei geringer als bei grundhaften Sanierungen.

Es ist grundsätzlich anzumerken, dass die Asphaltbetondeckschicht auch bei einem regelkonformen Aufbau einem Verschleiß unterliegt. Der Aufwand für eine spätere Sanierung ist jedoch erheblich geringer, da dann eine einfache einschichtige Instandsetzungsmaßnahme ausreichend ist.

- Umsetzbarkeit mit der vorhandenen Personalstärke im Bereich Stadtgrün und Verkehr

Die Umsetzung der Erhaltungsstrategie erfolgt in den Abteilungen Flächenmanagement und Verkehrswegebau des Bereiches Stadtgrün und Verkehr.

Die Baubezirke Ost und West sind mit jeweils einem Ingenieur und zwei Techniker besetzt. In den Bezirken sollen ein- und zweischichtige Sanierungen / Instandsetzungen betreut werden (Bauüberwachung, Bauherrenfunktion).

Grundhafte Erneuerungen (mehr als zwei Schichten) werden im Sachgebiet Verkehrswegeneubau der Abteilung Verkehrswegebau ausgeschrieben und überwacht. Dieses Sachgebiet ist derzeit mit einem Ingenieur und einem Techniker ausgestattet.

Eine umfangreichere Strategie mit einer größeren Anzahl von Maßnahmen oder anderen Schwerpunkten (z.B. grundhaften Sanierungen auch auf mittelschwer belasteten Straßen) könnte von der Bauverwaltung aufgrund der derzeitigen Personalstruktur nicht mehr umgesetzt werden. Hier wäre zu gegebener Zeit und nach einer möglicherweise notwendigen Aufwertung der dargestellten Erhaltungsstrategie auch über eine Personalaufstockung für die Abarbeitung des vorhandenen Sanierungsstaus nachzudenken.

- keine Dauerbelastungen von einzelnen Streckenabschnitten oder Quartieren durch die notwendigen Baumaßnahmen

Die Dauer der Baumaßnahmen variiert zwischen wenigen Tagen (Instandsetzungen von einer Lage), wenigen Wochen (Erneuerung von zwei Lagen) und wenigen Monaten (grundhafte Sanierungen). In der Erhaltungsstrategie bzw. im Masterplan wurde versucht, grundhafte Sanierungen räumlich und zeitlich zu entzerren, damit die Beeinträchtigungen für Anlieger und Verkehrsteilnehmer reduziert werden.

8. Aufstellung einer Prioritätenliste

Die gewählten Baumaßnahmen der Erhaltungsstrategie wurden je Bauhofbezirk (Kücknitz-Travemünde, St. Gertrud, St.-Jürgen und St. Lorenz) aufgeteilt und einer Bewertung hinsichtlich der Dringlichkeit unterzogen.

Es wurden die folgenden Kriterien zugrunde gelegt (Erläuterungen siehe auch **Anlage 5**):

- ÖPNV-Belastung** (Linienbelastung der Streckenzüge)
- DTV-Belastung** (äquivalente Anzahl der Kfz pro 24 Stunden)
- SV-Belastung** (äquivalente Belastung mit Schwerverkehr pro 24 Stunden)
- Schadensausprägung / Einschätzung Bezirke**

Eine Priorisierung unter Berücksichtigung von Anwohnerhinweisen findet hier nicht statt, da vordergründig die Gesamt-Schadensbeurteilung des Vorbehaltsstraßennetzes als Grundlage gewählt wurde.

Durch entsprechende Punktezuteilung für die betroffenen Straßenabschnitte konnte eine Prioritätenreihenfolge, aufgeteilt in Jahren, aufgestellt werden, welche in der **Anlage 6**, aufgeteilt nach Bauhofbezirken, wiederzufinden ist. Eine visuelle Darstellung der Maßnahmen in Lageplänen ist ebenfalls dieser Anlage zu entnehmen.

Zeitliche Verschiebungen innerhalb der Prioritätenliste sind möglich, da Detaillabstimmungen (z.B. mit den Ver- und Entsorgungsunternehmen, oder mit der Straßenverkehrsbehörde) erst im Rahmen der konkreten Bauvorbereitungen durchgeführt werden (sog. „Kleine Koordinierungen“).

Sollten sich die Schäden auf bisher unauffälligen Streckenabschnitten negativer entwickeln als angenommen, muss die Strategie ggf. geringfügig modifiziert werden. Eine Kompensation der Kosten erfolgt jedoch innerhalb des Programms für die jeweils ermittelten und genannten Jahresbedarfsmittel (z.B. durch Wegfall oder Reduzierung einer Maßnahme).

9. Zusammenfassung für das Vorbehaltsstraßennetz

Auf Basis einer Kostenschätzung ist für die Umsetzung der vorgestellten operativen Erhaltungsstrategie in den Jahren 2014 bis 2018 der folgende Finanzmittelbedarf als erforderlich ermittelt worden:

2014: 12.224.000 €
2015: 14.393.000 €
2016: 6.708.000 €
2017: 6.710.000 €
2018: 4.879.000 €

Die Gesamtaufwendungen betragen somit für die ersten 5 Jahre insgesamt ca. 44.914.000 Euro; dies entspricht ca. 8.983.000 € / Jahr)

Von dieser Summe ist ein Betrag von ca. 33,4 Mio. € theoretisch förderfähig, da es sich um klassifizierte Straßen handelt. Nach der bisherigen und noch aktuellen Förderquote von 85 % (75 % GVFG und 10 % FAG) wären somit nach heutigem Stand ca. 28,4 Mio. € Fördermittel als Einnahme möglich. Da jedoch nicht vorausgesagt werden kann, wie sich die Fördermöglichkeiten beim Land entwickeln, können die tatsächlichen Einnahmen durch die Förderung derzeit nicht in voller Höhe gegengerechnet werden.

Weiterhin sind derzeit in den ermittelten ca. 44,9 Mio. € investive Kosten in Höhe von ca. 37,8 Mio. € enthalten, da gemäß Doppik der Hansestadt Lübeck mehr als eine Schicht erneuert wird. Dies entspricht ca. 84 % der aufgewendeten Mittel, die direkt in die Bilanz eingestellt werden können und somit dem Werteverfall entgegen wirken. Dies ist ein positiver Effekt für die Gesamthaushaltssituation der Hansestadt Lübeck, da hierdurch der konsumtive Haushalt nicht zusätzlich, sondern allein durch die Abschreibung belastet wird.

Eine verlässliche Aussage über die tatsächlichen Kosten kann erst im Rahmen der konkreten Bauvorbereitung für das laufende Jahr getroffen werden. Sollte nach der Auswertung von entsprechenden Sanierungsgutachten eine Berücksichtigung des vorhandenen Straßenaufbaues möglich sein, würden sich die Kosten entsprechend reduzieren

Um die Ausführung der Maßnahmen gleichmäßig über das jeweilige Haushaltsjahr verteilen zu können („Entzerrung der Bausaison“) ist die vorzeitige Freigabe von ca. 1/3 der Jahresausgaben notwendig (vor Eingang der Fördermittel).

10. Vergleich mit vergangenen Jahren

Vergleicht man bisher durchgeführte Maßnahmen zur Straßensanierung der Jahre 2008 bis 2012, so erhält man als Mittelwert ca. 4,4 Mio. €, die bisher durchschnittlich aufgewendet wurden. Im Vergleich zu den nunmehr ermittelten „Strategiewerten“ von durchschnittlich ca. 8,983 Mio. € bedeutet dies eine jährliche „Unterdeckung“ der Finanzmittel in Höhe von ca. 4,6 Mio. €. bzw. eine erforderliche Erhöhung um ca. 104 % der jährlichen Finanzmittel.

Gerade die umfangreiche Sanierung der Winterschäden in den Jahren 2010 und 2011, in denen dem Bereich Stadtgrün und Verkehr vom Land und der Hansestadt Lübeck insgesamt zusätzlich je 3 Mio., € bereitgestellt wurden, zeigt jedoch, wie effektiv und nachhaltig eine flächendeckende Straßensanierung für die gesamte Infrastruktur der Hansestadt Lübeck ist.

11. Ausblick

Die Einführung einer Erhaltungsstrategie zur systematischen und wirtschaftlichen Durchführung von Straßensanierungsmaßnahmen in der Hansestadt Lübeck ist längst überfällig und in Zeiten immer knapper werdender Finanzmittel zwingend notwendig.

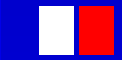
Der Verfall des städtischen Infrastrukturvermögens ist unbedingt aufzuhalten um die Hansestadt Lübeck auch langfristig als einen attraktiven Wirtschaftstandort zu sichern.

Mit der nunmehr erarbeiteten Erhaltungsstrategie mit dem Ergebnis eines Masterplans soll zum einen der Handlungsspielraum innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes (5 Jahre) gefestigt werden, zum anderen aber auch der Politik eine klare Entscheidungshilfe eben für diesen Zeitraum von 5 Jahren (2014 – 2018) gegeben werden.

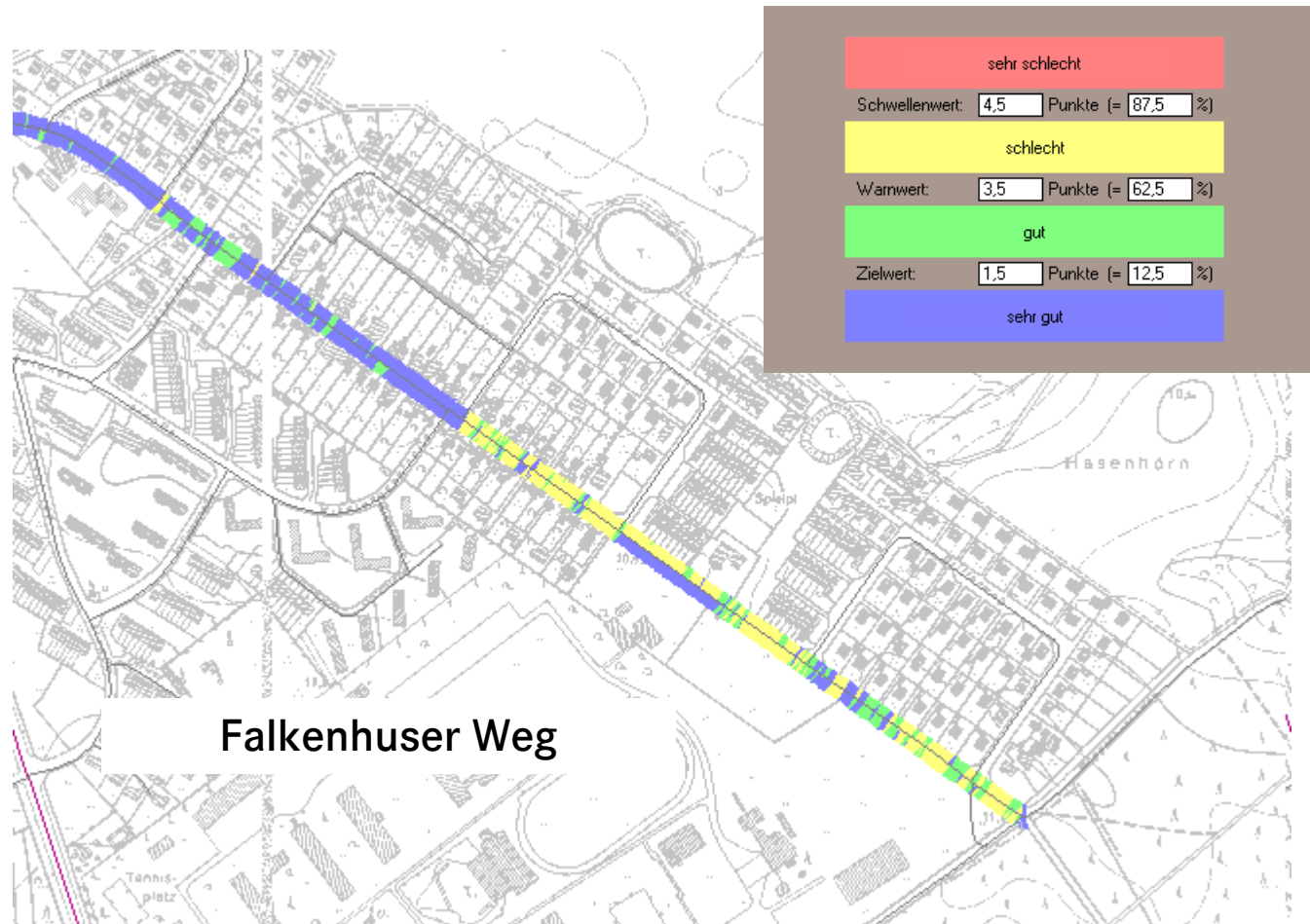
Mit dem Beschluss, für den genannten Strategiezeitraum die erforderlichen Finanzmittel bereitzustellen, entfällt die oftmals für die Verwaltung zermürend wirkende jährliche Haushaltsberatung über einzelne Maßnahmen. Diese Maßnahmen werden gemäß dem ausführlichen Programm für den genannten Zeitraum beschlossen (wobei geringfügige Änderungen, wie bereits beschrieben, im Budget aufgefangen werden sollen).

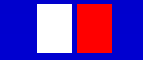
Die vorgelegte Erhaltungsstrategie soll daher als ein in sich „geschlossenes System“ verstanden werden; innerhalb dessen Verschiebungen / Veränderungen aus fachlichen Gründen möglich sind, ein Eingriff von außen, etwa durch politisch bedingte Streichungen der Mittel für die kommenden Jahre, jedoch ausgeschlossen werden kann.

Sofern der Masterplan Straßen 2014 - 2018 entsprechend umgesetzt werden kann, ist geplant im Jahr 2018 eine weitere Zustandserfassung im Vorbehaltsstraßennetz durchzuführen und für die Jahre 2019 bis 2023 einen weiteren Masterplan (ggf. mit anderen Schwerpunkten) aufzustellen.

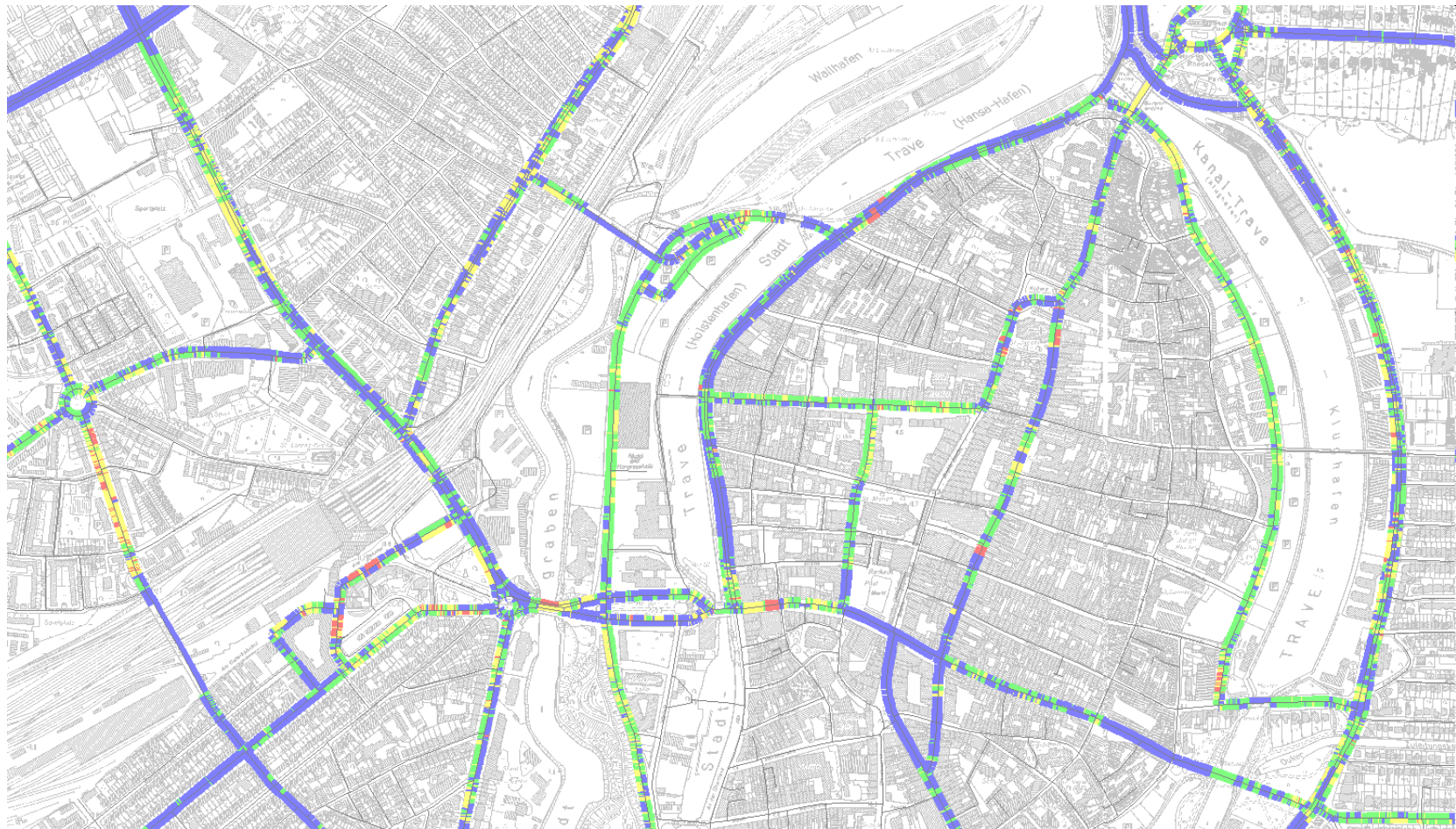


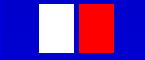
Visualisierung der Zustandsnoten und Bildung von Bauabschnitten



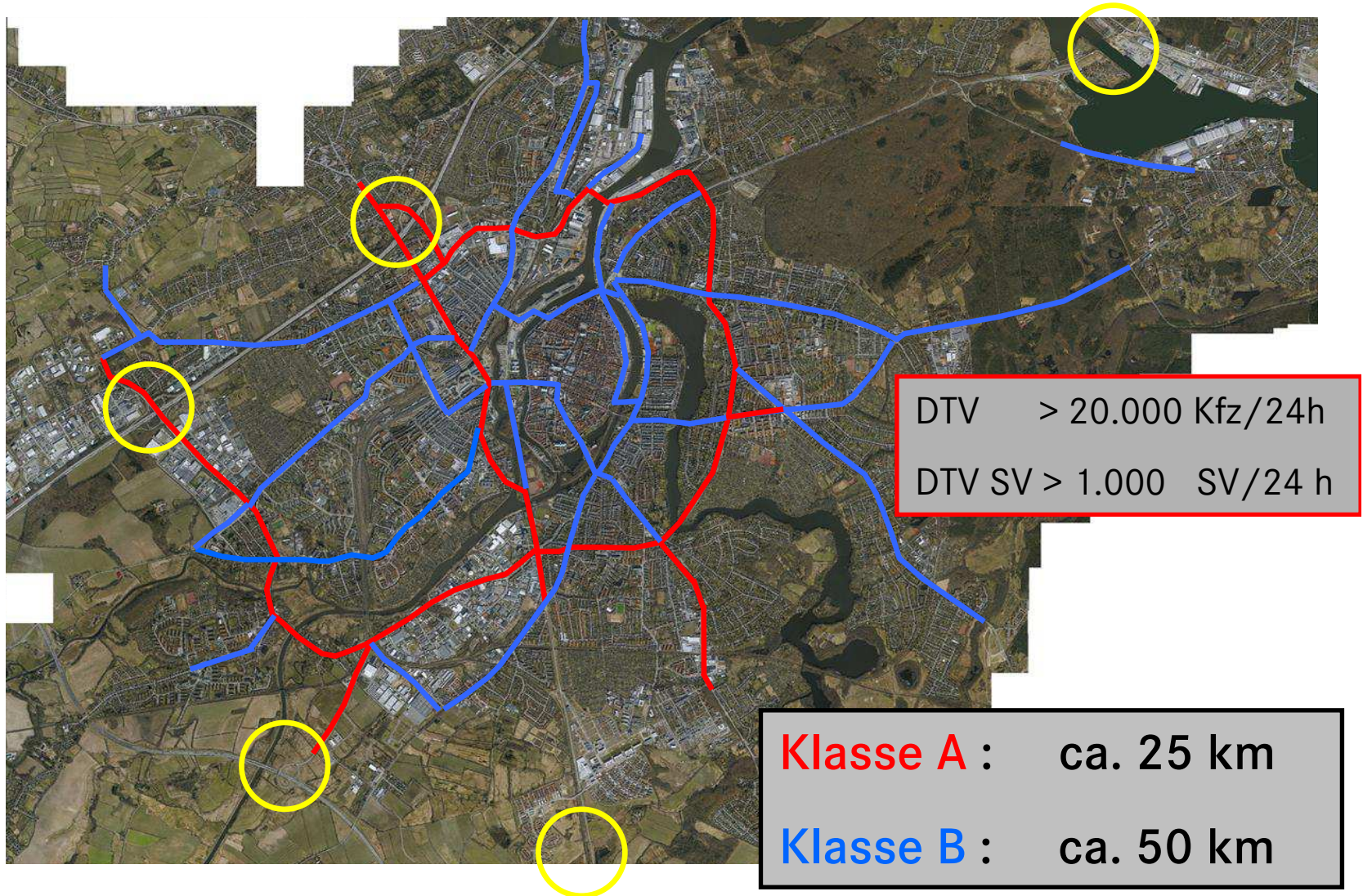


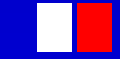
Visualisierung der Zustandsnoten und Bildung von Bauabschnitten



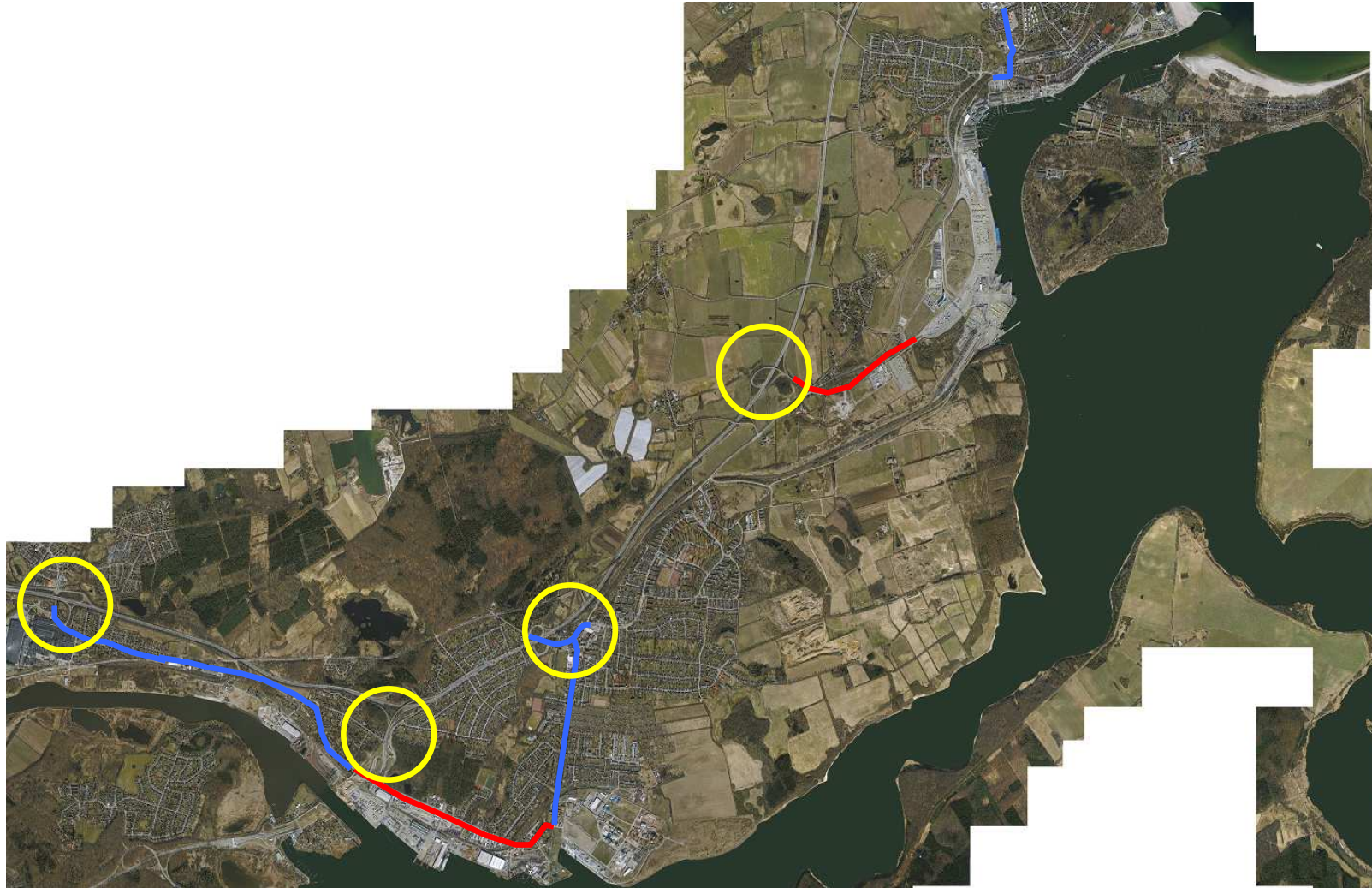


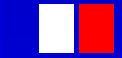
Klasse A Straßen: RStO - Aufbau
Klasse B Straßen: Deck- und Binderschicht





Klasse A Straßen: RStO - Aufbau
Klasse B Straßen: Deck- und Binderschicht





Punkteverteilung für Prioritätenliste

Punkte DTV

keine Daten vorhanden (gering)	50
0 bis 5.000 Kfz/24h	50
5.001 bis 10.000 Kfz/24h	60
10.001 bis 15.000 Kfz/24h	70
15.001 bis 20.000 Kfz/24h	80
20.001 bis 25.000 Kfz/24h	90
25.001 bis 30.000 Kfz/24h	100
30.001 bis 35.000 Kfz/24h	110

Punkte DTV SV

keine Daten vorhanden (gering)	50
0 bis 500 SV/24h	50
501 bis 1.000 SV/24h	75
1.001 bis 1.500 SV/24h	100
1.501 bis 2.000 SV/24h	125
2.001 bis 2.500 SV/24h	150
2.501 bis 3.000 SV/24h	175
> 3.001 SV/24h	200

Punkte ÖPNV

leicht (1 Linie)	50
mittel (2 bis 3 Linien)	75
schwer (> 3 Linien)	100

Punkte Dringlichkeit (Einschätzung der Bezirke)

sehr dringend	150
mittel	75
nicht so dringend	0

Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018

Stand: 13.05.2013

Erhaltungsstrategie 2014 bis 2018 im Vorbehaltsstraßennetz zur Sicherstellung einer dauerhaften Verkehrsinfrastruktur in der Fläche

Zusammenstellung je Bauhofbezirk nach wirtschaftlicher und technischer Optimierung

	grundhaft						zwei Schichten						eine Schicht						DSK						Summe
	2014	2015	2016	2017	2018	Summe	2014	2015	2016	2017	2018	Summe	2014	2015	2016	2017	2018	Summe	2014	2015	2016	2017	2018	Summe	
Kücknitz / Travemünde	1.302.773 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.302.773 €	827.253 €	1.655.233 €	762.483 €	594.845 €	638.310 €	4.468.134 €	640.469 €	661.238 €	112.407 €	238.156 €	155.841 €	1.808.111 €	166.738 €	376.218 €	297.320 €	285.053 €	284.421 €	1.410.651 €	8.989.669 €
St. Gertrud	844.808 €	1.885.171 €	328.178 €	475.844 €	1.810.844 €	5.344.845 €	330.119 €	1.130.860 €	787.821 €	204.973 €	75.900 €	2.529.673 €	210.434 €	199.494 €	115.094 €	82.059 €	45.680 €	653.662 €	188.704 €	107.911 €	87.068 €	88.288 €	0 €	472.002 €	9.000.182 €
St. Jürgen	2.092.693 €	1.355.383 €	0 €	527.737 €	677.669 €	4.653.510 €	944.503 €	1.319.302 €	752.372 €	947.813 €	240.462 €	4.204.452 €	541.280 €	208.482 €	801.823 €	20.671 €	99.638 €	1.472.894 €	166.198 €	0 €	0 €	126.806 €	0 €	293.094 €	10.623.950 €
St. Lorenz	1.476.770 €	1.461.794 €	958.334 €	1.018.779 €	268.167 €	5.183.844 €	1.924.906 €	2.981.992 €	1.326.901 €	1.100.321 €	330.881 €	7.664.760 €	410.005 €	777.444 €	509.305 €	834.692 €	251.540 €	2.782.986 €	156.029 €	272.094 €	67.760 €	172.707 €	0 €	668.560 €	16.300.150 €
	5.717.045 €	4.702.347 €	1.286.512 €	2.022.360 €	2.756.709 €	16.484.973 €	4.026.841 €	7.087.087 €	3.628.578 €	2.837.951 €	1.285.562 €	18.867.019 €	1.802.188 €	1.847.658 €	1.339.530 €	1.175.578 €	552.669 €	6.717.633 €	677.669 €	756.193 €	452.179 €	673.844 €	284.421 €	2.844.306 €	44.913.951 €

Betrachtung Flächen / Kostenverhältnis

	Kücknitz/ Travemünde	St. Gertrud	St. Jürgen	St. Lorenz	Summe
Fläche gesamt [m ²]	228.357	124.366	176.074	293.446	820.242
Fläche grundhaft	10.592	43.454	37.833	42.145	134.024
% Fläche	4,7%	34,9%	21,5%	14,4%	16,3%
% Kosten	14,5%	59,4%	43,8%	31,8%	36,7%
Fläche zwei Schichten	105.115	42.288	78.878	144.148	370.204
% Fläche	46,4%	34,0%	44,7%	49,1%	45,1%
% Kosten	49,7%	28,1%	39,8%	47,0%	42,0%
Fläche eine Schicht	60.270	21.789	49.096	88.948	220.004
% Fläche	26,6%	17,5%	27,9%	30,3%	26,8%
% Kosten	20,1%	7,3%	13,9%	17,1%	15,0%
Fläche DSK	50.380	16.857	10.468	18.305	96.010
% Fläche	22,3%	13,6%	5,9%	6,2%	11,7%
% Kosten	15,7%	5,2%	2,8%	4,1%	6,3%

Gesamtfläche Vorbehaltsstraßennetz [m ²]	2.007.000
Sanierungsfläche 2014 bis 2018 [m ²]	820.242
prozentualer Anteil	40,9%
Gesamtfläche befestigtes Straßennetz ca. [m ²]	4.200.000
prozentualer Anteil	19,5%

Ausgaben / Jahr	
2014	12.223.742 €
2015	14.393.285 €
2016	6.707.798 €
2017	6.709.734 €
2018	4.879.392 €

Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018

Erhaltungsstrategie Vorbehaltsstraßennetz 2014 bis 2018

Stand: 15.01.2013

Maßnahmen Kücknitz / Travemünde

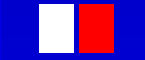
										BK werden noch überprüft					
Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m²]	Kosten je m²	Kosten gesamt	Summe Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt
2014	K 20, Travemünder Landstraße	Baulast LBV bis Südgate Skandi-Kai	I	357	x	5.600 - grundhaft	10.991,65	123,00 €	1.302.773,49 €	1.302.773,49 €	50	175	75	150	450
							<u>10.991,65</u>		<u>1.302.773,49 €</u>						
										BK werden noch überprüft					
2014	B 75, Gneversdorfer Weg	Baulast LBV bis einschl. Knoten Teutendorfer Weg	III	368	x	5.600 - zwei Schichten	9.414,58	56,00 €	527.216,30 €	527.216,30 €	70	75	100	150	365
2014	K 20, Waldhusener Weg, Solmitzstraße	Baulast LBV bis einschl. Knoten Travem. Landstr.	III	351	x	5.600 - zwei Schichten	5.357,79	56,00 €	300.036,46 €	827.252,76 €	50	100	75	150	385
2014	K 20, Travemünder Landstraße	Kücnitz bis Einmündung zum Skandi-Kai	III	356		5.600 - zwei Schichten hoch	28.162,51	40,00 €	1.126.500,36 €		60	100	75	150	385
2014	K 3, Mecklenburger Landstraße	ca. Alte Werft bis Ausbauhaut Sanierung	III	350		5.600 - zwei Schichten hoch	10.838,98	40,00 €	433.559,55 €		50	75	50	75	250
2015	K 4, Hochuferstraße	Alt Hamenwyk bis Brücke Hafenbahn	III	347	x	5.600 - zwei Schichten	1.699,53	56,00 €	95.173,99 €	1.855.232,82 €	50	50	50	75	225
2016	K 2, Ivendorfer Landstraße	Europaweg bis Teutendorfer Weg (teilw. fräsen)	III	365		5.600 - zwei Schichten hoch	5.516,20	40,00 €	220.647,92 €		50	50	50	75	225
2016	Am Rugenberg	Abzweig K 20 bis Kreisgrenze OH (Seeretz)	IV	354		5.600 - zwei Schichten hoch	13.545,80	40,00 €	541.835,55 €	762.493,47 €	50	50	0	75	175
2016	Straße nach Kreuzkamp, Am Ringwall	Abzweig K 20 in Richtung Pöppendorf, Am Ringwall	IV	355		5.600 - zwei Schichten hoch	8.232,17	40,00 €	329.288,68 €		50	50	0	75	175
2016	Surenfeld	ab Travem. Landstr. bis Sanierungsnaht Pöppendorf	IV	358		5.600 - zwei Schichten hoch	3.424,64	40,00 €	136.985,73 €		50	50	0	0	100
2017	Pöppendorfer Hauptstraße	ab Pöppendorf bis Kreisgrenze OH	IV	359		5.600 - zwei Schichten hoch	2.964,33	40,00 €	118.573,10 €	584.845,40 €	50	50	0	0	100
2017	K 10, Ovendorfer Straße	Ab Ivendorf bis Kreisgrenze OH (freie Strecke)	IV	360		5.600 - zwei Schichten hoch	7.905,50	40,00 €	316.219,99 €		50	50	0	0	100
2017	Verbindungsstraße nach Ovendorf	hinter Brücke B 75 bis Ovendorfer Hof	IV	363		5.600 - zwei Schichten hoch	2.680,14	40,00 €	106.405,57 €		50	50	0	0	100
2018	Timmendorfer Weg	B 78 bis Howingsbrook	III	372		5.600 - zwei Schichten hoch	5.392,35	40,00 €	215.693,84 €	638.319,36 €	50	50	0	0	100
							<u>105.114,59</u>		<u>4.468.133,90 €</u>						

Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m²]	Kosten je m²	Kosten gesamt	Summe Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt
2014	Am Fahrerb., Godewind, Bertlingstr., Aussena.	Steenkamp bis Vorderreihe	III	376	x	5.600 - eine Schicht	10.875,55	30,00 €	326.266,65 €	60	75	100	150	365	
2014	K 30, Teutendorfer Weg	Travemünder Landstraße bis Ortsausgang Travemünde	III	367	x	5.600 - eine Schicht	10.473,40	30,00 €	314.202,00 €	840.468,63 €	60	100	50	150	360
2014	Westpreussenring	Tannenbergsstraße bis Ostpreussenring	III	362		5.600 - eine Schicht	5.993,17	30,00 €	242.795,04 €		60	50	75	150	335
2014	K 29, Howingsbrook	Baulast LBV bis Steenkamp	III	373		5.600 - eine Schicht	10.661,77	30,00 €	319.852,99 €		50	50	75	75	250
2015	Nordmeierstraße	Howingsbrook bis Spitzbergenstraße	IV	374		5.600 - eine Schicht	3.386,33	30,00 €	101.589,81 €	661.237,83 €	50	50	75	75	225
2016	Friedrich-Ewers-Straße, Kupferstraße	Birkenweg bis Silberstraße	III	349		5.600 - eine Schicht	2.388,91	30,00 €	71.667,32 €		50	50	50	75	225
2016	Ostseestraße	Ivendorfer Landstraße bis Abzweigung	III	364		5.600 - eine Schicht	1.357,90	30,00 €	40.736,68 €	112.406,90 €	50	50	50	75	225
2016	Pötentzer Weg	Mecklenburger Landstraße bis Wiekstraße	IV	381		5.600 - eine Schicht	2.662,66	30,00 €	79.879,73 €		50	50	50	75	225
2017	Kieselgrund	ca. Haus Nr. 70 bis An der Kehre (Hochneubau)	IV	345		5.600 - eine Schicht	5.275,88	30,00 €	158.276,47 €	238.156,20 €	50	50	0	0	100
2017	Ostpreussenring (halbe Breite)	Tannenbergsstraße bis Westpreussenring	IV	363		5.600 - eine Schicht	783,24	30,00 €	23.497,16 €		50	50	0	0	100
2017	Auf dem Baggensand	gesamte Fahrgasse	III	369		5.600 - eine Schicht	1.102,28	30,00 €	33.068,42 €		50	50	0	0	100
2018	K 3, Auf dem Baggensand	Travem. Landstraße in Ri. Priwallvorplatz (ca. Hs. Nr. 2)	III	370		5.600 - eine Schicht	3.309,19	30,00 €	99.275,82 €	155.841,23 €	50	50	0	0	100
							<u>60.270,36</u>		<u>1.608.110,89 €</u>						

Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m²]	Kosten je m²	Kosten gesamt	Summe Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt
2014	Friedrich-Ewers-Straße	Kücnitzer Hauptstraße bis Birkenweg	III	348	x	5.600 - DSK	978,86	28,00 €	27.408,09 €	50	50	50	175	325	
2014	Dummersdorfer Straße	Straßenfeld bis Mohnst. und Wischofweg bis Hirtenweg	III	350	x	5.600 - DSK	4976,07	28,00 €	139.329,87 €	166.737,95 €	50	50	50	175	325
2014	Bollbrügg	Ortslage Bollbrügg bis Sanierungsnaht Ri. LEV	III	371		5.600 - DSK	4938,69	28,00 €	138.283,33 €		50	50	50	175	325
2014	Nordlandring	gesamt	IV	375		5.600 - DSK	4704,53	28,00 €	131.726,76 €		50	50	50	75	225
2015	Steenkamp, Fehlingstraße	von Mooredder über Fehlingstr. Bis Godewind	IV	377		5.600 - DSK	3793,15	28,00 €	106.208,10 €	376.218,19 €	50	50	50	75	225
2016	Godewind, Achterdeck, Liegenwall	von Am Fahrerb. bis Sibethstraße	IV	378		5.600 - DSK	2916,22	28,00 €	81.654,04 €		50	50	50	75	225
2016	K 1, Wedenberg, Grossenhof	Kowitzberg bis Sanierungsnaht 2013 (Brodten)	IV	382		5.600 - DSK	7702,36	28,00 €	215.666,05 €	297.320,09 €	50	50	50	75	225
2017	Kieselgrund, An der Kehre	Konzessionsgrenze bis ca. Hs. Nr. 70 u. An der Kehre	IV	344		5.600 - DSK	5270,92	28,00 €	147.585,95 €		50	50	0	75	175
2017	Im Brunsbrook	Baulast LBV bis Rangenberg	IV	346		5.600 - DSK	4941,70	28,00 €	138.367,49 €	285.953,14 €	50	50	0	0	100
2017	K 10, Ovendorfer Straße	Ortslage Ivendorf	IV	381		5.600 - DSK	3215,58	28,00 €	90.036,28 €		50	50	0	0	100
2018	Kaiserallee	gesamt	IV	379		5.600 - DSK	6942,32	28,00 €	194.384,90 €	284.421,18 €	50	50	0	0	100
							<u>50.380,38</u>		<u>1.410.650,55 €</u>						

Status
 ja Maßnahmenaufstellung und Maßnahmenarten abgestimmt mit dem Bezirk am 13.12.2012
 ja Prioritätenreihenfolge abgestimmt mit dem Bezirkstechniker am 15.01.2013
 nein Vorabstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, etc. am

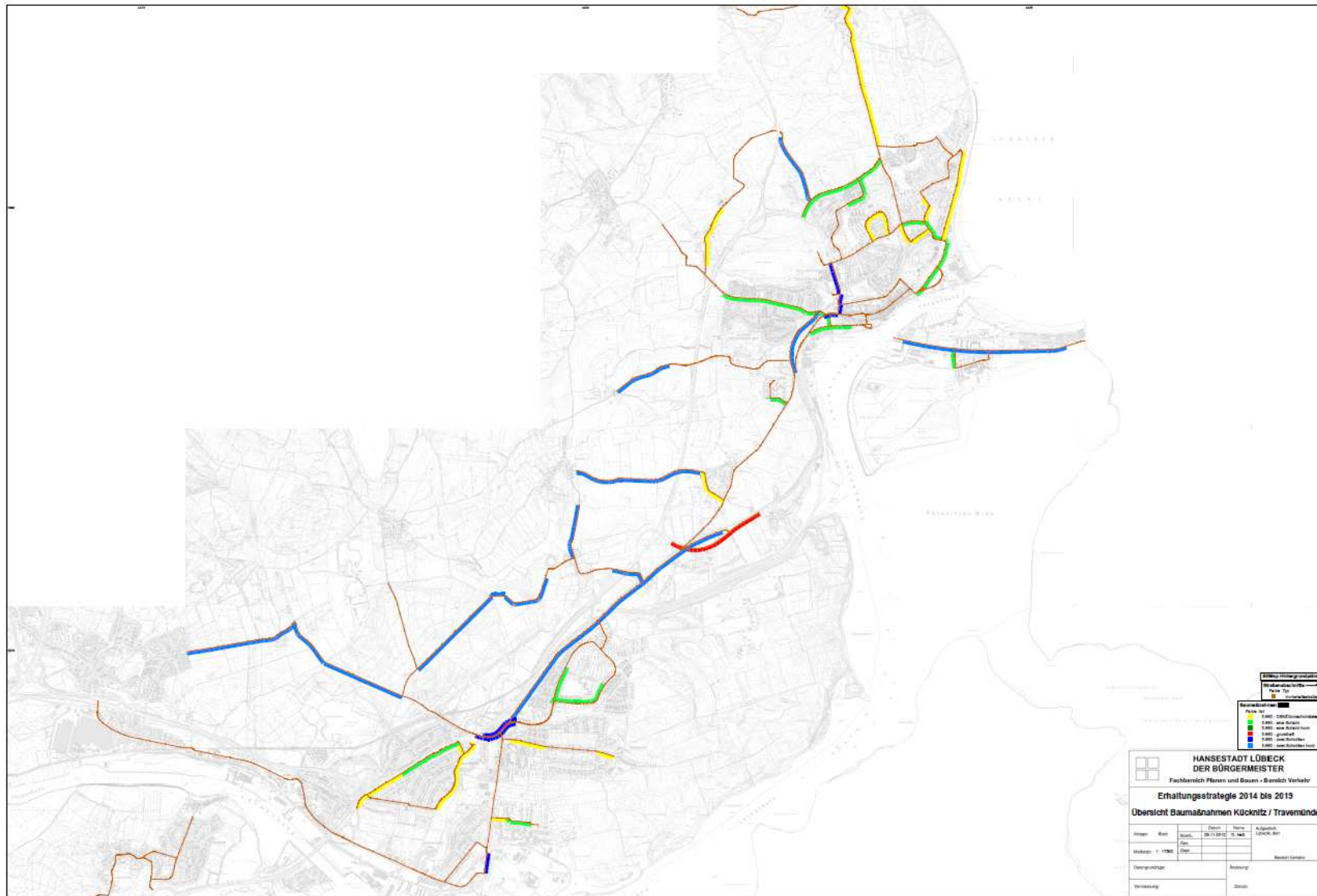
8.989.668,83 €



Hansestadt LÜBECK



Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018



Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018

Erhaltungsstrategie Vorbehaltsstraßennetz 2014 bis 2018

Stand: 13.05.2013

Maßnahmen St. Gertrud

BK werden noch überprüft

Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m ²]	Kosten je m ²	Kosten gesamt	Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt
	K 25, Sandberg	Brückenbauwerk bis einschl. Knoten Luisenstraße	I	316	x	5.660 - grundhaft	4.973,93	123,00 €	611.793,45 €		70	125	75	150	420
2014	B 75, Rampe Ost (Sandberg)	Rampe vom Sandberg in Ri. Herrentunnel	II	320	x	5.660 - grundhaft	1.894,43	123,00 €	233.014,89 €	844.808,14 €	70	125	75	150	420
2015	B 75, Heiligen-Gest-Kamp	Brücke Sandberg bis einschl. Knoten Amimstraße	II	323	x	5.660 - grundhaft	15.329,59	123,00 €	1.885.170,53 €	1.885.170,53 €	70	100	50	150	370
2016	B 75, Rampe West (Sandberg)	Rampe aus Ri. Herrentunnel in Ri. Sandberg	II	319	x	5.660 - grundhaft	2.868,11	123,00 €	328.178,08 €	328.178,08 €	70	125	75	75	345
2017	K 13, Walderseestraße	gesamt (Verbreiterung berücksichtigen)	II	341	0115/09 vom 31.03.09 AL, Reinberg B 149911	85 cm grundhaft	3.868,85	123,00 €	475.844,20 €	475.844,20 €	100	125	50	0	275
2018	B 75, Wallbrechtstraße	Wakenitzbrücke bis Walderseestr. (versetzt)	II	326	1/1450/2010 vom 10.09.10 HNL	26 cm Asphaltoberbau	14.722,31	123,00 €	1.810.844,45 €	1.810.844,45 €	70	100	0	0	170
							43.454,03		5.344.845,40 €						

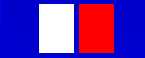
Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m ²]	Kosten je m ²	Kosten gesamt	Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt
	Luisenstraße	einschl. Knoten Glashüttenweg (Knoten grundhaft)	III	315	x	5.660 - zwei Schichten	3.888,74	65,00 €	252.768,21 €		70	100	75	150	395
2014	L 182, Marlastraße	Schlutuper Straße bis Kantstraße	III	320	x	5.660 - zwei Schichten	1.381,26	56,00 €	77.350,82 €	330.119,03 €	80	75	50	150	355
2015	K 32, Mecklenburger Straße	Ausbau LBV (OU) bis einschl. Fabrikstraße (pkt. grundh.)	II	338	x	5.660 - zwei Schichten	14.200,19	65,00 €	923.012,08 €		80	75	50	150	335
	Travemünder Allee	Adolfstraße bis Curtiusstraße, Ri. Herrentunnel	II	322	x	5.660 - zwei Schichten	3.711,67	56,00 €	207.848,16 €	1.130.880,25 €	80	50	100	75	285
	K 19, Moltkeplatz	Elsässerstr. bis WSA Gebäude	III	327	x	5.660 - zwei Schichten	3.836,31	56,00 €	214.533,47 €		80	75	50	75	270
2016	K 22, Amimstraße	Marling bis Schlutuper Straße	III	331	x	5.660 - zwei Schichten	10.231,82	56,00 €	572.987,73 €	787.821,20 €	80	75	50	75	280
2017	K 22, Roeckstraße, Marlastraße	Abzweig Maristr. und Rest Roeckstraße/Amimstr.	III	324	x 2 BK aus 8551/08 vom 14.08.08 AL	5.660 - zwei Schichten	3.680,22	56,00 €	204.972,56 €	204.972,56 €	80	75	100	0	235
2018	B 75, Rampe Ost (Sandberg)	vom Sandberg in Ri. Burgfeld (ca. 90 m)	III	321	x	5.660 - zwei Schichten	1.355,38	56,00 €	75.900,12 €	75.900,12 €	50	50	100	0	200
							42.285,59		2.529.673,16 €						

Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m ²]	Kosten je m ²	Kosten gesamt	Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt
	Torneiweg	gesamt (ca. halbe Fahrbahnbreite)	III	312	x	5.660 - eine Schicht	1.732,09	30,00 €	51.962,89 €		50	50	50	150	300
2014	K 32, Mecklenburger Straße	zwischen Fabrikstraße und Brinkweg	III	339	x	5.660 - eine Schicht	5.282,39	30,00 €	158.471,58 €	210.434,27 €	50	50	50	150	300
	Glashüttenweg	ab An der Hülshorst	III	311		5.660 - eine Schicht	5.598,69	30,00 €	167.997,74 €		50	50	50	75	225
2015	Forstmeisterweg	zwischen Torneiweg und Glashüttenweg	III	314		5.660 - eine Schicht	1.063,20	30,00 €	31.598,00 €	199.493,74 €	50	50	50	75	225
2016	Heiweg	Kirschenallee bis ca. Diamantweg	IV	334		5.660 - eine Schicht	3.866,48	30,00 €	115.994,42 €	115.994,42 €	50	50	0	75	175
2017	Uechter Weg	gesamt	IV	336		5.660 - eine Schicht	2.735,30	30,00 €	82.058,92 €	82.058,92 €	50	50	50	0	150
2018	Am Fischereihafen	ab Haler Ort	III	340		5.660 - eine Schicht	1.522,88	30,00 €	45.680,34 €	45.680,34 €	50	50	0	0	100
							21.788,72		653.661,69 €						

Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m ²]	Kosten je m ²	Kosten gesamt	Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt
2014	Nils-Bohr-Ring	gesamt	III	305	x	5.660 - DSK/Dünnschichtbelag	6.739,44	28,00 €	188.704,38 €	188.704,38 €	50	50	0	0	100
2015	Forstmeisterweg	Torneiweg bis Am Scheilbruch	IV	313		5.660 - DSK/Dünnschichtbelag	3.853,98	28,00 €	107.910,81 €	107.910,81 €	50	50	0	0	100
2016	Goebenstraße	gesamt	IV	328		5.660 - DSK/Dünnschichtbelag	3.110,86	28,00 €	87.098,37 €	87.098,37 €	50	50	0	0	100
2017	Heiweg	ca. Diamantweg bis Soldatenweg	IV	335		5.660 - DSK/Dünnschichtbelag	3.153,16	28,00 €	88.288,44 €	88.288,44 €	50	50	0	0	100
							16.857,21		472.002,00 €						

Status	Maßnahmenaufstellung und Maßnahmenarten abgestimmt mit dem Bezirk am 13.12.2012
ja	Maßnahmenaufstellung und Maßnahmenarten abgestimmt mit dem Bezirk am 13.12.2012
ja	Prioritätenreihenfolge abgestimmt mit dem Bezirkstechniker am 22.01.2013
nein	Vorabstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, etc. am

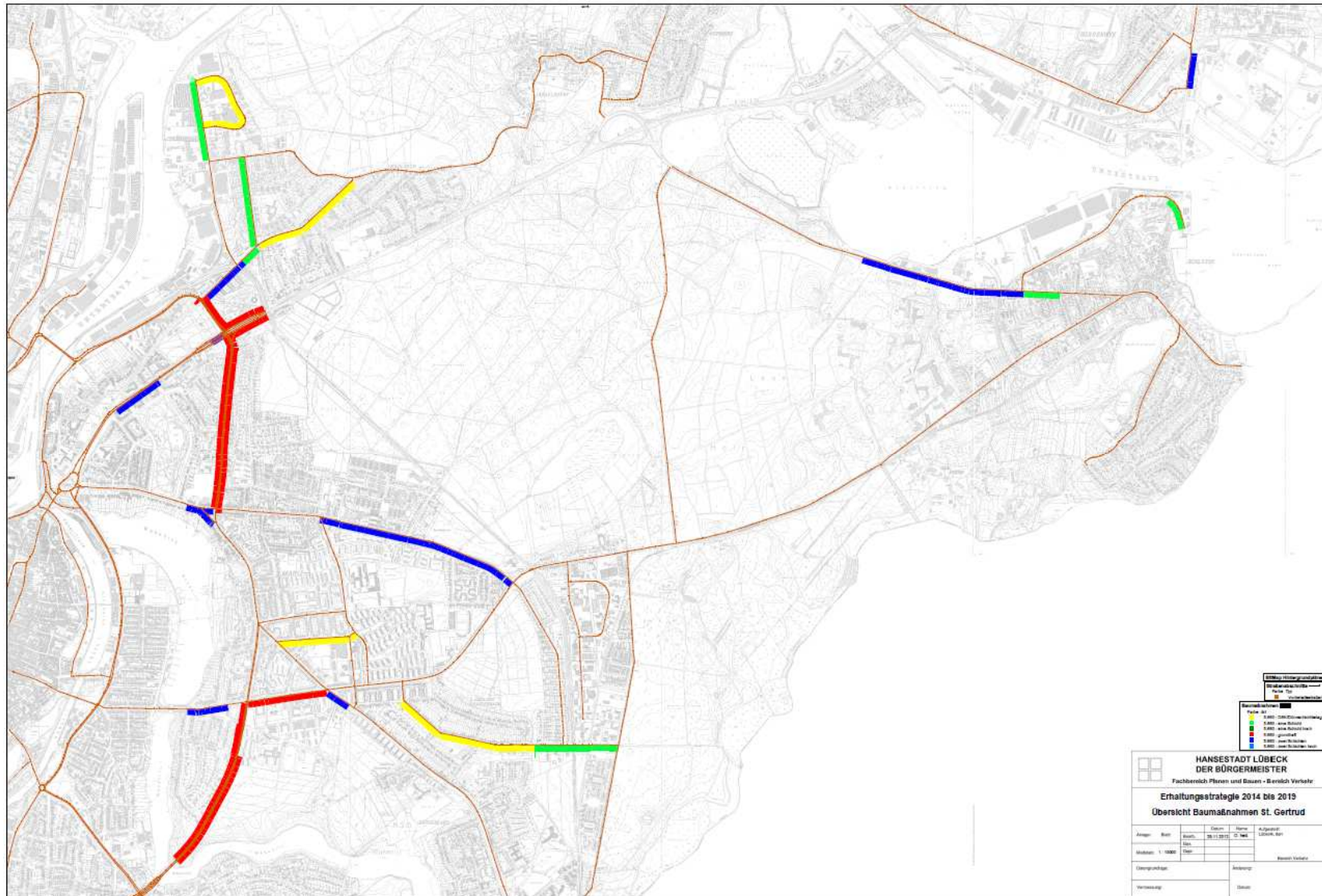
9.000.182,25 €



Hansestadt LÜBECK



Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018



Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018

Erhaltungsstrategie Vorbehaltstraßennetz 2014 bis 2018

Stand: 13.05.2013

Maßnahmen St. Jürgen

BK werden noch überprüft

Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m ²]	Kosten je m ²	Kosten gesamt	Summe Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt
	B 75, St. Jürgen Ring	Berliner Platz bis Kronsfordter Allee	II	390	x BK 0587/09 v. 13.05.09 AL	5.660 - grundhaft	4.202,30	123,00 €	516.882,58 €		80	125	0	150	355
2014	B 75, St. Jürgen-Ring, inkl. Rampen	Kronsfordter Allee bis Wakenitzbrücke (inkl. obere Rampen)	III	391	x BK 0587/09 v. 13.05.09 AL	5.660 - grundhaft	12.811,47	123,00 €	1.575.810,47 €	2.092.693,05 €	80	125	0	150	355
2015	K 15, Baltische Allee	Baulast LVB bis Malmstraße	II	393	1/1530/2010 v. 23.08.2010 HNL	28 cm Asphaltoberbau	11.019,37	123,00 €	1.365.382,92 €	1.355.382,92 €	70	125	0	150	345
2017	K 15, Gennier Straße	Siemensstraße bis Hinter den Kirschkalten	I	392	x	5.660 - grundhaft	4.290,54	123,00 €	527.736,57 €	527.736,57 €	90	125	50	75	340
2018	K 13, Gennier Dorfstraße	Brücke DB bis Brücke Elbe-Lübeck-Kanal	II	410	x	5.660 - grundhaft	5.509,74	123,00 €	677.697,73 €	677.697,73 €	90	125	50	0	265
							37.833,42		4.653.510,28 €						

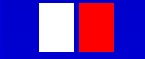
Jahr	Titel	Beschreibung	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m ²]	Kosten je m ²	Kosten gesamt	Summe Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt	
	K 16, Kronsfordter Allee	Gennier Straße bis St. Jürgen Ring	II	389	x	5.660 - zwei Schichten	4.840,58	56,00 €	271.072,59 €	80	75	100	150	405	
	K 23, Ratzeburger Allee	Kreisverkehr bis Hohelandstraße, Vollausbau Busspur	III	407	x	5.660 - zwei Schichten	7.307,39	70,00 €	511.517,57 €	60	75	100	150	385	
2014	Holstenstraße, An der Untertrave	Schüsselbuden bis Holstentorplatz, An der Untertrave	III	386	x	5.660 - zwei Schichten	2.891,30	56,00 €	161.912,80 €	944.502,96 €	50	75	100	150	375
	Mühlenbrücke	Kreisverkehr bis Mühlenbrücke	III	387	x	5.660 - zwei Schichten	2.030,34	56,00 €	113.698,93 €	60	100	100	75	355	
	Falkenstraße, Hüxterallee	Haus Nr. 41 bis einschl. Knoten Moltkestraße	III	383	x	5.660 - zwei Schichten	15.199,01	56,00 €	851.144,43 €	80	75	50	150	335	
2015	Karkbreite	Vorrade bis Kronsfordter Landstraße	IV	403		5.660 - zwei Schichten hoch	8.861,47	40,00 €	354.468,73 €	1.319.302,10 €	50	50	50	75	225
	K 13, Malmstraße	Kronsfordter Landstraße bis Baltische Allee	III	394	x	5.660 - zwei Schichten	9.727,73	56,00 €	544.752,06 €	80	75	50	0	205	
2016	K 18, Moltkestraße	Hüxterallee bis Wakenitzbrücke	III	384	x	5.660 - zwei Schichten	3.707,49	56,00 €	207.619,48 €	752.372,14 €	70	75	50	0	195
	K 8, Kanalstraße	BV Hanseumuseum bis Hüxterdamm	III	408	x	5.660 - zwei Schichten	13.990,15	56,00 €	783.448,55 €	70	50	0	75	165	
2017	K 8, Wulfsdorfer Weg	zwischen Wulfsdorf und Bahnhof Blankensee	IV	402		5.660 - zwei Schichten hoch	4.109,10	40,00 €	164.364,07 €	947.812,62 €	50	50	0	75	175
	K 11, Schanzenbergweg	zwischen Brücke B 207 und Beidendorf	IV	405		5.660 - zwei Schichten hoch	2.687,30	40,00 €	107.491,90 €	50	50	0	75	175	
2018	K 11, Schanzenbergweg	östl. Beidendorf (in Ortslage eine Schicht tief)	IV	406		5.660 - zwei Schichten hoch	3.324,24	40,00 €	132.969,78 €	240.461,69 €	50	50	0	75	175
							78.676,10		4.204.451,50 €						

Jahr	Titel	Beschreibung	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m ²]	Kosten je m ²	Kosten gesamt	Summe Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt	
	Mönkhofweg	Grosse Klosterkoppel bis Buswende Uni/FH	III	396	x	5.660 - eine Schicht	14.062,59	30,00 €	421.877,70 €	60	50	75	150	335	
2014	Falkenhusener Weg	Nibelungenstraße bis Buswende	IV	400	x	5.660 - eine Schicht	3.980,07	30,00 €	119.401,99 €	541.279,69 €	50	50	50	150	300
	K 11, Beidendorfer Weg	Ortslage Krumme (halbe Fahrbahnbreite)	IV	409		5.660 - eine Schicht	2.063,29	30,00 €	61.988,79 €	50	50	50	150	300	
2015	Beckergrube	Breite Straße bis An der Untertrave	IV	385		5.660 - eine Schicht	4.919,46	30,00 €	147.583,70 €	209.482,49 €	60	75	100	0	235
	K 8, Blankenseer Straße	ca. Einmündung B 207 bis Ratzeburger Landstraße	IV	401		5.660 - eine Schicht	14.028,55	30,00 €	420.856,49 €	50	50	50	75	225	
2016	K 15, Gennier Straße	Kronsfordter Allee bis Berliner Platz	IV	388		5.660 - eine Schicht	6.032,23	30,00 €	180.966,99 €	601.823,48 €	50	50	50	0	150
2017	Trendelenburgstraße	Helmholtzstraße bis Röntgenstraße	IV	395		5.660 - eine Schicht	689,03	30,00 €	20.670,83 €	20.670,83 €	50	50	50	0	150
2018	Söllbrook	Bebauung Blankensee bis Buswende	IV	404		5.660 - eine Schicht	3.321,27	30,00 €	99.637,97 €	99.637,97 €	50	50	50	0	150
							49.098,48		1.472.894,45 €						

Jahr	Titel	Beschreibung	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m ²]	Kosten je m ²	Kosten gesamt	Summe Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.keit	Punkte gesamt	
	Stadtwende	Mönkhofweg bis Ratzeburger Allee	IV	398	x	5.660 - DSK	3.594,33	28,00 €	100.641,26 €	50	50	0	150	250	
2014	Osterwende	ab Ratzeburger Allee, Vollausbau in Kurve	IV	399	x	5.660 - DSK	2.341,31	28,00 €	65.656,81 €	166.198,07 €	50	50	0	150	250
2017	Edisonstraße, Stephensonstraße	zwischen beiden Einmündungen Mönkhofweg	IV	397		5.660 - DSK	4.631,99	28,00 €	128.895,86 €	128.895,86 €	50	50	0	75	175

Status
 ja Maßnahmenaufstellung und Maßnahmentypen abgestimmt mit dem Bezirk am 21.01.2013
 ja Prioritätenreihenfolge abgestimmt mit dem Bezirk am 23.01.2013
 nein Vorabstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, etc. am

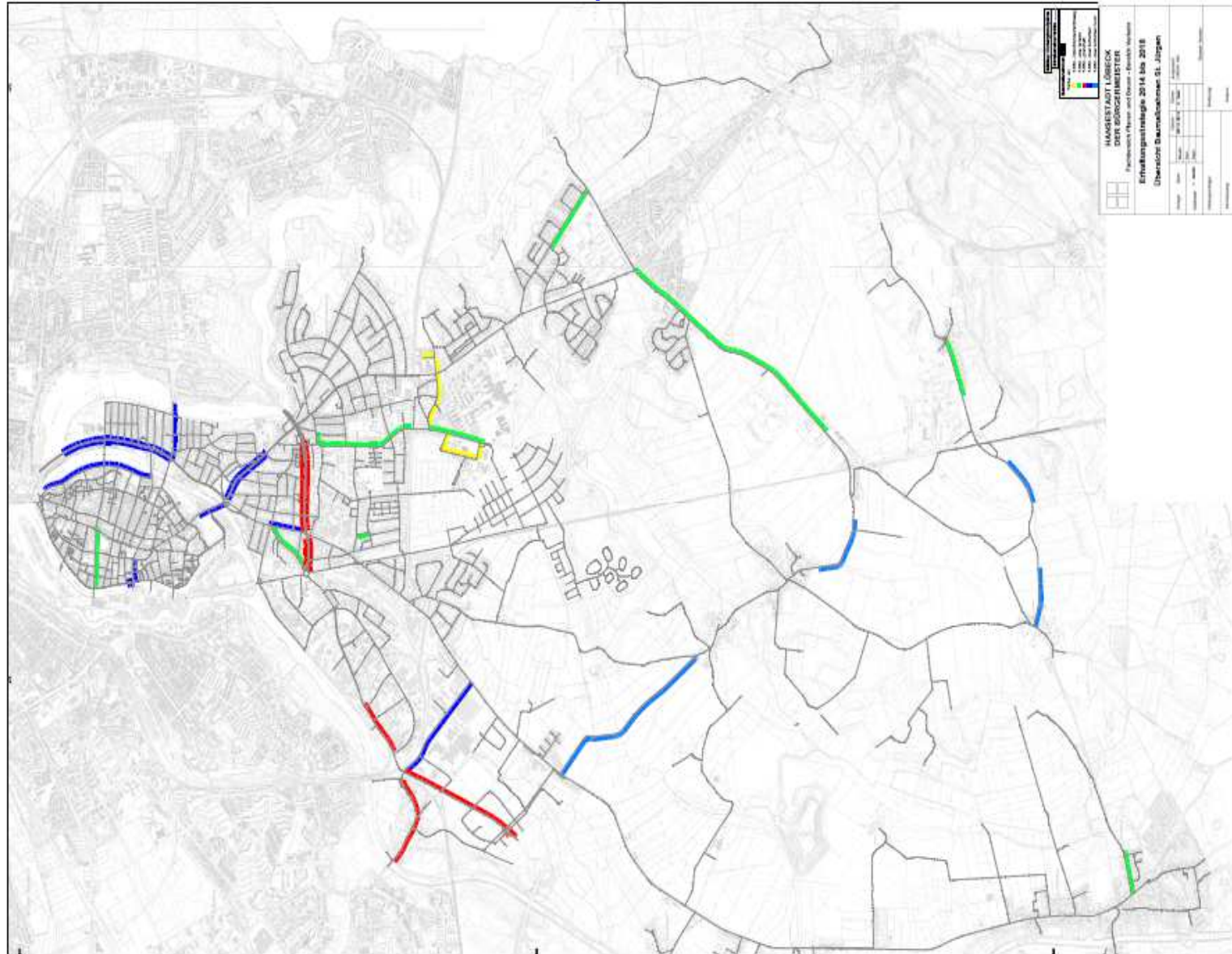
10.467,64
293.093,93 €
10.623.950,16 €



Hansestadt LÜBECK



Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018



Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018

Erhaltungsstrategie Vorbehaltsstraßennetz 2014 bis 2018

Stand: 13.05.2013

Maßnahmen St. Lorenz

Jahr	Titel	Beschreibung	BK	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m²]	Kosten je m²	Kosten gesamt	Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.kat	Punkte gesamt	BK werden noch überprüft	
2014	L 332, Fackenberg Alee	Bei der Lohmühle bis einsch. Einmündung Ziegelstraße	II	435	x	5.660 - grundhaft	12.006,26	123,00 €	1.476.769,99 €	1.476.769,99 €	80	125	100	150	455		
2015	K 25, Bei der Lohmühle, Karlstraße, L 305, Schwartauer Alee	ges. Knotenpunkt, Karlstraße bis Bahnbrücke	II	414	x	5.660 - grundhaft	11.884,50	123,00 €	1.461.793,50 €	1.461.793,50 €	90	175	75	75	415		
2016	K 13, Bunkelweg	gesamt	II	443	x	5.660 - grundhaft	7.791,33	123,00 €	958.333,59 €	958.333,59 €	70	100	50	150	370		
2017	K 13, Fackelweg	Ziegelstraße bis Baumaßnahme aus 2013	II	444	x	5.660 - grundhaft	8.292,76	123,00 €	1.018.779,48 €	1.018.779,48 €	90	100	0	75	265		
2018	K 13, Stecknitzstraße	gesamt	II	460	x	5.660 - grundhaft	2.180,22	123,00 €	268.167,06 €	268.167,06 €	90	125	50	0	265		
							42.145,07		5.163.843,61 €								

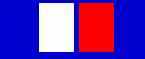
Jahr	Titel	Beschreibung	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m²]	Kosten je m²	Kosten gesamt	Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.kat	Punkte gesamt	
	L 309, Schwartauer Landstraße	Stadtgrenze Bad Schwartau bis einsch. Elm. Memelstraße	III	412	x	5.660 - zwei Schichten	5.422,67	56,00 €	303.669,52 €	60	125	75	150	410	
	Hansestraße, Lindenplatz, Kreuzweg, Am Bahnhof	Lindentaler bis Kreuzweg, Kreuzweg bis Beim Rietel	II	439	x	5.660 - zwei Schichten	4.182,70	56,00 €	234.231,20 €	70	75	100	150	395	
	L 309, Schwartauer Alee	Fackenberg Alee bis Knoten bei der Lohmühle (BM 414)	II	416	x	5.660 - zwei Schichten	16.271,49	56,00 €	911.203,44 €	60	100	75	150	385	
2014	K 6, Nienendorfer Straße, Sternalerweg, Oberbüssauer Weg	Mölsinger Mühlenweg bis Sternalerweg (Umfahrung Bus)	III	454	x	5.660 - zwei Schichten	8.497,53	56,00 €	475.961,68 €	1.924.965,94 €	60	75	75	150	360
	K 23 (teilw.), Hostentorplatz	Brücke Stadtgraben bis Brücke Stadtrave (ohne Nordseite)	II	434	x	5.660 - zwei Schichten	2.436,03	56,00 €	137.645,68 €	60	125	100	75	360	
	B 75, Mölsinger Alee	Töpferweg bis Bunkelweg (ohne Rampen Bahnbrücke)	III	441	x	5.660 - zwei Schichten	16.981,15	56,00 €	1.056.664,40 €	60	75	50	150	355	
	K 5, Steinrader Damm, Schönböckener Straße	Hoffland bis BAB-Unterführung	III	421	x	5.660 - zwei Schichten	8.840,37	56,00 €	495.060,72 €	60	75	50	150	335	
2015	K 14, Ziegelstraße	Grapengesserstraße bis hinter Ziegelteiler	III	442	x	5.660 - zwei Schichten	23.094,95	56,00 €	1.293.317,20 €	2.981.692,00 €	60	100	75	75	330
	K 5, Steinrader Damm	Hoffland bis Steinrader Hauptstraße	III	423	x	5.660 - zwei Schichten	5.755,37	56,00 €	322.300,72 €	60	50	50	150	310	
	B 75, Hamburger Straße	Kreisgrenze OD bis Deckenamt	III	449	x	5.660 - zwei Schichten	3.330,02	56,00 €	186.481,12 €	60	50	50	150	310	
	K 6, Nienendorfer Hauptstraße, Wesenberger Straße	Kreisgrenze bis Anfang Ausbau Wend. Hauptstraße (Heilkamp gesamt)	III	457	x	5.660 - zwei Schichten hoch	14.193,87	40,00 €	567.754,80 €	50	50	50	150	300	
2016	K 24, Artlenburger Straße	Hamburger Straße bis Auf der Heide	III	436	x	5.660 - zwei Schichten	4.470,73	56,00 €	250.364,24 €	1.326.900,88 €	70	75	50	75	270
	K 14, Ziegelstraße	Hochstraße, Josephenstraße	III	448	x	5.660 - zwei Schichten	5.237,19	56,00 €	293.282,64 €	60	50	75	75	260	
	Wahnestraße, Posener Straße	Schwartauer Alee bis Posener Straße	IV	417	x	5.660 - zwei Schichten	3.869,31	56,00 €	216.691,36 €	50	50	0	150	250	
2017	K 21, Steinrader Hauptstraße	2 Bereiche freie Strecke zw. Steinrader Damm und Hecklärter	III	418	x	5.660 - zwei Schichten	6.452,10	56,00 €	361.317,60 €	60	75	0	75	210	
	Marlenstraße, Willy-Brandt-Allee	Rampe Marlenbrücke bis Drebrücke	III	433	x	5.660 - zwei Schichten	5.725,96	40,00 €	229.039,20 €	1.100.320,80 €	50	50	0	75	175
	K 17, Nienhüserer Straße	Niend. Hauptstr. bis zweite 90-Grad-Kurve (Abstimmung EBL)	IV	458	x	5.660 - zwei Schichten hoch	1.943,96	56,00 €	108.861,76 €	80	75	0	0	155	
2018	K 17, Schenklenberger Weg	Moorgartener Straße bis Kreisgrenze	IV	459	x	5.660 - zwei Schichten hoch	3.600,01	40,00 €	144.000,40 €	50	50	50	0	150	
							1.950,47	40,00 €	78.018,80 €	330.890,96 €	50	50	0	0	100
							144.147,96		7.664.760,48 €						

Jahr	Titel	Beschreibung	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m²]	Kosten je m²	Kosten gesamt	Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.kat	Punkte gesamt	
	K 24, Töpferweg (Anmerk.: Wunsch Bezirk in 2014)	gesamt	III	440	x	5.660 - eine Schicht	3.917,74	30,00 €	117.532,20 €	50	50	0	75	175	
	Triftstraße	Am Dreworp bis Schwartauer Landstraße	III	419	x	5.660 - eine Schicht	4.397,27	30,00 €	131.918,10 €	50	50	75	150	325	
	Dornbreite	Medenbreite bis Steinrader Damm	III	422	x	5.660 - eine Schicht	3.082,80	30,00 €	92.484,00 €	50	50	50	150	300	
2014	Sternalerweg, Isebitzweg	gesamt	IV	453	x	5.660 - eine Schicht	2.269,03	30,00 €	68.070,90 €	410.005,20 €	50	50	50	150	300
	Helenhof	Hauptzufahrt Citi bis Beginn LH-Grundstück	III	447	x	5.660 - eine Schicht	7.614,54	30,00 €	228.436,20 €	50	75	75	75	275	
2015	Lohbergerstraße	gesamt	III	445	x	5.660 - eine Schicht	5.935,12	30,00 €	178.053,60 €	70	75	50	75	270	
	Tschornmacherstraße, Hutmacherring	ab Kiewer Straße, im Ring Kurvenbereiche	III	426	x	5.660 - eine Schicht	12.165,03	30,00 €	364.950,90 €	777.443,70 €	60	75	50	75	260
	Zinggasserstraße	Hutmacherring bis Roggenhorster Straße	III	427	x	5.660 - eine Schicht	965,42	30,00 €	28.962,60 €	50	50	50	75	225	
	Stelmacherstraße, Roggenhorster Straße, Drechslerstraße	Reepschlägerstr. bis Stelmacherstr., Drechslerstr. Teilw.	III	428	x	5.660 - eine Schicht	8.952,80	30,00 €	268.784,00 €	50	50	50	75	225	
2016	Stelmacherstraße, Spenglerstraße	Stelmacherstraße komplett, Spenglerstr. bis Steinbrückenstr.	III	429	x	5.660 - eine Schicht	7.116,62	30,00 €	213.598,60 €	509.305,20 €	50	50	50	75	225
	Brüder-Grimm-Ring, Andersenring	2 Bereiche ab Andersenring	III	452	x	5.660 - eine Schicht	10.653,52	30,00 €	319.605,60 €	50	50	50	75	225	
	Lastadie, Willy-Brandt-Allee	Hostentorplatz bis Ende Willy-Brandt-Allee (einschl. Lastadie)	III	432	x	5.660 - eine Schicht	7.706,36	30,00 €	231.190,80 €	50	50	0	75	175	
2017	Schwertfegerstraße	gesamt	III	446	x	5.660 - eine Schicht	9.463,20	30,00 €	283.896,00 €	834.692,40 €	50	50	0	75	175
	Hudekamp	Oberbüssauer Weg bis Auf dem Schild	IV	450	x	5.660 - eine Schicht	2.662,86	30,00 €	79.885,80 €	50	50	50	0	150	
	Mölsinger Mühlenweg	Hermann-Lange-Straße bis Kreuzweg	IV	458	x	5.660 - eine Schicht	4.808,36	30,00 €	144.250,80 €	50	50	50	0	150	
2018	Beim Rietel	gesamt	IV	438	x	5.660 - eine Schicht	913,44	30,00 €	27.403,20 €	251.539,80 €	50	50	0	0	100
							88.848,47		2.782.986,30 €						

Jahr	Titel	Beschreibung	BM-Nr	Laboruntersuchung	Art	Fläche [m²]	Kosten je m²	Kosten gesamt	Kosten / Jahr	Punkte DTV	Punkte SV	Punkte OPNV	Punkte Dringl.kat	Punkte gesamt	
2014	K 6, Nienendorfer Straße	Sternalerweg bis Reusskamp	III	456	x	5.660 - DGK	5.572,46	28,00 €	156.028,88 €	156.028,88 €	50	50	50	150	300
2015	K 21, Steinrader Hauptstraße	Gemeindegrenze Glodo bis Steinrader Damm	III	424	x	5.660 - DGK	9.716,57	28,00 €	272.063,96 €	272.063,96 €	50	50	50	150	300
2016	Andersenring	Insandsetzung der vord. DGK (ca. 25 % der Fläche)	III	451	x	5.660 - DGK	2.420,01	28,00 €	67.760,28 €	67.760,28 €	60	75	75	75	285
2017	Am Dreworp, Schahornstraße	Triftstraße bis Buttersieg	IV	420	x	5.660 - DGK	6.168,09	28,00 €	172.706,52 €	172.706,52 €	50	50	50	75	225

Status
 ja Maßnahmenaufstellung und Maßnahmenarten abgestimmt mit dem Bezirk am 21.01.2013
 ja Prioritätsreihenfolge abgestimmt mit dem Bezirk am 23.01.2013
 nein Vorabstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, etc. am

18.304,67
668.559,64 €
16.300.150,03 €



Hansestadt LÜBECK



Maßnahmen des Masterplans Straßen 2014 - 2018

