



► Nr. VO/2025/14616
öffentlich

Lübeck, 30.09.2025

**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Mirjana Kayser (E-Mail: mirjana.kayser@luebeck.de Telefon: 122-6634)

Erhaltungsstrategie Fahrbahnen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Erhaltungsstrategie für Fahrbahnen wird fortgesetzt.
Die erforderlichen Finanzmittel in Höhe von 12 Mio. EUR sind ab dem Haushaltsjahr 2027 haushaltsmäßig zu ordnen. Für das Haushaltsjahr 2026 sind bereits Baumaßnahmen angemeldet.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend

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

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Nein- Begründung:
Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch das Ausschreibungsverfahren nicht berührt werden.	

Die Maßnahme ist:

<input checked="" type="checkbox"/>	neu
<input checked="" type="checkbox"/>	freiwillig
<input type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Ausgehend von einem Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschaft aus dem Jahr 2017 (VO/2017/05571) wurde die Verwaltung beauftragt, den Masterplan für den Ausbau und die Sanierung von Straßen für weitere 5 Jahre fortzuschreiben.

Dieser Masterplan wurde von 2021 bis 2025 abgearbeitet.

Wie bereits 2018 wurden im Jahr 2023 erneut alle Lübecker Straßen durch ein zugelassenes Messfahrzeug abgefahren. Mittels dieser Daten wurde erneut eine Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) vorgenommen.

Bei der Messung wurden Daten wie beispielsweise das Höhenlängsprofil, die Querneigung, Querprofile, Substanzmerkmale der Oberfläche (Risse, Flickstellen, Ausbrüche), Längsneigung und Krümmung aufgenommen.

Alle aufgezeigten Messwerte sind bundeseinheitlich normiert, dadurch ist es möglich, die Ergebnisse auch mit anderen Kommunen, die eine ZEB durchgeführt haben, zu vergleichen.

Aus den gesammelten Rohdaten werden sogenannte Zustandswerte für die einzelnen aufgenommenen Straßenabschnitte gebildet.

Diese reichen von „neuwertig“ (Note 1 – 1,5) bis zur „Einleitung baulicher und verkehrsbeschränkender Maßnahmen“ (Note 4,5 – 5,9).

Der Zustandswert 4,5 wird dabei als sogenannter „Schwellenwert“ bezeichnet, da oberhalb dieses Wertes zwingend Maßnahmen erforderlich werden, um die Verkehrssicherheit auf diesen Straßen aufrecht zu halten.

Als weiterer Schritt für die Aufstellung der Erhaltungsstrategie wurden für das Vorbehaltstraßennetz und das Nebenstraßennetz sogenannte Erhaltungsabschnitte gebildet, d.h. Abschnitte gebildet, in denen dann ausgewählte Erhaltungsmaßnahmen zum Einsatz kommen sollen.

Oberhalb des Schwellenwertes wurden dazu folgende Maßnahmen angesetzt:

- 40% der Flächen werden grundhaft saniert
- 20% der Flächen werden 2-schichtig (Deck- und Binderschicht oder Hocheinbau) saniert
- 40% der Flächen werden mit DSK (Dünne Schichten im Kalteinbau) saniert

Insgesamt betrifft dies Flächen in der Größenordnung von ca. 790.000 Quadratmetern im Vorbehaltstraßennetz und 197.000 Quadratmetern im Nebenstraßennetz.

Unterhalb des Schwellenwertes wurden dazu folgende Maßnahmen angesetzt:

- 20% der Flächen erhalten eine Sanierung der Asphaltdecke (Deckschicht bei Nebenstraßen Decke + Binder bei Vorbehaltsstraßen)
- 80% der Flächen werden mit DSK (Dünne Schichten im Kalteinbau) saniert.

Insgesamt betrifft dies Flächen in der Größenordnung von ca. 200.000 Quadratmetern im Vorbehaltsstraßennetz und 953.000 Quadratmetern im Nebenstraßennetz.

Für die jeweiligen Sanierungsmaßnahmen wurden Einheitspreise hinterlegt, um daraus dann einen Investitionsbedarf zu errechnen. Insgesamt ergibt sich für das Vorbehaltsstraßennetz ein rückständiger Erhaltungsbedarf in Höhe von ca. 68 Mio. EUR, für das Nebenstraßennetz in Höhe von 35 Mio. EUR.

Ausgehend von diesen Daten ergeben sich unterschiedliche Erhaltungsszenarien, je nachdem, ob man den Verfall der öffentlichen Infrastruktur aufhalten möchte oder nicht.

Um den Verfall der Straßen aufzuhalten und abzubauen, ist ein jährliches festes Budget von mindestens 12 Mio. EUR erforderlich, welches ab dem Haushaltsjahr 2027 benötigt würde.

Mit einem festen Budget ist zudem die zuverlässige Abstimmung mit Ver- und Entsorgern möglich, die in der Hansestadt Lübeck in den kommenden Jahren ihre Infrastruktur im Verkehrsraum erneuern und ausbauen werden.

Rückblick:

In den Jahren 2021 bis 2025 wurde der Masterplan Straßen mit einem Investitionsvolumen von ca. 50.000.000 EUR umgesetzt.

Beispielhafte Baumaßnahmen:

2021	Berliner Straße (B207), Wallbrechtstraße (B75)
2022	Geniner Str.(K15), Baltische Allee (K15), Moltkeplatz (K18) Dänischburger Landstr.(K9)
2023	Buntekuhweg (K13), Stockelsdorfer Str. (K26), Einsiedelstraße (K25)
2024	Schwartauer Landstr.(L309), Geniner Str. (K15), Buurdiekstr., Schnitterweg, Grüner Weg
2025	Geniner Dorfstraße (K13), Moisinger Allee (B75)

Das eingesetzte Investitionsvolumen hat ausgereicht, den Zustand der Hauptverkehrsstraßen zu halten, bei den Nebenstraßen gab es sogar eine Verbesserung des Zustandes.

Die Entsprechende Visualisierung befindet sich in der Anlage 3 auf Seite 9 und 10.

Die Steigerung des jährlichen Budgets von 10 Mio. EUR auf 12 Mio. EUR ist der allgemeinen Kostensteigerung geschuldet.

Ausblick für das Jahr 2026:

Aufgrund der schwierigen Haushaltslage wurden für 2026 nur kleinere Maßnahmen angemeldet, bei denen dringender Handlungsbedarf aufgrund der Verkehrssicherheit besteht.

- 300.000 EUR Knoten Friedhofsallee, Krempelsdorfer Allee, Stockelsdorfer Straße
- 150.000 EUR Knoten Moisinger Allee, Buntekuhweg
- 300.000 EUR Fackenburger Allee
- 400.000 EUR Bei der Lohmühle
- 280.000 EUR Ziegelteller

Maßnahmen ab dem Jahr 2027:

Ab 2027 könnten bei einem entsprechenden Haushalt diverse Maßnahmen umgesetzt werden. Die Reihenfolge ist dabei mit den Ver- und Entsorgern abzustimmen.

Hier hat sich in den letzten Jahren des Masterplans 2021 bis 2025 gezeigt, dass ein statischer Plan zunehmend schwieriger in der Umsetzung wird.

Der Breitbandausbau nimmt zu, das Strom- und Fernwärmenetz wird weiter ausgebaut.

Der Umbau des Kanalnetzes vom Misch- auf Trennsysteme ist noch nicht abgeschlossen und als neue Herausforderung kommt die Reinigung des Regenwassers hinzu.

All diese Punkte sorgen dafür, dass die Abstimmung zwischen dem Straßenbau und den Ver- und Entsorgern immer komplexer wird.

Bei der Sortierung der Maßnahmen ist somit mehr Flexibilität gefordert als früher. Die Hansestadt Lübeck hat sich hierzu frühzeitig gut aufgestellt und ermöglicht eine frühzeitige Koordinierung über die Leitstelle Verkehrsflussmanagement. Mögliche Synergieeffekte werden so versucht zu heben, um so die Einschränkungen für die Bürger:innen auf ein Mindestmaß zu reduzieren und mögliche Kosteneinsparungen zu generieren.

Mögliche Straßenbaumaßnahmen der nächsten Jahre:

- Kronsfordter Allee
- Fackenburger Allee
- Dummersdorfer Straße
- Heiweg
- Beethovenstraße
- Dornbreite
- Forstmeister Weg
- Edelsteinstraße

Anlagen:

Anlage 1	Budgetszenario
Anlage 2	Präsentation Straßensanierungsverfahren
Anlage 3	Präsentation ZEB

Senatorin Joanna Hagen

Budgetszenarien Vorbehaltensnetz

In den folgenden Diagrammen werden unterschiedliche Budgetszenarien und deren Auswirkung auf die Zustandsverteilung des Vorbehaltensnetzes dargestellt.

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellenwert	Mittelwert Zustand
0 Mio. € / Jahr			
1 Mio. € / Jahr			
2 Mio. € / Jahr			
3 Mio. € / Jahr			
4 Mio. € / Jahr			
5 Mio. € / Jahr			

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellenwert	Mittelwert Zustand
6 Mio. € / Jahr			
7 Mio. € / Jahr			
8 Mio. € / Jahr			

Um den aufgelaufenen Erhaltungsrückstand im Betrachtungszeitraum spürbar abzubauen, ist ein jährliches Budget von mindestens 6 Mio. € erforderlich.

Hinweis: Der Prognose liegen heutige Kosten zugrunde. Für die Folgejahre ist zusätzlich eine schwer kalkulierbare Kostensteigerung (Teuerung) zu berücksichtigen.

Budgetszenarien Nebenstraßen

In den folgenden Diagrammen werden unterschiedliche Budgetszenarien und deren Auswirkung auf die Zustandsverteilung des Vorbehaltsnetzes dargestellt.

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellenwert	Mittelwert Zustand
0 Mio. € / Jahr			
3 Mio. € / Jahr			
2 Mio. € / Jahr			
3 Mio. € / Jahr			
4 Mio. € / Jahr			
5 Mio. € / Jahr			

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellenwert	Mittelwert Zustand
6 Mio. € / Jahr	<p>Stacked bar chart showing the percentage of assets in different condition classes (blue, green, yellow, red) from 2024 to 2043. The percentage of assets in the 'red' (poor) class decreases from 9.9% in 2024 to 11.5% in 2043. The percentage of assets in the 'blue' (good) class increases from 38.6% in 2024 to 24.5% in 2043. A line graph shows the average state value (Mittelwert Zustand) on the right y-axis, which remains constant at 3.2.</p>		
7 Mio. € / Jahr	<p>Stacked bar chart showing the percentage of assets in different condition classes (blue, green, yellow, red) from 2024 to 2043. The percentage of assets in the 'red' (poor) class decreases from 9.7% in 2024 to 4.8% in 2043. The percentage of assets in the 'blue' (good) class increases from 38.5% in 2024 to 24.2% in 2043. A line graph shows the average state value (Mittelwert Zustand) on the right y-axis, which remains constant at 3.1.</p>		

Um den aufgelaufenen Erhaltungsrückstand im Betrachtungszeitraum spürbar abzubauen, ist ein jährliches Budget von mindestens 6 Mio. € erforderlich.

Hinweis: Der Prognose liegen heutige Kosten zugrunde. Für die Folgejahre ist zusätzlich eine schwer kalkulierbare Kostensteigerung (Teuerung) zu berücksichtigen.



Straßensanierungsverfahren

in Asphaltbauweise





Straßensanierungsverfahren

Inhalt

1. Begriffsbestimmung
2. DSK
3. Deckschichtenerneuerung
4. Deckenerneuerung
5. Grundhafte Sanierung
6. Kosten und Zeitaufwand
7. Erwartete Lebensdauer



Begriffsbestimmung

Bauliche Erhaltung

Instandhaltung

- punktuelle/kleinflächige Maßnahmen (Substanzerhalt)
z.B. Verfüllen von Rissen

Instandsetzung

- großflächig, gesamte Fahrstreifenbreite (Substanzerhalt oder Verbesserung der Oberflächeneigenschaften)
z.B. DSK, Deckschichtenerneuerung

Erneuerung

- großflächig, gesamte Fahrstreifenbreite (Wiederherstellung des Gebrauchswerts)
z.B. Deckenerneuerung, Grundhafte Sanierung

Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise (DSK)

Zustandsmerkmale
(nach ZTV BEA-StB):

Ebenheit

- Verformung (in Querprofilen)

Griffigkeit

- Bindemittelanreicherung
- polierte Kornoberfläche

Substanzmängel

- Netzzrisse
- Flickstellen
- Ausmagerung
- Kornausbrüche



Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise

Einbau:

Asphaltmischgut

- DSK 8
- DSK 5
- DSK 3 (BK 1,8 bis BK 0,3)

Unterlage

- Unebenheiten ≤ 10 mm

Ausführung

- Zweischichtig
(1. Schicht = Profilausgleich)
- Anfang April bis Mitte Oktober
- Temperatur der Unterlage ≥ 5 °C



Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise

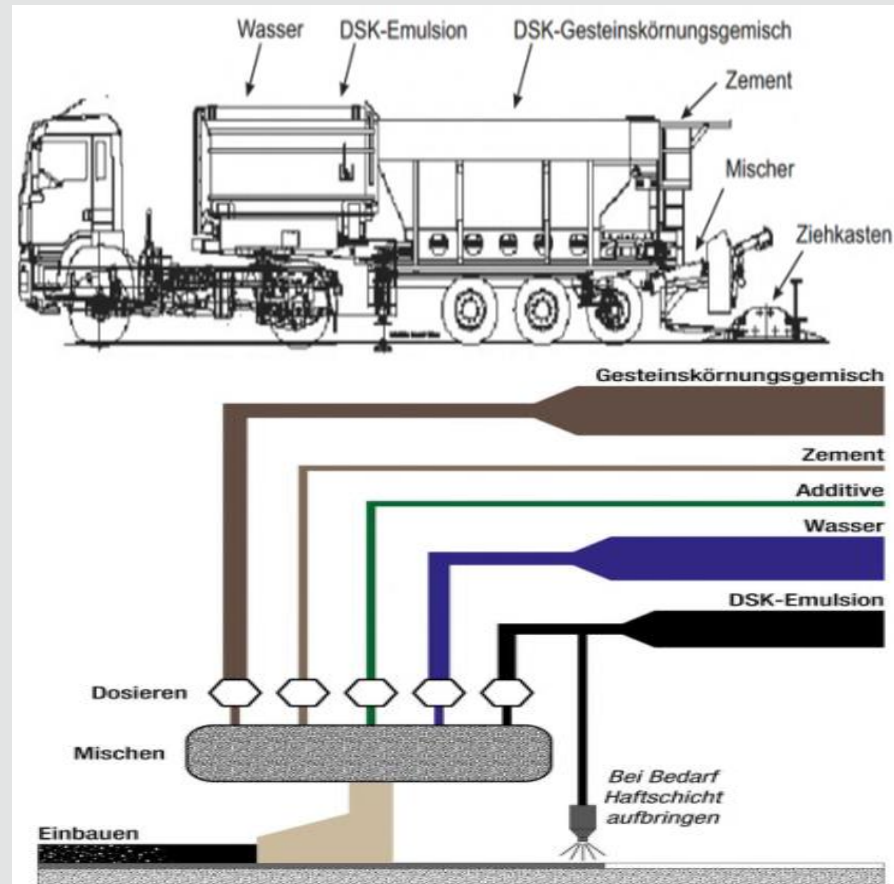
Einbau:

Einbaumenge

- Nach ZTV BEA-StB ca. 20 kg/m²
- nach Erfahrung ca. 40 kg/m²

Tagesleistung (Einbau)

- Innerstädtisch 3000 m²
- Außerstädtisch 6000 m²





Deckschichterneuerung

Ersatz einer Asphaltdeckschicht

Zustandsmerkmale

- Verformung
- Bindemittelanreicherung
- profilierte Kornoberfläche
- Substanzmängel
- Häufige Einzelrisse

Anwendung

- Wenn Mängel und Schäden allein auf Asphaltdeckschicht begrenzt
- Wenn keine Eignung anderer Instandsetzungsverfahren
- Angabe von festen Höhenvorgaben (z.B. Einbauten, Randeinfassung)

Ausführung

1. vorh. Asphaltdeckschicht fräsen
2. Neueinbau Asphaltdeckschicht

Deckschichterneuerung

Zustandsmerkmale

- Verformung
- Bindemittelanreicherung
- profilierte Kornoberfläche
- Substanzmängel
- Häufige Einzelrisse

Anwendung

- Wenn Mängel und Schäden allein auf Asphaltdeckschicht begrenzt
- Wenn keine Eignung anderer Instandsetzungsverfahren
- Angabe von festen Höhenvorgaben (z.B. Einbauten, Randeinfassung)



Deckschichtenerneuerung

Ausführung

1. vorh. Asphaltdeckschicht fräsen
2. Neueinbau Asphaltdeckschicht

Asphaltmischgut (ZTV Asphalt-StB)

- AC D
- SMA
- MA
- PA

Mindest- Lufttemperatur (ZTV Asphalt-StB)

- Einbaustärke < 3 cm = 10 °C
- Einbaustärke > 3 cm = 5 °C



Deckenerneuerung

Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht

Anwendung

- Wenn Mängel durch Instandsetzung nicht zu beseitigen sind

z.B.
durch Verformungen einzelner Schichten unterhalb der Deckschicht

z.B.
durch Tragfähigkeitsverlust

Ausführung

- Nach ZTV und TL Asphalt-StB
- Gleichmäßige Unterlage durch Fräsen oder Profilverbesserung

Tabelle 6: Einbaubedingungen

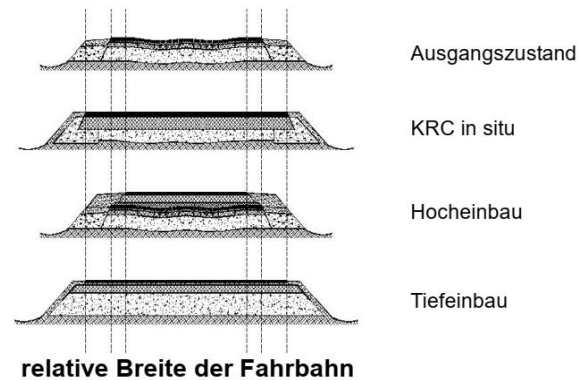
Asphaltschichten	Dicke in cm	Mindest-Lufttemperatur			
		-3 °C	0 °C	+5 °C	+10 °C ¹⁾
Asphalttragschicht		X			
Asphaltbinderschicht			X		
Asphaltdeckschicht aus Walzasphalt	≥ 3			X	
	< 3				X
Asphaltdeckschicht aus Gussasphalt	≥ 3		X		
	< 3				X
Asphaltdeckschicht aus Offenporigem Asphalt					X
Asphalttragdeckschicht			X		
Kompakte Asphaltbefestigung			X		

Deckenerneuerung

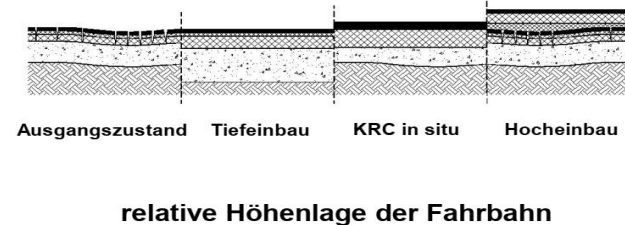
Maßnahmen

- Fräsen schadhafter Asphalt-schichten + Wiederherstellen
= Erneuerung im Tiefeinbau
- Aufbau Asphalt-schichten auf vorhandener Fahrbahn
= Erneuerung im Hocheinbau
- Fräsen schadhafter Asphalt-schichten + Einbau neuer Asphalt-schichten mit größerer Gesamtdicke
= Kombination aus Hoch- und Tiefbau

Erneuerung – Veränderung der Fahrbahnbreite



Erneuerung – Veränderung der Höhe der Oberfläche



Grundhafte Sanierung

Grundhaft = vollständige
Erneuerung der Straße

➤ Austausch bis gesamte
Oberbau

- Decke (Asphaltdeckschicht,
Asphaltbinderschicht)
- Gebundene Tragschicht
(aus Asphalt oder
hydraulischen Bindemittel)
- Ungebundene
Tragschichten (Schotter,
Kiest, Frostschutz)



Grundhafte Sanierung

Vorteile

- Anpassung der Höhenlagen
- Neue Anordnung von Gehwegen, Stellplätzen, ÖPNV oder Fahrbahn

Anwendung

- Schwere Schäden (durch Alterung, Witterung)
- Strukturelle Probleme (Struktur der Straße nicht mehr stabil, tragfähig)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit



Straße: Grüner Weg, Abschnitt: 1573846 - 1573843, Station: 90, Lage: R, FS: 1



Kosten und Zeitaufwand

Beispiel

- Geniner Dorfstraße
- Bau von 6000m²
- gleiche Voraussetzungen, unterschiedliche Verfahren

Sanierungsverfahren	Kosten /m ²	Zeitaufwand
DSK	21 €	2 Werkstage
Deckschicht	35 €	7 Werkstage
Deck- und Binder	110 €	14 Werkstage
Grundhaft	250 €	60 Werkstage



Erwartete Lebensdauer

Unter idealer Voraussetzung

- z.B. Jahreszeit, Wetter, Temperatur

Sanierungsverfahren	Lebensdauer
DSK	5 – 7 Jahre
Deckschichterneuerung	10 Jahre
Deckenerneuerung	15 Jahre
Grundhafte Sanierung	Bis zu 35 Jahre



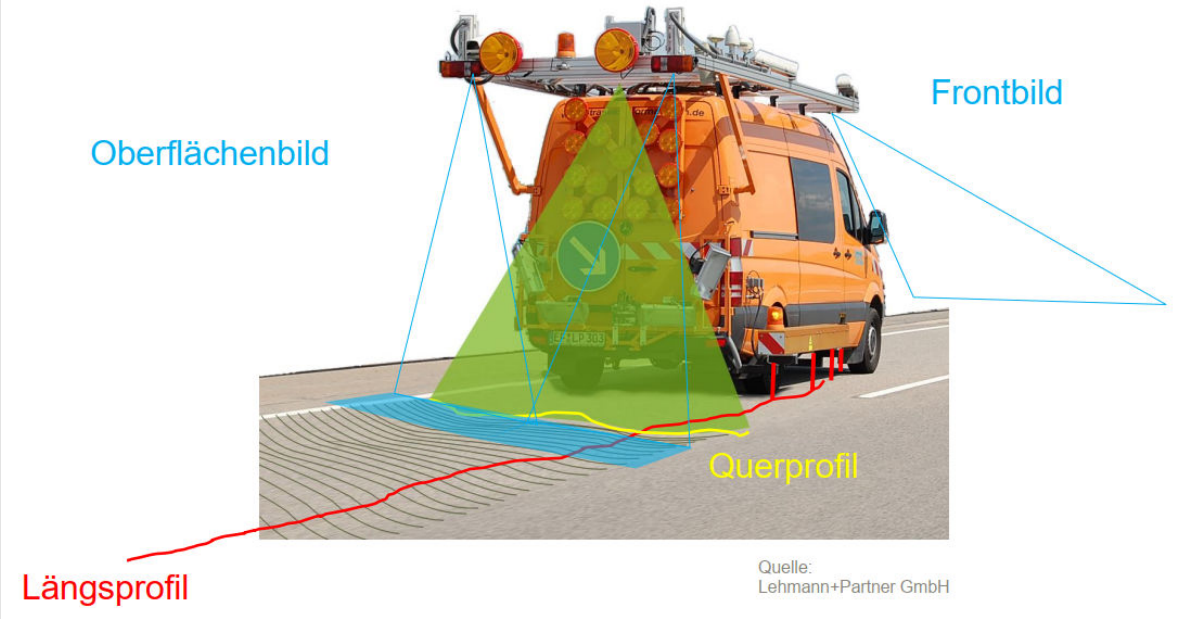
Zustandserfassung

Vorbehalts- und Nebenstraßen in Lübeck



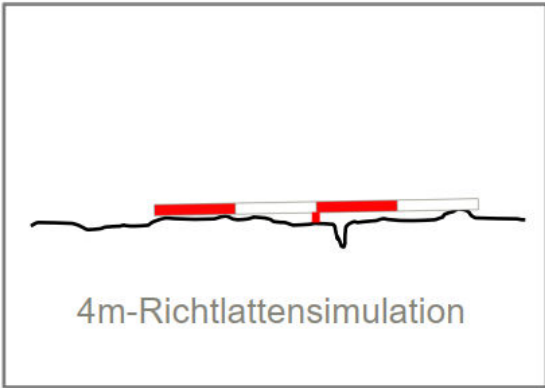


Zustandserfassung

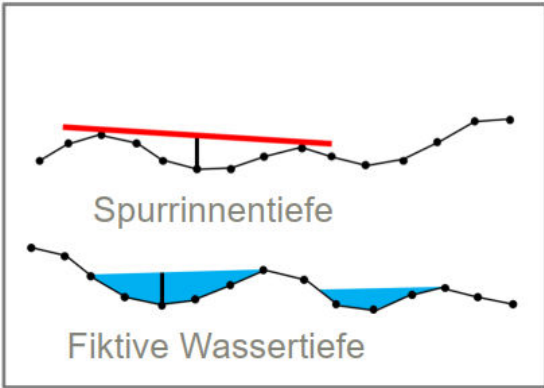




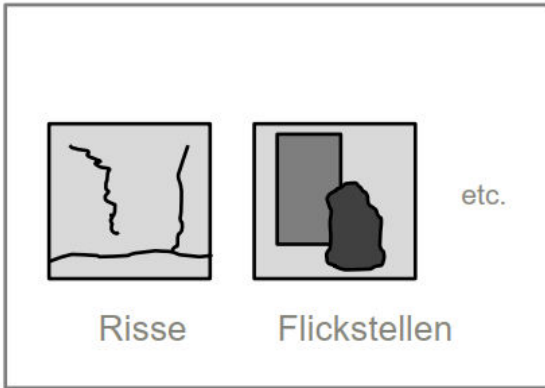
Längsebenheit



Querebenheit



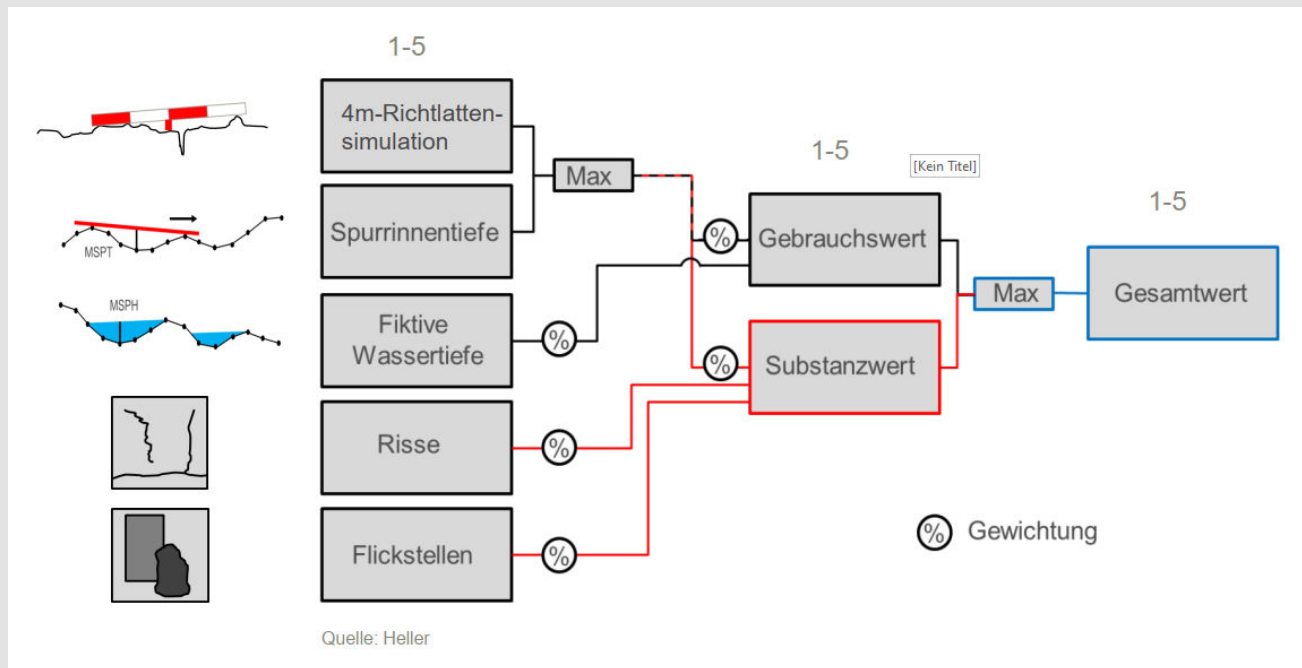
Substanzmerkmale (Oberfläche)



Quelle: Heller

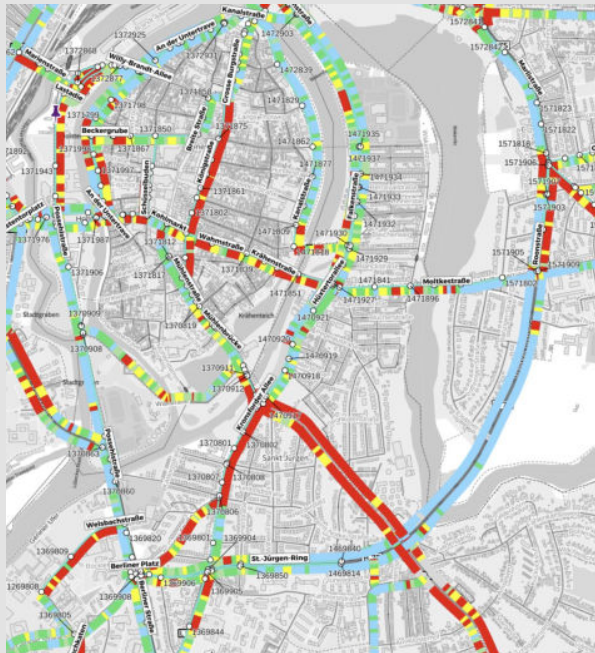


Zustandsbewertung





Substanzwert (Oberfläche) und Gebrauchswert



messtechnisch bewertete Zustandsabschnitte [%]

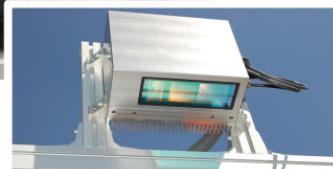
1,00 - 1,49	besser als 1,5-Wert
1,50 - 2,49	1,5-Wert überschritten
2,50 - 3,49	2,5-Wert überschritten
3,50 - 4,49	Warnwert überschritten
4,50 - 5,00	Schwellenwert überschritten
—	keine gültigen Zustandswerte vorhanden



Visuelle Bewertung der Nebenstraßen

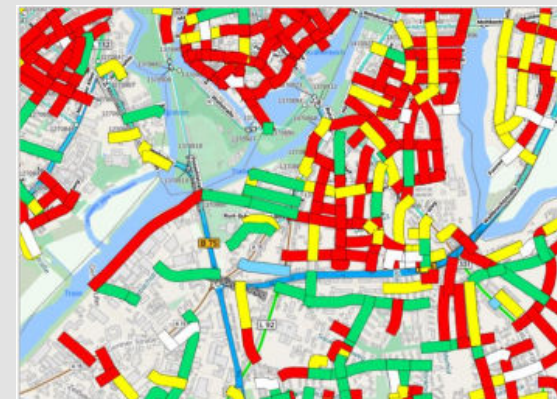


Quelle:
Lehmann+Partner GmbH





Bewertung Substanzerhalt und Befahrbarkeit

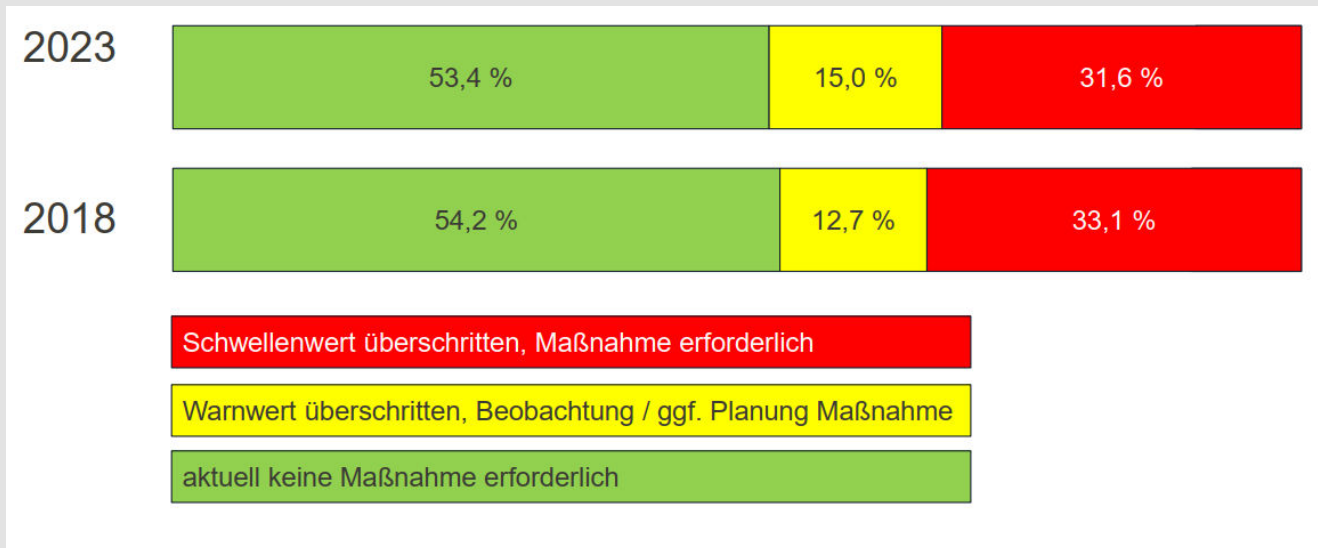


Visuell bewertete zustandshomogene
Erhaltungsabschnitte [%]



Zustand der Vorbehaltsstraßen

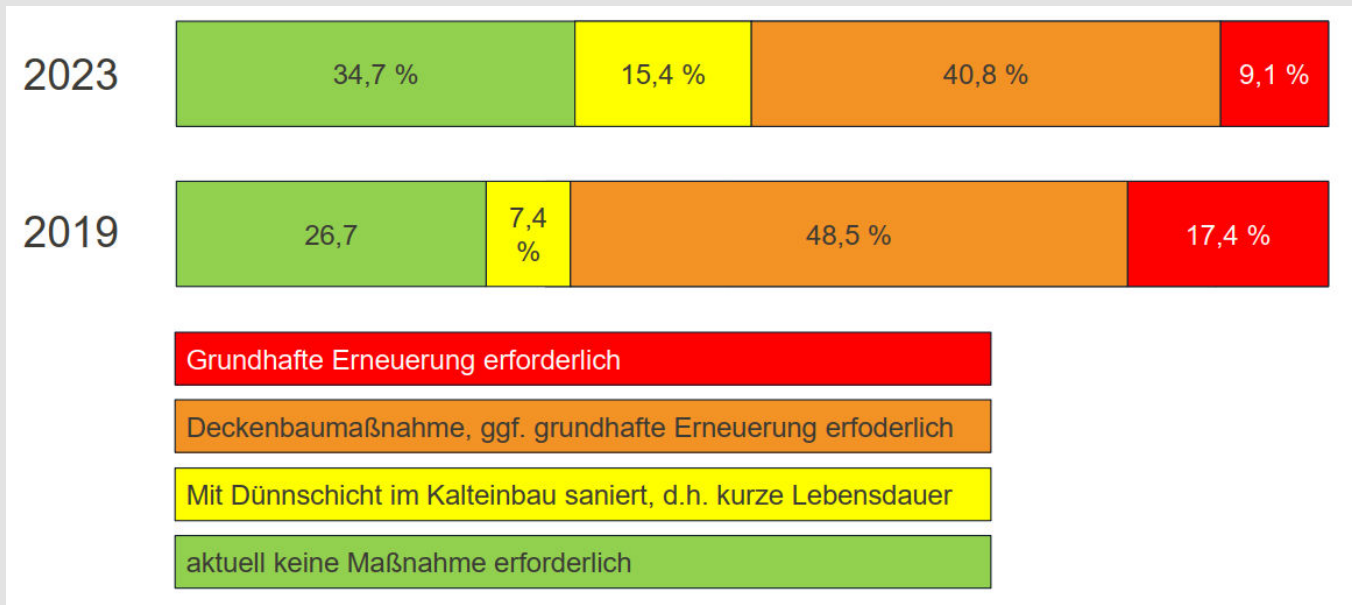
Längenanteile der messtechnisch bewerteten Zustandsabschnitte [%]





Zustand der Nebenstraßen

Längenanteile der visuell bewerteten zustandshomogenen Erhaltungsabschnitte [%]





Fahrbahnsanierungen 2019 bis 2023

Investitionen im Straßenbau ca. 37.000.000 €

2019 Padelügger Weg (K13), Heiligen-Geist-Kamp (B75)

2020 Artlenburger Str. (K24), St-Jürgen-Ring (B75)

Beginn Masterplan 2021 – 2025 (Investitionsvolumen ca. 50.000.000 €)

2021 Berliner Str. (B207), Wallbrechtstr. (B75), Am Ringwall

2022 Geniner Str. (K15), Baltische Allee (K15), Moltkeplatz (K18), Dänischburger LStr (K9)

2023 Buntekuhweg (K13), Stockelsdorfer Str. (K26), Einsiedelstr. (K25)



Fahrbahnsanierungen ab 2026

Investitionen im Straßenbau derzeit geplant 50.000.000 €

Der Masterplan wird in Abstimmung mit Ver- und Entsorgern sowie anderen Straßenbaulastträgern fortgeschrieben.