



► Nr. VO/2026/14858  
öffentlich

Lübeck, 28.01.2026

**Vorlage  
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:  
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

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

**Projektfreigabe Fahrbahnsanierungen in der Hansestadt Lübeck  
2026 - investiv**

**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.02.2026	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.03.2026	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
10.03.2026	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Projektfreigabe für die in der Vorlage genannten Straßen wird erteilt und die Maßnahmen dürfen umgesetzt werden.

**Verfahren:**

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
5.000.1 Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services	zustimmend

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

Ja

Nein- Begründung:

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch das Ausschreibungsverfahren nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Vorgeschrieben durch: § 10 StrWG (Verkehrssicherungspflicht)

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung: Baustellenbedingte Emissionen

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

--

**Begründung:**

**Art der Ausschreibung:** öffentliche Ausschreibungen nach VOB

Die Sanierung der im Folgenden genannten Straßenabschnitte Nr. 1 bis 5 ist aus Gründen der Werterhaltung des Infrastrukturvermögens, aber auch zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit gem. § 10 des Straßen- und Wegegesetzes Schleswig-Holstein unabdingbar. Die Sanierungsart ist in Abhängigkeit des Schädigungsgrades, der Verkehrsbelastung und der für 2026 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewählt worden.

Aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel wurden nur kurze Straßenabschnitte bzw. Knotenpunkte mit einer hohen Verkehrsbedeutung gewählt.

Die Sanierungsmaßnahmen im Straßennetz der Hansestadt Lübeck werden durch eine systematische und flächendeckende Erhaltungsstrategie festgelegt.

Nach der in 2018 und 2023 durchgeführten Zustandserfassung- und Bewertung aller Lübecker Straßen wurde festgestellt, dass für alle genannten Straßenabschnitte Sanierungsbedarf besteht.

Im Rahmen der Bauvorbereitung hat der Bereich Stadtgrün und Verkehr eine Ortsbesichtigung aller geplanten Maßnahmen durchgeführt. In diesem Zuge wurden u. a. Schadensbilder in Form von Längs-, Quer- und Netzzissen festgestellt, sowie Ausmagerungen, Splittverluste, Ausbrüche, Verdrückungen, Flickstellen und Abplatzungen.

Die Maßnahmen sind aus Sicht des Straßenbaulastträgers in 2026 auszuführen.

Alle Bauvorhaben sind im Vorfeld mit der Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte abgestimmt worden.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

**Kurzbeschreibung der Maßnahmen:**

**1. Fahrbahnsanierung L332, Fackenburg Allee**

Die Straße L332 besitzt als Verbindungsstraße innerhalb Lübeck St. Lorenz eine hohe Verkehrsbedeutung und dient als Zubringer von der BAB A1 zur Innenstadt.

Gleichzeitig hat die L332 eine Erschließungsfunktion für die Anwohnenden und dort ansässigen Gewerbebetriebe.

Baubeginn:	Ziegelstraße
Länge der Ausbaustrecke:	ca. 150 m
Bauende:	Steinrader Weg
Ausbaubreiten:	ca. 20 m
Fahrbahnfläche:	3.000 m <sup>2</sup>

Die Fahrbahn wird 12,0 cm gefräst und dann mit 8,0 cm Asphaltbinder und 4,0 cm Asphaltdeckschicht neu hergestellt.

Der Rad- und Gehweg auf diesem Teilstück der Fackenburger Allee befindet sich in einem verkehrssicheren Zustand und bedarf zum jetzigen Zeitpunkt keiner Sanierung.

Die Gesamtkosten inkl. Nebenkosten werden derzeit grob mit ca. 320.000,00 EUR brutto veranschlagt.

Eine Förderung nach GVFG kann nicht in Aussicht gestellt werden, da aufgrund des Landeshaushaltes keine neuen Maßnahmen in das Programm aufgenommen werden.

## 2. Fahrbahnsanierung K 25 Bei der Lohmühle

Die Straße K 25, Bei der Lohmühle besitzt als Verbindungsstraße innerhalb von Lübeck St. Lorenz eine hohe Verkehrsbedeutung und dient als Zubringer von der BAB A 1 zum Hafen und zur Innenstadt.

Gleichzeitig hat die K 25 eine Erschließungsfunktion für die Anwohnenden und der dort ansässigen Gewerbebetriebe.

Baubeginn:	Kreisverkehr
Länge der Ausbaustrecke:	ca. 300 m
Bauende:	Hansehalle
Ausbaubreiten:	ca. 16 m
Fahrbahnfläche:	4.500 m <sup>2</sup>

Die Fahrbahn wird 12,0 cm gefräst und dann mit 8,0 cm Asphaltbinder und 4,0 cm Asphaltdeckschicht neu hergestellt.

Der Rad- und Gehweg in diesem letzten Teilstück der Lohmühle befindet sich in einem verkehrssicheren Zustand und bedarf zum jetzigen Zeitpunkt keiner Sanierung. Im Zuge der umfangreichen Umbaumaßnahme in 2021 wurden Rad- und Gehwege erneuert.

Die Gesamtkosten werden derzeit grob mit ca. 495.000,00 EUR brutto veranschlagt.

Eine Förderung nach GVFG kann nicht in Aussicht gestellt werden, da aufgrund des Landeshaushaltes keine neuen Maßnahmen in das Programm aufgenommen werden.

## 3. Fahrbahnsanierung Knoten Krempelsdorfer Allee, Stockelsdorfer Straße, Friedhofsallee

Der Verkehrsknoten hat eine große Verkehrsbedeutung. Es ist die direkte Verbindung zur BAB A 1 Auffahrt Lübeck Zentrum, eine Hauptverbindung von Lübeck nach Stockelsdorf und somit auch zur BAB A 20. Die dort angeschlossene Friedhofsallee erschließt zudem das Busdepot der Stadtwerke Lübeck mobil.

Baubeginn:	Knoten
Länge der Ausbaustrecke:	ca. 90 m
Bauende:	
Ausbaubreiten:	6,00 m bis 35,00 m
Fahrbahnfläche:	2.800 m <sup>2</sup>

Die Fahrbahn wird 12,0 cm gefräst und dann mit 8,0 cm Asphaltbinder und 4,0 cm Asphaltdeckschicht neu hergestellt.

Die Sanierung des Kreuzungspunktes wird verkehrlich anspruchsvoll. Hier wird in enger Abstimmung mit der Leitstelle Verkehrsflussmanagement möglichst zügig, ggf. sogar am Wochenende eine Instandsetzung erfolgen.

Zudem werden einige Optimierungen für den Rad- und Fußverkehr im Kreuzungsbereich vorgenommen. Durch Absenkungen einiger Borde erhöht sich der Fahrkomfort und Fahrbeziehungen werden besser. Und um den Verkehrsfluss für Radfahrende aus Lübeck kommend Richtung Stockelsdorf zu erhöhen, wird die Radwegsignalisierung angepasst.

Folgende Anpassungen zur Verbesserung folgender Signalisierungen sind möglich:

- durchgehende Signalisierung des stadtauswärtigen Radverkehrs (schon länger eine Forderung aufgrund verschiedener Eingaben und der Radverkehrsbeauftragten)
- gemeinsame Signalisierung beider Fußgängerfurten über den südlichen Arm der Krempelsdorfer Allee (aktuelle Eingabe aus 2025)

Diese Verbesserungen führen teilweise zu Verschlechterungen im Kfz-Verkehr, hier ist insbesondere der Rechtsabbiegende von der Krempelsdorfer Allee Richtung Stockelsdorfer Straße und Friedhofsallee zu nennen (neues Signal K1R). Hier verlängert sich der Stau morgens von derzeit 69 m auf 88 m und nachmittags von 89 m auf 115 m. Die Qualitätsstufe verschlechtert sich von C/D (morgens/nachmittags) auf E/E. Jedoch ergeben sich auch einige deutliche Verlängerungen in den Grünzeiten für den Fuß- und Radverkehr ohne weitere negative Einflüsse auf den Kfz-Verkehr. Daher empfehlen wir diese Veränderung, auch wenn es leichte Verschlechterungen für den Kfz-Verkehr des Rechtsabbiegenden bedeutet.

Für diese Änderung ist eine Erweiterung der Signalanlage mit Rechtsabbiegesignalen und einer Detektorkamera für die Rechtsabbiegespur in der Krempelsdorfer Allee erforderlich.

Die Gesamtkosten der Fahrbahnsanierung inkl. Nebenkosten werden derzeit grob mit ca. 320.000,00 EUR brutto veranschlagt.

Die Umprogrammierung der LSA für den Radverkehr nebst Anpassungen wird auf ca. 5.000,00 EUR geschätzt.

Eine Förderung nach GVFG kann nicht in Aussicht gestellt werden, da aufgrund des Landeshaushaltes keine neuen Maßnahmen in das Programm aufgenommen werden.

#### **4. Fahrbahnsanierung Knoten Buntekuhweg, Am Moislinger Baum, Moislinger Allee**

Der Knoten Buntekuhweg, B 75 Hamburger Straße, B 75 Moislinger Allee, Am Moislinger Baum besitzt als Knotenpunkt innerhalb Lübeck St. Lorenz eine hohe Verkehrsbedeutung und dient als Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Lübeck Moislings der BAB A 1 und ist zudem als Bedarfsumleitung U 78 ausgeschildert.

Gleichzeitig hat der Knoten Buntekuhweg, B 75 eine Erschließungsfunktion für die dort ansässigen Anwohnenden und Gewerbebetriebe.

Baubeginn:	Knoten
Länge der Ausbaustrecke:	ca. 45,0 m
Bauende:	
Ausbaubreiten:	15,0 m (ausgeweitet bis 35,0 m)
Fahrbahnfläche:	1.070 m <sup>2</sup>

Die Fahrbahn wird 12,0 cm gefräst und dann mit 8,0 cm Asphaltbinder und 4,0 cm Asphaltdeckschicht neu hergestellt.

Der Knotenpunkt bildet den Lückenschluss zu den kürzlich durchgeführten Sanierungsmaßnahmen Moisinger Allee, Buntekuhweg und Hamburger Straße. Auch hier wird durch eine reine Erhaltungsmaßnahme mit zwei Asphaltsschichten mit möglichst kurzen Sperrzeiten in enger Abstimmung mit der Leitstelle die Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten.

Die Nebenflächen der Moisinger Allee werden in diesem Jahr durch die Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte überplant. Eine Synergie für ein gemeinsames Bauen ist hier nicht gegeben.

Allerdings soll das Sicherheitsempfinden und der Komfort für Fußgänger:innen im Rahmen dieser Sanierung an der Querung Am Moisinger Baum erhöht werden.

Es liegen verschiedene Beschwerden vor, dass die Grünzeiten für diese Fußgängerfurte zu kurz sind. Diese kurzen Grünzeiten haben ihre Ursache in der jetzt zu schmalen Insel.

Dadurch kann diese nicht als Aufstellfläche für Fußgänger:innen, aber auch nicht für die Aufstellung der Fußgängersignale genutzt werden. Die Mindestabstände der Signalgeber zur Fahrbahn ließen sich nicht mehr einhalten. Dadurch wird diese Querung, obwohl sie scheinbar aus zwei Teilfurten besteht, signaltechnisch wie eine durchgehende Furt betrachtet. Daraus ergibt sich aufgrund der Gesamtlänge der Querung von knapp 19 Metern eine sehr lange Räumzeit für die Fußgänger:innen von ca. 16 Sekunden. Diese Zeit geht zu Lasten der Grünzeit.

Verbreitert man die Insel, können die oben genannten Punkte bzgl. Signalgeberaufstellung und Wartefläche erfüllt werden. Dann kann eine Teilung der Querung in zwei Furt erfolgen. Damit reduziert sich die relevante Querungslänge auf ca. 10 Meter, was zu einer deutlichen Reduzierung der Räumzeit auf 9 Sekunden führt. Dieser Unterschied von 7 Sekunden kann nun der Grünzeit der Fußgänger:innen ohne jegliche Verluste an anderen Grünzeiten im Signalprogramm zugeschlagen werden.

Für die 19 Meter Gesamtquerungslänge stehen im Bestand aus den oben genannten Gründen derzeit lediglich 10 Sekunden zur Verfügung. Diese Zeit ist gerade so ausreichend für 12 Meter Weglänge bzw. wären für 19 Meter ca. 16 Sekunden Grünzeit erforderlich, um vollständig unter Grün queren zu können. Mit der genannten Erhöhung um 7 Sekunden stehen nun 17 Sekunden zur Verfügung, was für eine vollständige Querung unter Grün ausreichend ist und damit zu einer deutlichen Verbesserung führt, insbesondere für langsamere Fußgänger:innen. Damit wird auch das Sicherheitsempfinden der querenden Fußgänger:innen erhöht, wobei herauszustellen ist, dass der jetzige Zustand den Regelwerken entspricht und zu keiner Zeit zu Gefährdungen der Fußgänger:innen führt (siehe Anlage 3).

Die Gesamtkosten der Fahrbahnsanierung inkl. Nebenkosten werden derzeit grob mit ca. 130.000,00 EUR brutto veranschlagt. Die Kosten für den Umbau der Verkehrsinsel werden auf ca. 30.000,00 EUR geschätzt.

Eine Förderung nach GVFG kann nicht in Aussicht gestellt werden, da aufgrund des Landeshaushaltes keine neuen Maßnahmen in das Programm aufgenommen werden.

## 5. Fahrbahnsanierung Ziegelteller

Der Kreisverkehr Ziegelteller besitzt als Knotenpunkt innerhalb Lübeck St. Lorenz Nord eine hohe Verkehrsbedeutung. Gleichzeitig hat der Kreisverkehr eine Erschließungsfunktion für die dort im Umfeld ansässigen Anwohnenden und Gewerbebetriebe.

Der Ziegelteller dient als Verbindungspunkt der K24 und K14. Hier treffen die Ziegelstraße, die Wisbystraße, die Artlenburger Straße und der Steinrader Weg aufeinander.

Baubeginn:	Kompletter Kreis
Länge der Ausbaustrecke:	ca. 140,0 m
Bauende:	
Ausbaubreiten:	ca. 9,20m
Fahrbahnfläche:	1.400 m <sup>2</sup>

Die Fahrbahn wird 12,0 cm gefräst und dann mit 8,0 cm Asphaltbinder und 4,0 cm Asphaltdeckschicht neu hergestellt.

Im Zuge der Fahrbahnsanierung wird dann auch die komplette Markierung, einschließlich der Rotmarkierung erneuert, die einen zusätzlichen Beitrag zum Komfort und der Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen leistet.

Es ist bekannt, dass die Versorgungsträger hier ebenfalls Bedarf angemeldet haben. Da aber von dort derzeit noch keine konkrete Zeitschiene benannt werden kann, wird diese Maßnahme für 2026 vom Bereich Stadtgrün und Verkehr mit angemeldet. Die Sanierung wurde bereits geschoben und hat Dringlichkeit. Die Oberfläche ist so schlecht, dass bereits kaum noch Markierungen haltbar aufgebracht werden konnten. Eine andere Sanierungsmaßnahme wie zum Beispiel das DSK Verfahren ist hier auf der Kreisverkehrsfläche technisch nicht sinnvoll. Daher muss zumindest die Asphaltdecke erneuert werden.

Natürlich wird sich auf das geringste und günstigste Mittel zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit beschränkt. Mit dieser Erhaltungsmaßnahme soll eine drohende Sperrung der Verkehrsfläche vermieden werden, damit der Kreisverkehr bis zur mittelfristigen Überplanung dem Verkehr weiterhin zur Verfügung steht. Es bleibt weiterhin bei einem engen Austausch mit den Versorgungsträgern und sollte sich im Laufe des Jahres noch ergeben, dass die Leitungsträger mit ihren Arbeiten beginnen, werden die Arbeiten entsprechend koordiniert

Die Gesamtkosten inkl. Nebenkosten werden derzeit grob mit ca. 192.000,00 EUR brutto veranschlagt.

Eine Förderung nach GVFG kann nicht in Aussicht gestellt werden, da aufgrund des Landeshaushaltes keine neuen Maßnahmen in das Programm aufgenommen werden.

### Zeitplan:

Aufgrund der zum Teil erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr erfolgt die Ausführung nur nach intensiver Abstimmung mit der Stabstelle VeGeS, der Straßenverkehrsbehörde, der Stadtwerke Lübeck mobil und der Polizei, sowie unter Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten.

Gemäß Forderung der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und des Stadtverkehrs ist eine Ausführung der Maßnahmen teilweise in den Sommerferien 2026 anzustreben, da dann die Verkehrsbelastung durch den Berufsverkehr weniger ausgeprägt ist und die Schülerbeförderung entfällt.

Die geplanten Maßnahmen werden mit dem Brückenbau und den Lübecker Ver- und Entsorgern in Bezug auf deren anstehende Maßnahmen abgestimmt.

### **Kosten/Finanzierung:**

Die geschätzten Gesamtkosten liegen bei 1.487.000,00 EUR (ohne Umprogrammierung LSA).

Der investive Anteil liegt bei 1.430.000,00 EUR und ist im Finanzplan 2026 in Summe in den genannten Produktsachkonten enthalten. Eine Ausschreibung erfolgt unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel und die Vergabe erfolgt nur nach vorheriger Freigabe der Haushaltsmittel auf dem jeweiligen Produktsachkonto durch den Bereich Haushalt und Steuerung. Für den Aufbruch der alten Fahrbahnoberflächen kommen Kosten von geschätzt 57.000,00 EUR hinzu. Diese werden über das konsumtive Bereichsbudget abgedeckt.

- Produktsachkonto 543001 051 7852000 L332, Fackenburger Allee
- Produktsachkonto 542001 163 7852000 K 25 Bei der Lohmühle
- Produktsachkonto 542001 160 7852000 Knoten Krempelsdorfer, Friedhofsallee
- Produktsachkonto 542001 161 7852000 Knoten Buntekuhweg, Moislinger Allee
- Produktsachkonto 542001 162 7852000 Ziegelteller

Eine frühe Freigabe im Hauptausschuss ist zwingend erforderlich, damit die Maßnahmen zeitig ausgeschrieben werden können und ab dem Frühjahr beginnen können.

### **Anlagen:**

Anlage 1	Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2	Lageplan Krempelsdorfer Allee - Friedhofsallee
Anlage 3	Lageplan Moislinger Allee – Am Moislinger Baum
Anlage 4	Notiz LSA-Anpassung Krempelsdorfer Allee/Friedhofsallee

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 660

Produkt: 541001, 542001, 543001

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 1 zur Vorlage vom 28.01.2026

VO-Nr.: VO/2026/14858

INVESTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2026	2027	2028	2029
Erträge					
Aufwendungen	-1.487.000,00	-57.000,00	-9.533,33	-9.533,33	-9.533,33

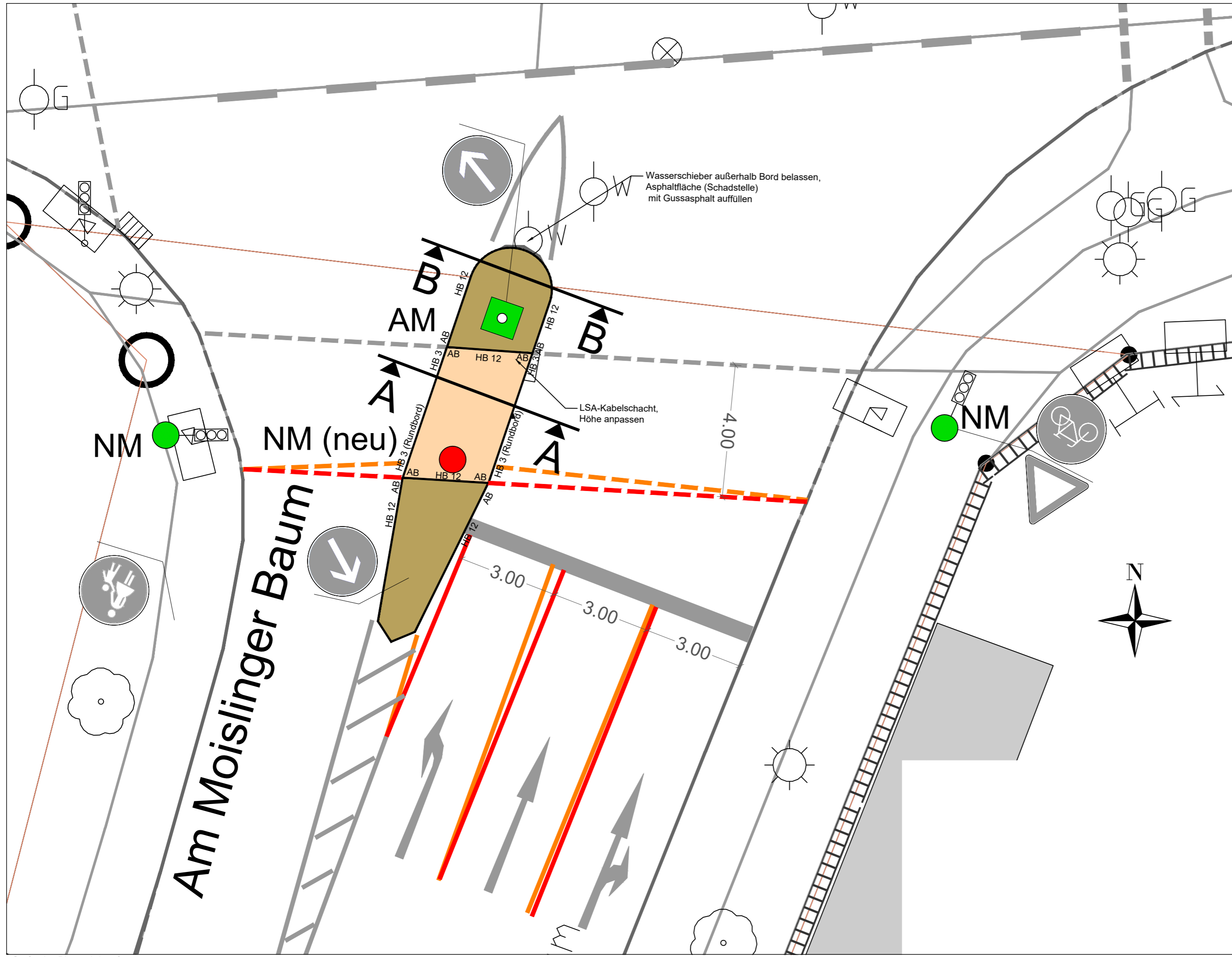
davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	-1.487.000,00		-9.533,33	-9.533,33	-9.533,33
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-1.487.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-643.500,00		-42.900,00	-42.900,00	-42.900,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	-1.487.000,00	-1.487.000,00			
Gesamtauswirkung Finanzplan	-1.487.000,00	<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

2026	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
2026			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:	541001 000 5221005	Gemeindestraßen Unterhaltung Straßen	-57.000,00
(Mehr) Aufwendungen:			
		<b>Saldo Ergebnisplan</b>	<b>-57.000,00</b>

	Produktsachkonten		Finanzplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
Auszahlungen:	543001 051 7852000	Fackenburger Allee Tiefbaumaßnahmen	-300.000,00
Auszahlungen:	542001 163 7852000	Bei der Lohmühle Tiefbaumaßnahmen	-400.000,00
Auszahlungen:	542001 160 7852000	KP Krempelsdorfer / Stockelsdorfer / Friedhofsallee Tiefbaumaßnahmen	-300.000,00
Auszahlungen:	542001 161 7852000	KP Buntekuh / Moisl. Baum / Moisl. Allee Tiefbaumaßnahmen	-150.000,00
Auszahlungen:	542001 162 7852000	Ziegelteller Tiefbaumaßnahmen	-280.000,00
Auszahlungen:	541001 000 7221005	Gemeindestraßen AZ Unterhaltung Straßen	-57000
		<b>Saldo Finanzplan</b>	<b>-1.487.000,00</b>



- Bestand Verkehrszeichen
  - Bestand Markierung
  - Demarkierung
  - Neumarkierung
  - NM (neu) Signalmast (Standmast) neu
  - NM Signalmast (Standmast) Bestand
  - AM Signalmast (Auslegermast) Bestand
  - Kopfsteinpflaster neu
  - Betonpflaster neu
- HB 12 Hochbord Beton 15/25, Bordansicht 12cm  
 HB 3 Rundbord Beton 15/22, R=2cm, Bordansicht 3cm  
 AB Absenksteine Beton 15/22

Grundlage: - ALK und TOPO UTM Stadtgrundkarte Stand 02/2022, Luftbild Stand 2019

Höhenbezug: Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32

Planverfasser: <b>Fachbereich 5.660 Planen und Bauen</b> <b>Bereich Stadtgrün und Verkehr - Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte</b> <b>Sachgebiet: Straßenplanung und ÖPNV</b> Großer Bauhof 14 - 23552 Lübeck Tel.: +49 451 115 - Email: stadtgruen.verkehr@luebeck.de	bearbeitet: 01/2023 gezeichnet: 01/2023 geprüft:	SK SK
5.660.2:	Datum	Zeichen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

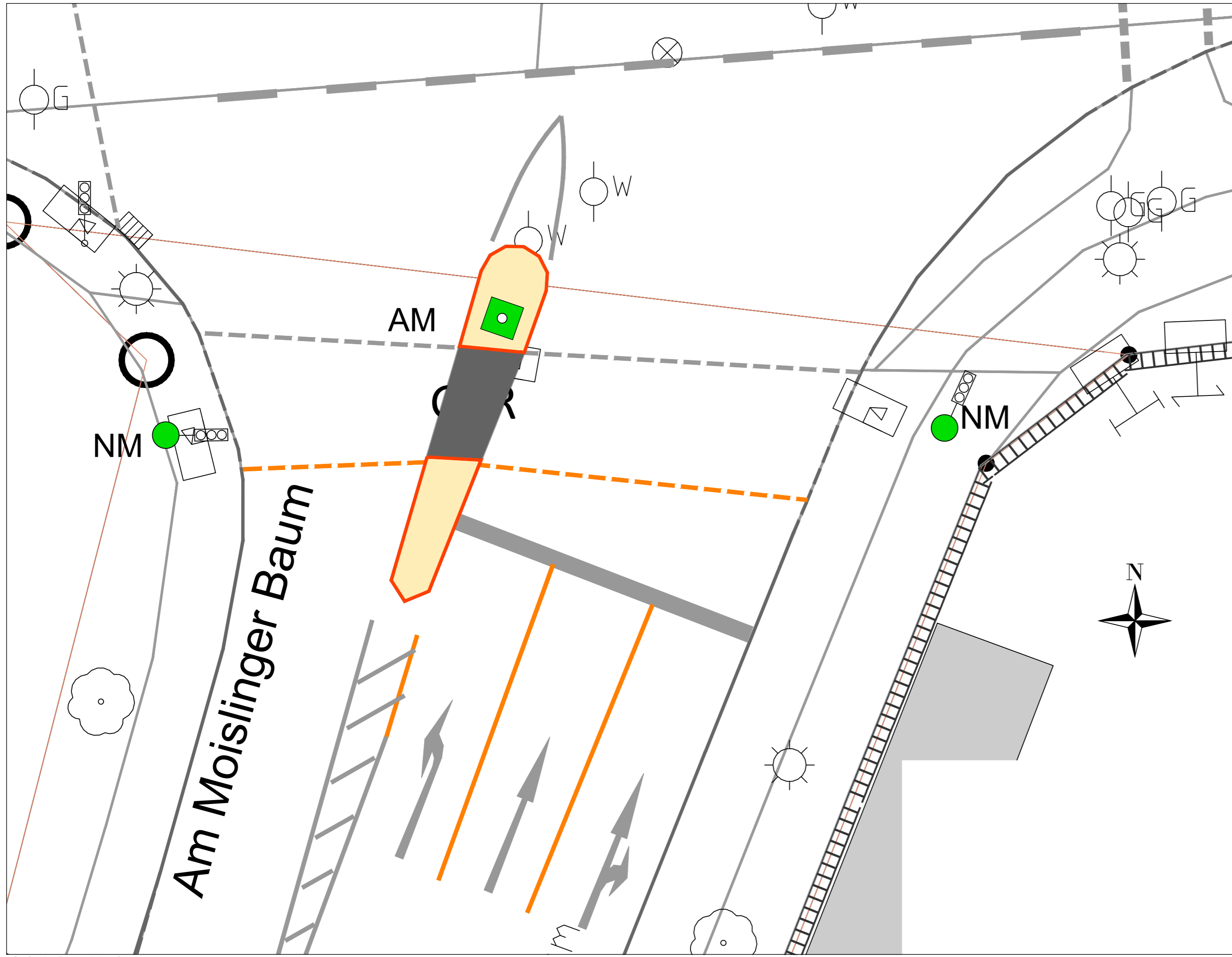
**VORPLANUNG**

Straßenbauverwaltung	<b>Hansestadt LÜBECK</b>
Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr Mühlendamm 12, 23552 Lübeck	
Straße: Am Moisinger Baum	Station:
PROJIS-Nr.:	

**Verbreiterung Mittelinsel Am Moisinger Baum  
 KP Moisinger Allee / Moisinger Baum**

aufgestellt:	Unterlage / Blatt Nr.: 1 / 1 Lageplan
_____ , den _____	Maßstab: 1:100

Datengrundlage ALKIS, 2022, Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein



- Bestand Markierung
- Demarkierung
- Neumarkierung
- NM (neu) Signalmast (Standmast) neu
- NM Signalmast (Standmast) Bestand
- AM Signalmast (Auslegermast) Bestand
- Rückbau Betonplatten
- Rückbau Asphalt

Grundlage: - ALK und TOPO UTM Stadtgrundkarte Stand 02/2022, Luftbild Stand 2019

Höhenbezug: Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32

Planverfasser: <b>Fachbereich 5.660 Planen und Bauen</b> <b>Bereich Stadtgrün und Verkehr - Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte</b> Sachgebiet: Straßenplanung und ÖPNV Großer Bauhof 14 - 23552 Lübeck Tel.: +49 451 115 - Email: stadtgruen.verkehr@luebeck.de	bearbeitet:	01/2023	SK
	gezeichnet:	01/2023	SK
	geprüft:		
	5.660.2:		
		Datum	Zeichen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

# VORPLANUNG

Straßenbauverwaltung **Hansestadt LÜBECK**  
 Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr  
 Mühlendamm 12, 23552 Lübeck  
 Straße: Am Moisinger Baum Station:

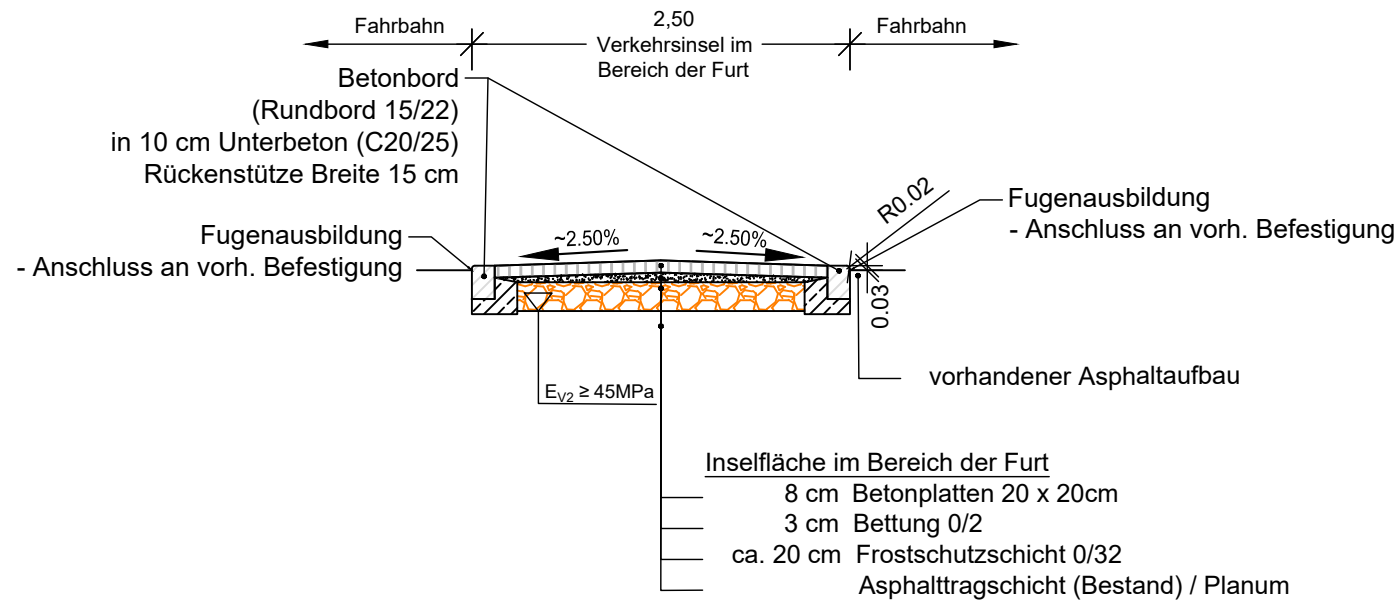
## PROJIS-Nr.:

### Verbreiterung Mittelinsel Am Moisinger Baum KP Moisinger Allee / Moisinger Baum

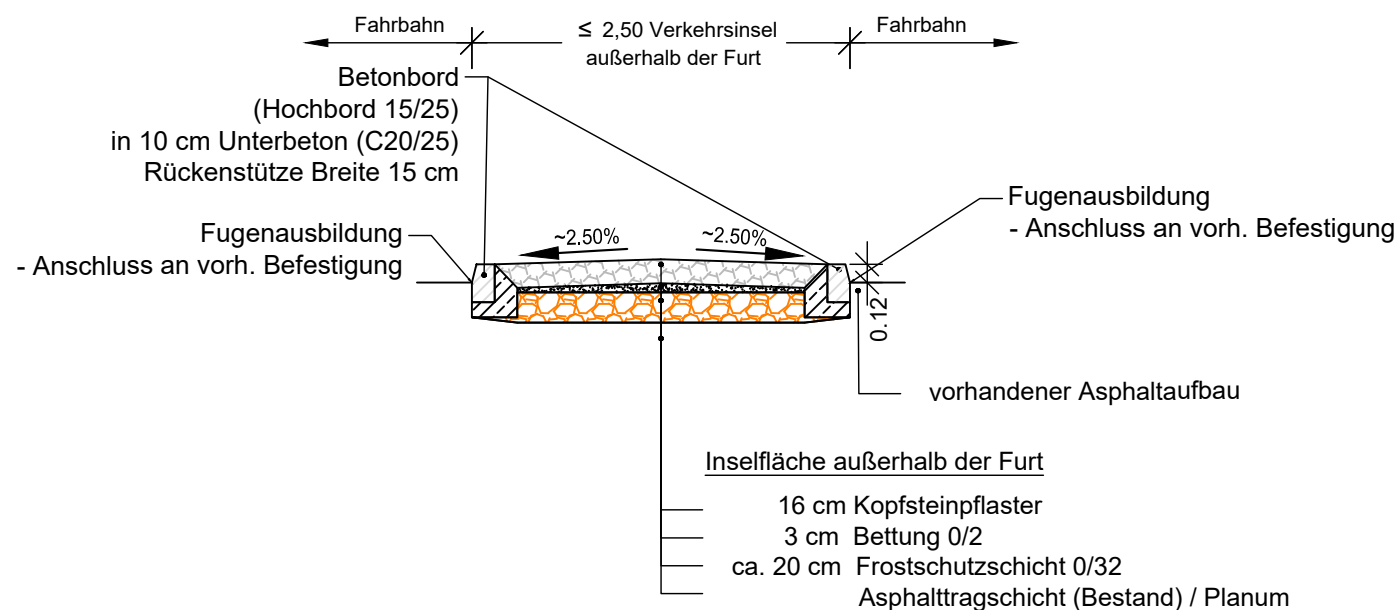
aufgestellt: \_\_\_\_\_, den \_\_\_\_\_  
 Unterlage / Blatt Nr.: 1 / 2  
 Lageplan Rückbau  
 Maßstab: 1:100



## Schnitt A-A



## Schnitt B-B



Grundlage: - ALK und TOPO UTM Stadtgrundkarte Stand 02/2022, Luftbild Stand 2019

Höhenbezug:

Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32

Planverfasser:  <b>Fachbereich 5.660 Planen und Bauen</b> <b>Bereich Stadtgrün und Verkehr - Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte</b>  Sachgebiet: Straßenplanung und ÖPNV  Großer Bauhof 14 - 23552 Lübeck Tel.: +49 451 115 - Email: stadtruen.verkehr@luebeck.de	bearbeitet:	01/2023	SK
	gezeichnet:	01/2023	SK
	geprüft:		
	5.660.2:		
		Datum	Zeichen

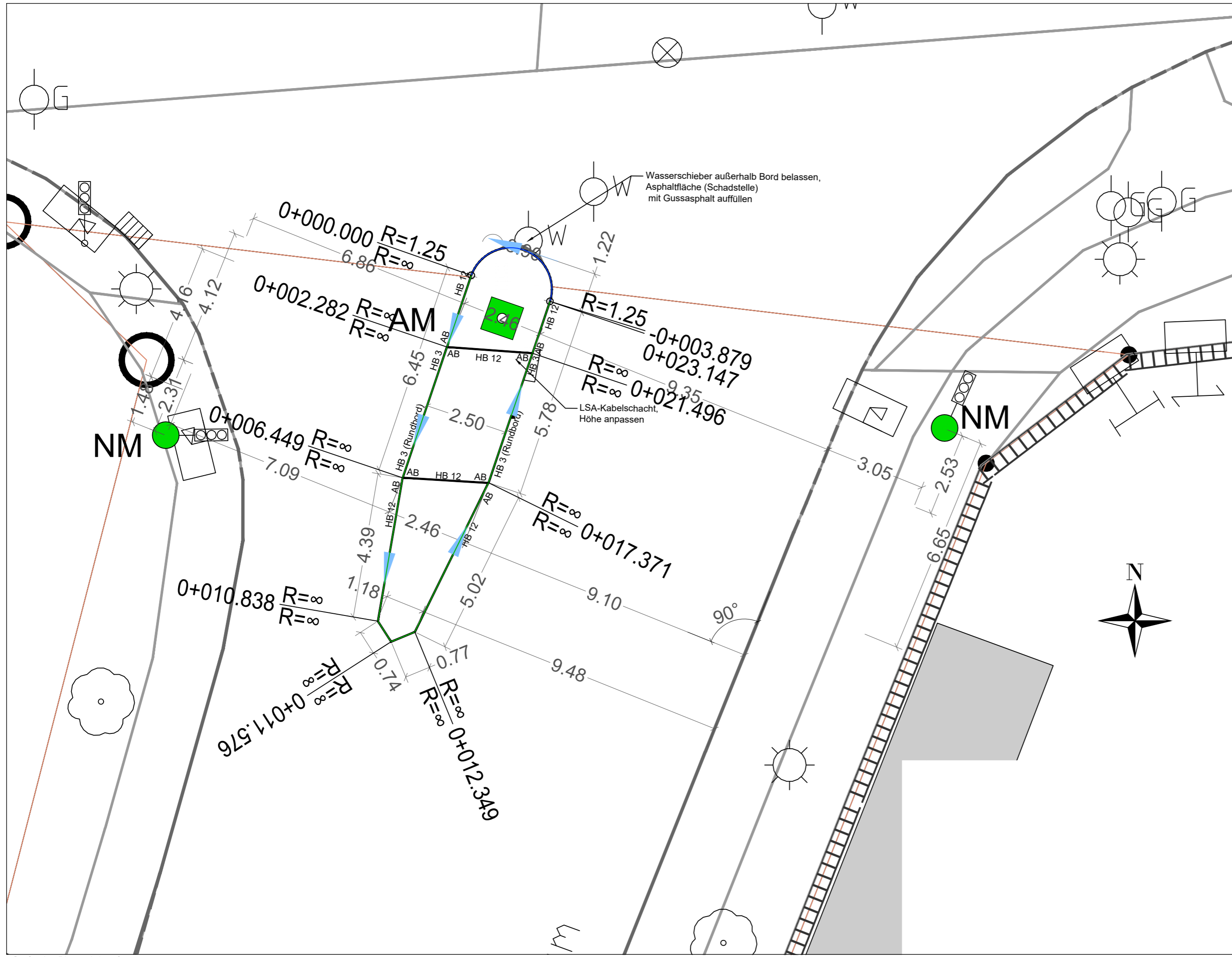
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

# VORPLANUNG

Straßenbauverwaltung <b>Hansestadt LÜBECK</b> Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr Mühlendamm 12, 23552 Lübeck	
Straße: Am Moisinger Baum      Station:	
PROJIS-Nr.:	
<h2>Verbreiterung Mittelinsel Am Moisinger Baum KP Moisinger Allee / Moisinger Baum</h2>	
aufgestellt:	Unterlage / Blatt Nr.: 3 / 1 Querschnitt
_____, den _____	Maßstab: 1:50

G:\2\_Mobilitätsprojekte\Moisinger Allee\2023\_Moisinger\_Am\_Moisinger\_Baum\_mittelinsel07\_planung [LP-MOISLALLEE\_AM\_MOISLINGER\_BAUM.DWG]  
 Layout: LP\_1\_50\_Querschnitt      Sifftabelle: ---  
 gezeichnet: 19.01.2026 13:28:26 von: Krüger, Sandra

Datengrundlage ALKIS, 2022, Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein



- NM Signalmast (Standmast) Bestand
- AM Signalmast (Auslegermast) Bestand
- HB 12 Hochbord Beton 15/25, Bordansicht 12cm
- HB 3 Rundbord Beton 15/22, R=2cm, Bordansicht 3cm
- AB Absenksteine Beton 15/22

Grundlage: - ALK und TOPO UTM Stadtgrundkarte Stand 02/2022, Luftbild Stand 2019  
 Höhenbezug: Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32

Planverfasser: <b>Fachbereich 5.660 Planen und Bauen</b> <b>Bereich Stadtgrün und Verkehr - Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte</b> Sachgebiet: Straßenplanung und ÖPNV Großer Bauhof 14 - 23552 Lübeck Tel.: +49 451 115 - Email: stadtgruen.verkehr@luebeck.de	bearbeitet:	01/2023	SK
	gezeichnet:	01/2023	SK
	geprüft:		
	5.660.2:		
		Datum	Zeichen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

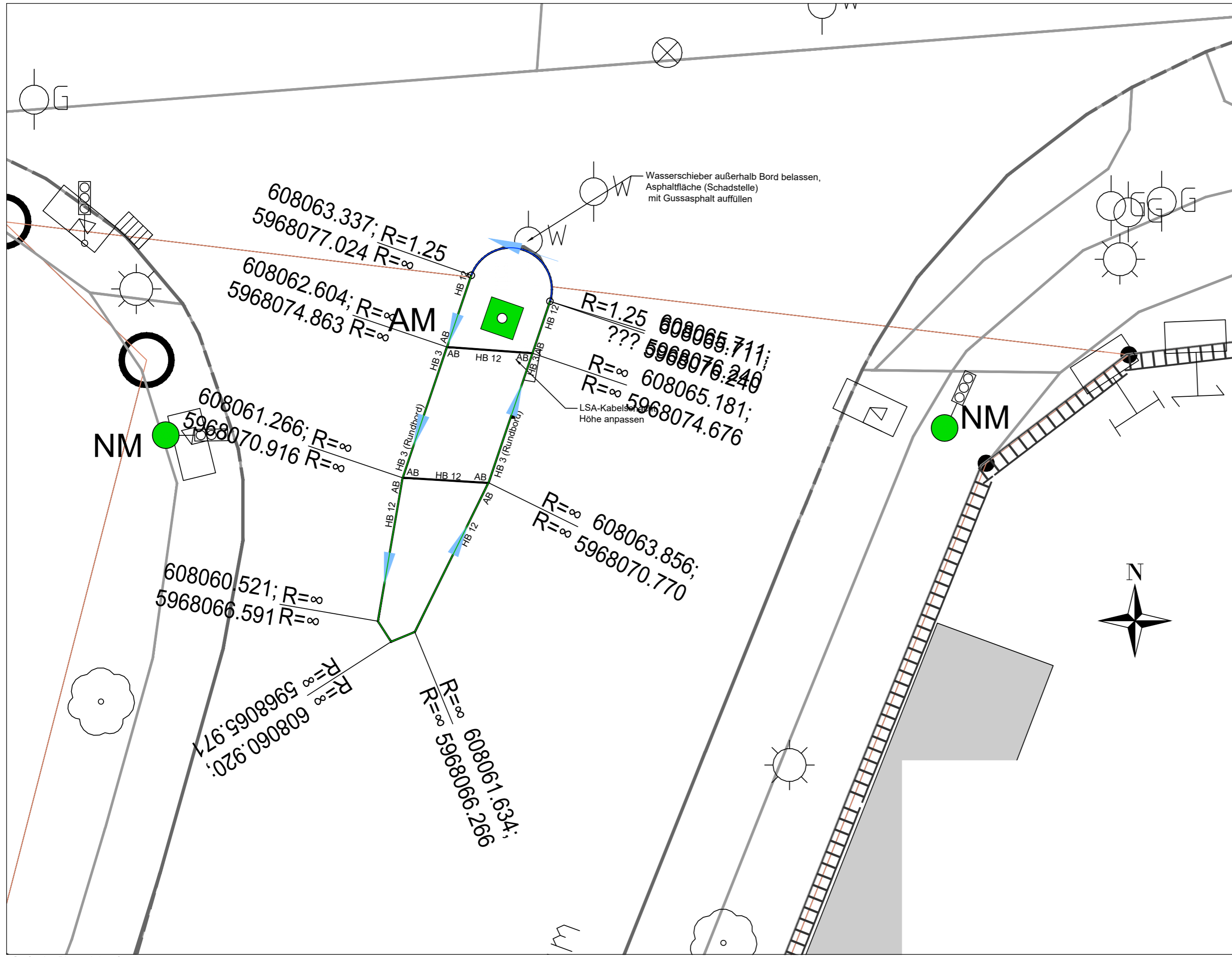
VORPLANUNG

# VORPLANUNG

Straßenbauverwaltung	<b>Hansestadt LÜBECK</b>
	Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr Mühlendamm 12, 23552 Lübeck
Straße: Am Moislinger Baum	Station:
PROJIS-Nr.:	

## Verbreiterung Mittelinsel Am Moislinger Baum KP Moislinger Allee / Moislinger Baum

aufgestellt:	Unterlage / Blatt Nr.: 2 / 1 Absteckplan
_____ , den _____	Maßstab: 1:100



- NM Signalmast (Standmast) Bestand
- AM Signalmast (Auslegermast) Bestand
- HB 12 Hochbord Beton 15/25, Bordansicht 12cm
- HB 3 Rundbord Beton 15/22, R=2cm, Bordansicht 3cm
- AB Absenksteine Beton 15/22

Grundlage: - ALK und TOPO UTM Stadtgrundkarte Stand 02/2022, Luftbild Stand 2019  
 Höhenbezug: ETRS89 / UTM Z32

Planverfasser: <b>Fachbereich 5.660 Planen und Bauen</b> <b>Bereich Stadtgrün und Verkehr - Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte</b> Sachgebiet: Straßenplanung und ÖPNV Großer Bauhof 14 - 23552 Lübeck Tel.: +49 451 115 - Email: stadtgruen.verkehr@luebeck.de	bearbeitet:	01/2023	SK
	gezeichnet:	01/2023	SK
	geprüft:		
	5.660.2:		
		Datum	Zeichen

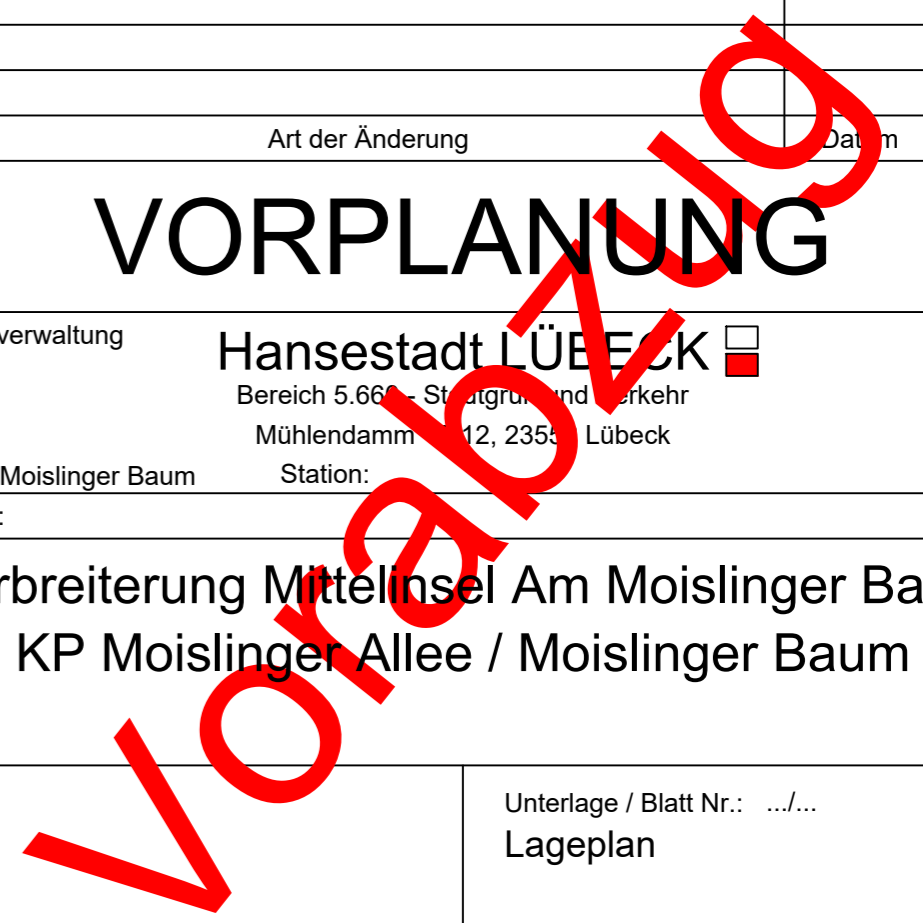
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

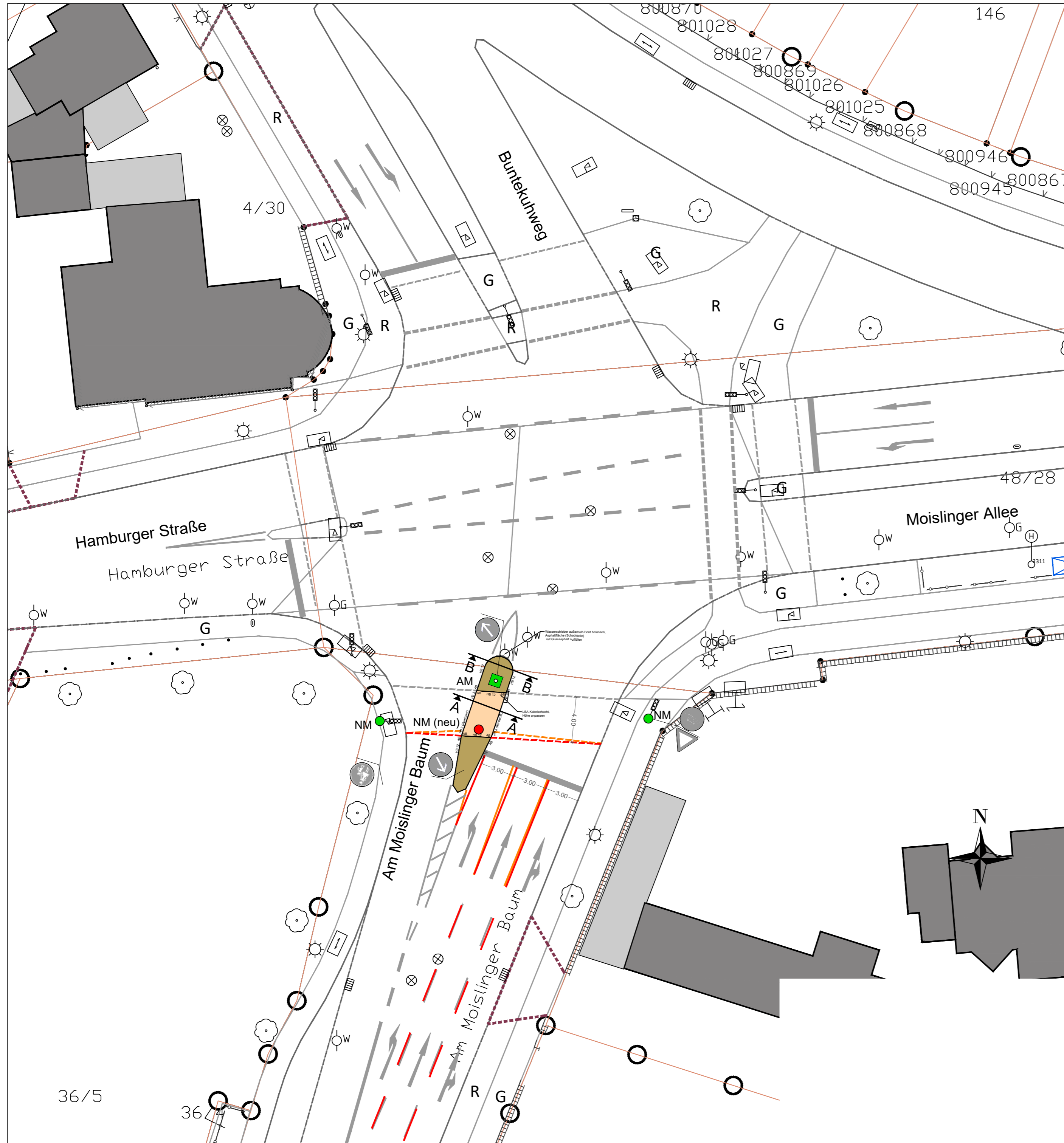
**VORPLANUNG**

Straßenbauverwaltung	<b>Hansestadt LÜBECK</b>
	Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr
	Mühlendamm 12, 23552 Lübeck
Straße: Am Moislinger Baum	Station:
PROJIS-Nr.:	

**Verbreiterung Mittelinsel Am Moislinger Baum  
 KP Moislinger Allee / Moislinger Baum**

aufgestellt:	Unterlage / Blatt Nr.: .../...
	Lageplan
	Maßstab: 1:100





- Bestand Verkehrszeichen
  - Bestand Markierung
  - Demarkierung
  - Neumarkierung
  - NM (neu) Signalmast (Standmast) neu
  - NM Signalmast (Standmast) Bestand
  - AM Signalmast (Auslegermast) Bestand
  - Kopfsteinpflaster neu
  - Betonpflaster neu
- HB 12 Hochbord Beton 15/25, Bordansicht 12cm  
 HB 3 Rundbord Beton 15/22, R=2cm, Bordansicht 3cm  
 AB Absenkesteine Beton 15/22

Grundlage: - ALK und TOPO UTM Stadtgrundkarte Stand 02/2022, Luftbild Stand 2019  
 Höhenbezug: Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32

Planverfasser:	Fachbereich 5.660 Planen und Bauen Bereich Stadtgrün und Verkehr - Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte	bearbeitet:	01/2023	SK
Sachgebiet:	Straßenplanung und ÖPNV	gezeichnet:	01/2023	SK
	Großer Bauhof 14 - 23552 Lübeck Tel.: +49 451 115 - Email: stadtgruen.verkehr@luebeck.de	geprüft:		
		5.660.2:		
		Datum	Zeichen	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

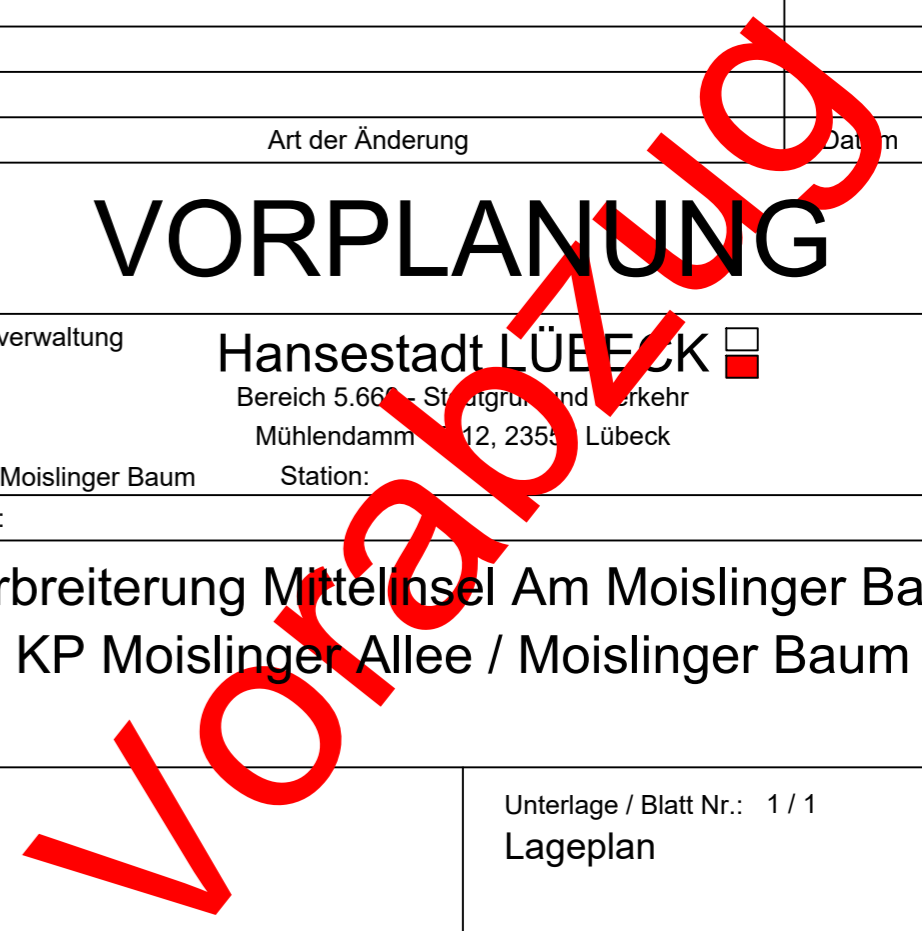
# VORPLANUNG

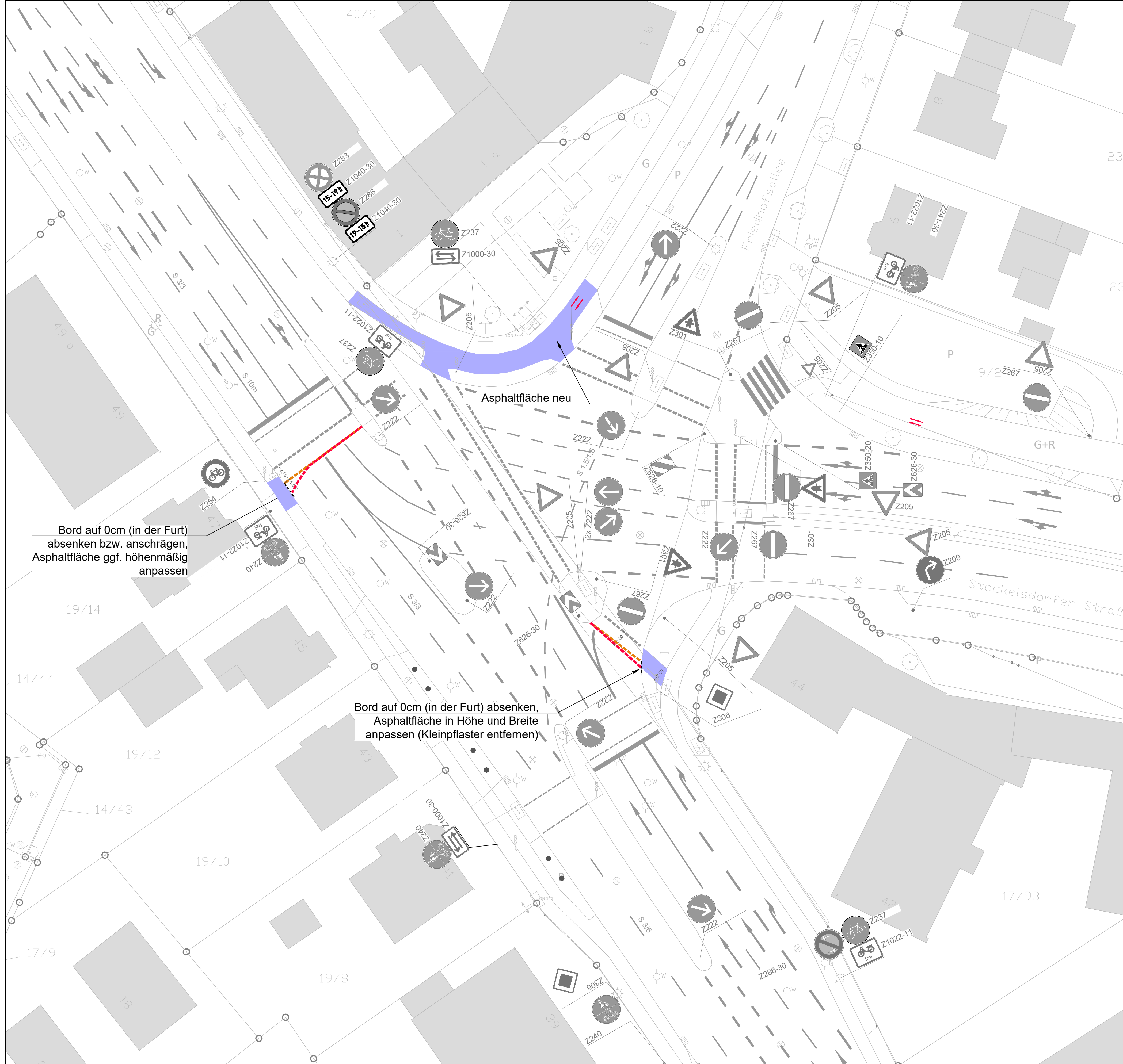
Straßenbauverwaltung **Hansestadt LÜBECK**  
 Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr  
 Mühlendamm 12, 23552 Lübeck

Straße: Am Moislinger Baum Station: \_\_\_\_\_  
 PROJIS-Nr.: \_\_\_\_\_

**Verbreiterung Mittelinsel Am Moislinger Baum  
 KP Moislinger Allee / Moislinger Baum**

aufgestellt: \_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_  
 Unterlage / Blatt Nr.: 1 / 1  
**Lageplan**  
 Maßstab: 1:250





**Zeichenerklärung**

BESTAND		PLANUNG	
	Flurstücksgrenzen		Z239 Standort Zeichen neu aufstellen
	Beleuchtungsmast		Z1000-30 Standort Zusatzzeichen neu aufstellen
	Wasserschieber		Z239 vorhandenes Zeichen entfällt
	Gasschieber		Markierung
	Unterflurhydrant		Richtungspfeile
	Mischwasserschacht		Piktogramme
	Straßeneinlauf		Demarkierung
	Verteilerkasten		Radweg Oberfläche neu
	Signalanlage		
	Kabelschacht		
	Zaun		
	Mauer		
	Baum		
	Z240 Beschilderung		

Der Plan wurde auf Grundlage der digitalen Stadtrundkarte erstellt. Alle Maße sind örtlich zu prüfen.

Höhenbezug: DHHN92	Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32	bearbeitet:	01/2026	Krüger
Planverfasser:	Hansestadt Lübeck Fachbereich 5 Planen und Bauen Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr - Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte -	gezeichnet:	01/2026	Krüger
	Größer Bauhof 14 - 23552 Lübeck Tel.: +49 451 115 - Email: stadtruenverkehr@luebeck.de	geprüft:		
		5.660.2:	Datum	Zeichen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

**Ausführungsplanung**

**Hansestadt LÜBECK**

Bereich 5.660 - Stadtgrün und Verkehr - Straßenbauverwaltung

PROJIS-Nr.: **Krempelsdorfer Straße / Friedhofsallee**  
Anpassungen Radweg / Radwegführung

aufgestellt:	Unterlage / Blatt Nr.: 1/1
den	Maßstab: 1:250

Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0 von

VORABZUG

## Anpassung der Signalisierung

### LSA 0039 – 0031 Stockelsdorfer Str. / Krempelsdorfer Allee / Friedhofsallee

#### **1 Bestandssituation**

Für die Beurteilung der Qualität im Verkehrsablauf wurden für den Bestand die Belastungszahlen von Mittwoch, 27.04.2022 genutzt. Die vorliegenden Zählergebnisse von 2025 enthielten für einen Teilstrom einen unrealistisch hohen Wert und wurden deshalb nur nachrangig berücksichtigt.

Die Bestandsparameter der Signalprogramme passen nicht mehr zur ermittelten Verkehrsbelastung: Die Signalgruppen K3 (Krempelsdorfer Allee, Abbieger Richtung Stockelsdorfer Straße) und K4 (Friedhofsallee) sind in der Morgenspitze überlastet und erreichen die Qualitätsstufe E. Bei K3 kommt es in der Berechnung zu mittleren Rückstaulängen von fast 200 m, bei K4 kommt es zu mittleren Rückstaulängen von knapp über 100 m.

Während der Nachmittagsspitze ist ebenfalls K4 überlastet, erreicht im Mittel die Qualitätsstufe E und eine mittlere Rückstaulänge von über 110 m.

#### **2 Vergleich der Planungsvarianten**

Zur Optimierung der Verkehrsabläufe wurde sowohl die Anpassung der Bestandsparameter ohne Veränderung der Signalprogramme als auch die Trennung der Rechtsabbieger von der Krempelsdorfer Allee Süd mit Entwicklung eines neuen Signalprogrammes untersucht.

##### **2.1 Anpassung der Bestandsparameter**

Durch Anpassung der Bestandsparameter an die veränderten Verkehrsverhältnisse wird eine erhöhte Leistungsfähigkeit des LSA-Knotens erreicht, ohne das Signalprogramm grundhaft verändern zu müssen. Nicht benötigte Freigabezeitreserven von K5 (Stockelsdorfer Straße) können den Signalgruppen K3 und K4 zugeteilt werden. Der mittlere Rückstau von K3 reduziert sich folglich in der Morgenspitze von fast 200 m auf 109 m, der von K4 von knapp über 100 m auf 71 m. Der Rückstau von K5 wächst dabei von 79 m auf 102 m an. Der gewichtete Mittelwert der Wartezeiten aller Kfz-Signalgruppen reduziert sich von 99 auf 55 Sekunden.

Während der Nachmittagsspitze können durch Parameteranpassung ebenfalls Verbesserungen erreicht werden. Der mittlere Rückstau von K4 reduziert sich folglich in der Nachmittagsspitze auf 70 m. Der gewichtete Mittelwert der Wartezeiten aller Kfz-Signalgruppen reduziert sich von 72 auf 55 Sekunden.

Für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich durch die Anpassung der Programmparameter keine wesentlichen Veränderungen.

##### **2.2 Neues Signalprogramm – Getrennte Signalisierung K1R**

Durch getrennte Signalisierung der rechtsabbiegenden Kfz aus der Krempelsdorfer Allee Fahrtrichtung stadtauswärts lassen sich die vorhandenen Signalgruppen in neuen Kombinationen schalten.

## **Radverkehr**

Dem stadtauswärts fahrenden Radverkehr entlang der Krempelsdorfer Allee kann gleichzeitig über beide hintereinanderliegenden Furten Grün geschaltet werden, ein Anhalten auf der Dreiecksinsel entfällt. Im geplanten Signalprogramm werden die beiden immer 11 Sekunden gleichzeitig freigegeben. Die zweite Teilfurt bleibt 6 Sekunden länger grün, damit der Radverkehr nicht mehr auf der Dreiecksinsel stehen bleiben muss.

Gleichzeitig zu K1 (Krempelsdorfer Allee stadtauswärts) und K2 (Krempelsdorfer Allee stadteinwärts), können nun die Fußgänger- und Radfurten über die Friedhofsallee und über die Stockelsdorfer Straße konfliktfrei geschaltet werden.

## **Fußverkehr**

Die Fußgängerfurten über die Krempelsdorfer Allee und über die Friedhofsallee profitieren durch die neue Phaseneinteilung von längeren Freigabezeiten. An der Fußgängerfurt über die Stockelsdorfer Straße reduziert sich die Freigabezeit auf die mindestens erforderlichen 12 Sekunden. Gleichzeitig ist diese Furt nun getrennt von den Rechtsabbiegern aus der südlichen Krempelsdorfer Allee signalisiert, sodass Konflikte zwischen diesen Verkehrsströmen entfallen. An der südlichen Fußgängerfurt über die Krempelsdorfer Allee erhalten beide Teilfurten gleichzeitig Grün, sodass in einem Zug gequert werden kann und Fußgänger nicht mehr auf der Mittelinsel warten müssen.

Die Qualitätsstufe der Fußgängerfurt über die Friedhofsallee verbessert sich von QSV F auf QSV E. Zu Schwachlastzeiten, in denen keine Verlängerungen durch Kfz erfolgen, verschlechtert sich die Furt über die Stockelsdorfer Straße aufgrund einer kürzeren Freigabezeit von QSV D auf QSV E, gleichzeitig verbessert sich die QSV für die Furt über die südliche Krempelsdorfer Straße dank gemeinsamer Signalisierung der Teilfurten und insgesamt längerer Freigabezeit von QSV F auf QSV D.

## **KFZ-Verkehr**

Durch die neue Signalgruppe K1R entstehen für die aus der Krempelsdorfer Allee Süd kommenden Rechtsabbieger im Vergleich zum Bestand höhere Wartezeiten. Die berechnete Rückstaulänge für diese Abbiegebeziehung erhöht sich von 69 m morgens und 89 m nachmittags auf 88 m morgens und 115 m nachmittags und fällt damit von QSV C (morgens) bzw. QSV D (nachmittags) jeweils auf QSV E zurück. Ähnlich wie im Bestand lässt sich nicht verhindern, dass dieser Rückstau die Ausfahrt aus der Dornbreite und von der gegenüberliegenden Tankstelle erschwert.

Der gewichtete Mittelwert der Wartezeiten aller Kfz-Signalgruppen reduziert sich mit dem neuen Signalprogramm für die Morgenspitze von 99 auf 66 Sekunden und für die Mittagsspitze von 72 auf 68 Sekunden.

## **3.0 Fazit**

Durch die getrennte Signalisierung von K1R, die gemeinsame Freigabe der Radfurten entlang der Krempelsdorfer Allee und der Fußgängerfurten über die südliche Krempelsdorfer Allee ergeben sich im Signalablauf neue Zwangspunkte, die sich teilweise negativ auf die Qualität des Verkehrsablaufs

auswirken. Gleichzeitig entstehen jedoch Vorteile aus einer neuen Phaseneinteilung und den angepassten Programmparametern insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, welche die Nachteile teilweise ausgleichen können.