

## **Merkblatt 8 – Erläuterungen zu in der Richtlinie verwendeten Begriffen**

### **Verkehrswichtige innerörtliche Straßen**

Verkehrswichtige innerörtliche Straßen sind öffentliche Straßen, die als Verkehrs- oder Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Ortslage überwiegend den örtlich durchgehend starken Verkehr mit Knotenpunkten in einer Ebene aufnehmen, oder Sammelstraßen, die hauptsächlich den Verkehr zwischen Anlieger- und Verkehrs- oder Hauptverkehrsstraßen vermitteln oder überwiegend durch den örtlich fließenden Verkehr genutzt werden.

Ausgenommen sind Anlieger- und Erschließungsstraßen. Grundsätzlich ausgenommen sind auch Straßen, die nicht nur ausnahmsweise straßenverkehrsrechtlichen Beschränkungen unterliegen (z.B. Geschwindigkeits- oder Gewichtsbegrenzungen, andere verkehrsberuhigende Maßnahmen).

### **Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz**

Verkehrswichtige Zubringerstraßen sind alle Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen, die dem Anschluss von Gebieten mit größerem Verkehrsaufkommen an das überörtliche Verkehrsnetz dienen. Zum überörtlichen Verkehrsnetz gehören z. B. Bundesfernstraßen, Landesstraßen und wichtige Kreisstraßen, ferner Bahnhöfe, wichtige Haltepunkte, Flughäfen, bedeutende Verkehrslandeplätze, Binnenhäfen und Güterverkehrszentren.

### **Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen im ländlichen Raum**

Als zwischenörtliche Straßen können Gemeindestraßen und sonstige Straßen in kommunaler Baulast gefördert werden, soweit sie der Schaffung und Verbesserung notwendiger Verkehrsverbindungen in ländlichen Räumen dienen.

### **Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken**

Zur Förderung kommen nur Straßen und Straßenabschnitte in Betracht, deren Bau oder Ausbau für die Aufnahme des nach Umfang und Richtung bekannten Aufkommens des stillgelegten Eisenbahnverkehrs oder zur Gewährleistung der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs im Zusammenhang mit der Stilllegung einer Eisenbahnstrecke erforderlich ist.

### **Separate Radwege**

Der Bau separater kommunaler Radwege ist finanzierungsfähig, wenn ein enger Zusammenhang mit einer finanzierungsfähigen Straße besteht oder von den Radwegen Teilfunktionen dieser Straßen übernommen werden. Wird der Bau neuer Radwege mit einem Radverkehrsplan oder einer Rad Verkehrskonzeption begründet, ist der Bedarf mit konkret ermittelten DTV-Werten (durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen) oder Bedarfskriterien oder prognostizierter Verkehrsbelegung (ERA 2010) nachzuweisen.

### **Ingenieurbauwerke im Zusammenhang mit o. g. Straßen**

Gefördert werden Ingenieurbauwerke, die im Zuge förderfähiger Straßen liegen und bei denen durch Bau, Ausbau oder Grunderneuerung eine Verbesserung des Verkehrswertes durch eine Neuaufteilung oder eine Verbreiterung der Verkehrsfläche oder eine Erhöhung der Belastbarkeit oder der Tragfähigkeit erfolgt (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten - ZTV-ING -, Stand 12/2014).

**Neubau** - erstmalige Herstellung einer Verkehrsanlage (Straßenabschnitt) mit allen erforderlichen Bauwerksteilen (Siehe auch § 2 Abs. 2 StrG LSA), Auch Ersatzneubau Straßen(grundhafter Ausbau) und Ingenieurbauwerke (mindestens kompletter Überbau).

**Umbau, Ausbau** – Bauliche Verbesserung einer vorhandenen Verkehrsanlage durch Verbreiterung oder einer Verbesserung der Linienführung/Gradienten, bauliche Trennung der Verkehrsarten, Verbesserung der Verkehrsabwicklung und Erhöhung der Verkehrssicherheit (Kurvenbegradigung, Beseitigung von Engstellen, Kreuzungsausbau usw.)

**Grunderneuerung** - Maßnahmen zur Verbesserung der Substanz unter vollständiger Wiederherstellung des Gebrauchswertes einer vorhandenen Befestigung. Die Erneuerung kann durch vollständigen oder teilweisen Ersatz des vorhandenen Oberbaus, gegebenenfalls bei gleichzeitiger Anpassung an geänderte Belastungsbedingungen, oder durch den Einbau von einer oder mehreren Schichten auf die vorhandene Befestigung nach Ausbau ungeeigneter Schichten erfolgen (RStO, Ausgabe 2012).

**Grundsanie rung** – Wiederherstellung des Gebrauchswertes einer Verkehrsflächenbefestigung durch Aufbringen neuer Schichten auf die vorhandene Befestigung oder Teilen davon oder den Ersatz entsprechender Schichten (ZTV BEA-StB, Ausgabe 2009, Fassung 2013). Ergänzend dazu ist eine differenzierte Betrachtung und Bewertung der Schadensmerkmale erforderlich. Dabei darf die Behebung der festgestellten Schäden nicht auf die einzelner Schadensmerkmale begrenzt werden, sondern muss in der Gesamtheit erfolgen.