



## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Jörn Arp und Petra Nicolaisen (CDU)

und

## Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### Schlaglochanierung auf der L 1 in Osterby

Vorbemerkung der Fragesteller:

Nach einem Bericht der Schleswiger Nachrichten vom 13. November 2014 hat der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (LBV SH) auf der L 1 in Osterby den Auftrag zur Verfüllung nur jedes zweiten Schlagloches gegeben.

1. Wieso wurden nicht alle Schlaglöcher saniert?
2. Nach welchen Kriterien wurden die zu verfüllenden Schlaglöcher ausgesucht?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Grundsätzlich wurden alle Schadstellen, die bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten, beseitigt. Hierzu wurden alle Schadstellen erfasst und bewertet, in welchem Umfang eine Sanierung zur Erhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich ist.

3. Wie hoch waren die Kosten für die durchgeführte Maßnahme in Euro, aufgeteilt nach Material-, Betriebs- und Personalkosten?

Antwort:

Die Kosten für die am 11.11.2014 durchgeführten Arbeiten beliefen sich auf etwa 8.500 EUR. Die gewünschte Aufschlüsselung ist nicht möglich, da die Arbeiten von einer privaten Firma durchgeführt wurden und dem LBV-SH die betriebsinterne Kalkulation der Firma nicht bekannt ist.

4. Wie hoch wären die Kosten in Euro nach Material-, Betriebs- und Personalkosten gewesen, wenn alle Schlaglöcher saniert worden wären?

Antwort:

Die Beseitigung sämtlicher Schadstellen in der Ortsdurchfahrt Osterby wäre nur durch eine Grundsanierung der L 1 erreichbar, die ca. 800.000 EUR für die eigentliche Baumaßnahme und ca. 100.000 EUR für die gesamte planerische Umsetzung des Projektes an Landesmitteln erfordern würde.

5. Welche Rolle hat das von der Landesregierung geschaffene Schlaglochregister bei der Auswahl der zu verfüllenden Schlaglöcher gespielt?
6. Welche Rückschlüsse hat der LBV aus den im Schlaglochregister zusammengefassten Daten für sein Straßenerhaltungsmanagement im Hinblick auf die L 1 in Osterby gezogen?
7. Welche Rolle spielte bei der Bewertung der Sanierungsmaßnahme die LKW-Belastung auf der L 1?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Der LBV-SH führt für die in seiner Verwaltung stehenden Straßen regelmäßig - zuletzt im Jahre 2013 für das Landesstraßennetz - systematische Zustandserfassungen und -bewertungen (ZEB) durch. Hierdurch wird ein aktueller objektiver Gesamtüberblick über den Zustand der Straßen gewonnen. Aufgrund der höheren Objektivität einer messtechnischen Erfassung wurde der ursprüngliche Ansatz eines Schlaglochkatasters entsprechend weiter entwickelt (siehe auch Drucksache 18/1055) und auf Basis der ZEB 2013 der Landesstraßenzustandsbericht 2014 erstellt (siehe Drucksache 18/2066). Dieser stellt den gegenwärtigen Zustand der Landesstraßen einschließlich einer Übersicht zustandsbedingter Verkehrsbeschränkungen im Bereich der Landesstraßen dar. Gemäß den Festlegungen in diesem Bericht werden nur Landesstraßen mit Verbindungsfunktion (d.h. DTV-Wert > 5.320 Kfz und / oder Netzfunktion) grundhaft saniert. Im übrigen Streckennetz können nur noch Maßnahmen durchgeführt werden, die die Verkehrssicherheit gewährleisten.