

**UNTERNEHMENSVERBAND  
LOGISTIK**

Schleswig-Holstein e.V.



*An den Wirtschaftsausschuss*

**Stellungnahme des Unternehmensverbandes Logistik Schleswig-Holstein e. V. (UVL) für den Verband für Güterkraftverkehr und Logistik SH (VGL)**

**Zum Bericht der Landesregierung**

**„Zustand der Landesstraßen in Schleswig-Holstein Drucksache 18/1968“**

**Neumünster 10.10.2014**

**I. Einleitung**

Der Zustand von Landesstraßen ist für den Wirtschaftsverkehr, neben der von Bundesstraßen und Bundesautobahnen, von immenser Bedeutung.

Durch die Verbindung von Wirtschafts- und Verbraucherzentren, kann der Wirtschaftsverkehr seine Dienstleistungen, wie etwa der Transport von Wirtschaftsgütern, durch eine intakte Infrastruktur sicherstellen.

Dazu gehört selbstverständlich ein guter Zustand des Straßen- und Brückensystems in einem Bundesland.

Dieser Zustand hat sich in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich verschlechtert, so dass die Unternehmen der Logistikbranche –verladende Industrie und Spediteure gleichermaßen- vor große Probleme gestellt werden.

## II. Zum Zustandsbericht

Der Zustandsbericht „Landesstraßen“ führt schonungslos die Schwachstellen, aber auch die Ursachen für eine marode Infrastruktur im Land auf.

Ein fortschreitender Substanzverfall hat dazu geführt, dass ca. 30 Prozent der Landesstraßen einer Sanierung bedürfen.

Richtig wird auch eingeschätzt, dass der Wirtschaftsverkehr zukünftig zunehmen wird, so dass ein möglichst zeitnahes Handeln seitens der Landesregierung erforderlich wird, um letztendlich den Substanzverlust dieses Straßensystems nur annähernd aufhalten zu können.

Ein vor kurzem auferlegtes Sondervermögen für den Straßenbau von 38,5 Mio. EURO zusätzlich in Verbindung mit den Mitteln für den Um- und Ausbau in Höhe von 8,2 Mio. EURO, ist aus unserer Sicht begrüßenswert, reicht aber nicht aus, den Verfall gänzlich aufzuhalten. So verbleiben in den Jahren 2014 bis 2017 jährlich lediglich 25 Mio. EURO für Erhaltungsmaßnahmen im Straßenbau. Die unzureichende Finanzausstattung wird dazu führen, dass der Anteil der maroden Landesstraßen in der nächsten Dekade um über 50 Prozent ansteigen wird.

Lobenswert ist daher auch das im Bericht dargelegte Eingeständnis, dass der momentan vorherrschende Zustand einer deutlichen Unterfinanzierung geschuldet ist. In 3.2 des Berichtes ist diesbezüglich sogar von einer „Strategie“ die Rede.

So verwundert es auch nicht, dass der LBV SH in seiner Erhebung zu dem Ergebnis kommt, dass 80 Prozent der Landesstraßen einen Aufbau vorweisen, der nicht mehr den „einschlägigen Regelwerken“ entspricht.

Ähnlich katastrophal gestaltet sich das Bild im Bereich der Brückenbauwerke, bei dem nur 17 Prozent der Bauwerksflächen einen guten Zustand aufweisen; was natürlich im Umkehrschluss bedeutet, dass 86 Prozent dieser Bauwerke in einem schlechten Zustand sind.

Nach Empfehlungen der Daehre- Kommission sind jährliche Aufwendungen von 1,16 EURO/ qm Straßenfläche notwendig. Investiert werden jedoch lediglich 0,50 EURO/ qm was noch nicht einmal die Hälfte der Empfehlung entspricht.

Das hat zur Konsequenz, dass bei vielen Streckenabschnitten Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden müssen, die erheblichen Einfluss auf den Wirtschaftsverkehr haben.

### **III. Auswirkungen des Zustandes der Landesstraßen auf den Wirtschaftsverkehr**

Durch die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen, wie die Reduzierung von Geschwindigkeit und Gewicht oder gar die Sperrung einzelner Straßenabschnitte entstehen gravierende Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr.

So berichten Unternehmen der Verbandsgeschäftsstelle, dass Straßen, die in einem schlechten Zustand sind, mit Tempo 30 versehen werden, bei einer weiteren Verschlechterung der Landesstraßen wird dann eine Vollsperrung angeordnet.

Neben den im Zustandsbericht aufgeführten Folgen eines maroden Straßennetzes wie:

1. Volkswirtschaftlicher Schaden
2. Erschwerte Wirtschaftsansiedlung wegen mangelnder Erreichbarkeit
3. Probleme bei der Einhaltung von Rettungszeiten
4. Kostensteigerung bei der Errichtung der Windenergie
5. Erschwerte Wettbewerbssituation für die Wirtschaft insgesamt

spielen weitere Faktoren für die Logistikbranche eine entscheidende Rolle.

Eine extra für diese Stellungnahme durchgeführte Umfrage bei den angeschlossenen Unternehmen des UVL erbrachte eindeutige Ergebnisse.

Demnach führen marode Landesstraßen zu einem erheblichen Zeitverlust, der durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Umwege begründet wird.

Zudem wird ein erhöhter Verschleiß an den Fahrzeugen festgestellt. Auch die Fahrsicherheit für das Fahrzeug leidet unter den genannten Beeinträchtigungen.

Die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten können wegen der angespannten Wettbewerbssituation, gerade auch im Hinblick auf osteuropäische Unternehmen, beim auftraggebenden Unternehmen nicht oder nur im geringen Maße geltend gemacht werden.

Ein Beispiel aus dem letzten Jahr mag die Situation verdeutlichen.

Alleine durch die viermonatige Sperrung der Rader Hochbrücke und die dadurch notwendig gewordenen Umwege haben unsere Mitgliedsunternehmen einen wirtschaftlichen Verlust von über 40 Mio. EURO hinnehmen müssen.

Längere Fahrzeiten bedeuten höhere Kraftstoffkosten, die aus einem Mehrverbrauch, der mit einem erhöhten Co2- Verbrauch einhergeht, resultieren.

#### **IV Fazit**

Dem Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein ist die angespannte Haushaltslage des Landes und dem daraus resultierenden Willen zu Einsparungen durchaus bewusst und wird auch weitestgehend akzeptiert.

Der vorliegende Bericht gesteht Versäumnisse in der Vergangenheit ein und zwar dahingehend, dass für die Erhaltung der Landesstraßen zu wenig Mittel ausgekehrt und andere Prioritäten gesetzt wurden.

Diese Versäumnisse müssen aus unserer Sicht durch eine Umkehr der Prioritätensetzung im Landeshaushalt Zug um Zug aufgeholt werden.

Das bedeutet, dass der politische Wille zur Sanierung der Landesinfrastruktur durch eine Umschichtung im Landeshaushalt deutlich gemacht werden sollte.

Parallel dazu, muss es eine, wie im Bericht erwähnt, klare Prioritätensetzung in Bezug auf den Straßenunterhalt erfolgen, die den Wirtschaftsverkehr vermehrt berücksichtigt und die Wirtschaftszentren des Landes untereinander verbindet und aufrechterhält.

gez.

Dr. Thomas Rackow

Geschäftsführer