



## **Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Oliver Kumbartzky (FDP)**

**und**

**Antwort**

**der Landesregierung** - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

### **Zustand und Sanierung der L 276 im Kreis Dithmarschen**

1. Wann erfolgte letztmalig die Zustandserfassung der Landesstraße 276 im Kreis Dithmarschen und was hat diese konkret ergeben? Bitte erläutern.
2. Wie bewertet die Landesregierung den derzeitigen Zustand der Landesstraße 276, unter anderem mit Blick auf den Gebrauchswert und den Substanzwert? Bitte um Aufschlüsselung nach Streckenabschnitten und Erläuterung.

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 1 und 2 zusammen beantwortet.

Die letzte Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) auf Landesstraßen erfolgte im Jahr 2021.

Der Gebrauchswert der L 276 im Kreis Dithmarschen wechselt zwischen sehr gut und ausreichend (Überschreitung des Warnwertes (Note 3,5)). Im Mittel ist dieser Wert als befriedigend einzustufen. Lediglich in einem 20-Meter-Abschnitt wurde eine Überschreitung des Schwellenwertes (Note 4,5) ermittelt.

Der Substanzwert Oberfläche weist überwiegend Überschreitungen des Warnwertes und auf rund der Hälfte der Strecke darüber hinaus Überschreitungen des Schwellenwertes auf. Die Oberflächensubstanz der L 276 in Dithmarschen wurde somit bei der ZEB 2021 im Mittel als ausreichend bis mangelhaft bewertet.

3. Wie bewertet die Landesregierung die Bedeutung der Landesstraße 276 anhand der Kriterien Verkehrsbedeutung, Netzfunktion, regionale Priorität, wirtschaftliche Bedeutung, touristische Bedeutung sowie Bedeutung für den ÖPNV und welche Sanierungsbedürftigkeit leitet die Landesregierung hieraus ab? Bitte erläutern.

Antwort:

Die vorherige Landesregierung hat im Rahmen der Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen 2019 bis 2030 eine Bewertung des Landesstraßennetzes anhand der genannten Kriterien vorgenommen. Für die L 276 ergab sich dabei folgende Bewertung:

- Verkehrsbedeutung (V): keine
- Netzfunktion (N): keine
- Regionale Priorität (R): 3
- Wirtschaftliche Bedeutung (W): keine
- Touristische Bedeutung (T): 1
- Bedeutung für den ÖPNV (Ö): 2

Auf Basis der von der vorherigen Landesregierung im Jahr 2018 gewählten Gewichtungskriterien ergab sich eine höhere Bewertung infolge der rein subjektiven Gewichtungsfaktoren „Regionale Priorität“ und „Touristische Bedeutung“. Wie vom externen Gutachter in der Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 07.06.2023 erläutert, waren diese sachfremden Gewichtungsfaktoren neben der häufig deutlich stärker geschädigten Grundsubstanz der Straßen dafür verantwortlich, dass die vorherige Landesregierung ihre gesetzten Ziele zum Abbau des Erhaltungssaus bei den Landesstraßen verfehlt hat. Wie bereits bei der Vorstellung der Ergebnisse der ZEB 2021 im September 2021 durch den damaligen Verkehrsminister deutlich wurde, ist der Anteil der schlechten Straßen von 2017 nach 2021 nahezu unverändert geblieben.

Bei der Aufstellung der Landesstraßenstrategie 2023 - 2035 wurden die o.g. Kriterien nicht mehr berücksichtigt, da das vorrangige Ziel eines auf Nachhaltigkeit ausgelegten Erhaltungsmanagements die Erreichung einer möglichst langen Nutzungsdauer der jeweiligen baulichen Anlage bei möglichst geringem Mitteleinsatz (Optimierung der Lebenszykluskosten) ist. Die Berücksichtigung der Kriterien R, W, T, und Ö hätte diesem Ziel widersprochen.

4. Mit welchen Kosten kalkuliert die Landesregierung für die Sanierung der Landesstraße 276? Bitte erläutern.

Antwort:

Eine solide Kostenermittlung erfordert zunächst die Erarbeitung eines detaillierten Erhaltungsentwurfes, der bislang noch nicht erarbeitet wurde. Unter Berücksichtigung mittlerer Kosten für Deckenerneuerungen und tiefergehende Sanierungen von Landesstraßen wären für die Sanierung der rund 17.800 m<sup>2</sup> Fahrbahn Baukosten von mindestens rund 3,3 Mio. € zu erwarten. Auf Grund der örtlichen Randbedingungen (insbesondere Ortslage und geologische Verhältnisse) werden diese notwendigen Kosten deutlich über dem Mittelwert liegen (geschätzter Faktor 1,5 bis 2).

5. Aus welchen Gründen ist eine Sanierung der Landesstraße 276 bzw. einzelner Abschnitte aus Sicht der Landesregierung bis zum Jahr 2027 nicht erforderlich? Bitte erläutern.

Antwort:

Anders als die vorherige Landesregierung erwartet hatte, konnte der Erhaltungstau im Bereich der Landesstraßen von 2017 bis 2021 nicht im angestrebten Umfang abgebaut werden. Bei der Bewertung der Straßenoberfläche im Rahmen der ZEB blieb der Anteil schlechter Landesstraßenabschnitte unverändert. In Folge dieser Entwicklung und der bestehenden Kapazitätsgrenzen war eine Fortschreibung der Prioritäten zwingend. Bei der Neubewertung der L 276 wurde deutlich, dass statt der noch in 2018 angesetzten oberflächlichen Erneuerung von 4 cm Asphaltdeckschicht auf rund der Hälfte der Strecke eine Kompletterneuerung des gebundenen Oberbaus und auf dem verbleibenden Rest eine Sanierungstiefe von mindestens 8 bis 10 cm erforderlich wird. Im Vergleich zu deutlich stärker geschädigten Landesstraßenabschnitten ist die L 276 - wie die Ergebnisse des Gebrauchswertes zeigen - noch längere Zeit sicher befahrbar.

6. Wie bewertet die Landesregierung insbesondere den Sanierungsbedarf der Ortsdurchfahrt in Averlak und welche Alternativen zu einer tiefergreifenden Sanierung hat die Landesregierung der Gemeinde Averlak in Aussicht gestellt bzw. empfohlen, um zumindest eine vorübergehende Verbesserung des Zustandes der Ortsdurchfahrt zu erreichen? Bitte erläutern.

Antwort:

Das vorrangige Ziel des Erhaltungsmanagements im Bereich der Landesstraßen ist die Optimierung der Lebenszykluskosten. Im Sinne einer nachhaltigen Sanierung ist dabei zur Vermeidung von Folgeschäden ein rechtzeitiger Eingriff im Rahmen der laufenden Erhaltung ein entscheidendes Instrument. Sind

die Schäden bereits umfassend über den gesamten Straßenaufbau ausgeprägt, reicht zur Substanzerhaltung eine Erneuerung der Asphaltdeckschicht und der Asphaltbinderschicht nicht mehr aus und es wird eine vollständige Erneuerung des Straßenoberbaus erforderlich. Soweit es die Verkehrssicherungspflicht erlaubt, soll diese unter Berücksichtigung der Restnutzungsdauer möglichst spät erfolgen. Um eine Ausweitung des Erhaltungssaus zu vermeiden, werden entsprechend der fortgeschriebenen Landesstraßenstrategie bis 2027 zunächst vorrangig Maßnahmen zur Sicherung der bestehenden Substanz notwendig.

In der Ortsdurchfahrt Averlak liegen zwei unterschiedlich zu bewertende Streckenabschnitte vor. Ein Abschnitt von rund 800 m Länge weist keinen Sanierungsbedarf auf, während in einem Abschnitt von rund 1500 m Länge eine tiefergreifende Sanierung der L 276 erforderlich wird. Diese kann allerdings im Rahmen der notwendigen Priorisierung und der noch zu erwartenden Restnutzungsdauer der Fahrbahn erst nach 2027 erfolgen, zumal der Schadensumfang im Vergleich mit anderen sanierungsbedürftigen Landesstraßenabschnitten noch vertretbar ist.