



Bericht

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

**Schriftlicher Bericht über das „Erhaltungsprogramm Landesstraßen 2023-
2027“**

1. Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage.....	3
2. Veränderte Rahmenbedingungen.....	3
3. Maßnahmenbedingte Risiken.....	4
4. Risiken aus Abhängigkeiten zu Dritten.....	5
5. Auswirkungen auf das Erhaltungsprogramm Landesstraßen 2023 bis 2027 und Priorisierung.....	5
6. Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnen (ZEB) 2025.....	7
7. Fortschreibung der Landesstraßenstrategie.....	9
8. Ausblick.....	9
9. Zusammenfassung.....	10
Anlage 1.....	11
Anlage 2.....	18
Anlage 3.....	21

1. Ausgangslage

Zur Bewältigung des über Jahrzehnte gewachsenen Erhaltungstaus bei den Landesstraßen hat die Landesregierung im Frühjahr 2023 die Landesstraßenstrategie fortgeschrieben. Bereits die Vorgängerregierung erkannte auf Basis der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) 2021, dass ein Abbau des Erhaltungstaus bis 2030 gemäß der „Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen 2019–2030“ nicht erreichbar sein würde.

Die Bauvorbereitung zahlreicher Maßnahmen im Erhaltungsprogramm 2019–2022 offenbarte zudem eine erheblich stärkere Schädigung der Straßeninfrastruktur, als nach wissenschaftlichen Erfahrungswerten erwartet wurde. Infolgedessen sank der Anteil einfacher Deckenerneuerungen im Vergleich zur ursprünglichen Planung um die Hälfte, während sich der Anteil tiefgreifender Erneuerungen verdoppelte. Zum 31.12.2022 konnten daher nur rund zwei Drittel des vorgesehenen Programms (542 statt 866 km) umgesetzt werden.

Trotz Rekordinvestitionen stagnierte der Anteil schlechter Streckenabschnitte laut ZEB 2021 bei 27 %. Ursächlich war u. a. eine alte Priorisierung nach regionaler Bedeutung und wirtschaftlicher Relevanz, die zu einer unzureichenden laufenden Erhaltung führte. Ohne eine Neuausrichtung der Strategie drohte ein weiterer Aufbau des Erhaltungstaus.

Das neue Erhaltungsprogramm 2023–2027 wurde mit Unterstützung eines Pavement-Management-Systems (PMS) auf Basis der ZEB 2021 entwickelt. Es enthält ein Szenario mit einem Budget von 90 Mio. € jährlich (Preisstand Januar 2022) und berücksichtigt Überhangmaßnahmen aus dem Programm 2019–2022. Kurze, unwirtschaftliche Deckenerneuerungen wurden zurückgestellt. Das Programm verbindet substanzsichernde Deckenerneuerungen auf oberflächlich geschädigten Abschnitten mit tiefgreifenden Sanierungen besonders stark geschädigter Abschnitte.

2. Veränderte Rahmenbedingungen

Die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen haben sich seit 2022 fundamental verändert. Die Finanzlage des Landes erfordert eine stärkere Priorisierung innerhalb des Haushalts.

Der Haushaltsansatz für die Landesstraßenerhaltung wurde 2024 strukturell um 10 Mio. € auf 80 Mio. €/Jahr reduziert. Gleichzeitig führten der Ukraine-Krieg und die Energiekrise seit Februar 2022 zu überproportionalen Baupreissteigerungen, die bislang nicht zurückgegangen sind. Real stehen damit nur rund zwei Drittel des ursprünglich veranschlagten Budgets für das Erhaltungsprogramm 2023–2027 zur Verfügung.

Zusätzlich hat die Landesregierung Mittel für den gezielten Ausbau der Radinfrastruktur auch unabhängig von der Sanierung der Straße bereitgestellt, um den Erhaltungstau im Anlagenteil Radwege der Landesstraßen zu verringern. Für

die Jahr 2025 und 2026 sind dafür 15 Mio. Euro vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Sanierung der Landesstraßen in der Baulast des Landes wird auch stets der Sanierungsbedarf des begleitenden Radwegs geprüft und auch hier die Sanierung ggf. mitlaufend vorgenommen. Insofern werden die mitlaufenden Radwegsanierungen positive Auswirkungen auf die Radinfrastruktur haben. Die begrenzten Fachkräftekapazitäten des LBV.SH erfordern zudem eine Priorisierung zugunsten der Bundesstraßenerhaltung, da die alternde Bundesstraßeninfrastruktur eine Intensivierung der Erhaltungsmaßnahmen notwendig macht.

3. Maßnahmenbedingte Risiken

Für die weitere Umsetzung des Erhaltungsprogramms bestehen erhebliche finanzielle Risiken:

- Mit dem Infrastrukturpaket des Bundes wird die Nachfrage im Bausektor weiter steigen, während ein Ausbau der Kapazitäten in der Bauwirtschaft nur verzögert erfolgen dürfte. Dies dürfte zusätzliche Preissteigerungen nach sich ziehen.
- Hinzu kommen erwartbare Kostensteigerungen durch die Erhöhung der LKW-Maut, CO₂-Bepreisung und Tarifabschlüsse im Baugewerbe.
- Einzelne Maßnahmen bergen besondere Risiken: Beim Ersatzneubau der Schleibrücke Lindaunis (federführend DB InfraGO) zeichnen sich deutliche Kostensteigerungen ab. Unklar ist zudem der Kostenanteil der Wasserstraßenverwaltung, was dem Land Mehrkosten im zweistelligen Millionenbereich verursachen könnte.
- Der zum Teil sehr heterogene Aufbau der Landesstraßeninfrastruktur lässt sich durch stichprobenartige Untersuchungen des Bestandes nicht vollständig erfassen. So lassen sich trotz aufwendiger Vorerkundungen Ausführungsrisiken hinsichtlich des Untergrundes oder etwaiger Schadstoffbelastungen nicht vollständig erfassen. Im Rahmen der Umsetzung der einzelnen Baumaßnahmen können daher Kostensteigerungen auftreten.
- Nach der Landesstraßenstrategie im Erhaltungsprogramm vorgesehene Deckenerneuerungen sollen zurückgestellt und im Rahmen der Fortschreibung der Landesstraßenstrategie neu bewertet werden, wenn im Rahmen der Bauvorbereitung des konkreten Vorhabens festgestellt wird, dass die tieferliegenden Schichten bereits geschädigt sind und daher eine Deckenerneuerung technisch nicht mehr sinnvoll auszuführen ist.

4. Risiken aus Abhängigkeiten zu Dritten

Das mehrjährige Erhaltungsprogramm verbessert die Koordination mit Dritten (z. B. Ver- und Entsorgungsleitungen, Baustellenmanagement). Dennoch führen fehlende Vorleistungen oder Baustellenkonflikte regelmäßig zu Verzögerungen oder Streichungen von Maßnahmen.

Die bislang bekannten Konflikte sind bereits in der Priorisierung des Erhaltungsprogramms enthalten, weitere Konflikte sind jedoch zu erwarten.

5. Auswirkungen auf das Erhaltungsprogramm Landesstraßen 2023 bis 2027 und Priorisierung

Die angepasste Höhe der Mittel und die dargestellten Einflussfaktoren erzwingen eine Nachpriorisierung: Die gegenüber der Landesstraßenstrategie real fehlenden Investitionsmittel aber auch die weiter dargestellten Einflussfaktoren haben unvermeidbare Auswirkungen auf die Abwicklung des Erhaltungsprogramms 2023 – 2027, in dem einzelne Maßnahmen zeitlich geschoben oder gänzlich aus dem Erhaltungsprogramm gestrichen werden müssen.

Die Identifikation dieser Maßnahmen erfolgt dabei unter Rückgriff auf die Prinzipien der Landesstraßenstrategie.

1. Fokus auf Deckenerneuerungen:

Priorisiert werden Vorhaben, die einen hohen Nutzen generieren. Dies bedeutet eine noch stärkere Fokussierung auf die vorgesehenen Deckenerneuerungen, da diese einerseits einem vorzeitigen Substanzverlust noch funktionierender Infrastruktur entgegenwirken und andererseits auch eine größere Wirkung auf den Zustand des Gesamtnetzes ausweisen. Der geringere bauliche Eingriff erfordert eine geringere spezifische Investitionssumme je Kilometer. Im Vergleich zu einer tiefgreifenden Sanierung kann also bei gleicher Investitionssumme eine deutlich längere Strecke saniert werden.

2. Tiefgreifende Sanierungen:

Die noch verbleibenden finanziellen Spielräume werden für einzelne umfassendere Sanierungen eingesetzt. Berücksichtigt werden dabei die Maßnahmen mit weit fortgeschrittener Planung. Tiefgreifende Erneuerungen werden nur bei besonders schlechten Straßen durchgeführt. Die bei der Fortschreibung der Landesstraßenstrategie vorgenommene Priorisierung hat weiter Bestand, d.h. die ursprünglich vorgesehenen Sanierungszeiträume sind bis zu einer vollständigen Neubewertung des Landesstraßennetzes ein guter Anhalt für die Programmüberprüfung.

3. Verschiebung von Maßnahmen:

Programmanpassungen sind auch bei Deckenerneuerungen erforderlich. Hier sollen die Maßnahmen auf 2028 geschoben werden, deren Sanierung im ursprünglichen Szenario für 2027/2028 vorgesehen war. Sofern sich weitere Finanzierungsmöglichkeiten ergeben, sollten diese entsprechend des ersten Kriteriums zuerst zur Realisierung gebracht werden.

4. Zurückstellung von Maßnahmen:

Weiter werden Einzelmaßnahmen oder Teilabschnitte zurückgestellt, bei denen eine Realisierung bis 2027 nicht zu erwarten sind. Gründe sind u.a. fehlende Vorleistungen Dritter oder Belange des Baustellenmanagements.

Das angepasste Programm sieht die Sanierung von 442 km Landesstraßen vor (369 km Deckenerneuerungen, 73 km tiefgreifende Sanierungen). Bis Ende 2024 wurden bereits 166 km realisiert – davon rund 40 % der vorgesehenen Deckenerneuerungen und fast die Hälfte der tiefgreifenden Sanierungen.

Vorbehaltlich der zuvor dargestellten Risiken wird die bisherige und weitere Umsetzung der Einzelvorhaben des Erhaltungsprogramms 2023 – 2027 in den Anlagen 1 und 2 des Berichtes dargestellt. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit werden die Maßnahmen jeweils nach Straßenummer entsprechend den übergeordneten Projekten, ggfs. unterteilt nach Baulosen („Teilprojekten“) dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass Teile der übergeordneten Projekte bereits vor 2023 realisiert wurden oder weitere Teilprojekte nach Landesstraßenstrategie erst nach 2027 vorgesehen sind.

In Anlage 1 werden die Maßnahmen dargestellt, die bereits realisiert wurden oder die nunmehr bis 2027 realisiert werden sollen. Im Status wird unterschieden in fertig, im Bau oder geplanter Baubeginn.

In Anlage 2 werden die Maßnahmen dargestellt, deren bauliche Realisierung unter Berücksichtigung der bislang definierten finanziellen Randbedingungen oder anderer Gründe bis 2027 voraussichtlich nicht begonnen werden kann. Die aus finanziellen Gründen im Rahmen der zuvor dargestellten Nachpriorisierung zurückgestellten Maßnahmen sind mit dem Vermerk „Priorität E1 2027“ für auf 2028 verschobene Deckenerneuerungen oder „Priorität E2 – Maßnahme“ für verschobene tiefgreifende Erneuerungen gekennzeichnet. Bei Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die Erhaltung der Landesstraßeninfrastruktur, können einzelne Maßnahmen aus Anlage 2 vorgezogen werden und damit noch bis 2027 in den Bau gehen. Wie oben dargestellt, sind dabei die Deckenerneuerungen prioritär.

Maßnahmen, bei denen die gemäß Erhaltungsprogramm geplante Deckenerneuerung wegen tiefgreifender Schädigung nicht sinnvoll zur Ausführung kommen kann, sind mit dem Vermerk „Neubewertung“ gekennzeichnet. Bei weiteren Maßnahmen ist die Verschiebung durch „Dritte“ bedingt. Dies betrifft etwa Maßnahmen, die Vorleistungen Dritter erfordern (z.B. Erneuerung von Ver- oder Entsorgungsleistungen) oder die aufgrund von Konflikten im Baustellenmanagement nicht umgesetzt werden können.

6. Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnen (ZEB) 2025

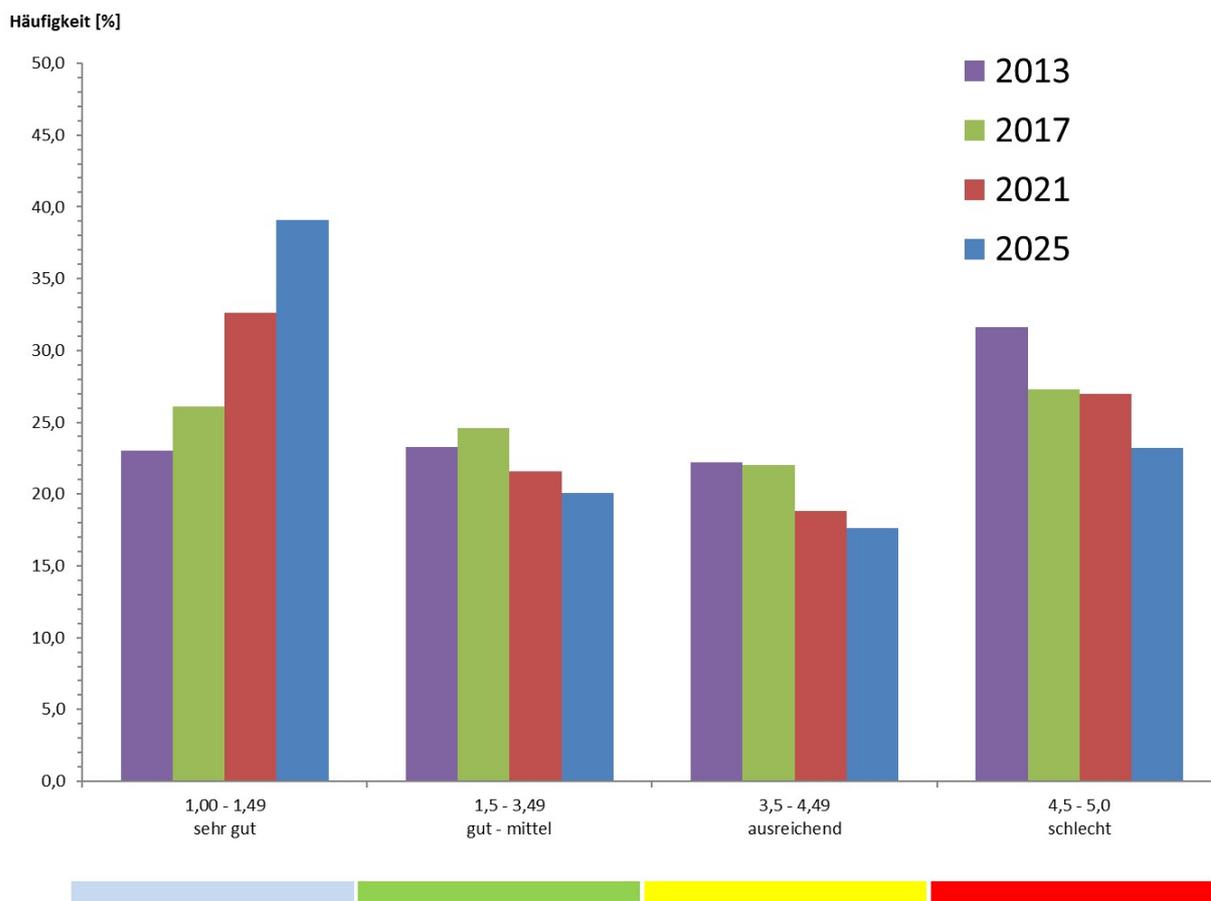


Abbildung 1: Gegenüberstellung Häufigkeitsverteilung TW-SUB (Substanzwert Oberfläche) der ZEB 2013, 2017, 2021, 2025

Im vierjährigen Turnus hat der LBV.SH in 2025 eine ZEB der Fahrbahnen und Radwege durchführen lassen. Durch einen parallelen Einsatz mehrerer in Schleswig-Holstein eingesetzter Messfahrzeuge liegen die Ergebnisse der ZEB 2025 – Fahrbahnen – deutlich früher als erwartet und vertraglich gefordert vor.

Die Ergebnisse zeigen den Erfolg der vorgenommenen Fokussierung auf die Deckenerneuerungen: Der Anteil der Landesstraßenabschnitte in der besten Zustandskategorie hat sich entsprechend Abbildung 1 von 32,6% (in 2021) auf 39,1% verbessert. Gleichzeitig konnte der Anteil schlechter Landesstraßenabschnitte von 27,0% auf 23,2% reduziert werden (netzbezogene Darstellung siehe Anlage 3).

Auch beim Gebrauchswert (siehe Abbildung 2) sind gegenüber der ZEB 2021 Zustandsverbesserungen erkennbar, bedingt durch ein höheres Ausgangsniveau sind die absoluten Verbesserungen der Häufigkeitsverteilung geringer ausgeprägt.

Im Ergebnis zeigten nicht nur die durch Rekordinvestitionen seit 2018 ermöglichten großen Sanierungsleistungen Wirkung. Die deutlichen Zustandsverbesserungen gegenüber 2021 sind darauf zurückzuführen, dass dem 2018 bis 2022 vernachlässigten laufenden Erhalt hohe Priorität eingeräumt wurde. Durch die rechtzeitig durchgeführ-

te substanzsichernden Deckenerneuerungen (in 2021 – 2024 wurden insgesamt 293 km fertig gestellt) konnte der immer dynamischer ansteigende Substanzverfall gestoppt werden. Zahlreiche Streckenabschnitte konnten damit für die nächsten 15 bis 20 Jahre Nutzungsdauer gesichert werden.

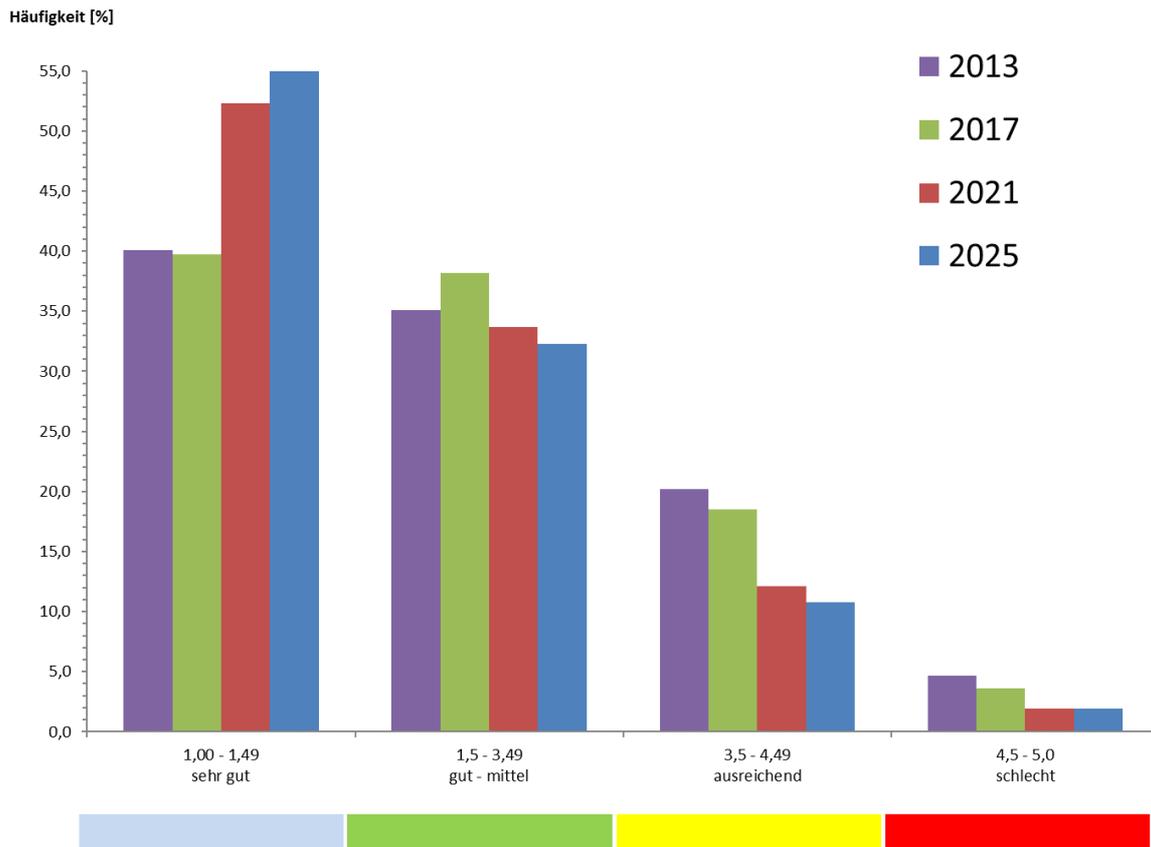


Abbildung 2: Gegenüberstellung Häufigkeitsverteilung Gebrauchswert der ZEB 2013, 2017, 2021, 2025

Die positiven Ergebnisse dürfen aber nicht überinterpretiert werden. Der Zustand der bereits seit Jahren stark geschädigten Straßen in der Kategorie „schlecht“ hat sich qualitativ weiter verschlechtert, ohne dass dies statistisch Auswirkungen hat. Beigetragen haben dazu extreme Witterungsverhältnisse in Herbst und Winter 2023 – 2024, die den vorgeschädigten Strecken durch hohe Feuchtigkeit und Frost-Tau-Wechsel weiter zugesetzt haben. Weiter ist das strukturelle Alter der Landesstraßeninfrastruktur gestiegen. Im Zeitraum 2021 bis 2024 wurden rund 130 km Landesstraßen tiefgreifend erneuert. In einer Gesamtbewertung wird der bestehende Erhaltungstau durch die seit 2021 realisierten Maßnahmen und das Erhaltungsprogramm 2023 – 2027 reduziert.

Auch im Vergleich zu den Prognosen im Rahmen des Pavementmanagements (PMS) zeigt die ZEB 2025 eine gute Entwicklung. Ausschlaggebend ist dabei insbesondere die Bewertung der Rissbildung. Die besseren Ergebnisse sind aber methodisch begründet. Bei den PMS-Berechnungen 2022 wurde ein neues Rissbildungsmodell entwickelt, um die Realität im schleswig-holsteinischen Straßennetz besser abbilden zu können. Das entwickelte Modell wurde 2022 insbesondere im Hinblick auf das Langzeitverhalten neu modelliert und zunächst vereinfachend durch eine li-

neare Verhaltensfunktion abgebildet. Im Rahmen der Evaluation zeigt sich in der Realität keine stetige Verhaltensfunktion, sondern ein eher schlagartiges Versagen. Damit wurde das Kurzzeitverhalten zu ungünstig prognostiziert. Für die strategische Ausrichtung der Landesstraßenerhaltung und den Abbau des Erhaltungstaus ist das Kurzzeitverhalten vernachlässigbar. Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Landesstraßenstrategie auf den Substanzwert Bestand abzielt, in dem die Gesamtstruktur des Straßenaufbaus und nicht nur die Oberflächeneigenschaften, wie beim Gebrauchswert, bewertet werden. Durch das zunehmende strukturelle Alter der Straßeninfrastruktur bleiben die in der Landesstraßenstrategie beschriebenen Herausforderungen bestehen.

Die Ergebnisse der Zustandserfassungen an den Radwegen an Landesstraßen liegen noch nicht vor.

7. Fortschreibung der Landesstraßenstrategie

Mit der ZEB 2025 hat der LBV.SH die Vorbereitungen zur Fortschreibung der Landesstraßenstrategie gestartet. Auf Basis neuer Grundlagendaten, zu denen auch die Verkehrsdaten zählen, soll voraussichtlich in 2027 eine Fortschreibung der Landesstraßenstrategie erfolgen.

Der Zeitplan berücksichtigt, dass vertraglich bis Mitte 2026 die Ergebnisse der Zustandserfassung und -bewertung der Radwege an Landesstraßen vorliegen sollen und auch die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2025 erwartet werden. Gerade aktuelle Verkehrsdaten sind für die Priorisierung wichtig. Die Ergebnisse der SVZ 2021 standen stark unter dem Einfluss der Auswirkungen der CORONA-Pandemie und sind insgesamt nur eingeschränkt verwendbar, die Ergebnisse der SVZ 2015 hingegen veraltet.

Damit stünden voraussichtlich ab Mitte 2026 die Grundlagendaten für die PMS – Berechnungen zur Verfügung. Da der letzte Auftragnehmer nach einer unternehmerischen Neuausrichtung voraussichtlich nicht zur Verfügung stehen wird, ist mit einem Wechsel des Gutachters zu rechnen. Ein neuer Gutachter wird voraussichtlich mehrere Monate für den Aufbau des Datenmodells benötigen, so dass die eigentlichen Berechnungen voraussichtlich Mitte 2027 vorliegen können. Damit wird die Fortschreibung der Landesstraßenstrategie nicht in der laufenden Legislaturperiode abzuschließen sein.

8. Ausblick

Um die technische Lebensdauer der Grundsubstanz (60–80 Jahre) zu sichern, müssten jährlich 45–60 km tiefgreifend saniert werden – nahezu doppelt so viel wie bisher. Besonders kritisch: Viele Straßen stammen aus den 1960er/70er Jahren und erreichen in den nächsten 10 Jahren ihre planmäßige Nutzungsdauer.

Die Nutzung der grundlegend geschädigten Landesstraßen erfolgt bis zum Zerfall der Fahrbahnsubstanz und ist für die bislang so betriebenen Strecken endlich. Immer

häufiger bedingen die Schäden bereits Verkehrsbeschränkungen. Die damit verbundenen Nutzungseinschränkungen schwächen nicht nur den Standortfaktor Schleswig-Holstein und die Wertschöpfung im Land. Im ländlichen Raum stellen die Straßen die Grundinfrastruktur für die Versorgung der Bevölkerung und auch für Einsatzkräfte sowie den ÖPNV dar.

Hinzu kommt der wachsende Bedarf an Ersatzneubauten für Brücken. Aufgrund einer sehr ungünstigen Altersstruktur der Brücken wird auch hier der Erhaltungsbedarf in den nächsten Jahren deutlich zunehmen.

Vor dem Hintergrund einer planmäßigen Nutzungsdauer von durchschnittlich 80 Jahren lässt sich ein künftiger erheblicher Bedarf an Ersatzneubauten ableiten: Bereits heute haben rund 8 % der Ingenieurbauwerke ihre planmäßige Nutzungsdauer erreicht. Dieser Bedarf ist mittel- bis langfristig in der Finanzierung der Landesstraßeninfrastruktur zu berücksichtigen. Seitens des LBV.SH wird deshalb aktuell an einer Brückenstrategie gearbeitet.

9. Zusammenfassung

Das angepasste Erhaltungsprogramm 2023–2027 leistet einen wichtigen Beitrag zum Substanzerhalt der Landesstraßen. Die ZEB 2025 bestätigt erste Erfolge. Dennoch bestehen große Herausforderungen für die Folgejahre, insbesondere angesichts des strukturellen Alters der Infrastruktur und begrenzter finanzieller Spielräume. Hier könnten gegebenenfalls zusätzliche Bundesmittel zur Verfügung stehen. Eine Fortschreibung der Landesstraßenstrategie in 2027 wird Grundlage für den langfristigen Erhalt und die Modernisierung der Landesstraßeninfrastruktur sein.

Anlage 1

Umgesetzte oder vorgesehene Maßnahmen des Erhaltungsprogramms 2023 – 2027

- vorbehaltlich der beschriebenen Risiken -

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 ge- plant	aktueller Status	Länge
L1, Süderlügum - Medelby	Süderlügum - Ladelund	2025	geplant 2025	5,5 km
L1, Süderlügum - Medelby	Süderlügum - Ladelund	2025	abhängig Dritter	3,3 km
L1, Süderlügum - Medelby	Ladelund - Medelby	2026	abhängig Dritter	10,5 km
L2, OD Süderlügum		2026	abhängig Dritter	1,2 km
L3, Klixbüll - Gläserkrug u. Karlum - Ladelund		2023	fertig	0,8 km
L4, Lütjenholm - Knorburg		2027	geplant 2027	5,5 km
L6, Dagebülldamm - Galmsbüll		2023	im Bau	2,4 km
L6, Galmsbüll - Emmelsbüll		2023	fertig	14,2 km
L6, Sterdebüll - Langenhorn (Einzelabschnitte)		2027	geplant 2027	2,0 km
L9, Dagebülldamm - Galmsbüll		2023	im Bau	3,5 km
L11, Langenhorn - Altendeich		2027	geplant 2027	1,7 km
L13, Langenhorn (B5) - Barntemoose		2027	geplant 2027	1,6 km
L14, Kleinwiehe - Großenwiehe	Großenwiehe (außerhalb Ortslage) - Kleinwiehe	2024	fertig	3,1 km
L14, Schobüll - B 200		2024	fertig	5,2 km
L16, Harrislee - Flensburg		2027	geplant 2027	2,7 km
L21, Ortslage Husby		2024	geplant 2026	1,7 km
L21, Sterup - Schrepperie	Sterup - Brunsholm	2023	fertig	5,1 km
L23, Freienwill - Großsoltbrück		2027	geplant 2027	1,8 km
L23, Satrup - Brebel	Boel - Brebel	2023	fertig	1,4 km

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 ge- plant	aktueller Status	Länge
L23, Bistoft - Satrup	freie Strecke	2023	fertig	5,3 km
L26, Hemmelmark - Vogelsang	Hemmelmark - Karls- minde	2026	fertig	5,2 km
L26, Hemmelmark - Vogelsang	Karlsminde - Klein- waabs	2026	geplant 2025	5,1 km
L26, Hemmelmark - Vogelsang	Kleinwaabs - Vogel- sang	2026	geplant 2026	6,2 km
L 28, OD Viöl			fertig	0,8 km
L28, Böklund - Hollmühle		2027	geplant 2027	4,0 km
L28, Esperstoft - Gammellund		2023	fertig	10,9 km
L29, Hollingstedt - Esperstoft	Treia- Esperstoft	2024	fertig	5,6 km
L29, Hollingstedt - Esperstoft	Hollingstedt - Treia	2027	geplant 2025	7,4 km
L32, Osterhever – Oldenswort - Witz- wort	Oldenswort - Witz- wort	2024	geplant 2026	3,5 km
L32, Osterhever – Oldenswort - Witz- wort	Osterhever - K 132	2025	im Bau	9,3 km
LL32, Osterhever – Oldenswort - Witz- wort	K 132 - Oldenswort	2026	geplant 2026	3,1 km
L33, St Peter Ording Bad - St Peter Or- ding Dorf		2026	geplant 2026	2,2 km
L34, Garding - Marne		2026	geplant 2026	1,9 km
L34, Mühlendeich - Norderhever		2025	im Bau	2,4 km
L37, Hollingstedt - Dörpstedt		2026	geplant 2025	4,1 km
L39, Fahrbahnerneuerung Dörpstedt - Kropp	OD Groß Rheide	2023	fertig	0,9 km
L39, Fahrbahnerneuerung Dörpstedt - Kropp	L 37 - L 188	2024	fertig	0,8 km
L39, Lohe-Förden - Tetenhusen		2026	geplant 2026	1,5 km
L40, Schusterkate - Kropp	Schusterkate - Alt Bennebek	2027	geplant 2026	2,0 km

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 ge- plant	aktueller Status	Länge
L44, Haferrögen - Birkenmoor		2026	geplant 2026	2,5 km
L50, Fiefbergen - Schönberg		2025	geplant 2025	3,3 km
L55, Malente (L174) - Dannau	Malente - Sieversdorf; Sieversdorf - Neukirchen; Neukirchen - Dannau	2024/2027	fertig	4,6 km
L55, Malente (L174) - Dannau	Ersatzneubau L55 / Malenter Au (Sieversdorf b. Malente) und OD Sieversdorf	2024	geplant 2027	0,3 km
L55, Malente (L174) - Dannau	OD Bad Malente	2027	geplant 2027	1,7 km
L56, OD Malente		2025	geplant 2027	1,0 km
L57, Eutin (B 76) - Lensahn (L 258)	Schönwalde - Wahrensdorf	2023	fertig	3,9 km
L57, Eutin (B 76) - Lensahn (L 258)	OD Schönwalde	2025	geplant 2025	1,7 km
L57, Eutin (B 76) - Lensahn (L 258)	OD Eutin 1. Teilabschnitt	2025	im Bau	1,0 km
L57, Eutin (B 76) - Lensahn (L 258)	Deckenerneuerung OD Eutin	2025	geplant 2026	0,5 km
L67, Depenau (A21/B 404) - Ascheberg (B 430)	2. BA OD Ascheberg (Umsetzung durch Gemeinde)	2024	fertig	1,4 km
L69, Berlin - Gnissau (Einzelabschnitte)	Ohne OD Gnissau	2026	geplant 2026	3,3 km
L69, Bornhöved - Berlin (einzelabschnitte)		2025	geplant 2026	10,5 km
L 71, OD Reinfeld „Ahrensböcker Straße“		2027	geplant 2026	0,4 km
L75, B 4 bis L 326	OD Alvesloe	2025	abhängig Dritter	1,4 km
L81, Grabau - B 432		2024	fertig	1,2 km
L83, Bad Oldesloe - Sühlen		2024	fertig	5,9 km
L84, Sohren - Reinfeld		2026	geplant 2026	7,3 km
L84, Sohren - Reinfeld	OD Bühnsdorf	2026	fertig	0,6 km
L90, Seybek (K94) - Bad Oldesloe		2026	geplant 2027	1,1 km

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 ge- plant	aktueller Status	Länge
L92, Kronsforde – Bliestorf	Krummesse - Bliestorf	2025	geplant 2027	1,2 km
L92, OD Lütjensee	Dornredder - Sieker Landstraße	2023	fertig	1,6 km
L93, Großensee - B 404 - Trittau (L 160)	freie Strecke, teilweise Abschnitte 20 und 30	2026	im Bau	2,9 km
L93, Großensee - B 404 - Trittau (L 160)	OD Großensee	2026	geplant 2025	1,0 km
L104, Landesgrenze HH/SH - A 23	Trogbauwerk DB - Entwässerung	2025	geplant 2025	0,2 km
L106, OD Appen		2027	geplant 2025	1,8 km
L109, Holstendorf bis Elmshorn (B 431)		2023	fertig	3,3 km
L112, Groß Offenseth-Aspern - Barmstedt (Einzelabschnitte)		2025	geplant 2027	2,3 km
L112, Steinburg - Hörnerkirchen	A23 - Hörnerkirchen	2023	fertig	5,2 km
L112, Steinburg - Hörnerkirchen	OD Westerhorn - Brandehörnerkirchen	2023 / 2026	geplant 2026	1,5 km
L112, Steinburg - Hörnerkirchen	OD Hörnerkirchen 1BA	2023	fertig	0,5 km
L114, Hingstheider Moor -Wrist		2027	geplant 2027	3,3 km
L116, Grube Saturn		2025	im Bau	0,9 km
L119, Grevenkop - AS IZ-Süd A23	OD Neuenbrook	2023	fertig	0,4 km
L120, Kremppdorf - Bahrenfleth		2025	geplant 2027	6,2 km
L121, OD Hohenlockstedt (B 206 bis K 47)		2025	geplant 2025	2,1 km
L122, Bad Bramstedt (K111) - Brokstedt	Hasenkrug - Brokstedt	2023/202 4	fertig	1,3 km
L123, Meezen - Hennstedt		2026	geplant 2025	2,4 km
L125, Bargstedt - Nortorf		2024	fertig	4,3 km
L126, Fähre Breiholz - Legan	Gehege - Fähre	2023	fertig	1,2 km
L128, Reher (B 430) bis Puls (K 66)		2026	geplant 2027	3,7 km

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 ge- plant	aktueller Status	Länge
L128, Seefeld - Puls (Einzelabschnitte)		2026	geplant 2027	1,6 km
L131, NOK - Offenbüttel (K36)		2025	geplant 2026	1,9 km
L132, NOK - Holstenniendorf		2024	geplant 2026	3,5 km
L135, Aebtissinwisch - NOK		2026	geplant 2025	1,4 km
L135, Neuendorf-Sachsenbande - Dückerstieg		2026	geplant 2025	1,8 km
L136, AS Dammfleth		2023	fertig	0,4 km
L136, Wewelsfleth - Beidenfleth		2025	geplant 2025	5,2 km
L137, Landscheide - Ecklak - Aebtissinwisch (L 135)		2026	fertig	6,9 km
L145, OD Eggstedt – L 327	OD Eggstedt – K 24	2023	fertig	2,5 km
L149, Schlichting-Glüsing		2024	fertig	8,5 km
L153, Meldorf - Barsfleth (K 33)		2026	geplant 2025	4,8 km
L155, Karolinenkoog -Durchstich		2027	geplant 2027	2,8 km
L157, / L 294 Schülperneuensiel - Karolinenkoog		2027	geplant 2027	0,9 km
L161, Berlin - Seekamp (Einzelabschnitte)		2026	geplant 2026	1,8 km
L174, OD Bad Malente			Im Bau	0,2 km
L174, Fissau - Waldfrieden		2026	geplant 2027	2,7 km
L188, Dörpstedt - Klein Bennebek	OD Dörpstedt	2023	fertig	1,0 km
L188, Dörpstedt - Klein Bennebek	außerhalb der Ortsdurchfahrten	2024/2027	fertig	7,9 km
L188, Dörpstedt - Klein Bennebek	OD Klein Bennebek	2024	geplant 2027	1,0 km
L191, Schlüttsiel - Hauke-Haien-Koog		2024	fertig	4,0 km
L194, Achterwehr (L 48)- Landwehr	Flemhude - Landwehr, ohne Ortslage Quarnbek	2023	fertig	3,6 km
L194, Achterwehr (L 48)- Landwehr	Achterwehr - Flemhude	2023/2027	im Bau	1,3 km

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 ge- plant	aktueller Status	Länge
L205, OD Gudow	Reststrecke 2023	2023	fertig	0,2 km
L205, Wangelau - Büchen (K32)	Büchen - Büchen Dorf	2023	fertig	1,6 km
L205, Wangelau - Büchen (K32)	OD Schulendorf - OT Franzhagen	2025	geplant 2026	0,7 km
L205, Wangelau - Büchen (K32)	B 209 – Büchen ohne OD Schulendorf	2025	geplant 2025	2,5 km
L205, Wangelau - Büchen (K32)	OD Büchen	2025	geplant 2027	1,7 km
L211, Schlesen - Schönberg		2025	geplant 2026	9,7 km
L214, Nieblum - Wyk auf Föhr (Hafen)	Wyk/Hafen bis Nieblum	2025	im Bau	5,1 km
L216, Kükelühn (L258) - Farve (B202)		2026	geplant 2027	5,5 km
L219, Wiershop - Kollow		2025	geplant 2025	2,1 km
L222, Stellau - Stapelfeld		2027	geplant 2027	1,8 km
L225, Timmerhorn - Bargtheide		2025	geplant 2025	1,8 km
L233 /326 Kaltenkirchen - Kisdorf		2027	geplant 2027	2,4 km
L239, Süderheistedt (L 150) bis Hennstedt (L 149)		2023	fertig	2,6 km
L245, Achtrup - Ladelund - Nordmark		2023	fertig	8,9 km
L246, Leck (B199) - L 3 - L 301	OD Leck	2023	fertig	0,9 km
L255, Bokelholm (K45) - Deutsch Nienhof	ohne Pflasterstrecke	2025	im Bau	7,5 km
L258, Harmsdorf -Nessendorf		2025	geplant 2027	6,4 km
L268, L 193 - Husby	L 193 - OD Grenze Husby	2023	fertig	5,9 km
L268, L 193 - Husby	OD Husby	2023/2025	geplant 2027	0,7 km
L269, Sillerup (L12) - B 200	außerhalb OD Sillerup	2023	geplant 2025	8,2 km
L279, Risum-Lindholm - Niebüll		2024	fertig	4,0 km

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 ge- plant	aktueller Status	Länge
L288, Kolmarer Marsch - Brunsholt (Einzelabschnitte)		2025	geplant 2026	3,6 km
L288, Siethwende - Horst		2025	fertig	3,7 km
L294, Schülperneuensiel - Karolinenkoog		2027	geplant 2027	2,8 km
L298, OD Langwedel		2023	fertig	1,6 km
L308, Hanerau-Hademarschen - Oldenbüttel		2024	fertig	5,2 km
L309, Süseler Moor - Neustadt i.H. (K 45)	Lehmkamp - Süsel	2025	fertig	2,3 km
L310, Norderhever - Uelvesbüll		2026	geplant 2026	8,0 km
L310, Osterhever (L 32) - Norderhever (K29)		2024	fertig	4,1 km
L316, Hademarschen - Gokels		2023	fertig	3,7 km
L326, Kaltenkirchen - Kisdorf		2027	geplant 2027	0,7 km
L327, OD Hochdonn	OD Hochdonn	2025	abhängig Dritter	1,6 km
L332, Stockelsdorf - AS Mönkhagen	AS Mönkhagen und L 184 bis OD Stockelsdorf, RW	2023	fertig	1,7 km

Stand 11.07.2025

Anlage 2

voraussichtlich bis 2027 nicht realisierbare Maßnahmen des Erhaltungsprogramms 2023 – 2027

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 geplant	Begründung	Länge
L1, Medelby - Osterby		2027	Priorität E2 - Maßnahme	2,2 km
L1, Osterby- Wallsbüll		2027	Priorität E1 2027	1,7 km
L11, OD Bredstedt		2024	Dritte	1,9 km
L22, Uelsby - Esmarksüderfeld (Einzelabschnitte)		2027	Priorität E1 2027	3,2 km
L23, Bistoft - Satrup	OD Satrup	2027	Priorität E2 - Maßnahme	1,1 km
L29, Esperstoft - Kleinjörll		2027	Priorität E2 - Maßnahme	5,7 km
L40, Meggerdorf - Schusterkate		2027	Priorität E2 - Maßnahme	3,0 km
L57, Eutin (B 76) - Lensahn (L 258)	OD Eutin 3. Teilstrecke	2025	Neubewertung	0,8 km
L69, Berlin - Gnissau (Einzelabschnitte)	OD Gnissau	2026	Priorität E2 - Maßnahme	0,6 km
L71, Reinsbek (K94) - Steindamm (L184)	Reinsbek - Tankenrade	2027	Neubewertung	4,3 km
L83, Klein Gladebrügge - Dreggers		2025	Neubewertung	4,7 km
L96, Freienwill - Hürup		2027	Priorität E2 - Maßnahme	3,9 km
L96, OD Weseby		2027	Priorität E2 - Maßnahme	2,0 km
L104, Landesgrenze HH/SH - A 23	Schnenefeld - A 23	2025	Dritte	4,2 km
L118, Kiebitzreihe - Bullendorf		2027	Priorität E2 - Maßnahme	1,9 km
L120, Krempe Dorf (L119) bis Krempeheide (K44)		2024	Priorität E2 - Maßnahme	1,2 km

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 geplant	Begründung	Länge
L120, Kremppdorf (L119) bis Kremperheide (K44)		2024	Neubewertung	1,4 km
L121, Hohenlockstedt (K 47) - Aukrug (B 430)		2024	Neubewertung	2,0 km
L121, Hohenlockstedt (K 47) - Aukrug (B 430)		2024	Priorität E2 - Maßnahme	12,6 km
L168, Glückstadt (B431) bis Herzhorn (K7)		2026	Dritte	3,7 km
L167, Leezen (B 432) - Neversdorf (A21)	Leezen - Neversdorf	2025	Neubewertung	2,1 km
L171, Wittenbergen - Mückenbusch		2027	Priorität E1 2027	2,2 km
L175, Tensbüttel - Schafstedt		2027	Priorität E1 2027	5,4 km
L184, OD Ahrensböök		2027	Dritte	2,4 km
L187, Mohrkirch - L 21		2027	Priorität E2 - Maßnahme	7,0 km
L188, Dörpstedt - Klein Bennebek	OD Börm	2027	Priorität E2 - Maßnahme	1,0 km
L194, OD Kronshagen		2025	Priorität E2 - Maßnahme	0,9 km
L200, Breitenfelde (B207) - Woltersdorf		2027	Neubewertung	4,0 km
L209, L 217 - Burg	Landkirchen - Burg	2023	Neubewertung	2,6 km
L220, Kühsen (L199) - Berkenthin (B208)	OD Kühsen	2023	Dritte	0,1 km
L235, Neuendorf-Schachsenbande - Kleve		2026	Priorität E2 - Maßnahme	6,2 km
L238, Ketelsbüttel - Hemmingstedt (Einzelabschnitte)		2027	Priorität E1 2027	2,3 km
L242, Katharinenheerd - L 32		2027	Priorität E1 2027	6,1 km
L268, Husby - Munkbrarup (Einzelabschnitte)		2026	Priorität E2 - Maßnahme	4,0 km
L269, B 200 - Klein Jörl		2026	Priorität E2 - Maßnahme	4,3 km

Übergeordnetes Projekt	Ggfs. Teilmaßnahme	EHP 23 - 27 geplant	Begründung	Länge
L269, Sillerup (L12) - B 200	OD Sillerup	2023	Dritte	0,8 km
L281, Haselund - Löwenstedt		2026	Priorität E2 - Maßnahme	3,0 km
L295, Wrist - Brokstedt (Einzelabschnitte)		2027	Priorität E1 2027	5,3 km
L309, Süseler Moor - Neustadt i.H. (K 45)	Süsel – Neustadt i.H.	2025	Neubewertung	5,1 km

Stand 11.07.2025

Anlage 3

Ergebnisse Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) 2025 Fahrbahnen



Abbildung 3: Karte mit den Landesstraßen in Schleswig-Holstein. Durch farbliche Markierung ist der Substanzwert Oberfläche des jeweiligen Landesstraßenabschnittes erkennbar.