

**Schleswig-Holsteinischer Landtag**  
**Umdruck 17/1501**

Finanzministerium  
des Landes  
Schleswig-Holstein



Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

**Staatssekretär**

An den Vorsitzenden  
des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Peter Sönnichsen, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

nachrichtlich:

Herrn Präsidenten  
des Landesrechnungshofes  
Schleswig-Holstein  
Dr. Aloys Altmann  
Hopfenstr. 30  
24103 Kiel

Kiel, *18* . November 2010

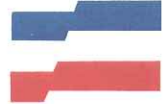
**Vorlage des MWV i. S. „Landesverkehrswegeplan Schleswig-Holstein“**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die anliegende Finanzausschussvorlage des Ministeriums für Wissenschaft,  
Wirtschaft und Verkehr übersende ich zur Information und mit der Bitte um  
Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Olaf Bastian



Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |  
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

**Minister**

Vorsitzender des  
Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen  
Landtages  
Herrn Bernd Schröder, MdL  
24105 Kiel

Vorsitzender des  
Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen  
Landtages  
Herrn Peter Sönnichsen, MdL  
24105 Kiel

über das Finanzministerium des Landes  
Schleswig-Holstein

Kiel, *16.* November 2010

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

anliegend übersende ich Ihnen zu Ihrer Unterrichtung den am 9. November 2010 vom Kabinett beschlossenen Landesverkehrswegeplan Schleswig Holstein.

Zur Konsolidierung der Finanzen des Landes Schleswig-Holstein soll der Schwerpunkt im Landesstraßenbereich zukünftig auf die Erhaltung des vorhandenen Straßennetzes gelegt werden. Gleichzeitig ist aber auch ein ebenso leistungsfähiges wie verkehrssicheres Straßennetz als Grundvoraussetzung für wettbewerbsfähige Standortbedingungen zu gewährleisten. Die hierzu erforderlichen Straßenbaumaßnahmen sollen zukünftig auf der Grundlage des Landesverkehrswegeplans durchgeführt werden. Hierfür sollte jährlich ein Betrag von sieben Millionen Euro in den Doppelhaushalt 2011/2012 eingestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

*J. de Jager*  
Jost de Jager

Anlage: Landesverkehrswegeplan

# Landesverkehrswegeplan

## Schleswig-Holstein

Stand 01.11.2010

Erstellt durch:

- Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr  
Schleswig-Holstein
- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-  
Holstein



## Inhaltsverzeichnis

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Vorbemerkung</b>  | <b>4</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Ausgangssituation</b>   | <b>4</b>  |
| 2.1.      | Definition „Landesstraße“ und „Straßenbaulastträgerschaft“                     |           |
| 2.2.      | Klassifizierte Straßen in Schleswig-Holstein                                   |           |
| 2.3.      | Zustand der Landesstraßen  |           |
| <b>3.</b> | <b>Kriterien zur Projektauswahl für Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen</b> | <b>7</b>  |
| 3.1.      | Verkehrssicherheit   |           |
| 3.2.      | Verbindungsqualität  |           |
| 3.3.      | Immissionen  |           |
| 3.4.      | Verknüpfung mit Maßnahmen Dritter  |           |
| <b>4.</b> | <b>Sonderfall Brückenbauwerke</b>  | <b>10</b> |
| <b>5.</b> | <b>Umsetzung des Landesweiten Radverkehrsnetzes</b>                            | <b>12</b> |
| <b>6.</b> | <b>Konkrete Projekte</b>   | <b>13</b> |
| <b>7.</b> | <b>Zusammenfassung</b>   | <b>17</b> |

## Abkürzungsverzeichnis

|             |   |
|-------------|---|
| BMVBS       | Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung   |
| DIN         | Deutsches Institut für Normung e.V.   |
| DTV         | Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Fahrzeuge/24 Stunden)   |
| HBS         | Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen   |
| LBV-SH      | Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein   |
| Lkw         | Lastkraftwagen  |
| LS          | Landesstraßen   |
| LVWP        | Landesverkehrswegeplan  |
| Pkw         | Personenkraftwagen  |
| RAL         | Richtlinien für die Anlage von Landstraßen  |
| RASt        | Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen   |
| RIN         | Richtlinien für integrierte Netzgestaltung  |
| SIB         | Straßeninformationsbank   |
| StrWG       | Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein   |
| ZEB         | Zustandserfassung- und Bewertung  |
| ZTV ZEB-StB | Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen |

**Foto Deckblatt: Westtangente Eutin**

## **1. Vorbemerkung**

Ein gut ausgebautes, leistungsfähiges und verkehrssicheres Straßennetz ist für einen Flächenstaat wie Schleswig-Holstein Grundvoraussetzung für wettbewerbsfähige Standortbedingungen für Industrie und Handel.

Dieses Straßennetz, bestehend aus Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen, ermöglicht die notwendige Mobilität als Voraussetzung sowohl für Wachstum und Beschäftigung unserer arbeitsteiligen Wirtschaft als auch für eine hohe Wohn- und Lebensqualität und damit für den Wohlstand unserer Gesellschaft.

Das BMVBS hat für die Bundesfernstraßen in seinem Bedarfsplan die Prioritäten festgelegt. Analog dazu soll für den Bereich des Landesstraßenbaus nunmehr erstmals ein Landesverkehrswegeplan (LVWP) erstellt werden.

Die Landesregierung ist verfassungsrechtlich verpflichtet, für eine kontinuierliche und nachhaltige Absenkung der Nettokreditaufnahme zu sorgen. Um das verfassungsrechtliche Neuverschuldungsverbot zu erreichen, ist es notwendig, die Mittel für den Landesstraßenbau den Gegebenheiten anzupassen.

Daher will die Landesregierung Schleswig-Holstein zur Konsolidierung der Finanzen des Landes Schleswig-Holstein, zukünftig den Schwerpunkt im Landesstraßenbereich auf die Unterhaltung des vorhandenen Straßennetzes legen; Neubaumaßnahmen sollen nur in Einzelfällen durchgeführt werden, die auf Beschlüssen des Landtages basieren.

Daher ist es erforderlich, die vom Landtag auf der Basis des LVWP zu beschließenden Projekte separat zu finanzieren und entsprechend zusätzliche Haushaltsmittel sowohl für die eigentliche Bauinvestition als auch für den Durchführungsaufwand beim LBV-SH mit den Beschlüssen zu den jeweiligen Einzelmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Der LVWP enthält eine Liste der Maßnahmen erster Priorität als Entscheidungsgrundlage für die abschließende Auswahl einzelner Maßnahmen durch den Landtag.

Der vorliegende LVWP unterliegt im Rahmen der künftigen Haushaltsaufstellung einer ständigen Aktualisierung und Anpassung. In einer ersten Fortschreibung werden insbesondere weiterführende Ausarbeitungen zur Straßennetzbewertung zu berücksichtigen sein.

## **2. Ausgangssituation**

### **2.1. Definition „Landesstraße“ und „Straßenbaulastträgerschaft“**

Die Definition und Aufgabenstellung einer Landesstraße ergeben sich aus dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. November 2003 (GVOBl. 2003, S. 631). Gemäß § 3 dieses Gesetzes ist folgende Einteilung der öffentlichen Straßen vorgesehen:

(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßen-  
gruppen eingeteilt:

**1. Landesstraßen, das sind Straßen, die zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem weiträumigen Verkehr innerhalb des Landes zu dienen bestimmt sind.**

2. Kreisstraßen, das sind Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt oder mit benachbarten Kreisen oder kreisfreien Städten oder dem Anschluss von Gemeinden an Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Eisenbahnhaltstellen, Schiffsladepplätze und ähnliche Einrichtungen zu dienen bestimmt sind.

3. Gemeindestraßen, das sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden dienen.

Weiterhin sind in diesem Zusammenhang die im § 10 StrWG vorgesehenen Regelungen für die Straßenbaulast zu berücksichtigen:

(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. **Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.** Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Warnzeichen hinzuweisen.

(2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik zu beachten. Den Bedürfnissen sehbehinderter Menschen soll durch entsprechende Orientierungshilfen, denjenigen mit beeinträchtigter Mobilität durch barrierefreie Gehwegübergänge Rechnung getragen werden; die Belange von älteren Menschen und Kindern sind zu berücksichtigen. Den Belangen des Natur- und Umweltschutzes ist Rechnung zu tragen; weitergehende Vorschriften des Natur- und Umweltschutzes bleiben unberührt.

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen über die ihnen nach Absatz 1 obliegenden Aufgaben hinaus die Straßen bei Schnee und Eisglätte räumen und streuen. Die Vorschriften des § 45 bleiben unberührt.

## 2.2. Klassifizierte Straßen in Schleswig-Holstein

Mit Stand vom 1. Januar 2010 stellt sich das Netz der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Schleswig-Holstein mit folgenden Streckenlängen dar:

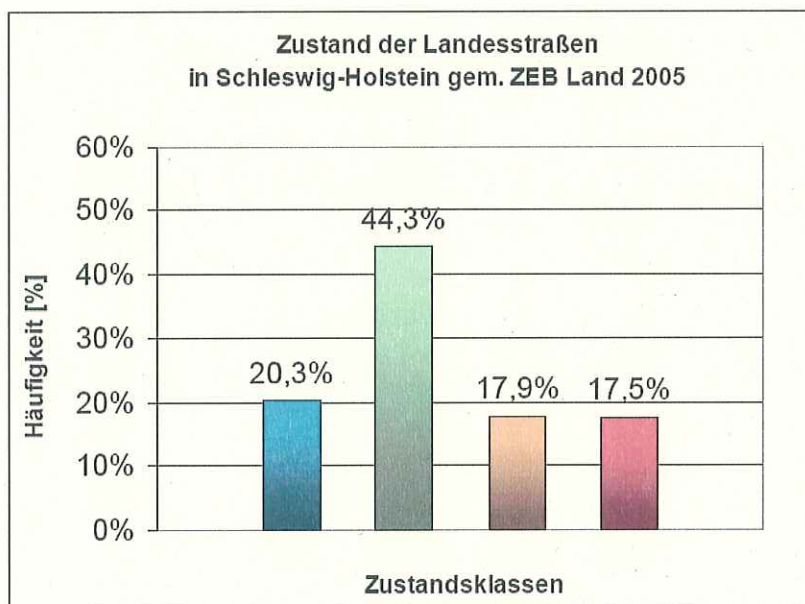
|                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| Bundesautobahnen:     | 532 km          |
| Bundesstraßen:        | 1.559 km        |
| <b>Landesstraßen:</b> | <b>3.687 km</b> |
| Kreisstraßen:         | <u>4.120 km</u> |
| Gesamt:               | <u>9.898 km</u> |

Die Schleswig-Holsteinische Straßenbauverwaltung leistet für diese Infrastruktur einen unverzichtbaren Beitrag. Sie betreut von den klassifizierten Straßen sämtliche Bundesfern- und Landesstraßen sowie die Kreisstraßen von sieben Kreisen; dies sind aktuell ca. 85% des klassifizierten Straßennetzes. In diesem Straßennetz sind

insgesamt 2.200 Brückenbauwerke enthalten und es gehören weiterhin 4.300 km separater Radwege dazu. Die Schleswig-Holsteinische Straßenbauverwaltung plant, baut und betreibt im Spannungsfeld zwischen Bürger, Wirtschaft und Natur für alle Verkehrsteilnehmer ein leistungsfähiges und sicheres Straßennetz. Mit einem modernen und wirtschaftlichen Betriebsdienst werden die Straßen tagtäglich in einem verkehrssicheren Zustand gehalten. Sie ist kompetenter Partner der Privatwirtschaft und arbeitet eng mit Bauunternehmen und freiberuflich tätigen Ingenieuren und Architekten zusammen. Die Schleswig-Holsteinische Straßenbauverwaltung berät und unterstützt mit Fördermitteln die Kommunen bei deren Straßenbauprojekten.

### 2.3. Zustand der Landesstraßen

Das Land Schleswig-Holstein führt seit 2001 auf seinen Straßen alle vier Jahre eine Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) entsprechend der Regelungen der Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen (ZTV ZEB-StB) durch.



Die Bedeutung der einzelnen Zustandswerte ist wie folgt definiert:

- Zustandswert > 1,00 und < 1,5 (blauer Bereich)  
Sehr guter Zustand, dieser Wert soll bei Abnahmen erreicht werden
- Zustandswert > 1,49 und < 3,5 (grüner Bereich)  
Guter bis befriedigender Zustand
- Zustandswert > 3,49 und < 4,5 (gelber Bereich)  
(Noch) ausreichender Zustand, Planungen für Erhaltungsmaßnahmen sollen beginnen
- Zustandswert > 4,49 (roter Bereich)  
Mangelhafter Zustand, Verkehrsbeschränkungen oder bauliche Maßnahmen sind umgehend einzuleiten

In den Jahren 2006 und 2007 wurden in großen Bereichen des Landesstraßennetzes Bestandsuntersuchungen durchgeführt. Hierbei wurde auch überprüft, ob die in früheren Jahrzehnten gebauten Landesstraßen noch den heutigen technischen und



verkehrlichen Anforderungen wie gestiegenen Verkehrsmengen und erhöhten LKW-Gesamtgewichten entsprechen. Diese Untersuchungen haben ergeben, dass ca. 80 % der Landesstraßen einen nicht den heutigen Anforderungen genügenden Aufbau besitzen.

Zusätzlich gibt es bei den Fahrbahnbreiten der Landesstraßen ein Defizit, da knapp 20% der Landesstraßen die für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr im Begegnungsfall von Lkw und Pkw erforderliche Mindestbreite von 5,50 m unterschreiten. Die durchschnittliche Fahrbahnbreite im Landesstraßennetz liegt bei 6,25 m.



Einbau einer neuen Fahrbahn

### **3. Kriterien zur Projektauswahl für Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen**

Maßnahmen des Um- und Ausbaus von Landesstraßen betreffen Ortsdurchfahrten und freie Strecken. Für das bestehende Netz steht die Erhaltung des Anlagevermögens "Straße" im Vordergrund.

Neubaumaßnahmen sollten die Ausnahme sein. Die Möglichkeit einer Neubaumaßnahme ist dann auf den jeweiligen Einzelfall bezogen zu prüfen, wenn geeignete Lösungen nicht durch entsprechende Um- und Ausbaumaßnahmen erreicht werden können.

In die Einzelfallprüfung gehen auch die Ergebnisse der Überprüfung des Erhaltungszustandes der Landesstraße ein. Die Zustandsbewertung fließt in das Kriterium der Verbindungsqualität ein.

Folgende Kriterien sollen bei der Einzelfallprüfung betrachtet werden:

- 3.1 Verkehrssicherheit
- 3.2. Verbindungsqualität
- 3.3. Immissionen
- 3.4 Verknüpfung mit Maßnahmen Dritter

### 3.1. Verkehrssicherheit

Das Zusammenspiel von geraden Streckenabschnitten mit Kurven, Steigungs- und Gefällestrecken und die Gestaltung von Knotenpunkten beeinflussen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und haben somit Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Insofern sollen die Landesstraßen in Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung so beschaffen sein, dass eine Befahrbarkeit mit einer angemessenen Geschwindigkeit verkehrssicher möglich ist.

Für die Betrachtung der Verkehrssicherheit werden dafür folgende Kriterien herangezogen:

- Dimensionierung der Querschnittsbreite unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger und -teilnehmer

*5,50 m befestigte Fahrbahnbreite sollen außerorts nicht unterschritten werden – dies gilt auch bei geringen Verkehrsbelastungen < 2.500 Kfz/24h (Alternativ 6,00 m bei <3.000 Kfz/24h nach Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)).*

*6,50 m befestigte Fahrbahnbreite sind mindestens vorzusehen bei Schwerverkehrsstärken > 60Fz/24h.*

*8,00 m befestigten Fahrbahnbreite sind zu wählen, sofern Verkehrsbelastungen > 5.000 Kfz/24h und 300 LKW/24h verzeichnet werden. Hier empfehlen sich auch straßenbegleitende Radwege (vgl. auch Punkt 4).*

*Innerorts sind für die Querschnittsgestaltung die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) anzuwenden.*

- Linienführung (Haltesichtweiten, Querneigung für Entwässerung, Seitenräume)
- Ein- und Abbiegevorgänge sowie Kreuzen der Straße
- Unfallgeschehen als Indiz für Defizite
- Bauliche Defizite

Da die Verkehrsbelastung bei allen Punkten eine Rolle spielt, wird eine Einteilung der verkehrlichen Funktion einer Straße anhand des Durchschnittlichen täglichen Verkehrs in Fahrzeuge/24 Stunden (DTV) in Kategorien empfohlen.

|  |               |
|--|---------------|
| >10.000 Kfz/24 h und relevante Schwachstellen      | → Kategorie 1 |
| 5.000-10.000 Kfz/24 h und relevante Schwachstellen | → Kategorie 2 |
| 2.500-5000 Kfz/24 h und relevante Schwachstellen   | → Kategorie 3 |
| <2.500 Kfz/24 h                                    |               |

Ausgenommen von dieser Betrachtung sind selbstverständlich Unfallschwerpunkte, da an diesen Punkten Sofortmaßnahmen geprüft werden müssen.

### 3.2. Verbindungsqualität

Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) bestimmen auf Grundlage der zentralörtlichen Gliederung die funktionale Einteilung des Straßenverkehrsnetzes. Die Straßen sollen entsprechend ihrer Einordnung so gestaltet werden, dass bestimmte Pkw-Fahrgeschwindigkeiten ermöglicht werden können. Die Arbeiten für die entsprechende RIN-Einordnung des klassifizierten Straßennetzes in Schleswig-Holstein wurden vom LBV-SH aufgenommen.

Als Zielgröße für die Qualität kann die angestrebte Pkw-Fahrgeschwindigkeit herangezogen werden. Eine verkehrstechnische Bemessung erfolgt dann nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Für die Beurteilung der Notwendigkeit von Straßenbaumaßnahmen im Rahmen der Aufstellung des LVWP kommen folgende Kriterien zur Anwendung:

- Straßenquerschnittsbreite (insbesondere unter 5,50 m Breite)
- Schwerlastverkehr (> 60 bzw. > 300 Lkw/Tag gemäß RAL)
- Gesamtverkehrsbelastung (> 10.000 bzw. > 5.000 Fahrzeuge/Tag)
- Zustandsbewertung (Gebrauchswert > 4,49)

Auch wenn die endgültigen Ergebnisse dieser Auswertungen noch nicht abschließend vorliegen, ist festzustellen, dass die gegenwärtig im LVWP benannten konkreten Projekte eine hohe Dringlichkeit für den Erhalt sowie den verkehrsgerechten Ausbau des Landesstraßennetzes haben.

### 3.3. Immissionen

Die Belastung der Bevölkerung mit Lärm und Feinstaubimmissionen hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Lärmbelastungen werden zunehmend als Problem wahrgenommen. Saubere Luft ist eine wesentliche Grundlage für ein gesundes Leben und eine intakte Umwelt. Hauptquelle für Immissionsbelastungen ist neben Industrie und Gewerbe, Energieversorgung, Abfallwirtschaft und Hausbrand der Verkehr.

Bei der Realisierung von Straßeninfrastrukturmaßnahmen ist daher dem Schutz der Bevölkerung vor solchen Immissionen ein besonderes Gewicht beizumessen. So ist

bei der Begründung der Notwendigkeit von Maßnahmen an Landesstraßen das Immissionsschutzpotential in angemessener Weise zu berücksichtigen.

### **3.4. Verknüpfung mit Maßnahmen Dritter**

Im Zusammenhang mit Maßnahmen Dritter kann eine Kostenbeteiligung des Landes aufgrund gesetzlicher Bestimmungen gegeben sein, wodurch die Bereitstellung von Haushaltsmitteln erforderlich wird.

Folgende Konstellationen können eine Kostenbeteiligung des Landes betreffen:

- Verbesserung der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs bei Bahnübergängen
- Im Zuge des Neubaus von Autobahnen bzw. des Umbaus von Bundesstraßen zu Autobahnen sind regelmäßig Neu- und Umbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz notwendig
- Bei Gemeinschaftsmaßnahmen in Ortsdurchfahrten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sind die Kosten anteilig aufzuteilen
- Änderung von Straßenknotenpunkten
- Verbesserung der Straßenentwässerungseinrichtungen

## **4. Sonderfall Brückenbauwerke**

Im Landesstraßennetz befinden sich aktuell ca. 620 Brückenbauwerke mit einer Gesamtfläche von etwa 80.000 m<sup>2</sup>.

Eine sachgerechte Erhaltung des Brückenbestandes ist erforderlich, um langfristig stand- und verkehrssichere, aber auch dauerhafte Ingenieurbauwerke zur Verfügung zu stellen. Weiterhin müssen Brückenbauwerke in Abhängigkeit vom Schadensumfang zeitgerecht instand gesetzt werden können. In Einzelfällen kann auch ein vollständiger Ersatz eines Bauwerks erforderlich werden, wenn eine Instandsetzung unwirtschaftlich wäre.

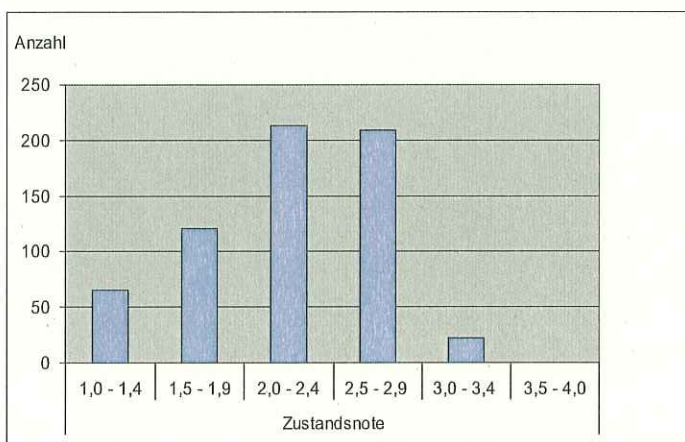
Die Ermittlung des Erhaltungsbedarfes für die Ingenieurbauwerke erfolgt auf der Grundlage der Ergebnisse der Bauwerksprüfungen, die gemäß der DIN-Norm 1076-Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen - Überwachung und Prüfung in regelmäßigen Zeitabständen erforderlich sind:

- Hauptprüfung alle sechs Jahre in der Regel bei jedem Bauwerk vorzunehmen
- Einfache Prüfung drei Jahre nach einer Hauptprüfung durchzuführen
- Prüfindervalle verkürzen, sofern es der Zustand der Bauwerke erfordert



Schleibrücke Lindaunis

Mit dem Ergebnis der Bauwerksprüfung wird der Zustand eines jeden Ingenieurbauwerkes benotet. Diese Zustandsnote bildet die Grundlage für eine gezielte Erhaltungsplanung. Ziel muss es dabei sein, bei jedem Bauwerk mindestens einen „ausreichenden Bauwerkszustand“ mit einer Zustandsnote  $< 3,0$  einzuhalten. Das kann in der Regel nur dann erreicht werden, wenn Erhaltungsmaßnahmen bereits dann geplant werden, wenn eine Zustandsnote  $\geq 2,5$  erreicht ist und durchgeführt werden, bevor ein nicht ausreichender Bauwerkszustand erreicht ist.



**Erläuterung der Zustandsnoten:**

- 1,0 – 1,4: sehr guter Zustand
- 1,5 – 1,9: guter Zustand
- 2,0 – 2,4: befriedigender Zustand
- 2,5 – 2,9: ausreichender Zustand
- 3,0 – 3,4: nicht ausreichender Zustand \*)
- 3,5 – 4,0: ungenügender Zustand

\*) Erhaltungsmaßnahmen werden derzeit vorbereitet oder durchgeführt.

Stand: 01.08.2010

**Zustandsnoten der Brückenbauwerke in der Baulast des Landes**

Aufgrund des zunehmenden Alters der Brückenbauwerke ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren eine stetige Zunahme des Erhaltungsmittelbedarfs verbunden sein wird.

Weiterhin besteht absehbar ein zusätzlicher Bedarf an Erhaltungsmitteln für Brücken, die von zunehmenden Verkehrslasten, insbesondere im Bereich des Schwerverkehrs, betroffen sind. Hier gilt es, diese Bauwerke im Rahmen der Erhaltungsplanung zu ermitteln, nachzurechnen und entweder zu verstärken oder zu erneuern.

Bislang wurden haushaltstechnisch die Erhaltungsmaßnahmen an Brückenbauwerken einschließlich der Ersatzbauwerke aus dem Titelantrag für den Um- und Ausbau der Landesstraßen bezahlt und die Deckenerneuerungsmittel wurden lediglich für die Straßeninstandsetzungen eingesetzt.

Bei den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen ist der Ersatzneubau von Brücken mit separat finanzierten Neubauvorhaben und Grundinstandsetzungen von Landesstraßen gleich zu setzen. Entsprechende Maßnahmen sind in den LVWP aufgenommen.

## **5. Umsetzung des Landesweiten Radverkehrsnetzes**

Der Radwegebau dient sowohl der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schul- und Alltagsradverkehr als auch der Erhöhung des für Schleswig-Holstein wirtschaftlich äußerst bedeutsamen Freizeitradverkehrs. Nach den letzten Analysen nutzen 42 % der Urlauber in Schleswig-Holstein das Fahrrad, damit ist dieses Verkehrsmittel ein wichtiger Faktor für unseren Wirtschaftsstandort.

Um den Radverkehr für alle Zielgruppen – Schul- und Alltagsradverkehr sowie Freizeitradverkehr – mit hoher Effizienz weiter zu fördern, hat das Land Schleswig-Holstein unter aktiver Beteiligung der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Interessenverbände des Radverkehrs ein Landesweites Radverkehrsnetz entwickelt. Dieses Landesweite Radverkehrsnetz wurde Ende 2004 fertig gestellt und im Jahr 2008 fortgeschrieben. Es bildet seitdem die Grundlage für den Radwegebau sowohl an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung kommunaler Radwegebauvorhaben. Denn durch dieses Netz kann eine auf landesweit einheitlichen Kriterien beruhende Aussage getroffen werden, an welcher Straße aus Sicht des Landes ein Radweg notwendig ist und an welcher Straße auf einen Radweg verzichtet werden kann.

Als Ergebnis ist festzustellen, dass an Bundesstraßen kaum mehr ein Bedarf an Radwegen besteht; an kommunalen Straßen besteht die Möglichkeit der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Von den Radweglücken an Landesstraßen im Landesweiten Radverkehrsnetz konnten bisher ca. 140 Kilometer, und damit etwa die Hälfte der ausgewiesenen Lücken, geschlossen werden. Bei etlichen Maßnahmen ist es auch durch alternative Wegeführungen gelungen, Radwege überflüssig zu machen bzw. zumindest die notwendigen baulichen Maßnahmen zu reduzieren.

Für die verbleibenden Abschnitte wurde bei der Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes ein Beurteilungsschema entwickelt, anhand dessen ermittelt werden konnte, wo aufgrund der Verkehrsbelastung, der Unfallsituation etc. ein baulich angelegter Radweg notwendig ist. Die konkreten Maßnahmen können jedoch

erst nach Abschluss des Konjunkturprogramms II zum Jahresende 2010 benannt werden.



Außerörtlicher Geh- und Radweg

Die Erhaltung und Instandsetzung von Radwegen wird sich auch am Landesweiten Radverkehrsnetz orientieren. Daraus folgt, dass Radwege, die Bestandteil des Landesweiten Radverkehrsnetzes sind, vorrangig saniert werden und dass Radwege, für die weder aus Sicht des Schul- und Alltagsradverkehrs noch aus Sicht des Freizeitradverkehrs eine höhere Priorität besteht, nachrangig saniert werden bzw. teilweise auch aufgegeben werden müssen.

Durch diese Orientierung sowohl beim Neubau als auch bei der Erhaltung von Radwegen am Landesweiten Radverkehrsnetz wird ein effizienter und effektiver Einsatz der knappen Finanzmittel gewährleistet.

## 6. Konkrete Projekte

Aus diesen Kriterien ergeben sich für den LVWP Maßnahmen für Neubaumaßnahmen (Straße und Brücke), Grundinstandsetzungen und Um- und Ausbaumaßnahmen mit 1.Priorität.

In der folgenden Liste sind die Projekte nach aufsteigenden Landesstraßennummern sortiert. Die Sortierung stellt **keine** Rangfolge dar!

|  |   | 2011                      | 2012                      | 2013                      | 2014                      | 2015 ff                   |            |   |
|--|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------|---|
| L-Str.   | Maßnahme  | erforderliche Mittel (T€) | erforderliche Mittel (T€) | erforderliche Mittel (T€) | erforderliche Mittel (T€) | erforderliche Mittel (T€) | Begründung |   |
| <b>Maßnahmen der 1. Priorität - ohne Rangfolge</b> |   |                           |                           |                           |                           |                           |            |   |
| L 40   | L 40<br>Grundinstandsetzung<br>Sandschleuse -<br>Meggerdorf             | Gesamtkosten Land: 2517   |                           |                           |                           |                           |            | Zur Vermeidung verlorener Investitionen im Rahmen der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist eine grundlegende Erneuerung erforderlich. Oberflächliche Deckenerneuerungen beseitigen das Problem des nicht tragfähigen Baugrundes nicht und können daher nicht nachhaltig sein. |
|  |   | Grunderwerb               |                           |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Werkvertrag               |                           |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Bau                       | 1.900                     | 617                       |                           |                           |            |   |
| Investitionsmittel                                 | 1.900   | 617                       |                           |                           |                           |                           |            |   |
| L 40   | L 40<br>Grundinstandsetzung<br>Meggerdorf -<br>Schusterkate             | Gesamtkosten Land: 4150   |                           |                           |                           |                           |            | Zur Vermeidung verlorener Investitionen im Rahmen der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist eine grundlegende Erneuerung erforderlich. Oberflächliche Deckenerneuerungen beseitigen das Problem des nicht tragfähigen Baugrundes nicht und können daher nicht nachhaltig sein. |
|  |   | Grunderwerb               | 200                       |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Werkvertrag               |                           |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Bau                       |                           | 550                       | 1.500                     | 1.500                     |            |   |
| Investitionsmittel                                 | 200   | 550                       | 1.500                     | 1.500                     | 400                       |                           |            |   |
| L 49   | Verlegung L 49 i. V. mit<br>Ausbau B 404 Nettelsee -<br>Stolpe zur A 21 | Gesamtkosten Land: 4309   |                           |                           |                           |                           |            | Realisierung dieser Maßnahme ist Voraussetzung für Ausbau B 404 Nettelsee - Stolpe zur A 21; Planfeststellungsbeschluss wird in Kürze erwartet; erster Spatenstich A 21 noch in 2010 geplant; BMVBS gibt nur "grünes Licht", wenn die Verlegung L 49 finanziell gesichert ist.        |
|  |   | Grunderwerb               | 115                       |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Werkvertrag               | 150                       |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Bau                       |                           | 2.200                     | 1.844                     |                           |            |   |
| Investitionsmittel                                 | 265   | 2.200                     | 1.844                     |                           |                           |                           |            |   |
| L 89   | L 89 Ortsumgehung<br>Hammoor  | Gesamtkosten Land: 3193   |                           |                           |                           |                           |            | Entlastung der Ortslage Hammoor als höchst belasteter Landesstraßenabschnitt; hohe Verkehrsbelastung mit hohem Anteil Durchgangsverkehr und überproportionalem LKW-Anteil (massive Entwicklung von Gewerbegebieten in Bargtheide).  |
|  |   | Grunderwerb               | 25                        |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Werkvertrag               | 50                        | 50                        |                           |                           |            |   |
|  |   | Bau                       |                           |                           | 2.000                     | 1.068                     |            |   |
| Investitionsmittel                                 | 75  | 50                        | 2.000                     | 1.068                     |                           |                           |            |   |
| L 105  | L 105 Ausbau Pinneberg<br>Wedel (1. BA)                                 | Gesamtkosten Land: 2475   |                           |                           |                           |                           |            | Verkehrsgerechter Ausbau erforderlich, da Unfallhäufungsstrecke aufgrund zu schmaler Fahrbahn und starker Kurvigkeit; zusätzlich Grundinstandsetzung erforderlich.  |
|  |   | Grunderwerb               | 25                        |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Werkvertrag               |                           |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Bau                       |                           |                           | 1.300                     | 1.150                     |            |   |
| Investitionsmittel                                 | 25  |                           | 1.300                     | 1.150                     |                           |                           |            |   |
| L 105  | L 105 Ausbau Pinneberg<br>Wedel (2. BA)                                 | Gesamtkosten Land: 3818   |                           |                           |                           |                           |            | Verkehrsgerechter Ausbau erforderlich, da Unfallhäufungsstrecke aufgrund zu schmaler Fahrbahn und starker Kurvigkeit; zusätzlich Grundinstandsetzung erforderlich.  |
|  |   | Grunderwerb               | 17                        |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Werkvertrag               | 1                         |                           |                           |                           |            |   |
|  |   | Bau                       | 1.850                     | 1.950                     |                           |                           |            |   |
| Investitionsmittel                                 | 1.868   | 1.950                     |                           |                           |                           |                           |            |   |



|       |   |                         |       |       |       |        |  |       |
|-------|---|-------------------------|-------|-------|-------|--------|--|-------|
| L 110 | L 110 Ausbau Bevern - Ellerhoop (2. BA)   | Gesamtkosten Land: 2424 |       |       |       |        | Verkehrsgerechter Ausbau erforderlich, da Unfallhäufungsstrecke aufgrund zu schmaler Fahrbahn und starker Kurvigkeit; zusätzlich Grundinstandsetzung erforderlich; 1. BA Barmstedt - Ellerhoop im Bau.                                 |       |
|       |   | Grunderwerb             | 60    |       |       |        |  |       |
|       |   | Werkvertrag             |       |       |       |        |  |       |
|       |   | Bau                     | 1.564 | 800   |       |        |  |       |
|       | Investitionsmittel                        | 1.624                   | 800   |       |       |        |  |       |
| L 283 | L 283 Ersatzneubau Schleibrücke Lindaunis | Gesamtkosten Land: 9370 |       |       |       |        | Kostenanteil Land; gesetzliche Verpflichtung des Landes aufgrund bestehender Unterhaltungsvereinbarung aus 1989/90 zw. DB AG u. Land; im April 2008 haben VII M und Vorstand der DB AG Kostenteilung 68% Land u. 32% DB AG festgelegt. |       |
|       |   | Grunderwerb             | 5     |       |       |        |  |       |
|       |   | Werkvertrag             | 200   | 60    | 55    | 50     |  |       |
|       |   | Bau                     |       |       |       | 3.000  |  | 6.000 |
|       | Investitionsmittel                        | 205                     | 60    | 55    | 3.050 | 6.000  |  |       |
|       | Summe Grunderwerb                         | 447                     |       |       |       | 447    |  |       |
|       | Summe Werkvertrag                         | 401                     | 110   | 55    | 50    | 616    |  |       |
|       | Summe Bau                                 | 5.314                   | 6.117 | 6.644 | 6.718 | 31.193 |  |       |
|       | Investitionsmittel gesamt                 | 6.162                   | 6.227 | 6.699 | 6.768 | 32.256 |  |       |



Westtangente Eutin

Neben diesen Maßnahmen in der 1. Priorität ergeben sich weitere Maßnahmen, die zum jetzigen Zeitpunkt ebenfalls prioritär sind und daher zeitgerecht zur Aufstellung des Doppelhaushaltes 2013/2014 einer erneuten Überprüfung anhand der genannten Kriterien unterzogen werden.

Es ist zu erwarten, dass sich für einige Maßnahmen aus der nachfolgenden Liste die Einstufung in die 1. Priorität als zwingend erweisen wird.

| L-Str.   | Maßnahme   | erforderliche Mittel (T€) | Begründung  |
|--|--|---------------------------|---|
| <b>Weitere prioritäre Maßnahmen - ohne Rangfolge</b> |  |                           |   |
| L 1  | L 1 Ausbau OD Osterby  | Gesamtkosten Land: 485    | Grundinstandsetzung mit Fahrbahnverbereiterung erforderlich. Geringe Verkehrsbelastung.   |
| L 57   | L 57 Radweg Eutin - Kasseedorf   | Gesamtkosten Land: 1.709  | Aus touristischen Gründen wünschenswert. Im Landesweiten Radverkehrsnetz erfolgt die Umlegung der Wunschlinie über den vorhandenen Radwanderweg.  |
| L 57   | L 57 Radweg Schönwalde - Lensahn   | Gesamtkosten Land: 1.086  | Lückenschluss im Landesweiten Radverkehrsnetz   |
| L 60   | L 60 Radweg Neukirchen - Seegalendorf *                                    | Gesamtkosten Land : 1.093 | Wunschlinie für Freizeitradverkehr im Landesweiten Radverkehrsnetz. Gemeinden sind bei Planung und Grunderwerb in Vorleistung getreten. Die Maßnahme wird von MWV und Gemeinden gemeinschaftlich finanziert.  |
| L 97   | Sanierung Teilstrecke der L 97 auf Pellworm                                | Gesamtkosten Land: 1.900  | In einigen Teilbereichen der L 97 ist eine Grundinstandsetzung mit Fahrbahnverbereiterung erforderlich. Sehr geringe Verkehrsbelastung.   |
| L 125  | L 125 Grundinstandsetzung Nortorf - Bargstedt                              | Gesamtkosten Land: 1.343  | Grundinstandsetzung erforderlich.   |
| L 145  | L 145 Ausbau OD Eggstedt mit Radweg und Entwässerung                       | Gesamtkosten Land: 1.000  | Grundinstandsetzung und Ausbau erforderlich. LKW-Anteil > 300 / Tag<br>Planfeststellungsbeschluss in 2011   |
| L 160  | L 160 Ausbau OD Trittau  | Gesamtkosten Land: 1.573  | Grundinstandsetzung und Ausbau erforderlich. Probleme beim Grunderwerb  |
| L 184  | L 184 Radweg Ahrensböök - Siblin *   | Gesamtkosten Land: 850    | Wunschlinie für Freizeitradverkehr im Landesweiten Radverkehrsnetz. Gemeinden sind bei Planung und Grunderwerb in Vorleistung getreten. Die Maßnahme wird von MWV und Gemeinden gemeinschaftlich finanziert.  |
| L 188  | L 188 Radweg Börm - Dörpstadt *  | Gesamtkosten Land: 657    | Wunschlinie für Schulradverkehr im Landesweiten Radverkehrsnetz. Gemeinden sind bei Planung und Grunderwerb in Vorleistung getreten. Die Maßnahme wird von MWV und Gemeinden gemeinschaftlich finanziert.   |
| L 199  | Ersatzbauwerk im Zuge der L 199 in Anker-Kühsen über den Elbe-Lübeck-Kanal | Gesamtkosten Land: 4.000  | Ausbaupläne des Bundes für den Elbe-Lübeck-Kanal.   |
| L 205  | L 205 Ausbau OD Franzhagen   | Gesamtkosten Land: 1.000  | Vollausbau mit Entwässerung erforderlich. Schwach belasteter Straßenabschnitt.  |
| L 205  | L 205 Ausbau Gudow in Richtung Landesgrenze MV                             | Gesamtkosten Land: 1.284  | Grundinstandsetzung und Ausbau erforderlich.  |
| L 205  | Ersatzbauwerk im Zuge der L 205 in Büchen-Dorf über den Elbe-Lübeck-Kanal  | Gesamtkosten Land: 4.000  | Ausbaupläne des Bundes für den Elbe-Lübeck-Kanal  |
| L 224  | L 224 Lärmschutz BAB Zubringer Ahrensburg                                  | Gesamtkosten Land: 538    | Rechtliche Verpflichtung im Zusammenhang mit dem Neubau der L 224 (Lärmvorsorgemaßnahme).   |
| L 269  | L 269 Sanierung Seelunder Moor   | Gesamtkosten Land: 1.915  | Grundinstandsetzung erforderlich.   |
| L 297  | L 297 Radweg Großenrade - Süderhastedt *                                   | Gesamtkosten Land: 544    | Einzelfallbegründung für einen Radweg außerhalb des Landesweiten Radverkehrsnetzes. Zusage VII M aus April 2008 zur finanziellen Beteiligung durch das MWV. Gemeinden sind bei Planung und Grunderwerb in Vorleistung getreten. Die Maßnahme wird von MWV und Gemeinden gemeinschaftlich finanziert |
| L 309  | L 309 Grundinstandsetzung OD Pansdorf                                      | Gesamtkosten Land: 850    | Längerfristig ist eine Grundinstandsetzung erforderlich. Für 2011 sind mit der Gemeinde Ratekau abgestimmte Maßnahmen zur Überbrückung vorgesehen.  |
|  | <b>Investitionsmittel gesamt</b>   | <b>25.827</b>             | <b>* Warteliste Konjunkturprogramm II</b>   |

## **7. Zusammenfassung**

Dieser LVWP stellt eine erste Übersicht über die Bedarfsermittlung und Erhaltungsplanung für Landesstraßenmaßnahmen dar. In weiteren Bearbeitungsstufen werden die aufgenommenen Arbeiten für eine entsprechende RIN-Einstufung des klassifizierten Straßennetzes in Schleswig-Holstein vom LBV-SH vorgelegt werden können.

Daher erfordert dieser LVWP eine stetige Aktualisierung an sich verändernde Rahmenbedingungen, um das Landesstraßennetz in einem möglichst optimalen Zustand zu erhalten und zu verbessern, um so einen möglichst großen volkswirtschaftlichen Gewinn für unsere Gesellschaft zu ermöglichen.