



Bericht

der Landesregierung

Landesstraßenzustand – aktueller Stand

Drucksache 18/3189

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Die Landesregierung hat im Mai 2014 den Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014 inklusive des Erhaltungsprogramms 2014 bis 2017 (LT-Drucksache 18/2066) vorgelegt.

Der Bericht analysiert den Zustand des Landesstraßennetzes auf Basis der Zustandserfassung und -bewertung der Landesstraßen 2013 und zeigt auf, dass knapp ein Drittel des rund 3600 km langen Landesstraßennetzes sanierungsbedürftig ist. Die aufwändigen Zustandserfassungen und -bewertungen führt das Land in Anlehnung an die Vorgehensweise für die Bundesfernstraßen in regelmäßigen Abständen von 4 Jahren durch. Die nächste planmäßige Zustandserfassung und -bewertung der Landesstraßen wird dementsprechend - wie auch dem Zustandsbericht 2014 auf Seite 22 zu entnehmen ist - 2017 durchgeführt. Die Messergebnisse sind neben der Verkehrsbelastung und dem vorhandenen Fahrbahnaufbau die wesentliche Grundlage für ein vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) durchgeführtes Pavement-Management-System (PMS). Hauptziele eines PMS sind es, den wirkungsvollen und damit optimalen Einsatz der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Rahmen der baulichen Erhaltung durch Maßnahmenvorschläge an Verkehrsflächen zu ermöglichen und die Zustandsentwicklung des gesamten Straßennetzes unter der Vorgabe verschiedener Budgets- und verkehrlicher Belastungsszenarien zu simulieren.

Über die Entwicklung des Zustandes der Landesstraßen seit 2013 kann insofern erst nach Auswertung der Ergebnisse der Zustandserfassung 2017 verlässlich berichtet werden.

Über den aktuellen Zustand der Landesstraßen lassen sich daher auf Basis der vorhandenen Daten derzeit folgende Aussagen treffen:

Mithilfe des in 2013 eingerichteten Sondervermögens Verkehrsinfrastruktur konnten im Jahr 2014 rund 80 km Landesstraßen saniert werden, während es in den Jahren 2012 und 2013 zusammen nur 60 km waren. Somit sind die gemäß Erhaltungsprogramm 2014 (Anlage zum Zustandsbericht 2014) vorgesehenen Fahrbahnerneuerungen des Szenarios „25 Mio. €/Jahr“ (mit Sondervermögen) planmäßig durchgeführt worden.

Insgesamt sind sogar 27,0 Mio. € in die Erhaltung des Landesstraßennetzes geflossen. Aus dem Wirtschaftsplan des LBV-SH wurden rund 11,8 Mio. € für großflächige Deckenerneuerungen bereitgestellt. Dieser Betrag konnte durch das Sondervermögen um weitere rund 9,2 Mio. € erhöht werden. Für die betriebliche Erhaltung und bauliche Instandhaltung (Kontrolle, Wartung, kleinere Sofortmaßnahmen) wurden 6,0 Mio. € verausgabt.

Betrachtet man wie nach der Methodik im Landesstraßenzustandsbericht nur großflächige Maßnahmen ohne die 6,0 Mio. € für betriebliche Erhaltung und bauliche Instandhaltung, dafür jedoch mit den 7,5 Mio. € für Um- und Ausbaumaßnahmen, die regelmäßig einen Erhaltungsanteil beinhalten, ergibt sich ein Gesamtbetrag von 28,5 Mio. €, der für großflächige Erhaltung sowie Um- und Ausbau verausgabt wurde.

Dennoch werden - wie bereits im Bericht prognostiziert - Ausmaß und Umfang der Verkehrsbeschränkungen insbesondere auf den heute bereits schadhaften Strecken

in den nächsten 10 Jahren bei diesem Szenario nicht abnehmen. Entsprechend der Abbildung 8 des Zustandsberichtes 2014 sind im Jahr 2015 rund 1.300 km Landesstraßen sanierungsbedürftig.

Im Gegensatz zu den Fahrbahnen finden die Bauwerksprüfungen kontinuierlich statt. Von den aktuell 711 Teilbauwerken (TBW¹) der Landesstraßen befinden sich 515 TBW in einem sehr guten bis befriedigenden Zustand, 183 TBW in einem ausreichenden Zustand und lediglich 13 TBW in einem nicht ausreichenden Zustand. Als „Ungenügend“ (Zustandsnote 3,5 bis 4,0) sind derzeit keine TBW eingestuft. Der Mittelwert der Zustandsnoten der Ingenieurbauwerke in der Baulast des Landes hat sich gegenüber dem Landesstraßenzustandsbericht geringfügig verbessert. Er beträgt aktuell 2,1.

Auch in diesem Jahr sind wieder rund 80 km Landesstraßen und Radwege im Rahmen des Erhaltungsprogramms 2015 zur Sanierung vorgesehen.

¹ Bei Ingenieurbauwerken mit getrenntem Überbau je Fahrbahn oder unterschiedlichen Bauarten wird jede Überbaukonstruktion für sich als Teilbauwerk bezeichnet, wobei jedes TBW für sich genommen ebenfalls als Ingenieurbauwerk bezeichnet wird.