



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Zustand von Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein

Vorbemerkung der Landesregierung:

Die Finanzierung der Erhaltungsinvestitionen der Bundesfernstraßen obliegt dem Bund. Die Verteilung der Erhaltungsmittel durch den Bund erfolgt auf Basis der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung / Bedarfsplanüberprüfung stattfindenden Erhaltungsbedarfsprognosen. Die Straßenbauverwaltung des Landes hat in den vergangenen Jahren stärker in die Erhaltung der Bundesfernstraßen investiert, als vom Bund vorgesehen und dabei den Bundesautobahnen auf Grund der höheren Verkehrsbedeutung den Vorrang gegeben.

Mit Schreiben vom 26. April 2016 hat die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Dorothee Bär, MdB den Verkehrsinfrastrukturbericht dem Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages übersandt. Der Infrastrukturbericht beschreibt auch den Zustand der Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein.

1. Wie bewertet die Landesregierung den jetzigen Zustand und die Entwicklung der Zustände bei den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein insgesamt?

Antwort:

Objektive Bewertungsgrundlagen für die Bewertung der Straßeninfrastruktur liefern die regelmäßig stattfindenden Zustandserfassungen und -bewertungen

(ZEB). Für die Bundesautobahnen wurde diese zuletzt in 2014 durchgeführt, für die Bundesstraßen zuletzt in 2012. Die Ergebnisse dieser ZEB sind auch Grundlage des Verkehrsinfrastrukturberichtes.

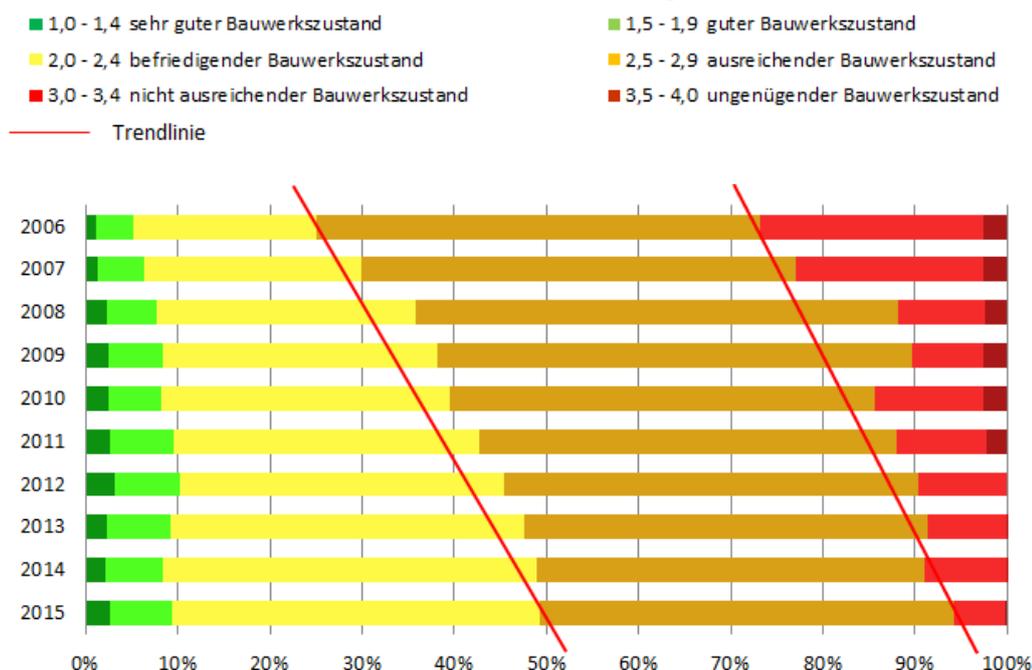
Danach sind die Bundesautobahnen in vergleichsweise gutem Erhaltungszustand, die Bundesstraßen unterdurchschnittlich.

Zwar konnte die Bauleistung bei der Sanierung der Fahrbahnen beginnend ab 2012 deutlich gesteigert werden, dennoch wird sich deren Zustand in Folge der Altersstruktur der Fahrbahnaufbauten ohne Intensivierung der Erhaltungsmaßnahmen weiter verschlechtern.

2. Wie bewertet die Landesregierung den jetzigen Zustand und die Entwicklung der Zustände der Tunnel- und Brückenbauwerke bei den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein insgesamt?

Antwort:

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Zustandsnoten für die Bauwerke in der Baulast des Bundes in Schleswig-Holstein.



Entwicklung der Zustandsnoten von Bundesfernstraßenbrücken 2006 bis 2015 in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH)

Der Zustand der Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein ist leicht überdurchschnittlich. In den vergangenen Jahren konnte der Anteil der Bauwerke in einem schlechten Zustand kontinuierlich verringert werden, so dass nur sehr wenige Bauwerke gravierende Schäden aufweisen.

3. Wie hoch ist der Anteil der Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein mit sehr gutem Bauwerkszustand, gutem Bauwerkszustand, befriedigendem Bauwerkszustand, ausreichendem Bauwerkszustand, nicht ausreichendem Bauwerkszustand sowie ungenügendem Bauwerkszustand?

Antwort:

Die im Rahmen der ZEB erhobenen Daten werden in fünf Zustandsnoten normiert. Zur Erläuterung der bundesweit einheitlichen Verfahrensweise wird auf Seite 19 und Seite 20 des Verkehrsinfrastrukturberichts, Teil C – Bundesfernstraßen des BMVI verwiesen. Die Häufigkeitsverteilung bezogen auf den Gesamtwert ergibt sich wie folgt:

Gesamtwert Bundesautobahnen 2014		Gesamtwert Bundesstraßen 2012	
Zustandsnote	Anteil in %	Zustandsnote	Anteil in %
1 (sehr gut)	15,6	1 (sehr gut)	2,3
2 (gut)	48,0	2 (gut)	30,8
3 (befriedigend)	16,8	3 (befriedigend)	25,3
4 (schlecht)	9,5	4 (schlecht)	18,2
5 (sehr schlecht)	10,1	5 (sehr schlecht)	23,4

4. Wie hoch ist der Anteil von Tunnel- und Brückenbauwerken auf Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein mit sehr guten Bauwerkszustand, gutem Bauwerkszustand, befriedigendem Bauwerkszustand, ausreichendem Bauwerkszustand, nicht ausreichendem Bauwerkszustand sowie ungenügendem Bauwerkszustand?

Antwort:

Bei den Tunnel- und Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen ergeben sich mit Stand 27.05.2016 folgende Bauwerkszustände:

Bauwerkszustand	Anteil in %
sehr gut	5
gut	14
befriedigend	47
ausreichend	31
nicht ausreichend	2
ungenügend	0

5. Auf welchen Streckenabschnitten und bei welchen Bauvorhaben besteht besonders großer Handlungsbedarf (Bitte Auflistung der priorisierten Streckenabschnitte und Bauwerke)?

Antwort:

In den vergangenen Jahren wurden ZEB auffällig gewordene Streckenabschnitte bereits saniert, es verbleiben aktuell im Wesentlichen:

Bundesautobahnen:

- A 21, Stolpe - Trappenkamp, Richtungsfahrbahn Süd
- A 21, Segeberg/Süd - Schackendorf

- A 1, AS Lensahn - AS Neustadt-Pelzerhaken
- A 1, AS Oldenburg/Nord - südl. AS Oldenburg/Süd

Bundesstraßen:

- B 76, Kiel - Schwentinental
- B 200, Husum - Olderupfeld
- B 76, Bereich Schleswig
- B 207, Elmenhorst - Talkau
- B 503, Sprengel - Altenholz
- B 199, Gelting - Kappeln

Bauwerke:

Die jeweiligen Erhaltungsmaßnahmen ergeben sich aus dem Zustand eines Bauwerkes. Grundsätzlich bedarf jeder festgestellte Schaden bzw. Mangel einer Sanierung. Die Dringlichkeit und der Umfang einer Sanierung sind abhängig vom Grad der Schädigung des Bauwerkes. Bei umfangreichen Schäden ist eine Abwägung zwischen einer Instandsetzung und einem Ersatzneubau durchzuführen. Die Dringlichkeitsreihung bei der Sanierung der Ingenieurbauwerke ist ein kontinuierlicher Prozess, der einer laufenden Fortschreibung bedarf. Aufgrund der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen, der Nachrechnung nach Nachrechnungsrichtlinie etc. werden das Bauprogramm und die Prioritätenreihung ständig angepasst und fortgeschrieben.

Erforderliche Ersatzneubauten:

- K 109 (Kreis Stormarn) / A 24
- Wirtschaftsweg "Kronshorst" / A 24
- B 76 / Wirtschaftsweg bei Altenhof
- B 76 / Fußweg bei Schwentinental
- B 77/ Eider bei Rendsburg
- Bauwerke im Bereich Autobahnkreuz Bargteheide

Erforderliche umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen

- B 5 / Nord-Ostseekanal bei Brunsbüttel
- A1 / Trave bei Reinfeld
- B 77 / DB u. Wirtschaftswege bei Busdorf

6. Wie erklärt die Landesregierung die Tatsache, dass der Zustand der Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein laut Infrastrukturbericht des BMVI im Durchschnitt schlechter als in den meisten Flächenländern ist? Hat das mit der unzureichenden Ausstattung des LBV-SH zu tun?

Antwort:

Aus Sicht der Landesregierung liegt die Ursache eines unterdurchschnittlichen Erhaltungszustandes insbesondere an der Altersstruktur der Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein. Diese wiederum ist Ergebnis des prioritären Mitteleinsatzes des Bundes in den neuen Bundesländern nach der Wiedervereinigung.

Wegen der höheren verkehrlichen Bedeutung sowie des geringeren spezifischen Begleitaufwandes und der leichteren Umsetzbarkeit wurde in den vergangenen 10 bis 15 Jahren den Erhaltungsmaßnahmen im Zuge von Bundesautobahnen Vorrang eingeräumt.

7. Wie hoch ist das tägliche Verkehrsaufkommen auf Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein (Schwerlasttransporte bitte getrennt aufführen)?

Antwort:

Das tägliche Verkehrsaufkommen der Bundesfernstraßen differiert zwischen den einzelnen Abschnitten sehr stark. Der Bund hat das Verkehrsaufkommen der Bundesfernstraßen zuletzt unter Mitwirkung der Straßenbauverwaltung des Landes im Rahmen der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015 flächendeckend ermittelt. Die Auswertungen des Bundes liegen allerdings noch nicht vor.

Die bundesweiten Ergebnisse der vorausgegangenen SVZ 2010 hat der Bund im Internet veröffentlicht: <http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/Manuelle-Zaehlung-2010.html?nn=797458>

8. Welche Maßnahmen ergeben sich für die Landesregierung aus der Bewertung der Zustände und Tunnel- und Brückenbauwerken sowie dem täglichen Verkehrsaufkommen auf Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein?

Antwort:

Nach den Vorgaben des Bundes werden auch die Tunnel- und Brückenbauwerke der Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein intensiv untersucht und auf ihre Zukunftsfähigkeit hin bewertet. Soweit im Hinblick auf gestiegene Verkehrsbelastungen Handlungsbedarf besteht, wird geprüft ob, Verstärkungen der Bauwerke in Betracht kommen oder Ersatzneubauten erforderlich werden.

Die Strategie der Landesregierung bei der Erhaltung der Ingenieurbauwerke hat der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie im Bericht „Erhaltungskonzeption für die Brücken im Zuge der Landesstraßen“ an den Finanzausschuss (Umdruck 18/5846) umfassend beschrieben.

Die Landesregierung investiert in die Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Ingenieurbauwerke in Schleswig-Holstein.

9. Mit welchem zukünftigen täglichen Verkehrsaufkommen plant die Landesregierung auf Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein und welche Maßnahmen ergeben sich für die Landesregierung daraus?

Antwort:

Im Rahmen der Bauvorbereitung von Fahrbahnerhaltungsmaßnahmen werden die zu erwartenden Schwerverkehrsbeanspruchungen des Straßenauf-

baus in einem vorgegebenen Bemessungsverfahren nach der Richtlinie zur Bemessung des Straßenoberbaus (RStO) ermittelt. Dabei geht nicht nur die quantitative Steigerung der Verkehrszahlen in den kommenden 30 Jahren, sondern auch die qualitative Steigerung durch steigende Achslasten der Schwerfahrzeuge ein. Eine abschnittsbezogene Prognosezahl wird nicht ermittelt.

10. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung getroffen, um die Belastung von Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein zu verringern und welche Maßnahmen hat die Landesregierung getroffen, um die Zustände von Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein zu verbessern?

Antwort:

Die verkehrliche Anbindung Schleswig-Holsteins, insbesondere für den Güterverkehr, ist Basis der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes. Insbesondere beim Wirtschaftsverkehr in der Fläche werden alternative Verkehrsträger zur Straße kaum Bedeutung gewinnen können. Verringerungen der Belastung der Bundesfernstraßen bei den Durchgangsverkehren sind durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur (Feste Fehmarnbeltquerung mit Schienenhinterlandanbindung) oder den Ausbau der Bundeswasserstraßen (Nord-Ostsee-Kanal und Elbe-Lübeck-Kanal) zu erwarten. Diese liegen allerdings in der planerischen und der Finanzverantwortung des Bundes bzw. der Deutschen Bahn AG. Vorrangiges Ziel des Bundes und der Landesregierung ist es, die Bundesverkehrswege auch bei weiter steigender Verkehrsnachfrage in einem guten Zustand zu erhalten. Hierfür wird die Notwendigkeit gesehen, mehr Geld für Erhaltung und Ersatz sowie die Weiterentwicklung einer nachhaltig leistungsfähigen Infrastruktur bereitzustellen. Mit einer effizienten Verteilung soll eine langfristig tragfähige Infrastrukturentwicklung gelingen. Hinsichtlich der Weiterentwicklung bedient sich der Bund dem Bundesverkehrswegeplan als zentrales Element der Infrastrukturplanung.