



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Oliver Kumbartzky (FDP)

und

Antwort

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

L 276 - Zeitplan der Erhaltungsmaßnahmen

1. Welchen Gebrauchswert und welchen Substanzwert hat die L 276? Wie haben sich diese Werte seit 2005 entwickelt?

Antwort:

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 (ZEB) der Landesstraßen wird dementsprechend - wie auch im Zustandsbericht 2014 auf Seite 22 ausgeführt ist - 2017 erfolgen. Über die Entwicklung des Zustandes der L 276 seit 2013 kann insofern erst nach Vorliegen der Ergebnisse der ZEB 2017 verlässlich berichtet werden. Die Ergebnisse werden 2018 erwartet.

Für die drei Netzknotenabschnitte haben sich bei den einzelnen Zustandserfassungen folgende Zustandswerte (von / bis bzw. Mittelwert) ergeben:

2005

Abschnitt		Substanzwert		Gebrauchswert	
L276-010	L139 - K1	1,0-5,0	1,7	1,0-3,49	1,6
L276-020	K 1 - NOK	1,0-5,0	2,1	1,0-3,49	2,1
L276-030	NOK - L 137	1,0-5,0	3,6	1,0-3,49	1,7

2009/10

Abschnitt		Substanzwert		Gebrauchswert	
L276-010	L139 - K1	1,0-5,0	3,1	1,0-3,49	1,9
L276-020	K 1 - NOK	1,0-5,0	2,8	1,0-5,0	1,7
L276-030	NOK - L 137	1,0-5,0	3,7	1,0-5,0	1,3

2013

Abschnitt		Substanzwert		Gebrauchswert	
L276-010	L139 - K1	1,0-5,0	4,0	1,0-3,49	2,7
L276-020	K 1 - NOK	1,0-5,0	3,4	1,0-5,0	2,8
L276-030	NOK - L 137	1,0-5,0	4,0	1,0-5,0	1,7

2. Welche Verbindungsfunktion hat die L 276?

Antwort:

Wie im Landesstraßenzustandsbericht (Drucksache 18/2066) auf den Seiten 26 und 27 beschrieben, erfolgt die Zuordnung einer Landesstraße zur Verbindungsfunktion 1.1 (hochbelastete Landesstraße) ab einer Mindestverkehrsbelastung von 5.320 Kfz / 24 h. Landesstraßen, die zentrale Orte verbinden, zwischen denen keine Bundesstraße verläuft, erfüllen eine Netzfunktion und werden der Verbindungsfunktion 1.2 (Netzfunktion zentrale Orte) zugeordnet. Aufgrund der sehr geringen Verkehrsbelastung von 354 bzw. 1.345 Kfz / 24 h und der fehlenden Netzfunktion besitzt die L 276 dementsprechend keine Verbindungsfunktion und gehört somit zu den Landesstraßen in der Fläche.

3. Welche Abschnitte der L 276 sind aktuell sanierungsbedürftig und auf welchen Abschnitten der L 276 sind derzeit welche zustandsbedingten Verkehrsbeschränkungen vorhanden? Bitte einzeln aufschlüsseln.

Antwort:

Die L 276 ist weitestgehend durchgängig sanierungsbedürftig. Eine kontinuierliche systematische Erfassung der zustandsbedingten Verkehrsbeschränkungen findet nicht statt. Die letzte Stichtagserfassung der Verkehrsbeschränkungen erfolgte zum 1. November 2013. Die nächste Stichtagserfassung soll im Zusammenhang mit der geplanten Fortschreibung des Berichtes zum Zustand der Landesstraßen 2018 erfolgen.

Derzeit besteht im Abschnitt L276-030 (NOK – L 137) eine Gewichtsbeschränkung auf 5,50 Tonnen.

4. Welche Erhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen sind seit 2012 auf welchen Abschnitten der L 276 durchgeführt worden?

Antwort:

Es wurden nicht näher zu spezifizierende betriebliche Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

5. Auf welchem Rang der Prioritätenreihung finden sich die Maßnahmen zur Erhaltung und Sanierung der L 276 seit 2010? Bitte die Entwicklung darstellen.

Antwort:

Einer Sanierung der L 276 ist bislang keine Priorität eingeräumt worden.

6. Welche Erhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen sollen zu welchem Zeitpunkt über welchen Zeitraum auf welchen Abschnitten der L 276 durchgeführt werden?

Antwort:

Mit Blick auf die nur sukzessiv mögliche Beseitigung des Sanierungsstaus, die nachrangige Verkehrsbedeutung und die fehlende Netzfunktion sind im Bereich der L 276 in den nächsten Jahren noch keine Erhaltungsmaßnahmen geplant.

Davon unabhängig werden bei Bedarf in Abhängigkeit verfügbarer Mittel betriebliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit durchgeführt.

7. Liegen aufgrund der Sanierung der L 138 Zustandsprognosen für die L 276, die dafür als Ausweichstrecken genutzt wird, vor? Wenn ja, bitte aufführen. Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Für objektbezogene Zustandsprognosen einzelner Straßenabschnitte stehen wegen der Vielzahl der Einflussfaktoren keine verlässlichen Prognosemodelle zur Verfügung. Generell führen zusätzliche Verkehre zu zusätzlichen Beanspruchungen der Straßensubstanz.