



Schleswig-Holsteinischer Landtag
-Wirtschaftsausschuss –

ausschließlich per Mail: Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/3412

Rendsburg, 02.10.2014

**Zustand der Landessstraßen in Schleswig-Holstein 2014 – Bericht der Landesregierung – Drucksache 18/2006
Verbändeanhörung**

Sehr geehrter Herr Vogt,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken ausdrücklich für die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zu dem vorbezeichneten Bericht der Landesregierung, wovon wir wie folgt gerne Gebrauch machen:

Der Bauernverband Schleswig-Holstein e.V. betrachtet den vorgelegten Bericht und die darin genannten Lösungsvorschläge mit großer Sorge. Die Auseinandersetzung mit der Sache und die grundsätzlich sachliche Aufbereitung der Thematik sind zu begrüßen. Jedoch wird nach unserer Auffassung dabei nicht allen Besonderheiten des ländlichen Raumes in Schleswig-Holstein Rechnung getragen.

Die Land- und Forstwirtschaft nutzt und bewirtschaftet in Schleswig-Holstein weit über 70 % der Fläche. Dies ist ein bundesweit einmaliger Spitzenwert. Gleichzeitig ist die Landwirtschaft größter Arbeit- und Auftraggeber im ländlichen Raum.

Dabei ist gleichzeitig zu berücksichtigen, dass landwirtschaftlicher Verkehr nicht mit üblichem Schwerverkehr zu vergleichen ist. Zwar sind viele landwirtschaftliche Betriebe und Lohnunternehmer mit zunehmend großen Fahrzeugen unterwegs. Dies geschieht jedoch insbesondere vor dem Hintergrund, dass derartige Maschinen bodenschonender sind, weniger Kraftstoff verbrauchen und präziser arbeiten mit der

Folge, dass umwelt- und ressourcenschonender gearbeitet werden kann, etwa durch reduzierten Dünger- oder Pflanzenschutzmitteleinsatz. Diese ökonomischen und ökologischen Vorteile einer derartigen Maschinenausstattung sind zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Straßentransportes ist dabei zu berücksichtigen, dass die Maschinen wegen ihrer bodenschonenden Ausstattung mit sehr breiten Reifen ausgestattet sind, die in der Regel einen deutlich geringeren Druck pro Flächeneinheit erzeugen als gewöhnlicher Schwerlastverkehr. Eine Gleichstellung mit dem üblichen Schwerlastverkehr ist daher verfehlt.

Die Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen sind für das Land Schleswig-Holstein in der Tat dramatisch. Die daraus hergeleiteten Lösungsvorschläge sind u. E. jedoch nicht differenziert genug. Richtig ist, dass das Ziel nachhaltiger Verkehrspolitik sein muss, die notwendige Infrastruktur dauerhaft in vollem Umfang betriebsfähig zu halten und eine weitere Substanzschädigung zu verhindern. Richtig ist auch, dass sowohl Straßen in den Ballungsräumen als auch die im ländlichen Raum berücksichtigt werden müssen. Gleichzeitig führt jedoch die vorgesehene Priorisierung und Kategorisierung zu einer deutlichen und erheblichen Benachteiligung des ländlichen Raumes. Den Vorschlag auf Seite 26 unten, Landesstraßen in der Fläche (Verbindungsfunktion 2) mit vorsorgenden Gewichtsbeschränkungen zu belegen, hätte ganz gravierende Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein und die Versorgung der Fläche. Dies wird zwar anerkannt, aber dennoch als vorzugswürdige Lösung dargestellt. Auch in diesem Zusammenhang wird fälschlicherweise landwirtschaftlicher Verkehr mit anderen Schwerverkehren gleichgestellt, was aus den o. g. Gründen nicht zutreffend ist.

Es liegt zudem eine zu starke Vereinfachung vor, wenn als Basis für den volkswirtschaftlichen Nutzen und die Verkehrsbedeutung einer Straße allein die Frequentierung derselben als Maß zugrunde gelegt wird. Nicht betrachtet wird dabei nämlich die „volkswirtschaftliche Wertigkeit“ der einzelnen Fahrten. Insoweit wird vorliegend nicht differenziert.

Deutlich wird dies auch, soweit das Land aufgefordert wird, sich mit dem demographischen Wandel, bezogen auf die Landesstraßen auseinander zu setzen (Ziffer 7, am Ende). Dabei wird wiederum auf die Anzahl der Personen/Nutzer abgestellt und die wirtschaftliche Bedeutung der Verkehre nicht berücksichtigt. Landwirtschaft als Teil der Daseinsvorsorge und wichtigster Wirtschaftsmotor des ländlichen Raumes findet bei einer solchen Betrachtung keine hinreichende Beachtung. Vielmehr würden die Anlieger der Straßen zweiter Priorität zu Bürgern zweiter Priorität.

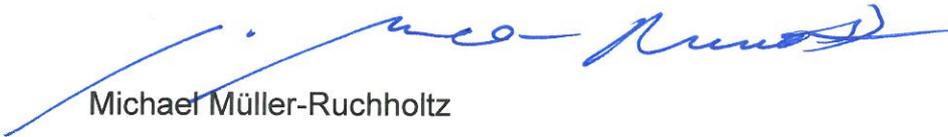
Der Staat kann und darf aber in dieser Weise nicht klassifizieren, insbesondere wenn eigene Versäumnisse der Vergangenheit die Ursache für die vorliegende Situation sind. Wenn man nur bestimmte Straßen stärkt, führt dies zwingend dazu, dass andere Straßenwege umso schneller verfallen. Landwirtschaftliche Verkehre können nicht ausweichen und Problembereiche weiträumig umfahren.

Landwirtschaft ist darauf angewiesen jede Fläche, auch mit modernen Maschinen erreichen zu können. Dieser Umstand darf in der Diskussion, insbesondere hinsichtlich angedachter Gewichtsbeschränkungen, nicht unter den Tisch fallen.

Straßen als Teil der Infrastruktur im ländlichen Raum erfüllen zudem eine wichtige Funktion der Daseinsvorsorge. Gemäß dem Grundsatz gleichwertiger Lebensbedingungen, wie er im deutschen Grundgesetz festgeschrieben ist, sind Straßen im Sinne der Erreichbarkeit auch dann zu erhalten, wenn die Nutzungsfrequenz dieses finanziell nicht rechtfertigt. Eine Verausgabung der Finanzmittel nach reinen Effizienzkriterien wird dem Grundsatz auf keinen Fall gerecht.

Im Ergebnis führen die vorgesehenen Lösungsansätze da zu einer Abkopplung und Aufgabe des ländlichen Raumes, die in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein nicht gewollt sein kann.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Müller-Ruchholtz