

Schleswig-Holsteinischer Landkreistag

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Schleswig-Holsteinischer Landkreistag ♦ Reventlouallee 6 ♦ 24105 Kiel

Wirtschaftsausschuss des Schleswig-
Holsteinischen Landtages
z.Hd. Herrn Ausschussgeschäftsführer Wagner

Per e-mail – Adresse
Wirtschaftsausschuss @landtag.ltsh.de

Sachbearbeiter/in:

Jan-Christian Erps

Durchwahl

0431/570050-11

Ihr Schreiben vom, Az.:

Unser Schreiben vom, Az.:
(bitte unbedingt angeben)
797.70 Ho

Kiel, 10.10.2014

Zustand der Landesstraßen in Schleswig-Holstein

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/3462

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Bericht zum Zustand der Landesstraßen danken wir Ihnen.

Das Fazit aus dem Bericht der Landesregierung zum Zustand der Landesstraßen in Schleswig-Holstein 2014, dass ausreichende Haushaltsansätze für den Abbau des Erhaltungsstaus derzeit nicht zur Verfügung stehen und damit der Substanzverfall der bestehenden Landesstraßen nicht aufzuhalten ist, steht im Widerspruch zu der eigenen Zielvorgabe des Landes einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die Infrastruktur dauerhaft in vollem Umfang betriebsfähig zu halten.

Die seitens des Landes entwickelte Priorisierung, mit dem Fokus Erhaltungsinvestitionen ausschließlich auf verkehrswichtige Strecken „ohne“ gravierende Substanzschäden zu konzentrieren, und „ohne“ zumindest eine Konsolidierung des schadhaften Streckennetzes zu erreichen, ist nach unserer Auffassung nicht hinnehmbar. Diese Verkehrspolitik verlagert die im Sinne der Widmung primären Aufgaben der Landesstraßen mit Verkehrsverbindungsfunktion und Erschließung in der Fläche auf das übrige klassifizierte Straßennetz.

Die Umsetzung dieser Pläne würde zu einem **flächendeckenden Verfall der Straßeninfrastruktur in Schleswig-Holstein** führen.

Anders als im Bericht dargestellt, werden sowohl bei zunehmendem Substanzverfall als auch bei der Sperrung von Landesstraßen neben den Bundesstraßen auch die Kreisstraßen die Netzfunktion für die Landesstraßen übernehmen müssen.

Einhergehend mit einer Zunahme der Verkehrsbelegungszahlen, bedeutet dies eine finanzielle Mehrbelastung bei den Erhaltungsaufwendungen der jeweiligen Kreise und z.T. sicherlich steigende Anforderungen an die Kreisstraßen. Auch das gemeindliche Straßennetz ist von dieser Entwicklung nicht auszunehmen.

Wegen fehlender Finanzierung zur laufenden Erhaltung plant das Land die Vorhaltung von historisch gewachsenen Landesstraßen kritisch mit dem kommunalen Raum zu prüfen. Beabsichtigt ist danach möglicherweise, insbesondere Landesstraßen ohne ausgewiesene Verbindungsfunktion in die kommunale Trägerschaft zu übergeben. Dieses führt zu weiteren nicht hinnehmbaren finanziellen Aufwendungen der Kommunen bei gleichzeitiger Entlastung im Landeshaushalt und wird von uns nicht akzeptiert werden.

„Da auf 85% der Landesstraßen Buslinien verlaufen, ist ein leistungsfähiges Landesstraßennetz wesentliche Grundlage eines funktionierenden ÖPNV in Schleswig-Holstein“ (Zitat Seite 5 des Berichtes). Der Busverkehr als meist genutztes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr ist somit durch die in den nächsten Jahren deutliche Zunahme der Streckensperrungen von Landesstraßen ebenfalls einer der Hauptbetroffenen der Unterfinanzierung für zwingend notwendige Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen im Bestand.

Es besteht die Gefahr, dass durch Straßensperrungen Busverbindungen nicht mehr aufrechterhalten werden können. Hierdurch würde insbesondere die Bevölkerung in ländlicheren Regionen vom Verkehrsnetz abgeschnitten werden.

Aus Sicht der Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV - zuständig für die Bereitstellung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs - ist diese Vorgehensweise nicht akzeptabel.

Auch führt ein „Straßenschließungsprogramm“ im nachgeordneten Landesstraßennetz speziell für die Netzfunktionen im ländlichen Raum neben den rechtlichen Problemen zusätzlich zu fehlenden Verbindungen an das Bundesstraßennetz. Beispiele dafür aus dem Kreisbereich sind die L 85 und L 90, u.a. ebenfalls von Bedeutung als Umleitungsstrecken der A1 und B 404. Es könnten weitere Beispiele angeführt werden.

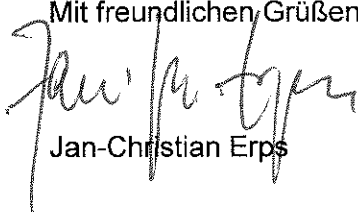
Auch die genannten Rahmenbedingungen der Finanzierungsansätze für die Erhaltung von Radverkehrsanlagen sind als kritisch anzusehen, da nach Maßgabe der Landesregierung die Potenziale des Fahrradfahrens neben dem Tourismusaspekt auch im Alltags- und Freizeitverkehr besser als bisher ausgeschöpft werden sollen.

Der historisch bedingte Ist-Ausbauzustand der Landesstraßen, mit nach heutiger Bewertung vorhandener Unterdimensionierung im Fahrbahnaufbau, lässt bei gleichzeitiger Verschiebung der bisher bereitgestellten Haushaltsmittel für Ausbaumaßnahmen zu Gunsten der Erhaltungsmaßnahmen keine grundhaften Erneuerungen mehr zu und beschleunigt den Substanzverfall so noch weiter. Eine Mittelbereitstellung für den Um- und Ausbau ist seitens des Landes weiterhin sicherzustellen.

Insbesondere mit Verweis auf die Verbindungsfunktionen auch im öffentlichen Personennahverkehr darf es nicht dazu kommen, dass Erhaltungsmaßnahmen für Ingenieur- bzw. Brückenbauwerke bei seitens des Landes nachrangig eingestuften Landesstraßen nicht finanzierbar sind.

Mit Blick auf die Bedeutung der Kreise als Wirtschaftsstandorte für Schleswig-Holstein ist ein funktionierendes Verkehrsnetz von hoher Bedeutung. Insofern weisen wir hier gern auf dringenden Handlungsbedarf hin.

Mit freundlichen Grüßen



Jan-Christian Erps