

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzenden des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Thomas Rother, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/6507**

nachrichtlich:

Frau Präsidentin
des Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24105 Kiel

Gesehen und weitergeleitet:
Kiel, 31.08.2016

über das
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

Gez. Bernt Wollesen

25. August 2016

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der 130. Sitzung des Finanzausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages am 14. Juli 2016 wurde unter Punkt 1 der Tagesordnung der Umdruck 18/6332 „Bericht zum Winterdienst“ aufgerufen. Bezugnehmend auf die in der Niederschrift zur 130. Sitzung enthaltene Bitte des Finanzausschusses zur Ergänzung der aufgeführten Aussagen, übersende ich Ihnen die nachfolgenden Informationen mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Ziel des an ein externes Gutachterbüro vergebenen Auftrages war es, anhand der im Kreis Dithmarschen gelegenen Landesstraßen exemplarisch aufzuzeigen, inwieweit die gegenwärtigen Winterdienstleistungen des Landesbetriebs für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) durch eine Differenzierung im Anforderungsniveau für die einzelnen Landesstraßen entsprechend deren verkehrlichen Bedeutung noch zielorientierter und wirtschaftlicher erstellt werden könnten.

Die untere Grenze des Anforderungsniveaus bildet hierbei die Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten durch das Land Schleswig-Holstein, wonach außerhalb geschlossener Ortslagen öffentliche Straßen nur an für den Kraftfahrzeugverkehr besonders gefährlichen Stellen im Winter zu räumen und zu streuen sind. Diese Gefahrenstellen wurden durch das Gutachterbüro im Rahmen einer Netzanalyse sowie einer umfassenden Auswertung aller Unfallhäufungspunkte der vergangenen zehn Jahre innerhalb des Landesstraßennetzes im Kreis Dithmarschen ermittelt.

Gemäß § 10 Straßenwegesgesetz Schleswig-Holstein (StrWG-SH) haben die Straßenbaulastträger ihre Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern und – darüber hinaus – die Straßen bei Schnee und Eisglätte zu räumen und zu streuen. Damit steht auch der Winterdienst unter der Prämisse der Leistungsfähigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers.

Insoweit bot sich als eine Variante für die Untersuchung an, den Winterdienst im Netz der Landesstraßen künftig auf das von der Verkehrsbelastung bedeutsamste Netz nach dem „Bericht zum Zustand der Landesstraßen in Schleswig-Holstein 2014“ (Zustandsbericht 2014) (Drucksache 18/2066) zu beschränken. Besondere Gefahrenstellen in dem verbleibenden Netz der Landesstraßen würden hingegen lediglich noch „punktuell“ im Winterdienst berücksichtigt (Variante 1).

Als weitere Variante (Variante 2) wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen einer streckenbezogenen Winterdienstumsetzung in einem Teilnetz der Landesstraßen untersucht, welches sich aus einer zuvor durchgeführten Analyse der volkswirtschaftlichen, strukturellen und verkehrstechnischen Bedeutung der einzelnen Landesstraßenabschnitte innerhalb des Kreises Dithmarschens herauskristallisierte. Dieses Teilnetz entspricht weitgehend dem der Variante 1 zuzüglich derjenigen Landesstraßen, die nach dem Zustandsbericht 2014 eine Netzfunktion erfüllen.

Die den einzelnen Varianten einer Winterdienstumsetzung zugrundeliegenden Gesamtstrecken sind in nachfolgender Tabelle 1 dargestellt. In Variante 1 würde demnach lediglich noch 10,8 Prozent der Landesstraßen im Kreis Dithmarschen winterdienstlich betreut, in der Variante 2 ein Teilnetz von 40 Prozent des Landesstraßennetzes.

Gleichwohl reduzieren sich die ersparten Winterdienstkosten – auf der Basis variantenoptimierter Räum- und Streurouten – nicht in gleichem Verhältnis. So steht einer Reduzierung des im Winterdienst betreuten Netzes um nahezu 90 Prozent (Variante 1) nur eine Kostenersparnis von knapp über 50 Prozent gegenüber; einer Reduzierung um 60 Prozent bei Variante 2 eine Kostenersparnis von 35 Prozent. Dieses auf den ersten Blick überraschend anmutende Ergebnis erklärt sich durch die zahlreichen Straßenabschnitte, die für den Winterdienst auf den verbliebenen rudimentären Landesstraßennetzen im Rahmen der Varianten 1 und 2 durchfahren werden müssen, ohne hier Winterdienst zu erstellen. Dieses ungünstige Verhältnis zeigt sich in besonderer Weise bei Herausnahme der Ortsdurchfahrten der Landesstraßen aus dem Winterdienst. Die Ortsdurchfahrten würden in gleicher Weise wie bisher von den Winterdiensteinsatzfahrzeugen durchfahren, allerdings lediglich als „Leerfahrten“, so dass sich die erzielbaren Einsparungen auf die Kosten des ausgebrachten Streugutes begrenzen würden. Diese Einsparvolumina werden seitens der gutachterlichen Expertise für die Variante 1 mit 2.600 Euro, für die Variante 2 mit 11.800 Euro (Hinweis: Im Umdruck 18/6332 ist hier bei der Kostenangabe ein Schreibfehler unterlaufen. Richtig ist die Angabe von 11.800 Euro/Jahr.) jährlich angegeben.

Die Kostermittlung basiert auf der Auswertung der Winterdienstkosten auf den Landesstraßen im Kreis Dithmarschen in den Jahren 2008 bis 2013 durch den LBV-SH.

Tabelle 1: Varianten der Winterdienstumsetzung

Winterdienstlich betreutes Landesstraßennetz im Kreis Dithmarschen		
gesamt	Variante 1	Variante 2
441,7 km	47,7 km	176,5 km
100,0 %	10,8 %	40,0%
Durchschnittliche Winterdienstkosten		
359.927 €	170.893 €	232.445 €
100,0 %	47,5 %	64,6 %
Reduzierte Winterdienstkosten im Verhältnis zum Status Quo		
0 €	-189.034 €	-127.482 €
0,0 %	-52,5 %	-35,4 %

Den Empfehlungen des Gutachtens, die untersuchten Varianten weiter zu verfolgen, hat sich die „Kommission zur Standardabsenkung in der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung“ nicht angeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Reinhard Meyer