

Schleswig-Holstein

Der echte Norden

Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in
Schleswig-Holstein 2019–2030

Agenda

-
- | | |
|-----------|---|
| 01 | Zustandsbericht |
| 02 | Erhaltungsbedarf und Zustandsentwicklung |
| 03 | Strategie und Erhaltungsprogramm |
| 04 | Zusammenfassung |
-

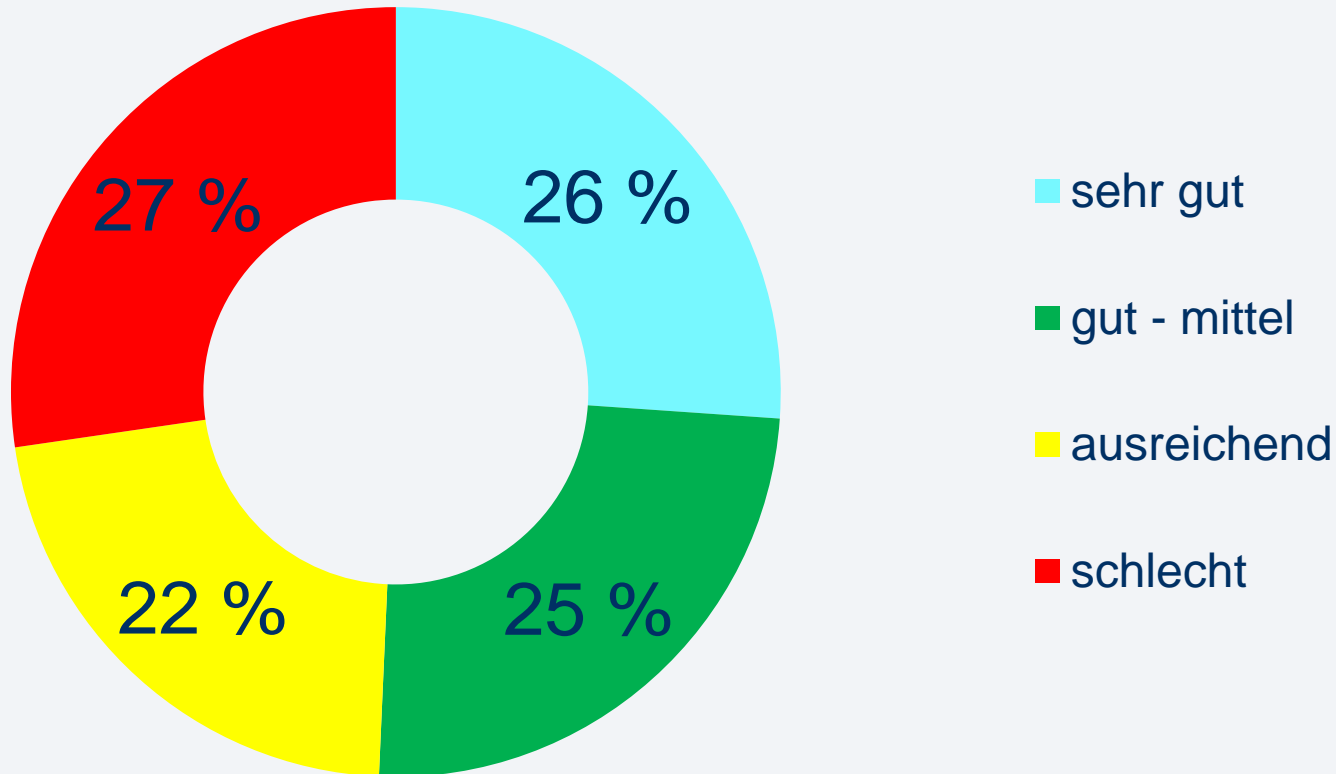
Zustandsbericht

Zustandserfassung Fahrbahnen

- **seit 2005** führt das Land **im 4-Jahresrythmus Zustandserfassungen** der Landesstraßen durch – vergleichbar bei Autobahnen, Bundesstraßen, Kreisstraßen
- es erfolgt eine messtechnische Erfassung und Bewertung zahlreicher Oberflächenparameter, die Erfassung erfolgt durch schnellfahrende Messsysteme
- bei der Bewertung der Einzelergebnisse bildet der Substanzwert das Bewertungsschema für die Oberfläche. Dieser ist **Kennwert für den Erhaltungsbedarf**
- damit ergibt sich eine **flächendeckendes und objektives Lagebild** des **Straßenzustandes**



Fahrbahnzustand der Landesstraßen in SH



Häufigkeitsverteilung der Zustandsklassen Substanzwert gemäß ZEB 2017

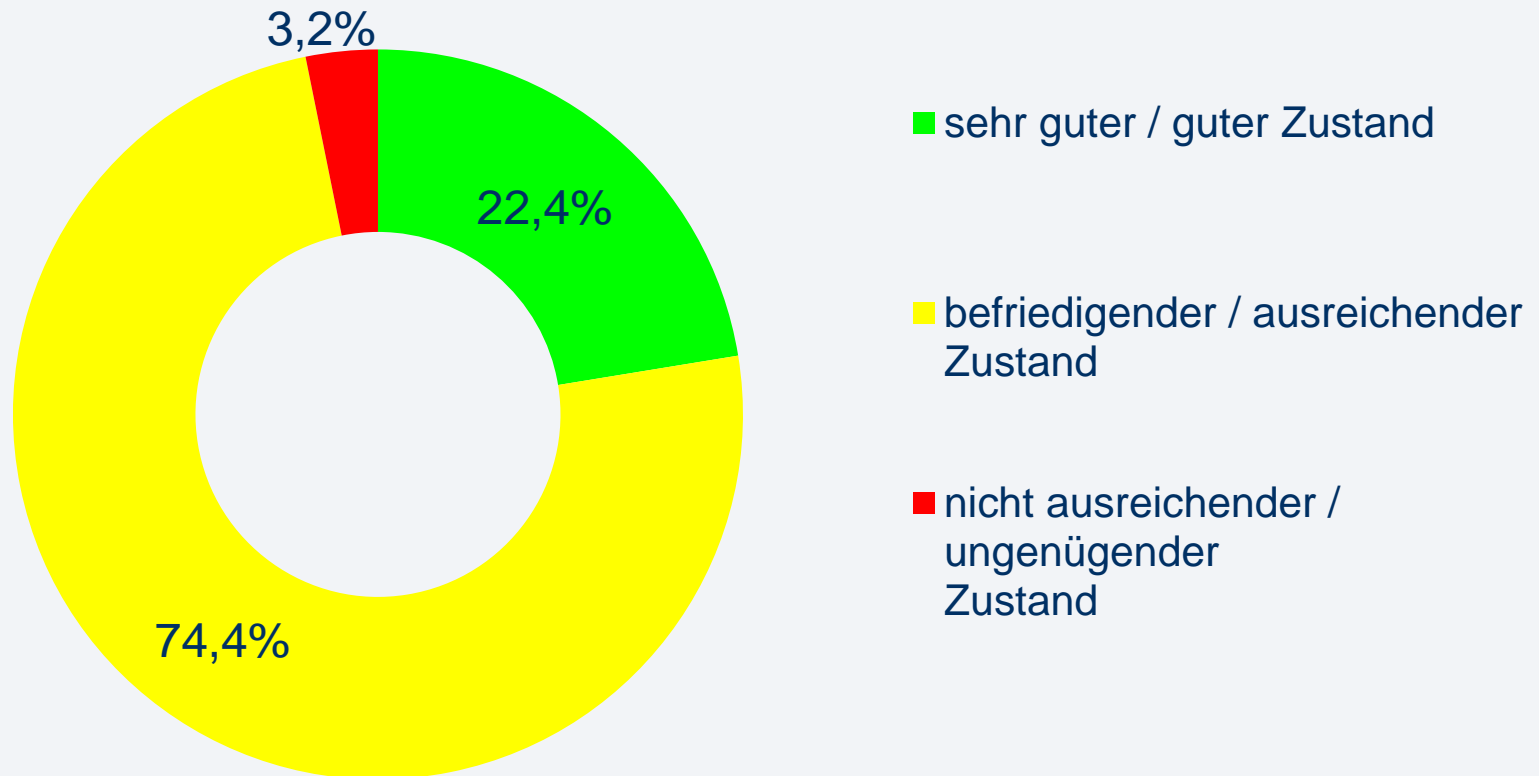
Quelle: Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt / LBV.SH

Zustandserfassung Brücken

- der LBV.SH **kontrolliert jede Brücke systematisch alle 3 Jahre** im Rahmen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076
- die Bewertung des Bauwerkszustandes erfolgt durch ein standardisiertes Verfahren
- Schäden an den Bauwerken werden so objektiv bewertet und schnell erkannt



Zustand Ingenieurbauwerke (Brücken etc.)



Häufigkeitsverteilung der Zustand der Ingenieurbauwerke in der Baulast des Landes SH nach Anzahl, Stand März 2018
Auswertung LBV.SH

Erhaltungsbedarf und Zustandsentwicklung

Ermittlung des Erhaltungsbedarfes / Zustandsprognose Fahrbahnen

Ermittlung des Erhaltungsbedarfes und der Zustandsprognose durch
Pavementmanagementsystem (PMS= IT-Tool, Anwendung: internationaler Standard)

Bearbeitung durch auf Erhaltungsmanagement spezialisierte externe Experten

Eingangsgrößen:

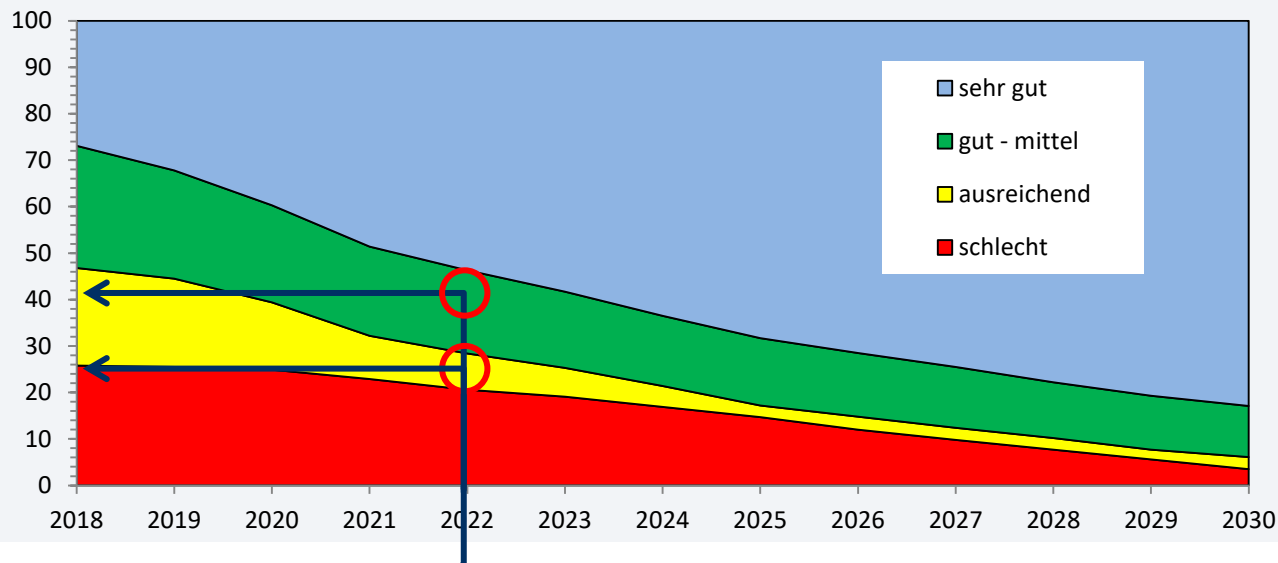
- Ergebnisse der **Zustandserfassung Fahrbahnen (ZEB 2017)**
- aktuelle Ergebnisse der bundesweiten **Straßenverkehrszählung 2015**
- **Aufbau und Alter** der bestehenden Fahrbahnschichten
- abgestimmte **Priorisierungsvorgaben**
- **Projekte** der Jahre 2017 und 2018

Erhaltungsbedarf

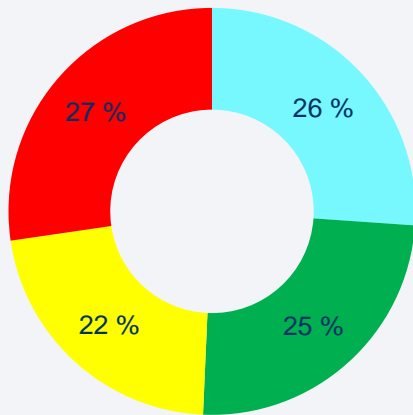
- **Fahrbahnen:** ein jährlicher Mitteleinsatz von **70 Mio.€ /Jahr** ist erforderlich
- **Brücken, Radwege, Ausstattung, Entwässerung** etc.: es werden **20 Mio.€/Jahr** benötigt
- der im Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014 **ausgewiesene Erhaltungsbedarf von 90 Mio. € pro Jahr wurde bestätigt**
- in Summe ist der **Erhaltungstau im Bereich der Landesstraßen inzwischen auf rund 1,2 Mrd. € angewachsen** (alle Beträge jeweils Preisstand 2017)
- Wesentliche Ursache: **Ausweitungen des Ausmaßes vorhandener Schäden** (in den Statistiken zum Substanzwert nicht in dem Maße ablesbar, da das „Schulnotensystem bei 5,0 / „schlecht“ abbricht).

Erhaltung der Landesstraßen (nur Fahrbahnen)

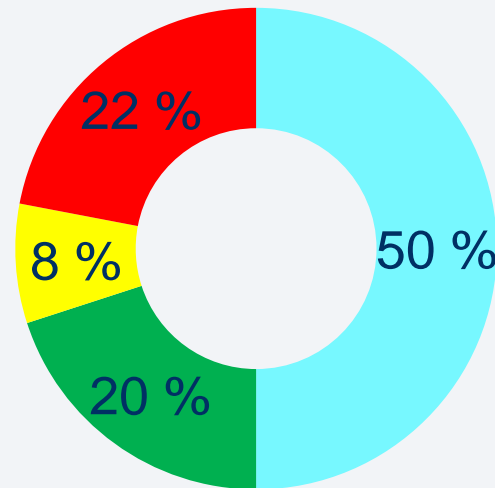
Für die Zustandsprognose der Landesstraßen wurde mit einem Pavementmanagementsystem der Fahrplan zur Umsetzung bis 2030 errechnet. Darauf aufbauend zeigt die Abbildung die **konkreten Erhaltungsziele für den Zeitraum 2019 bis 2022** auf Basis der Ausgangslage 2018 und im Ausblick bis 2030. Ausgangspunkt ist das Ergebnis der ZEB im Jahr 2017.



Ziel Fahrbahnen bis Jahresende 2022



ZEB 2017
(Ausgangslage 2018)



Ziel 2022

-  sehr gut
-  gut - mittel
-  ausreichend
-  schlecht

Erhaltungsprogramm 2019 - 2022

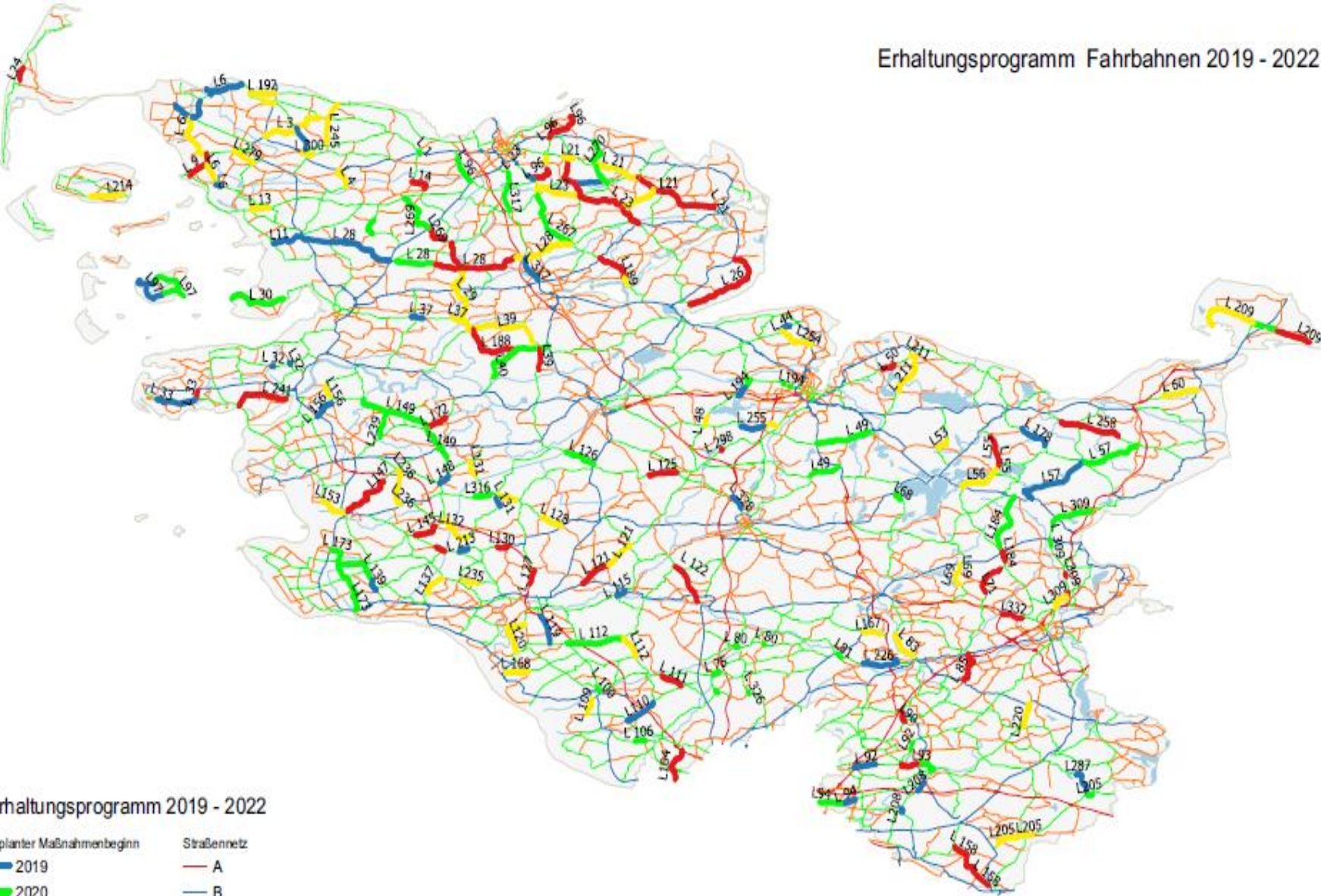
Alle sanierungsbedürftigen Landesstraßen werden anhand eines transparenten Kriterienkatalogs in die Planungen einbezogen.

Die relevanten Kriterien sind:

- **Verkehrsbedeutung**
- **Netzfunktion im Land SH**
- **regionale Priorität**
- **wirtschaftliche Bedeutung**
- **touristische Bedeutung**
- **Bedeutung für den ÖPNV**
- **Effizienz der Erhaltungsmaßnahme** für den Steuerzahler und die Auswirkungen vor Ort

Erhaltungsstrategie

- **Vorrangiges Ziel:** auf **Nachhaltigkeit** zielendes **Erhaltungsmanagement** der Landesstraßen mit **optimierten Lebenszykluskosten**, zur Erreichung einer langen Nutzungsdauer.
- **Wichtiges Instrument:** **rechtzeitiger Eingriff in die laufende Landesstraßen-Erhaltung**. Um Folgeschäden möglichst zu vermeiden, wird nicht immer die subjektiv „schlechteste“ Straße sofort saniert wird: Etwa weil ihre Priorität im Gesamtranking aller Landesstraßen nicht so hoch ist - ihre Verkehrssicherheit gleichwohl noch vorhanden ist.
- Gibt es bereits Schäden am Gesamtaufbau, **muss die Straßensubstanz vollständig erneuert werden**. Soweit es die Verkehrssicherungspflicht erlaubt, kann diese unter Berücksichtigung der Restnutzungsdauer - insbesondere bei wenig frequentierten Landesstraßen später erfolgen. D.h. der Lebenszyklus wird voll ausgenutzt.

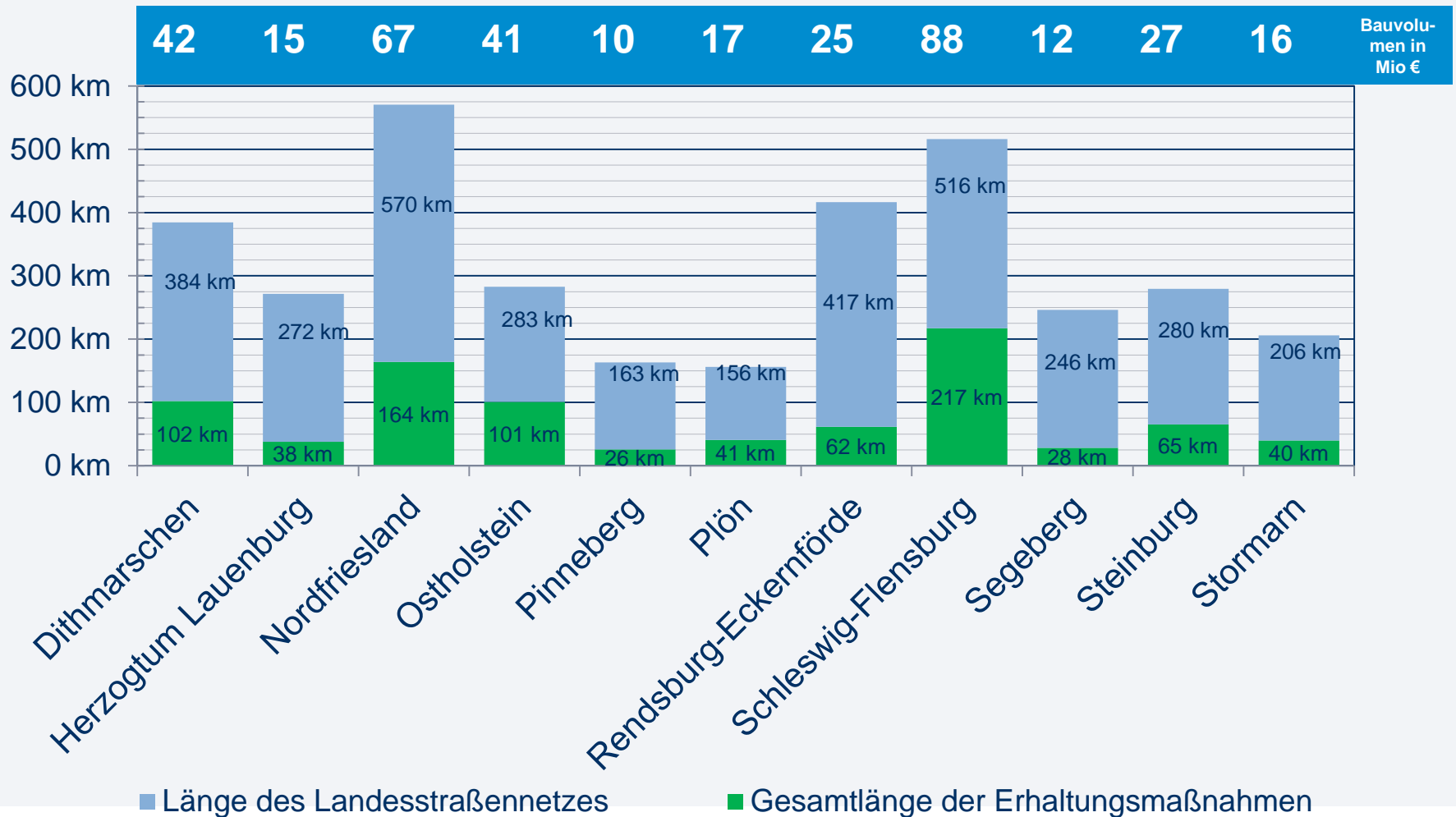


© GeoBasis-DE/LVermGeo SH

Erhaltungsprogramm 2019-2022: Trendwende zur nachhaltigen Verbesserung

- Notwendige **Sanierungsoffensive** wird gestartet.
- Das Programm leitet **Trendwende zur nachhaltigen Verbesserung des Zustandes** des Landesstraßennetzes in Schleswig-Holstein ein.
- Es verbindet **Maßnahmen zum rechtzeitigen, laufenden Erhalt der Straßensubstanz und gleichzeitig zum Abbau des Sanierungsstaus**.
- Das Erhaltungsprogramm hat ein Gesamtvolumen von **360 Mio. €**.
- Geplant sind **190 Einzelmaßnahmen** mit insgesamt knapp **900 km Gesamtlänge**.
- Neben den Fahrbahnen werden auch Brücken, Radwege sowie die Straßenausstattung in die Programmumsetzung integriert. Soweit es geht, werden notwendige Arbeiten in einer Baumaßnahme abgewickelt.

Erhaltungslängen nach Kreisen



Fazit

Fazit

- Belegt: Landesstraßen sind im schlechten Zustand: über 1/4 dringend sanierungsbedürftig
- Erhaltungsstau: auf rund 1,2 Mrd. € angewachsen
- Erhaltungsbedarf: beträgt 90 Mio. € pro Jahr
- Geplant: Nicht jede Straße von 3.541 Kilometern hat erste Dringlichkeit (Prioritätenplan)
- Gezielt: Abarbeitung Defizite nicht von heute auf morgen machbar (Ziel 2030)
- Umfang: 190 Baumaßnahmen in den nächsten vier Jahren
- Leistung: Das sind knapp 900 Kilometer der 3.541 Kilometer Landestraße in SH
- Gesamtvolumen: Sanierungsoffensive bis 2022 in Höhe von 360 Mio. Euro
- Bedeutung: diesen Investitionsumfang hat es in SH noch nie gegeben

Fazit

- Augenmaß: um Ziel zu erreichen, müssen gut 900 Kilometer erneuert werden
- Relevanz: ländliche Räume nicht abhängen – Mehrheit der Bevölkerung in SH ist auf sichere Straßennutzung jeden Tag angewiesen.
- Rückhalt: Wir stemmen diese Mammutaufgabe nicht alleine! Es braucht die Unterstützung und das Verständnis aller – Wirtschaft, Politik, v.a. der Bürgerinnen und Bürger
- Benötigt: weitere Kolleginnen und Kollegen: Wiedereinsteigerinnen, Wirtschafts-Wechsler, Nachwuchs

Vielen Dank

Landesstraßen LBV.SH

(Zustandsnoten $\geq 3,0$)

| lfd.-Nr. | Bauwerksnr. | TBW-NR. | Bauwerksname | Bauwerksart | Zu-stads-note | max s | max v | max d | |
|----------|-------------|---------|--|--|---------------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | 1721506 | B | L 172 / Eider ("Eiderbrücke Pahlen") | Klappbrücke | 3,5 | 2 | 3 | 3 | NL-IZ |
| 2 | 1829506 | 0 | L 56 / Schwentine | Gewölbe- bzw. Bogenbrücke | 3,4 | 2 | 3 | 3 | NL-HL |
| 3 | 2428520 | 0 | L 94 / Corbek | Plattenbrücke | 3,3 | 3 | 2 | 3 | NL-HL |
| 4 | 2124503 | 1 | L 114 + Radweg / Hörnerau | Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte | 3,2 | 2 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 5 | 1322515 | 0 | K 44 [Kr. SL-FL] / L 317 | Hohlkastenbrücke | 3,0 | 2 | 2 | 3 | NL-FL |
| 6 | 1420517 | 0 | Geh- und Radweg entlang L 28 / Eckstockau | Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte | 3,0 | 1 | 2 | 3 | NL-FL |
| 7 | 1620517 | B | L 156 / Eider ("Eiderbrücke Friedrichstadt") | Klappbrücke | 3,0 | 2 | 3 | 2 | NL-IZ |
| 8 | 1821511 | 0 | L 316 / Gieselau | Brücke als geschlossener Rahmen | 3,0 | 1 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 9 | 1920512 | 0 | L 153 / Miele | Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke | 3,0 | 2 | 1 | 3 | NL-IZ |
| 10 | 2021507 | 0 | L 134 / Moorkanal | Brücke als geschlossener Rahmen | 3,0 | 2 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 11 | 2023508 | 0 | L 116 / Stör | Hohlkastenbrücke | 3,0 | 1 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 12 | 2030559 | 0 | L 309 / Geh- und Radweg | Brücke als geschlossener Rahmen | 3,0 | 1 | 2 | 3 | NL-HL |
| 13 | 2122510 | 3 | L 118 + Geh- und Radweg / Kremper Au | Plattenbrücke | 3,0 | 2 | 1 | 3 | NL-IZ |
| 14 | 2122513 | 0 | L 120 / Krempau | Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte | 3,0 | 2 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 15 | 2123513 | 0 | L 112 / Kremper Au | Plattenbrücke | 3,0 | 1 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 16 | 2123525 | 0 | L 119 / Grevenkoper Dorfwettern | Brücke als geschlossener Rahmen | 3,0 | 1 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 17 | 2128500 | 0 | L 83 / Tegelbek | Gewölbe- bzw. Bogenbrücke | 3,0 | 2 | 2 | 3 | NL-HL |
| 18 | 2222505 | 0 | L 168 / Kremper Rhin | Plattenbrücke | 3,0 | 1 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 19 | 2325516 | 0 | Geh- und Radweg / L 103 | Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte | 3,0 | 1 | 2 | 3 | NL-IZ |
| 20 | 2429515 | 0 | L 200 / Höhlenbach | Brücke als geschlossener Rahmen | 3,0 | 1 | 3 | 2 | NL-HL |
| 21 | 2529876 | 0 | L 205 / Elbe-Lübeck-Kanal | Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke | 3,0 | 2 | 3 | 3 | NL-HL |