

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Gerd Will, Sabine Tippelt, Heinrich Aller, Macus Bosse, Olaf Lies, Klaus Schneck, Ronald Schminke, Stefan Schostok und Petra Tiemann (SPD), eingegangen am 21.01.2010

Zustand einzelner Landesstraßen

Die Landesstraßen in Niedersachsen sind in einem schlechten Zustand. Dies ist die Folge einer lang anhaltenden Unterfinanzierung des Landesstraßenbauplafs, die bereits vor Jahren vom Landesrechnungshof kritisiert wurde. Im Ergebnis dieser Unterfinanzierung findet ein schleichender Substanzverzehr statt, der das Eigentum des Landes schmälert. Die Erhöhung der Haushaltsmittel in den letzten Jahren ist nicht in der Lage, den Investitionsstau der letzten Jahre aufzulösen. Die Mittelaufstockung wird auch dadurch konterkariert, dass noch immer für den Straßenbau veranschlagte Mittel zur Erwirtschaftung der globalen Minderausgabe zweckentfremdet werden.

Eine Umfrage unter den Mitgliedern der SPD-Landtagsfraktion hat eine Vielzahl von dringend sanierungsbedürftigen Landesstraßen in allen Regionen Niedersachsens ergeben. Zu einer Reihe von besonders maroden Straßen sollen hier Fakten und Bewertungen der Landesregierung erhoben werden.

Dies sind:

1. L 873 Bereich Visbek–Hagstedt Kilometer 1,095 bis Kilometer 4,160
2. L 776 OD Bassum
3. L 171 Schneverdingen, Zwischen den Ortschaften Reinsehen und Wintermoor bis Kreisgrenze zum LK Harburg
4. L 477 Bierbergen–Hoheneggelsen
5. L 46 Ringe–Twist Gesamtlänge 6,8 km; Radweg 5 km
6. L 546 OD Einbeck-Vardeilsen
7. L 370 Husum–Rehburg Kilometer 8,4 bis Kilometer 16
8. L 401 OD Gehrden-Leveste
9. L 425 OD Lauenstein

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die bauliche Situation der o. g. Straßenabschnitte, welche Zustandsmängel sind ihr bekannt?
2. Wie bewertet die Landesregierung die verkehrliche Bedeutung der o. g. Landesstraßenabschnitte?
 - a) Wie ist das tägliche Verkehrsaufkommen?
 - b) Wie hoch ist der Anteil des Schwerlastverkehrs?
 - c) Wie hoch ist der Anteil der landwirtschaftlichen Verkehre?
3. Welche Auswirkungen hat der bauliche Zustand der genannten Straßen auf die Verkehrssicherheit?
4. Welche Kosten veranschlagt die Landesregierung für die Sanierung der o. g. Straßenabschnitte?
5. Wie ist die Nutzen-Kosten-Relation der notwendigen Sanierung?
6. Wie ist der Planungsstand der einzelnen zu sanierenden Straßenabschnitte?

7. Wie wirkt sich der schlechte Zustand der o. g. Straßen auf die Lärmbelästigung der Anwohner aus?
8. Welchen Zeitplan hat die Landesregierung für die Sanierung der o. g. Straßenabschnitte?
9. Auf welchen der o. g. Straßenabschnitte bestehen bereits Sperrungen für Schwerlastverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgrund des Zustandes oder Hinweise auf die schlechte Wegstrecke?
10. An welchen o. g. Straßenabschnitten sind Radwege vorhanden, wo fehlen sie?
11. An welchen Straßenabschnitten sind die vorhandenen Radwege mit welchen Kosten sanierungsbedürftig?
12. An welchen Abschnitten ist der Bau von Radwegen aufgrund von notwendigen Lückenschlüssen oder wegen der Nutzung der Straßen als Schulweg oder Weg in eine Kita besonders dringlich?

(An die Staatskanzlei übersandt am 27.01.2010 - II/72 - 567)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020 (42.1-01425/KA) -

Hannover, den 04.03.2010

Der Schwerpunkt der Investitionen im Landesstraßenbereich liegt seit vielen Jahren in der Substanzerhaltung des vorhandenen Straßennetzes.

Der Eindruck, dass sich die Landesstraßen in Niedersachsen bereichsweise in einem schlechten Zustand befinden, ist zutreffend, aber nicht neu und spiegelt seit langer Zeit den Zustand der Landesstraßen insgesamt wieder.

Bereits die Zustandserfassung des Landesstraßennetzes im Jahre 2000 hatte zum Ergebnis, dass 28 % der Fahrbahnen mittlere und 17 % starke Schäden aufwiesen.

Die Zustandserfassung des Jahres 2005 führte zu einem ähnlichen Ergebnis. 27 % der Fahrbahnen wiesen mittlere und 17 % starke Schäden auf.

Zu den Streckenabschnitten mit starken Schäden gehören bis auf wenige Teilstrecken auch die von den Fragestellern ausgewählten Beispiele. Es ist unstrittig, dass hier Handlungsbedarf besteht.

In diesem Kontext ist noch einmal in Erinnerung zu rufen, dass nach dem Regierungswechsel im Jahre 2003 als vorrangiges Ziel zunächst einmal der Landeshaushalt wieder ins Lot gebracht werden musste. Dass dies nicht ohne Sparmaßnahmen zu erreichen war, ist hinlänglich bekannt. Ebenso bekannt ist, dass der Landesstraßenbereich von den Einsparnotwendigkeiten nicht ausgenommen werden konnte.

Die Einschätzung des Landesrechnungshofes (LRH) in seiner Prüfungsmitteilung zum Erhaltungszustand der Landesstraßen des Jahres 2006 wird von der Landesregierung geteilt. Dies gilt ebenso für dessen Ausführungen über den als zwingend notwendig erkannten Einsatz von Haushaltsmitteln für den Erhalt der Landesstraßen (Fahrbahnen, Bauwerke, Radwege) in der Größenordnung von seinerzeit ca. 45 Mio. Euro jährlich.

Auch die Ausführungen und Schlussfolgerungen des LRH in Bezug auf den Straßenzustand, den Verlust von Straßensubstanz und den damit einhergehenden Verlust von Anlagevermögen entsprechen den Erkenntnissen der Landesregierung.

Seither hat die Landesregierung die inzwischen wieder gewonnenen finanziellen Spielräume auch für die Landesstraßen genutzt. Erfreulicher Weise konnten die Haushaltsmittel für den investiven Landesstraßenbereich nach und nach wieder deutlich aufgestockt werden.

In diesem Jahr stehen allein für den Erhalt der Landesstraßen (Fahrbahnen, Bauwerke, Radwege) ca. 55 Mio. Euro zur Verfügung. Insgesamt umfasst das diesjährige Investitionsbudget für die Landesstraßen 73,5 Mio. Euro.

Die Annahme der Fragesteller, dass noch immer Mittel aus dem investiven Landesstraßenbereich zur Erwirtschaftung der globalen Minderausgabe herangezogen werden, ist nicht zutreffend.

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich namens der Landesregierung die Fragen wie folgt:

Zu 1:

Die nachstehend genannten Landestraßenabschnitte weisen überwiegend starke Schäden auf. Die Zustandsmängel sind der Landesregierung bekannt. Diese stellen sich wie folgt dar:

1. L 873 Bereich Visbek–Hagstedt
starke Verdrückungen, starke Fahrbahnaufbrüche über die gesamte Strecke, Kantenabbrüche in den Rollspuren
(Anmerkung: Mit dem Ausbau des Abschnittes Visbek–Meyerhöfen wird in diesem Jahr begonnen.)
2. L 776 OD Bassum
erhebliche Verdrückungen, ungenügende Entwässerung
3. L 171 Schneverdingen, zwischen Reinsehlen und Wintermoor bis Kreisgrenze LK Harburg
starke Verdrückungen, Fahrbahnaufbrüche
(Anmerkung: In diesem Jahr soll in zwei Abschnitten die Fahrbahn erneuert werden.)
4. L 477 Bierbergen–Hoheneggelsen
Abschnitt Bierbergen - Ortseingang Oedelum:
leichte Spurrinnen, vereinzelte Längsrisse
Abschnitt OD Oedelum:
sehr viele Längs- und Querrisse, Netzrisse, große Unebenheiten in Quer- und Längsprofil, Schlaglöcher, Ausmagerungen, Flickstellen, Kornausbrüche
Abschnitt Oedelum–Mölme:
Ausmagerungen, Flickstellen, Kornausbrüche, teilweise Längs-, Quer- und Netzrisse, vereinzelt Spurrinnen
Abschnitt OD Mölme:
siehe voriger Abschnitt
Abschnitt Mölme–Hoheneggelsen:
Längs- und Querrisse, Netzrisse, Ausmagerungen, Flickstellen Kornausbrüche, vereinzelte Durchbrüche der Fahrbahn
5. L 46 Ringe–Twist
starke Verdrückungen, Netzrisse, stellenweise Ausbrüche, Längs- und Querprofil aufgrund des moorigen Untergrundes sehr uneben
6. L 546 OD Vardeilsen
starke Verdrückungen, Netzrisse, stellenweise Ausbrüche, nicht ausreichende Tragfähigkeit des Untergrundes
7. L 370 Husum–Rehburg
in Schadensbereichen leichte, zum Teil starke Verdrückungen der Fahrbahnränder, Rissbildung
8. L 401 OD Gehrden-Leveste
Längs-, Quer- und Netzrisse, Unebenheiten, Spurrinnen, Ausmagerungen, Flickstellen

9. L 425 OD Lauenstein
Flickstellen, Fahrbahndurchbrüche, Risse, Absackungen, verdrückte Gossenanlagen und Parkstreifen

Zu 2:

Die verkehrliche Bedeutung der genannten Landesstraßenabschnitte entspricht deren Klassifizierung und beinhaltet sowohl „klassische“ Landesstraßenverkehre als auch örtliche Ziel- und Quellverkehre.

Zu 2 a und b:

			DTV 2000 (Kfz/24h)	Anteil Schwerverkehr (Kfz/24h)
1.	L 873	Bereich Visbek-Hagstedt	4 977	709
2.	L 776	OD Bassum	3 697	225
3.	L 171	Schneverdingen, zwischen Reinsehlen und Wintermoor bis Kreisgrenze LK Harburg	4 863	345
4.	L 477	Bierbergen-Hoheneggelsen	1 231	77
5.	L 46	Ringe-Twist	873	61
6.	L 546	OD Vardeilsen	2 221	136
7.	L 370	Husum-Rehburg	4 279	503
8.	L 401	OD Gehrden-Leveste	4 445/3 497	129/41
9.	L 425	OD Lauenstein	4 545/3 927	421/346

Zu 2 c:

Der Anteil des landwirtschaftlichen Verkehrs ist nicht bekannt. Er wird bei den regelmäßigen Verkehrszählungen nicht gesondert erhoben.

Zu 3:

Die Verkehrssicherheit ist gewährleistet, teilweise unter Zuhilfenahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gewichtsbeschränkungen oder anderen der örtlichen Situation entsprechenden Verkehrszeichen.

Zu 4 und 5:

			Geschätzte Sanierungskosten (Euro)	N/K-Relation
1.	L 873	Bereich Visbek-Hagstedt	1 350 000	hoch
2.	L 776	OD Bassum	1 060 000	hoch
3.	L 171	Schneverdingen, zwischen Reinsehlen und Wintermoor bis Kreisgrenze LK Harburg	950 000	mittel
4.	L 477	Bierbergen-Hoheneggelsen	870 000	hoch/mittel
5.	L 46	Ringe-Twist	Bedarf weiterer Untersuchungen	-
6.	L 546	OD Vardeilsen	600 000	niedrig
7.	L 370	Husum-Rehburg	400 000	hoch
8.	L 401	OD Gehrden-Leveste	123 000	mittel
9.	L 425	OD Lauenstein	800 000	hoch

Zu 6:

Die Planung wird abgestimmt auf den avisierten Zeitpunkt der baulichen Umsetzung.

Zu 7:

Die Lärmbelastigung der Anwohner nimmt in Abhängigkeit vom konkreten Schadensbild teilweise zu.

Zu 8:

Über die von den Fragestellern genannten Teilstrecken hinaus besteht landesweit im Zuge zahlreicher weiterer Teilstrecken erheblicher Sanierungs- und Um- und Ausbaubedarf. Diesen wird die Landesregierung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten nach und nach umsetzen.

Zu 9:

			Sperrungen/Beschränkungen/Hinweise
1.	L 873	Bereich Visbek-Hagstedt	für alle Kfz 50 km/h
2.	L 776	OD Bassum	Beschilderung, z. B. Straßenschäden
3.	L 171	Schneverdingen, zwischen Reinsehen und Wintermoor bis Kreisgrenze LK Harburg	Beschilderung, wie vor
4.	L 477	Bierbergen-Hoheneggelsen	eine Teilstrecke für alle Kfz 70 km/h
5.	L 46	Ringe-Twist	Gewichtsbeschränkung >7,5 t
6.	L 546	OD Vardeilsen	für LKW 30 km/h
7.	L 370	Husum-Rehburg	Beschilderung, z.B. Straßenschäden
8.	L 401	OD Gehrden-Leveste	Beschilderung, wie vor
9.	L 425	OD Lauenstein	für alle Kfz 30 km/h - Zusatz 22 - 6h

Zu 10:

			Radweg vorhanden?
1.	L 873	Bereich Visbek-Hagstedt	Ja (Visbek - Meyerhöfen) Nein (Meyerhöfen - Hagstedt)
2.	L 776	OD Bassum	Nein
3.	L 171	Schneverdingen, zwischen Reinsehen und Wintermoor bis Kreisgrenze LK Harburg	Ja (km 17,300 - km 19,200)
4.	L 477	Bierbergen-Hoheneggelsen	Nein
5.	L 46	Ringe-Twist	Nein
6.	L 546	OD Vardeilsen	Nein
7.	L 370	Husum-Rehburg	Ja (innerhalb OD Rehburg)
8.	L 401	OD Gehrden-Leveste	Nein
9.	L 425	OD Lauenstein	Nein

Zu 11:

			Radweg sanierungsbedürftig?
1.	L 873	Bereich Visbek-Hagstedt	Ja, wird vorauss. 2010 saniert
3.	L 171	Schneverdingen, zwischen Reinsehen und Wintermoor bis Kreisgrenze LK Harburg	Nein
7.	L 370	Husum-Rehburg	Nein

Zu 12:

Maßgebend für den Bau von Radwegen an Landesstraßen ist das zuletzt im Jahr 2006 unter Beteiligung der Kommunen fortgeschriebene Radwegekonzept.

Als besonders dringlich ist in den vorgenannten Abschnitten kein Radweg eingestuft.

Jörg Bode