

Anlage zur Medien-Information

Bündnis für die Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein

Eine zukunfts- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Teil staatlicher Daseinsfürsorge und ist Grundvoraussetzung sowohl für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger als auch für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes. Die verkehrspolitischen Herausforderungen ergeben sich maßgeblich aus der verkehrsgeographischen Lage von Schleswig-Holstein:

- [Die Nutzung der Straßen- und Schienenwege durch Transitverkehre zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa wird weiter zunehmen.
- [Insgesamt werden die Verkehrsmengen insbesondere im Gütertransport und damit im Schwerlastverkehr weiter deutlich anwachsen.
- [Die Berufspendlerzahlen, vor allem auf den Zulaufstrecken zur Metropole Hamburg, steigen.
- [Steigende Tourismusverkehre, besonders an den Küsten.
- [Bedingt durch den demografischen Wandel nehmen die Verkehre in ländlichen Regionen zu, da Einrichtungen der Nahversorgung (Ärzte, Einzelhandel, Schulen) zunehmend zentralisiert werden.
- [Durch die wachsenden Verkehrsströme wird der bisherige Verkehrsknoten Hamburg zu einem sich noch weiter verfestigenden Nadelöhr.
- [Infolge der relativ großen Entfernungen zu den mitteleuropäischen Wirtschaftszentren und dem wachsenden globalen Wettbewerb sind die schleswig-holsteinischen Unternehmen auf funktionierende Verkehrsverbindungen mehr denn je angewiesen.
- [Die Westküstenregion ist nach wie vor in weiten Teilen relativ strukturschwach. Eine wesentliche Voraussetzung zur Verbesserung der Standortbedingungen ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
- [Die geographische Lage Schleswig-Holsteins bietet auch Chancen durch die Lage zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa, aus der Nähe zum Hamburger Hafen und aus dem dichten Netz von Schifffahrtslinien im gesamten Nord- und Ostseeraum. Schleswig-Holstein muss diese Chancen weiter nutzen, um seine traditionelle Funktion als Verkehrsdrehschreibe weiter auszubauen.

Deutschlandweit ist in den vergangenen Jahren ein hoher Instandhaltungsstau für das vorhandene Verkehrsnetz entstanden, weil zu wenig Geld für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt worden ist. Nach Ermittlungen der „Daehre- und Bodewig-Kommission“ fehlen 7,2 Milliarden Euro jährlich, um den Nachholbedarf bei den Ersatzinvestitionen im Bereich der Straßen, Schienen und Wasserwege abzarbeiten. Hiervon ist auch Schleswig-Holstein betroffen. Beispiele sind die notwendige Grundinstandsetzung der rund 100 Jahre alten Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals und der Ersatz der Rader Hochbrücke. Auch das Landesstraßennetz ist sanierungsbedürftig.

Die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger Schleswig-Holsteins aber auch die wirtschaftliche Entwicklung sollte nicht durch Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur und durch eine vernachlässigte Instandhaltung behindert werden. Daher sollte es für die Zukunft nur die Priorität geben: Erhaltung vor Neubau.

Wenn Schleswig-Holstein die Herausforderungen der Zukunft meistern will, reicht es nicht, nur die vorhandene Verkehrsinfrastruktur zu erhalten. Erforderlich ist auch der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrswege. Da die wichtigsten Verkehrswege dem Bund gehören, kommt dem künftigen Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP), der von 2016 bis voraussichtlich 2030 gelten soll, eine entscheidende Bedeutung zu.

Ziel ist es, für die wichtigsten Infrastrukturprojekte im Land ein breites Bündnis zu schaffen, das die Realisierung dieser Vorhaben aktiv unterstützt. Dazu zählen:

Wasserstraßenprojekte

[Nord-Ostsee-Kanal (NOK):

Der NOK ist als weltweit meistbefahrene künstliche Wasserstraße und Verbindung von Ostsee und Nordsee von großer Bedeutung für die nationale und internationale Schifffahrt. Der NOK trägt maßgeblich zum Erfolg der gesamten deutschen Wirtschaft bei, die für den Außenhandel auf leistungsfähige Seehäfen und deren Anbindung an die gesamte Ostseeregion angewiesen ist.

Die folgenden Maßnahmen sind dringend erforderlich, damit der NOK diese Funktion weiterhin erfüllen kann:

- Neubau der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel. Die im April 2014 begonnene Baumaßnahme soll bis 2021 realisiert werden.
- Sanierung der alten Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau.
- Ausbau des Kanalengpasses der Oststrecke zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau: Für diese Kurvenaufweitung ist der Planfeststellungsbeschluss ergangen. Bauvorbereitende Maßnahmen haben im Frühjahr 2015 begonnen;

die komplette Erweiterung dieses Kanalabschnittes ist für den Zeitraum von 2016/17 bis 2024 geplant. Sie beinhaltet auch den Neubau der Levensauer Hochbrücke.

- Anschließend ist die Vertiefung des Kanals auf durchgehend 12 Meter (bislang 11 Meter) erforderlich.

Fahrrinnenanpassung der Elbe

Der Hamburger Hafen hat als größter deutscher Seehafen eine herausragende volkswirtschaftliche Funktion sowohl für den Außenhandel als auch für die heimische Rohstoffversorgung. Seine Bedeutung geht weit über die Landesgrenze von Hamburg hinaus und betrifft auch viele in Schleswig-Holstein ansässige Unternehmen. Zudem ist der Hamburger Hafen der größte Arbeitgeber in Hamburg, Viele Beschäftigte kommen aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Ca. 30 % der in Hamburg angelandeten Container werden mit Feederschiffen über den Nord-Ostsee-Kanal weiter in den Ostseeraum befördert.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu sichern, müssen seine see- und landseitigen Verkehrsverbindungen mit der Umschlagsentwicklung Schritt halten. Wenn der Hamburger Hafen die großen Containerschiffe aufnehmen und weiterhin die Verteilerfunktion für Ostsee-Feederverkehre wahrnehmen soll, muss seine seeseitige Anbindung für die Zukunft ertüchtigt werden. Hierfür soll die Fahrrinne bis zur Mündung in die Nordsee vertieft werden, damit Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 Meter den Hafen unabhängig von Ebbe und Flut erreichen können. Tideabhängig sollen Schiffe mit einem Tiefgang von 14,50 Meter die Elbe passieren können.

Für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ist der Planfeststellungsbeschluss bereits 2012 erfolgt und wurde beklagt. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Entscheidung zur Elbvertiefung gemäß Beschluss vom 2. Oktober 2014 bis zu einer abschließenden Entscheidung über das vergleichbare Projekt „Weservertiefung“ durch den Europäischen Gerichtshof ausgesetzt. Der Europäische Gerichtshof hat Anfang Juli entschieden, dass die Umweltziele der EU-Wasser-rahmenrichtlinie für jedes Vorhaben verbindlich sind. Das Vorhaben darf nicht genehmigt werden, wenn es zu einer Verschlechterung des Gewässerzustands führt, es sei denn es liegt eine Ausnahme vor. Im nächsten Schritt muss das Bundesverwaltungsgericht prüfen, ob sich der Zustand der Elbe maßgeblich verschlechtert und wenn ja, ob eine Ausnahmeregelung vorliegt (übergeordnetes öffentliches Interesse).

[**Elbe-Lübeck-Kanal (ELK):**

Der Ausbau des ELK ist erforderlich, um den Lübecker Hafen besser an das Binnenwasserstraßennetz anzuschließen und die Nutzung durch größere Schiffe zu ermöglichen. Hierfür sind mehrere Maßnahmen erforderlich, insbesondere der Neubau mehrerer Schleusen und die Vertiefung des Kanals.

Schieneprojekte

[**Achsenkonzept: S 4-Ost, S 4-West, S 21:**

Ein wesentliches verkehrspolitisches Ziel ist die Umsetzung des Achsenkonzeptes in der Metropolregion Hamburg, mit dem die verkehrlich stark belasteten Hamburger-Randkreise stärker mit dem Hamburger S-Bahn-Netz verzahnt werden. Einvernehmen besteht mit der Freien und Hansestadt Hamburg, dass die Strecke von Hamburg-Hasselbrook in Richtung Bargteheide bzw. Bad Oldesloe, die bereits heute hoch frequentiert ist und die mit Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung zusätzliche Güterverkehre aufnehmen muss, ausgebaut werden soll (Projekt „S 4 Ost“).

Als Pendant zur Ostachse soll längerfristig die S-Bahn-Achse im Nordwesten Hamburgs im stark frequentierten Abschnitt von Hamburg bis Elmshorn ausgebaut werden („S 4 - West“) und damit eine Kapazitätserhöhung erreicht werden. Das Vorhaben schließt den dreigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Pinneberg und Elmshorn ein.

Das MWAVT hat beide Vorhaben für den BVWP 2015 angemeldet, da sie eine Wechselwirkung mit dem Güter- und Personenfernverkehr haben und durch die Verlagerung des Regionalverkehrs auf die S-Bahn die Fernbahntrassen entsprechend entlasten.

Im Norden Hamburgs ist geplant, die AKN-Trasse von Hamburg-Eidelstedt bis Kaltenkirchen durchgehend zweigleisig auszubauen, zu elektrifizieren und an das Hamburger S-Bahn-Netz anzuschließen (Projekt „S 21“).

[**Weiterer Ausbau der Bahnstrecke Kiel-Lübeck (2. BA):**

Das Land verfolgt das Ziel, die Fahrtzeit zwischen den beiden größten Städten des Landes auf unter eine Stunde zu senken. Der erste Bauabschnitt zwischen Kiel und Plön wurde vor wenigen Jahren fertig gestellt. Der zweite östliche Bauabschnitt wird

gemeinsam mit der DB AG verfolgt.

[**Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Marschbahnlinie:**

Um die strukturschwache Westküste besser an den Fernverkehr anzuschließen, strebt das Land den vollständigen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Marschbahnlinie von Hamburg bis Westerland/Sylt an. Damit könnte der verkehrliche Anschluss der Westküstenregion verbessert und ein leistungsfähiger Bypass für die stark frequentierte Jütlandlinie geschaffen werden.

In diesen zweigleisigen elektrifizierten Ausbau sollte auch die in Wilster abzweigende Bahnstrecke nach Brunsbüttel einbezogen werden, um den Industriestandort Brunsbüttel und den dortigen Seehafen besser anzubinden. Hierzu ist auch die Ertüchtigung des dortigen Güterbahnhofs notwendig.

Bundesfernstraßenprojekte

[**Sechs- bzw. achtstreifiger Ausbau der A 7 vom Bordesholmer Dreieck bis zum Hamburger Elbtunnel:**

Die Autobahn A 7 ist die wichtigste und aufkommensstärkste Verkehrsachse, die Schleswig-Holstein, aber ebenso die skandinavischen Länder, mit den Wirtschaftszentren in Zentraleuropa verbindet. Die A 7 hat insbesondere im Raum Hamburg ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. In Spitzenzeiten sind bis zu 150.000 Fahrzeuge täglich vor dem Elbtunnel. Auch wenn die Feste Fehmarnbeltquerung zu einer teilweisen Verkehrsverlagerung auf die Vogelfluglinie führen wird (insbesondere für die in Richtung Kopenhagen/Malmö und nach Schweden laufenden Verkehre), so wird die A 7 auch künftig die wichtigste Nord-Süd-Magistrale für Schleswig-Holstein und die skandinavischen Länder bleiben.

Der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau der A 7 zwischen dem Bordesholmer Autobahndreieck und südlich des Autobahndreiecks (AD) Hamburg-Nordwest auf rd. 65 km ist als vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgewiesen und wird durch ein ÖPP als Verfügbarkeitsmodell realisiert. Nach erfolgter EU-weiter Vergabeausschreibung hat die Projektgesellschaft Via Solutions Nord – ein Konsortium von Hochtief PPP Solutions, DIF Infras und dem regionalem mittelständischen Unternehmen KEMNA-BAU – den Zuschlag erhalten. Die Bauphase ist von November 2014 bis Ende 2018 geplant.

Weitere achtstreifige Ausbauabschnitte auf Hamburger Gebiet südlich des AD Hamburg

Nordwest bis zum Elbtunnel werden konventionell finanziert und sollen bis 2024 realisiert werden. Drei Lärmdeckel sind vorgesehen in Schnelsen (Realisierung im Rahmen ÖPP), Stellingen und auf Höhe von Altona. Derzeit wird die Langenfelder Brücke in Stellingen neu gebaut.

Die Verkehrsbehinderungen durch die Ausbauarbeiten sollen so gering wie möglich gehalten werden. So werden die Ausbauabschnitte auf maximal 12 Kilometer Länge begrenzt und eine durchgehende Zwei- bzw. Dreistreifigkeit pro Richtungsfahrbahn beibehalten werden. Ferner wird angestrebt, dass Verkehre auf andere Strecken, in andere Zeiten sowie auf die Schiene verlagert werden.

[**Ersatzbauwerk für die Rader Hochbrücke:**

Die Sperrung der Rader Hochbrücke für Verkehre ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht im zweiten Halbjahr 2013 hat deutlich gemacht, welche Auswirkungen punktuelle Störungen im Zuge der Nord-Süd-Achse auf den gesamten Verkehrsfluss haben.

Das im August 2014 vorgelegte Untersuchungsergebnis zur Tragfähigkeit und Ermüdungssicherheit kommt zu dem Ergebnis, dass die im Jahr 1972 erstellte Rader Hochbrücke eine Restnutzungsdauer von nur noch 12 Jahren hat (nunmehr 11,5 Jahre). Die vorgesehene Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren wird damit deutlich unterschritten. Der zeitgerechte Ersatz durch ein neues Querungsbauwerk hat allerhöchste Priorität. Die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) wurde mit der Planung und Baudurchführung beauftragt. Ziel ist es, dass in 2026 ein Bauwerk zur Verfügung steht, auf dem der Verkehr rollen kann.

Um die Tragfähigkeit der Hochbrücke bis dahin sicherzustellen, sind verkehrliche Nutzungseinschränkungen (vor allem Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen) erforderlich.

Mit dem Ziel, die Planung zu beschleunigen hat der Deutsche Bundestag auf Initiative des Landes Schleswig-Holstein am 26.3.2015 das Ersatzbauwerk für die Rader Hochbrücke in die Liste derjenigen Infrastrukturprojekte aufgenommen, für die ein verkürzter Instanzenzug vorgesehen ist. Damit wird das Bundesverwaltungsgericht erste und letzte Instanz bei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss.

Hinsichtlich der Kapazität scheint es nach derzeitigen Erkenntnissen ausreichend, wenn das Ersatzbauwerk weiterhin 2-bahnig ausgebildet wird und 4 Fahrstreifen erhält. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sollte auch die Option eines sechsstreifigen Ausbaus geprüft werden. Hierbei wäre auch die Entwicklung der grenzüberschreitenden

Verkehre von und nach Dänemark zu berücksichtigen.

[**Neubau der A 20 mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt:**

Die A 20 stellt das größte Straßenneubauprojekt in Schleswig-Holstein dar, mit der eine leistungsstarke Ost-West-Magistrale - von Polen bis in die Niederlande - geschaffen werden soll, durch die der angespannte Verkehrsknoten Hamburg großräumig umfahren und somit auch entlastet werden kann. Die A 20 ist von herausragender Bedeutung für den gesamten norddeutschen Raum und hat auch eine wichtige Erreichbarkeitsfunktion für den Westen Schleswig-Holsteins.

Die A 20 ist im derzeit geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in gesamter Länge im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Im schleswig-holsteinischen Koalitionsvertrag wurde vereinbart, dass die A 20 in dieser Legislaturperiode (bis 2017) nicht weiter als bis an die A 7 gebaut werden soll. Für die Abschnitte westlich der A 7 einschließlich der festen Elbquerung bei Glückstadt werden die Planfeststellungsverfahren zügig zu Ende geführt. Damit wird bereits jetzt eine Entscheidungsgrundlage für eine weitere Umsetzung erarbeitet..

Aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 6. November 2013 für die Abschnitt südlich von Bad Segeberg werden derzeit tiefer gehende faunistische Untersuchungen durchgeführt und alternative Trassen unter ökologischen Aspekten geprüft. Hiervon hängt auch ab, ob an der Trassierung der Folgeabschnitte festgehalten werden kann oder ob sie neu geplant werden müssen. Durch die Nacharbeiten verzögert die Realisierung des Projektes um ca. 2 Jahre.

Für den Elbquerungsabschnitt ist der Planfeststellungsbeschluss am 30.12.2014 ergangen. Der Beschluss ist beklagt.

[**Ausbau der B 404 zur A 21:**

Um neben der A 7 eine weitere leistungsstarke Nord-Süd-Verbindung zu schaffen, soll sukzessive die B 404 zur Autobahn A 21 ausgebaut und mit den bestehenden Autobahnen (A 1, A 20, A 24) verknüpft werden. Für den BVWP 2015 hat das Land den Ausbau der B 404 zur A 21 und zusammen mit Niedersachsen die weitere Elbquerung östlich von Hamburg mit einer Weiterführung bis an die A39 auf niedersächsischer Seite angemeldet.

[**Ausbau der A 23 und B 5 an der Westküste:**

Die A 23 und die B 5 werden in mehreren Abschnitten bedarfsgerecht ausgebaut:

- Der Ausbau der B 5/B 204 zur A 23 inkl. neuer Störbrücke bei Itzehoe ist im Bau und soll 2016 fertiggestellt sein.
- Der dreistreifige Ausbau der B 5 von Itzehoe bis Wilster-West ist teilweise fertiggestellt (1. Bauabschnitt) und teilweise in der Planfeststellung (2. Bauabschnitt).
- Für den Abschnitt zwischen Tönning und Husum wird eine dreistreifige Verkehrsführung geplant. Der erste Abschnitt ist in der Planfeststellung; drei weitere in der Entwurfsplanung.
- Die Ortsumgehungen zwischen Hattstedt und Bredstedt sind planfestgestellt. Allerdings wird der Planfeststellungsbeschluss beklagt; derzeit wird ein Planänderungsverfahren vorbereitet.
- Der dreistreifige Ausbau der B5 ist über Wilster West hinaus bis nach Brunsbüttel Süd fortzuführen um die Ver- und Entsorgung des Industriestandortes Brunsbüttels und des Seehafens auch zukünftig bei prognostizierten steigenden (See-)Verkehrsaufkommens sicherzustellen.

Verkehrsanbindung der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung

- [Die Bundesrepublik Deutschland hat sich im Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark vom 3. September 2008 dazu verpflichtet, für den Anschluss der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) die Schienentrasse zwischen Lübeck und Puttgarden zu elektrifizieren und spätestens 7 Jahre nach Fertigstellung der FBQ zweigleisig auszubauen. Da die Strecke künftig stark von Güterzügen frequentiert wird, ist es für die Akzeptanz in der Region wichtig, dass die Trasse raum- und sozialverträglich ist. Um die bestmögliche Trassenführung zu finden, hat die Landesregierung ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und Anfang Mai 2014 eine weitgehende Umfahrung der betroffenen Gemeinden empfohlen. Die DB AG bereitet auf dieser Basis das Planfeststellungsverfahren vor.
- [Der vorgenannte Staatsvertrag sieht vor, dass die seit 1963 bestehende Brücke über den Fehmarnsund (ein Gleis, 2 Fahrstreifen) nicht ausgebaut werden soll. Von der DB Netz AG durchgeführte Belastungstests haben jedoch gezeigt, dass die Brücke dem

künftigen Verkehr nicht mehr gewachsen ist. Unabhängig davon wird sie die erwarteten Verkehre nicht aufnehmen können und droht langfristig zu einem limitierenden Engpass auf dem TEN-Korridor Hamburg-Kopenhagen zu werden. Den Bau einer zusätzlichen leistungsfähigen Fehmarnsundquerung ist daher erforderlich.

[Der o. a. Staatsvertrag beinhaltet den vierstreifigen, autobahn-ähnlichen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden. Der Planfeststellungsbeschluss wird voraussichtlich Mitte 2015 vorliegen, so dass bei Bereitstellung der Finanzmittel durch den Bund mit der baulichen Umsetzung der Maßnahme begonnen werden könnte.

Sondervermögen für die Verkehrsinfrastruktur des Landes Schleswig-Holstein

Neben der grundsätzlich zu geringen Mittelausstattung bei allen Baulastträgern (Bund, Länder, Kommunen) liegt eine Ursache für die unzureichende Instandhaltung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in dem bestehenden kameralistischen Mittelbewirtschaftungssystem. Da die Finanzmittel jahresweise und ohne langfristige Planbarkeit und Verlässlichkeit bereitgestellt werden, sind Ineffizienzen vorprogrammiert. Erstrebenswert wäre daher eine überjährige und damit verlässliche und konstante Bereitstellung der Finanzmittel.

Um das Problem zu lösen, hatten die „Daehre- und Bodewig-Kommission“ die Einrichtung eines Infrastrukturfonds vorgeschlagen. Mit diesem Instrument hat Schleswig-Holstein erste Erfahrungen gesammelt. Das „Gesetz über die Errichtung eines Sondervermögens Verkehrsinfrastruktur“ wurde am 26. September 2013 verabschiedet. Auslöser war der Zustand der vorhandenen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen des Landes, insbesondere der Landesstraßen. Rund ein Drittel des 3.600 Kilometer langen Landesstraßennetzes ist sanierungsbedürftig. Ursächlich sind einerseits die stark gestiegenen Verkehrsmengen und höheren Gewichtsbelastungen sowie andererseits die unzureichende Bereitstellung von Finanzmitteln in früheren Jahren. Ziel des Sondervermögens ist der Abbau des aufgelaufenen Sanierungsrückstandes.

Das Sondervermögen ist zweckgebunden und darf ausschließlich für Umbau, Unterhaltung und Instandsetzung von Landesstraßen und sonstigen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen des Landes verwendet werden. Ziel ist eine höhere Flexibilität bei Mitteleinsatz, eine Konstanz der Finanzmittel, eine stärkere Unabhängigkeit von den jährlichen Haushaltsaufstellungsverfahren und daraus folgend eine höhere Effizienz.

Das Sondervermögen des Landes Schleswig-Holstein hat – grob skizziert - folgende

Eckpunkte:

- [Das Sondervermögen ist nicht rechtsfähig und nicht kreditfähig (Vermeidung eines Schattenhaushalts).
- [Es ist rechnungstechnisch getrennt vom übrigen Landesvermögen. Jährlich wird ein Haushaltsplan aufgestellt, der die geplanten Einnahmen und Ausgaben des Sondervermögens kalkuliert.
- [Das MWAVT plant die Verwendung der Mittel auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme über den vorhandenen Sanierungsrückstand. Hierbei sind neben dem Zustand vorrangig die Verkehrsbelastung und die Netzfunktion der jeweiligen Straßen sowie Wirtschaftlichkeitsaspekte zu berücksichtigen.
- [Vorgesehen sind regelmäßige Berichte an den Finanz- und Wirtschaftsausschuss regelmäßig über die Planung und Verwendung der Mittel.
- [Die Verwaltung des Sondervermögens erfolgt durch die Investitionsbank Schleswig-Holstein. Die Kosten für die Verwaltung werden durch Zinserträge des Sondervermögens bzw. durch das Land getragen.
- [Das Sondervermögen hat derzeit ein Mittelvolumen von 42,5 Mio. €. Allerdings ist dieser Mittelansatz bei weitem nicht ausreichend, um den aufgelaufenen Erhaltungsstau auf Landesstraßen abzubauen. Hierfür wären 90 Mio. € jährlich in den kommenden 10 Jahren erforderlich. Die Konsequenz ist daher eine klare, an verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten orientierte Prioritätensetzung.