



Bericht

der Landesregierung

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

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

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

Inhalt

<u>1</u>	<u>Rückblick – Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014</u>	4
<u>2</u>	<u>Ausgangslage – Landesstraßenzustandsbericht 2018</u>	6
<u>2.1</u>	<u>Zustandserfassung</u>	6
<u>2.2</u>	<u>Verkehrsbelastung</u>	13
<u>2.3</u>	<u>Verkehrssicherheit</u>	14
<u>2.4</u>	<u>Fazit</u>	15
<u>3</u>	<u>Eckpunkte der Erhaltungsstrategie 2019–2030</u>	16
<u>3.1</u>	<u>Klares Ziel</u>	16
<u>3.2</u>	<u>Mehr Ressourcen</u>	16
<u>3.3</u>	<u>Neue Prioritäten</u>	18
<u>4</u>	<u>Handlungsfelder der Erhaltungsstrategie 2019–2030</u>	20
<u>4.1</u>	<u>Erhaltungsmaßnahmen</u>	20
<u>4.1.1</u>	<u>Erhaltung der Landesstraßen (Fahrbahnen)</u>	20
<u>4.1.2</u>	<u>Erhaltung der Bauwerke</u>	22
<u>4.1.3</u>	<u>Erhaltung der Radwege</u>	22
<u>4.1.4</u>	<u>Erhaltung der sonstigen Anlagenteile</u>	23
<u>4.2</u>	<u>Um- und Ausbaumaßnahmen</u>	23
<u>4.3</u>	<u>Neubaumaßnahmen</u>	24
<u>5</u>	<u>Erhaltungsprogramm Fahrbahnen 2019–2022</u>	26
<u>5.1</u>	<u>Vorgehen</u>	26
<u>5.2</u>	<u>Investitionsvolumen</u>	26

Anlagen

- 1 Ergebnisse Zustandserfassung und Bewertung 2017 - Substanzwert
- 2 Karte Erhaltungsprogramm Fahrbahnen Landesstraßen 2019 - 2022
- 3 Liste Erhaltungsprogramm Fahrbahnen Landesstraßen 2019 - 2022

1 Rückblick – Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014

Mit dem Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014 wurde erstmalig eine umfassende Bestandsaufnahme des Landesstraßennetzes vorgenommen. Ursachen und Folgen des Sanierungsstaus wurden darin ebenso beschrieben wie die strukturellen Defizite eines historisch gewachsenen Landesstraßennetzes. Die Kernaussagen des Landesstraßenzustandsberichts 2014 lauteten:

1. Aufgrund unzureichender Mittelausstattung vergangener Jahrzehnte hat sich ein erheblicher Sanierungsstau aufgebaut. Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) des Jahres 2013 zeigte, dass knapp ein Drittel des Landesstraßennetzes dringend sanierungsbedürftig ist.
2. Fahrbahnaufbau und Fahrbahnquerschnitt der Landesstraßen entsprechen nicht mehr den Anforderungen der anerkannten Regeln der Technik. Betroffen sind 98 % des Landesstraßennetzes. 70 % des Landesstraßennetzes entsprechen nicht einmal der Vorgängergeneration des Richtlinienwerkes.
3. 2013 standen im Haushaltsansatz 6,25 Mio. € für Erhaltungsmaßnahmen und 8,2 Mio. € für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen zur Verfügung. Durch das 2013 beschlossene Sondervermögen Verkehrsinfrastruktur erhöhte sich das Gesamtbudget auf knapp 25 Mio. € pro Jahr. Ein Investitionsvolumen von 25 Mio. € pro Jahr reicht allerdings lediglich dafür aus, ein Drittel des Landesstraßennetzes dauerhaft zu erhalten. Um den aufgelaufenen Sanierungsstau für das gesamte Landesstraßennetz abzubauen, würden hingegen jährliche Investitionen in Höhe von 90 Mio. € über 10 Jahre benötigt. Da dieses Mittelvolumen nicht zur Verfügung stand, war es erforderlich, die zu sanierenden Landesstraßen nach bestimmten Kriterien zu priorisieren. So erfolgte eine Unterteilung in ein prioritäres Netz 1 und ein nachrangiges Netz 2. Politisch entschieden wurde, die Erhaltungsmaßnahmen zunächst nur auf das Netz 1 zu beschränken. Darunter fielen Landesstraßen mit besonders hoher Verkehrsbedeutung und Netzfunktion. Die Priorisierung zielte darauf ab, die besonders bedeutsamen Landesstraßen als zusammenhängendes Netz zu erhalten. Dabei wurde auch das zentralörtliche System Schleswig-Holsteins berücksichtigt. Alle anderen Landesstraßen wurden dem Netz 2 zugeordnet.

Dieser Strategie folgend wurden im Zeitraum 2013 bis 2017 insgesamt 142 Mio. € Baumittel* in die Erhaltung der Landesstraßen investiert:

- in Mio. € ⁻¹				
Ist 2013	Ist 2014	Ist 2015	Ist 2016	Ist 2017
10,0	20,4	26,2	38,2	46,1

Mit dieser zwar aufwachsenden, aber noch deutlich zu knappen Mittelausstattung war absehbar, dass der erstmalig transparent dokumentierte Sanierungsstau nicht konsequent abgebaut werden kann. Gleichzeitig war eine genügende Personalausstattung zur Umsetzung der Maßnahmen nicht gewährleistet. Die neue Landesregierung hat nun die erforderlichen Mittel verlässlich eingeplant.

¹ Erhaltung Landesstraßen, Sondervermögen Verkehrsinfrastruktur, IMPULS.

2 Ausgangslage – Landesstraßenzustandsbericht 2018

Der Landesstraßenzustandsbericht 2018 basiert auf der Fortschreibung von Zustandsdaten für Straßen und Ingenieurbauwerke sowie Erkenntnissen aus Verkehrszählungen. Betrachtet werden der Zustand der Landesstraßen selbst (Fahrbahnen), der zugehörigen Ingenieurbauwerke und Radwege sowie sonstiger Anlagenteile.

2.1 Zustandserfassung

Um die Auswirkungen der Bautätigkeit der letzten Jahre sowie der Beanspruchungen aus Verkehr und Witterung auf das Streckennetz sichtbar zu machen, hat der LBV.SH in 2017 den Zustand der Landesstraßen erneut erfasst und die erhobenen Daten mit denen der Jahre 2005, 2009/2010 und 2013 verglichen. Bei der flächendeckenden, messtechnischen Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) wurde die Fahrbahnoberfläche nach objektiven Maßstäben erfasst und bewertet.

Zur besseren Übersichtlichkeit werden den Zustandsmerkmalen mit Hilfe von Bewertungsfunktionen Zustandsnoten von 1–5 zugeordnet und die Straßen in vier Zustandsklassen eingeteilt. Die Zustandsklasse mit der Zustandsnote 1–1,49 entspricht dem Zustand einer neuwertigen Straßenoberfläche. Ab einer Zustandsnote von 3,5 ist der „Warnwert“ überschritten. Dieser beschreibt einen Zustand, dessen Erreichen bzw. Überschreiten Anlass zu intensiver Beobachtung und Analyse der Ursachen gibt. Der „Schwellenwert“ (Note 4,5) beschreibt einen Zustand, bei dessen Erreichen bzw. Überschreiten die Einleitung von baulichen oder bis zu deren Umsetzung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen geprüft werden muss. Die einzelnen Untersuchungsparameter werden zu den Teilwerten Gebrauch (Gebrauchswert) und Substanz (Substanzwert) zusammengefasst.

Der Gebrauchswert erfasst die Längs- und Querebenheit sowie Spurrinntiefen von Straßen. Dieser Kennwert ist somit auch ein Indikator für die Verkehrssicherheit.

Die Ergebnisse der Erhebungen des Gebrauchswertes sind in der folgenden Abbildung 1 dargestellt. Beim Gebrauchswert sind unter 5 % des Landesstraßennetzes von Überschreitungen des Schwellenwertes betroffen. Seit 2013 hat sich der Gebrauchswert in Richtung Zustandsklasse 1,5–3,49 („guter bis befriedigender“ Zustand) verschoben.

Die bereits durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen haben die Anteile der schlechten Kategorien verringert. Andererseits war die Zustandsverschlechterung in der Zustandsklasse 1,00–1,49 („sehr guter Zustand“) als Folgewirkung von Substanzveränderungen etwas höher als die realisierten baulichen Verbesserungen.

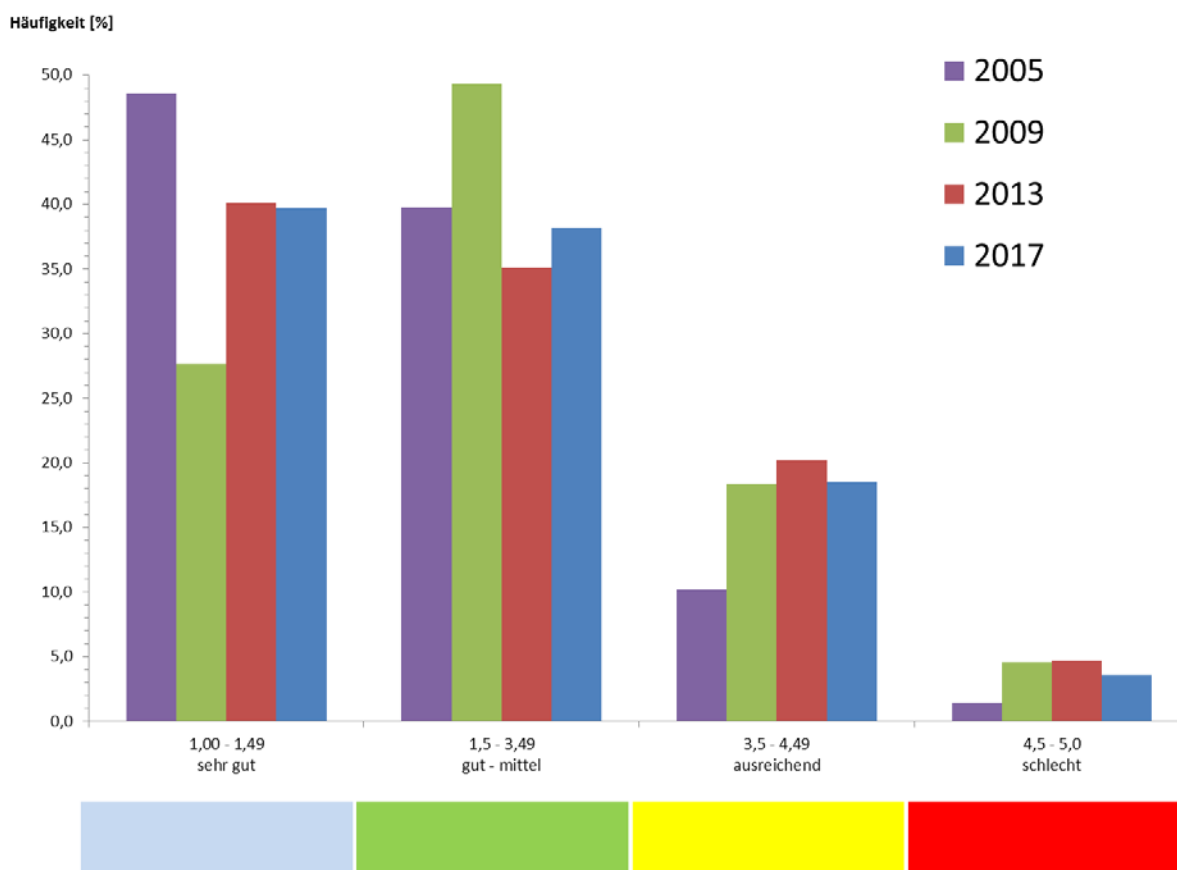


Abbildung 1: Häufigkeit der Zustandsklassen Gebrauchswert ZEB 2005, 2009/2010, 2013 und 2017, Quellen Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt / LBV.SH

Die Abbildung 1 zeigt, dass durch die umgesetzten Erhaltungsmaßnahmen sichergestellt werden konnte, dass sich der Anteil kritischer Streckenabschnitte weiter verringert. Es ist darüber hinaus festzustellen, dass trotz des fast 5 %-igen Anteils an Straßen im schlechten Zustand im Bereich des Landesstraßennetzes keine größeren Probleme für die Verkehrssicherheit in Folge von Spurrinnenbildung oder Fahrbahnunebenheiten bestehen.

Neben dem Gebrauchswert kommt dem Substanzwert von Straßen hohe Bedeutung zu. Der Substanzwert erfasst die Schadensmerkmale Flickstellen (oder Schlaglöcher) und Risse. Da er die Dauerhaftigkeit der Straße charakterisiert, ist er wesentlicher

Kennwert für den Straßenzustand und lässt Rückschlüsse auf die Restnutzungsdauer der Fahrbahn zu. Der Substanzwert ist somit eine wichtige Basis einer Erhaltungsstrategie, die auf Nachhaltigkeit fokussiert.

Die folgende Abbildung 2 beschreibt die Veränderung des Substanzwerts des Landesstraßennetzes seit 2005.

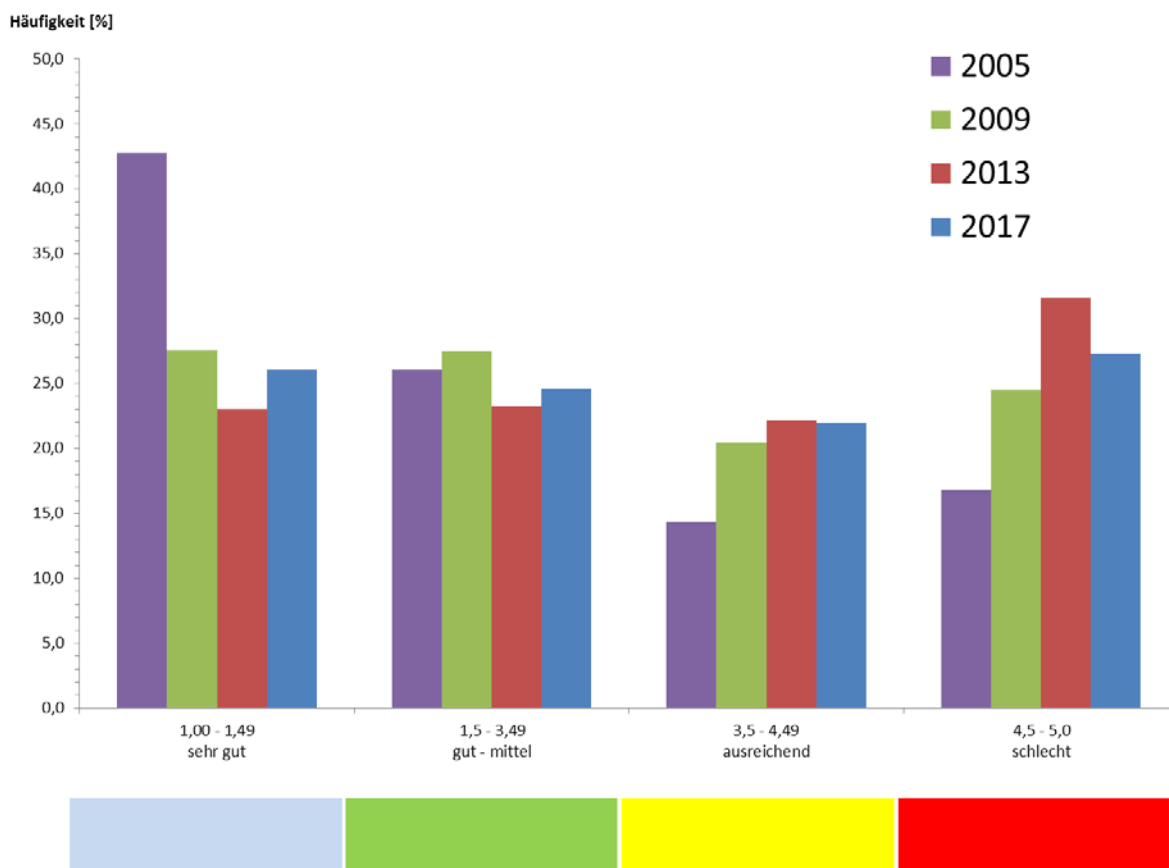


Abbildung 2: Häufigkeit der Zustandsklassen Substanzwert ZEB 2005, 2009/2010, 2013 und 2017,
Quelle: Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt / LBV.SH

Daran zeigt sich die Verschlechterung des Straßenzustandes 2009/2010 und 2013 gegenüber dem Basiswert von 2005 (Abnahme in der Zustandsklasse „sehr gut“, Zunahme in den Zustandsklassen „ausreichend“ und „schlecht“).

Die gesteigerten Erhaltungsaktivitäten seit 2014 haben erkennbar zu einer Verbesserung in der Häufigkeitsverteilung geführt. So konnte der Anteil der dringend sanierungsbedürftigen Landesstraßen im Zeitraum 2014 bis 2017 von 31 % auf rund 27 % reduziert werden.

Die gestiegenen Investitionen in das Landesstraßennetz haben bereits positive Wirkung gezeigt. Während 2013 noch 53,8 % der Landesstraßen den „Warnwert“ überschritten hatten, waren es 2017 „nur“ noch 49,3 %.

Als problematisch erweisen sich jedoch nach wie vor Teile des historisch gewachsenen Landesstraßennetzes, die ursprünglich für Pferdefuhrwerke und Ochsenkarren konzipiert waren und den heutigen Verkehrsanforderungen nicht genügen. Die anerkannten Regeln der Technik setzen hinsichtlich Fahrbahnbreite und Fahrbahnaufbau Mindeststandards, die im überwiegenden Teil des heutigen Landesstraßennetzes nicht eingehalten werden. Wie im Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014 ausgeführt, unterschreiten die vorhandenen Fahrbahnquerschnitte die Mindeststandards der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen² (RAL 2012) zum Teil erheblich. Gleiches gilt für die Trassierungsparameter wie Radien oder Kuppen-/Wannenausrundungen. Dies führt im Betrieb der Straße zu überproportionaler Beanspruchung der Fahrbahnsubstanz und kann somit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

Der tatsächliche Sanierungsstau zeigt sich insbesondere an einer deutlichen Überalterung tieferliegender Tragschichten, die häufig die planmäßige Nutzungsdauer weit überschritten haben. Oberflächlich feststellbare Fahrbahnschäden haben oft die Ursachen in einer Materialermüdung der tieferliegenden Schichten.

Neben den Straßen unterliegen auch Bauwerke wie Brücken, Radwege und sonstige Anlageteile, zu denen u.a. Entwässerungssysteme zählen, einem ständigen Verschleiß. Abbildung 3 zeigt die aktuelle Entwicklung bei Ingenieurbauwerken.

² Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012 (RAL 2012), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

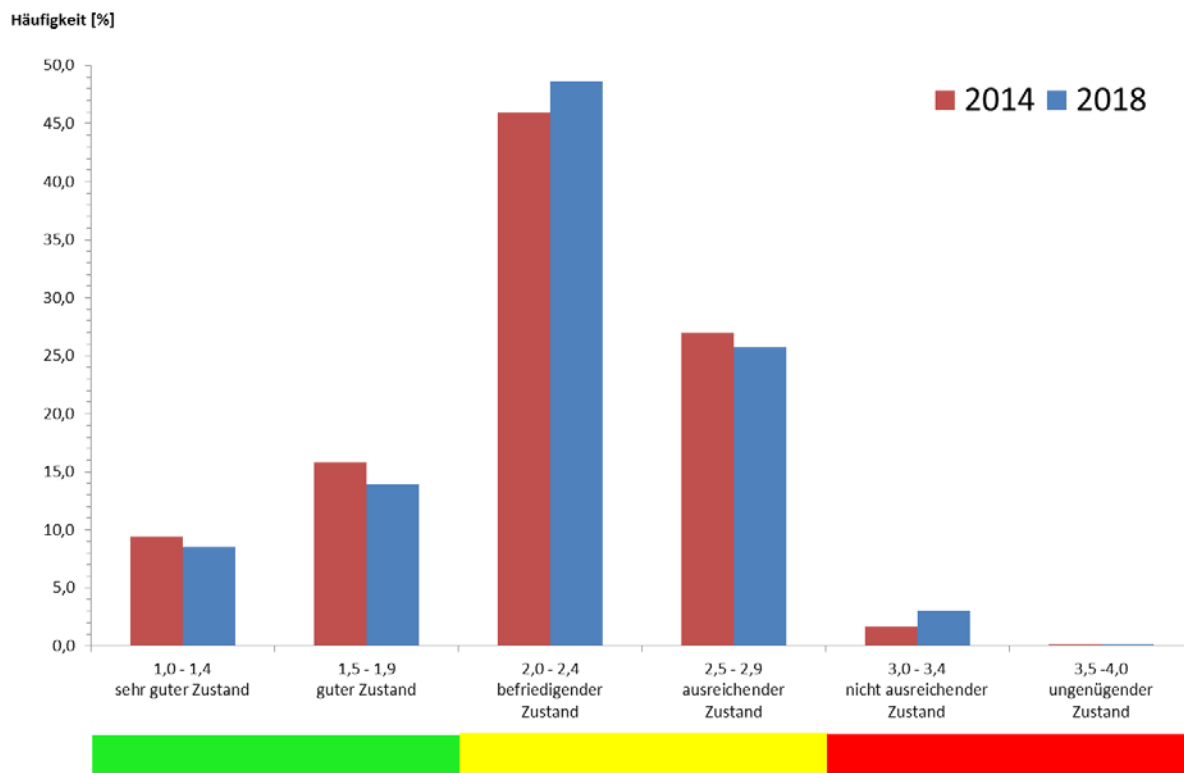


Abbildung 3: Häufigkeitsverteilung der Zustandsnoten der Ingenieurbauwerke in der Baulast des Landes Schleswig-Holstein nach Anzahl, Vergleich 2018 zu 2014,
Auswertung LBV.SH Stand März 2018

Die grundlegende Situation der schleswig-holsteinischen Ingenieurbauwerke wurde im Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014 beschrieben. Der Landesrechnungshof hat in seinen Bemerkungen 2015 auf die sehr ungünstige Altersstruktur der Brücken und den daraus folgenden Erhaltungsbedarf in den nächsten Jahren hingewiesen. Trotz zunehmenden Alters der 660 Teilbauwerke in der Baulast des Landes lassen sich im Ergebnis der Bauwerksprüfungen gegenüber 2014 leichte Verbesserungen bei der Häufigkeit von Bauwerken mit gutem oder befriedigendem Bauwerkszustand feststellen (Abbildung 3). Hierin zeigen die durchgeführten Bauwerkssanierungen bereits Wirkung. Gleichzeitig hat sich entsprechend der üblichen Altersentwicklung allerdings auch die Anzahl der Bauwerke mit nicht ausreichendem bzw. ungenügendem Bauwerkszustand leicht erhöht. Hier besteht Handlungsbedarf.

Schleswig-Holstein hat darüber hinaus ein großes Radwegenetz an Landesstraßen zu betreuen. Es besteht aus insgesamt 2.333 km Radwegen, 64 Prozent der Lan-

desstraßen sind mit einem Radweg versehen. Mit diesem Anteil steht Schleswig-Holstein im Vergleich der Bundesländer auf Platz 1³.

Der Zustand der Radwege an Landesstraßen in Schleswig-Holstein wurde erstmalig im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundes in 2009 erfasst. Da die Zustandserfassung von Radwegen besonders aufwendig ist und zudem in Deutschland noch keine festen Standards hierfür definiert sind, hat der LBV.SH in 2018 zunächst eine Zustandserfassung eines Teilnetzes der Radwege an Landesstraßen beauftragt. Um realitätsnahe Ergebnisse zu erzielen, wird dafür ein speziell ausgestattetes Fahrrad eingesetzt. Es liegt damit zwar kein flächendeckendes Zustandskataster der Radwege an Landesstraßen vor, aber dank statistischer Methoden können dennoch Aussagen über den Zustand der Radwege an Landesstraßen in Schleswig-Holstein getroffen werden.

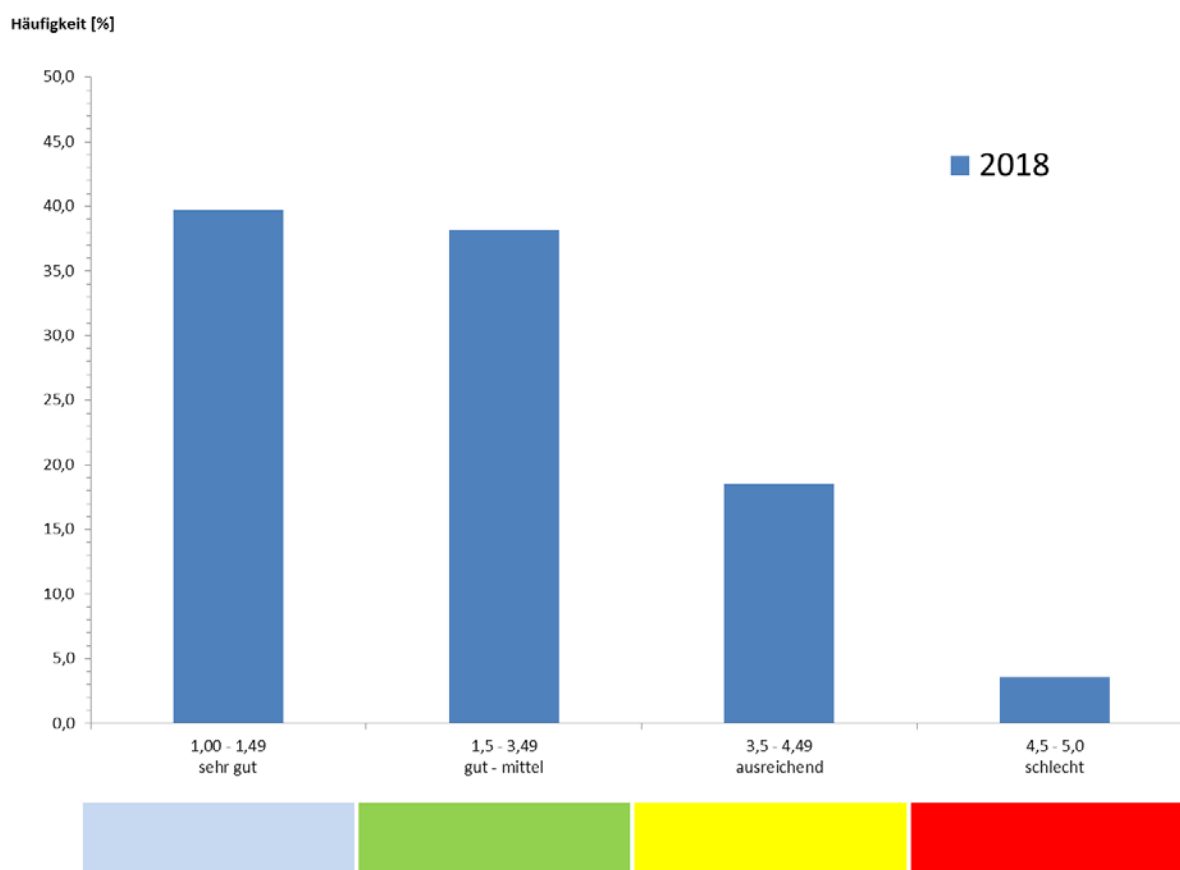


Abbildung 4: Häufigkeit der Zustandsklassen Gebrauchswert Radwege ZEB RW 2018,
Quellen: Dipl.-Ing. Stefan Oertelt, Auswertungen LBV.SH

³ Gemäß „Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs“, BMVI, Stand 01.01.2017.

Der überwiegende Anteil der Radwege an Landesstraßen zeigt entsprechend der Abbildung 4 sehr gute bis mittlere Gebrauchseigenschaften. Unter 25% des Radwegenetzes haben nur ausreichende oder sogar schlechte Gebrauchseigenschaften, die zu Einschränkungen im Fahrkomfort der Radfahrer führen. Diese äußern sich vorrangig durch Absackungen oder Hebungen des Fahrbahnbelages durch Wurzeln. Referenzwerte zum Gebrauchswert liegen aus 2009 nicht vor.

Entsprechend der Altersstruktur der Radwege hat sich die Substanz der Radwege an Landesstraßen in Schleswig-Holstein von 2009 nach 2018 spürbar verschlechtert. Wie die Abbildung 5 zeigt, sind aktuell rund 15 % des Radwegenetzes sanierungsbedürftig.

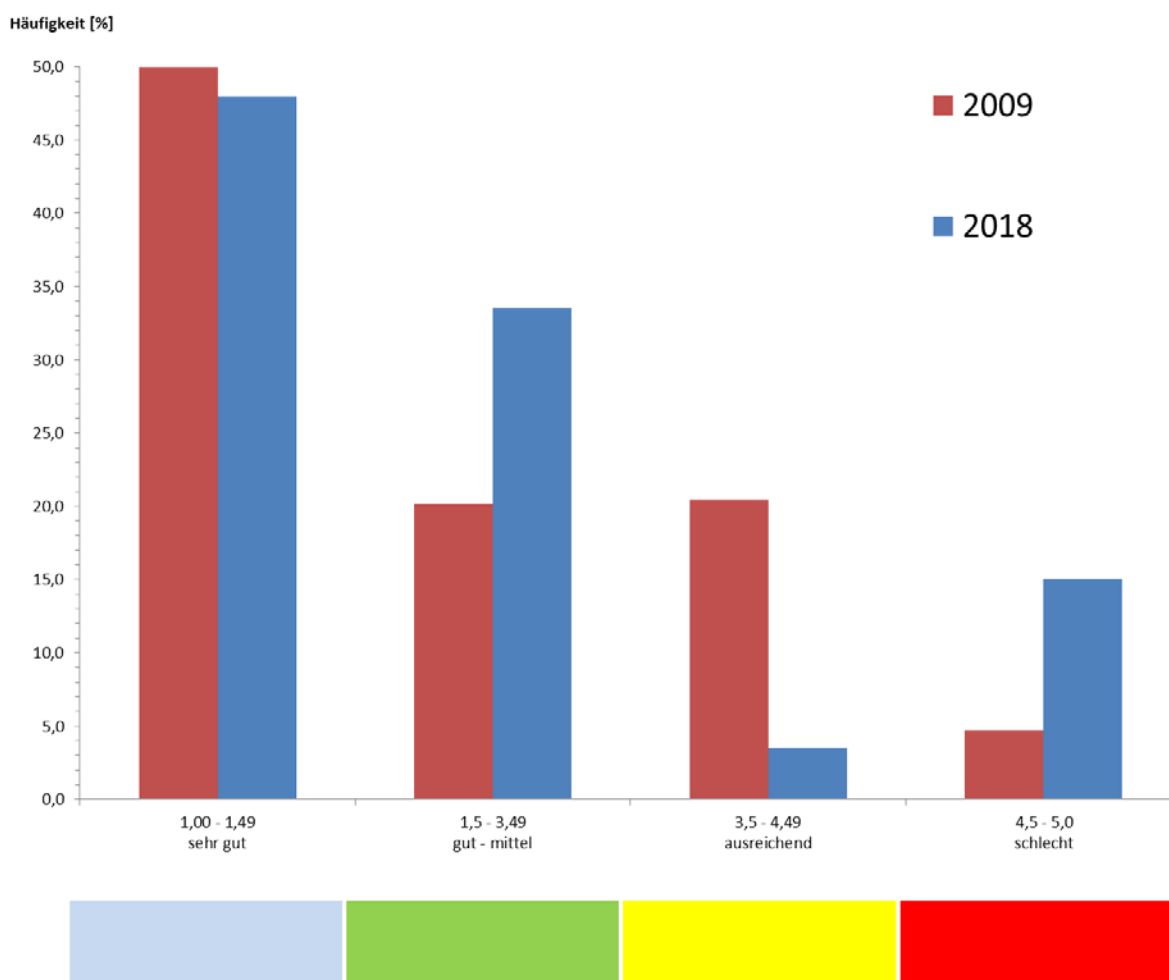


Abbildung 5: Häufigkeit der Zustandsklassen Substanzwert Radwege ZEB RW 2009 und 2018,
Quellen: TÜV Rheinland Schniering GmbH (2009), Stefan Oertelt (2018), Auswertungen
LBV.SH

Diese Entwicklung zeigt, dass auch die Erhaltung der Radwege forciert werden muss.

Ein strukturelles Problem der Radverkehrsinfrastruktur an Schleswig-Holsteins Landesstraßen ist darüber hinaus oftmals auch eine unzureichende Breite. Insbesondere bei stark frequentierten Radverkehrsstrecken kommt es hier regelmäßig zu Konfliktsituationen zwischen den Radfahrenden. Diese Defizite können durch Erhaltungsmaßnahmen nicht beseitigt werden und erfordern Ausbaumaßnahmen.

Die „sonstigen Anlagenteile“ umfassen schließlich alle den vorgenannten Bereichen nicht zuzuordnende Straßenbestandteile. Es handelt sich hier beispielsweise um Straßenausstattung wie Beschilderung, Markierung, Schutzplanken sowie Bepflanzung und Entwässerung.

Auch wenn die sonstigen Anlagenteile nicht unmittelbare Auswirkungen auf die Benutzbarkeit der Landesstraßen haben, beeinflussen sie die Verkehrssicherheit, Dauerhaftigkeit oder ökologische Funktion einer Straße. Erhaltungs- oder Anpassungsaufwendungen werden hier allerdings auf Grund ihrer eher mittelbaren Wirkung am ehesten zurückgestellt. Objektive Datengrundlagen zum Zustand der sonstigen Anlagenteile stehen mangels Erfassungs- und Bewertungsverfahren nicht zur Verfügung.

Einzelne Befunde gibt es jedoch. Beispielsweise ist die Markierung in großen Teilen des Landesstraßennetzes unzureichend. Auch die Entwässerungssysteme sind veraltet und entsprechen in weiten Teilen nicht mehr dem Stand der Technik. Zahlreiche Durchlässe sind stark geschädigt, so dass mittelfristig auch Standsicherheitsprobleme nicht ausgeschlossen werden können. Ebenso haben zahlreiche Lichtsignalanlagen ihre planmäßige Nutzungsdauer erreicht, bei Defekt stehen notwendige Ersatzteile nicht mehr zur Verfügung.

2.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastungen des Landesstraßennetzes wurden im Rahmen der Straßenverkehrszählung 2015 neu erhoben. Wie in der zurückliegenden Straßenverkehrszählung von 2005 ergeben sich weiterhin deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsbelastungen verschiedener Landesstraßen. Hohe Verkehrsbelastungen sind etwa im Einzugsbereich der großen Städte wie Hamburg, Kiel, Lübeck, Neumünster und Flensburg oder bei parallel der Bundesautobahnen verlaufenden Landesstraßen

zu verzeichnen. Im ländlichen Raum wurden hingegen teilweise sehr niedrige Verkehrsbelastungen festgestellt. Systematische Veränderungen zu den Vorjahren sind nicht erkennbar. In Einzelfällen sind sie auf örtliche Besonderheiten zurückzuführen.

2.3 Verkehrssicherheit

Schleswig-Holstein bekennt sich zu den Zielen der Europäischen Kommission, bis zum Jahre 2020 die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren. Die dafür erforderlichen straßenplanerischen Vorschriften (wie die für den Bereich der Landesstraßen einschlägige RAL 2012) sind bereits in nationales Recht umgesetzt als anerkannte Regeln der Technik. Gemäß Erlass des MWVATT sind diese für den Neu-, bzw. Um- und Ausbau von Landesstraßen anzuwenden. Nach der Intention des Richtliniengebers soll das Straßennetz langfristig, d.h. in einigen Jahrzehnten, den definierten Anforderungen, die im Merkblatt M EKLBest⁴ niedergelegt sind, entsprechen.

Die Landesstraßen sind jedoch nicht „nur“ Verkehrswege, sondern zugleich wichtiger Bestandteil der schleswig-holsteinischen Kulturlandschaft. Die Landesregierung will diese größtmöglich erhalten, solange keine Unfallhäufigkeitspunkte entstehen. Insofern ist die Verkehrssicherheit auch gegenüber anderen Belangen (z.B. Natur- und Landschaftsschutz) abzuwägen.

Grundsätzlich werden bei festgestellten Unfallhäufigkeitspunkten sogenannte Unfallkommissionen eingeschaltet. Sie sind mit Experten unterschiedlicher Fachrichtungen besetzt und haben sich durch ihre Ortskenntnis gut bewährt. Diese Unfallkommissionen empfehlen konkrete Maßnahmen zur Behebung der kritischen Stellen.

Damit die Verkehrssicherheit der Landesstraßen weiter erhöht werden kann, wird der LBV.SH bis 2022 eine umfassende Netzanalyse durchführen. Ziel der Analyse ist das Aufspüren jener Landesstraßen mit besonders gravierenden Abweichungen zwischen Bestand bzw. Ausbaustandard (unzureichenden Trassierungsparametern) und bestehenden Nutzungsanforderungen. Dabei sollen neben den geometrischen Parametern vorrangig die tatsächliche Nutzung (z.B. DTV⁵ und SV⁶) sowie Auffälligkeiten des Streckenabschnittes im Hinblick auf die Verkehrssicherheit berücksichtigt

⁴ Merkblatt für die Übertragung des Prinzips der Entwurfsklassen nach den RAL auf bestehende Straßen aktuell noch als Entwurf der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV).

⁵ DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr [Kfz/24h].

⁶ SV durchschnittlicher Schwerverkehr [Kfz/24h].

werden. Abschnitte mit besonderem Handlungsbedarf sollen ausfindig gemacht und priorisiert werden.

Dies ermöglicht dann den notwendigen planerischen Vorlauf für eine Beseitigung der Defizite in Zusammenhang mit zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen.

2.4 Fazit

Die dargestellte Entwicklung zeigt, dass seit dem Jahr 2014 erste Verbesserungen in einem begrenzten Teil des Landesstraßennetzes erreicht werden konnten. Deutlich wird aber auch, dass der ermittelte erhebliche Sanierungsstau nicht in dem tatsächlich erforderlichen Maß abgebaut werden konnte. Grund dafür war vor allem eine unzureichende Ausstattung mit finanziellen Mitteln. Bis einschließlich 2017 standen trotz anwachsender Haushaltsansätze für Erhaltungsmaßnahmen in keinem Jahr die notwendigen Investitionsmittel in Höhe von 90 Mio. € zur Verfügung, um den aufgelaufenen Sanierungsstau für das gesamte Landesstraßennetz abzubauen.

Zugleich fehlten bisher aber auch die notwendigen personellen Kapazitäten, um eine nachhaltige Sanierung des gesamten Landesstraßennetzes sicherzustellen. Insbesondere folgte den ansteigenden Haushaltsmitteln kein entsprechender Zuwachs bei den Planerstellen, so dass die personellen Ressourcen an die seit 2014 steigenden Baumittel anzupassen sind um die notwendigen Sanierungsleistungen sicherzustellen.

3 Eckpunkte der Erhaltungsstrategie 2019–2030

3.1 Klares Ziel

Das Landesstraßennetz hat eine erhebliche Bedeutung für die Mobilität in Schleswig-Holstein. Eine intakte Infrastruktur ist Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung, Prosperität und Wettbewerbsfähigkeit des Landes. Deshalb ist es prioritäres Ziel der Landesregierung, den in den vergangenen Jahrzehnten aufgelaufenen Sanierungsstau konsequent bis 2030 abzubauen und die Infrastruktur im Land wieder auf Vordermann zu bringen. Dafür wurde der Ansatz im Landeshaushalt für Investitionen in das Landesstraßennetz deutlich erhöht.

Die Erhaltungsstrategie 2019–2030 schreibt die bisherige Strategie zur Erhaltung der Landesstraßen auf Basis einer fundierten und umfassenden Zustands- und Bedarfs-ermittlung konsequent fort, verstärkt jedoch die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen in erheblichem Maße, um die Sanierung des Landesstraßennetzes dynamischer voranzutreiben und das Ziel des Abbaus des Sanierungsstaus überhaupt erreichen zu können.

3.2 Mehr Ressourcen

Die Prognosen zeigen, dass eine Mittelausstattung von 90 Mio. € pro Jahr für die Sanierung der Landesstraßen inklusive der Ingenieurbauwerke, Radwege und sonstigen Anlagen erforderlich sind – davon allein 70 Mio. € für die Erhaltung der Fahrbahnen –, um den bestehenden Sanierungsstau abzubauen (Abbildung 6). Dieser Mittelbedarf besteht bis einschließlich 2030. Erst danach sinkt der Erhaltungsbedarf. Die neuerlichen Berechnungen durch unabhängige Gutachter bestätigen somit die Prognosen des LBV.SH im Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014. Trotz der Erhaltungsinvestitionen 2013 bis 2017 ist das Gesamtvolumen des Erhaltungsbedarfs weiter angestiegen; in der vergangenen Legislaturperiode konnte lediglich die Dynamik des Anstieges abgebremst werden.

Auf Grund der Altersstruktur und der steigenden Beanspruchungen durch den Schwerverkehr sind Instandsetzungen und der Ersatzneubau von Bauwerken kontinuierlich zu steigern.

Der Erhaltungsbedarf der Bauwerke (im Wesentlichen Brücken) wurde auf Grund ihres Alters berechnet, der der Radwege und der sonstigen Anlagenteile (Straßenausstattung) pauschal bzw. in Anlehnung an die Erhaltungsbedarfsprognose des Bundes beim Bundesverkehrswegeplan abgeschätzt. Hier werden durch Synergieeffekte Einsparungen erwartet, die nach den Abschätzungen die Steigerungen bei den Bauwerken annähernd kompensieren. In der Gesamtsumme ergibt sich hier ein Bedarf von jährlich im Mittel 20 Mio. €.

Entsprechend der Zusammenstellung der Ergebnisse der Erhaltungsbedarfsprognose in Abbildung 6 werden für die Erhaltung der Landesstraßen im Schnitt 90 Mio. € pro Jahr benötigt.

Diese Berechnungen erfolgten auf Basis des Preisstands 2017, mögliche Baukostensteigerungen sind in der Berechnung nicht berücksichtigt.

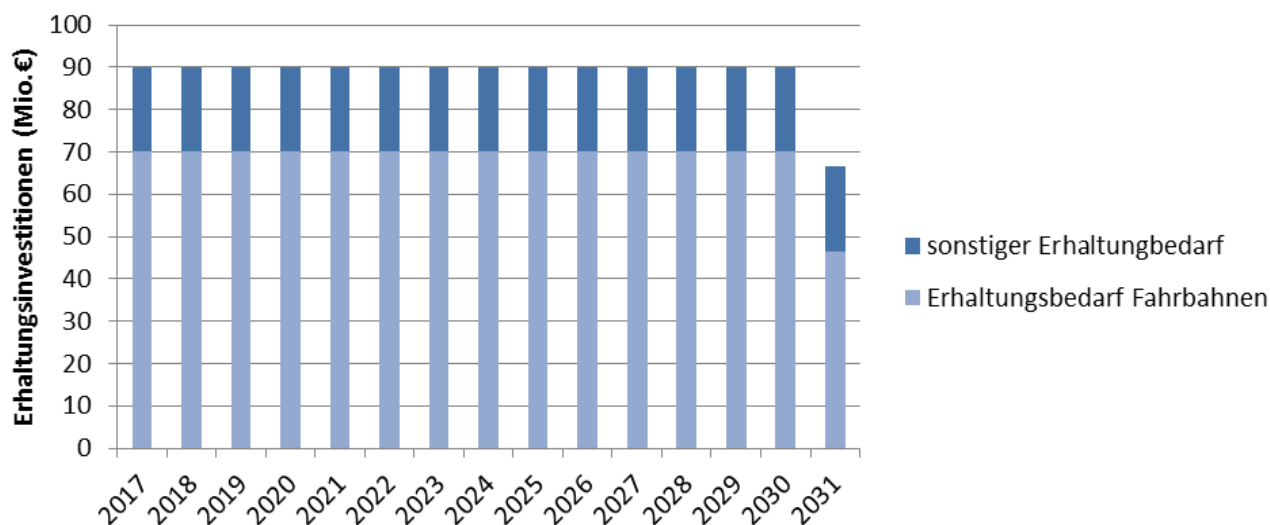


Abbildung 6: Ergebnisse der Erhaltungsbedarfsprognose Fahrbahnen und sonstiger Erhaltungsbedarf (Brücken, Radwege, sonstige Anlagenteile).

Quelle PMS Consult, Wien im Auftrag LBV.SH (Vorabzug)

Neben Investitionsmitteln müssen die notwendigen Personalressourcen sowie Planungsmittel für externe Ingenieurbüros zur Verfügung stehen. Für das gesamte Maßnahmenvolumen der Sanierung der Landesstraßen werden insgesamt 90 Bauingenieure/innen bzw. Bautechniker/innen beim LBV.SH zur Wahrnehmung von Bauherren- und Koordinierungsaufgaben benötigt. Außerdem erfordert das definierte

Maßnahmenvolumen einen jährlichen Einsatz von Planungsmitteln für externe Ingenieuraufgaben in Höhe von 9,9 Mio. €

Aktuell stehen für die Sanierung der Landesstraßen bereits 65 finanzierte Stellen zur Verfügung. Die Landesregierung hat 2018 bereits 10 zusätzliche Planerstellen für den LBV.SH bewilligt. Da es aufgrund des Investitionshochlaufs auf allen Ebenen (Bund, Land, Kommunen) außerordentlich schwierig ist, geeignete Fachkräfte auf dem freien Markt zu erhalten, hat die Landesregierung im Jahre 2018 einen Bauingenieur-Studiengang an der FH Kiel eingerichtet. Die Absolventinnen und Absolventen stehen jedoch erst in einigen Jahren zur Verfügung. U.a. durch ein verstärktes Angebot an Praktika will der LBV.SH frühzeitig die Studierenden auf interessante Arbeitsfelder lenken. Darüber hinaus unternimmt der LBV.SH erhebliche Anstrengungen, um weitere Fachkräftepotenziale zu heben (Integrationsprojekte, Jobmessen etc.).

Mit dem IMPULS-Programm hat die Landesregierung die Voraussetzungen für eine konsequente und nachhaltige Sanierung der Landesstraßen in den kommenden Jahren gestellt. Da durch das IMPULS-Programm die Finanzierung des ermittelten Erhaltungsbedarfes über die laufende Legislaturperiode hinaus gesichert ist, entfällt die Notwendigkeit der Priorisierung und Aufteilung in ein Netz 1 und Netz 2. Das bislang unberücksichtigt gebliebene Netz 2 („Landesstraßen in der Fläche“) wird nun also in die Planungen einbezogen.

3.3 Neue Prioritäten

Der Grundsatz Erhalt vor Neu- und Umbau gilt nach wie vor. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt in den kommenden Jahren weiterhin auf der konsequenten Sanierung des gesamten Landesstraßennetzes. Die Aufteilung in Netz 1 und Netz 2 wird aber aufgehoben. Stattdessen werden alle sanierungsbedürftigen Landesstraßen nunmehr anhand eines transparenten Kriterienkatalogs in die Planungen einbezogen.

Dabei sind folgende Kriterien relevant:

- Verkehrsbedeutung
- Netzfunktion

- regionale Priorität
- wirtschaftliche Bedeutung
- touristische Bedeutung
- Bedeutung für den ÖPNV

Die Verkehrsbedeutung (Nutzung) der Straße steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Straße (Nutzerkosten). Die Verkehrsbedeutung wird anhand der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015 ermittelt. Darüber hinaus wird die im Bericht zum Zustand der Landesstraßen 2014 durchgeführte Netzkategorisierung der Landesstraßen für die Bewertung der Netzfunktion als Kriterium herangezogen.

Die Bewertung der regionalen Priorität erfolgt auf Basis einer Befragung der Kreise. Zur Gleichbehandlung der Kreise werden entsprechend der Abfrage des MWVATT die jeweils ersten 10 Vorschläge in der Priorisierung vorrangig berücksichtigt.

Die wirtschaftliche Bedeutung wird indirekt durch den durchschnittlichen täglichen Güterverkehr gemäß SVZ 2015 bemessen.

Die Berücksichtigung der aus touristischer Sicht wichtigen Landesstraßenanierungen erfolgt auf Grundlage einer Umfrage des Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V.

Basis der Bewertung der Bedeutung für den ÖPNV sind Meldungen der Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger.

Ziel ist es, eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein für die Zukunft sicherzustellen. Daher wird die Landesregierung neben dem Schwerpunkt Erhaltung auch Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen in begründeten Einzelfällen umsetzen. Diese betreffen das Landesstraßennetz ebenso wie das Radverkehrsnetz, Bauwerke und sonstige Anlageteile.

4 Handlungsfelder der Erhaltungsstrategie 2019–2030

4.1 Erhaltungsmaßnahmen

Der vorhandene Sanierungsstau im Bereich der Landesstraßen soll bis 2030 abgebaut werden. Ziel ist, den Anteil der sanierungsbedürftigen Landesstraßen von heute 27 % auf unter 8 % zu senken. Dieser Wert entspricht dem Umfang des laufenden Erhaltungsbedarfes. Als Kennwert dient dabei der Substanzwert, der die Dauerhaftigkeit repräsentiert und somit für die Nachhaltigkeit der Erhaltungsstrategie steht.

4.1.1 Erhaltung der Landesstraßen (Fahrbahnen)

Mit Hilfe eines für den Straßenbau entwickelten Softwareprogramms, des Pavementmanagementsystems (PMS), wird für die Landesstraßen in Schleswig-Holstein im Rahmen der Zustandsprognose der Fahrplan für Umsetzung der Maßnahmen bis 2030 errechnet. Darauf aufbauend zeigt die folgende Abbildung 7 die konkreten Erhaltungsziele für den Zeitraum 2019 bis 2022 auf der Basis der Ausgangslage 2018 und im Ausblick bis 2030. Ausgangspunkt ist das Ergebnis der ZEB im Jahr 2017 gemäß Abbildung 2.

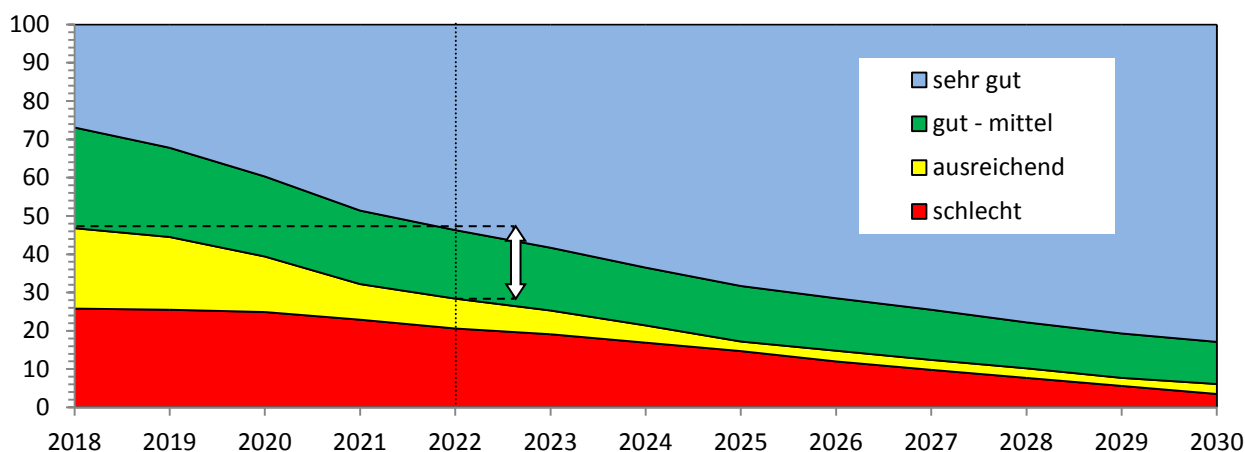


Abbildung 7: Zustandsprognose Substanzwert

Quelle PMS Consult, Wien im Auftrag LBV.SH (Vorabzug)

Das erste Etappenziel umfasst den Zeitraum 2018 (Ausgangslage) bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode. Bis 2022 soll durch ein zielorientiertes Erhaltungsprogramm der Anteil ausreichender (gelb) und schlechter (rot) Straßen von über 49 % auf unter 30 % sinken. Gleichzeitig soll der Anteil der Straßen in einem sehr guten

Zustand von gut 26 % auf über 50 % erhöht werden. Mit der Umsetzung dieser Zielvorgaben wird ein spürbarer Abbau des Sanierungsstaus erreicht und eine nachhaltige Sanierung der Verkehrsinfrastruktur sichergestellt.

Damit die Bauprogramme auch langfristig Wirkung zeigen, müssen zur Verbesserung der Altersstruktur neben den Maßnahmen der Substanzsicherung auch substanzerneuernde Maßnahmen in ausreichendem Umfang umgesetzt werden. Die hierfür geeignete Maßnahmenart wird im Rahmen der konkreten Bauvorbereitung der Erhaltungsmaßnahmen festgelegt. Dabei ist die Zukunftsfähigkeit der verbleibenden Fahrbahnsubstanz im Einzelfall anhand weitergehender Untersuchungen (z.B. Bohrkerne, Materialkennwerte), der örtlichen Randbedingungen, der Dimensionierung des Fahrbahnaufbaus und des vorhandenen Querschnittes zu bewerten.

Vorrangiges Ziel eines auf Nachhaltigkeit zielenden Erhaltungsmanagements im Bereich der Landesstraßen ist die Optimierung der Lebenszykluskosten, d.h. die Erreichung einer möglichst langen Nutzungsdauer der baulichen Anlage bei möglichst geringem Mitteleinsatz.

Wichtiges Instrument einer nachhaltigen Sanierung ist dabei der rechtzeitige Eingriff im Rahmen der laufenden Erhaltung. Damit Folgeschäden bestmöglich (d.h. unter effektivstem Einsatz der zur Verfügung stehenden Ressourcen) vermieden werden, führt dies allerdings dazu, dass vor Ort nicht immer die „schlechteste“ Straße zuerst saniert wird.

Sind die Schäden bereits weit über den gesamten Straßenaufbau fortgeschritten, wird eine vollständige Erneuerung der Straßensubstanz erforderlich. Soweit es die Verkehrssicherungspflicht erlaubt, soll diese unter Berücksichtigung der Restnutzungsdauer insbesondere bei weniger stark frequenten Streckenabschnitten möglichst spät erfolgen. Im Rahmen der Bauvorbereitung von solchen Grundinstandsetzungen der Straßen ist zu prüfen, in wie weit sich kurzfristig auch Anpassungen an die anerkannten Regeln der Technik realisieren lassen. Soweit für die Dauerhaftigkeit der Fahrbahnkonstruktion notwendige Anpassungen nicht realisierbar sind, kommen auch konservierende oberflächennahe Maßnahmen in Betracht.

4.1.2 Erhaltung der Bauwerke

Bei der Erhaltung der Bauwerke wird weiterhin die Strategie verfolgt, die vorhandene Bauwerkssubstanz langfristig zu sichern. Maßgeblich ist dazu der jeweils aktuelle Bauwerkszustand. Im Sinne eines optimierten Baustellenmanagements sollen anstehende Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken möglichst im Zusammenhang mit den Fahrbahnerneuerungen umgesetzt werden.

Auf Grund der Altersstruktur der Bauwerke wird der Bedarf an Ersatzneubauten in den kommenden Jahren zunehmen. Dabei soll die Nutzungsdauer der bestehenden Bauwerke voll ausgenutzt werden, den Vorschlägen des Landesrechnungshofes, zur Verbesserung der Altersstruktur die Bauwerke vorzeitig zu ersetzen, wird aus Gründen der sparsamen Wirtschaftsführung also nicht gefolgt. Die verfügbaren Erhaltungsbudgets ermöglichen die Finanzierung kleinerer Ersatzbauwerke oder umfangreicher Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken. Nur Maßnahmen an Großbrücken mit Einzelkosten von über 5 Mio. € je Bauwerk müssen darüber hinaus zusätzlich anlassbezogen finanziert werden. Aktuelles Beispiel hierfür ist der vorgesehene Ersatzneubau der Schleibrücke Lindaunis im Zuge der L 283.

4.1.3 Erhaltung der Radwege

Im Sinne der koordinierten Erhaltungsplanung werden aus Effizienzgründen sanierungsbedürftige Radwege grundsätzlich im Zusammenhang mit den anstehenden Fahrbahnsanierungen durchgeführt. Im Gegensatz zur letzten Legislaturperiode erfolgt dies unabhängig von ihrer Bedeutung im Landesweiten Radverkehrsnetz.

Fahrbahnunabhängige Radwegsanierungen beschränken sich hingegen zunächst auf Streckenabschnitte mit herausgehobener Bedeutung im Landesweiten Radverkehrsnetz. Die Kriterien hierfür sind:

- Bestandteil im Landesweiten Radverkehrsnetz bzw. in einem vergleichbaren kreisweiten Radverkehrsnetz,
- intensive Nutzung durch Radfahrerinnen und Radfahrer,
- Verkehrsbelastung deutlich über dem Durchschnittswert und
- Verkehrssicherheitsaspekte.

Bei gravierenden Abweichungen des Zustandes der Radverkehrsanlage von den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sollte bei umfassenden Sanierungsmaßnahmen geprüft werden, ob auch eine Anpassung des betroffenen Abschnittes z.B. bezüglich des Querschnittes als Radwegausbaumaßnahme in Kooperation mit den Kommunen analog dem Radwegneubau angestrebt werden sollte.

4.1.4 Erhaltung der sonstigen Anlagenteile

Die Erhaltung der sonstigen Anlagenteile erfolgt grundsätzlich im Sinne der koordinierten Erhaltungsplanung im Zusammenhang mit der erforderlichen Fahrbahnsanierung. Anlassbezogene Einzelmaßnahmen sollen nur im Ausnahmefall umgesetzt werden, wenn der Fahrbahnzustand mittelfristig keine Erhaltungsmaßnahmen erwarten lässt. Maßnahmen ohne besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit sind daher auf Basis der Ergebnisse der ZEB abzustimmen.

Weitgehend unabhängig von Fahrbahnsanierungen können Lichtsignalanlagen erneuert werden. Neue Anlagen sollen in LED-Technik realisiert werden, dadurch lassen sich auch die zukünftigen Betriebskosten (für Energie und Wartung) reduzieren.

4.2 Um- und Ausbaumaßnahmen

Als Ausbaumaßnahmen sind Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität oder zur planerischen Verbesserung der Verkehrssicherheit definiert. Umbaumaßnahmen dienen vorrangig der Umgestaltung des Straßenraums.

Da Um- und Ausbaumaßnahmen in direkter Ressourcenkonkurrenz zum Abbau des Sanierungsstaus stehen, muss der Um- und Ausbau auf das unbedingt Notwendige begrenzt werden. Zwingend zu finanzieren sind gesetzliche Kostenanteile z.B. bei Eisenbahn-⁷ oder Straßenkreuzungsmaßnahmen⁸ oder anteilige Kosten der Straßenentwässerung⁹ im Zusammenhang mit der erstmaligen Herstellung einer Ortsentwässerung. Beispiele hierfür sind der Anteil der L 49 / L 67 im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 404 zur A 21, Anteile des Landes im Rahmen diverser EKrG-

⁷ Geregelt im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

⁸ Geregelt im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) oder Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein.

⁹ Kostentragung nach § 12 (2) StrWG.

Maßnahmen im Zusammenhang der Schienenhinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung oder im Rahmen der Anpassung der A 1, AS Stapelfeld.

Maßnahmen, die durch das Land veranlasst werden, sollen nur im begründeten Einzelfall umgesetzt werden. Vorrangig kommen hier bauliche Maßnahmen zur Beseitigung von definierten Unfallschwerpunkten in Betracht, soweit verkehrliche Maßnahmen keine substantielle Verbesserung der Situation ergeben haben. Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sollen nur bei herausgehobener Bedeutung für die überregionale Netzfunktion der Landesstraße umgesetzt werden. Dabei muss die Maßnahme überwiegend der Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Landesstraße dienen. Für notwendige Um- und Ausbaumaßnahmen oder Grundinstandsetzungen, bei denen auch die entsprechenden Anpassungen des Bestandes an die straßenplanerischen Mindeststandards erfolgen, werden zur Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktionen bei der technischen Detailplanung die erforderlichen Maßnahmen zur Aufwertung von straßenbegleitenden Gehölzen, Banketten sowie Gräben und Durchlässen festgelegt.

Eine Beteiligung im Rahmen von Gemeinschaftsmaßnahmen ohne gesetzliche Verpflichtung des Landes ist im Einzelfall zu entscheiden, wenn diese zu deutlichen positiven Synergien für das Landesstraßennetz führen würden.

4.3 Neubaumaßnahmen

Der Neubau von Landesstraßen soll weiterhin die Ausnahme bilden. Aktuell wird nur der Bau der Ortsumgehung Hammoor weiter verfolgt. Neubauvorhaben sollen einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen generieren oder gegenüber der Erhaltung einer bestehenden Landesstraße Vorteile aufweisen. Neubaumaßnahmen bieten Potenzial zur Beseitigung bestehender Nutzungskonflikte zwischen Aufenthaltsfunktion und Verkehrsfunktion der Straße. Bei hohen Immissionsbelastungen durch den Verkehr können Neubaumaßnahmen entsprechende Konflikte lösen. Dabei sind diese aber mit den mit Neubauvorhaben verbundenen neuen Konflikten abzuwägen.

Das Landesstraßennetz in Schleswig-Holstein hat im bundesweiten Vergleich bereits den höchsten Ausstattungsgrad mit Radwegen. Gleichwohl soll der Bau von Radverkehrsanlagen der hohen verkehrspolitischen Bedeutung des Radverkehrs Rechnung

tragen. Daher sind entsprechend des Koalitionsvertrages für die 19. Wahlperiode 10 Mio. € für Radverkehrsmaßnahmen im IMPULS-Programm vorgesehen.

Neue Radwege oder Ausbau von Radwegen an Landesstraßen sollen durch die Kommunen mit einer 50:50-Finanzierung Land / Kommune realisiert werden. Hintergrund ist nicht nur, dass sich so eine deutlich größere Zahl an Neubaukilometern realisieren lässt. Wesentlich ist vielmehr, dass sich erstens über die finanzielle Beteiligung der Kommunen und zweitens über die Bauträgerschaft der Kommunen erkennen lässt, ob tatsächlich ein starkes kommunales Interesse an einem Radweg vorliegt oder nur ein wiederholter Wunsch mit 100%-iger Kostentragung durch das Land damit verbunden ist.

5. Erhaltungsprogramm Fahrbahnen 2019–2022

5.1 Vorgehen

Grundlage der Erhaltungsprogrammplanung liefern die Ergebnisse des PMS einschließlich der Priorisierung. Im Rahmen einer ingenieurtechnischen Bewertung ist darüber hinaus die Realisierbarkeit der einzelnen Maßnahmen zu berücksichtigen. Dabei sind u.a. Fragen notwendiger planungsrechtlicher Voraussetzungen, der Verkehrsabwicklung (Umleitungsstrecken) im Rahmen der Baustellenkoordinierung, die Abhängigkeit zu Maßnahmen Dritter (z.B. Sanierung Kanalisation seitens der Gemeinden) und der regionalen Ressourcen zu prüfen.

Ausnahmen von der Prioritätenreihung sind grundsätzlich nur in besonderen Ausnahmefällen wie Abstufungen, Baulastträgerwechsel oder im Rahmen gesetzlicher Verpflichtungen bei Gemeinschaftsmaßnahmen vorgesehen.

Im Rahmen der koordinierten Erhaltungsplanung bildet das Erhaltungsprogramm Fahrbahnen auch einen Grundrahmen für die Erhaltung von Bauwerken, Radwegen und sonstigen Anlagenteilen. Darüber hinaus erfolgen anlassbezogene Programmerkänzungen eher kurzfristig.

Um die Verkehrsbeeinträchtigungen während der Erhaltungsmaßnahmen so gering wie möglich zu halten, werden künftig alle in einem Streckenzug notwendigen Erhaltungsleistungen (Fahrbahn, Bauwerke, Radwege, sonstige Anlagenteile) in einer Maßnahme gebündelt. Zu einer koordinierten Erhaltungsplanung gehört darüber hinaus, sinnvoll zusammenhängende Bauabschnitte zu bilden, um das Entstehen von „Flickenteppichen“ bei den Fahrbahnerhaltungsmaßnahmen zu vermeiden.

5.2 Investitionsvolumen

Mittelfristige Programmplanungen schaffen Planungssicherheit für alle Beteiligten und optimieren dadurch Bauvorbereitung und Umsetzung der Maßnahmen. Gleichzeitig sind bei der Abwicklung der Erhaltungsprogramme zahlreiche externe Einflussfaktoren (z.B. Koordinierung mit Maßnahmen Dritter, Führung von Umleitungsstrecken) zu berücksichtigen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass diese Einflüsse regelmäßig Anpassungsbedarfe erfordern. Insofern ist das Erhaltungsprogramm zunächst ein Planungsinstrument für den geplanten Maßnahmenbeginn der einzelnen

Vorhaben, mit dem diese Einflüsse bereits im Vorfeld minimiert werden sollen. Bei der tatsächlichen Abwicklung sind dennoch Verschiebungen nicht auszuschließen.

Auf Basis eines umfassenden Datenmodells erfolgte eine technisch wirtschaftliche Bewertung des optimalen Erhaltungszeitpunktes durch das PMS und eine Priorisierung der Erhaltungsbedarfe anhand der vorgenannten Kriterien. Abschließend wurden die Einzelmaßnahmen ingenieurtechnisch bewertet und zu sinnvollen Baumaßnahmen zusammengefasst.

Ergebnis dieser tiefgreifenden Analyse des Landesstraßennetzes ist das Erhaltungsprogramm 2019–2022 mit 190 Einzelvorhaben, das diesem Bericht sowohl als Karte (Anlage 2) als auch als Liste (Anlage 3) beigefügt ist.

Mit dem Erhaltungsprogramm 2019–2022 wird somit eine Trendwende zur nachhaltigen Verbesserung des Zustandes des Landesstraßennetzes in Schleswig-Holstein erreicht. Denn dieses Erhaltungsprogramm umfasst sowohl Maßnahmen zum rechtzeitigen Erhalt der Straßensubstanz (laufende Erhaltung) als auch zum Abbau des Sanierungsstaus.

Da sowohl beim LBV.SH als auch bei Ingenieurbüros und Bauwirtschaft zusätzliche Ressourcen zur Kapazitätssteigerung benötigt werden, ist das Bauprogramm aufsteigend geplant.

Insgesamt ergibt sich für das Erhaltungsprogramm 2019–2022 somit ein Gesamtvolumen von 360 Mio. € Investitionen in die Infrastruktur des Landes.



Merkmale: Substanzwert (Oberfläche)

- 0,00 - 50,00 mg/l Nitrat
- 50,00 - 100,00 mg/l Nitrat
- 100,00 - 150,00 mg/l Nitrat
- 150,00 - 200,00 mg/l Nitrat
- mehr als 200,00 mg/l Nitrat

Zustandserfassung und -bewertung 2017

Zustandserfassung

- Abfluss
- Einflussstelle
- Uferlinie
- Flussverlauf
- ÖPNV (Nahverkehr)
- Landesgrenze
- Flussverlauf
- ÖPNV (Nahverkehr)

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



Erhaltungsprogramm 2019 - 2022

- 2019 — A
- 2020 — B
- 2021 — K
- 2022 — L
- Kreisgrenzen

Stand: 01. Oktober 2018
(bei Widersprüchen ist die Listendarstellung maßgebend)

Erhaltungsprogramm

Fahrbahnen Landesstraßen 2019 - 2022

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
2019							
L 3, Gläserkrug - L301							Länge: 0,7 km
L3-020	km 0,000 - 0,683	1872 Kfz/24h	69Kfz/24h				1
L 6, Fahretoft - Nyhörn							Länge: 0,8 km
L6-100	km 0,000 - 0,786	725 Kfz/24h	36Kfz/24h				1
L 6, L 8 - Neukirchen							Länge: 4,4 km
L6-183	km 0,000 - 3,209	803 Kfz/24h	37Kfz/24h			9	2
L6-187	km 0,000 - 0,027	803 Kfz/24h	37Kfz/24h				2
L6-190	km 0,000 - 1,129	803 Kfz/24h	37Kfz/24h			9	2
L 6, Rosenkranz - Aventoft							Länge: 6,0 km
L6-200	km 1,970 - 2,651	784 Kfz/24h	32Kfz/24h		1		2
L6-210	km 0,000 - 3,551	784 Kfz/24h	32Kfz/24h		1	10	2
L6-220	km 0,000 - 1,618	908 Kfz/24h	35Kfz/24h			10	2
L6-230	km 0,000 - 0,192	1833 Kfz/24h	90Kfz/24h				1
L 8, Klanxbüll - Emmelsbüll Bhf							Länge: 3,8 km
L8-010	km 0,000 - 0,374	1731 Kfz/24h	73Kfz/24h				1
L8-020	km 0,000 - 1,171	1731 Kfz/24h	73Kfz/24h				2
L8-030	km 0,000 - 0,474	1731 Kfz/24h	73Kfz/24h				1
L8-040	km 0,000 - 1,748	1731 Kfz/24h	73Kfz/24h				1
L8-050	km 0,000 - 0,033	1731 Kfz/24h	73Kfz/24h				1
L 11, Bredstedt - Reußenköge (L278)							Länge: 6,4 km
L11-010	km 0,000 - 3,610	615 Kfz/24h	36Kfz/24h			7	1
L11-020	km 0,000 - 2,768	615 Kfz/24h	36Kfz/24h			7	1
L 23, OD Freienwill							Länge: 1,6 km
L23-060	km 2,840 - 4,100	4785 Kfz/24h	134Kfz/24h	1			2
L23-070	km 0,000 - 0,302	4785 Kfz/24h	134Kfz/24h	1			1
L 28, Bredstedt - Viöl							Länge: 14,6 km
L28-010	km 0,000 - 3,946	3321 Kfz/24h	140Kfz/24h	1			1
L28-020	km 0,000 - 0,095	2592 Kfz/24h	169Kfz/24h	1			2
L28-030	km 0,000 - 3,966	2592 Kfz/24h	169Kfz/24h	1			2
L28-040	km 0,000 - 4,830	2592 Kfz/24h	169Kfz/24h	1			1
L28-050	km 0,000 - 1,756	2592 Kfz/24h	169Kfz/24h	1			1
L 32, OD Oldenswort							Länge: 1,0 km
L32-050	km 3,100 - 3,613	432 Kfz/24h	12Kfz/24h				1
L32-060	km 0,000 - 0,518	598 Kfz/24h	36Kfz/24h				2

Netzknotenabschnitt	Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung				
			W	T	R	Ö	
L 33, St. Peter-Ording - L 305			Länge: 6,4 km				
L33-030	km 0,000 - 1,128	2169 Kfz/24h	124Kfz/24h	1	1	5	2
L33-040	km 0,000 - 2,858	2169 Kfz/24h	124Kfz/24h	1	1	5	2
L33-050	km 0,000 - 1,447	2169 Kfz/24h	124Kfz/24h	1	1	5	1
L33-060	km 0,000 - 1,011	2169 Kfz/24h	124Kfz/24h	1	1	5	1
L 37, OD Ostenfeld			Länge: 2,0 km				
L37-080	km 3,308 - 3,742	5477 Kfz/24h	177Kfz/24h	1			1
L37-090	km 0,000 - 0,411	5477 Kfz/24h	177Kfz/24h	1			2
L37-100	km 0,000 - 1,155	2954 Kfz/24h	157Kfz/24h	1			2
L 44, Birkenmoor - Spreng			Länge: 2,0 km				
L44-070	km 0,000 - 2,000	847 Kfz/24h	30Kfz/24h		1	2	1
L 57, Eutin (B 76) - Schönwalde (L 216)			Länge: 14,1 km				
L57-010	km 0,000 - 0,072	6658 Kfz/24h	257Kfz/24h	2			1
L57-023	km 0,000 - 1,921	6658 Kfz/24h	257Kfz/24h	2	1	7	1
L57-027	km 0,000 - 12,084	4245 Kfz/24h	152Kfz/24h	1	1	7	2
L 92, K 83 - Braak (A 1)			Länge: 3,5 km				
L92-230	km 0,000 - 2,799	6240 Kfz/24h	276Kfz/24h	2		7	2
L92-240	km 0,000 - 0,750	4989 Kfz/24h	142Kfz/24h	1		7	2
L 94, OD Glinde (K109 bis 80)			Länge: 2,0 km				
L94-042	km 0,000 - 1,267	11259 Kfz/24h	609Kfz/24h	2		1	2
L94-045	km 0,000 - 0,396	11259 Kfz/24h	609Kfz/24h	2		1	2
L94-047	km 0,000 - 0,314	11259 Kfz/24h	609Kfz/24h	2		1	2
L 97, Pellworm			Länge: 9,5 km				
L97-010	km 0,000 - 1,935	974 Kfz/24h	47Kfz/24h			4	1
L97-020	km 0,000 - 1,811	974 Kfz/24h	47Kfz/24h			4	1
L97-070	km 0,000 - 5,778	788 Kfz/24h	22Kfz/24h			4	1
L 110, OD Ellerhoop			Länge: 1,5 km				
L110-050	km 0,000 - 1,514	4466 Kfz/24h	175Kfz/24h	1			2
L 110, Tornesch (L 107) bis A 23 AS Tornesch			Länge: 3,6 km				
L110-015	km 0,000 - 1,475	4692 Kfz/24h	188Kfz/24h	1		3	1
L110-025	km 0,000 - 2,175	4692 Kfz/24h	188Kfz/24h	1		3	2
L 115, Wittenbergen (L171) bis Kellinghusen (B206)			Länge: 1,9 km				
L115-020	km 0,000 - 1,939	1981 Kfz/24h	54Kfz/24h			2	2
L 119, Grevenkop (L112) bis AS IZ-Süd			Länge: 6,1 km				
L119-100	km 0,000 - 1,976	5933 Kfz/24h	370Kfz/24h	2		13	2
L119-115	km 0,000 - 4,085	5933 Kfz/24h	370Kfz/24h	2			2
L 131, Hademarschen - Thaden			Länge: 2,0 km				
L131-095	km 6,900 - 8,920	1793 Kfz/24h	86Kfz/24h				1

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
L 138, Eddelak bis Dingen		Länge: 2,5 km					
L138-070	km 0,000 - 1,202	5522 Kfz/24h	283Kfz/24h	2			2
L138-080	km 0,000 - 1,092	5522 Kfz/24h	283Kfz/24h	2			2
L138-090	km 0,000 - 0,210	6304 Kfz/24h	486Kfz/24h	2	1		1
L 148, Albersdorf bis L 149		Länge: 2,3 km					
L148-010	km 0,000 - 0,361	1846 Kfz/24h	139Kfz/24h	1			2
L148-020	km 0,000 - 1,456	1846 Kfz/24h	139Kfz/24h	1			2
L148-030	km 0,000 - 0,483	1846 Kfz/24h	139Kfz/24h	1			2
L 156, Hemme (K68) bis Rehm-Flehde-Bargen (K43)		Länge: 4,1 km					
L156-110	km 0,000 - 0,376	2485 Kfz/24h	133Kfz/24h	1			1
L156-120	km 0,000 - 0,830	1421 Kfz/24h	94Kfz/24h				1
L156-130	km 0,000 - 2,889	1421 Kfz/24h	94Kfz/24h				1
L 178, Neu-Harmhorst - Högsdorf		Länge: 5,6 km					
L178-030	km 1,430 - 7,059	2186 Kfz/24h	84Kfz/24h			8	2
L 194, Achterwehr - Landwehr		Länge: 2,4 km					
L194-010	km 0,000 - 2,367	1407 Kfz/24h	42Kfz/24h			11	2
L 208, Kuddewörde (L 94) - Aumühle (L 314)		Länge: 8,2 km					
L208-045	km 0,000 - 7,799	2900 Kfz/24h	89Kfz/24h			3	2
L208-050	km 0,000 - 0,415	2900 Kfz/24h	89Kfz/24h			3	2
L 213, L 327 bis L 131		Länge: 1,8 km					
L213-010	km 0,000 - 1,773	932 Kfz/24h	49Kfz/24h			4	1
L 226, A 21 - Sülfeld		Länge: 6,5 km					
L226-020	km 0,000 - 0,551	5131 Kfz/24h	217Kfz/24h	1			0
L226-030	km 0,000 - 0,302	5131 Kfz/24h	217Kfz/24h	1			1
L226-040	km 0,000 - 0,145	5131 Kfz/24h	217Kfz/24h	1			1
L226-050	km 0,000 - 5,500	4071 Kfz/24h	311Kfz/24h	2		10	2
L 246, Leck - Gläserkrug		Länge: 4,5 km					
L246-010	km 1,050 - 5,540	1961 Kfz/24h	64Kfz/24h		1		1
L 255, Rumohr - Wrohe		Länge: 3,8 km					
L255-070	km 5,000 - 8,605	1752 Kfz/24h	70Kfz/24h			12	1
L255-080	km 0,000 - 0,221	1752 Kfz/24h	70Kfz/24h			12	1
L 287, OD Lemrade bis Gudow		Länge: 5,6 km					
L287-015	km 5,200 - 6,673	4125 Kfz/24h	127Kfz/24h	1	1	9	2
L 292, KVP L268 - Sörup (L270)		Länge: 4,5 km					
L292-020	km 0,000 - 4,465	4597 Kfz/24h	194Kfz/24h	1			1
L 312, OD Rosenkranz		Länge: 1,1 km					
L312-010	km 0,000 - 0,986	769 Kfz/24h	26Kfz/24h				1
L312-020	km 0,000 - 0,115	769 Kfz/24h	26Kfz/24h				1

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
L 317, Lürschau (B76) - Helligbek							Länge: 8,6 km
L317-010	km 0,000 - 3,257	5239 Kfz/24h	410Kfz/24h	2		2	1
L317-010	km 0,000 - 5,329	5239 Kfz/24h	410Kfz/24h	2		2	1
L 328, A 7 - Neumünster							Länge: 2,9 km
L328-020	km 0,000 - 2,914	4129 Kfz/24h	435Kfz/24h	2		18	

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
2020							
L 1, OD Wallsbüll - B 199						Länge: 0,6 km	
L1-110	km 0,000 - 0,624	1592 Kfz/24h	115Kfz/24h			12	2
L 28, Viöl - Bondelum						Länge: 6,0 km	
L28-080	km 0,000 - 5,996	2883 Kfz/24h	161Kfz/24h	1		8	1
L 30, Strucklahnungshörn - Pohnshallig						Länge: 9,9 km	
L30-005	km 0,000 - 4,306	988 Kfz/24h	93Kfz/24h		1		2
L30-015	km 0,000 - 3,586	2586 Kfz/24h	116Kfz/24h		1		2
L30-020	km 0,000 - 1,162	2586 Kfz/24h	116Kfz/24h				2
L30-030	km 0,000 - 0,867	2586 Kfz/24h	116Kfz/24h		1	6	2
L 40, Schusterkate - Kropp						Länge: 10,0 km	
L40-010	km 6,500 - 11,742	1758 Kfz/24h	98Kfz/24h				1
L40-020	km 0,000 - 3,238	5376 Kfz/24h	229Kfz/24h	1	1	8	1
L40-030	km 0,000 - 1,501	5376 Kfz/24h	229Kfz/24h	1	1	8	1
L 49, Nettelsee (B 404) - Bothkamp (L 67)						Länge: 5,2 km	
L49-110	km 0,000 - 5,239	3701 Kfz/24h	291Kfz/24h	2			1
L 49, Preetz - Klein Barkau						Länge: 9,0 km	
L49-140	km 0,000 - 5,185	3414 Kfz/24h	143Kfz/24h	1		2	2
L49-150	km 0,000 - 3,767	3414 Kfz/24h	143Kfz/24h	1		2	2
L 57, Schönwalde (L216) - Lensahn (L 258)						Länge: 9,4 km	
L57-030	km 0,000 - 0,086	4245 Kfz/24h	152Kfz/24h	1			1
L57-040	km 0,000 - 9,310	3286 Kfz/24h	145Kfz/24h	1			2
L 68, B 430 - Dersau						Länge: 1,8 km	
L68-080	km 3,680 - 5,511	1440 Kfz/24h	63Kfz/24h		1	5	2
L 75, OD Alveslohe						Länge: 1,4 km	
L75-080	km 0,000 - 0,303	4685 Kfz/24h	222Kfz/24h	1			1
L75-090	km 0,000 - 0,271	4685 Kfz/24h	222Kfz/24h	1			1
L75-100	km 0,000 - 0,853	4685 Kfz/24h	222Kfz/24h	1			1
L 80, OD Kaltenkirchen						Länge: 2,2 km	
L80-015	km 0,000 - 0,186	4516 Kfz/24h	148Kfz/24h	1			2
L80-030	km 0,000 - 1,172	2258 Kfz/24h	74Kfz/24h				2
L80-040	km 0,000 - 0,182	2258 Kfz/24h	74Kfz/24h				2
L80-050	km 0,000 - 0,328	2258 Kfz/24h	74Kfz/24h				2
L80-090	km 0,000 - 0,370	4516 Kfz/24h	148Kfz/24h	1			2
L 81, Grabau - B 432						Länge: 1,2 km	
L81-020	km 0,000 - 1,151	2957 Kfz/24h	192Kfz/24h	1		10	2
L 92, OD Lütjensee						Länge: 2,7 km	
L92-180	km 0,600 - 1,500	1680 Kfz/24h	80Kfz/24h			21	1
L92-190	km 0,000 - 1,401	1680 Kfz/24h	80Kfz/24h			21	1

Netzknotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
L92-200	km 0,000 - 0,362	1680 Kfz/24h	80Kfz/24h			21	2
L 93, B404 - Trittau (L 220)				Länge: 3,1 km			
L93-030	km 0,000 - 0,943	6095 Kfz/24h	232Kfz/24h	1		3	1
L93-040	km 0,000 - 0,646	6095 Kfz/24h	232Kfz/24h	1		3	2
L93-050	km 0,000 - 0,775	9667 Kfz/24h	448Kfz/24h	2		3	2
L93-060	km 0,000 - 0,744	9667 Kfz/24h	448Kfz/24h	2		22	2
L 94, Lgr HH/SH - Glinde (K109)				Länge: 4,0 km			
L94-010	km 0,000 - 1,194	16722 Kfz/24h	1295Kfz/24h	2		1	2
L94-020	km 0,000 - 1,781	16722 Kfz/24h	1295Kfz/24h	2		1	2
L94-030	km 0,000 - 1,000	15180 Kfz/24h	607Kfz/24h	2		1	2
L 94, OD Trittau				Länge: 0,7 km			
L94-107	km 0,000 - 0,678	9106 Kfz/24h	335Kfz/24h	2		23	2
L 96, Handewitt -B 200				Länge: 5,4 km			
L96-020	km 0,000 - 0,428	4393 Kfz/24h	224Kfz/24h	1			1
L96-030	km 0,000 - 3,049	4393 Kfz/24h	224Kfz/24h	1			1
L96-040	km 0,000 - 1,905	2664 Kfz/24h	214Kfz/24h	1			1
L 97, Pellworm				Länge: 10,2 km			
L97-030	km 0,000 - 3,593	974 Kfz/24h	47Kfz/24h			4	1
L97-040	km 0,000 - 1,985	974 Kfz/24h	47Kfz/24h				1
L97-050	km 0,000 - 2,150	881 Kfz/24h	35Kfz/24h				1
L97-060	km 0,000 - 2,452	788 Kfz/24h	22Kfz/24h				1
L 100, OD Horst				Länge: 0,9 km			
L100-010	km 0,000 - 0,941	Kfz/24h	Kfz/24h				
L 106, OD Appen				Länge: 1,7 km			
L106-010	km 4,600 - 5,982	8960 Kfz/24h	334Kfz/24h	2		2	2
L106-020	km 0,000 - 0,350	8960 Kfz/24h	334Kfz/24h	2			2
L 112, Steinburg (L100) bis Brande-Hörnerkirchen (L114)				Länge: 8,9 km			
L112-030	km 0,000 - 1,623	6385 Kfz/24h	364Kfz/24h	2		21	2
L112-040	km 0,000 - 0,210	2878 Kfz/24h	216Kfz/24h	1		21	2
L112-050	km 0,000 - 6,667	2878 Kfz/24h	216Kfz/24h	1		21	2
L112-060	km 0,000 - 0,360	2878 Kfz/24h	216Kfz/24h	1			2
L 126, Fähre Breiholz - Legan				Länge: 5,2 km			
L126-010	km 0,000 - 5,045	1663 Kfz/24h	75Kfz/24h			10	1
L126-020	km 0,000 - 0,126	1663 Kfz/24h	75Kfz/24h				1
L 138, Dingen bis St. Michaelisdonn (L144)				Länge: 3,6 km			
L138-050	km 0,000 - 1,160	5522 Kfz/24h	283Kfz/24h	2			2
L138-060	km 0,000 - 2,161	5522 Kfz/24h	283Kfz/24h	2			2
L144-130	km 0,000 - 0,300	517 Kfz/24h	52Kfz/24h				1
L 144, St. Michaelisdonn - L 173				Länge: 4,0 km			
L144-120	km 0,000 - 3,989	517 Kfz/24h	52Kfz/24h			13	1

Netznotenabschnitt	Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung				
			W	T	R	Ö	
L 149 , Schalkholz bis Tellingstedt			Länge: 4,3 km				
L149-080	km 0,000 - 4,322	3591 Kfz/24h	266Kfz/24h	2			
L 149, Schlichting bis Glüsing			Länge: 12,3 km				
L149-020	km 0,000 - 2,816	1572 Kfz/24h	223Kfz/24h	1			2
L149-030	km 0,000 - 2,043	1909 Kfz/24h	230Kfz/24h	1			2
L149-040	km 0,000 - 0,087	2245 Kfz/24h	237Kfz/24h	1			2
L149-050	km 0,000 - 0,462	2582 Kfz/24h	245Kfz/24h	2			2
L149-060	km 0,000 - 3,116	2918 Kfz/24h	252Kfz/24h	2			2
L149-070	km 0,000 - 3,739	3255 Kfz/24h	259Kfz/24h	2			1
L 149, Tellingstedt bis Immenstedt			Länge: 3,5 km				
L149-090	km 0,000 - 0,891	3071 Kfz/24h	287Kfz/24h	2			
L149-100	km 0,000 - 0,601	3071 Kfz/24h	287Kfz/24h	2			
L149-110	km 0,000 - 2,040	3071 Kfz/24h	287Kfz/24h	2			
L 173, Barlt (B5) - Brunsbüttel (B5)			Länge: 16,0 km				
L142-030	km 0,000 - 0,360	2944 Kfz/24h	136Kfz/24h	1			2
L144-110	km 0,000 - 0,657	558 Kfz/24h	67Kfz/24h				1
L173-010	km 0,000 - 1,670	558 Kfz/24h	67Kfz/24h				2
L173-020	km 0,000 - 2,010	558 Kfz/24h	67Kfz/24h				2
L173-040	km 0,000 - 3,055	558 Kfz/24h	67Kfz/24h				1
L173-060	km 0,000 - 3,072	359 Kfz/24h	15Kfz/24h				
L173-070	km 0,000 - 0,849	359 Kfz/24h	15Kfz/24h				
L173-080	km 0,000 - 4,335	359 Kfz/24h	15Kfz/24h				
L 184, Eutin (B 76) - Schwienkuhlen			Länge: 12,2 km				
L184-020	km 0,000 - 3,666	3681 Kfz/24h	96Kfz/24h				1
L184-030	km 0,000 - 8,532	3681 Kfz/24h	96Kfz/24h				1
L 194, Achterwehr - Landwehr			Länge: 2,6 km				
L194-020	km 0,000 - 1,249	1407 Kfz/24h	42Kfz/24h			11	2
L194-030	km 0,000 - 0,470	1407 Kfz/24h	42Kfz/24h			11	2
L194-040	km 0,000 - 0,486	1407 Kfz/24h	42Kfz/24h			11	
L194-050	km 0,000 - 0,440	1407 Kfz/24h	42Kfz/24h			11	2
L 194, OD Kronshagen			Länge: 0,5 km				
L194-080	km 3,165 - 3,620	3894 Kfz/24h	40Kfz/24h			11	2
L 205, OD Gudow			Länge: 1,0 km				
L205-160	km 0,000 - 0,952	1193 Kfz/24h	103Kfz/24h			6	2
L 209, Landkirchen - Burg [ohne Pflasterstrecke in OD Burg]			Länge: 3,2 km				
L209-030	km 0,000 - 1,737	11475 Kfz/24h	473Kfz/24h	2			1
L209-044	km 0,000 - 0,721	11475 Kfz/24h	473Kfz/24h	2		2	1
L209-047	km 0,000 - 0,351	11475 Kfz/24h	473Kfz/24h	2		2	1
L209-050	km 0,000 - 0,359	11475 Kfz/24h	473Kfz/24h	2		2	1
L 234, OD Ellerau			Länge: 0,8 km				
L234-010	km 0,000 - 0,844	3774 Kfz/24h	158Kfz/24h	1			2

Netzknotenabschnitt	Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung				
			W	T	R	Ö	
L 239, Süderheistedt (L 150) bis Hennstedt (L 149)			Länge: 5,3 km				
L239-010	km 0,000 - 5,327	712 Kfz/24h	39Kfz/24h			1	1
L 267, Großsoltholz - Böklund			Länge: 12,7 km				
L267-020	km 0,000 - 4,997	1248 Kfz/24h	43Kfz/24h			9	1
L267-030	km 0,000 - 0,956	1248 Kfz/24h	43Kfz/24h			9	1
L267-040	km 0,000 - 6,705	1248 Kfz/24h	43Kfz/24h			9	1
L 269, Sillerup (L12) - B 200			Länge: 8,7 km				
L269-010	km 0,000 - 1,554	1144 Kfz/24h	129Kfz/24h	1		1	1
L269-020	km 0,000 - 0,197	824 Kfz/24h	102Kfz/24h			1	1
L269-030	km 0,000 - 4,917	824 Kfz/24h	102Kfz/24h			1	1
L269-040	km 0,000 - 2,039	824 Kfz/24h	102Kfz/24h				2
L 270, Sörup -Grundhof			Länge: 10,4 km				
L270-010	km 0,000 - 0,894	2376 Kfz/24h	135Kfz/24h	1		6	1
L270-020	km 0,000 - 3,462	2376 Kfz/24h	135Kfz/24h	1		6	1
L270-030	km 0,000 - 1,439	4023 Kfz/24h	244Kfz/24h	2		6	1
L270-040	km 0,000 - 1,711	4023 Kfz/24h	244Kfz/24h	2		6	1
L270-050	km 0,000 - 2,904	4023 Kfz/24h	244Kfz/24h	2		6	1
L 281, Kolkerheide - Joldelund (K75)			Länge: 3,6 km				
L281-040	km 0,000 - 3,594	778 Kfz/24h	69Kfz/24h			1	1
L 309, Süseler Moor - Neustadt i.H. (K 45)			Länge: 7,4 km				
L309-105	km 2,300 - 4,160	4756 Kfz/24h	283Kfz/24h	2			
L309-110	km 0,000 - 5,528	6922 Kfz/24h	420Kfz/24h	2	1		2
L 316, Albersdorf "Süderstraße"			Länge: 1,9 km				
L316-050	km 0,000 - 1,686	7415 Kfz/24h	340Kfz/24h	2			2
L316-060	km 0,000 - 0,258	7415 Kfz/24h	340Kfz/24h	2			2
L 316, Hademarschen - Wilhelmsburg			Länge: 2,5 km				
L316-040	km 0,675 - 3,200	6232 Kfz/24h	324Kfz/24h	2			1
L 317, Tarp - Jarplund			Länge: 8,3 km				
L317-045	km 0,000 - 4,699	6501 Kfz/24h	261Kfz/24h	2			2
L317-060	km 0,000 - 0,174	6501 Kfz/24h	261Kfz/24h	2			2
L317-070	km 0,000 - 3,461	6501 Kfz/24h	261Kfz/24h	2			2
L 326, Henstedt-Ulzburg bis Norderstedt			Länge: 0,7 km				
L326-010	km 0,000 - 0,741	14652 Kfz/24h	555Kfz/24h	2			1

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
2021							
L 6, Dagebülldamm - Galmsbüll				Länge: 2,4 km			
L6-120	km 0,000 - 2,442	2352 Kfz/24h	130Kfz/24h	1	1		1
L 9, Dagebüll - Galmsbüll				Länge: 3,5 km			
L9-020	km 0,000 - 0,205	2856 Kfz/24h	111Kfz/24h		1	3	1
L9-030	km 0,000 - 2,086	2856 Kfz/24h	111Kfz/24h		1	3	1
L9-040	km 0,000 - 1,184	2856 Kfz/24h	111Kfz/24h		1	3	1
L 14, Kleinwiehe - Großenwiehe				Länge: 3,1 km			
L14-050	km 0,000 - 0,852	906 Kfz/24h	58Kfz/24h				1
L14-060	km 0,000 - 2,294	906 Kfz/24h	58Kfz/24h				1
L 21, Schrepperie - Kappeln				Länge: 8,2 km			
L21-180	km 0,000 - 1,337	2076 Kfz/24h	70Kfz/24h		1	3	1
L21-190	km 0,000 - 0,782	2076 Kfz/24h	70Kfz/24h		1	3	1
L21-200	km 0,000 - 2,272	2076 Kfz/24h	70Kfz/24h		1	3	1
L21-210	km 0,000 - 2,406	2076 Kfz/24h	70Kfz/24h		1	3	1
L21-223	km 0,000 - 0,229	2076 Kfz/24h	70Kfz/24h		1	3	1
L21-227	km 0,000 - 1,185	2076 Kfz/24h	70Kfz/24h		1	3	1
L 21, Sterup - Schrepperie				Länge: 8,2 km			
L21-130	km 0,000 - 3,855	1580 Kfz/24h	66Kfz/24h			3	1
L21-140	km 0,000 - 1,269	1580 Kfz/24h	66Kfz/24h			3	1
L21-150	km 0,000 - 0,176	1580 Kfz/24h	66Kfz/24h			3	1
L21-160	km 0,000 - 1,247	1580 Kfz/24h	66Kfz/24h			3	1
L21-170	km 0,000 - 1,639	1580 Kfz/24h	66Kfz/24h			3	1
L 23, Satrup - Brebel				Länge: 12,4 km			
L23-110	km 0,000 - 5,734	2686 Kfz/24h	121Kfz/24h	1	1		1
L23-120	km 0,000 - 2,070	2686 Kfz/24h	121Kfz/24h	1	1		1
L23-130	km 0,000 - 1,830	2686 Kfz/24h	121Kfz/24h	1	1		1
L23-140	km 0,000 - 1,325	4425 Kfz/24h	206Kfz/24h	1	1		1
L23-150	km 0,000 - 1,393	4425 Kfz/24h	206Kfz/24h	1	1		1
L 24, Westerland - Kampen				Länge: 3,5 km			
L24-030	km 1,700 - 3,711	12674 Kfz/24h	240Kfz/24h	1			2
L24-040	km 0,000 - 1,500	12895 Kfz/24h	295Kfz/24h	2			2
L 26, Hemmelmark - Vogelsang, Einzelabschnitte				Länge: 16,5 km			
L26-030	km 0,000 - 5,236	3248 Kfz/24h	57Kfz/24h		1		2
L26-040	km 0,000 - 11,292	3248 Kfz/24h	57Kfz/24h		1		2
L 28, Bondelum - Esperstoft				Länge: 4,3 km			
L28-090	km 0,000 - 4,252	2883 Kfz/24h	161Kfz/24h	1		8	1
L 28, Esperstoft - Gammellund				Länge: 8,8 km			
L28-120	km 0,000 - 2,741	3025 Kfz/24h	288Kfz/24h	2		5	1
L28-130	km 0,000 - 2,154	3025 Kfz/24h	288Kfz/24h	2		5	1
L28-140	km 0,000 - 0,841	3899 Kfz/24h	328Kfz/24h	2		5	1

Netzknotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
L28-150	km 0,000 - 3,052	3899 Kfz/24h	328Kfz/24h	2		5	1
L 29, Esperstoft - Kleinjörll			Länge: 6,3 km				
L29-060	km 0,000 - 0,689	2883 Kfz/24h	161Kfz/24h	1		4	1
L29-070	km 0,000 - 2,961	1149 Kfz/24h	118Kfz/24h			4	1
L29-080	km 0,000 - 2,398	1149 Kfz/24h	118Kfz/24h			4	1
L29-090	km 0,000 - 0,290	766 Kfz/24h	42Kfz/24h			4	1
L 33, Tating - L305			Länge: 2,0 km				
L33-070	km 0,000 - 2,033	2169 Kfz/24h	124Kfz/24h	1			1
L 39, Kropp - Tetenhusen			Länge: 4,7 km				
L39-050	km 0,000 - 4,741	1875 Kfz/24h	99Kfz/24h				1
L 50, Pobsteierhagen - Passade			Länge: 2,2 km				
L50-050	km 0,318 - 1,953	4341 Kfz/24h	167Kfz/24h	1		3	2
L50-060	km 0,000 - 0,600	4341 Kfz/24h	167Kfz/24h	1		3	2
L 55, Malente (L174) - Dannau			Länge: 6,8 km				
L55-010	km 0,000 - 2,649	3954 Kfz/24h	124Kfz/24h	1	1		1
L55-020	km 0,000 - 4,167	3954 Kfz/24h	124Kfz/24h	1	1	3	1
L 71, Reinsbek (K94) - Steindamm (L184)			Länge: 9,7 km				
L71-080	km 0,000 - 3,918	1255 Kfz/24h	38Kfz/24h			9	1
L71-090	km 0,000 - 0,355	1255 Kfz/24h	38Kfz/24h			9	1
L71-100	km 0,000 - 5,424	1255 Kfz/24h	38Kfz/24h			9	1
L 85, B 75 - B 208			Länge: 6,9 km				
L85-010	km 0,000 - 4,231	3240 Kfz/24h	93Kfz/24h			11	1
L85-020	km 0,000 - 0,238	3240 Kfz/24h	93Kfz/24h			11	2
L85-030	km 0,000 - 2,457	3240 Kfz/24h	93Kfz/24h			11	2
L 90, AK Bargteheide - Todendorf			Länge: 2,3 km				
L90-050	km 0,000 - 2,302	760 Kfz/24h	32Kfz/24h			8	2
L 93, OD Großensee			Länge: 3,1 km				
L93-010	km 0,000 - 0,224	6095 Kfz/24h	232Kfz/24h	1			1
L93-020	km 0,000 - 2,873	6095 Kfz/24h	232Kfz/24h	1		3	1
L 96, B 199 - Rüde			Länge: 4,0 km				
L96-140	km 0,000 - 1,915	683 Kfz/24h	20Kfz/24h		1		1
L96-150	km 0,000 - 2,122	721 Kfz/24h	31Kfz/24h		1		1
L 96, Freienwill -Hürup			Länge: 4,0 km				
L96-110	km 0,000 - 4,000	1730 Kfz/24h	57Kfz/24h				2
L 96, Rüde - Bockholm			Länge: 2,7 km				
L96-170	km 0,000 - 2,747	721 Kfz/24h	31Kfz/24h		1	10	1
L 104, Landesgrenze HH/SH - A 23			Länge: 7,2 km				
L104-010	km 0,000 - 2,937	13147 Kfz/24h	1977Kfz/24h	2			2

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
L104-020	km 0,000 - 4,092	13147 Kfz/24h	1977Kfz/24h	2			2
L104-030	km 0,000 - 0,192	13147 Kfz/24h	1977Kfz/24h	2			2
L 111, Heede bis Hemdingen				Länge: 3,9 km			
L111-010	km 0,000 - 3,896	3021 Kfz/24h	90Kfz/24h				2
L 121, Hohenlockstedt (B206) bis K32				Länge: 5,7 km			
L121-010	km 0,000 - 1,017	2419 Kfz/24h	114Kfz/24h			16	2
L121-020	km 0,000 - 1,102	2419 Kfz/24h	114Kfz/24h			16	2
L121-030	km 0,000 - 3,578	2419 Kfz/24h	114Kfz/24h			7	2
L 122, Bad Bramstedt (K111) bis Hasenkrug (L260), Einzelabschnitte				Länge: 8,5 km			
L122-040	km 0,000 - 1,143	3397 Kfz/24h	128Kfz/24h	1		12	1
L122-050	km 0,000 - 2,615	2603 Kfz/24h	74Kfz/24h			12	1
L122-060	km 0,000 - 1,889	2603 Kfz/24h	74Kfz/24h			12	1
L122-070	km 0,000 - 2,838	2603 Kfz/24h	74Kfz/24h			12	2
L 125, Bargstedt - Nortorf				Länge: 4,5 km			
L125-020	km 0,000 - 4,480	2178 Kfz/24h	138Kfz/24h	1		8	1
L 127, Itzehoe/Nord (A23) - K 53				Länge: 2,8 km			
L127-103	km 0,000 - 2,731	6045 Kfz/24h	254Kfz/24h	2			2
L127-110	km 0,000 - 0,118	6045 Kfz/24h	254Kfz/24h	2			2
L 130, A 23 - Wacken (L 131)				Länge: 2,1 km			
L130-010	km 2,700 - 4,148	3390 Kfz/24h	113Kfz/24h			12	2
L130-020	km 0,000 - 0,609	3390 Kfz/24h	113Kfz/24h			12	2
L 145, L327 - OD Eggstedt				Länge: 4,1 km			
L145-010	km 0,500 - 4,624	2746 Kfz/24h	185Kfz/24h	1			2
L 147, Meldorf bis Nordhastedt, Einzelabschnitte				Länge: 10,4 km			
L147-010	km 0,000 - 10,400	666 Kfz/24h	50Kfz/24h				2
L 158, Kollow (L219) - Lauenburg (B209)				Länge: 11,2 km			
L158-010	km 0,000 - 2,746	2645 Kfz/24h	64Kfz/24h			2	2
L158-020	km 0,000 - 5,484	2645 Kfz/24h	64Kfz/24h			2	2
L158-035	km 0,000 - 2,746	2645 Kfz/24h	64Kfz/24h			2	2
L158-037	km 0,000 - 0,272	2645 Kfz/24h	64Kfz/24h			2	1
L 172, Glüsing (L 150) bis Pahlen (K 47)				Länge: 3,7 km			
L172-020	km 0,000 - 0,572	3554 Kfz/24h	187Kfz/24h	1			2
L172-030	km 0,000 - 2,783	3554 Kfz/24h	187Kfz/24h	1			1
L172-040	km 0,000 - 0,330	3554 Kfz/24h	187Kfz/24h	1			1
L 184, OD Ahrensböök				Länge: 2,4 km			
L184-040	km 0,779 - 1,283	5625 Kfz/24h	181Kfz/24h	1			1
L184-050	km 0,000 - 1,861	5450 Kfz/24h	187Kfz/24h	1			2
L 188, Dörpstedt - Klein Bennebek				Länge: 10,9 km			
L188-010	km 0,000 - 3,825	506 Kfz/24h	37Kfz/24h		1		1

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
L188-020	km 0,000 - 7,121	506 Kfz/24h	37Kfz/24h		1		1
L 189, Tolk - Brodersby				Länge: 6,5 km			
L189-030	km 0,000 - 2,999	1464 Kfz/24h	71Kfz/24h		1		2
L189-040	km 0,000 - 3,471	1464 Kfz/24h	71Kfz/24h		1		1
L 209, Burg -Staberdorf				Länge: 5,6 km			
L209-095	km 0,000 - 1,074	3581 Kfz/24h	67Kfz/24h			2	1
L209-105	km 0,000 - 4,520	3581 Kfz/24h	67Kfz/24h			2	1
L 241, Katingsiel - Tönning				Länge: 9,1 km			
L241-030	km 0,000 - 4,697	930 Kfz/24h	20Kfz/24h				1
L241-040	km 0,000 - 1,380	930 Kfz/24h	20Kfz/24h				1
L241-050	km 0,000 - 2,739	930 Kfz/24h	20Kfz/24h				1
L241-063	km 0,000 - 0,236	3553 Kfz/24h	160Kfz/24h	1			1
L 258, Harmsdorf -Nessendorf				Länge: 9,9 km			
L258-010	km 3,510 - 9,940	3054 Kfz/24h	124Kfz/24h	1	1	6	
L258-020	km 0,000 - 0,643	2379 Kfz/24h	104Kfz/24h		1		1
L258-030	km 0,000 - 2,845	2379 Kfz/24h	104Kfz/24h		1		2
L 268, Glücksburg				Länge: 0,4 km			
L268-080	km 0,000 - 0,364	7828 Kfz/24h	228Kfz/24h	1			2
L 268, L 193 - Husby				Länge: 6,6 km			
L268-030	km 0,000 - 6,566	1396 Kfz/24h	50Kfz/24h			7	1
L 268, Satrup -L 193				Länge: 2,8 km			
L268-010	km 0,000 - 2,762	4315 Kfz/24h	168Kfz/24h	1			1
L 269, B 200 - Klein Jörl				Länge: 4,3 km			
L269-050	km 0,000 - 4,347	832 Kfz/24h	167Kfz/24h	1		1	2
L 298, OD Langwedel				Länge: 0,4 km			
L298-010	km 3,767 - 4,200	3962 Kfz/24h	216Kfz/24h	1		14	1
L 309, Bad Schwartau (L181) - Pansdorf, Einzelabschnitte				Länge: 1,7 km			
L309-050	km 0,000 - 0,967	15564 Kfz/24h	684Kfz/24h	2			2
L309-060	km 3,400 - 4,100	10063 Kfz/24h	594Kfz/24h	2			2
L 327, NOK bis OD Hochdonn				Länge: 1,7 km			
L327-070	km 0,000 - 0,446	1343 Kfz/24h	75Kfz/24h				1
L327-080	km 0,000 - 1,228	1343 Kfz/24h	75Kfz/24h				2
L 332, Stockelsdorf - AS Mönkhagen				Länge: 3,3 km			
L332-030	km 0,000 - 3,274	12285 Kfz/24h	663Kfz/24h	2			2

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
2022							
L 2, OD Süderlügum		Länge: 1,2 km					
L2-030	km 0,000 - 1,217	2832 Kfz/24h	73Kfz/24h		1		2
L 2, OD Wimmersbüll		Länge: 0,9 km					
L2-020	km 2,550 - 3,484	2832 Kfz/24h	73Kfz/24h		1		2
L 3, Karlum - Ladelund		Länge: 5,0 km					
L3-030	km 0,000 - 1,597	613 Kfz/24h	31Kfz/24h				1
L3-040	km 0,000 - 1,767	613 Kfz/24h	31Kfz/24h				2
L3-050	km 0,000 - 1,686	613 Kfz/24h	31Kfz/24h				2
L 3, Klixbüll - Gläserkrug		Länge: 5,6 km					
L3-010	km 0,000 - 5,640	689 Kfz/24h	35Kfz/24h				1
L 4, Knorburg - Stadum		Länge: 4,1 km					
L4-050	km 0,000 - 3,380	2284 Kfz/24h	109Kfz/24h				1
L4-060	km 0,000 - 0,727	2284 Kfz/24h	109Kfz/24h				1
L 6, Emmelsbüll - Emmelsbüll Bhf		Länge: 4,1 km					
L6-160	km 0,000 - 4,072	618 Kfz/24h	34Kfz/24h				1
L 6, Fahretoft - Dagebülldamm		Länge: 4,5 km					
L6-110	km 0,000 - 4,484	725 Kfz/24h	36Kfz/24h				1
L 6, Galmsbüll - Emmelsbüll		Länge: 5,7 km					
L6-130	km 0,000 - 1,292	618 Kfz/24h	34Kfz/24h				1
L6-140	km 0,000 - 3,148	618 Kfz/24h	34Kfz/24h				1
L6-150	km 0,000 - 1,235	618 Kfz/24h	34Kfz/24h				1
L 13, Nissenhörn (L191) - Langenhorn		Länge: 3,1 km					
L13-010	km 0,000 - 0,336	445 Kfz/24h	18Kfz/24h				1
L13-020	km 0,000 - 2,748	525 Kfz/24h	26Kfz/24h				1
L 21, Hargesby - Sterup		Länge: 7,5 km					
L21-090	km 0,000 - 4,839	571 Kfz/24h	45Kfz/24h			3	1
L21-100	km 0,000 - 0,215	571 Kfz/24h	45Kfz/24h			3	1
L21-110	km 0,000 - 1,263	571 Kfz/24h	45Kfz/24h			3	1
L21-120	km 0,000 - 1,220	4308 Kfz/24h	206Kfz/24h	1		3	1
L 21, Ortslage Husby		Länge: 1,7 km					
L21-050	km 0,000 - 0,573	4097 Kfz/24h	93Kfz/24h				2
L21-060	km 0,000 - 0,018	5051 Kfz/24h	150Kfz/24h	1			2
L21-070	km 0,000 - 1,100	6005 Kfz/24h	207Kfz/24h	1			2
L 23, Bistoft - Satrup		Länge: 5,3 km					
L23-100	km 0,000 - 5,315	3032 Kfz/24h	128Kfz/24h	1			2
L 23, L 267 -Bistoft		Länge: 1,7 km					
L23-090	km 0,000 - 1,659	4785 Kfz/24h	134Kfz/24h	1			2

Netznotenabschnitt	Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung				
			W	T	R	Ö	
L 28, Idstedtkirche Böklund			Länge: 9,5 km				
L28-160	km 0,000 - 1,434	3899 Kfz/24h	328Kfz/24h	2		5	1
L28-170	km 0,000 - 0,944	3384 Kfz/24h	241Kfz/24h	2		5	2
L28-180	km 0,000 - 1,274	3384 Kfz/24h	241Kfz/24h	2	1	5	1
L28-190	km 0,000 - 2,909	2969 Kfz/24h	187Kfz/24h	1	1	5	1
L28-200	km 0,000 - 2,988	2969 Kfz/24h	187Kfz/24h	1	1	5	1
L 28, OD Stolk			Länge: 1,0 km				
L28-190	km 2,871 - 2,909	2969 Kfz/24h	187Kfz/24h	1	1	5	1
L28-200	km 0,000 - 1,006	2969 Kfz/24h	187Kfz/24h	1	1	5	1
L 29, B 200 - Janneby			Länge: 0,9 km				
L29-020	km 0,000 - 0,863	1007 Kfz/24h	73Kfz/24h				1
L 29, Hollingstedt - Esperstoft			Länge: 13,0 km				
L29-010	km 0,000 - 3,342	1007 Kfz/24h	73Kfz/24h				1
L29-020	km 0,000 - 0,863	1007 Kfz/24h	73Kfz/24h				1
L29-030	km 0,000 - 3,015	1007 Kfz/24h	73Kfz/24h				1
L29-050	km 0,000 - 5,742	779 Kfz/24h	59Kfz/24h				1
L 37, Hollingstedt - Dörpstedt			Länge: 4,1 km				
L37-120	km 0,000 - 1,660	2954 Kfz/24h	157Kfz/24h	1			1
L37-130	km 0,000 - 0,151	2188 Kfz/24h	155Kfz/24h	1			1
L37-140	km 0,000 - 2,330	2188 Kfz/24h	155Kfz/24h	1			1
L 39, Kropp - Dörpstedt			Länge: 12,4 km				
L39-077	km 0,000 - 3,787	5605 Kfz/24h	184Kfz/24h	1			1
L39-080	km 0,000 - 2,919	5605 Kfz/24h	184Kfz/24h	1	1		1
L39-090	km 0,000 - 1,492	5605 Kfz/24h	184Kfz/24h	1	1		1
L39-100	km 0,000 - 3,470	5605 Kfz/24h	184Kfz/24h	1	1		1
L39-110	km 0,000 - 0,780	5605 Kfz/24h	184Kfz/24h	1	1		1
L 40, Meggerdorf - Schusterkarte			Länge: 3,0 km				
L40-010	km 3,500 - 6,500	1758 Kfz/24h	98Kfz/24h				1
L 48, L 255 - Felde			Länge: 7,3 km				
L48-060	km 0,000 - 7,347	5193 Kfz/24h	120Kfz/24h			5	2
L 53, Lebrade - Sellin			Länge: 2,3 km				
L53-020	km 0,000 - 2,325	922 Kfz/24h	39Kfz/24h			6	2
L 56, OD Malente			Länge: 7,3 km				
L56-015	km 0,000 - 6,153	3699 Kfz/24h	139Kfz/24h	1	1	5	2
L56-030	km 0,000 - 0,419	4013 Kfz/24h	128Kfz/24h	1	1	5	1
L56-040	km 0,000 - 0,723	4013 Kfz/24h	128Kfz/24h	1	1	5	2
L 60, Segalendorf - Neukirchen (B501)			Länge: 5,6 km				
L60-010	km 2,200 - 7,828	1700 Kfz/24h	38Kfz/24h		1		1
L 69, B 432 - Prohnsdorf			Länge: 5,3 km				

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
L69-130	km 0,000 - 1,859	1160 Kfz/24h	63Kfz/24h			5	1
L69-140	km 0,000 - 2,932	1160 Kfz/24h	63Kfz/24h			5	1
L69-150	km 0,000 - 0,546	1160 Kfz/24h	63Kfz/24h			5	1
L 83, Bad Oldesloe - Sühlen						Länge: 5,9 km	
L83-025	km 0,000 - 5,920	1778 Kfz/24h	96Kfz/24h			9	1
L 96, OD Weseby						Länge: 1,2 km	
L96-120	km 0,000 - 1,243	1730 Kfz/24h	57Kfz/24h				1
L 109, Holstendorf bis Elmshorn (B 431)						Länge: 3,3 km	
L109-020	km 0,000 - 3,300	2195 Kfz/24h	66Kfz/24h				2
L 112, Brande-Hörnerkirchen (L114) bis L 113						Länge: 4,7 km	
L112-070	km 0,000 - 0,475	4593 Kfz/24h	196Kfz/24h	1			2
L112-080	km 0,000 - 4,253	4593 Kfz/24h	196Kfz/24h	1			2
L 120, Kremppdorf (L119) bis Kremperheide (K44)						Länge: 8,8 km	
L120-010	km 0,000 - 6,175	732 Kfz/24h	29Kfz/24h			9	2
L120-020	km 0,000 - 1,226	732 Kfz/24h	29Kfz/24h			9	2
L120-030	km 0,000 - 1,425	732 Kfz/24h	29Kfz/24h			9	2
L 121, K32 bis Hennstedt (L123)						Länge: 5,5 km	
L121-040	km 0,000 - 5,112	2419 Kfz/24h	114Kfz/24h			7	2
L121-050	km 0,000 - 0,362	2419 Kfz/24h	114Kfz/24h				2
L121-060	km 0,000 - 0,064	2419 Kfz/24h	114Kfz/24h				2
L 128, Reher (B 430) bis Puls (K 66)						Länge: 3,7 km	
L128-010	km 0,000 - 3,663	1561 Kfz/24h	96Kfz/24h			8	1
L 131, Fischerhütte (NOK) - Osterrade						Länge: 4,5 km	
L131-130	km 0,000 - 1,907	437 Kfz/24h	39Kfz/24h			4	
L131-150	km 0,000 - 2,587	437 Kfz/24h	39Kfz/24h			4	1
L 132, Holstenniendorf (L 131) bis Schafstedt (L 145)						Länge: 6,1 km	
L132-010	km 0,000 - 3,509	217 Kfz/24h	12Kfz/24h			5	1
L132-020	km 0,000 - 0,278	217 Kfz/24h	12Kfz/24h				1
L132-030	km 0,000 - 0,195	770 Kfz/24h	34Kfz/24h				
L132-040	km 0,000 - 2,128	770 Kfz/24h	34Kfz/24h				1
L 137, Ecklak (K 15) - Aebtissinwisch (L 135)						Länge: 4,4 km	
L137-030	km 0,000 - 4,430	589 Kfz/24h	22Kfz/24h			1	1
L 153, Meldorf bis Barsfleth (K 33)						Länge: 4,8 km	
L153-090	km 0,000 - 4,783	2527 Kfz/24h	146Kfz/24h	1		6	1
L 156, Krempel - Lunden						Länge: 2,5 km	
L156-150	km 0,321 - 2,327	2397 Kfz/24h	90Kfz/24h			11	2
L156-160	km 0,000 - 0,487	2397 Kfz/24h	90Kfz/24h				2
L 167, Leezen (B 432) - Neeversdorf (A21)						Länge: 3,2 km	

Netznotenabschnitt		Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung			
				W	T	R	Ö
L167-070	km 0,000 - 3,158	2449 Kfz/24h	110Kfz/24h			11	1
L 168, Glückstadt (B431) bis Herzhorn (K7)				Länge: 3,8 km			
L168-010	km 0,000 - 3,322	2476 Kfz/24h	62Kfz/24h				1
L168-020	km 0,000 - 0,444	2476 Kfz/24h	62Kfz/24h				1
L 187, Mohrkirch - L 21				Länge: 7,0 km			
L187-010	km 0,000 - 1,592	234 Kfz/24h	7Kfz/24h			11	1
L187-020	km 0,000 - 1,283	234 Kfz/24h	7Kfz/24h				1
L187-030	km 0,000 - 4,097	234 Kfz/24h	7Kfz/24h				1
L 189, Brodersby - Missunde				Länge: 1,7 km			
L189-050	km 0,000 - 1,724	1464 Kfz/24h	71Kfz/24h		1		1
L 192, Buffelsiel - Süderlügum				Länge: 3,9 km			
L192-010	km 0,000 - 3,866	1019 Kfz/24h	54Kfz/24h				1
L 205, Wangelau - Büchen (K32)				Länge: 6,3 km			
L205-070	km 1,100 - 1,760	1316 Kfz/24h	56Kfz/24h				2
L205-080	km 0,000 - 0,570	1316 Kfz/24h	56Kfz/24h			8	2
L205-090	km 0,000 - 3,496	1316 Kfz/24h	56Kfz/24h				1
L205-100	km 0,000 - 0,161	1825 Kfz/24h	58Kfz/24h				2
L205-110	km 0,000 - 1,458	3117 Kfz/24h	105Kfz/24h				2
L 209, Orth - Landkirchen (L217)				Länge: 11,0 km			
L209-010	km 0,000 - 4,613	4514 Kfz/24h	93Kfz/24h				1
L209-020	km 0,000 - 6,361	4514 Kfz/24h	93Kfz/24h				1
L 211, Schlesen - Schönberg				Länge: 9,7 km			
L211-050	km 0,000 - 7,042	3271 Kfz/24h	127Kfz/24h	1		4	2
L211-060	km 0,000 - 1,400	4288 Kfz/24h	100Kfz/24h			4	2
L211-070	km 0,000 - 1,274	4288 Kfz/24h	100Kfz/24h			4	2
L 214, Nieblum - Wyk auf Föhr (Hafen)				Länge: 3,9 km			
L214-130	km 0,430 - 3,670	3846 Kfz/24h	42Kfz/24h				1
L214-140	km 0,000 - 0,628	3846 Kfz/24h	42Kfz/24h				1
L 214, OD Nieblum				Länge: 1,0 km			
L214-110	km 0,985 - 1,389	2861 Kfz/24h	82Kfz/24h				1
L214-120	km 0,000 - 0,167	2861 Kfz/24h	82Kfz/24h				1
L214-130	km 0,000 - 0,430	3846 Kfz/24h	42Kfz/24h				1
L 220, Kühsen (L199) - Berkenthin (B208)				Länge: 5,9 km			
L220-100	km 0,000 - 5,865	1691 Kfz/24h	47Kfz/24h				1
L 235, Neuendorf-Schachsenbande - Kleve				Länge: 6,1 km			
L235-010	km 0,000 - 2,152	559 Kfz/24h	32Kfz/24h			10	1
L235-020	km 0,000 - 3,981	559 Kfz/24h	32Kfz/24h			10	1
L 236, Nordhastedt - B 431				Länge: 8,0 km			
L236-010	km 0,000 - 7,962	2025 Kfz/24h	121Kfz/24h	1		7	2

Netznotenabschnitt	Verkehrsmenge	Schwerverkehr	Bedeutung				
			W	T	R	Ö	
L 245, Achtrup - Ladelund			Länge: 5,3 km				
L245-010	km 0,575 - 5,869	1660 Kfz/24h	68Kfz/24h				2
L 245, Ladelund - Nordmark			Länge: 3,6 km				
L245-030	km 0,000 - 2,565	1150 Kfz/24h	89Kfz/24h				2
L245-040	km 0,000 - 1,030	1150 Kfz/24h	89Kfz/24h				2
L 246, OD Leck			Länge: 1,0 km				
L246-010	km 0,000 - 1,050	1961 Kfz/24h	64Kfz/24h		1		1
L 254, Birkenmoor - Altenholz			Länge: 6,2 km				
L254-010	km 0,000 - 3,316	563 Kfz/24h	26Kfz/24h		1		2
L254-020	km 0,000 - 2,288	563 Kfz/24h	26Kfz/24h		1		2
L254-033	km 0,000 - 0,271	563 Kfz/24h	26Kfz/24h				2
L254-037	km 0,000 - 0,327	563 Kfz/24h	26Kfz/24h				2
L 255, Rumohr (K 32) - Flintbek (L 318)			Länge: 2,3 km				
L255-090	km 0,000 - 2,267	1752 Kfz/24h	70Kfz/24h			12	1
L 267, L 23 - L 193			Länge: 1,6 km				
L267-010	km 0,000 - 1,624	2223 Kfz/24h	79Kfz/24h				2
L 279, Risum-Lindholm - Niebüll			Länge: 4,0 km				
L279-010	km 0,000 - 3,976	2312 Kfz/24h	94Kfz/24h				1
L 300, OD Leck			Länge: 1,4 km				
L300-010	km 0,000 - 1,370	1118 Kfz/24h	19Kfz/24h		1		2
L 309, OD Bad Schwartau			Länge: 3,2 km				
L309-010	km 0,645 - 1,624	8384 Kfz/24h	229Kfz/24h	1			2
L309-025	km 0,000 - 0,333	8384 Kfz/24h	229Kfz/24h	1			2
L309-040	km 0,000 - 1,905	8384 Kfz/24h	229Kfz/24h	1			2
L 316, Hademarschen - Gokels			Länge: 2,9 km				
L316-015	km 0,500 - 3,400	5049 Kfz/24h	307Kfz/24h	2			1

Erläuterung der Begriffe / Abkürzungen:

Netznotenabschnitt:

systematische Einteilung des Straßennetzes, wesentliche Abgrenzung bilden Kreuzungen / Einmündungen mit andern Bundes, Landes oder Kreisstraßen

Verkehrsmenge: durchschnittlicher täglicher Verkehr gemäß Straßenverkehrszählung 2015

Schwerverkehr: durchschnittlicher täglicher Schwerberkehr gemäß Straßenverkehrszählung 2015

W: Wirtschaftliche Priorität 1 = hoch; 2 = besonders hoch

T: Touristische Bedeutung 1 = touristische Bedeutung vorhanden

R: Regionale Priorität entsprechend Meldung der Kreise mit der vom Kreis angegebenen Rangstufe

Ö: Bedeutung für den ÖPNV: 1 = hoch; 2= besonders hoch

Soweit Maßnahmen mehrfach beannt werden, ist bereits in der Programmplanung eine Aufteilung in Baulose vorgesehen.