



Abstufung von Landesstraßen

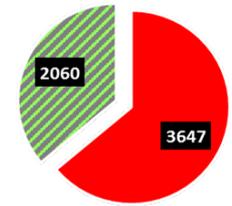
Fachgespräch

Berichterstattungsgruppe 3 (BEG 3) der Enquete-Kommission 6/1 des Landtages

Brandenburg

Thomas Golinowski

Städte- und Gemeindebund Brandenburg



Basics

Beratungsbericht Landesrechnunghof vom 29.05.2017

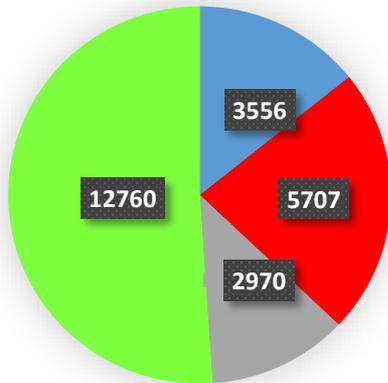
https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladoku/w6/drs/ab_6600/6682.pdf

Abstufung von ca.
2000 km-Straße

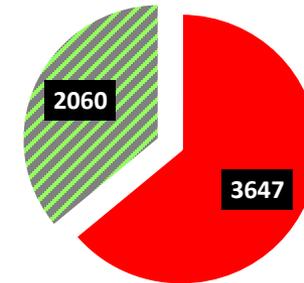
Einsparpotential = 17 Mio
Euro pro Jahr

Einstandspflicht ca. 55 Mio. Euro – rechnet
sich ab dem 4. Jahr (für das Land)

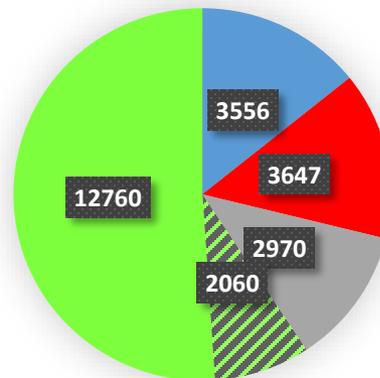
Basics



- Bundesstraßen u. Autobahnen
- Landesstraßen
- Kreisstraßen
- Gemeindestraßen

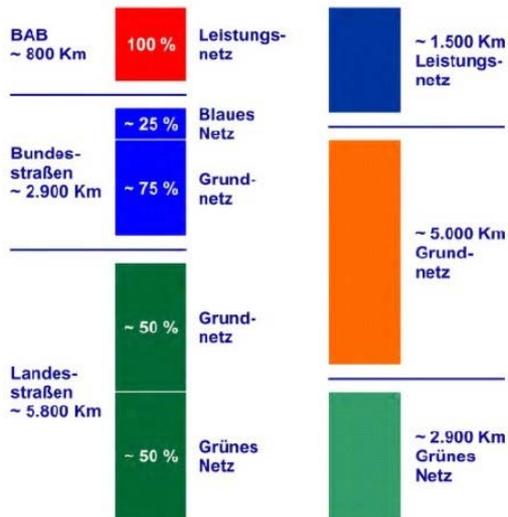
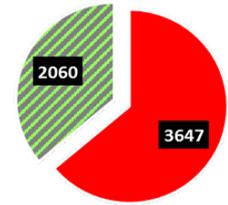


- Landestraße zukünftig
- abzustufender Teil

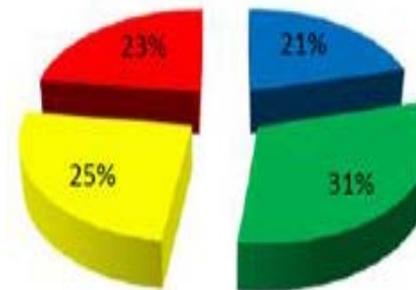


- Bundesstraßen u. Autobahnen
- Landesstraßen
- Kreisstraßen
- abzustufender Teil
- Gemeindestraßen

Basics



ZEB 2015 Grünes Netz (gesamt)

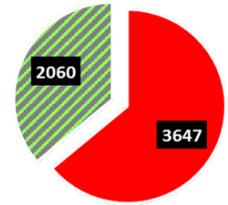


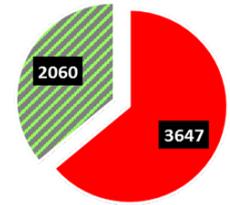
- sehr gut (Note 1,0 bis 1,5)
- gut / ausreichend (Note > 1,5 bis 3,5)
- schlecht (Note > 3,5 bis 4,5)
- sehr schlecht (Note > 4,5)

Quelle: Dr. 6/7231

Quelle: MIR Brandenburg;
<http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.154156.de>

Basics



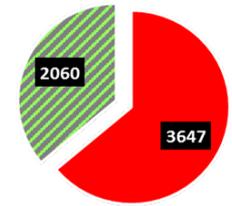


Rechtl. Grundlagen, Bbg. Straßengesetz

§7(2) Ändert sich die Verkehrsbedeutung einer Straße auf Dauer, so ist sie in die entsprechende Straßengruppe umzustufen. Eine Straße ist auch dann umzustufen, wenn ihre Einstufung nicht ihrer Verkehrsbedeutung entspricht.

§3 (2) Landesstraßen sind Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere den durchgehenden Verkehrsbeziehungen dienen oder zu dienen bestimmt sind.

§11(4) Der bisherige Träger der Straßenbaulast hat dem neuen Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass er die Straße in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten und den notwendigen Grunderwerb durchgeführt hat. Ist eine abzustufende Straße nicht ordnungsgemäß ausgebaut, so hat er dafür nur insoweit einzustehen, als der Ausbauzustand hinter den Anforderungen der künftigen Straßengruppe zurückbleibt.



Methodische Fragen – RIN08 vs. BbgStrG

LRH = 2060 km abstufungsrelevant

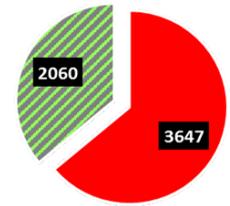
Grundlage = Netzkonzept für die Landesstraßen des Grünen Netzes 2010

Bewertung nach der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN 08) – Ermittlung von Verbindungsfunktionsstufen einer funktionalen Gliederung



Einstufung/Umstufung erfolgt aber nach dem Brandenburgischen Straßengesetz

RIN08 allein taugt nicht zur Einstufung



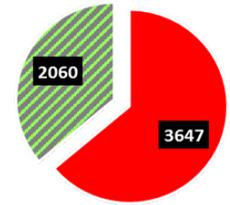
Methodische Fragen – RIN08 vs. BbgStrG

3.3 Die Verbindungsfunktionsstufen sind nicht direkt in Baulastträgerschaften übertragbar.Somit kann die funktionale Gliederung nur ein zusätzliches Kriterium bei der Überprüfung und Festlegung von Baulastträgerschaften sein.

Soll die Einstufung der Strecken des Landesstraßennetzes und der Kreisstraßen als eine Handlungsgrundlage für eine Zuordnung zu Baulastträgerschaften herangezogen werden, ist eine mehrstufige Bewertung der Verbindungsfunktionsstufe IV erforderlich.

6.2Die vorstehende Einstufung basiert auf der funktionalen Analyse der nahräumigen Verbindungen. Vor den Verhandlungen mit den Kreisen und Kommunen wird ein Abgleich mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen (BbgStrG) empfohlen.

Frage: Wurde ein solcher Abgleich zwischen RIN08 – BbgStrG vorgenommen?



Methodische Fragen – Höhe der Einstandspflicht

LRH = 55 Mio. Euro

Mittelwert aus den geprüften
Abstufungen (27.556€ x 2000km)

zweifelhaft

LRH kommt selbst zum Ergebnis –
Ermittlung der Einstandspflicht
indifferent; es fehlen verbindliche
Standarts

lt. Straßenzustandsbewertung
Grünes Netz

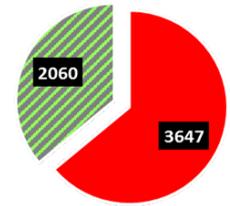
- 23% sehr schlechter Zustand
- 25% schlechter Zustand

Kosten je km Landesstraße

- Einfache Sanierung = 0,2 Mio.€
- Grundh. Sanierung = 0,8 Mio.€

Annahme:

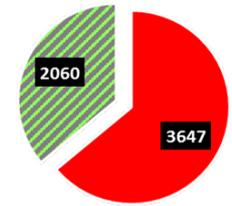
- 25% der abzustufenden Straßen = einfach saniert = 100.000.000 €
- 23% der abzustufenden Straßen = grundhaft saniert = 368.000.000 €
- Laut Prof. Dr. Bogumil – sogar 510 Mio. Euro (Die Zukunft der Straßenbauverwaltung in Brandenburg, Gutachten im Auftrag des MIL)



Fragen

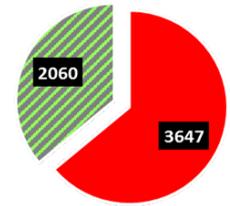
1. Wurde hinsichtlich der abzustufenden Straßen ein Abgleich zwischen RIN08 und Brandenburgischen Straßengesetz vorgenommen?
2. Welche Kosten pro Kilometer Straße sind im Mittel einzusetzen, wenn die abzustufenden Straßen sich in einem:
 - schlechten Zustand,
 - sehr schlechten Zustand

befinden?



Forderungen

1. Aufgrund des schlechten Zustandes des Grünen Straßennetzes (48 % haben einen schlechten bis sehr schlechten Erhaltungszustand) kommt der Einstandspflicht des Landes für einen ordnungsgemäßen Zustand der abzustufenden Straßen eine besondere Bedeutung zu. Dabei sollte auf ein einvernehmliches Verfahren hingewirkt werden, wie der Erhaltungszustand ermittelt wird.
2. Um Vertrauen zu schaffen, ist eine neutrale Begutachtung der einzelnen Straßen erforderlich. Anhand dieses Gutachtens sind die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln bzw. Die Ausgleichszahlung zu berechnen.
3. Das zu erwartende Abstufungsprogramm dürfte eine noch nicht da gewesene Dimension erreichen. Die zur Rede stehenden Einsparungen des Landes in Höhe von 17 Millionen € jährlich, würden dabei direkt zu einem Kostenaufwuchs in den kommunalen Haushalten in mindestens derselben Höhe führen. Hier bedarf es einer dauerhaften finanziellen Unterstützung durch das Land.



Forderungen

4. Soweit für die Sanierung auf Fördermittel zurückgegriffen werden soll, ist sicherzustellen, dass Eigenmittel der Kommunen nicht erforderlich sind. Ebenso ist sicherzustellen, dass Beteiligungen der Bürger über das KAG ausgeschlossen sind.
5. In dem zu erstellenden Umstufungskonzept muss genau ausgeführt werden, in welche Kategorie die Straße abgestuft werden soll bzw. ob sie eingezogen wird.



Vielen Dank!