



Städte- und Gemeindebund Brandenburg, Stephensonstr. 4, 14482 Potsdam

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

per E-Mail

Der Geschäftsführer

Stephensonstraße 4
14482 Potsdam

Telefon: 03 31 / 7 43 51-0
Telefax: 03 31 / 7 43 51-33

E-Mail: mail@stgb-brandenburg.de
Internet: <http://www.stgb-brandenburg.de>

Datum: 2017-10-06
Aktenzeichen: 608-04

Auskunft erteilt: Golinowski, Thomas

Netzkonzept für die Landesstraßen des Grünen Netzes in Brandenburg - Umstufungskonzept

Ihr Schreiben vom 11. Juli 2017, Az.: 45.1

Sehr geehrter Herr Neumann,

vielen Dank für die Übersendung des oben genannten Netzkonzeptes.

Mit dem Konzept sollen ca. 2000 km Landesstraßen abgestuft werden. Damit will das Land seinen Straßenanteil um ca. 1/3 verkleinern. Ein solches Abstufungsvolumen dürfte deutschlandweit einmalig sein.

Dieser Plan findet seine Grundlage in einem Netzkonzept für die Landesstraßen des Grünen Netzes aus dem Jahre 2010 (im Folgenden mit Netzkonzept abgekürzt)¹. Diese bislang kaum umgesetzte Konzeption bildete wiederum die Grundlage für den Beratungsbericht des Landesrechnungshofes vom 29. Mai 2015². Hier wird insbesondere ein Einsparpotenzial von ca. 17 Millionen € pro Jahr errechnet (reine Unterhaltungskosten). Darüber hinaus hat sich der Landesrechnungshof ebenfalls mit der so genannten „Einstandspflicht“ auseinandergesetzt und einen Betrag in der Größenordnung von ca. 55 Millionen € für die gesamte Umsteigegefahr errechnet. Mithin ist man zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Abstufung sich bereits nach 4 Jahren amortisiert.

Zunächst möchten wir zu den genannten Grundlagen (Netzkonzept und Beratungsbericht des Landesrechnungshofes) ausführen:

- a) Wie oben bereits ausgeführt, bildet ein Netzkonzept aus dem Jahre 2010 die Grundlagen für die derzeit vorgenommenen Umstufungsüberlegungen. Aufgrund des Alters des Netzkonzeptes von fast 8 Jahren ist es aus unserer Sicht dringend erforderlich, zu überprüfen, ob die damaligen Annahmen weiterhin Gültigkeit haben. Insbesondere sollte überprüft werden, ob die weiterentwickelte Landesplanung kompatibel zum Netzkonzept ist.

¹ Netzkonzept für die Landesstraßen des Grünen Netzes in Brandenburg, Ergebnisbericht, Dezember 2010, Ingenieurgruppe für Verkehrswesen Verfahrensentwicklung im Auftrag des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg

² Landtagsdrucksache 6/6682

Dies ist auch deshalb erforderlich, da das Netzkonzept auf der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN 08) beruht. Eine der Grundlagen für die funktionale Analyse des Straßennetzes nach der RIN 08 ist dabei die zentralörtliche Gliederung. Die Nichtausweisung von Grundzentren im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg ist dabei einerseits bereits eine methodische Schwäche des Netzkonzeptes und führt andererseits dazu, dass die als Ersatz eingeführten „straßenverkehrsrelevanten Orte“ ständig mit der aktuellen Landesentwicklungsplanung abgeglichen werden müssen.

In diesem Zusammenhang sei ebenfalls angemerkt, dass die Landesregierung vorhat, die Landkreise neu zu gliedern und drei der kreisfreien Städte „eingekreist“ werden sollen. Etwaige Auswirkungen einer solchen Neugliederung sollten bei einer Überprüfung mit berücksichtigt werden.

- b) Das Netzkonzept basiert vor allem auf der oben genannten RIN 08. Diese dient der strategischen Entwicklung von Verkehrsnetzen als Bestandteil der Raum- und Regionalplanung. Sie regelt jedoch nicht die Baulastträgerschaft von Straßen. Diese bestimmt sich nach dem Brandenburgischen Straßengesetz (siehe hier insbesondere §§ 3,7 und 11 BbgStrG). Die RIN 08 kann somit lediglich als zusätzliches Kriterium bei der Überprüfung und Festlegung der Baulastträgerschaft herangezogen werden. Mithin ist ein Abgleich mit dem Brandenburgischen Straßengesetz erforderlich. Darauf wird von den Herstellern des Netzkonzeptes auch ausdrücklich hingewiesen³. Ob ein solcher Abgleich im Nachhinein vorgenommen wurde, kann den Unterlagen nicht entnommen werden.
- c) Gemäß § 7 Abs. 2 BbgStrG ist für den Fall, dass sich die Verkehrsbedeutung einer Straße auf Dauer ändert, diese in die entsprechende Straßengruppe umzustufen. Wenn eine Straße jede Verkehrsbedeutung verloren hat, soll sie eingezogen werden (§ 8 Abs. 2 BbgStrG). Mithin wäre nicht nur zu untersuchen, ob den zur Rede stehenden Straßen die Verkehrsbedeutung einer Landesstraße zukommt, sondern auch zu prüfen, in welche anderen Straßenkategorien sie zukünftig einzuordnen sind bzw. ob sie eingezogen werden sollen. Entsprechende Untersuchungen sind uns nicht ersichtlich.
- d) Der Landesrechnungshof hat in seinem Beratungsbericht eigene Berechnungen angestellt, welche finanziellen Mittel erforderlich wären, um ca. 2000 km Straßen abzustufen. Danach wären ca. 55 Millionen € notwendig, um die Einstandspflicht vollständig zu erfüllen. Grundlage hierfür bildeten 8 vom Landesrechnungshof geprüfte Abstufungsmaßnahmen des Landesbetriebes für Straßenwesen. Für diese Maßnahmen wurde jeweils ermittelt, in welcher Höhe Einstandskosten für 1 km abzustufende Straße geleistet wurde. Daraus wurde ein Mittelwert gebildet, aus welchem jeweils eine extreme Abweichung nach oben und nach unten herausgerechnet wurde.

Die genaue Höhe der Einstandspflicht wird im Einzelfall zu ermitteln sein. Allerdings halten wir die vom Landesrechnungshof prognostizierte Höhe der Einstandspflicht von lediglich 55 Millionen € für dramatisch zu niedrig angesetzt. Folgende Überlegungen liegen dem zu Grunde:

Nach den Angaben der Landesregierung befinden sich 25 % des Grünen Netzes in einem schlechten Zustand und 23 % in einem sehr schlechten Zustand⁴. Weiterhin hat die Landesregierung im Jahre **2014** mitgeteilt, dass eine einfache Sanierung einer Landesstraße ca. 200.000 € pro Kilometer kostet und eine grundhafte Sanierung 800.000 € pro Kilometer. Letztlich hat die Landesregierung im Jahr **2014** ebenfalls mitgeteilt, dass von den 5707 km Landesstraßen ca. 4400 km noch nicht grundhaft

³ siehe hierzu unter 3.2,3.3 und 6.2 des Netzkonzeptes

⁴ siehe Landtagsdrucksache 6/7231

saniert wurden - mithin eine solche Sanierung überfällig ist (Abschreibung von Asphaltstraßen = 20 Jahre)⁵. Es erscheint aus unserer Sicht nicht fernliegend, dass die 25 % der Landesstraßen im schlechten Zustand mindestens einfach saniert werden müssen und die 23 % der Landesstraßen im sehr schlechten Zustand eine grundlegende Sanierung benötigen. Eine einfache Sanierung der Straßen im schlechten Zustand (25 % = 500 km) sollte demnach ca. 100 Millionen € kosten. Für die grundlegende Sanierung der Straßen im sehr schlechten Zustand (460 km) müssten dann 368 Millionen € aufgewandt werden. Davon ausgehend, dass es sich bei den abstufungsrelevanten Straßen um die eher schlechten Straßen handelt, scheint ein Finanzvolumen von 500 Millionen € zur Erfüllung der Einstandspflicht eine realistische Schätzung. Dies wird ebenfalls durch eine grobe Abschätzung der notwendigen Kosten durch Prof. Bogumil gestützt, welcher von Kosten von 510 Millionen € ausgeht⁶.

Aus unserer Sicht muss hier dringend nachgearbeitet werden. Die Schätzung des Landesrechnungshofes ist schnellstmöglich zu korrigieren, bevor sich eine solche unrealistische Zahl verfestigen kann.

Für uns ergeben sich hieraus folgende Handlungsnotwendigkeiten:

1. Durch das Land Brandenburg ist ein Umstufungskonzept auf Grundlage des Brandenburgischen Straßengesetzes zu erarbeiten. Die RIN 08 kann dabei hilfsweise, ergänzend herangezogen werden. Soweit das oben genannte Netzkonzept berücksichtigt werden soll, ist dieses zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren. In dem Umstufungskonzept muss klar benannt werden, in welche Straßenkategorie die einzelnen Straßen abgestuft werden sollen bzw. ob eine Einziehung in Betracht kommt.
2. Bestandteil des Umstufungskonzeptes muss eine realistische Kosteneinschätzung sein.
3. 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. Hilfreich wäre, um Vertrauen zu schaffen, eine neutrale Begutachtung der einzelnen Straßen vorzunehmen. Anhand dieses Gutachtens sind die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln bzw. die Ausgleichszahlung zu berechnen.
4. Das zu erwartende Abstufungsprogramm dürfte eine noch nicht da gewesene Dimension erreichen. Die in 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.

Mit freundlichen Grüßen



Böttcher

⁵ siehe Landtagsdrucksache 5/8701

⁶ Prof. Dr. Jörg Bogumil/Dipl.-Verw.wiss. Falk Ebinger, Die Zukunft der Straßenbauverwaltung in Brandenburg, Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, 11. April 2013, Seiten 10/11