
BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0376/2016/1)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Kreistag	12.12.2016	öffentlich

Resolution zu der Thematik "Abstufung von Landesstraßen und Abstufung von Kreisstraßen"

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Der Kreistag schließt sich einer Resolution zum Thema „Abstufung von Landesstraßen zu Kreisstraßen und Kreisstraßen zu Gemeindestraßen“ – wie im Sachverhalt dargestellt – an.

Sachdarstellung:

Abstufung von Landesstraßen zu Kreisstraßen und Kreisstraßen zu Gemeindestraßen im Landkreis Trier-Saarburg

Der Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz hat Ende 2012 eine umfangreiche Untersuchung zur **Einstufung von Landesstraßen** und zur Netzstruktur der klassifizierten Straßen im Land angestellt. Dabei war auffällig, dass Rheinland-Pfalz im Vergleich mit anderen Bundesländern mit 927m/km² deutlich die größte Straßennetzdichte aller Flächenländer aufweist. Beim Vergleich der Landesstraßennetzdichte liegt Rheinland-Pfalz mit einer Netzdichte von 364 m/km² an zweiter Stelle hinter Nordrhein-Westfalen.

Anhand eines durch den Rechnungshof aufgestellten Beurteilungskataloges sah dieser Handlungsbedarf für eine landesweite Prüfung der Einstufung von Landesstraßen, die ggfls. abgestuft bzw. eingezogen werden müssen sowie die Erarbeitung einer Konzeption für die Gestaltung des Straßennetzes (unter Berücksichtigung der gesetzlichen Einstufungskriterien, einer bedarfsgerechten

Infrastruktur, den Grundsätzen des wirtschaftlichen und nachhaltigen Bauens und der demografischen Entwicklung).

Auf Grundlage von Prüfungsaufträgen des Rechnungshofes hat das ISIM den LBM Rheinland-Pfalz beauftragt, Landesstraßen/- abschnitte, bei denen Zweifel über eine sachgerechte Einstufung bestehen, auf eine evtl. Abstufung sowie Landesstraßen/- abschnitte wegen redundanter Straßenverbindungen auf deren Einziehung hin zu überprüfen. Folgende Einstufungsmerkmale waren dabei insbesondere zu beachten:

- Verkehrsbedeutung
- Parallele Straßenführung mit unterschiedlichen Netzfunktionen
- Durchfahrtsverbote für den überörtlichen Verkehr
- Gewichtige überörtliche Verbindungsfunktion
- Gefahrloses Begegnen
- Einschränkung der Benutzbarkeit

Nach Abschluss der Prüfung von Streckenabschnitten, die für eine Abstufung in Frage kommenden Landstraßen im Landkreis Trier-Saarburg, wären derzeit sechs Landesstraßen zu Kreisstraßen abzustufen. Nach Abschluss der Voruntersuchungen wird lt. Auskunft des LBM Trier das ISIM eine Entscheidung über eine entsprechende Klassifizierung des Landesstraßennetzes herbeiführen.

Über die geplante Vorgehensweise des Landes hinsichtlich der Abstufungen von **Landesstraßen zu Kreisstraßen** wurde dann in den Gremien des Landkreises beraten. Das die für eine Abstufung vorgesehenen Teilstrecken der Landesstraßen - vor Übergabe an den Landkreis - lediglich mittels auftragen eines DSK-Belags saniert werden, erscheint nicht ausreichend und kann von den Landkreisen so nicht akzeptiert werden.

Nach § 11(5) LStrG „Umfang der Straßenbaulast“ hat „bei einem Wechsel der Straßenbaulast der bisherige Träger dem neuen Träger dafür einzustehen, „dass er die Straße in dem für die bisherige Straßengruppe gebotenen Umfange ordnungsgemäß unterhalten ... hat.“

Hieraus zieht der Landesbetrieb Mobilität den Schluss, dass der neue Träger der Straßenbaulast keinen Anspruch auf eine „neu ausgebaute“ Fahrbahn hat. Vielmehr ist es ausreichend, wenn der alte Straßenbaulastträger eine angemessen unterhaltene Anlage übergibt. Weiter führt der LBM hierzu aus, dass sich die Unterhaltungsarbeiten, die vor dem Baulastwechsel noch auszuführen sind, sich nach den tatsächlich vorhandenen Schäden richten. Bei Schadensbildern, die sich ausschließlich auf die Oberflächenstruktur der Fahrbahn beziehen, wäre es daher ausreichend, diese mittels eines Dünnschichtbelages (DSK) oder die Fahrbahnoberfläche im Wege einer Kleinfertigermaßnahme zu sanieren.

Alternativ zu einer Sanierung der für eine Abstufung vorgesehenen Landesstraßen könnte das Land den Landkreisen entsprechende Mittel für einen späteren förderfähigen Ausbau einer abgestuften Strecke - dann Kreisstraße - in Höhe der vor Übergabe angefallenen Unterhaltungsdefizite zur Verfügung stellen.

Aus Sicht des Landkreises Trier-Saarburg ist eine dauerhaft gesicherte Finanzierung für Kreisstraßenbaumaßnahmen auch nach dem im Entflechtungsgesetz (EntflechtG) festgelegten Zeitrahmen prioritär wichtig. Nur wenn die erforderlichen Sanierungen bzw. Unterhaltungsarbeiten kontinuierlich auch an den Kreisstraßen erfolgen, lässt sich dauerhaft eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur erreichen.

Dies auch vor dem Hintergrund, dass noch erheblicher Nachholbedarf in der Sanierung und dem Ausbau von Kreisstraßen besteht und es somit zu einer Aufstockung der entsprechenden Förderungen kommen muss.

Es bleibt abschließend festzuhalten, dass die kommunale Straßeninfrastruktur auf der Ebene der Kreisstraßen vorrangig eine deutlich höhere und nachhaltig bestehende Finanzausweisung erfahren muss, um dauerhaft leistungsfähig sein zu können.

In der Sitzung des Wirtschafts-, Verkehrs- und Landwirtschaftsausschusses des Landkreistages Rheinland-Pfalz am 23.09.2015 wurde in Bezug auf die in den nächsten Jahren anstehenden Abstufungen von Landesstraßen die Frage thematisiert, inwieweit in diesem Zusammenhang möglicherweise gezahlte Ablösebeträge für den Fall eines in der Folge seitens des Landkreises in Auftrag gegebenen Bestandsausbaus zur Deckung des Eigenanteils herangezogen werden können. Hier hat Dr. Kaufmann vom ISIM zugesagt, dass Ablösebeträge die förderfähigen Kosten nicht reduzieren und insoweit zur Deckung des Eigenanteils der Kreise eingesetzt werden können, als die Ablösebeträge diesen Eigenanteil nicht überschreiten. Sollten die Ablösebeträge den Eigenanteil überschreiten, bleibt eine Anrechnung auf den seitens des Landes gewährten Zuschuss vorbehalten (im Einzelfall sollte dies mit dem LBM abgestimmt werden).

Die Finanzlage der rheinland-pfälzischen Landkreise hat sich bekanntermaßen in den vergangenen Jahren weiter deutlich verschlechtert. Die Fehlbeträge der Landkreise steigen von Jahr zu Jahr. Im Rahmen möglicher Haushaltskonsolidierungen weist der Landesrechnungshof bereits seit den 80er Jahren auf das Thema Abstufung von **Kreisstraßen zu Gemeindestraßen** hin. Nach den Bestimmungen des Landesstraßengesetzes (LStrG), ist soweit die Verkehrsbedeutung einer Kreisstraße nicht mehr gegeben ist, diese abzustufen und an die Ortsgemeinde zu übergeben. Der Landkreis Trier-Saarburg hat mit rd. 460 km eines der längsten Kreisstraßennetze in Rheinland-Pfalz, was entsprechend hohe Kosten für den Straßenunterhalt verursacht. Es musste daher geprüft werden, welche Kreisstraßen bzw. Streckenabschnitte zu Gemeindestraßen abgestuft werden sollen um so strukturelle Einsparungen zu erzielen.

Das Ziel - Abstufung von Kreisstraßen - ist jedoch unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte zu hinterfragen. Ein wichtiger Gesichtspunkt ist, dass die Landkreise Zuwendungen für den Ausbau der Kreisstraßen nach LVFGKom erhalten. Diese Zuwendungen gibt es für Gemeindestraßen auf der freien Strecke nicht. Die Finanzierung in Form einer Beitragserhebung auf der freien Strecke entfällt in der Regel für die Ortsgemeinden.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass gem. § 14 LFAG die Landkreise aus der Finanzausgleichsmasse allgemeine Zuweisungen erhalten, berechnet nach einem komplexen Stufenverfahren aus der Länge der Kreisstraßen und der Einwohnerzahl.

Würde eine Abstufung aller in Rede stehenden Streckenabschnitte vollzogen werden, hätte dies zur Folge, dass sich die Allgemeinen Straßenzuweisungen für den Landkreis Trier – Saarburg drastisch reduzieren.

Eine weitere Voraussetzung für die Abstufung einer Strecke ist, dass die betreffende

Strecke in gebotenem Umfang ordnungsgemäß unterhalten und der notwendige Grunderwerb durchgeführt wurde. Danach hat der Landkreis vor einer Abstufung die Strecken in einen entsprechenden Zustand zu versetzen und sämtliche Eigentumsfragen zu regeln (§ 11, Abs. 5 LStrG).

Beim Ausbau von Kreisstraßen übernimmt der Landesbetrieb Mobilität Trier die Planungs- und Bauleitkosten im Zuge der Auftragsverwaltung für den Landkreis. Diese bisher kostenlosen Planungs- und Bauleitkosten müssten bei Baumaßnahmen auf einer abgestuften Strecke von den Ortsgemeinden / Anliegern getragen werden.

Weiter ist festzustellen, dass die Unterhaltung der freien Strecken mit der Verkehrssicherungspflicht, einschließlich Winterdienst, auf die Gemeinden übergeht. Diese verfügen aber in den seltensten Fällen über die hierfür erforderliche personelle Ausstattung noch über die entsprechende Ausstattung mit Geräten und Fahrzeugen.

Aufgrund der hier getroffenen Ausführungen sollte daher bei Prüfung der Verkehrsbedeutung von Kreisstraßen und damit einer möglichen Abstufung zu einer Gemeindestraße zur Vermeidung von finanziellen Nachteilen der betroffenen Ortsgemeinden angestrebt werden Abstufungen einvernehmlich umzusetzen.

Die Problematik der Abstufung von Landesstraßen zu Kreisstraßen und Kreisstraßen zu Gemeindestraßen war in den vergangenen Jahren bereits mehrfach Thema in den Gremien des Landkreises. Auch im Rahmen der Landrätekonzferenzen am 17.12.2015 sowie am 06.07.2016 wurde über die Probleme im Zusammenhang mit Abstufungen und den Forderungen des Landesrechnungshofs ausführlich beraten.

Das Thema beschäftigt aktuell viele Landkreise, vereinzelt wurde bereits darüber nachgedacht, eine entsprechende Resolution zur Position der Landkreise dem Landtag vorzulegen. In diesem Zusammenhang hat jetzt der Landkreistag Rheinland-Pfalz mit E-Mail vom 03.11.2016 den Entwurf einer Resolution (s. Anlage) an die Landkreise versandt. Die Ausführungen in der Resolution entsprechen im Wesentlichen auch der Problemlage im Landkreis Trier-Saarburg.

In Absprache mit Herrn Landrat Schartz empfiehlt die Verwaltung sich der vorliegenden Resolution anzuschließen.

Der Kreisausschuss wird in seiner Sitzung am 28.11.2016 über den vorliegenden Entwurf der Resolution beraten.

Anlagen:

Schreiben des LBM Rheinland-Pfalz v. 05.01.2016

Sonderrundschreiben Landkreistag v. 11.07.2016

Entwurf Resolution

