



# Landkreistag Rheinland-Pfalz

Mainz, den 11.07.2016

Az.: 652-021/650-010 Be/Sä

☎ 06131/28655-215

## Sonderrundschreiben S 458/2016

An die Kreisverwaltungen in Rheinland-Pfalz

An den Bezirksverband Pfalz

---

**Abstufung von Landesstraßen zu Kreisstraßen und Abstufung von Kreisstraßen zu Gemeindestraßen**

### 1 Anlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

die mit der Abstufung von Landesstraßen zu Kreisstraßen und Abstufung von Kreisstraßen zu Gemeindestraßen in Zusammenhang stehenden Fragestellungen hatten die kommunalen Spitzenverbände auch für ein Gespräch mit der Ministerpräsidentin und weiteren Vertretern der Landesregierung, das am 29.06.2016 in der Staatskanzlei stattfand, angemeldet. Nachdem jedoch kein Vertreter des zuständigen Verkehrsministeriums an dem Termin teilgenommen hat, konnte die Ministerpräsidentin lediglich zusagen, die Thematik an Herrn Staatsminister Dr. Wissing mit der Bitte um Weiterverfolgung heranzutragen.

Seitens der Geschäftsstelle haben wir der Staatskanzlei deswegen den in der **Anlage** beigefügten Vermerk zur Verfügung gestellt, um auf die in diesem Zusammenhang stehenden Forderungen und Anliegen des Landkreistages noch einmal explizit hinzuweisen. Die Staatskanzlei hat zugesagt, die Position des Landkreistages entsprechend an das Verkehrsministerium weiterzuleiten.

Wir dürfen Sie hierüber informieren und verbleiben

mit freundlichem Gruß

( Beucher )  
Geschäftsführender Direktor



# Landkreistag Rheinland-Pfalz

Mainz, den 29.06.2016  
Az.: 652-021 Be/Ja

## V E R M E R K

Gespräch mit der Ministerpräsidentin am 29.06.2016  
TOP 4: Abstufung von Landesstraßen zu Kreisstraßen und Abstufung von Kreisstraßen zu Gemeindestraßen

### 2 Anlagen

In obiger Angelegenheit geht es im Wesentlichen um drei Problempunkte:

#### 1. Abstufung von Kreisstraßen zu Gemeindestraßen

Nach § 3 Landesstraßengesetz (LStrG) sind Kreisstraßen jene, die dem Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr mit benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten oder dem Anschluss der Gemeinden an das überörtliche Verkehrswegenetz dienen. Das Land Hessen hat (s. u.) in seinem Landesgesetz im Interesse zusammen geschlossener Einheitsgemeinden und sog. Gruppengemeinden die Formulierung aufgenommen, dass Kreisstraßen auch der Anbindung „räumlich getrennter Ortsteile“ dienen können.

#### **§ 3 HStrG – Einteilung der öffentlichen Straßen, Straßenverzeichnisse**

(1) <sup>1</sup>Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:

... 2. Kreisstraßen; das sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind;

Es liegt auf der Hand, dass ansonsten Fusionen kleiner auseinanderliegender Ortsgemeinden wegen des Übergangs der Straßenbaulast erheblich erschwert würden.

Nach § 38 LStrG hat eine Umstufung einer Straße in die entsprechende Straßengruppe zu erfolgen, wenn sich die Verkehrsbedeutung einer Straße geändert hat, wenn eine Straße nicht in die ihrer Verkehrsbedeutung entsprechende Straßenklasse eingestuft ist oder überwiegende Gründe des Gemeindewohls vorliegen. Sind sich die beteiligten Träger der Straßenbaulast über die Umstufung einig, so verfügt der neue Träger der Straßenbaulast die Umstufung, andernfalls die für den neuen Träger der Straßenbaulast zuständige Straßenaufsichtsbehörde. Nach § 11 Abs. 5 LStG hat der bisherige Träger der Straßenbaulast bei einem Wechsel derselben dem neuen Träger dafür einzustehen, dass er die Straße in dem für die bisherige Straßengruppe gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten und den Grunderwerb durchgeführt hat. Nachdem das OVG Koblenz in dem sog. „Alzheimer Urteil“ vom 11.11.2010 klargestellt hat, dass ausreichend ist, dass die Hauptortslage über eine klassifizierte Straßenanbindung (Kreisstraße) verfügt, beanstandet der Rechnungshof (wegen der von Hessen abweichenden Regelung in Rheinland-Pfalz) konsequent Fördermaßnahmen des Landes, wenn die Verkehrsfunktion einer Kreisstraße nicht den Anforderungen des Landesstraßengesetzes entspricht. Die letztmalige Förderung des Ausbaus einer Kreisstraße soll hier nach Abstimmung zwischen dem Rechnungshof und dem Verkehrsministerium offenbar nur noch erfolgen, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- Die Strecke muss auch zukünftig eine verkehrswichtige Bedeutung im Sinne des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes-Kommunen besitzen,
- der Ausbau ist auf Erhaltungsmaßnahmen der Fahrbahn in den bisherigen Abmessungen zu beschränken und
- vor dem Ausbau ist eine Abstufungsvereinbarung zwischen altem und neuem Straßenbaulastträger abzuschließen.

Die eingeschränkte Förderfähigkeit führt in der Praxis zu erheblichen Problemen, da auf die neuen gemeindlichen Straßenbaulastträger bei zusätzlichen Ausbauanforderungen erhebliche Kosten zukommen, der bisherige Winterdienst nur in Ausnahmefällen und gegen Kostenerstattung vom LBM fortgesetzt wird und der LBM im Übrigen nach einem drastischen Rückgang der Fördermittel und unzureichenden Planungskapazitäten selbst die rückständigen Unterhaltungsarbeiten oft nicht zeitnah auf den Weg bringen kann.

In Bezug auf die nach der aktuellen Gesetzeslage unzulässige Anbindung von Ortsteilen durch Kreisstraßen haben sich LBM und Landkreistag Anfang des Jahres darauf verständigt, mit der neuen Landesregierung eine Änderung des Landesstraßengesetzes dahin gehend zu erörtern, dass - analog der hessischen Regelung - die Anbindung durch Kreisstraßen ausdrücklich auf „Gemeinden und räumlich getrennte Ortsteile“ erfolgen kann. Zur Vermeidung von Beanstandungen möchte der LBM notwendige Unterhaltungsarbeiten an Kreisstraßen im Vorfeld von Abstufungen bis auf Weiteres nicht prioritär angehen, was - wie das in der **Anlage 1** beigefügte Schreiben von Landrat Dr. Bröhr, Rhein-Hunsrück-Kreis, vom 24.06.2016 an Staatsminister Dr. Wissing zeigt - ebenfalls zu erheblichen Problemen führen kann. Im Fall der dort beschriebenen Ausbaumaßnahme der K 34 in der Ortsdurchfahrt Sevenich gingen der Gemeinde erhebliche Mittel des Investitionsstocks für begleitende Investitionen verloren, soweit der Ausbau der Kreisstraße aufgeschoben werden müsste.

Für diesen Themenkomplex bedarf es im Interesse aller Beteiligten einer praxisgerechten Vorrangsregelung im Bezug auf eine geänderte Rechtslage.

## **2. Abstufung von Landesstraßen zu Kreisstraßen bzw. Gemeindestraßen**

Landesstraßen sind Straßen, die innerhalb des Landesgebiets untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Der LBM hat auf der Grundlage seitens des Rechnungshofes vorgegebener Kriterien 70 Straßenabschnitte mit einer Länge von rd. 400 km identifiziert, die nach derzeitiger Einschätzung zukünftig abzustufen sind. Die Streckenabschnitte weisen in vielen Fällen einen schlechten Fahrbahnzustand auf, sodass die Landkreise vor der Abstufung vom bisherigen Straßenbaulastträger Land einen Ausbau verlangen, der dem für die bisherige Straßengruppe gebotenen Umfang einer ordnungsgemäßen Unterhaltung entspricht. Da vielfach eine Verständigung zwischen Landkreis und LBM hinsichtlich des gewünschten Ausbaus der abzustufenden Landesstraße fehlschlägt, erwägt der LBM die Gewährung sog. Ablösezahlungen an den übernehmenden Baulastträger für die „unterlassene Unterhaltung“, sodass der neue Straßenbaulastträger die Strecke in der Folge mit Zuschüssen des Landes ausbauen kann. Der Landkreistag hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass solche Ablösezahlungen voll umfänglich zur Deckung des Eigenanteils des Landkreises herangezogen werden müssen, um die Finanzierung einer solchen Maßnahme überhaupt sicherzustellen. Der LBM hat dies mittlerweile zugestanden.

Des Weiteren ist aus Sicht des Landkreistages aber dafür zu sorgen, dass die in den letzten Jahren deutlich zurück gegangenen Förderkontingente für den Kreisstraßenbau durch das Land wieder entsprechend erhöht werden, damit solche Ausbaumaßnahmen nicht zulasten anderweitiger Straßenbaumaßnahmen gehen. Die laut Koalitionsvereinbarung erfolgende Aufstockung der Mittel für den Straßenbau (konkret gemeint Ausbau und Erhalt von Landesstraßen) kann das Land hierzu in die Lage versetzen.

Der Landkreistag hat im Blick auf den besorgniserregenden Zustand vieler Kreisstraßen und technischer Bauwerke darüber hinaus nachdrücklich gefordert, im Doppelhaushalt 2017/2018 des Landes ein Sonderprogramm für kommunale Straßen und Brückenbauwerke aufzulegen. Dies gilt umso mehr, als die extreme Witterungslage der vergangenen Wochen vermehrt zu Schäden an Straßen und weiteren kommunalen Infrastruktureinrichtungen geführt hat. Von daher unterstützen wir auch die in der **Anlage 2** zum Ausdruck gekommene Forderung des Landrates des Landkreises Cochem-Zell, bereits kurzfristig ein Sonderprogramm zur Beseitigung witterungsbedingter Schadensfälle an Kreisstraßen und technischen Bauwerken bereitzustellen.

### **3. Allgemeine Straßenzuweisungen aus dem KFA**

Es ist sicherzustellen, dass die Kreise bis zur Abstufung für alle in ihrer Baulast stehenden Straßen Allgemeine Straßenzuweisungen erhalten. Der Haushaltsansatz für die Allgemeinen Straßenzuweisungen ist aufzustocken, auch damit „abgestufte Landesstraßen“ von den Kreisen ordnungsgemäß unterhalten werden können.