

**Zusammenfassung
(Management Summary)**

**Beratungsbericht an
den Landtag
(gemäß § 88 Absatz 2 LHO)**

**über die Abstufung
von Landesstraßen**



**Zusammenfassung
(Management Summary)**

**Beratungsbericht
an den Landtag
(gemäß § 88 Absatz 2 LHO)**

**über die Abstufung
von Landesstraßen**

Der Beratungsbericht wurde am 10. Mai 2017 von dem Kleinen Kollegium des Landesrechnungshofes Dr. Sieglinde Reinhardt und Christoph Weiser schlussgezeichnet.

Diese Zusammenfassung des Beratungsberichts ist urheberrechtlich geschützt.

Impressum

Herausgeber: Der Präsident des
Landesrechnungshofes Brandenburg

Verantwortlich für den Inhalt: Kleines Kollegium des
Landesrechnungshofes Brandenburg

Bezug: Landesrechnungshof Brandenburg
Graf-von-Schwerin-Straße 1
14469 Potsdam

Postfach 60 09 62
14409 Potsdam

Telefon: (0331) 866 - 8500
Telefax: (0331) 866 - 8518
E-Mail: poststelle@lrh.brandenburg.de
Internet: www.lrh-brandenburg.de

0 Zusammenfassung

Das Straßennetz des Landes Brandenburg besteht aus 805 km Autobahnen, 2.751 km Bundesstraßen, 5.707 km Landesstraßen und 2.970 km Kreisstraßen. Die zutreffende Einordnung einer Straße als Landesstraße hat unmittelbare finanzielle Auswirkungen auf den Landeshaushalt, weil das Land die mit der Straßenbaulast einhergehenden Kosten für Bau und Unterhaltung zu tragen hat.

Der Landesrechnungshof Brandenburg (LRH) prüfte, wie das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) und der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) der gesetzlichen Verpflichtung zur Abstufung von Landesstraßen nachkamen. Die Prüfung ergab folgende wesentliche Feststellungen:

- 0.1 Das MIL ließ 2010 ein Netzkonzept für die Landesstraßen des Grünen Netzes erarbeiten. Darin wurden 2.060 km Landesstraßen als abstufungsrelevant identifiziert. Das Netzkonzept trifft keine Aussagen zu Zielen, Terminen, Zuständigkeiten oder Ressourcen und ist nicht verbindlich. Damit fehlten ihm wesentliche Aspekte, die Inhalt einer strategischen Abstufungsplanung sein sollten. (Tz. 3.1)
- 0.2 Der LS stufte Landestraßen ab, die laut Netzkonzept zum verbleibenden Landesstraßennetz gehören sollten. Zur Gewährleistung des Netzzusammenhangs waren im Gegenzug Aufstufungen von Kommunalstraßen vorzunehmen. Der LS trug sowohl die Kosten der Abstufung (Einstandspflicht) als auch Kosten der Aufstufung (Herrichten der kommunalen Straße als Landesstraße). Als Begründung führte das MIL an, diese Abstufungen lägen im landespolitischen Interesse. Worin dieses konkret bestand, war jedoch nicht dokumentiert. (Tz. 3.1)
- 0.3 Von 2011 bis 2015 sind 124,1 km Landesstraßen abgestuft worden. Dies entspricht einem Anteil von ca. 6 % des vom MIL ermittelten Bedarfs. Sollte dieses schleppende Umstufungstempo anhalten, wird der Landeshaushalt unnötig lange durch die zu tragende Baulast für abzustufende Landesstraßen belastet. (Tz. 3.2)
- 0.4 Nach Berechnungen des LRH beträgt das finanzielle Einsparungspotenzial aus entfallender Unterhaltung und Instandsetzung für 2.000 km abzustufender Landesstraßen bis zu 17 Mio. Euro jährlich. (Tz. 3.3)
- 0.5 Das MIL verzichtete darauf, dem LS Ziele für die Abstufung von Landesstraßen oder sonstige Vorgaben zum Aufbau eines Umstufungsmanagements aufzuerlegen. Andererseits nahm das MIL abweichend vom gesetzlichen Verfahren nach § 7 BbgStrG operative Befugnisse der Umstufungsbehörde wahr, ohne dass es dafür zwingende Gründe gab. (Tz. 3.4)

- 0.6 Der LS versäumte es, Regelungen zur Einstandspflicht festzulegen. Insbesondere fehlten Mindeststandards für den Soll-Erhaltungszustand als Bemessungsgrundlage für die Höhe des Einstands. Das ist für das Land mit wirtschaftlichen Risiken verbunden. (Tz. 3.5.2)
- 0.7 Für die acht geprüften Maßnahmen lag die gezahlte Einstandspflicht bei 2,19 Mio. Euro. Die zweckentsprechende Verwendung der Einstandspflicht ist mit dem derzeitigen Verwaltungsverfahren nicht sichergestellt. (Tz. 3.5.3)
- 0.8 Der LRH sieht die Förderung abgestufter Landesstraßen kritisch. Sofern eine abgestufte Landesstraße die Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt, kann sie derzeit ohnehin als Kommunalstraße gefördert werden. Zudem bezweifelt der LRH, ob Zuwendungen das gebotene rechtliche Instrument für die Umsetzung von Abstufungsmaßnahmen sind, da es sich bei den Einstandszahlungen um einen öffentlich-rechtlichen Erstattungsanspruch des neuen Straßenbaulastträgers handelt. (Tz. 3.5.4)
- 0.9 Innerbetriebliche Dienstanweisungen des LS zur Erledigung der Aufgabe „Umstufungen von Landesstraßen“ lagen nicht vor. Die Aufbau- und Ablauforganisation im LS war nur bedingt geeignet, eine effektive Aufgabenerledigung sicherzustellen. (Tz. 3.5.5)

