



Herausforderungen des Baulastträgers Kreis

Referent: Dipl.-Ing. Jörg Hagedorn
Landkreis Vorpommern-Greifswald
(Sachgebietsleiter Hoch- und Tiefbau)



Themen des Vortrages

- Netzbestand und –struktur
- Straßenzustand und Straßenbewertung
- Finanzierung der Straßenbaumaßnahmen
- Probleme, Lösungsansätze und Erfahrungen

Netzbestand und –struktur

- Im Durchschnitt verfügen die 6 Landkreise in Mecklenburg – Vorpommern über 690 km Kreisstraßen (maximal 1008 km und minimal 329 km).
- Der Landkreis Vorpommern-Greifswald liegt mit 822 km Kreisstraßen und 35 Brücken leicht über dem Landesdurchschnitt (drittgrößter Landkreis).
- In den Landkreisen gibt es im klassifizierten Straßennetz unterhalb der Bundesfernstraßen durchschnittlich 1.233 km Landes- und Kreisstraßen.

Das Verhältnis von Landes- und Kreisstraßen innerhalb einer bestimmten Fläche (Landkreise) unterscheidet sich zum Teil deutlich!

Landkreis	Landesstraßen	Kreisstraßen	Prozentsatz Kreisstraßen
Durchschnitt der 6 Landkreise	543 km	690 km	56 Prozent
Vorpommern - Rügen	641 km	329 km	34 Prozent
Vorpommern - Greifswald	461 km	822 km	64 Prozent

Für die Unterschiede mag es Gründe geben. Diese ändern aber nichts an der Feststellung, dass die Last für die Erschließung der Fläche unterhalb der Bundesstraßen regional ungleich zwischen dem Land und den Landkreisen verteilt sein kann.

Straßenzustand und Straßenbewertung

- Der Zustand der Kreisstraßen konnte in den letzten Jahren zwar punktuell verbessert werden, der Investitionsrückstau ist aber weiterhin erheblich und mit der derzeitigen Finanzausstattung nicht aufzulösen (zumindest im Landkreis Vorpommern-Greifswald). Nicht nur mehr Geld sondern Ideen und Vorschläge sind gefragt.
- Die Kreisstraßen der 3 zusammengeführten Landkreise weisen einen deutlich unterschiedlichen Erhaltungszustand auf.
- Für die Eröffnungsbilanz im Zuge der Umstellung der Haushaltsführung auf die Doppik mussten die Kreisstraßen bewertet werden (Buchwert).
 - Die Kreisstraßen wurden in 909 Abschnitte eingeteilt, die künftig den „Bewertungsgegenstand“ darstellen.
 - Der Restbuchwert aller 822 km Kreisstraßen (ohne Brücken) beträgt 97,2 Mio €. Dies sind rund 118.000,00 € pro Kilometer. Im Vergleich hierzu beträgt der durchschnittliche Neubauwert (Investitionskosten) eines Kilometers Kreisstraße der Bauklasse IV rund 470.000,00 €.
 - Die Einführung des NKHR und die Kreisgebietsreform im gleichen Zeitraum führte zu Problemen, die noch in der Zukunft nachwirken werden.
 - Abschreibungen auf in der Vergangenheit getätigte Investitionen belasten den Haushalt (Kreisstraßen 35 Jahre).
 - Die Kreisstraßen stellen um die 50 Prozent des gesamten Vermögens eines Landkreises.

Finanzierung der Straßenbaumaßnahmen

■ Eigenmittel

- eigene Haushaltsmittel
- Kredite (Investitionskredite vom Innenministerium gesondert zu genehmigen)

■ Finanzierungshilfen

Fördermittel

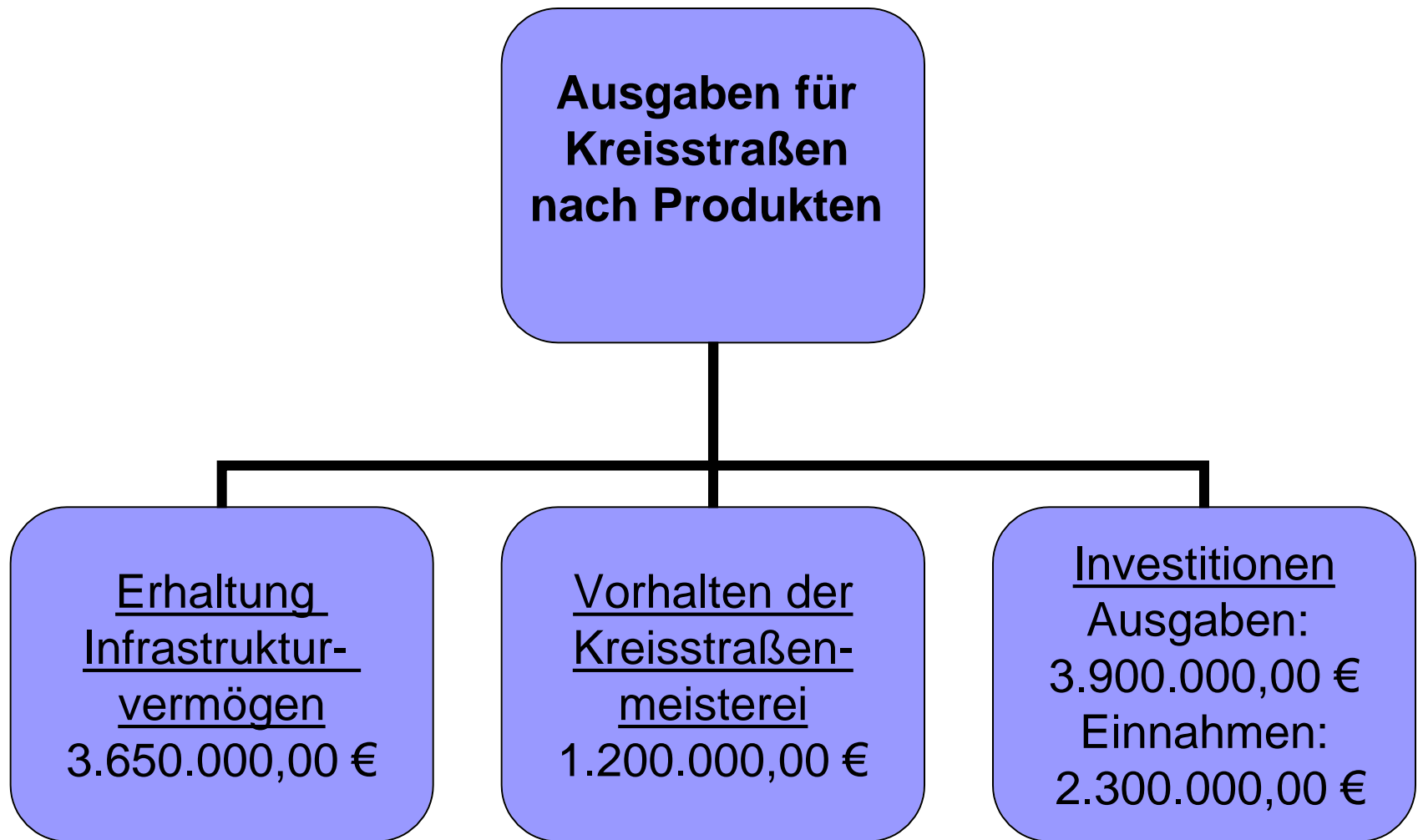
- KommStrabauRL M-V - Kompensationsmittel des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz (Verkehrsministerium);
- GA „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – Infrastrukturprogramm (Wirtschaftsministerium);
- INTERREG – Programme (über Kommunalgemeinschaft POMERANIA e.V.);
- Moorschutzprogramm (Landwirtschaftsministerium);

Kofinanzierungshilfen (Innenministerium, Wirtschaftsministerium)

Sonderbedarfzuweisungen (Innenministerium)

Finanzausstattung der Straßenbauverwaltung des Landkreises Vorpommern-Greifswald

(Durchschnittswerte aus dem Haushalt 2013 und dem Haushaltsansatz 2014)





Probleme, Lösungsansätze und Erfahrungen

- Alleen
- Verwaltungsvereinfachung
- Absenkung von Standards
- Überprüfung der Straßeneinstufung
- Winterdienst

Alleen

- Die vorhandenen Alleeen zu erhalten, zu erneuern oder neue Alleeen anzulegen ist eine große Arbeits-, Verwaltungs- und Finanzierungsaufgabe, die nicht unterschätzt werden sollte.
- Eine „Alleenenwicklungskonzeption“ für Kreisstraßen im ehemaligen Landkreis Ostvorpommern hat sich als sehr hilfreich erwiesen.
- Die „Baumschulden“ des Landkreises Vorpommern-Greifswald betragen 2.216 Baumpflanzungen – Tendenz weiter steigend.
- Hauptproblem bei der Erhaltung der Alleeen ist neben der Finanzierung die Flächenverfügbarkeit. Diese wird eingeschränkt durch:
 - Vorschriften für die Neuanlage von Alleeen (Sicherheitsaspekte)
 - Grenzen der Straßengrundstücke (Flurneuordnungsverfahren nutzen)
 - Leitungen von Versorgungsunternehmen (Abstand, Überbauungsverbot)
 - Forderungen der Naturschutzbehörden (keine landwirtschaftliche Nutzung im Trauf- bzw. Wurzelbereich)
 - Interessen der Grundstücksnachbarn (z.B. landwirtschaftliche Nutzung)

Verwaltungsvereinfachung

- Beispiel § 10 Absatz 2 – fachtechnische Prüfung von Straßenbauvorhaben der Gemeinden durch die Landkreise
 - Die Prüfpflicht wurde durch Novellierung des Landesnaturschutzgesetzes erst 1998 eingeführt.
 - Nachdem u.a. einige Landkreise auf den zusätzlichen Verwaltungsaufwand verwiesen hatten, stellte das Verkehrsministerium den Kreisen Anfang des Jahres 1999 „anheim“, eine Prüfbehörde einzurichten.
 - Der Landkreis Ostvorpommern teilte im Jahr 1999 sowohl den Gemeinden als auch dem Verkehrsministerium mit, dass bis auf weiteres keine fachtechnische Prüfung vorgenommen wird (Ausnahme Brücken).
 - Seit 1999 gab es keinerlei Probleme. Es wurden Verwaltungskosten sowohl auf Seiten der Gemeinden (Antragsteller) als auch des Landkreises (Prüfbehörde) eingespart.
 - In den Jahren 2012 und abschließend 2013 wurde in Abstimmung mit dem Energieministerium die Vorgehensweise aus Ostvorpommern auf den gesamten Landkreis Vorpommern-Greifswald übertragen.

Verwaltungsvereinfachung

- Beispiel Anpassung der Zuständigkeit der Straßenbauämter an die neuen Kreisgrenzen
 - Der Landkreis Vorpommern-Greifswald muss sich mit 3 der 4 Straßenbauämter abstimmen.
 - Die Straßenbauämter können in der Regel nur in ihrem Amtsbereich aktiv werden. Damit werden die Amtsgrenzen zu „Verwaltungshürden“ innerhalb des Landkreises.

- Der Verwaltungsaufwand, der für die Durchführung eines Straßenbauvorhabens betrieben werden muss, hat über die Jahre kontinuierlich zugenommen. Dies betrifft vor allem:
 - die Beantragung und Abrechnung von Finanzhilfen
 - die Erlangung des Baurechtes
 - die Ausschreibung und Vergabe

Absenkung von Standards

- Mecklenburg – Vorpommern ist das am dünnsten besiedelte Bundesland. Dies kann z.B. dazu führen, dass eine Straße zwar die Funktion einer Kreisstraße besitzt, aber trotzdem nur eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelegung bzw. Verkehrsbelastung aufweist.
- Trotz Anwendung der Vorschriften zur Festlegung der Ausbauparameter kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, Straßen an den tatsächlichen Anforderungen und örtlichen Gegebenheiten vorbei überzudimensionieren. Verstärkt wird diese Möglichkeit, wenn Fördermittel nur dann gewährt werden, wenn eine sogenannte Substanzvermehrung nachgewiesen werden kann. Der Eigenanteil beim geförderten normgerechten Ausbau ist vielfach geringer als die Kosten eines nicht geförderten anforderungsgerechten Ausbaus. Dies setzt nicht gewollte Anreize!
- Gelegentlich drängt sich der Eindruck auf, dass Vorschriften und technische Vorgaben nicht für die Gegebenheiten eines zunehmend dünner besiedelten Flächenlandes optimal geeignet sind.
- Die Möglichkeiten, Fördermittel für einen vom Standard abweichenden Ausbau erhalten zu können, sollten im Sinne eines effektiveren Mitteleinsatzes ausgeweitet werden.

Überprüfung der Straßeneinstufung

- Die Einstufung der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in Mecklenburg Vorpommern wurde im November/Dezember 1993 festgelegt. Sie ist seit dem 1. Januar 1995 in Kraft.
- In den vergangenen 20 Jahren hat sich viel verändert. Prognosen für die weitere Entwicklung sind heute deutlich zuverlässiger als unmittelbar nach der politischen Wende.
- Der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist vom Innenministerium aufgefordert, ein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen. Inhalt dieses Haushaltssicherungskonzeptes ist u.a. die Überprüfung der Einstufung der Kreisstraßen.
- Von den 822 km Kreisstraßen wurden 153 km hinsichtlich einer Abstufung zur Gemeindestraße und 53 km hinsichtlich der Aufstufung zur Landesstraße zur Disposition gestellt. Im Sommer 2013 wurden sowohl das Land als auch die Gemeinden um eine Stellungnahme zu den Vorschlägen gebeten. Das Land ist maximal bereit, über einen „Tausch“ von bestimmten Straßen zu verhandeln und die Gemeinden verlangen vor einer möglichen Abstufung – wenn sie denn überhaupt dazu bereit sind – einen normgerechten Ausbau als Kreisstraße.
- Durch die in der jüngsten Vergangenheit vollzogenen Gemeindefusionen liegen Kreisstraßen, die früher mehrere Gemeinden verbunden haben, nur noch in einer Gemeinde.
- Eine besondere Hürde stellt die Festlegung im Straßen- und Wegegesetz dar, dass Kreisstraßen an anderen Kreis-, Landes- oder Bundesfernstraßen beginnen und enden. Eine so restriktive Vorgabe findet man in den Straßen- und Wegegesetzen anderer Bundesländer nicht.

Winterdienst

- Reduzierung Streusalzeinsatz
 - Von August 2006 bis November 2007 beschäftigte sich der Kreis Ostvorpommern intensiv mit der Frage der Reduzierung des Streusalzeinsatzes.
 - Die Ergebnisse waren:
 - Ein mit abstumpfenden Streumitteln anstelle von Streusalz durchgeführter Winterdienst verringert die Verkehrssicherheit, ist sehr viel teurer und die globale Ökobilanz noch schlechter.
 - Eine Nullstreuung (weißer Winterdienst) ist ökonomisch und ökologisch die günstigste Art des Winterdienstes. Sie ist aber nur gegen den Widerstand der Öffentlichkeit und der Verkehrsunternehmen möglich.
- Winterdienst in den Ortsdurchfahrten der Kreisstraßen
 - Vielfach gilt: Die Gemeinden sind für den Winterdienst verantwortlich, die Straßenmeistereien führen die Arbeiten aus und der Landkreis bezahlt.
 - Der Winterdienst in den Ortsdurchfahrten der Kreisstraßen war im Landkreis Ostvorpommern für die Gemeinden kostenpflichtig und im Landkreis Uecker – Randow kostenfrei. Es wird künftig eine einheitliche kostenpflichtige Lösung geben.
 - Nach den Erfahrungen aus Ostvorpommern wird etwa die Hälfte der Gemeinden den Winterdienst künftig in eigener Verantwortung durchführen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.