

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3291

des Abgeordneten Christoph Schulze

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 5/8295

Wortlaut der Kleinen Anfrage 3291 vom 10.12.2013:

Tempo 30, Achslastbeschränkung und Nachtfahrverbot auf maroden Straßen

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft stellt das Straßennetzkonzept des Landes Brandenburg mit drei Netzkategorien vor:

- „Das Leistungsnetz mit den Autobahnen und einem Teil des Bundesstraßennetzes mit hoher verkehrlicher Bedeutung (das sog. Blaue Netz)
- Das Grundnetz mit den Bundesstraßen, die nicht zum Blauen Netz gehören und verkehrswichtigen Landesstraßen (ca. die Hälfte der Landesstraßen)
- Das Grüne Netz mit den Landesstraßen, die nicht zum Grundnetz gehören.

Der Zustand vieler Landesstraßen ist bekanntermaßen schlecht. Und der Willen und die Leistungsfähigkeit des Landes Brandenburg, die ihm gehörenden Straßen zu sanieren, ist begrenzt. Aus diesem Grunde hat man bestimmte Landesstraßen in das Grüne Netz ausgelagert, damit auch in der Priorität klar wird, dass an diesen Stellen mit grundhaftem Ausbau nicht in absehbarer Zeit zu rechnen ist und sich alle darauf „einrichten“ können. Auch bei vielen Kommunalstraßen ist der Straßenzustand ein Spiegelbild der finanziellen kommunalen Leistungsfähigkeit. Desolate Straßen, insbesondere innerörtlich, erzeugen Probleme. Alte Kopfsteinpflasterstraßen erzeugen erhöhten Verkehrslärm, Spurrinnen, Schlaglöcher, Straßenwellen und Straßendellen sowie nicht mehr vorhandene oder nicht mehr funktionstüchtige Straßenentwässerung beeinträchtigen die Kfz-Führer, aber auch die Passanten und insbesondere auch Anlieger. Es gibt keine hinreichenden rechtlichen Mittel, einen Straßenbaulastträger zu zwingen, „seine“ Straße zeitnah zu sanieren und auszubauen. Es gibt ausreichend Gerichtsurteile und Tendenz der Rechtsprechung, dass sich die Autofahrer an den Straßenzustand anpassen müssen und die Anwohner die Zustände ertragen müssen, ohne Besserung erzwingen zu können. Die einzige Pflicht des Straßenbaulastträgers besteht in einer ggf. adäquaten Ausschilderung mit Temporeduktion und dem Hinweis auf Schlaglöcher, Spurrillen oder den allgemein schlechten Zustand. In Berlin mündete das in der Groteske einer „Tempo-10-Zone“ in einer Straße. Dies ist aber nur eine Absicherung des Straßenbaulastträgers, um Klagen von geschädigten Straßennutzern abwenden zu können. Aus dieser Gesamtsituation ergibt sich ein ständiges Hin und Her in den betroffenen Straßen und Orten. Die Straßennutzer und die Anwohner sind unzufrieden, genervt und über das Nichtstun frustriert, und die Behörden weisen die Straßenausbauforderung als nicht leistbar zurück, während oft auch keine adäquaten verkehrsleitenden Ausschilderungen vorgenommen werden. Andererseits gibt es gute Beispiele, wo Behörden an Bundes-, Landes- und Kommu-

nalstraßen zeitnah und engagiert verkehrsleitende Beschilderungen vornehmen, um die Belastungen für alle Beteiligten zu reduzieren.

Ich frage die Landesregierung:

1. Gibt es von Seiten der Landesregierung im Hinblick auf die Notwendigkeit und Kautelen von Verkehrsbeschränkungen und Ausschilderung bei schlechtem Straßenzustand einen Leitfaden für die unteren Behörden und Kommunen? Wenn ja, wo ist dieser veröffentlicht oder einsehbar?
2. Kann die Landesregierung grundsätzlich bestätigen, dass aufgrund schlechter Ausbauzustände von Straßenkörpern im Land Brandenburg an Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen innerorts in der Vergangenheit schon Tempolimits, Achslastbegrenzungen und ggf. Nachfahrverbote verhängt worden sind? Wenn nein, bei welchen Straßentypen grundsätzlich nicht und ggf. warum?
3. Wer beurteilt, ob eine straßenverkehrsleitende Ausschilderung vorgenommen wird? Und wer kontrolliert dies ggf.? (Bitte ohne Hinweis darauf, dass alle behördlichen Entscheidungen grundsätzlich überprüft werden können, das ist bekannt.)

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Voranzustellen ist, dass bei der Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen, die im schlechten Straßenzustand begründet sind, zwei Problemfelder unterschieden werden müssen:

a) Maßnahmen werden wegen gravierender baulicher Mängel und Schäden unmittelbar am Straßenkörper erforderlich, um weitere außerordentliche Schäden zu verhindern. Für die Entscheidung, welche Beschilderung vorübergehend erforderlich ist, zeichnen die nach Landesrecht für den Straßenbau verantwortlichen Behörden (Straßenbaubehörden) verantwortlich.

b) Maßnahmen werden aufgrund nachgewiesener erheblicher Auswirkungen (z. B. Gebäudeschäden durch verkehrsbedingte Erschütterungen) erforderlich. Dafür sind die nach Straßenverkehrsrechtszuständigkeitsverordnung des Landes Brandenburg bestimmten örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig.

Für das Leistungs- und Grundnetz als Bestandteile des dreistufigen brandenburgischen Straßennetzkonzeptes muss sowohl die Funktionstüchtigkeit als auch die Leistungsfähigkeit gesichert werden. Übergangsweise können in besonders begründeten Fällen Verkehrsbeschränkungen in Frage kommen, in jedem Fall muss dennoch eine Befahrbarkeit dieser Straßen gesichert werden.

Frage 1: Gibt es von Seiten der Landesregierung im Hinblick auf die Notwendigkeit und Kautelen von Verkehrsbeschränkungen und Ausschilderung bei schlechtem Straßenzustand einen Leitfaden für die unteren Behörden und Kommunen? Wenn ja, wo ist dieser veröffentlicht oder einsehbar?

Zu Frage 1: Dazu wird zunächst auf Punkt a) der Vorbemerkungen verwiesen, wo Maßnahmen allein dem Schutz der Straße vor weiteren Schäden dienen sollen. Ein Leitfaden dafür, wie die Straßenbaubehörde als Baulasträger bei auftretenden Straßenschäden zu verfahren hat und welche Verkehrsbeschränkungen oder -verbote abzuleiten sind, liegt nicht vor. Die Behörden entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen. Für die unter Punkt b) der Vorbemerkungen angeführten Auswirkungen haben die unteren Straßenverkehrsbehörden hinsichtlich straßenverkehrsrechtlicher

Anordnungen zum Schutz vor verkehrsbedingten Gefahren durch Erschütterungen mit Rundschreiben 08/2004 vom 30.06.2004 des damaligen Ministeriums für Stadtentwicklung Wohnen und Verkehr eine „Leitlinie zur Feststellung von Gebäudeschäden aufgrund verkehrlich bedingter Erschütterungen“ als Orientierungshilfe zur Verfügung gestellt bekommen. In diesem Zusammenhang erfolgt auch eine Überprüfung des Straßenzustandes. Das Rundschreiben liegt den unteren Straßenverkehrsbehörden als verwaltungsinterne Arbeitsunterlage vor.

Frage 2: Kann die Landesregierung grundsätzlich bestätigen, dass aufgrund schlechter Ausbauzustände von Straßenkörpern im Land Brandenburg an Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen innerorts in der Vergangenheit schon Tempolimits, Achslastbegrenzungen und ggf. Nachtfahrverbote verhängt worden sind? Wenn nein, bei welchen Straßentypen grundsätzlich nicht und ggf. warum?

Zu Frage 2: Ja, der Landesregierung liegen allgemeine Informationen zu Verkehrsbeschränkungen und -verboten auf Straßen im Land Brandenburg vor. Eine detaillierte Statistik über alle Straßen wird dazu in der Landesregierung nicht geführt.

Frage 3: Wer beurteilt, ob eine straßenverkehrsleitende Ausschilderung vorgenommen wird? Und wer kontrolliert dies ggf.? (Bitte ohne Hinweis darauf, dass alle behördlichen Entscheidungen grundsätzlich überprüft werden können, das ist bekannt.)

Zu Frage 3: Im Straßenverkehrsrecht wird zwischen einer amtlichen und nichtamtlichen wegweisenden Beschilderung unterschieden. Für die Festlegung einer amtlichen Wegweisung (nach StVO) sind die unteren Straßenverkehrsbehörden zuständig. Für die Anordnung und Kontrolle von verkehrlichen Umleitungen im Zusammenhang von Maßnahmen zu a) der Vorbemerkungen ist der Straßenbaulastträger und im Zusammenhang mit Maßnahmen zu b) der Vorbemerkungen die örtliche Straßenverkehrsbehörde zuständig. Kontrollen erfolgen durch das Fachministerium (MIL) ausschließlich im Rahmen fachaufsichtsrechtlicher, anlassbezogener Prüfungen.