



## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

## Antwort

**der Landesregierung** - Der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

### Umwidmung der B 434

1. Warum ist eine Umwidmung der B 434 in eine Landesstraße vorgesehen?
2. Stimmt es, dass die Begründung ist, weil die BAB Hamburg-Lübeck parallel laufen soll?
3. Stimmt dem das Ministerium zu, insbesondere in Anbetracht der Lage der B 75?

Antwort zu den Fragen 1 bis 3:

Die Bundesregierung forderte von den Ländern seit langem die Abstufung so genannter „autobahnparalleler Bundesstraßen“, darunter in Schleswig-Holstein die B 75 und die B 434. Die Länder haben demgegenüber stets betont, die Nähe oder Parallelität einer Bundesstraße zu einer dem Fernverkehr dienenden Autobahn berechtige nicht zu der pauschalen Annahme, dass die „parallele“ Bundesstraße ihrerseits nicht oder nicht mehr einem weiträumigen Verkehr diene und somit in eine niedrigere Straßenklasse nach Landesstraßenrecht abzustufen sei.

Nach Auffassung der Länder war und ist vielmehr in jedem Einzelfall zu prüfen, ob eine Straße nach ihrer konkreten Verkehrsbedeutung entweder überwiegend Bedeutung für den weiträumigen Verkehr oder eher für den örtlichen oder regionalen Verkehr hat. In der konkreten Auseinandersetzung um die Abstufung der

B 75 zwischen Lübeck und der B 404 (A 21) bei Bad Oldesloe hat der Bund versucht, seine Auffassung durch eine einseitige Weisung nach Art. 85 GG (Weisung im Rahmen der Auftragsverwaltung) durchzusetzen. Mit Urteil vom 2. Juli 2000 hat das Bundesverfassungsgericht - ohne in der Sache, d.h. über die Abstufung der B 75 selbst zu entscheiden - festgestellt, dass dem Bund ein einseitiges Weisungsrecht gegenüber den Ländern in solchen Abstufungsfragen nicht zusteht. Vielmehr sind Bund und Länder nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts gehalten, in gemeinsamen Verhandlungen als gleichberechtigte Partner zu prüfen, ob im Zweifel eine Bundesstraße die Voraussetzungen für eine solche Klassifizierung erfüllt, also einem weiträumigen Verkehr dient, oder ob sie ggf. abzustufen sei.

§ 2 Abs. 4 FStrG bestimmt, dass eine Bundesstraße, bei der die Voraussetzungen für ihre Klassifizierung als Bundesstraße weggefallen sind, „entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung“ in die sich aus dem Landesrecht ergebende Straßenklasse abzustufen „ist“. Hieran sind auch die Länder gebunden, unabhängig davon, ob dem Bund insoweit ein einseitiges Weisungsrecht zusteht. Sie haben diese Voraussetzungen zunächst auch unabhängig von den konkreten Rechtsfolgen, die das Straßenrecht des Bundes oder des jeweiligen Landes an das Vorliegen dieser Voraussetzungen knüpft, zu prüfen.

Entsprechend der Aufforderung des Bundesverfassungsgerichts, in den streitigen Fällen eine Klärung und Einigung als gleichberechtigte Partner herbeizuführen, haben Land (MWTv) und Bund (BMVBW) in Gesprächen eine gemeinsame Einschätzung der Bedeutung der B 75 zwischen Hamburger Landesgrenze und der A 21 bei Bad Oldesloe sowie der B 434 zwischen Hamburger Landesgrenze und Bargtheide erzielt. Dabei hat die Nähe oder „Parallelität“ zur Autobahn keine entscheidende Rolle gespielt. Es zeigte sich vielmehr, dass die B 75 in weitaus höherem Maße einem weiträumigeren Verkehr dient als die B 434.

Die bloße Verkehrsmenge allein ist rechtlich nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Relevant ist allerdings der Umstand, dass die B 75 von der Hamburger Landesgrenze bis in den Raum Bad Oldesloe und darüber hinaus eine durchgehend hohe Verkehrsbelastung aufweist, während die B 434 in unmittelbarer Nähe zur Landesgrenze zunächst eine relativ hohe Belastung aufweist, die dann aber bis etwa Bargtheide rasch bis auf etwa ein Drittel bis ein Viertel abnimmt. Dies ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass auf der B 434 nicht weiträumige Verkehre deutlich überwiegen, so dass die Voraussetzungen für eine Klassifizierung als Bundesstraße tatsächlich nicht gegeben sind. Das Land hat daraufhin das Verfahren zur Abstufung eingeleitet. Eine endgültige Entscheidung steht noch aus, da zunächst anliegende Gemeinden, die eventuell von dieser Abstufung (indirekt) betroffen sein könnten, anzuhören waren bzw. sind.

4. Welche Ausgleichszahlungen bekommt das Land vom Bund zur Sanierung der Straße?

Nach § 6 Abs. 1a FStrG hat im Fall der Umstufung einer Straße der bisherige Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass er die Straße ordnungsgemäß unterhalten hat. Das heißt, er ist ggf. zur Beseitigung eines eventuellen Unterhaltungsstaus und eventueller Folgeschäden verpflichtet, keinesfalls von vornherein zu einer Grundsanierung. Bei Bundesstraßen wird insoweit die Straßenbauverwaltung des Landes als Auftragsverwaltung des Bundes tätig. Die dafür erforderlichen Kosten werden unmittelbar dem Bundeshaushalt angelastet. Das Land oder ein sonstiger neuer Baulastträger erhalten daher keine „Ausgleichszahlungen“ des Bundes, da ihnen insoweit durch diese Gewährleistungsmaßnahmen nach § 6 Abs. 1a FStrG auch keine Kosten entstehen.

5. Wann ist eine Grundsanierung vorgesehen und wie hoch sind die Kosten dafür?

Zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen Unterhaltungszustands der B 434 ist für das Jahr 2003 eine Deckenerneuerung im Bereich der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Ammersbek, Ortsteil Bünningstedt (Streckenkilometer 23,020 bis 24,705), noch zu Lasten des Bundeshaushalts vorgesehen. Die Kosten dafür belaufen sich nach ersten groben Schätzungen auf ca. 300.000 €

Die übrigen Streckenabschnitte sind bereits in einem ordnungsgemäßen Zustand. Umfangreiche Deckenerneuerungen wurden in den Haushaltsjahren 1999 und 2000 in den Ortsdurchfahrten der Stadt Bargteheide und der Gemeinde Ammersbek, Ortsteil Hoisbüttel, durchgeführt.

Über den Zustand der Entwässerungseinrichtungen kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden. Das Straßenbauamt Lübeck beabsichtigt, die Entwässerungseinrichtungen mittels Videobefahrung auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen und anschließend, falls notwendig, im Haushaltsjahr 2003 zu Lasten des Bundeshaushalts in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Über die Kosten kann daher eine Aussage erst nach Auswertung der Ergebnisse gemacht werden.

6. Weiß die Landesregierung, dass die betroffenen Anliegerkommunen bei einer Herabstufung einer Bundes- in eine Landesstraße für die Zukunft mit zusätzlichen Belastungen rechnen müssen? Welche sind diese und wie hoch sind dafür die durchschnittlichen Kosten aus der Erfahrung heraus?

Anliegerkommunen können insoweit betroffen sein, wenn und soweit die Straße durch geschlossene Ortslagen verläuft und in diesen Bereichen Ortsdurchfahrten förmlich festgesetzt sind. Außerhalb dieser festgesetzten Ortsdurchfahrten, an „freier Strecke“, wäre allein das Land als künftiger Baulastträger betroffen. Innerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen obliegt den Gemeinden nach dem Bundesfernstraßengesetz vom 06.08.1953 die Baulast für die straßenbegleitenden Geh- und Radwege. Nach dem schleswig-holsteinischen Straßen- und Wegegesetz vom 22. Juni 1962 obliegt den Ge-

meinden innerhalb der Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen auch die Baulast für die Entwässerungsanlagen der Straße. Diese seit 1962 bestehende Rechtslage ist dieser Landesregierung ebenso bekannt wie allen Vorgängerregierungen.

Soweit hinsichtlich der Entwässerungsanlagen ein Unterhaltungsrückstau bestehen sollte, gelten gegenüber den betroffenen Gemeinden die Ausführungen zu Frage 4 zur Einstandspflicht des Bundes nach § 6 Abs. 1a FStrG.

Bei einer der Abstufung der B 434 von der Hamburger Landesgrenze bis zur B 75 in der Stadt Bargteheide (Streckenkilometer 17,863 - 28,370) sind folgende Ortsdurchfahrten betroffen:

In den zur Gemeinde Ammersbek gehörenden Ortsteilen Hoisbüttel (km 19,859 - 20,700) und Bünningstedt (km 23,210 - 24,045), im zur Gemeinde Jersbek gehörenden Ortsteil Timmerhorn (km 24,045 - 24,928), sowie in der Stadt Bargteheide (km 26,868 - 28,370).

Bei den Entwässerungseinrichtungen handelt es sich um die Regenwasserkanalisation einschließlich Straßenabläufen, die der gemeinsamen Entwässerung der Fahrbahnflächen der Bundesstraße und auch der gemeindlichen Flächen (u.a. Gehwege und angrenzende Gemeindestraßen) dienen.

Zu Art, Alter und Zustand kann erst nach abschließender Bewertung der Entwässerungseinrichtungen eine Aussage gemacht werden.

Die Kosten für die bauliche Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen, sind für die Gemeinde in absehbarer Zeit gering, da sichergestellt ist, dass die Einrichtungen in einem ordnungsgemäßen Zustand übergeben werden.

Die Reinigungspflicht selbst obliegt bereits heute den Gemeinden.

7. Ist mit den Kommunen vor der Umwidmung/Herabstufung der B 434 verhandelt worden? Wenn nein, warum nicht?

Bislang ist eine Abstufung der B 434 nicht erfolgt. Eingeleitet worden ist das Verfahren mit dem Ziel der Abstufung. In diesem Rahmen haben die betroffenen Gemeinden in einem rechtsförmlichen Verfahren Gelegenheit, ihre Rechte und Interessen geltend zu machen und ggf. eine sie betreffende Umstufungsentscheidung verwaltungsgerichtlich überprüfen zu lassen. Zusätzlich zur schriftlichen Anhörung durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr als die für dieses Verfahren zuständige Behörde hatten die im Bereich der B 434 betroffenen Gemeinden am 31. Juli 2002 Gelegenheit zu einer mündlichen Erörterung mit Vertretern des Straßenbauamts Lübeck im Auftrage des Landesamts.

8. Welchen Ausgleichsbetrag erhalten die betroffenen Kommunen, die von einer Herabstufung betroffen sind, für ihre zukünftigen Aufgaben an der B 434?

Weder das Land, das von einer Abstufung der B 434 in erster Linie als neuer Baulastträger betroffen wäre, noch die Gemeinden haben gegenüber dem Bund einen Anspruch auf Ausgleichszahlungen für ihre zukünftigen Aufgaben.