

## **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**

(Einzelplan 12)

### **19 Bund erhält vom Land Nordrhein-Westfalen 2,3 Mio. Euro Erhaltungs- und Betriebskosten zurück**

(Kapitel 1201)

#### **19.0**

*Die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen hat dem Bund nach Aufforderung des Bundesrechnungshofes 2,3 Mio. Euro erstattet. Sie rechnete seit den 1970er-Jahren die Kosten für die Instandsetzung und die betriebliche Unterhaltung einer Talbrücke zulasten des Bundes ab, obwohl dieser nicht Straßenbaulastträger der Brücke war.*

#### **19.1**

Die Ausgaben für Bau und Unterhaltung einer Straße hat grundsätzlich der jeweilige Straßenbaulastträger zu übernehmen. Das ist bei Bundesstraßen der Bund und bei Landesstraßen das Land. Wenn eine Landesstraße mit einer Brücke über eine Bundesstraße geführt wird, trägt der Bund ausnahmsweise die Kosten für die betriebliche Unterhaltung der Brücke. Dies ist im Bundesfernstraßengesetz geregelt und gilt, wenn es sich bei der Brücke um ein sogenanntes Kreuzungsbauwerk handelt.

Talbrücken sind in der Regel keine Kreuzungsbauwerke, da zwischen ihnen und den zu überführenden Verkehrswegen kein baulicher Zusammenhang besteht. Dieser fehlt, weil Talbrücken nur dazu dienen, ein natürliches Hindernis zu überwinden. Dabei spielt es keine Rolle, ob auch andere Verkehrswege, z. B. eine Bundesstraße, überquert werden. In diesem Fall trägt das Land als Straßenbaulastträger auch die Kosten für den Unterhalt der

Talbrücke. Die Straßenbauverwaltungen der Länder verwalten die Bundesstraßen im Auftrag des Bundes. Dabei bewirtschaften sie auch die Mittel, die der Bund für die Erhaltung von Bundesstraßen bereitstellt.

Der Bundesverkehrswegeplan stellt die Investitionsstrategie der Bundesregierung für die Verkehrsinfrastruktur dar. Neben dem Neu- und Ausbaubedarf wird im Bundesverkehrswegeplan der Erhaltungsbedarf auf Basis einer Erhaltungsbedarfsprognose quantifiziert. Der Bundesrechnungshof prüfte diese Erhaltungsbedarfsprognose. Dabei untersuchte er stichprobenartig, ob die Straßenbauverwaltungen der Länder die Bundesmittel für die Erhaltung zweckentsprechend eingesetzt haben. So befasste sich der Bundesrechnungshof auch mit den Erhaltungsausgaben für die Talbrücke Delstern im Verlauf der Landesstraße L 693 über die Bundesstraße B 54 in Nordrhein-Westfalen.

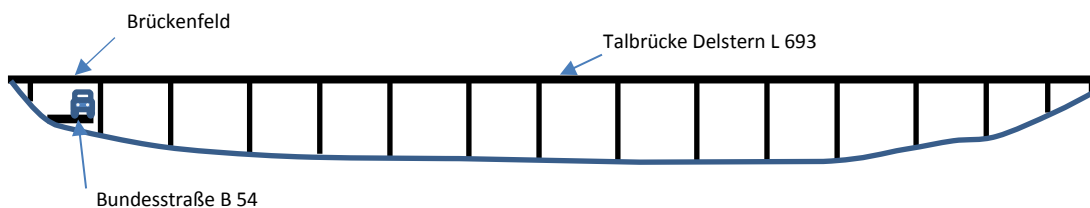
Die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen baute in den 1970er-Jahren die L 693 zwischen dem Hagener Stadtteil Delstern und der Anschlussstelle Hagen-Süd der Bundesautobahn A 45. Dazu war eine Brücke über das Volmetal (Talbrücke Delstern) erforderlich. Die Brücke hat eine Gesamtlänge von 658 m. Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger der Talbrücke ist das Land Nordrhein-Westfalen. Das legte die Planfeststellungsbehörde in dem Planfeststellungsbeschluss zum Bau der L 693 fest. Die Kosten für den Bau der Talbrücke übernahm das Land Nordrhein-Westfalen.

Entgegen dem Planfeststellungsbeschluss trug die Straßenbauverwaltung in das sogenannte Bauwerksbuch den Bund als Straßenbaulastträger ein. Dies führte dazu, dass der Bund dem Land seit dem Jahr 1976 die Kosten für die Erhaltung und den Betrieb der Talbrücke erstattete. Wie es zu dem Eintrag in das Bauwerksbuch kam, konnte die Straßenbauverwaltung nicht erklären. Sie vermutete, dass die Talbrücke als sogenanntes Kreuzungsbau-

werk mit einem baulichen Zusammenhang zwischen der L 693 und der B 54 angesehen worden war. Ein baulicher Zusammenhang zwischen der Talbrücke und der B 54 besteht lediglich für ein 35 m langes Brückenfeld, das die B 54 kreuzt. Das Brückenfeld wurde notwendig, weil die Bundesstraße dorthin verlegt wurde und infolgedessen überquert werden musste. In diesem Bereich hätte die Talbrücke kürzer sein können. Der Anteil des Brückenfeldes als Kreuzungsbauwerk an der Brücke beträgt 5 % (s. Abbildung 19.1).

Abbildung 19.1

### Schematische Darstellung der Talbrücke und der Bundesstraße



Quelle: Bundesrechnungshof.

## 19.2

Der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass die Straßenbauverwaltung den Bund nicht als Straßenbaulastträger für die Talbrücke hätte eintragen dürfen. Das Land Nordrhein-Westfalen ist grundsätzlich Straßenbaulastträger der Brücke. Es muss daher die Kosten für ihre Instandsetzung und betriebliche Unterhaltung tragen. Das Land kann sich nur für den Teil der Brücke entlasten, bei dem es sich um ein Kreuzungsbauwerk im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes handelt. Mit der Festlegung im Bauwerksbuch hat das Land Nordrhein-Westfalen den Bund mit Kosten belastet, die es zu 95 % hätte selber tragen müssen.

Der Bundesrechnungshof hat gefordert, dass das Land Nordrhein-Westfalen dem Bund die zu Unrecht abgerechneten Kosten für die Instandsetzung und die betriebliche Unterhaltung der Talbrücke Delstern zurückerstattet.

### **19.3**

Das Land Nordrhein-Westfalen hat dem Bund daraufhin 2,3 Mio. Euro erstattet.