



Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage

Brockenstraße

Große Anfrage Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drs. 6/776

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Der Verkehr auf der Kreisstraße 1356 (Brockenstraße) ist seit der Wiederöffnung des Berges für den Besucherverkehr immer wieder Gegenstand der öffentlichen Aufmerksamkeit. Sie bezieht sich neben der Beschaffenheit der Straße ganz besonders auf das Konfliktpotenzial aus der gemeinsamen Nutzung durch Wanderer und Radfahrer insbesondere Mountainbiker.

Bei näherer Befassung mit der Problematik fällt auf, dass eine objektive Beurteilung durch eine sehr unübersichtliche, teils widersprüchliche, Gemengelage aus rechtlichen Regelungen, Auskünften der Landesregierung gegenüber dem Landtag, Presseerklärungen unterschiedlicher Ressorts vornehmlich zu Finanzierungsfragen und eine Fülle von Erklärungen auch des betroffenen Landkreises behindert wird.

Teil I der Anfrage bezieht sich auf die Feststellung des rechtlichen Status der Straße. Teil II auf die Sicherheitsproblematik und den Zielkonflikt zwischen fußläufigem Verkehr und anderer verkehrlicher und sportlicher Nutzung. Teil III befasst sich mit dem finanziellen Engagement des Landes beim Ausbau der Straße.

I (Status)

Frage Nr. 1:

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 StrG LSA, sind Kreisstraßen solche Straßen, die

- überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten,
- dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder
- dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege

dienen oder zu dienen bestimmt sind. Welches Kriterium aus § 3 Abs. 2 StrG LSA ist nach Auffassung der Landesregierung für eine Einstufung der

Brockenstraße in dem Abschnitt zwischen dem Ende der geschlossenen Ortschaft Schierke und dem Brockengipfel als Kreisstraße gegeben?

Antwort zu Frage Nr. 1:

Die so genannte Brockenstraße war nach der Straßenverordnung der DDR als Landstraße II. Ordnung eingeteilt. Mit Inkrafttreten des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) sind solche Straßen gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 2 StrG LSA als Kreisstraßen fortgeführt worden.

Frage Nr. 2:

Handelt es sich bei den Gebäuden auf dem Brockengipfel nach Auffassung der Landesregierung um einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB?

Antwort zu Frage Nr. 2:

Bei den Gebäuden auf dem Brockengipfel handelt es sich nicht um einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB. Das in Rede stehende Gebiet wurde von der Gemeinde Schierke mit dem qualifizierten Bebauungsplan „Brockenplateau“ beplant und ist somit nach § 30 BauGB zu beurteilen. Der Bebauungsplan wurde nachweislich der Unterlagen des Landesverwaltungsamtes am 9. Dezember 1997 rechtswirksam.

Frage Nr. 3

Handelt es sich bei den Gebäuden auf dem Brockengipfel nach Auffassung der Landesregierung – auch unter Berücksichtigung der VwV-StVO – um eine geschlossene Ortschaft im Sinne des § 42 Abs. 3 Satz 1 StVO?

Antwort zu Frage Nr. 3:

Die Gebäude auf dem Brockengipfel sind keine geschlossene Ortschaft im Sinne von § 42 Abs. 3 Satz 1 StVO.

Frage Nr. 4:

In einer Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage vom 1. März 2006 (Drucksache 4/2663) wird auf Frage 6 festgestellt, dass ein angeordnetes Verkehrsverbot zum Befahren der Brockenstraße in dem Abschnitt zwischen dem Ende der geschlossenen Ortschaft Schierke und dem Brockengipfel der Widmung und Einstufung der Brockenstraße als Kreisstraße entgegen steht. Welche Widmungsbeschränkungen für den öffentlichen Verkehr auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzerzwecke oder Benutzerkreise im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 4 StrG LSA bestehen für den Abschnitt?

Antwort zu Frage Nr. 4:

§ 6 Abs. 2 Satz 4 StrG LSA ist nicht einschlägig.

Die ursprüngliche Widmung der Brockenstraße (Kreisstraße K 1356 des Landkreises Harz) ist durch die seit dem 31. Mai 2007 bestandskräftige Teileinziehung gemäß § 8 Abs. 3 StrG LSA vom Ortsausgang Schierke bei km 0,400 bis zum Brockenplateau bei km 9,572 nachträglich auf folgende Benutzungsarten beschränkt worden:

- nichtmotorisierter Verkehr
 - Fußgänger,

- Fahrräder,
- Gespannfuhrwerke,
- Reiten und Führen von Pferden.
- eingeschränkter motorisierter Verkehr
 - zur Gefahrenabwehr und Funktion eines Rettungsweges für die Besucher und Nutzer des Brockenplateaus,
 - als Rettungsweg in der Funktion als verkehrliche Anbindung der Forstwege,
 - zur Ver- und Entsorgung und Aufrechterhaltung des Betriebes der auf dem Brocken befindlichen Dienstleistungseinrichtungen, Gebäude, Gewerbebetriebe und Anlagen.

Frage Nr. 5:

Da Verkehrsverbote im Nationalpark und zum Schutz von Wanderern von der Landesregierung offenbar als sinnvoll erachtet wurden, wird in der unter 4 erwähnten Antwort ein Lösungsszenario beschrieben. Danach sei zur Aufrechterhaltung dieser straßenverkehrsbehördlichen Anordnung und der damit verbundenen Beschränkung der Brockenstraße auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzerkreise und Benutzungszwecke nunmehr unverzüglich die Einleitung eines Teileinziehungsverfahrens erforderlich. Mit Schreiben vom 30. Mai 2005 und 20. Dezember 2005 sei der Landkreis Wernigerode aufgefordert worden, ein solches Teileinziehungsverfahren einzuleiten. Dort würde derzeit ein solches Verfahren geprüft. Welchen Stand hat das Verfahren?

Antwort zu Frage 5:

Siehe Antwort zu Frage 4.

Frage Nr. 6:

Welche konkreten fachlichen Hilfsangebote und straßenverkehrsbehördlichen Schritte der Landesregierung seit dem 1. März 2006 waren geeignet, dass das Teileinziehungsverfahren durch den Landkreis begonnen und ggf. abgeschlossen wurde oder hätte abgeschlossen werden können?

Antwort zu Frage Nr. 6:

Das Teileinziehungsverfahren ist kein straßenverkehrsbehördliches, sondern ein straßenrechtliches Verfahren. Das Landesverwaltungsamt als obere Straßenaufsichtsbehörde gemäß §§ 46 Abs. 1, 49 Abs. 1 Nr. 2 StrG LSA i. V. m. § 1 Abs. 5 der Verordnung zur Durchführung straßenrechtlicher Vorschriften für das Land Sachsen-Anhalt (StrVO LSA) hat das Teileinziehungsverfahren „Brockenstraße“ rechtlich beratend begleitet und der Umsetzung der Teileinziehung am 20. März 2007 zugestimmt.

Frage Nr. 7:

Hat die Landesregierung im Zusammenhang mit der Beantragung von Fördermitteln für den Ausbau der Straße darauf hingewirkt, dass ein ggf. nicht abgeschlossenes Teileinziehungsverfahren vor einer Ausreichung umgesetzt wird?

Antwort zu Frage Nr. 7:

Entfällt, siehe Antwort zu Frage 3 in Abschnitt III.

Frage Nr. 8:

Welche Gründe sprechen nach Auffassung der Landesregierung gegen eine Einstufung als Gemeindestraße, die u. a. die kreisangehörigen Gemeinden von der gegenwärtig über die Kreisumlage gemeinschaftlich zu tragende Straßenbaulast befreien würde?

Antwort zu Frage Nr. 8:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Frage Nr. 9:

Welche Gründe sprechen nach Auffassung der Landesregierung, auch nachdem sich das Land ohnehin sehr maßgeblich beim Ausbau der Straße engagiert hat, gegen eine Einstufung als Landesstraße oder die Eingliederung als Forstweg in den Nationalpark?

Antwort zu Frage Nr. 9:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Frage Nr. 10:

Dem Landkreis als Untere Straßenverkehrsbehörde obliegt die Erteilung von Genehmigungen zum Befahren der Brockenstraße. Die Anzahl solcher Genehmigungen hat die Landesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage vom 1. März 2006 (Drucksache 4/2663) zu Frage 1 für die Jahre 2000 bis einschließlich 2005 angegeben.

Wie viele Fahrgenehmigungen wurden durch den Landkreis Wernigerode als Untere Straßenverkehrsbehörde bzw. durch den Landkreis Harz als Rechtsnachfolger jeweils in den Jahren 2006 bis 2011 ausgegeben? Wie viele dieser Fahrgenehmigungen wurden jeweils für einzelne Fahrten, wie viele wurden mit einjähriger und wie viele mit sonstiger Gültigkeitsdauer ausgegeben?

Antwort zu Frage Nr. 10:

Bei Anträgen zu einzelnen Fahrten werden Ausnahmegenehmigungen für maximal einen Tag gewährt. Zudem werden Genehmigungen nach Tagen, nicht länger gültig als bis zu einem Jahr erteilt. Eine stärkere statistische Unterteilung, als in der nachfolgenden Tabelle dargestellt, erfolgt nicht.

Es wurden seit 2006 die folgenden Ausnahmegenehmigungen erteilt:

<u>Jahr</u>	<u>für max. 1 Tage</u>	<u>ab 2 Tage bis max 1 Jahr</u>
2006	58	307
2007	89	305
2008	45	25
2009	58	65
2010	30	38
2011	58	29

Frage Nr. 11:

Wie viele erteilte Genehmigungen für das Befahren der Brockenstraße wurden in den Jahren 2006 bis 2011 vor Beendigung ihrer Gültigkeitsdauer eingezogen? Wie viele davon nach Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten?

Antwort zu Frage Nr. 11:

Es wurden zwischen 2006 und 2011 keine Genehmigungen eingezogen.

Frage Nr. 12:

Wer ist für die Kontrolle auf das Vorhandensein von Genehmigungen für das Befahren der Brockenstraße verantwortlich? Wie viele solcher Kontrollen haben in den Jahren 2006 bis 2011 stattgefunden?

Antwort zu Frage Nr. 12:

In Abstimmung mit dem Landkreis wird an der Rangerstation Schierke (an der Brockenstraße am Zugang zum Nationalpark) eine Schranke unterhalten. Die Schranke ist während der Dienstzeit grundsätzlich besetzt. In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde achten die Ranger darauf, dass eine Genehmigung bzw. Fahrberechtigung vorliegt. Mögliche Verstöße werden an die zuständigen Stellen gemeldet. Eine Statistik wurde nicht geführt.

Frage Nr. 13:

Auf dem Brocken bekannt gewordene Vandalismusedelikte geben Anlass, die Frage 5 in der Drucksache 4/2663 für den Zeitraum nach dem 1. März 2006 erneut zu stellen. Nach der Antwort der Landesregierung war damals bekannt, „dass nach den Dienstzeiten der Nationalparkwacht der Fahrzeugverkehr ansteigt.“ Deshalb wurden „sporadisch auch Kontrollen auf Zeiten nach Dienstschluss verlegt.“

In welcher Größenordnung haben in den Jahren 2006 bis 2011 solche Kontrollen stattgefunden und wie hat sich der Fahrzeugverkehr auf der Brockenstraße nach jeweiligem Dienstschluss nach den Erkenntnissen der Nationalparkwacht entwickelt?

Antwort zu Frage Nr. 13:

Die unregelmäßige Übung wird fortgesetzt. Eine Statistik wurde weder zu den Kontrollen noch zu dem Fahrzeugverkehr nach Dienstschluss geführt.

Frage Nr. 14:

Gab es in den Jahren 2006 bis 2011 im fraglichen Zeitraum solche Kontrollen auch seitens des Landkreises oder der Polizei?

Antwort zu Frage Nr. 14:

Ja.

Frage Nr. 15:

Auf welcher Ebene oder in welcher Organisationsform und wann erfolgte in den Jahren 2006 bis 2011 eine Auswertung der Erkenntnisse von Nationalparkverwaltung, Landkreis und Polizei über ein unberechtigtes Befahren der Brockenstraße?

Antwort zu Frage Nr. 15:

Es hat keine gemeinsamen Auswertungen von Erkenntnissen über ein unberechtigtes Befahren der Brockenstraße gegeben (siehe auch Antwort auf Frage 12).

Frage Nr. 16:

Gibt es eine gemeinsame Strategie von Nationalparkverwaltung, Landkreis und Polizei, solchen Delikten zu begegnen?

Antwort zu Frage Nr. 16:

Nationalparkverwaltung, Landkreis und Polizei handeln im Rahmen der bestehenden Rechtsvorschriften.

Frage Nr. 17:

Welche Sanktionsmöglichkeiten stehen jeweils der Nationalparkverwaltung, dem Landkreis und der Polizei bei der Feststellung einer unberechtigten Benutzung der Brockenstraße zur Verfügung?

Antwort zu Frage Nr. 17:

Der Nationalparkverwaltung und der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Harz stehen, abgesehen von Jedermannrechten wie Anzeigen, keine Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen gegen allgemeine Verkehrsvorschriften zur Verfügung. Die Befugnis, den fließenden Verkehr zu kontrollieren, obliegt der Polizei. Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr werden nach der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) geahndet. Hierbei kommen u. a. Verwarnungen, Geldbußen oder die Anordnung eines Fahrverbotes in Betracht.

In Einzelfällen kommt auch eine Verwirklichung der Tatbestände der §§ 315 b und 315 c Strafgesetzbuch (Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr und Gefährdung des Straßenverkehrs) in Betracht. Hierfür können Geldstrafen oder Freiheitsstrafen von bis zu fünf Jahren verhängt werden.

II (Sicherheit)

Für die Kreisstraße 1356 (Brockenstraße) besteht in dem Abschnitt zwischen dem Ende der geschlossenen Ortschaft Schierke und dem Brockengipfel bei ihrer Nutzung offenbar ein Zielkonflikt, der im Zusammenhang mit dem aktuellen Ausbau der Straße augenfällig wird.

Im Wegeplan für den Nationalpark Harz 2011 bis 2020 (Seite 59, Nr. 42) gilt für die Brockenstraße das Ziel, dass sie wanderfreundlicher werden soll. Nach dem allgemeinen Verständnis kann darunter nur eine Erhöhung der Verkehrssicherheit verstanden werden. Im gleichen Dokument steht dem die Karte 2 „Sommernutzung“ gegenüber. Danach ist die Brockenstraße auf ihrer gesamten Länge als Mountainbike (MTB)-Strecke ausgewiesen.

Frage Nr. 1:

**Welche Breite bzw. Breiten weist die Fahrbahn der Brockenstraße im Abschnitt zwischen dem Ende der geschlossenen Ortschaft Schierke und dem Brocken-
gipfel auf? Welche Breite bzw. Breiten sind das Ziel des Ausbaus?**

Antwort zu Frage Nr. 1:

Die Straße war ursprünglich unterschiedlich breit (ca. 4 bis 5 m). Mit der endgültigen Fertigstellung nach Neubau wird die Straße durchgängig 4 m breit sein (Ausnahme: Haarnadelkurven, die zwischen 5,50 m und 7,50 m breit sind).

Frage Nr. 2:

Wie beurteilen die für Verkehrssicherheit zuständigen Ressorts der Landesregierung, Ministerium des Innern sowie Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, die im Rahmen des Wegeplans des Nationalparks erfolgte Ausweisung der Brockenstraße als Mountainbike (MTB)-Strecke?

Antwort zu Frage Nr. 2:

Mountainbikes durften als Fahrräder schon immer die Brockenstraße nutzen. Die im Rahmen des Wegeplans des Nationalparks erfolgte Ausweisung der Brockenstraße als Mountainbike (MTB)-Strecke stellt keine verkehrsrechtliche Regelung dar.

Die Landesregierung sieht diese Ausweisung der Brockenstraße im Wegeplan des Nationalparks als Mountainbike (MTB)-strecke als sachgerecht an, weil diese Empfehlung aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes erfolgt ist und damit erreicht werden soll, dass Mountainbiker keine Wege in geschützten Arealen benutzen.

Frage Nr. 3:

In der Regionalpresse und im Kreistag des Landkreises Harz wurde durch den zuständigen Landrat darauf verwiesen, dass auf der Brockenstraße als Kreisstraße die Straßenverkehrsordnung gelten würde. Da Mountainbikes als Sportgerät ohne die für Fahrräder geltenden Sicherheitsausrüstungen, besonders Klingeln, genutzt werden, ist zu fragen, ob durch die Ausweisung der Brockenstraße als Strecke für Mountainbike dort eine rechtlich verbindliche Befreiung von den sonst für Fahrräder im Straßenverkehr maßgeblichen Regelungen für deren Ausstattung erfolgt ist?

Antwort zu Frage Nr. 3:

Auf die Ausweisung als Strecke für Mountainbikes kommt es nicht an. Mountainbikes unterliegen, soweit sie – wie hier – im öffentlichen Straßenverkehr geführt werden, den Ausrüstungsvorschriften der StVZO.

Frage Nr. 4:

Ist die Landesregierung der Auffassung, dass organisierte radspportliche Veranstaltungen auf der Brockenstraße als sportliche Veranstaltungen im Sinne von § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 des „Gesetzes über den Nationalpark Harz (Sachsen-Anhalt)“ einzustufen sind? Falls ja, hält sie für sportliche Veranstaltungen auf der Brockenstraße oberhalb der Ortslage Schierke die vorherige Erteilung einer Ausnahmegenehmigung durch die Nationalparkverwaltung im Sinne dieser Vorschrift für erforderlich?

Antwort zu Frage Nr. 4:

Unbeschadet der grundsätzlich erforderlichen Einzelfallprüfung ist die Landesregierung der Auffassung, dass es sich bei organisierten radsportlichen Veranstaltungen regelmäßig um sportliche Veranstaltungen gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 des Gesetzes über den Nationalpark „Harz (Sachsen-Anhalt)“ (NPG Harz) handelt. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde erteilt nach § 29 Abs. 2 StVO die Ausnahmegenehmigung. Sofern die Verbote der §§ 6 und 7 NPG Harz betroffen sind, darf diese straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung nur erteilt werden, wenn die Nationalparkverwaltung eine Ausnahme nach § 7 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 NPG Harz zugelassen hat.

Frage Nr. 5:

Sind der Landesregierung seitens des Straßenbulasträgers oder anderen, z. B. Bergwacht und Harzklub, Analysen des Konfliktpotenzials zwischen Wanderern und dem Fahrradverkehr insbesondere Mountainbiker auf der Brockenstraße bekannt und zu welchen Ergebnissen sind solche Analysen gekommen?

Antwort zu Frage Nr. 5:

Nein.

Frage Nr. 6:

Ist im Zusammenhang mit der Ausweisung der Brockenstraße als Mountainbike-Strecke ein Sicherheitskonzept erarbeitet worden?

Antwort zu Frage Nr. 6:

Zunächst wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Mountainbike-Fahrer haben sich entsprechend der Straßenverkehrsordnung, insbesondere des § 1 Abs. 2 und § 2 Abs. 4 StVO zu verhalten.

Frage Nr. 7:

Hat die Landesregierung im Zusammenhang mit der Beantragung von Fördermitteln für den Ausbau der Straße darauf hingewirkt, dass der im Wegeplan des Nationalparks beschriebene Zielkonflikt in der Nutzung der Brockenstraße im Rahmen der Ausbauplanungen berücksichtigt wird?

Antwort zu Frage Nr. 7:

Diese Abwägung ist grundsätzlich Sache des Bulasträgers und wird von diesem eigenverantwortlich wahrgenommen.

Frage Nr. 8:

Welche durch den Straßenbulasträger vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Brockenstraße sind der Landesregierung aus den Förderanträgen des Straßenbulasträgers bekannt?

Antwort zu Frage Nr. 8:

Folgende vorgesehenen Maßnahmen des Straßenbulasträgers sind der Landesregierung aus den Förderanträgen bekannt:

- Verbesserung und dauerhafte Sicherheit von Tragfähigkeit und Ebenflächigkeit,
- Erhaltung und Verbesserung der Funktion als Hauptrettungsweg,

- Verbesserung vorhandener und erstmalige Herstellung fehlender Entwässerungseinrichtungen und -anlagen,
- Sicherung der Straße als touristische Infrastruktur.

Frage Nr. 9:

Lag zum Zeitpunkt der ersten Förderzusage für das Projekt ein Auditbericht als Ergebnis eines so genannten Sicherheitsaudits vor? Wer hat das Sicherheitsaudit erstellt und welche grundsätzlichen Aussagen enthält der Bericht?

Antwort zu Frage Nr. 9:

Ein Sicherheitsaudit ist für Straßen in kommunaler Baulast nicht vorgeschrieben.

Frage Nr. 10:

Mit welchen Maßnahmen kann aus der Sicht des Landes auf der Brockenstraße neben dem Hinweis auf § 1 der StVO ein möglichst hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet, d. h. mögliche Störungen der Wanderer durch andere Verkehrsteilnehmer minimiert werden?

Antwort zu Frage Nr. 10:

Die Brockenstraße ist kein ausschließlicher Wanderweg. Es gelten hier für alle Nutzer (Fußgänger, Radfahrer, Kfz) die Vorschriften der StVO (u. a. §§ 2, 3, 25 Abs. 1 StVO). Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist auf der gesamten Länge der Brockenstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet, die auch für Radfahrer gilt.

Frage Nr. 11:

Besteht die Bereitschaft des Landes, methodisch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Brockenstraße gegenüber der örtlichen Verkehrsbehörde beratend tätig zu werden? Kann die Landesregierung feststellen, dass seitens des Landkreises zur Verkehrssicherheit auf der Brockenstraße eine Beratungsbereitschaft besteht?

Antwort zu Frage Nr. 11:

1. Teilfrage: Ja
2. Teilfrage: Ja

Frage Nr. 12:

Nach einem Bericht der Mitteldeutschen Zeitung vom 8. November 2011 geht der Landrat des Landkreises Harz offenbar von einem Sicherheitsproblem aus, dass vornehmlich auf den letzten anderthalb Kilometern Brockenstraße, dem Abschnitt der zwischen den Einmündungen des Weges durch das Eckerloch und des Goetheweges bis zum Brockengipfel weiterhin besteht. Er wird hier und auch bei anderen Anlässen mit dem Lösungsvorschlag zitiert, einen ehemaligen Wanderweg, der in diesem Abschnitt parallel zur Brockenstraße auf den Gipfel verlaufen sei, zu reaktivieren.

Wie beurteilt die Landesregierung solche Vorstöße mit Blick auf den Wegeplan für den Nationalpark Harz 2011 bis 2020 (Wegeplan Übersichtskarte, Karte 2 Sachsen-Anhalt), der gemäß des Gesetzes über den Nationalpark „Harz (Sachsen-Anhalt)“ nach Anhörung des Landkreises aufgestellt wurde, und die Gebietsgliederung des Nationalpark Harz (Stand: 1. Januar 2011), wonach sich die

Brockenstraße zumindest oberhalb der Kreuzung der Brockenstraße durch den Bahnparallelweg inmitten der Naturdynamikzone des Nationalparks befindet?

Antwort zu Frage 12:

Der Vorstoß wird nicht für zielführend gehalten.

Frage Nr. 13:

Wie ordnen sich solche wiederholt vorgetragene Vorstöße nach Auffassung der Landesregierung in die naturschutzrechtliche Ausrichtung von Naturdynamikzonen ein, die im Nationalpark Harz der Naturentwicklung überlassen werden und sich dann in einem vom Menschen nicht oder wenig beeinflussten Zustand befinden und nach dem Nationalparkplan für den Nationalpark Harz 2011 bis 2020 (Seite 68) nicht wieder zurückzustufen sind?

Antwort zu Frage 13:

Im Hinblick auf die Antwort zu Frage 12 erübrigt sich die Beantwortung.

Frage Nr. 14:

Waren der Landesregierung Bedenken zur Verkehrssicherheit auf der Brockenstraße und die durch den Landkreis unterstellte Notwendigkeit einer neuen Wegeführung in der Kernzone des Nationalparks schon zum Zeitpunkt der grundsätzlichen bzw. ersten Förderzusage für den Ausbau der Straße bekannt?

Antwort zu Frage 14:

Ja, siehe auch Antwort zu Frage 15.

Frage Nr. 15:

Unterstellt, dass der in dem Bericht der Mitteldeutschen Zeitung vom 8. November 2011 geschilderte Vorstoß trotz des ggf. entgegenstehenden Status des Nationalparks umsetzbar wäre und das Sicherheitsproblem in diesem Bereich so gelöst werden könnte, welche Vorstellungen des Landkreises sind der Landesregierung für die verbleibenden Probleme auf der Brockenstraße in dem wesentlich längeren Abschnitt zwischen dem Ende der geschlossenen Ortschaft Schierke und der Einmündung der in Frage 5 benannten Wanderwege bekannt?

Antwort zu Frage 15:

Keine, die Problemlage wird im Übrigen überbewertet.

III (Finanzierung)

Das Land hat sich in den letzten Jahren im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Entflechtungsgesetzes (EntflG) beim Ausbau der Brockenstraße und von damit im sachlichen Zusammenhang stehenden Einzelprojekten stark engagiert.

Begleitend zu diesem Engagement erfolgte eine Reihe von Bekanntmachungen aus unterschiedlichen Ressorts der Landesregierung als auch durch den Landkreis. Das sind u. a. die Pressemitteilungen: Nr. 145/08 des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 24. August 2008, Nr. 350/08 vom 23. De-

zember 2008 des Ministeriums des Innern und 181/10 vom 29. November 2010 des Ministeriums des Innern.

Frage Nr. 1:

Welche Einzelprojekte sind unter dem gebräuchlichen Sammelbegriff „Ausbau Brockenstraße“ zu verstehen und für welche ist bereits eine Förderung erfolgt bzw. für welche wurden bereits Förderanträge gestellt? In welche Bauabschnitte sind sie ggf. aufgeteilt? Bitte örtlich und zeitlich nachvollziehbare Angaben.

Frage Nr. 2:

Welchen finanziellen Gesamtumfang hat der „Ausbau Brockenstraße“?

Frage Nr. 3:

Wie sind die Kosten auf die Einzelprojekte bzw. Bauabschnitte in welchen Jahresscheiben verteilt? Wie ist die jeweilige Finanzierung zwischen Land, Landkreis und ggf. Sonstigen aufgeteilt?

Frage Nr. 4:

Welche Finanzierungsquellen hat das Land für seine jeweiligen Finanzierungsanteile herangezogen?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Antwort zu den Fragen 1 bis 4:

Unter der Bezeichnung „Ausbau der Brockenstraße“ werden der Ersatzneubau von zwei Brücken, grundhafter Ausbau von Streckenabschnitten, Deckensanierung von Streckenabschnitten sowie damit verbundene Maßnahmen an Entwässerungseinrichtungen (Durchlässe, Einläufe, Gerinne usw.) zusammengefasst.

Die Einzelmaßnahmen sind zur besseren Übersicht nachfolgend in einer Tabelle dargestellt:

Jahr	Bauabschnitt	Länge	Programm	Kapitel/ Titel	Förder- satz	Betrag €
2006	2 Brücken		Sonderförderung Brockenstraße	1405 88361	90 %	500.000
2007	---					
2008	---					
2009	BA 1.1	2.118 m	Sonderförderung Brockenstraße	1405 88361	90 %	650.000
			FAG	1312 88301	10 %	72.222
2010	BA 1.2	1.332 m	Sonderförderung Brockenstraße	1405 88361	90 %	650.000
			FAG	1312 88301	10 %	72.222

2011	BA 2.1	2.800 m	Sonderförderung Brockenstraße	1405 88361	90 %	502.500
			FAG	1312 88301	10 %	55.833
	BA 2.2	1.600 m	Schlagloch- programm	1405 88361	75 %	363.000

Förderung gesamt bis einschl. 2011 = 2.865.777 €,

Gesamtausgaben bis Ende 2011 = 3.539.958 € .

(ohne den Bauabschnitt 2.3,
inklusive der nichtförderfähigen Kosten)

2012	BA 2.3	ca.1.300 m	Sonderförderung Brockenstraße	1405 88361	90 %	650.000
			FAG	noch nicht entschieden		

Die Gesamtfinanzierung setzt sich aus den Zuwendungen des Landes und dem verbleibenden Anteil des Landkreises (auch für nicht zuwendungsfähige Ausgaben) zusammen. Finanzierungsanteile Dritter sind nicht enthalten.

Frage Nr. 5:

In einer Pressemitteilung des Ministeriums des Innern vom 23. Dezember 2008 (Nr. 350/2008) wird auf das FAG als Finanzierungsquelle verwiesen. Bei den dort genannten Mitteln in Höhe von 72.222,22 € handele es sich um Mittel, die für Kommunen vorgesehen sind, die die Eigenmittel für den kommunalen Straßenbau nicht aufbringen können. Wie wird seitens des Landes regelmäßig die Bedürftigkeit der Kommune festgestellt, die eine Mittelausreichung nach § 16 Abs. 2 FAG begründet?

Antwort zu Frage Nr. 5:

Kriterium für die Gewährung einer Zuweisung gemäß § 16 Abs. 2 FAG ist, dass die Kommune finanzschwach ist. Als finanzschwach gilt eine Kommune nach Nr. 2.1 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen gemäß § 16 Abs. 2 FAG LSA, wenn sie ihren Haushalt im Jahr der Antragstellung nicht ausgleichen kann und sich in der Haushaltskonsolidierung befindet.

Frage Nr. 6:

In einer Pressemitteilung des Ministeriums des Innern vom 29. November 2010 (Nr. 181/2010) wurde bekannt gemacht, dass der Landkreis Harz vom Innenministerium insgesamt 119.605,97 € für zwei vom Bund geförderte Straßenbaumaßnahmen erhalten hat. Dabei handele es sich um Ersatzneubau der Rammelsbachbrücke im Zuge der K 1332 einschließlich Straßenanpassung, Ortslage Veckenstedt (47.383,75 €) und die Erneuerung der K 1356 „Brockenstraße“ (72.222,22 €).

Wie kann erklärt werden, dass der Antragsteller trotz der für die Ausreichung maßgeblichen und zu diesem Zeitpunkt offenbar festgestellten Bedürftigkeit mit 20 % für Rammelsbachbrücke und 10 % für die Brockenstraße unterschiedliche Eigenmittelanteile erbringen musste?

Antwort zu Frage Nr. 6:

Die Zuweisungen gemäß § 16 Abs. 2 FAG dienen ausschließlich zur Kofinanzierung.

Für die Maßnahme Rammelsbachbrücke wurde seitens des Landesverwaltungsamtes ein Zuwendungsbetrag in Höhe von 80 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten gewährt. Der mit Mitteln nach § 16 Abs. 2 FAG zu finanzierende Eigenanteil betrug demnach 20 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten.

Für die Maßnahme „Brockenstraße“ wurde seitens des Landesverwaltungsamtes ein Zuwendungsbetrag in Höhe von 90 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten gewährt. Der Eigenanteil betrug somit 10 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten.

Frage Nr. 7:

Wie wird bei der Ausreichung der Mittel, die die Eigenanteile bedürftiger Kommunen für den kommunalen Straßenbau ersetzen, eine landesweit nachvollziehbare Gleichbehandlung gesichert? Erfolgt die Beurteilung im Rahmen der Zuständigkeit der Kommunalaufsicht auf der Grundlage einer Gesamtbeurteilung des jeweiligen Haushaltes? Besteht innerhalb der Systematik der Haushaltsaufstellung und der späteren Prüfberichte die Vorgabe, die Bedürftigkeit auch im Abgleich mit sonstigen finanziellen Verpflichtungen der jeweiligen Kommune darzustellen?

Antwort zu Frage Nr. 7:

Bei Antragstellung weist jede Kommune ihre Finanzschwäche unter Vorlage entsprechender Haushaltsunterlagen, Haushaltssatzung und Konsolidierungskonzept nach, siehe im Übrigen Antwort zu Frage 6.

Frage Nr. 8:

Worin bestand die Notwendigkeit des Erlasses des Ministeriums für Bau und Verkehr vom 28. November 2005? Welche Finanzierung der Brockenstraße ist auf dieser Grundlage erfolgt?

Antwort zu Frage Nr. 8:

Der Erlass war erforderlich, um das analoge Anwenden der VV-EntfachtG/Verkehr festzulegen. Die Finanzierung erfolgte nicht auf Grundlage dieses Erlasses, sondern aufgrund der im Landeshaushalt eingestellten Verpflichtungsermächtigungen.