**Landtag Brandenburg** **Drucksache 8/3617**
8. Wahlperiode

# Kleine Anfrage 1374

des Abgeordneten Sven Hornauf (BSW-Fraktion)

an die Landesregierung

**Unklare Reihen- und Rangfolge bei der Sanierung von Landesstrassen**

Der höchst unterschiedliche Zustand der Landesstrassen ist immer wieder Gegenstand der politischen Diskussion, war zuletzt wiederholt auch Gegenstand der Befassung im Petitionsausschuss, u.a. zur L373 zwischen Brieskow-Finkenheerd und Müllrose, oder auch in Bezug auf die OD Petersdorf der L35, wo neben dem offenen grundhaften Ausbau der Straßenkörper auch die damit einhergehende örtliche Erschließung mit den Medienträgern offen ist. Während im lg. Fall immerhin durch einen Schwarzdeckenüberzug temporäre Abhilfe unter Verschiebung des grundhaften Ausbaus und der Schmutzwassererschließung geschaffen wurde, hängt die L373 seit 36 Jahren im Wortsinn komplett „durch“, weist insbes. im Bereich Groß Lindow eine Huckelpiste aus bloßen Flicken auf. Schon rein optisch fällt auf, dass der aktuelle Zustand der L373 deutlich schlechter ist, als bspw. der L43 zwischen Friedland und Weichensdorf oder der L74 im Bereich Storkow, jeweils vor der Sanierung. Im Kontrast dazu steht die vom Landesbetrieb für diese Straßenabschnitte aktuell angegebenen Tagesverkehre: L373 mit 2.310 Fahrzeugen, L43 mit 625 und L74 mit 936.

Während es für die L43 und die L74 bisher keine ersichtlichen außerordentlichen oder besonderen Bedarfe gab, jedenfalls finden sich dazu keine Ausweisungen in den einschlägigen Listen, wird die Sanierung der L373 seit Jahrzehnten zwar als „dringend“ und „notwendig“ anerkannt, gleichwohl immer wieder aufgeschoben und werden (mit der Begründung: Geldmangel) Anliegergemeinden und Anlieger vertröstet.

Trotz dieser objektiven Bedarfslage (L373 mit dem höchsten Verkehrsaufkommen und dem mit Abstand schlechtesten Zustand gegenüber L43 und L74 mit ¼ bzw. 1/3 dieses Verkehrsaufkommens bei relativ gutem, jedenfalls ggü. der L373 mind. vertretbaren Zustandes) wurde kürzlich die L43 saniert, nunmehr - mit großer medialer Begleitung - die L74. Zeitliche Zusammenhänge der Sanierung von Landesstraßen mit örtlichen Wahlkämpfen sind selbstverständlich rein zufällig und haben naturgemäß keinerlei Einfluss auf die Reihenfolge der Durchführung von Sanierungsmaßnahmen. Daher stellt sich die Frage, wie diese konkrete - hier sachlich jedenfalls nicht am Straßenzustand oder der Verkehrsbelastung ausgerichtete - Reihenfolge der Sanierung L43, L74 zu L373 zustande kommt.

Eingegangen: 29.10.2026 / Ausgegeben: 29.10.2026

Daher frage ich dazu die Landesregierung:

1. Warum wurden/werden vom Landesbetrieb zuerst die Abschnitte der L43 und der L74 saniert, obwohl diese Landesstraßenabschnitte in einem optisch und sensorisch offenbar weitaus besseren Zustand (vor Sanierungsbeginn) waren, als es die L373 bis dato ist?

2. Warum erfolgte die Reihung der Sanierung entsprechend Frage 1, obwohl die Verkehrsbelastung der L373 wesentlich (mit dem Faktor 4 bzw. Faktor 3) höher ist, als der L43 und der L74?

3. Wann ist die Sanierung der L373 beabsichtigt?

4. Welche Kriterien (außerhalb von Wahlterminen und Parteizugehörigkeit von Beteiligten) gelten für die Rang- und Reihenfolge der Sanierung von Landesstraßen?
   Sind diese Kriterien öffentlich bekannt gemacht worden? Wenn ja, wo und in welcher Weise?

5. Wurden die Kriterien nach Frage 4 in den letzten 20 Jahren verändert? Wenn ja, wann und in welcher Weise?

6. Welche Landesstraße waren davon (i.S.d. Frage 5, d.h. durch Vorziehen bzw. durch Zurücksetzen nach den Änderungen) betroffen?

7. Welche Prioritätenliste besteht derzeit für die Sanierung der Landesstraßen (im RBB-Bericht betonte der Minister den Beginn eines „groß angelegten Landesprogramms)?

8. Welche Landesstraßen sollen wann innerhalb der laufenden Legislaturperiode (mit welchem geschätzten Aufwand) noch saniert werden?

9. Welche Landesstraßen sind Teil des vom Minister angekündigten „groß angelegten Landesprogramms“ zur Sanierung der Landesstraßen?