

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzender des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Lars Harms, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/1161

nachrichtlich:

Landesrechnungshof
Schleswig-Holstein
Frau Präsidentin Dr. Gaby Schäfer
Postfach 3180
24030 Kiel

über das:

Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

gesehen
und weitergeleitet
Kiel, den 27.03.2023



21. März 2023

„Erhaltungsstrategie Landesstraßen“: Millioneninvestitionen nicht immer wirtschaftlich und nachhaltig eingesetzt

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Finanzausschuss hat in seiner Sitzung vom 17.02.2022 mein Haus gebeten, darzulegen, nach welchem Konzept Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen im gesamten Landesstraßennetz inklusiver der Radwege erfolgen.

Zur Verbesserung von Qualität und Effizienz hat der LBV.SH die Aufgaben der Erhaltung in einem Geschäftsbereich gebündelt und in der Organisationsstruktur Grundsatzarbeit und Fachaufsicht im wesentlichen Aufgabenbereich der Erhaltung von Straßen, Radwegen und Brücken gestärkt. Das neu geschaffene Grundsatzdezernat (Dezernat 30) schafft spezifische fachliche Standards in Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen und berät die operativen Organisationseinheiten.

Wesentlicher Baustein bei der Verbesserung der Konzeption von Planung und Umsetzung war die Einführung einheitlicher Mindeststandards bei Erhaltungsentwürfen im Straßenbau. Um eine einheitliche Gestaltung von Erhaltungsentwürfen bei Bundes- und Landesstraßen zu gewährleisten, wurden die Grundsätze der RE-Erhaltung („Richtlinien

für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsentwürfen im Straßenbau“, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), welche für die Entwurfsplanung von Maßnahmen der Erneuerung und Instandsetzung an Bundesautobahnen und Bundesstraßen konzipiert wurden, auch bei Landesstraßen angewendet. Die Planung von Maßnahmen der Erneuerung und Instandsetzung weist im Vergleich zur Planung und Genehmigung von Neubau, Erweiterung sowie Um- und Ausbaumaßnahmen andere inhaltliche Schwerpunkte auf, die bereits frühzeitig berücksichtigt werden müssen. Mit der Anwendung der Grundsätze werden folgende Ziele verfolgt:

- Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen von Maßnahmen der Erneuerung und Instandsetzung,
- die am Streckenzug orientierte und anlagenübergreifende Konzeption von Maßnahmen der Erneuerung und Instandsetzung für alle Anlagenteile (Fahrbahnbefestigung, Ingenieurbauwerke, sonstige Anlagenteile),
- die Etablierung und Sicherstellung eines einheitlichen Qualitätsstandards der Entwurfsunterlagen,
- die Schaffung einer Arbeitshilfe für die Planung und Vorbereitung von Maßnahmen der Erneuerung und Instandsetzung,
- schwerpunktmäßige Berücksichtigung der besonderen Randbedingungen beim Bauen im Bestand,
- transparente technische Bewertung des Zustands und der daraus abzuleitenden bautechnischen Maßnahmen,
- Bündelung der erhaltungsbezogenen Maßnahmen mit weiteren Baumaßnahmen an der Strecke.

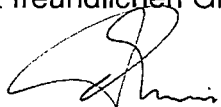
Die wesentlichen Schwerpunkte stellen die straßenbautechnische Beurteilung des Schadensbildes und die hieraus abgeleiteten baulichen Maßnahmen dar. Dabei werden alle Anlagenteile des betroffenen Erhaltungsbereichs betrachtet, um die notwendigen Baumaßnahmen zu bündeln und diese aufeinanderfolgend bzw. parallel abgestimmt durchführen zu können.

Zuerst werden allerdings die baulichen und verkehrlichen Randbedingungen des betroffenen Streckenabschnittes betrachtet. Hierbei fließen alle betroffenen Anlagenteile und die zu berücksichtigenden Randbedingungen und Eingangsgrößen ein, jedoch erfolgt in diesem Schritt noch keine Bewertung. Dies erfolgt erst im Rahmen der Zustandsbewertung, bei der die vorhandenen Schäden dargestellt und bewertet werden. Zur Beseitigung der Schäden des Bestandes werden auf Grundlage des aktuell technischen Regelwerks und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte technische Maßnahmen abgeleitet. Hieraus ergeben sich Angaben zur groben Darstellung des Bauablaufs, der zur Bestimmung der notwendigen Bauzeit genutzt werden kann. In dem Zusammenhang ist auch eine geeignete Verkehrsführung auszuwählen, um die Verkehrsbeeinträchtigungen möglichst gering zu halten.

Neben der Anwendung dieser Grundsätze fokussiert eine verbindlichere Abstimmung des Sanierungskonzeptes mit dem Grundsatzdezernat den Lebenszyklusansatz und unterzieht die Abwägung einem Mehraugenprinzip. Diese Abstimmung trägt im hohem Maße zur geforderten Vereinheitlichung der Maßnahmenrealisierung bei. Die Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen erfolgt dabei unter Berücksichtigung der o. g. Grundsätze. Ziel des LBV.SH ist dabei eine möglichst dauerhafte Sanierung von Straßen, Brücken und Radwegen zu gewährleisten.

Eine Erhaltungsdatenbank erlaubt eine kartenbasierte Visualisierung der durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen, so dass sich der Erfolg der Erhaltungsmaßnahmen an den Ergebnissen der Zustandserfassungen abschnittsbezogen messen lässt. Die Ergebnisse daraus werden in die Fortschreibung der Landesstraßenstrategie einfließen.

Mit freundlichen Grüßen



Claus Ruhe Madsen