



Landesrechnungshof Postfach 3180 24030 Kiel

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

**Nachrichtlich**

Herrn Minister  
Claus Ruhe Madsen  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Arbeit, Technologie und Tourismus  
des Landes Schleswig-Holstein  
Düsternbrooker Weg 94  
24105 Kiel

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen  
LRH AL 3

Telefon 0431 988-0  
Durchwahl 988-8975

Datum  
28.02.2024

**Offene Berichtspflichten gegenüber dem Finanzausschuss:  
Bemerkungen 2021, Nr. 22 „Erhaltungsstrategie Landesstraßen: Millionen-  
investitionen nicht immer wirtschaftlich und nachhaltig eingesetzt“**

Sehr geehrte Herr Vorsitzender,

mit seiner Prüfung „Erhaltungsstrategie Landesstraßen“ hat der Landesrechnungshof eine umfangreiche Analyse bei der Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen am schleswig-holsteinischen Landesstraßennetz vorgelegt. Hierin wurde ein sehr umfangreicher Katalog an Prüfungssachverhalten einer Prüfung unterzogen. Mit dem Bemerkungsbeitrag Nr. 22 „Erhaltungsstrategie Landesstraßen: Millioneninvestitionen nicht immer wirtschaftlich und nachhaltig eingesetzt“ berichtete der Landesrechnungshof in seinen Bemerkungen 2021 über diese Prüfung. LBV.SH und Wirtschaftsministerium wurden gebeten darzulegen, nach welchem Konzept die Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen erfolgt, damit eine einheitliche Qualität in der Landesstraßenerhaltung sichergestellt wird. Der Schwerpunkt des Personaleinsatzes sollte nach Ansicht des Landesrechnungshofs auf der Erhaltung liegen.

Hauptkritikpunkte im Bemerkungsbeitrag waren

- das fehlende einheitliche Konzept für die Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen,
- die Sicherstellung von aktuellen Bestandsdaten, auf denen die Erhaltungsstrategien im Allgemeinen und die Erhaltungsentwürfe im Speziellen basieren,
- die Umsetzung eines integrierten Erhaltungskonzepts einschließlich Radwege- und Brückenerhaltung und
- die Personalsituation im Allgemeinen sowie die mögliche Umverteilung von Personal zwischen den Geschäftsbereichen 2 und 3 mit der Priorität auf dem Geschäftsbereich 3 „Erhaltung“.

Mit Umdruck 20/1161 legte das Wirtschaftsministerium sein Antwortschreiben vor und erläuterte hierin, *„nach welchem Konzept Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen im gesamten Landesstraßennetz inklusive der Radwege erfolgen.“* Darin wird auf das neu geschaffene Grundsatzdezernat 30 eingegangen und auf die ihm obliegenden Aufgaben einschließlich Mehraugenprinzip. Als wesentlicher Baustein wird die Festlegung einheitlicher Mindeststandards bei Erhaltungsentwürfen durch Einführung der „RE Erhaltung“ angegeben.

Aus Sicht des Landesrechnungshofs ist der Beschluss des Landtages vom 25.02.2022 (Drucksache 19/3622, Tz. 22, *„Der Finanzausschuss nimmt die Feststellungen des Landesrechnungshofs zur Kenntnis. Er bittet Verkehrsministerium und LBV.SH, bis Ende des vierten Quartals 2022 darzulegen, nach welchem Konzept Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen erfolgen, um landesweit die Qualität im gesamten Landesstraßennetz inklusive der dazugehörigen Radwege sicherzustellen.“*) damit nicht erfüllt. Eine Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen ist in keiner Weise Gegenstand des Berichts.

Im Einzelnen:

Das Grundsatzdezernat 30 wurde bereits mit der Umorganisation des LBV.SH im Mai 2019 eingerichtet. Die RE Erhaltung wurde mit Rundverfügung Straßenbau 16/2020 im April 2021 in Schleswig-Holstein eingeführt. Sie regelt allerdings nur die Aufstellung der Entwurfsunterlagen und gibt damit nur einen einheitlichen Qualitäts- und Mindeststandard für den Aufbau der Unterlagen vor.

Der Landesrechnungshof zielte mit seiner Kritik in erster Linie darauf ab, dass es im LBV.SH keine einheitliche Vorgehensweise dahingehend gab, WIE, also in welchem Umfang die Straßen saniert werden. Jeder Standort und teilweise jeder Bearbeiter verfolgt sein eigenes Konzept von „möglichst schnell und günstig“ bis zu „vollumfänglich und analog zu einem Neubau“. Es bleibt nach Ansicht des Landesrechnungshofs unerlässlich, dass der LBV.SH ein Konzept für die Planung und Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen erarbeiten muss. Mögliche Ideen: Z. B. Ablaufdiagramme, Formblätter, kleine selbstgeschriebene Programme (z. B. für die Bauklassenberechnung) könnten eine Systematik in die Erhaltungsplanung bringen. Für die Bestandsaufnahme könnte das Grundsatzdezernat Vorgaben machen und Mindeststandards - natürlich immer in Abhängigkeit des Einzelfalls - definieren. Ebenso sollten die Erhaltungsentwürfe in regelmäßigen Bauprogrammbesprechungen mit dem Grundsatzdezernat erörtert werden. Jeder Entwurf könnte ggf. unter Berücksichtigung einer definierten Vorlagegrenze während der Aufstellung bei Erreichen bestimmter Planungsstufen besprochen/begleitet und vor Veröffentlichung vom Grundsatzdezernat genehmigt werden. Grundsatzstrategien könnten festgelegt werden, z. B. wie mit PAK umgegangen werden soll.

Diese Aufzählung soll nur Beispiele aufzeigen und könnte noch erweitert werden. Zu all diesen Möglichkeiten und zu den inhaltlichen Änderungen in der Arbeitsweise des LBV.SH seit der Prüfung des Landesrechnungshofs hat sich das Ministerium bisher nicht geäußert.

Gleiches gilt für die Kritik, dass die Erhaltung von Brücken innerhalb der Streckenzüge nicht mit der nötigen Priorität verfolgt wurde. Auch hierbei wäre es wichtig, dass z. B. das Grundsatzdezernat, welches sowohl für die Straßen- als auch für die Brückenerhaltung zuständig ist, oder auch eine andere Steuerungsstelle, ein Konzept erarbeitet, wie die Brücken mit in die Erhaltungsplanung integriert werden können und entsprechende Abstimmungen mit den Regionaldezernaten vor Ort führt.

Ebenso wenig gab es seitens des Wirtschaftsministeriums Aussagen zur Personalsituation: Es äußerte sich weder allgemein zum technischen Personal/Personalmangel noch dazu, ob die Verteilung zwischen den Geschäftsbereichen einer Begutachtung unterzogen und über mögliche (ggf. temporäre) Verschiebungen nachgedacht wurde. In der Stellungnahme wurde seitens des Wirtschaftsministeriums auf die „Erhaltungsdatenbank“ verwiesen. Diese ermögliche eine *„kartenbasierte Visualisierung der durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen“*. Dem Landesrechnungshof liegen hierzu leider keine weiteren Informationen vor. Um beurteilen zu können, ob die Erhaltungsdatenbank die ihr zugedachte Aufgabe als Auskunftssystem für alle straßenbezogenen

Daten erfüllt, müsste das Wirtschaftsministerium detaillierte Informationen liefern. Dem Landesrechnungshof ist bekannt, dass die bisherigen Datenbanken SIB (Straße) und SIB-BW (Bauwerke) zum Zeitpunkt der Prüfung nicht ausreichend gepflegt waren.

Dem Landesrechnungshof ist bewusst, dass eine Erhaltungsstrategie nicht einfach aufzustellen ist. Eine solche Unterlage ist sehr komplex, muss erarbeitet, erprobt und nach den Erfahrungen in der täglichen Anwendung regelmäßig fortgeschrieben und verbessert werden. Außerdem ist jede Erhaltungsmaßnahme ein Einzelfall für sich, sodass es keine Patentlösung gibt. Aber trotzdem ist es wichtig, dass sich der LBV.SH Gedanken für einen „Fahrplan“ zur Erarbeitung von einheitlichen Standards macht, um damit einheitliche Qualitäten in die Landesstraßenerhaltung für das ganze Land zu schaffen. Nur so kann der LBV.SH sicherstellen, mit den zur Verfügung stehenden aktuell und zukünftig knapper werdenden Haushaltsmitteln eine wirtschaftliche, qualitativ hochwertige und nachhaltige Erhaltungsplanung der Landesstraßeninfrastruktur zu betreiben.

Mit freundlichen Grüßen  
gez. Christian Albrecht