



Bericht

der Landesregierung

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Bericht zum Strategie- und Strukturprozess Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Gegenstand	4
2	Strategie- und Strukturprozess	8
3	Verbesserung der Steuerung durch Zielvereinbarung	9
3.1	Ausgangslage	9
3.2	Herangehensweise	10
3.3	Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung	11
3.3.1	Zu steuernde Kernaufgaben, strategische Ziele und Kennzahlen.....	11
3.3.2	Zielvereinbarungsprozess	12
4	Digitalisierung.....	13
4.1	Ausgangslage	13
4.2	Herangehensweise	14
4.3	Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung.....	19
5	Radverkehr.....	20
5.1	Ausgangslage	20
5.2	Herangehensweise	22
5.3	Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung.....	22
6	Personalgewinnung.....	23
6.1	Ausgangslage	23
6.2	Herangehensweise	23
6.2.1	Die Herausforderung	23
6.2.2	Maßnahmen.....	24
6.3	Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung.....	25
7	Weiterentwicklung der Zusammenarbeit mit den Kreisen	26
7.1	Ausgangslage	26
7.2	Herangehensweise	28
7.3	Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung.....	29
7.4	Handlungsfelder, Maßnahmen	30
8	Nachhaltiges Bauen	30
9	Umbenennung LBV.SH.....	31
10	Fazit.....	32

Abkürzungsverzeichnis

AL4	Abteilungsleitung 4 im MWVATT
BASt	Bundesamt für Straßenwesen
BIM	Building Information Modeling
CITS	Kooperative Intelligente Verkehrssysteme
DSGVO	Datenschutzgrundverordnung
D	Direktor des LBV.SH
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
IMPULS	<u>I</u> nfr <u>u</u> str <u>u</u> kt <u>u</u> r <u>m</u> od <u>e</u> rn <u>i</u> s <u>e</u> r <u>u</u> n <u>g</u> s <u>p</u> r <u>o</u> g <u>r</u> a <u>m</u> m f <u>ü</u> r <u>u</u> n <u>s</u> e <u>r</u> <u>L</u> and <u>S</u> chleswig-Holstein
i. T.	in Teilen
IT	Informationstechnologie
ITV.SH	IT-Verbund Schleswig-Holstein
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
KI	Künstliche Intelligenz
LBV.SH	Landebetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LRVN	Landesweites Radverkehrsnetz
LT	Schleswig-Holsteinischer Landtag
M	Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
SH	Schleswig-Holstein
SH LKT	Schleswig-Holsteinischer Landkreistag
StrWG	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein
StV	Staatssekretär/in Verkehr im MWVATT des Landes Schleswig-Holstein
SuL	Förderprogramm <u>S</u> tadt <u>u</u> nd <u>L</u> and
VIS	<u>V</u> er <u>w</u> alt <u>u</u> ng <u>s</u> i <u>n</u> f <u>o</u> r <u>m</u> a <u>t</u> i <u>o</u> n <u>s</u> s <u>y</u> s <u>t</u> e <u>m</u> (Standardsoftware für die digitale Verwaltung)
VIZ	Verkehrsinformationszentrale
VZÄ	Vollzeitäquivalent
ZV	Zielvereinbarung

1 Ausgangslage und Gegenstand

Im Fokus dieses Berichtes stehen vorrangig die Aufgaben der Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung Schleswig-Holstein, die dem MWVATT und dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) zugeordnet sind. MWVATT und LBV.SH sind für den Bau und die Unterhaltung der Landesstraßen, im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen und auf Grundlage von § 53 Abs. 1 StrWG in den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland, Ostholstein, Plön, Rendsburg-Eckernförde, Schleswig-Flensburg und Stormarn für die Kreisstraßen verantwortlich.

Das MWVATT ist Aufsichtsbehörde des LBV.SH. Der LBV.SH erfüllt öffentliche Aufgaben des Straßenbaus und des Verkehrs. Die Fachaufsicht, die vom MWVATT wahrgenommen wird, erstreckt sich auf die rechtmäßige und zweckmäßige Wahrnehmung der Verwaltungsangelegenheiten der Behörde. Aufgabenfestlegungen folgen dem Grundsatz, dass strategische Aufgaben im MWVATT und operative Aufgaben im LBV.SH erfolgen. Das in diesem Kontext betrachtete Aufgabenspektrum des LBV.SH umfasst im Wesentlichen folgende Kernaufgaben:

- **Planung und Bau sowie Unterhaltung der Straßeninfrastruktur**

Schleswig-Holstein verfügt über ein Netz klassifizierter Straßen von insgesamt 9.329 km Länge¹ (ohne Bundesautobahnen).

Der LBV.SH mit seinen fünf Standorten in Kiel, Flensburg, Itzehoe, Lübeck und Rendsburg sowie 22 Straßenmeistereien ist dabei für mehr als 7.638 km Straße zuständig (SH-SIB, Stand 01.01.2024) bestehend aus:

- 1.428 km Bundesstraßen,
- 3.528 km Landesstraßen und
- 2.682 km Kreisstraßen.

- **Planung und Bau sowie Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur**

In der Hauptbaulast des LBV.SH befinden sich rund 5.000 Kilometer Radwege. In keinem anderen Bundesland gibt es so viele Radwege entlang der Straßen wie in Schleswig-Holstein. In Schleswig-Holstein verfügen rund 76 % der Bundesstraßen, 64 % der Landesstraßen und 43 % der Kreisstraßen über einen Radweg (Stand 2023). Damit liegt Schleswig-Holstein bei den Bundesstraßen an dritter Stelle hinter Rheinland-Pfalz und Bremen, bei den Kreisstraßen an zweiter Stelle hinter Niedersachsen und bei den Landesstraßen liegt Schleswig-Holstein auf Platz eins.

- **Bau, Überwachung und Erhaltung von Brücken und Bauwerken**

Im 7.638 km langen Straßennetz, für das der LBV.SH verantwortlich ist, stehen mehr als 1.900 Brücken, Tunnel- und Trogbauwerke, Stützwände, Lärmschutzwände und Verkehrszeichenbrücken. Diese werden geplant, überwacht und erhalten.

- **Fachliche Begleitung förderungsfähiger Straßenbau- und Radwegebauvorhaben und bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen**

Der LBV.SH begleitet förderfähige Straßenbau- bzw. Radwegevorhaben der in seiner Verwaltung stehenden Kreisstraßen und Straßenbau- bzw. Radwegevorhaben Dritter, die von Bund oder Land gefördert werden. Hierzu zählen Förderungen nach GVFG-SH und

¹ Quelle: Straßeninformationsbank Schleswig-Holstein (SH-SIB), Stand 01.01.2024

für den Radverkehr zusätzlich Förderungen aus den Programmen „Ab aufs Rad“, „Stadt und Land“, „IMPULS“ und „Klimaschutz und Radverkehr“ etc. Außerdem begleitet der LBV.SH als Fach- und Prüfbehörde Fördermaßnahmen des Innenministeriums (Städtebauförderung) und der Investitionsbank Schleswig-Holstein (z.B. EFRE usw.), sofern die Fördersumme mehr als 1 Mio. Euro beträgt und Straßenbaumaßnahmen betroffen sind. Zusätzlich sind Maßnahmen des Landes (an Landesstraßen) zu nennen, die durch Dritte (z. B. Gemeinden) geplant und durchgeführt und vom Land zu 100 % getragen werden.

Zudem begleitet der LBV.SH Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, bei denen sowohl das Land als auch der Bund als kreuzungsbeteiligter Träger der Straßenbaulast betroffen sind, aber auch Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen mit kommunaler Beteiligung, bei denen das Land finanziell beteiligt ist, sowie Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

- **Angelegenheiten des Straßenverkehrs und des Straßenrechts**

Der LBV.SH ist als obere Straßenbaubehörde für Widmungen, Umstufungen und Einziehung von überörtlichen Straßen und die Festsetzung von Ortsdurchfahrten gemäß StrWG und FStrG zuständig. Er nimmt die Aufgaben als Träger der Straßenbaulast für die in seiner Zuständigkeit liegenden Straßen wahr und vertritt diese Interessen als Träger öffentlicher Belange bei Vorhaben Dritter, bspw. bei Themen der Raumordnung, Landschaftsplanung, im Rahmen von Bauleitplanungs- und Baugenehmigungsverfahren. Darüber hinaus entscheidet der LBV.SH als Träger der Straßenbaulast über Anbauvorhaben an Straßen, Nutzungen (z. B. Leitungen der öffentlichen Versorgung) und Sondernutzungen (z. B. Zufahrten).

Der LBV.SH ist höhere Verwaltungsbehörde und Fachaufsichtsbehörde für straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten. Dies umfasst allgemeine straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), fahrzeugzulassungsrechtliche und –technische Angelegenheiten nach Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, Anerkennung und Aufsicht von Überwachungsorganisationen und Technischen Prüfstellen nach dem Kraftfahrersachverständigengesetz, Fahrerlaubnisangelegenheiten nach der Fahrerlaubnisverordnung, Fahrlehrerangelegenheiten nach dem Fahrlehrergesetz, Angelegenheiten für Berufskraftfahrer nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz und der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung sowie Angelegenheiten des gewerblichen Güterkraftverkehr nach dem Güterkraftverkehrsgesetz. Dem LBV.SH obliegt die Leitung der Verkehrssicherheitskommission und der Landesunfallkommission. Er übernimmt den Vorsitz des Fahrlehrerprüfungsausschusses. Der LBV.SH ist die zentrale Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde von Großraum- und Schwerlasttransporten in Schleswig-Holstein.

- **Luftverkehrsrechtliche Angelegenheiten**

Der LBV.SH sorgt in seinen Funktionen als Luftsicherheitsbehörde und Luftfahrtbehörde nicht nur für die Sicherheit des Luftverkehrs, sondern auch für die Passagier- und Gepäckkontrollen der von den schleswig-holsteinischen Flughäfen Westerland und Lübeck startenden Passagierflugzeuge. Neben den Verkehrsflughäfen ist der LBV.SH auch für Genehmigung und Aufsicht über dreizehn Verkehrslandeplätze, zwölf Sonderlandeplätze, drei Segelfluggelände und 22 Hubschraubersonderlandeplätze in Schleswig-Holstein verantwortlich. Außerdem stellt er Erlaubnisse und Berechtigungen für Luftfahrzeugführer aus, übt die Aufsicht über die Flugschulen und Rundflugunternehmen aus und ist für den unbemannten Flugbetrieb verantwortlich.

- **Eisenbahnaufsicht**

Der LBV.SH ist in Schleswig-Holstein die zuständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für nichtbundeseigene Eisenbahnen, Stadtbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen. Er betreut 131 Eisenbahnunternehmen, 488 km Gleisanlagen mit 886 Weichen, 51 Eisenbahnbrücken und 418 Bahnübergängen.

- **Straßenbau im Wandel**

Bereits in der Vergangenheit musste sich der LBV.SH (bis 2005: die Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein) immer wieder neuen Anforderungen stellen. Durch verschiedene strukturelle, personelle und organisatorische Anpassungen wurden diverse Herausforderungen erfolgreich bewältigt.

Die letzte bedeutsame Anpassung erfolgte im Jahr 2019. Als Ergebnis einer durch die Unternehmensberatung KPMG begleiteten Untersuchung zur Übertragung der Bundesstraßenverwaltung auf die Autobahngesellschaft des Bundes wurden beim LBV.SH die Niederlassungen aufgelöst und vier Geschäftsbereiche sowie Stabsstellen eingerichtet. In diesem Zuge wechselten rund 160 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Autobahn GmbH.

In der Folge wurde auch die Planfeststellungsbehörde aus dem LBV.SH herausgelöst und als zugeordnetes Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) in das MWVATT integriert.

Die Umstrukturierung bzw. die Umstellung auf das sog. Geschäftsbereichsmodell, deren grundsätzliche Struktur nachfolgend mit Stand August 2024 abgebildet ist, war ein wichtiger und erfolgreicher Schritt. Die neue Struktur hat sich bewährt. Das Geschäftsbereichsmodell hat sich als flexibler, wirtschaftlicher und schneller in der Aufgabenbewältigung erwiesen.

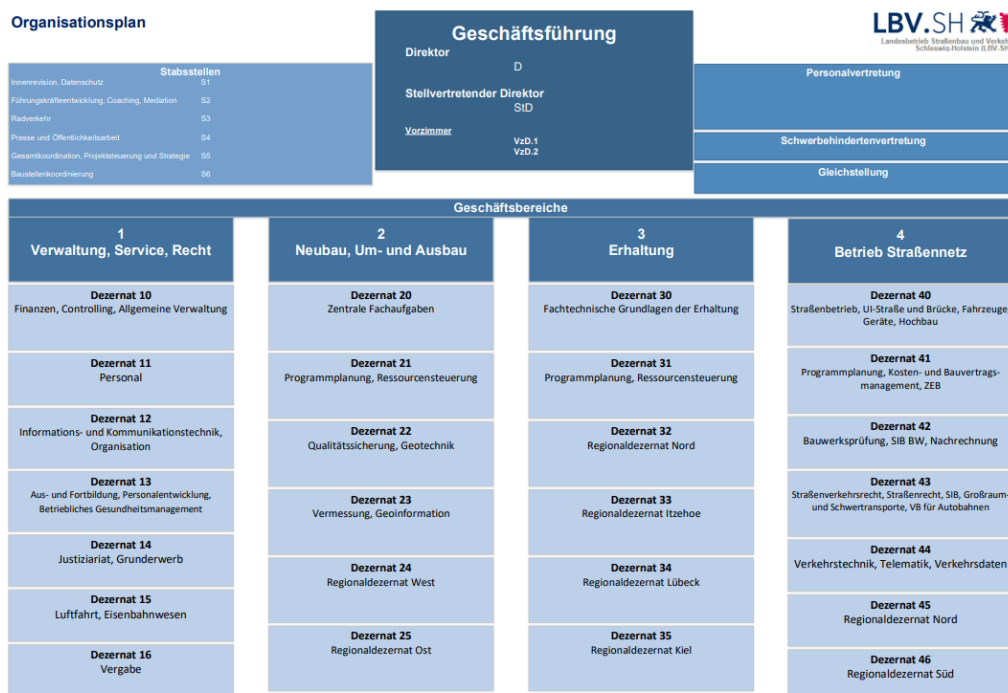


Abbildung 1: Aktuelles Organigramm des LBV.SH

Der LBV.SH hat aktuell eine Personalstärke von 1.297 Beschäftigten².

² IST-Stand (Stichtag 01.10.24): ohne Azubis: 1.297 Beschäftigte (Beamte und Tarifbeschäftigte) entsprechend 1.235,26 VZÄ; inkl. Azubis: 1.412 Beschäftigte entsprechend 1.348,20 VZÄ

• Aktuelle Herausforderungen

Aktuell stehen das MWVATT und der LBV.SH abermals aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen vor neuen Herausforderungen:

- Im Rahmen der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung knapper werdenden Haushaltsmitteln auf Bundes- und Landesebene
- Notwendigkeit der Intensivierung der Digitalisierung der Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung
- Trotz wirksamen Bemühungen um Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung, weiterhin steigende Anforderungen an die Planungen und Genehmigung insbesondere durch neue Umweltgesetzgebung auf Seiten der EU, des Bundes und des Landes; bspw. Klimaschutzgesetz
- Zunehmend komplexere Anforderungen an den Straßen- und Radwegebau durch Klimafolgenanpassungsstrategien und Kreislaufwirtschaftsvorgaben (u. a. Recycling)
- Steigende Anforderungen von Bürgerinnen und Bürger sowie der Politik an den Betrieb und die Unterhaltung der Straßen und Radwege (u. a. Winterdienst auf Radwegen)
- Zunehmende Bedeutung der Themen Umweltschutz und Nachhaltigkeit in Gesellschaft und Politik und dadurch u.a. steigende Anforderungen an das Thema Radverkehr
- Anforderungen aus der demographischen Entwicklung: Der Mangel an Ingenieurinnen und Ingenieuren ist im Vergleich zu anderen Berufsgruppen noch einmal ausgeprägter, so dass es für den LBV.SH und das MWVATT zunehmend schwieriger wird, geeignetes Personal zu finden.
- Steigende Anforderungen und Erwartungen zur Umsetzung ihrer Straßenbaumaßnahmen seitens der sieben Kreise, für die der LBV.SH auf Grundlage von § 53 StrWG die Aufgaben übernommen hat.

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 24.03.2023 mit folgendem Beschluss die Landesregierung mit der Durchführung eines Struktur- und Strategieprozesses im Bereich der Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung beauftragt:

„Der LBV.SH ist für die Instandhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein unerlässlich. Die Anforderungen an den LBV.SH haben sich trotz jahrelangen Personalabbaus kontinuierlich weiterentwickelt. Der Stellenwert des Radverkehrs ist zum Beispiel erheblich größer als noch vor einigen Jahren und erfordert einen zielgenauen Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen. Auch Anforderungen wie nachhaltiges Bauen, die Verwendung recycelter Materialien, der Einsatz digitaler Instrumente und Prozesse, innovative Baustellenkoordination oder die Notwendigkeit gelungener, frühzeitiger und umfassender Kommunikation bei Bauvorhaben haben zunehmend an Bedeutung gewonnen. Der Landtag begrüßt es daher, dass die Landesregierung sich gemeinsam mit dem LBV.SH diesen neuen Anforderungen mit einer Aufgabenkritik stellt und bittet die Landesregierung, diese dadurch gewonnenen Erkenntnisse als Grundlage für einen Struktur- und Strategieprozess zu nutzen, um Aufgaben und Personaleinsatz des LBV.SH entsprechend der veränderten Anforderungen an Mobilität weiterzuentwickeln. Hierzu gehört auch ein stärkerer Fokus auf den Radverkehr. Der Landtag bittet die Landesregierung, hierbei die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landesbetriebs sowie die Kommunen in der Rolle als weiterer Auftraggeber an den LBV.SH zu beteiligen, um weitere mögliche Schwerpunkte des Strategie- und Strukturprozesses zu

identifizieren. Am Ende dieses Prozesses ist zu entscheiden, ob eine Umbenennung des LBV.SH angesichts der veränderten Anforderungen als eine sinnvolle Maßnahme erscheint.“
(LT-Beschluss vom 24.03.2023, Drucksache 20/866)

2 Strategie- und Strukturprozess

Das Land hat unter Einbeziehung der Mitbestimmungsgremien und auf Basis von hausintern abgestimmten Zielen und Leitlinien einen Strategie- und Strukturprozess aufgelegt.

Ausgehend vom Zielbild der Bereitstellung einer zuverlässigen, verkehrssicheren, nachhaltigen, wirtschaftlichen und barrierefreien Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein wurde der Struktur- und Strategieprozess auf der Grundlage von Zielen durchgeführt. Hierzu wurden folgende Ziele formuliert:

1. Konsolidierung des LBV.SH als Auftragsverwaltung durch Effizienz in Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung der Kreisstraßen für 7 Kreise sowie Anpassung bestehender vertraglicher und organisatorischer Grundlagen.
2. Aufgabenwahrnehmung durch den LBV.SH auf Basis einer zielorientierten Steuerung unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte.
3. Weiterentwicklung der Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung Schleswig-Holstein hin zu einer digitalen Verwaltung durch den Ausbau bzw. die Einführung neuer Technologien und digitaler Prozesse.
4. Wahrnehmung des LBV.SH als guter, moderner und zukunftssicherer Arbeitgeber.
5. Stärkung einer nachhaltigen Mobilität durch Verankerung des Radverkehrs als weitere Kernaufgabe in der Struktur des LBV.SH.

Die Themen wurden zunächst geclustert, dann in mehreren Arbeitsgruppen bearbeitet und die Ergebnisse in einer Projektleitungsgruppe zusammengetragen. Die Steuerung des Gesamtprozesses erfolgte durch eine Lenkungsgruppe unter der Leitung des zuständigen Staatssekretärs. In den Struktur- und Strategieprozess wurden die Mitbestimmungsgremien eng eingebunden. Ebenso erfolgten Abstimmungen mit dem Schleswig-Holsteinischen Landkrestag hinsichtlich der Betreuung der Kreisstraßen.

Da die Straßenbauverwaltung das MWVATT und den LBV.SH mit seinen fünf Standorten und 22 Straßenmeistereien umfasst, war es erforderlich, auch das Zusammenwirken von MWVATT und LBV.SH auf Verbesserungspotentiale hin zu überprüfen. Der Prozess zielte darauf ab, Maßnahmen zu identifizieren, die sicherstellen, dass die Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung noch effizienter wird.

Im Rahmen des Struktur- und Strategieprozesses wurden weder das Geschäftsbereichsmodell noch Standorte in Frage gestellt. Auch ein Personalabbau war und ist nicht Ziel des Prozesses. Der Strategie- und Strukturprozess fokussierte vielmehr auf folgende Themenfelder:

- **Steuerung:** Neuausrichtung bzw. Optimierung der Steuerungssysteme (ZV, Priorisierung, Bauprogramme) zur Sicherstellung einer verlässlicheren Planung und Optimierung der Zusammenarbeit zwischen MWVATT und LBV.SH
- **Digitalisierung:** Etablierung und Weiterentwicklung digitaler Prozesse
- **Radverkehr:** Integration des Radverkehrs als weitere Kernaufgabe

- **Personalgewinnung & Organisation:** Optimierung vorhandener Strukturen und (Weiter-)Entwicklung einer gemeinsamen Strategie zur Personalgewinnung und –bindung
- **Kreisstraßen:** Aktualisierung und Verbesserung der Vertragsverhältnisse und der Zusammenarbeit mit den Kreisen

3 Verbesserung der Steuerung durch Zielvereinbarung

Steuerung dient als Führungsinstrument zum Erreichen gemeinsamer Ziele. Nur mit einem gemeinsamen Zielverständnis und einer effektiven Steuerung ist eine optimale Zielerreichung möglich.

3.1 Ausgangslage

Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität gehört zu den zentralen Zielen der Landesregierung. Dabei muss die daraus abgeleitete Infrastrukturpolitik den besonderen Anforderungen eines Flächenlands Rechnung tragen. Gemäß des Organisationserlasses des MWVATT³ für den LBV.SH sind dem LBV.SH umfangreiche Aufgaben zugeordnet worden. Wie bereits oben dargestellt reichen sie von den klassischen Aufgaben der Planung, des Baus, des Betriebs und der Verwaltung der Bundes-, Landes- und weiterer Straßen nach dem Straßen- und Wegegesetz über Angelegenheiten des Straßenverkehrs bis zu Eisenbahnaufsicht und luftverkehrsrechtlichen Angelegenheiten. Nachfolgend wird die Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung betrachtet.

Für den LBV.SH bedeutet dies, dass die Verkehrsträger Straße und Radwege gemeinsam fokussiert werden. Vor dem Hintergrund begrenzter Ressourcen müssen Schwerpunkte gesetzt werden. Das bedeutet für das Handlungsfeld Straße:

- **Erhalt vor Neu- und Ausbau**

Der in der Vergangenheit entstandene Sanierungsstau bei Straßen und Brücken ist sukzessive abzubauen. Das setzt voraus, dass dem Erhalt des Straßennetzes Vorrang vor dem Neubau eingeräumt wird. Dabei ist darauf zu achten, dass die vorhandenen Mittel so eingesetzt werden, dass die größten Effekte für das Straßennetz entstehen. Grundlage ist eine fundierte Erhaltungsplanung. Die Schwerpunktsetzung der Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen wird deshalb weiterverfolgt. Den Grundsatz Erhalt vor Neubau hat auch der Bund für die Bundesstraßeninfrastruktur formuliert.

Neben dem Erhalt der Straßen und Brücken kommt dem Erhalt des Radwegenetzes und dem gezielten Schließen von Lücken im Radwegenetz eine besondere Bedeutung zu. Konkret bedeutet dies:

- **Stärkung der Radinfrastruktur**

Zur Unterstützung der Mobilitätswende ist die Verbesserung von Qualität und Verfügbarkeit der Radinfrastruktur ein elementarer Baustein. Daher sind anders als in der Vergangenheit explizit Lückenschlüsse im LRVN als Radwegeneubaumaßnahmen vorgesehen. Diese werden in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen realisiert. Außerdem stehen zusätzliche Mittel in Höhe von 15 Millionen € zur Verfügung, die bedarfsgerecht insbesondere für die eigenständige Sanierung von Radwegen an Landesstraßen und die

³ Organisationserlass des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT) für den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) aus 12.2022

damit einhergehende Beseitigung von Wurzelaufrüchen sowie Lückenschlussmaßnahmen des LRVN an Landes- und kommunalen Radwegen eingesetzt werden sollen. Eine höhere Qualität der Radwege soll Radfahrenden erleichtern, mehr Wege per Rad zurückzulegen.

- **Stärkung der Kreisstraßeninfrastruktur**

Der LBV.SH arbeitet als Auftragsverwaltung für den Bund, das Land und sieben Kreise. Ziel ist es, den LBV.SH noch stärker als verlässlichen Dienstleister für die Auftraggeber auszurichten.

Durch die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit mit den Kreisen sollen Verlässlichkeit der Maßnahmenplanung und Effizienz der Programmumsetzung zu Gunsten der Kreisstraßeninfrastruktur verbessert werden (siehe auch Kapitel 7).

- **Optimale Nutzung der verfügbaren Ressourcen**

Trotz angespannter Haushaltslage stellt die Landesregierung weiterhin erhebliche Mittel zur Sanierung des Straßen- und Radwegenetzes zur Verfügung. Der LBV.SH hat die Aufgabe, die Haushaltsmittel für Investitionen einzusetzen. Das gilt sowohl für den Landes- als auch den Bundesbereich. Ziel ist es sicherzustellen, dass die Mittel vollumfänglich in Infrastrukturmaßnahmen fließen. Der LBV.SH soll darüber hinaus in die Lage versetzt werden, besser auf einen möglichen Investitionshochlauf in den kommenden Jahren vorbereitet zu sein.

Laut Organisationserlass sollen die vom LBV.SH wahrzunehmenden Aufgaben jährlich in einer ZV konkretisiert werden. Die ZV ist zwischen der Aufsichtsbehörde (MWVATT) und dem LBV.SH abzuschließen und erlangt mit der Verabschiedung des Haushaltsgesetzes auf der Basis des genehmigten Wirtschaftsplans des LBV.SH Gültigkeit. Kann eine ZV für das Folgejahr nicht oder nicht rechtzeitig vereinbart werden, arbeitet der LBV.SH bis zum Abschluss der neuen Vereinbarung auf der Grundlage der zuletzt gültigen. Für den Fall der vorläufigen Haushaltsführung gelten die jeweiligen Vorgabekriterien des Finanzministeriums.

Die festgesetzte Jährlichkeit der ZV und Kopplung an den jährlichen Wirtschaftsplan erschwert die Vereinbarung strategischer Ziele zur Steuerung. In den bisherigen ZV wurde der Fokus auf die kurzfristigen Ziele der Aufgabenwahrnehmung durch den LBV.SH gelegt und insbesondere die Umsetzung des jährlichen Bauprogramms im Bereich der Bundesfern- und Landesstraßen vereinbart. Für die sieben in der Auftragsverwaltung befindlichen Kreise erfolgte bislang keine Vereinbarung zur Umsetzung einzelner Maßnahmen oder Programme.

3.2 Herangehensweise

Grundsätzlich spricht aufgrund des Bezugs zum Wirtschaftsplan des LBV.SH zwar viel dafür, dass die ZV als Steuerungsinstrument nicht nur jährlich abzuschließen ist, sondern auch auf eine Jährlichkeit auszurichten ist. Die Ansätze der Vergangenheit haben aber gezeigt, dass es allein aufgrund der Vorbereitungszeiten für die Maßnahmen zusätzlich einer belastbaren mehrjährigen Ausrichtung der Aufgabenwahrnehmung des LBV.SH bedarf. Dies führt auch zu einer größeren Verlässlichkeit nicht nur im Land, sondern auch gegenüber den Auftraggebern Bund und Kreise.

Unverändert bleibt dabei, dass nicht das komplette Aufgabenspektrum als steuerungsbedürftig angesehen wird. Daher wurden die zu steuernden Kernaufgaben des LBV.SH identifiziert. In einem Folgeschritt wurde ein Prozess zur Aufstellung, Nachverfolgung und Abschluss einer ZV entwickelt und ein Vorschlag für das zukünftige Grundgerüst einer ZV erarbeitet.

3.3 Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung

3.3.1 Zu steuernde Kernaufgaben, strategische Ziele und Kennzahlen

Zu steuernde Kernaufgaben sind Aufgaben, die inhaltlich gestaltet werden können und eine große Ressourcenbindung bezogen auf den gesamten Landesbetrieb aufweisen. Zu den zu steuernden Kernaufgaben gehören daher Aufgaben des Betriebsdienstes sowie der Bauvorbereitung und Baudurchführung von Projekten. Weitere Aufgaben der Straßenbauverwaltung (Widmung, Anbau, Sondernutzung etc.) und Aufgaben der Straßenverkehrsverwaltung werden im Wesentlichen durch gesetzliche Vorgaben bestimmt und entziehen sich daher der Gestaltungsmöglichkeit durch den LBV.SH. Grundsätzlich fallen sie daher nicht unter die zu steuernden Kernaufgaben. Gleichwohl gehören sie zu dem vom LBV.SH wahrzunehmenden Aufgabenspektrum und sind mit den erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen zu hinterlegen.

Steuerbare Aspekte können aber insbesondere für Querschnittsaufgaben von besonderer Bedeutung (z. B. Verkehrssicherheit) flankierend in die ZV mit aufgenommen werden, auch wenn sie keinen großen Ressourceneinsatz erfordern.

In der nachfolgenden Auflistung sind die standardmäßig vorgesehenen, zu steuernden Kernaufgaben dargestellt. Um für alle Auftraggeber die gebotene Transparenz zu wahren, wurde, sofern möglich, ein Baulastträgerbezug (Bund, Land, Kreis) gewählt. Zudem wurden die zu steuernden Kernaufgaben so geschnitten, dass sie möglichst leicht den jeweiligen Finanztiteln zugeordnet werden können (Neubau, Um- und Ausbau, Erhaltung, Betriebsdienst). Aufgrund der Tatsache, dass der Radverkehr einen erheblich größeren Stellenwert als noch vor einigen Jahren hat, wird dieses Thema in den zu steuernden Kernaufgaben etabliert und damit gleichfalls separat dargestellt.

Zu steuernde Kernaufgaben:

- Bereitstellung und Betrieb
 - der Wege- und Bauwerksinfrastruktur
 - der Radinfrastruktur
- Förderwesen (SuL, GVFG-SH)
- Erhaltung (jeweils Bund, Land, Kreis)
 - Wege- und Bauwerksinfrastruktur
 - Radinfrastruktur
- Um- und Ausbau (jeweils Bund, Land, Kreis)
 - Wege- und Bauwerksinfrastruktur
 - Radinfrastruktur
- Neubau (jeweils Bund, Land, Kreis)
 - Wege- und Bauwerksinfrastruktur
 - Radinfrastruktur

Bei einem kritischen Blick auf den Aufgabenkatalog des LBV.SH lässt sich feststellen, dass es einzelne Leistungen gibt, die auch in anderen Verwaltungen erbracht werden könnten (z.B. Zulassung von Ausbildungsstätten und Prüfung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern).

Die bisherige Zuordnung hat sich jedoch bewährt und wird als ergänzender Baustein zur Verkehrssicherheit / Vision Zero angesehen.

Eine Ausnahme bildet die aktuell noch bestehende Zuständigkeit für die Planfeststellung nach dem Personenbeförderungsgesetz. Hier ist ein Wechsel der Zuständigkeit hin zum Amt für Planfeststellung Verkehr geboten, welcher auch im Rahmen des Strategie- und Strukturprozesses vollzogen werden wird.

Weitere Optimierungspotentiale sollen im Rahmen der Umsetzung der neuen Steuerungskonzeption im Rahmen gesetzter Prioritäten und verfügbaren Ressourcen erschlossen werden.

3.3.2 Zielvereinbarungsprozess

Die Priorisierung der Aufgabenwahrnehmung des LBV.SH erfolgt über jährliche Zielvereinbarungen (ZV). Dort werden die entsprechenden Schwerpunkte der mittelfristigen und jährlichen Ziele definiert.

Die ZV sollen zukünftig folgende Aspekte beinhalten:

- Zu steuernde Kernaufgaben und ggf. sonstige Aufgabenschwerpunkte (z. B. aus der Digitalisierung) inklusive der strategischen oder Entwicklungsziele und Indikatoren zur Messung der Zielerreichung. Dazu gehört auch ein mehrjähriges Maßnahmenprogramm.
- Jährliche Ziele ggf. als Anteil operativer Ziele der zu steuernden Kernaufgaben und Indikatoren zur Messung der Zielerreichung. Dazu gehört auch das jährliche Bauprogramm.
- Vereinbarungen zum Berichtswesen zu den zu steuernden Kernaufgaben und zu den strategischen und jährlichen Zielen.
- Die erforderliche Finanzmittelbereitstellung für die zusteuernden Kernaufgaben als Anteil der Gesamtfinanzmittelausstattung des LBV.SH inklusive einer groben Aufteilung auf die zu steuernden Kernaufgaben.
- Die erforderliche Stellenausstattung für Gruppen von zu steuernden Kernaufgaben (z. B. Gruppe Erhaltung).

Es ist geplant, die ZV wie folgt zu gliedern:

- Leistungs-, Wirtschaftlichkeits- und Qualitätsziele
Ziele der zu steuernden Kernaufgaben, Bauprogramm (inklusive Ressourcenbedarf), Festlegung des Qualitätsstandards bzw. Turnus für die Bearbeitung der Leistungen des Leistungshefts des Bundes für Bund, Land und Kreis in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen. Weitere Zielsetzungen sind in Abhängigkeit zu den relevanten Rahmenbedingungen zu definieren.
- Strategie- und Entwicklungsziele
Z.B. Ziele für zukünftige Herausforderungen in der Digitalisierung.

Der Zielvereinbarungsprozess wird frühzeitig gestartet. Er wird allerdings durch Parallelprozesse wesentlich beeinflusst, die weder durch das Landesverkehrsministerium noch durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr aktiv gesteuert werden können. Der zeitliche Beginn für die Erstellung einer ZV ist November des Vorjahres. Zu diesem Zeitpunkt stehen die Eingangsdokumente der Liste 1 zur Verfügung. Im November/Dezember erfolgt schwerpunktmäßig die Abstimmung des Bundesverkehrsministeriums mit allen

Bundesländern. Der abschließende Finanzrahmen des Bundes wird üblicherweise Ende Januar vom Bundesverkehrsministerium mitgeteilt. Zudem wird der Landeshaushalt i. d. R. im Dezember verabschiedet. Im Anschluss wird der Wirtschaftsplan des LBV.SH finalisiert. Des Weiteren kann erst im Dezember abschließend beurteilt werden, welche Baumaßnahmen witterungsbedingt im Folgejahr fortgesetzt werden müssen. Das Jahresprogramm Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird den Kommunen im Januar vom Landesverkehrsministerium mitgeteilt. Dieses hat Einfluss auf die Aufträge der Kreise an den LBV.SH. Der Abschluss der ZV erfolgt daher Ende Februar des die ZV umfassenden Jahres. Sofern Mitte Februar die Haushalte in Bund und Land noch nicht verabschiedet sein sollten, wird in die ZV ein entsprechender Vorbehalt aufgenommen.

Als Eingangsdokumente fungieren Liste 1:

- Entwurf Wirtschaftsplan LBV.SH inklusive Stellenplan
- Vorläufiger Verfügungsrahmen Bund und Land
- Oktober Vorjahr-Version des Bauprogramms
- Vereinbarte 5-Jahres-Maßnahmenprogramme der Kreise
- Zustandsdaten und Erhaltungsprogramme
- 5-Jahres Um- und Ausbauprogramm Bund inklusive Ergebnisse netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung
- Bedarfsplan / Investitionsrahmenplan (Bund)
- Landesentwicklungsplan
- Maßnahmenliste priorisierter Lückenschlüsse LRVN

und Liste 2:

- Ergebnisse Finanzprogrammgespräch /Finanzierungsrahmen Bund
- Endfassung Wirtschaftsplan / verabschiedeter Landeshaushalt
- Jahresprogramm Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
- Januar-Version des Bauprogramms

Das Berichtswesen bildet die Punkte der ZV ab. Zusätzlich erfolgen unterjährig regelmäßige, zielvereinbarungsbezogene Zwischengespräche zwischen dem MWVATT und dem LBV.SH. Hierbei stehen der zeitanteilige und voraussichtliche Zielerreichungsgrad, markante Abweichungen sowie ggf. veränderte Rahmenbedingungen im Fokus. Bei gravierenden unterjährigen Veränderungen der Rahmenbedingungen (z. B. Hinzukommen neuer politischer Ziele; externe Ereignisse/Entwicklungen erfordern eine neue Schwerpunktsetzung oder machen die ursprüngliche Zielerreichung unmöglich) wird die ZV entsprechend angepasst. Die Evaluation der geschlossenen ZV erfolgt Ende des 1. Quartals des Folgejahres.

4 Digitalisierung

4.1 Ausgangslage

Die Etablierung und Weiterentwicklung digitaler Prozesse bietet eine wertvolle Chance für die kommenden Jahre. Der LBV.SH setzt bereits erfolgreich eine Vielzahl von Digitalisierungsmaßnahmen um, die kontinuierlich erweitert und optimiert werden. Die Anwendungen und Programme, die gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der

Länder und dem Bundesverkehrsministerium entwickelt oder beschafft wurden, schaffen eine solide Grundlage, auf der weiter aufgebaut werden kann. Besonders die breite Vielfalt der eingesetzten Fachverfahren ermöglicht es dem LBV.SH, die Digitalisierungsinitiativen gezielt und effektiv voranzutreiben, um noch effizientere Lösungen zu entwickeln und umzusetzen. Zahlreiche dieser Systeme sind jedoch nur für den Einsatz auf lokalen Arbeitsplätzen ausgelegt, daher basieren die vorhandenen Vernetzungen oft auf maßgeschneiderten Lösungen, die mit den verfügbaren Werkzeugen umgesetzt wurden. Diese Struktur ermöglicht bereits jetzt, viele Informationen sowohl intern als auch extern bereitzustellen. Ein Beispiel hierfür ist die Bereitstellung diverser Fachinformationen als Geodaten über das öffentlich zugängliche Geodatenportal des Landes (DANord). Die nächste Stufe der Digitalisierung sind intelligent vernetzte Systeme bestehend aus Datenplattformen und Cloud-Lösungen.

Auf Basis der Digitalstrategie erarbeitet das MWVATT eigenständig seine Ressortstrategie. In einem ersten Schritt wurden für das MWVATT die digitalen Themenfelder Wirtschaft, Mobilität, Moderne Verwaltung, Tourismus, Digitale Infrastruktur, Fachkräfte und IT-Sicherheit identifiziert. Die Themenfelder Mobilität (beim LBV.SH als Digitale Straße benannt), Moderne Verwaltung und IT-Sicherheit finden sich auch als Schwerpunkte beim LBV.SH wieder. Zusätzlich wurde beim LBV.SH noch das Themenfeld Change-Management in die Betrachtung mit einbezogen.

Die Landesverwaltung soll zukünftig über eine verbesserte, einheitliche, technische Infrastruktur verfügen, die eine umfassende Datenbereitstellung und -nutzung und damit ein datenbasiertes Verwaltungshandeln über alle Verwaltungsebenen hinweg ermöglicht. So kann sichergestellt werden, dass Systembrüche und umfangreiche manuelle Arbeiten auf ein Minimum beschränkt werden können.

Diverse gesetzliche Vorgaben haben bereits konkrete Anforderungen und Umsetzungszeiträume festgelegt. Ein Beispiel ist das Onlinezugangsgesetz (OZG) des Bundes, das Bund und Länder dazu verpflichtet, Verwaltungsleistungen vollständig digital über Verwaltungsportale anzubieten.

Für den LBV.SH werden raumbezogene Geodaten, insbesondere in der Verkehrssteuerung, eine immer wichtigere Rolle spielen. Die Entwicklung zukunftsweisender Konzepte ist dabei eng mit der Nutzung und Auswertung dieser Geodaten verknüpft. Von zentraler Bedeutung ist die übergreifende Verknüpfung und Analyse von Geodaten, die über eine rein kartografische Darstellung hinausgeht.

Zudem gewinnt die Sicherheit von IT-Systemen und der Datenschutz in Zeiten zunehmender Cyberangriffe und hybrider Bedrohungen immer mehr an Bedeutung. Die fortschreitende Digitalisierung bietet nicht nur neue Möglichkeiten, sondern auch Gefahren. Der LBV.SH muss gemeinsam mit dem Dienstleister Dataport gewährleisten, dass sowohl die Speicherung sensibler Verwaltungsdaten als auch die Sicherheit von Bauprojektplänen und -systemen höchsten Standards entspricht. Eine robuste IT-Infrastruktur ist hierbei unerlässlich. Die aktuelle Haushaltslage erfordert eine Priorisierung der geplanten Maßnahmen und ein inkrementelles Vorgehen.

4.2 Herangehensweise

Die Digitalisierungsinitiative des LBV.SH soll zukünftig in die Gesamt-Digitalstrategie sowie in die Ressort-Digitalstrategie des MWVATT eingebettet werden.

Den Rahmen für die Erarbeitung aller Digitalstrategien in SH bilden die strategischen Leitlinien. Sie leiten sich aus den gemeinsamen Werten der Landesverwaltung ab und beschreiben beispielweise ethische, ökologische und rechtliche Aspekte übergeordneter Bedeutung.

Die strategischen Leitlinien bieten eine Orientierung für den verantwortungsvollen Einsatz neuer Technologien, betonen die Bedeutung der Informationssicherheit, des Klimaschutzes durch Green IT sowie des gezielten Einsatzes von Künstlicher Intelligenz. Zudem zielen sie darauf ab, digitale Infrastrukturen auszubauen, medienbruchfreie Verwaltungsprozesse zu etablieren und die digitale Souveränität des Landes zu stärken.

Diese Leitlinien bilden die Basis für die Digitalisierungsinitiativen des LBV.SH. Auf ihnen aufbauend sind vier zentrale Themenfelder identifiziert worden, die das Fundament der zukünftigen Entwicklung bilden.



IT-Sicherheit

IT-Sicherheit umfasst den Schutz von Daten und Systemen vor unbefugtem Zugriff, Cyberangriffen und Datenverlust. Dazu gehören Maßnahmen wie Firewalls, Verschlüsselung, regelmäßige Sicherheitsupdates und Schulungen zur Sensibilisierung der Mitarbeiter für IT-Sicherheitsrisiken.

Moderne Verwaltung

Moderne Verwaltung bezieht sich auf die Digitalisierung und Optimierung administrativer Prozesse, um Effizienz und Servicequalität zu verbessern. Dies beinhaltet den Einsatz von E-Government-Lösungen, digitale Aktenführung und automatisierte Workflows zur Beschleunigung von Verwaltungsabläufen.

Digitale Straße

Digitale Straße bedeutet die Integration digitaler Technologien zur Verbesserung der Verkehrssteuerung und -infrastruktur. Dazu gehören intelligente Verkehrssysteme (IVS), Echtzeit-Verkehrsinformationen und digitale Lösungen für planerische Prozesse.

Change-Management

Change-Management umfasst die Planung und Durchführung von Maßnahmen zur erfolgreichen Umsetzung von Veränderungen im Unternehmen. Dazu gehören die Einbindung der Mitarbeitenden, Schulungen, Kommunikation und die Schaffung einer unterstützenden Unternehmenskultur.

Abbildung 2: Übersicht der identifizierten Themenfelder

Die Themenfelder beinhalten jeweils themenspezifische Handlungsfelder, die z.B. Prozessabläufe und Fachanwendungen beschreiben, und konkrete Ziele und i. T. Optimierungsmaßnahmen empfehlen. Die Handlungsfelder basieren dabei auf Experteninterviews, die mit den fachlich verantwortlichen Kolleginnen und Kollegen des MWVATT und des LBV.SH durchgeführt wurden.

Im Rahmen der Analyse wurden bereits zahlreiche Quick-Wins⁴ identifiziert, die vielversprechende Ansätze zur Verbesserung der Prozesse darstellen. Beispiel dafür ist die Einrichtung eines VIS-Zusammenarbeitsmandanten zwischen LBV.SH und MWVATT, welcher eine effiziente digitale Kommunikation und Zusammenarbeit ganz ohne technische Risiken ermöglicht und zeitnah umgesetzt wird. Ein weiterer bedeutsamer Quick-Win ist die

⁴ Quick-Win: einfach/schnell erreichbare Lösung mit sichtbarer Veränderung/ sofortiger Wirkung

Implementierung einer gemeinsamen Datenumgebung (Common Data Environment, CDE), die es erlaubt, externe Akteure effizient in die Prozesse einzubinden und ihnen kontrollierten Zugriff auf relevante Daten zu gewähren. Dadurch können Workflows vollständig digital abgebildet werden. Da bereits funktionierende Cloudlösungen wie dDatabox und potenzielle SharePoint-Nachfolgesysteme zur Verfügung stehen und die bestehende Infrastruktur nutzen, entstehen auch hier keine zusätzlichen Kosten.

Hervorzuheben ist die erfolgreiche Implementierung der DATEX II-Schnittstelle, die einen nahtlosen Datenaustausch zwischen verschiedenen Fachsystemen ermöglicht und somit die Baustellenkoordination sowie die Verkehrssteuerung erheblich effizienter gestaltet.

Trotz der vielversprechenden Quick-Wins gibt es noch Herausforderungen, die den Digitalisierungsprozess anspruchsvoll gestalten. Datenbanken erfordern umfangreiche VBA-Programmierungen (Visual Basic für Applications), was die Migration auf moderne Systeme kompliziert gestaltet. Die Optimierung von Ressourcen und eine klare Projektstruktur eröffnen Chancen, langfristig neue Entwicklungen gezielt voranzutreiben. Dabei müssen auch komplexe Schnittstellen und technische Hürden bewältigt werden. Eine schrittweise, über mehrere Jahre verteilte Migration ermöglicht es zudem, Investitionen vorausschauend zu planen und nachhaltige Erfolge zu erzielen.

Um den Digitalisierungsprozess weiter voranzubringen, sind mehrere zentrale Handlungsfelder von Bedeutung, die die Optimierung der Dateninfrastruktur, die Vereinfachung komplexer Schnittstellen und die schrittweise Migration auf moderne Systeme beinhalten.

Im Folgenden werden exemplarisch priorisierte Handlungsfelder genannt, welche konkrete Maßnahmen zur erfolgreichen Umsetzung abbilden.

Handlungsfeld: Building Information Modeling (BIM):

Der Bund hat bedeutende Vorarbeit geleistet. „Building Information Modeling“ (BIM) bezeichnet dabei eine kooperative Methode, bei der digitale Modelle eines Bauwerks genutzt werden, um lebenszyklusrelevante Daten konsistent zu erfassen, zu verwalten und transparent auszutauschen. Insbesondere durch BIM können Projekte präziser geplant und realisiert werden. Die Digitalisierung ermöglicht eine effizientere Steuerung großer Informationsmengen und verbessert die Zusammenarbeit in komplexen Projekten.

Die Einführung der BIM-Methode bis zum Regelprozess, der ab 2026 beginnen soll, erfordert beträchtlichen Arbeitsaufwand und Anpassungen in den Auftragsverwaltungen der Länder.

Zu diesem Zweck hat der LBV.SH eine BIM-Projektgruppe eingerichtet. Diese hat die Aufgabe, die schrittweise Implementierung von BIM in den Arbeitsprozessen des LBV.SH zu begleiten und voranzutreiben. Durch die systematische Durchführung von Pilotprojekten sollen praxisnahe Erkenntnisse gewonnen werden, die anschließend in den Regelbetrieb integriert werden können.

Die etablierte Struktur im LBV.SH wie auch der länderübergreifende Fachaustausch zeigen, dass die Implementierung der BIM-Methode nur sukzessive möglich ist. Derzeit gibt es noch kein Projekt, was von der Vorplanung bis in den Betrieb hinein existiert. Aktuell werden verschiedene Softwarelösungen getestet. Dies gilt z. B. für Planungssoftware und auch für Common Data Environment Lösungen (gemeinsame Datenumgebung).

Um ein organisationsübergreifendes Arbeiten in BIM sicherzustellen, wird auch im MWVATT mittel- bis langfristig eine Implementierung erforderlich.

Handlungsfeld: Echtzeitdaten liefern

Ein derzeitiger Arbeitsschwerpunkt des LBV.SH im Handlungsfeld „Verkehrsflüsse optimiert steuern“ ist auf die Aggregation, die Bereitstellung und damit die Schaffung notwendiger Datengrundlagen ausgelegt.

Die Verkehrsmengenerhebung und der Austausch der Daten sind zentrale Grundlagen für die Straßenplanung und verkehrsflussoptimierende Maßnahmen. Zwischen dem LBV.SH und der BAST findet ein regelmäßiger Datenaustausch über die Bundesstraßen statt, basierend auf dem standardisierten BAST-BESTANDBANDFORMAT. Ergänzend dazu fordert die BAST alle fünf Jahre eine Straßenverkehrszählung (SVZ) nach Straßenklassifikation und Fahrzeugklasse. Diese liefert eine detaillierte Darstellung des motorisierten Verkehrs auf den Bundesstraßen in Schleswig-Holstein.

In Schleswig-Holstein wurde das „Verkehrsmonitoring-SH“ entwickelt, um einen belastbaren Verkehrsdatensatz auch für Landes- und Kreisstraßen zu schaffen. Zusammen mit den BAST-Daten entsteht die „Verkehrsmengenkarte-SH“, die eine Grundlage für Verkehrsmanagement- und Lenkungsmaßnahmen bildet. Diese statischen Daten müssen je nach Maßnahme durch detailliertere Datensätze ergänzt werden.

Der LBV.SH betreibt das „Verkehrsmodell SH“, um die Verkehrslast auf dem klassifizierten Straßennetz nach der Bundesverkehrswegeplanung zu prognostizieren. Dabei werden unterschiedliche Prognosedaten und Szenarien durchgespielt, um Verkehrsflussoptimierungen zu ermöglichen. Der Prognosedatensatz dient wie der Analysedatensatz als Grundlage für detaillierte Untersuchungen.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Datengrundlage sind:

- Verbesserung der Dauerzählstellendaten, (Netzverdichtung, Inbetriebnahme ausgefallener Zählstellen und Minimierung der Ausfallhäufigkeiten)
- Ausbau der Betriebsdienst- und Tunnelzentrale des LBV.SH zu einer Verkehrsinformationszentrale (VIZ.SH). Auch als Anlaufstelle für alle Verkehrsmanagementmaßnahmen.
- Aufbau einer Lichtsignalanlagen-Datenbank und Anbindung dieser an die Verkehrsinformationszentrale (VIZ.SH)
Der LBV.SH modernisiert vor dem Hintergrund der Qualitätssicherung und des Störfallmanagements die Datenübersicht über die in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Lichtsignalanlagen. Es ist eine Datenbank entstanden, welche Informationen über rund 1.300 Anlagen beinhaltet. Als nächstes soll diese Datenmenge richtlinienkonform in die VIZ.SH eingebunden werden, so dass im Zusammenhang mit den Verkehrszahlen und Prognosedaten und weiteren Daten beispielsweise Baustellendaten, KI-Daten, CITS-Daten (CITS: Kooperative Intelligente Verkehrssysteme) und/oder Daten Dritter als ein Projekt im Sinne der Verkehrslenkung und/oder Steuerung generiert werden kann.
- Einer Optimierung der Verkehrsflüsse um den Rendsburger Kanaltunnel NOK/B77
Darunter sind die Optimierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Höhenkontrolle zu verstehen.
- Validierung und Kalibrierung des Verkehrsmodells SH zur Verbesserung der Prognosefähigkeit von Verkehrsflüssen

Die Ergebnislage ist signifikant abhängig von der Güte der Verkehrszahlen (Verkehrsmonitoring-SH). Das Modell wird anhand der Verkehrszahlen kalibriert und validiert, hierunter ist auch der Einsatz von KI sehr gut vorstellbar. Das im Modell prognostizierte Netz stellt eine sehr nützliche Information für Dritte dar, so dass der LBV.SH derzeit seinen Fokus darauf legt, dieses so aussagekräftig wie möglich zu gestalten.

Eine weitere punktuelle Erfassung von Echtzeitdaten erscheint an verkehrlich hochbelasteten Punkten im Netz mit Stau- oder Unfallpotential möglich.

Vom Installieren eigener Verkehrsanalyssysteme, um ein Routing zu ermöglichen, sollte abgesehen werden. Routenempfehlungen sollen den Navigationsgerätebetreibern überlassen bleiben, da diese i.d.R. über weitere Verkehrsdatenquellen verfügen.

In der Weiterführung des Prozesses sollten landesweit hochbelastete Punkte im Netz mit Stau- oder Unfallpotential identifiziert werden. Betrachtet werden sollten dabei die unterschiedlichen individuellen Verkehrsarten (Kraftfahrzeuge, Rad- und Fußgängerverkehr). Die Erforderlichkeit von bestimmten Daten und deren Nutzung ist aufzuzeigen. Die Auswirkungen des Klimawandels sollten behandelt werden sowie Aspekte der Verkehrswende.

Handlungsfeld: Baustellenkoordination

Um ein effektives und reibungsfreies Baustellen- und Ereignismanagement für den LBV.SH zu gewährleisten, wurde die Fachanwendung „Roads Regio“ beschafft. Auf der kommunalen Ebene arbeiten die jeweiligen Behörden mit ihren eigenen Fachanwendungen, so z.B. mit ALVA9 (**A**llgemeine **V**erkehrs**a**ngelegenheiten) oder Dr. Haller VMS (Verkehrsmanagementsystem). Diese decken deren Anforderungen gut ab (verkehrsrechtliche Anordnung für Sondernutzung oder Verkehrszeichenkataster).

Um den Fortschritt der digitalen Verwaltung und somit die „Digitale Straße“ in Schleswig-Holstein voranzutreiben und die Zusammenarbeit hinsichtlich der Baustellenkoordination behördenübergreifend zu stärken, ist es zwingend erforderlich, dass alle Akteure im Baustellen- und Ereignismanagement zusammenarbeiten und Ihre Baustelleninformationen teilen. Derzeit ist dies nicht überall der Fall. Da die verschiedenen Fachanwendungen nicht miteinander kommunizieren können, soll mit Hilfe einer zentralen Schnittstelle der Datenaustausch geschaffen werden. Dieser Austausch wird über die Mobilithek⁵ erfolgen.

Ziel ist es einen medienbruchfreien Austausch der Baustelleninformationen durch die Schnittstelle (DATEXII/III) zwischen den im Land eingesetzten Fachverfahren zu gewährleisten.

Um den Kommunen bei der Umsetzung der IVS-Richtlinie bis 2028 zu helfen und die Baustellenkoordination zu erleichtern, haben das MWVATT, ITV.SH und der LBV.SH 2024 eine DATEX II-Schnittstelle entwickeln lassen. Diese Schnittstelle ermöglicht es, die Datenströme zwischen den im Land eingesetzten Programmen wie ALVA9 zu koordinieren, während die Kommunen ihre bestehenden Fachverfahren weiterhin nutzen können. Dadurch

⁵ Mit der Mobilithek ermöglicht das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einen neuen einheitlichen, sicheren und effizienten Zugang zu Mobilitätsdaten und dient als zentrale Plattform zum Austausch digitaler Informationen zwischen Mobilitätsanbietern, Infrastrukturbetreibern, Behörden sowie Informationsanbietern.

wird eine bessere Planung der Verkehrslenkung für alle Gebietskörperschaften erreicht, was einen nachhaltigen Gewinn für alle Nutzer von ALVA9 in Schleswig-Holstein bedeutet.

Die Umsetzung, die im Juli 2024 erfolgreich abgeschlossen wurde, bietet zahlreiche Vorteile:

- Effiziente interkommunale Verkehrslenkung: Beeinträchtigungen im Straßenverkehr werden sichtbar, was eine koordinierte Verkehrslenkung über Gebietskörperschaften hinweg ermöglicht.
- Verbesserte Koordination von Baumaßnahmen: Die Planung und Durchführung von Baumaßnahmen wird optimiert.
- Erleichterte Navigation für Bürgerinnen und Bürger: Informationen können an Kartendienstleister weitergegeben werden, was die Navigation verbessert.
- Umsetzung der IVS-Richtlinie: Die Anforderungen der EU-Richtlinie und des Gesetzes über intelligente Verkehrssysteme werden fristgerecht erfüllt.
- Automatische Datenübertragung: Die Daten werden automatisch an die Mobilithek und in Roads Regio übertragen, was den digitalen Atlas Nord (www.strasseninfo-sh.de) aktualisiert.

Die in den vorangegangenen Textausschnitten beschriebenen Handlungsfelder verdeutlichen die Fortschritte in der Digitalisierung des LBV.SH. Durch die Implementierung von Datenstandards und der Verbesserung von Verkehrsdatenmanagementsystemen wird nicht nur die interkommunale Zusammenarbeit gestärkt, sondern auch die Effizienz in der Verkehrslenkung erheblich gesteigert. Diese Maßnahmen tragen maßgeblich dazu bei, die digitale Infrastruktur im Verkehrssektor Schleswig-Holsteins zukunftsfähig zu gestalten.

4.3 Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung

Die **Digitalisierung** im LBV.SH ist als dynamischer, fortlaufender Prozess zu verstehen, der sich stetig weiterentwickelt.

Zur Vermeidung von Medienbrüchen und unterschiedlichen Datenstrukturen ist eine Ende-zu-Ende-Digitalisierung unerlässlich. Dadurch können zudem Verfahren effizienter und schneller durchlaufen sowie im Ziel vollautomatisierte Verwaltungsprozesse realisiert werden. Dafür müssen die internen Prozesse konsequent standardisiert und digitalisiert sowie eine zeitgemäße digitale Infrastruktur weiter ausgebaut werden.

Um die Digitalisierungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen, muss die Bedeutung der Digitalisierung klar in der Organisationsstruktur des LBV.SH verankert sein. Finanzielle und personelle Ressourcen müssen gezielt geplant und zugewiesen werden. Eine kontinuierliche Evaluierung der Fortschritte ist notwendig, um den Prozess zu überwachen und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen.

Die Themen Mobilität, Moderne Verwaltung, IT-Sicherheit und Change-Management werden in der nächsten Iteration des zentralen Digitalstrategieprozesses konkretisiert. Der Prozess zur Erstellung der MWVATT-Ressortstrategie soll bis Ende 2024 abgeschlossen sein, danach folgen die Umsetzungsplanungen sowohl für die zentrale Strategie als auch für die ressortspezifische Strategie des MWVATT.

Dabei kommt insbesondere den Projekten BIM, Baustellenkoordinierung und Verkehrsmodellierung eine besondere Bedeutung zu.

5 Radverkehr

5.1 Ausgangslage

Der steigenden gesellschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Radverkehrs ist durch die Aufstellung der Radstrategie 2030 Rechnung getragen worden. Um der gestiegenen Erwartung zur Umsetzung der Ziele der Radstrategie mehr Gewicht zu geben, wurde 2022 die Stabsstelle Radverkehr im LBV.SH eingerichtet. Ziel war und ist, die Belange des Radverkehrs bei Bau und Unterhaltung der vom LBV.SH betreuten Verkehrswege zu stärken, so wie es die politischen Zielvorgaben und Ziele der Radstrategie fordern:

- Erhöhen der Verkehrssicherheit (Vision Zero),
- Vergrößerung des Anteils der Radfahrenden am Gesamtverkehrsaufkommen
- Stärkung des touristischen Radreiseverkehrs

Mit der Einrichtung der Stabsstelle hat der Radverkehr in der Außenwahrnehmung des LBV.SH bereits einen höheren Stellenwert erhalten.

Im Rahmen des Strategieprozesses des LBV.SH sollte die organisatorische Verankerung des Radverkehrs im MWVATT und im LBV.SH sowie deren Schnittstellen überprüft werden. Folgende Grundlage der Bearbeitung des Themenkomplexes Radverkehr wurde daher als Rahmen entwickelt:

- Es wurde festgelegt, dass die Verankerung des Radverkehrs im LBV.SH überprüft wird und die Schnittstelle zum MWVATT nachgeschärft werden muss.
- Ein wichtiges Ziel besteht in der Stärkung einer nachhaltigen Mobilität durch Verankerung des Radverkehrs als weitere Kernaufgabe in der Struktur des LBV.SH.

Da die verschiedenen Aufgaben im Zusammenhang mit der Radinfrastruktur in den jeweiligen Geschäftsbereichen und in der Stabsstelle wahrgenommen werden, wurde geprüft, ob die bestehenden Strukturen zu bestmöglicher Verzahnung führen (Synergien, Vermeidung von Doppelarbeit) oder ob eine andere Verankerung (z.B. ein Geschäftsbereich Radverkehr) vorteilhafter wäre.

Die Federführung für die Umsetzung der Radstrategie auf Landesebene liegt im Verkehrsministerium. Neben den Kommunen nimmt aber auch der LBV.SH hier eine Schlüsselrolle ein und ist in eine Vielzahl bedeutender Maßnahmen involviert, z.B. Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN), Realisierung von Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes, Ausbau und Sanierung der Radinfrastruktur und Förderung baulastträgerübergreifender Zusammenarbeit. Zudem sind die RAD.SH (u.a. Förderberatung für Kommunen), die NAH.SH (u.a. Bike & Ride-Anlagen, Mobilitätsstationen) und die Landesverkehrswacht (Verkehrssicherheitsarbeit) wichtige Akteure bei der Umsetzung der Radstrategie des Landes.

Im LBV.SH existieren erfahrene Arbeitseinheiten, die langjährig mit Radwegebau, Unterhaltung, Betrieb und Instandsetzung betraut sind. Der Einrichtung der oben erwähnten Stabsstelle lag der Auftrag zugrunde, Strukturen für die Unterstützung der Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein zu schaffen. Ziel war es, der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs in der Gesellschaft auch im LBV.SH Rechnung zu tragen und diesen als wichtigen Bestandteil der angestrebten Mobilitätswende hervorzuheben. So wurde die Abwicklung des umfangreichen Radinfrastruktur-Förderprogramms „Stadt und Land“ 2023 an die Stabsstelle Radverkehr des LBV.SH übertragen. Aus diesem

Sonderprogramm werden in den Jahren 2024 – 2030 rd. 37,1 Mio. € an Finanzhilfen des Bundes an kommunale Radinfrastrukturprojekte ausgegeben. Auch das Land unterstützt die wachsende Bedeutung des Radverkehrs durch einen Hochlauf der finanziellen Mittel: Waren in 2020 rd. 0,75 Mio. € für Investitionen in Landesradwege vorgesehen, so sind es in 2024 rd. 19,1 Mio. €. Auch die Sanierung von straßenbegleitenden Radwegen wurde in den letzten Jahren intensiviert: In 2020 flossen rd. 3,45 Mio. € ab, für 2024 wird ein Mittelabfluss von rd. 7,9 Mio. € erwartet.

Vor diesem Hintergrund wurde das Thema Radverkehr im LBV.SH organisatorisch durch die Einrichtung der Stabsstelle verstärkt. In einem Abwägungsprozess wurde festgelegt, dass eine wichtige Schnitt- und Koordinationsstelle zwischen den Akteuren des Radverkehrswesens im LBV.SH geschaffen werden könnte. Stabsstellen, die unmittelbar der Geschäftsleitung zugeordnet sind, dienen u.a. der Entscheidungsvorbereitung und Beratung/Unterstützung der Leitung, sind mit Durchführungskompetenzen ausgestattet, haben aber keine direkte Weisungsbefugnis gegenüber anderen Organisationseinheiten. Das derzeit von der Stabsstelle Radverkehr wahrgenommene Aufgabenpaket hat sich in den zurückliegenden zwei Jahren stetig weiterentwickelt.

Der gegenwärtige Aufgabenzuschnitt sieht vor, dass insbesondere die Querschnittsaufgaben von der Stabsstelle Radverkehr und die Umsetzung von Bauaufgaben von den jeweiligen Geschäftsbereichen wie folgt wahrgenommen werden:

- Der Geschäftsbereich 3 [Erhaltung] ist für Erhaltungsmaßnahmen, die der LBV.SH selber umsetzt, zuständig. Dies gilt unabhängig davon, ob die Fahrbahn gleichzeitig saniert wird oder nicht.
- Neubaumaßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, für die der LBV.SH einen Planungs- und Bauauftrag hat, werden vom Geschäftsbereich 2 [Neubau, Um- und Ausbau] umgesetzt.
- Lückenschlussmaßnahmen, die im Zuge der Umsetzung des LRVN von Kommunen realisiert werden sowie Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen, die von Kommunen für den LBV.SH umgesetzt werden (sog. Maßnahmen Dritter), begleitet wiederum der Geschäftsbereich 4 [Betrieb, Straßennetz].

Aufgaben des Radverkehrs werden von allen Baubereichen des LBV.SH wahrgenommen. Dadurch ist sichergestellt, dass vorhandene Ressourcen effizient und wirksam eingesetzt werden.

Bei den Maßnahmen in Umsetzung durch den LBV.SH sind die Abläufe und Zuständigkeiten aufgrund langjähriger Praxis bewährt und eingespielt. Trotz kommunaler Federführung und Umsetzung der letztgenannten Maßnahmen entstehen zum Teil nicht unerhebliche Leistungsumfänge beim LBV.SH. Hinzu kommen Mehraufwendungen für Unterhaltung und Instandsetzung, wenn die Baulast nach der Umsetzung an den LBV.SH übergeht. In diesem Fall sind auch die Grunderwerbskosten (auf Basis des Verkehrswertes) vom LBV.SH zu tragen. Beim Flächenerwerb ist die Breite nach den Empfehlungen der ERA, den Anforderungen an die Entwässerung sowie von den Erfordernissen und Platzbedarfen aus Betrieb und Unterhaltung (z. B. Grünschnitt, Winterdienst) zu berücksichtigen. Maßnahmen im Zuge von Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und touristischen Radwegen bedürfen einer gesonderten Betrachtung. Sie sind gekennzeichnet durch baulastträgerübergreifende Streckenführungen. Eine Gesamtkoordination dieser Trassen durch den LBV.SH liegt nach aktueller Rechtslage nicht in der Zuständigkeit des Landes.

5.2 Herangehensweise

Das strategische Ziel bestand darin, bestehende Potentiale zu identifizieren und Synergieeffekte bestmöglich für die Herausforderungen beim Thema Radverkehr zu nutzen. Vor diesem Hintergrund lag das zentrale Augenmerk im MWVATT auf dem Bestreben, bestehende Personalressourcen zu bündeln, wo immer dies möglich und sinnvoll erschien. Hier wurde insbesondere eine weitere organisatorische Bündelung geprüft. Im LBV.SH stand primär die organisatorische Verankerung des Aufgabenbereichs Radverkehr und der Aufgabenzuschnitt der Stabsstelle Radverkehr im Fokus der Überprüfung.

5.3 Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung

MWVATT

Radwegebau /-sanierung; Lückenschlüsse an Landesstraßen; Betrieb Radwege, GVFG-SH-Förderung:

Das beständig hohe Arbeitsaufkommen in den genannten Bereichen erfordert kommunikative Abstimmungsprozesse zwischen dem MWVATT und dem LBV.SH. Auch der allgemeine Wissenstransfer stellt aufgrund von komplexen und häufig interdisziplinären Sachverhalten eine Herausforderung dar. Vor diesem Hintergrund sind die Radverkehrsaufgaben aus mehreren Referaten zum 01.08.2024 in das Referat für Grundsatzfragen Verkehrspolitik und Radverkehr integriert worden. Auch die Zuständigkeiten für die Fachaufsicht und das Berichtswesen zum Radverkehr sowie die Einführung von Qualitätsstandards und neuer technischer Regelwerke für den Radwegebau wurden in diesem Referat gebündelt.

Radtourismus:

Eine mögliche Verlagerung der radtouristischen Aufgaben wurde ebenfalls diskutiert, nach eingehender Analyse jedoch nicht als erforderlich oder zielführend erachtet, da die bisherigen Strukturen in diesem Themenbereich bei reibungsloser Zusammenarbeit zu sehr zufriedenstellenden Ergebnissen führen.

Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN):

Die Projektgruppe LRVN hat den Auftrag, ihre Aufgaben bis Ende 2024 abzuschließen. Alle hier verorteten Aufgaben, die weitergeführt werden müssen, sollen ebenfalls in das erwähnte Referat übergehen. Die Zusammenarbeit mit dem LBV.SH wird fortgeführt.

LBV.SH

Für eine Verankerung des Radverkehrs in die Struktur des LBV.SH bieten sich grundsätzlich verschiedene Optionen an, die ausführlich diskutiert wurden:

- Variante 1: Eigenständiger Geschäftsbereich
- Variante 2: Stabsstelle (Status Quo: Koordination, zentraler Ansprechpartner; zusätzlich Umsetzung baulicher Radwegmaßnahmen)
- Variante 3: Integration des Aufgabenbereichs in einen Geschäftsbereich
- Variante 4: Stabsstelle (Status Quo: Koordination, zentraler Ansprechpartner)

Im Ergebnis stellte sich heraus, dass die bereits umgesetzte Variante einer Stabsstelle Radverkehr am besten geeignet ist, um den Radverkehr als Kernbereich einer nachhaltigen Mobilität zu stärken.

Eine unabhängig von den Geschäftsbereichen agierende Organisationseinheit hat den Vorteil, nicht an die für die jeweiligen Geschäftsbereiche definierten Zuständigkeitsbereiche gebunden zu sein. Für Verbände, Organisationen, Kommunen ist die Kommunikation mit dem LBV.SH durch die zentrale Ansprechstelle transparent geworden. Die Stabsstelle stellt die Schnittstelle zwischen LBV.SH und Externen dar. Anfragen Dritter werden so zielgerichtet weitergegeben. Die Beantwortung erfolgt in der Regel dann auch über die Stabsstelle, so dass für Radverkehrsthemen ein Ansprechpartner des LBV.SH agiert.

Für das MWVATT ist die Stabsstelle Radverkehr ebenso der zentrale Ansprechpartner beim LBV.SH zu Radverkehrsthemen. Schwerpunkte sind hierbei die Umsetzung des LRVN und des Radinformationssystems (RIS), Zusammenarbeit bei der Aufstellung der Qualitätsstandards für Radwege und das Monitoring Wurzelaufbrüche. Da diese Themen viele Tätigkeitsbereiche des LBV.SH beim Neubau, bei der Instandsetzung und bei der Unterhaltung und Pflege der straßenbegleitenden Radwege tangieren, ist eine von den Geschäftsbereichen abgelöste Stabsstelle am besten geeignet, um die Aufgaben und Anfragen zielgerichtet den richtigen Ansprechpartnern in den Geschäftsbereichen zuzuleiten und mit ihnen zu bearbeiten.

Der Ausbau und die Weiterentwicklung des Radverkehrs ist für die Umsetzung der Verkehrswende essentiell. Der Radverkehr entwickelt sich nach wie vor sehr dynamisch. Neue Entwicklungen bei den Verkehrsmitteln, den Sicherheitseinrichtungen und -betrachtungen, sowie die Einbindung des motorisierten Individualverkehrs, der Fußgänger und Radfahrer erfordert einen engen, kontinuierlichen, und von den definierten Aufgaben der Geschäftsbereiche unabhängigen Austausch mit anderen Organisationen, die sich mit dem Thema Radverkehr beschäftigen, wie z. B. RAD.SH und ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.). Auch dies ist durch eine Stabsstelle, die als Bündelungsstelle fungiert, am besten umzusetzen.

Eine Eingliederung der Aufgaben der Stabsstelle in einen Geschäftsbereich hat sich daher nach Abwägung aller Varianten als nicht sinnvoll erwiesen, da sie geschäftsbereichsübergreifend arbeiten muss und nicht der Schwerpunktsetzung einer Geschäftsbereichsleitung, sondern allein der Geschäftsleitung unterliegen muss.

6 Personalgewinnung

6.1 Ausgangslage

Ein ausdrückliches Ziel des Entwicklungsprozesses der Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung besteht in der Wahrnehmung des LBV.SH als guter, moderner und zukunftssicherer Arbeitgeber. Für die Gewinnung von Personal muss der LBV.SH unter Einbindung des MWVATT seine Strategie weiterentwickeln.

6.2 Herangehensweise

6.2.1 Die Herausforderung

Der demografische Wandel in Deutschland wird begleitet von einer zunehmenden Anzahl von neuen Ausbildungs- und Studienangeboten. Gleichzeitig nimmt das Interesse der Schülerinnen und Schüler an den naturwissenschaftlichen Fächern ab. Auch im LBV.SH ist

dieser Trend in den jährlich sinkenden Bewerberzahlen insgesamt und besonders in den technischen/ handwerklichen Berufen/Ausbildungsberufen zu verzeichnen. Eine weitere Herausforderung bei der Suche nach Bewerberinnen und Bewerbern stellt für den LBV.SH der nicht ausreichende Bekanntheitsgrad des LBV.SH als Arbeitgeber in der Bevölkerung dar sowie über die Ausbildungsangebote zur Straßenwärterin/ zum Straßenwärter und zur Baustoffprüferin/ zum Baustoffprüfer.

6.2.2 Maßnahmen

Es wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Präsentation des LBV.SH
 - Der LBV.SH hat eine Strategie entwickelt, bereits Kindern ab drei Jahren, in den Grundschulen und weiterführenden Schulen und darüber indirekt den Familien, die Aufgaben und die Berufe des LBV.SH vorzustellen und sie bis zur Berufsfindung in regelmäßigen Abständen zu begleiten. So gehen Einladungen an Kindergärten in der Nähe der jeweiligen Straßenmeistereien und es wurden Pixibücher für Vorschul- und Grundschulkinder entwickelt, in denen die Ausbildungsberufe und die Aufgaben des LBV.SH dargestellt sind.
 - Der LBV.SH stellt seine Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten sowie die internen Weiterqualifizierungsmaßnahmen auch in den berufsorientierenden Maßnahmen der Schulen und in Jobmessen vor. Alle Aktionen des LBV.SH werden ebenso wie die Baumaßnahmen durch Pressemitteilungen in den gängigen Social-Media-Kanälen sowie auf der Homepage veröffentlicht.
- Praktikantenmanagement
 - Seit 2015 hat der LBV.SH ein flächendeckendes Praktikantenmanagement eingeführt mit dem Ziel, Nachwuchskräfte frühzeitig für die Aufgaben und Berufe des LBV.SH zu begeistern. Seit acht Jahren bietet der LBV.SH für Studierende der Fachrichtungen Bauingenieurwesen und Informatik sowie weiterer Studienrichtungen bezahlte Pflichtpraktika an, um so frühzeitig eine mögliche Bindung aufzubauen und die vakanten Stellen zu besetzen.
- Ausbildung in verschiedenen Bereichen
 - Der LBV.SH deckt seine Bedarfe verstärkt durch eigene Ausbildung zum/zur Straßenwärter/in, zum/zur Bauzeichner/in, zum/zur Baustoffprüfer/in und zum/zur Vermessungstechniker/in.
- Angebot verschiedener Studienmöglichkeiten
 - Der Bereich Bauingenieurwesen wird als duales Studium an den Hochschulen Kiel, Lübeck und Buxtehude angeboten, Architektur und Informatik an der Fachhochschule Kiel und seit 2024 Geodäsie und Geoinformation an der HafenCity Universität Hamburg. Weitere Kooperationen sind bei Bedarf denkbar.
- Möglichkeit der Beamtenlaufbahn
 - Mit der Zahlung von Anwärtersonderzuschlägen in Höhe von 70% werden die Absolvierung eines Vorbereitungsdienstes zum/zur Regierungsoberinspektor/in (ROBI) und zum/zur Baureferendar/in attraktiver gestaltet.
- Personal halten / Personalentwicklung
 - Onboarding
 - Mit der Einführung eines strukturierten und standardisierten Onboardings wurde ein

weiterer Meilenstein des LBV.SH zur Attraktivitätssteigerung als Arbeitgeber umgesetzt

- Fortbildung
Der LBV.SH bietet jährlich, neben den allgemeinen Fortbildungen, ein eigenes Fortbildungsprogramm, das explizit auf die Bedürfnisse der Berufsgruppen im LBV.SH abgestimmt ist, an.
- Weiterqualifizierung bestehenden Personals
 - Um Bestandspersonal zu halten und zu fördern, bietet der LBV.SH unter Fortzahlung der Bezüge Weiterqualifizierungen zum/zur Techniker/in und für Techniker zur Übernahme von Ingenieursaufgaben an.
 - Auf Initiative des LBV.SH wurde die Weiterqualifikation zum/zur Straßenwärtermeister/in im Land Schleswig-Holstein bei der Bildungseinrichtung DEULA Schleswig-Holstein GmbH eingeführt.
 - Im Rahmen der Fachkarriere wird die Teilnahme an dem weiterbildenden Studium Asphalttechnik des Deutschen Asphaltverbands angeboten.
- Betreuung der Nachwuchskräfte
 - Nach erfolgreichem Auswahlverfahren hält der LBV.SH Kontakt zu den Nachwuchskräften bereits vor Ausbildungsbeginn und bietet Maßnahmen zur Stärkung des Zusammenhalts und der Vernetzung der Auszubildenden
 - Um einen Ausbildungsabbruch vorzubeugen, finden regelmäßige Ausbildungsgespräche mit allen Azubi/Auszubildenden, dual Studierenden sowie den technischen Anwärtinnen und Anwärtern (ROBI, Baureferendare) statt. Zur Abwanderungsvermeidung nach erfolgreichem Ausbildungs- und Studienabschluss erfolgt frühzeitig ein Übernahmeangebot. Hierbei werden Wunschpräferenzen inkl. Einsatzort nach Möglichkeit berücksichtigt.
- Stabsstelle Führungskräfteentwicklung, Coaching, Mediation
Zur Förderung und Weiterentwicklung von Nachwuchsführungskräften und Führungskräften ist im LBV.SH eine Stabsstelle zur Führungskräfteentwicklung eingerichtet.
- Betriebliches Gesundheitsmanagement (Arbeitsschutz, Betriebliche Gesundheitsförderung, BEM)
Zur Erhaltung der Gesundheit und der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten des LBV.SH wurde 2015 das Betriebliche Gesundheitsmanagement gebündelt und durch zahlreiche Maßnahmen, z.B. kostenlose Sportangebote, Anrechnung von Sportstunden auf die Arbeitszeit, Durchführung eines ganztägigen Gesundheitstages für alle Beschäftigten, regelmäßige Teamtage etc. weiterentwickelt.
- Offboarding
Der LBV.SH hat die Chancen eines strukturierten Offboardings erkannt und entsprechend umgesetzt, in dem u.a. ein System zum Wissenstransfer im LBV.SH etabliert wurde.
- Weiterbildung und Quereinstieg
Durch gezielte Weiterbildungsmöglichkeiten sollen mehr Berufsfelder für die Verkehrsplanung ausgebildet werden. Entsprechende Weiterbildungsmöglichkeiten für andere Studienzweige sollen perspektivisch eingerichtet werden.

6.3 Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung

Die Gründung des Dezernats für Aus-, Fort- und Weiterbildung, Personalentwicklung und Betriebliches Gesundheitsmanagement hat sich bewährt. Die Ausbildungszahlen haben sich

ebenso wie das Angebot unterschiedlicher Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten seit 2015 mehr als verdoppelt.

7 Weiterentwicklung der Zusammenarbeit mit den Kreisen

Ein Ziel des Struktur- und Strategieprozesses ist es, den LBV.SH als Auftragsverwaltung durch Effizienz in Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung der Kreisstraßen für sieben Kreise sowie Anpassung bestehender vertraglicher und organisatorischer Grundlagen zu konsolidieren und in Einklang mit der Erwartungshaltung und Ressourcenbereitstellung der Kreise zu bringen.

Außerdem soll die Zusammenarbeit und Kommunikation mit den Kreisen überprüft werden mit dem Ziel einen Ansprechpartner für alle kommunalen Fragen zu schaffen.

7.1 Ausgangslage

Nach § 53 Abs. 1 Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein (StrWG) kann das Land die Aufgaben des Baus, der Unterhaltung und Verwaltung der Kreisstraßen übernehmen. Aktuell machen von dieser gesetzlichen Regelung die Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde, Plön, Ostholstein, Stormarn und Dithmarschen Gebrauch. Die gesetzliche Regelung lässt bezüglich der Frage, welche Aufgaben übertragen werden, Freiheiten. Es steht den Kreisen frei, einzelne Aufgaben oder Maßnahmen selbst wahrzunehmen. Für die Konkretisierung der vom jeweiligen Kreis übertragenen und vom Land übernommenen Aufgaben bedarf es daher entsprechender ergänzender Vereinbarungen. Die mit den sieben genannten Kreisen geschlossenen Vereinbarungen haben ein sehr unterschiedliches Alter und auch sehr heterogene Inhalte.

Die wichtigsten Grundelemente, die allen Vereinbarungen zu Grunde liegen, ist die Übernahme der Aufgaben der Straßenverwaltung, des Straßenbetriebs und der baulichen Unterhaltung (= Bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs zur Verkehrssicherung). Mithin wird in diesem Bereich auch die Verkehrssicherungspflicht vom Land übernommen.

Aufgaben der Straßenverwaltung:

- Abgabe von Stellungnahme für den Kreis als Träger öffentlicher Belange in Rechtsverfahren Dritter (z.B. Bauleitplanung, Planfeststellungsverfahren),
- Abschluss von Nutzungsverträge mit Versorgungsunternehmen, Telekom etc.,
- Abschluss von Nutzungsverträgen mit Gemeinden, Anliegern, Bürgern (Hinweisschilder, Buswartehallen, Verkehrsspiegel, Leitungen, usw.),
- Erlass von Verwaltungsakten z.B. im Bereich Anbau- und Sondernutzung und bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen,
- Durchführung der Widerspruchs- und Klagverfahren im Rahmen der für den Kreis erlassenen Verwaltungsakte,
- Wahrnehmung ordnungsbehördlicher Aufgaben im Rahmen des StrWG SH,
- Abwicklung von Schadenersatzvorgängen (Dritte gegen Straßenbaulastträger, Straßenbaulastträger gegen Dritte) einschließlich Durchführung Klagverfahren unter Einbeziehung von Kanzleien (Anwaltszwang),
- Wahrnehmung der Aufgabe als Straßenbaulastträger bei Verkehrsschauen, Unfallkommission und Bahnübergangsschauen,

- Vorlage einer Entscheidungsunterlage zwecks Festlegung der aus Verkehrs- und/oder Bahnübergangsschauen bzw. Unfallkommissionsbegehungen folgenden Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Anordnung und Absicherung bei Maßnahmen für den Kreis – auch bei Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen,
- Anhörungsverfahren im Zuge der Genehmigung von Schwerlasttransporten (GST),
- GST – Stellungnahme für den Straßenbaulastträger Kreis,
- Beantwortung von Anfragen vom Kreis an den LBV und Anfragen aus dem kommunalen Raum sowie von Bürgern zu Kreisstraßen,
- Durchführung von Sicherheitsaudits (im Bestand soweit rechtlich vorgegeben,
- Erstellung von Stellungnahmen zu Sachverhalten die Kreisstraßen betreffend für Gremien und/oder für Dritte auf Anforderung des Kreises,
- Führen und Pflege von Datenbanken (TT-SIB, TT-SIB BW, Baumkataster usw.),
- Bauwerksprüfung gem. DIN 1076 (ohne Bauwerksüberwachung, da dies Inhalt der LB 6 des Straßenbetriebsdienstes ist),
- Nachrechnung der Brücken,
- Übernahme von geänderten bzw. neuen Straßenbestandteilen.

Aufgaben des Straßenbetriebs und der baulichen Unterhaltung

Die Aufgaben des Straßenbetriebsdienstes sind grundsätzlich in einem Arbeitskatalog für den Straßenbetriebsdienst, der sich an bundeseinheitlichen Vorgaben orientiert, festgelegt:

- Leistungsbereich (LB) 1: Bauliche Unterhaltung (z.B. Sofortmaßnahmen zur Beseitigung verkehrsgefährdender Schäden),
- Leistungsbereich 2: Grünpflege (z.B. Grasflächen mähen, Unterhaltungspflege Gehölze),
- Leistungsbereich 3: Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung,
- Leistungsbereich 4: Reinigung (z.B. von Verkehrswegen, Entwässerungseinrichtungen, Bauwerken sowie Straßenausstattung),
- Leistungsbereich 5: Winterdienst (z.B. Räumen und Streuen von Fahrbahnen und Radwegen),
- Leistungsbereich 6: Weitere Leistungen. (z.B. Streckenkontrolle, Bauwerksüberwachung),
- Ausschreibungen etc. auch im Zusammenhang mit dem Straßenbetriebsdienst sowie Abschluss von Verträgen, Überwachung der Vertragserfüllung und Abrechnung.

Die Erstattung der bei diesen Aufgaben anfallenden Aufwendungen erfolgt im Rahmen einer Kilometerpauschale, die in einigen, aber nicht allen Vereinbarungen dynamisiert ist, d. h. steigende Kosten berücksichtigt.

- Über diese Kernaufgaben hinaus wurden zwischen den einzelnen Kreisen und dem Land individuelle Vereinbarungen über die Umsetzungen von Erhaltungs-, Neubau- und Änderungs- (= Ausbau-) maßnahmen geschlossen. In diesen Bereichen übernimmt das Land beispielsweise die folgenden Aufgaben: Ausschreibungs- und Vergabeverfahren von Ingenieurverträgen und Gutachten im Zusammenhang mit Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen,
- Vorplanung Neubaumaßnahmen,

- Voruntersuchung Bestand und Erstellung eines Vorentwurfs mit Sanierungsvorschlag für Erhaltungsmaßnahmen,
- Durchführung von Vorarbeiten (§ 39 a StrWG) im Zusammenhang mit Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen,
- Durchführung von Sicherheitsaudits soweit erforderlich,
- Entwurfsplanung für Änderungs- und Neubaumaßnahmen,
- Erhaltungsentwurf für Erhaltungsmaßnahmen,
- Genehmigungsplanung bei Änderungs- und Neubaumaßnahmen,
- Genehmigungsverfahren für die Erlangung von Baurecht bei Änderungs- und Neubaumaßnahmen:
mögliche Arbeitsraten insoweit sind/ können sein die Beteiligung Träger öffentlicher Belange, ggfs. Erstellung Genehmigungsentscheidung nach § 9 StrWG, ggfs. Begleitung Planfeststellungsverfahren/Plangenehmigungsverfahren/ Verfahren zum Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung, mit Unterstützung Kreis gerade in Bezug auf die TöBs, die in der Kreisverwaltung eingebunden sind, d.h. dem LBV.SH wird eine gemeinsame Stellungnahme des Kreises zur Verfügung gestellt, einschließlich Einvernehmen MEKUN, § 1 Abs. 4 Naturschutzzuständigkeitsverordnung.
- Ausführungsplanung für Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen, Ausschreibungs- und Vergabeverfahren nach VOB/VOL für Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen,
- Duldungsanordnungen (§ 18 b StrWG) für Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen,
- Abwicklung und Überwachung von Ingenieurverträgen und Gutachten im Zusammenhang mit Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen,
- Baudurchführung Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen
 - einschließlich Baustellenkoordination,
 - einschließlich Bauüberwachung,
 - einschließlich Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen,
- vertragliche Abnahmen und Überwachung Gewährleistung sämtlicher im Zusammenhang mit Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen geschlossener Verträge,
- Abrechnung gegenüber den Unternehmen im Zusammenhang mit Erhaltungs-, Änderungs- und Neubaumaßnahmen einschließlich Nachtragsbearbeitung,
- Durchführung vertraglicher Klagverfahren oder Klagverfahren gegen Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren für die Erlangung von Baurecht,
- Wahrnehmung bauordnungsrechtlicher Aufgaben in der Bauvorbereitung und Baudurchführung.

Die Erstattung der bei diesen Aufgaben anfallenden Aufwendungen erfolgt von den Kreisen als Pauschale mit Bezug auf die Baukosten und ist aktuell für den LBV.SH nicht auskömmlich.

7.2 Herangehensweise

Im ersten Schritt wurden die bestehenden Vereinbarungen mit den Kreisen ausgewertet. Dabei zeigte sich: Kreise und der LBV.SH haben unterschiedliche Vorstellungen über den Umfang der Aufgaben, die das Land bezüglich der in seiner Verwaltung stehenden

Kreisstraßen hat. Um eine gemeinsame Grundlage zu schaffen, haben sich der Schleswig-Holsteinische Landkreistag und das MWVATT auf folgende Ziele verständigt:

1. Ein gemeinsames Verständnis über die Aufgaben und den Umfang der Aufgabenerledigung zu entwickeln.
2. Die bestehenden Vereinbarungen und Finanzierungsmodelle zu vereinheitlichen.
3. Verlässliche Finanzrahmen für Kreis-Bauprogramme zu vereinbaren und die Umsetzung der Bauprogramme gemeinsam zu kontrollieren.
4. Prozesse zu etablieren, die einen regelmäßigen und vertrauensvollen Informationsaustausch sowohl mit Blick auf die Unterhaltung der Kreisstraßennetze als auch hinsichtlich der Aufstellung und Umsetzung der Bauprogramme gewährleisten.

7.3 Erkenntnisse, Ergebnisse, Bewertung

Die Abgabe der Autobahnen an den Bund hat zu einer tiefgreifenden Veränderung der Organisationsstruktur des LBV.SH geführt. Gleichzeitig stand die Straßenbauverwaltung des Landes vor der Herausforderung, kurzfristig einen deutlichen Investitionshochlauf auf Bundes- und Landesstraßen zu organisieren. Darüber hinaus haben sich die Anforderungen und Erwartungen der Kreise an den seitens des LBV.SH zu erbringenden Leistungsumfang teilweise erhöht. Infolgedessen konnten nicht immer alle von den Kreisen bereitgestellten Mittel verausgabt werden. Aus diesem Grund ist es notwendig, ein gemeinsames Verständnis über den Umfang der Aufgabenerledigung zu entwickeln und verlässliche Strukturen zu etablieren. In diesem Prozess wird auch zu klären sein, wie die Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein künftig abgewickelt werden sollen. Eine Herausforderung wird es sein, vor dem Hintergrund der begrenzten Ressourcen im LBV.SH ein ausgewogenes und akzeptiertes Verhältnis von Investitionen in Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zu vereinbaren.

Das bestehende System der Auftragsverwaltung für die Kreisstraßen ist vorteilhaft für beide Seiten. Insbesondere die Übertragung der Kernaufgaben der Straßenverwaltung, des Straßenbetriebs und der baulichen Unterhaltung entlasten einerseits die Kreise und sorgen andererseits beim LBV.SH für einen Mengenvorteil und Synergien für die betriebliche Unterhaltung. Die aktuelle verwaltungstechnische Ausgestaltung weist aber insbesondere bezüglich der Maßnahmenübertragung deutliche Verbesserungspotentiale auf, zumal die Kreise in diesem Bereich zuletzt mehr Finanzmittel zur Verfügung hatten.

Um sowohl auf Seiten des Landes als auch auf Seiten der Kreise für mehr Verlässlichkeit zu sorgen, ist im ersten Schritt eine mittelfristige (5 Jahre -) Maßnahmenplanung inklusive Priorisierung und Finanzmittelbereitstellung zu vereinbaren. Der LBV.SH setzt aktuell rund 21 Mio. € jährlich für alle sieben Kreise um. Dabei unterscheiden sich die Auftragsvolumina der jeweiligen Kreise teils deutlich im Verlauf der Jahre. Eine Steigerung dieses Gesamtumsatzes ist sukzessive möglich, doch braucht es hierfür einer belastbaren Auftragsgarantie durch die Kreise. Für jeden Kreis einzeln betrachtet, ist das zwar eine Herausforderung, wäre aber durch einen Zusammenschluss aller Kreise in Auftragsverwaltung durchaus möglich. Dem LBV.SH müsste in diesem Szenario ein dynamischer Stellenplan zugewiesen werden, um auf die mittelfristige Maßnahmenbeauftragung durch die Kreise reagieren zu können.

Eine weitere Voraussetzung für einen größeren Umfang an Maßnahmenbearbeitung ist eine auskömmliche Erstattung der Aufwendungen. Die aktuell vorgesehenen 10% der Baukosten decken die Aufwendungen bei Erhaltungsmaßnahmen bereits nicht mehr ab. Bei Änderungs- und Neubaumaßnahmen reichen sie nicht mal aus, um die externen Leistungen im

Naturschutzbereich zu finanzieren. Hinzu kommt, dass bei den Kreisen die Zuständigkeit für den Grunderwerb verbleibt. Insbesondere bei den zuletzt beauftragten Radwegneubaumaßnahmen scheiterte dieser oft und führte zu mehrfachen Umplanungswünschen ohne finanziellen Ersatz des Aufwands.

Innerhalb des LBV.SH sind alle Qualifikationen vorhanden, um sowohl die Aufgaben der Straßenverwaltung, des Straßenbetriebs und der baulichen Unterhaltung als auch der Abwicklung von Erhaltungs-, Neubau- und Änderungsmaßnahmen für die Kreise in Auftragsverwaltung umzusetzen. Wie bei Bund und Land ist aber für Letztere eine belastbare 5-Jahres-Programmplanung und eine auskömmliche Aufwandserstattung zu vereinbaren, um die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu erfüllen.

7.4 Handlungsfelder, Maßnahmen

Der LBV.SH ist im Rahmen der Auftragsverwaltung ein starker Partner der Kreise. Auch zukünftig sollen die Aufgaben der Straßenverwaltung, des Straßenbetriebs und der baulichen Unterhaltung in einer Vereinbarung je Kreis zusammengefasst beauftragt und übernommen werden. Ziel ist aber eine Vereinheitlichung der bestehenden Vereinbarungen bei der auch die angesetzten Pauschalen zu überprüfen sind. Für den Bereich der Erhaltungs-, Neubau- und Änderungsmaßnahmen sind 5-Jahres-Maßnahmenprogramme aufzustellen, die durch maßnahmenbezogene Einzelvereinbarungen zu konkretisieren sind. Hierdurch wird die Verlässlichkeit für beide Seiten erhöht. Gleichzeitig dienen die Vereinbarungen als Bezug für eine kontinuierliche und transparente programm- und maßnahmenbezogene Berichterstattung. Für die Maßnahmenbearbeitung wird angestrebt, eine Vollkostenerstattung zu vereinbaren. Sofern die Kreise eine Steigerung im bisherigen Maßnahmenbearbeitungsumsatz wünschen, ist diese sukzessive darstellbar. Wie oben beschrieben, bedarf es hierfür eines dynamischen Stellenplans beim LBV.SH. Durch die Vollkostenerstattung wäre die Finanzierung der Stellen abgesichert. Es bedarf aber eines Zwischenzeitraums, um die Stellen auch personell zu besetzen.

In einem Abstimmungsgespräch zwischen MWVATT, LBV.SH und SH-Landkreistag mit Unterstützung von Vertretern der Kreise fand ein erster konstruktiver und vom gemeinsamen Ziel einer verlässlicheren Zusammenarbeit getragener Austausch statt. Die Eckpunkte der künftigen Zusammenarbeit sollen in einem nächsten Schritt vereinbart werden und Eingang in die künftige vertragliche Gestaltung finden.

In der Folge wird ein gemeinsames Konzept für die künftige Zusammenarbeit zwischen Kreisen und LBV.SH abgestimmt und die Ergebnisse in einheitliche Rahmen- und Maßnahmenvereinbarungen zusammengefasst. Sofern erforderlich, sind im LBV.SH Anpassungen vorzunehmen, um verlässliche Kommunikations- und Abstimmungsprozesse sicherzustellen. Dies schließt die organisatorische Optimierung des Prinzips des regionalen Ansprechpartners für die Kreise ein.

8 Nachhaltiges Bauen

Straßen- und Ingenieurbauwerke sowie Anlagen für den Rad- und Fußverkehr sind die Basis für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur. Die unterschiedlichen Bestandteile sind fortwährend zu erhalten, anzupassen und ggf. zu erweitern. Dabei fallen enorme Materialmengen an. Im Zeichen des Klimawandels kommt der Nachhaltigkeit eine immer stärker werdende Bedeutung zu. Fragen nach den Emissionsmengen von Treibhausgasen bei Bau und Erhaltung von Infrastruktureinrichtungen und zur Reduzierung des Verbrauchs an Primärstoffen und Energien sind dabei ebenso zu beantworten wie die Frage, in welcher Weise die Verkehrsinfrastruktur widerstandsfähig gegenüber dem Klimawandel gemacht

werden kann, z.B. indem so geplant und gebaut wird, dass Starkregenereignisse oder starke Hitzeperioden zu möglichst geringen Schäden führen. Dabei ist grundsätzlich die Wirtschaftlichkeit der Bauweisen mit zu betrachten. Das Thema Nachhaltigkeit wird bereits in der Planung und nachfolgend über alle Lebenszyklusphasen betrachtet.

Die Wiederverwendung von Straßenausbaustoffen im Straßenbau ist bereits seit längerem gängige Praxis. Dabei werden Recyclingquoten von 80 % erreicht. Einen weiteren Schritt zu ressourcen- und umweltschonenden Bauweisen stellt die Verwendung von Recyclingbaustoffen aus anderen Bereichen dar. Mit der Ersatzbaustoffverordnung gelten seit dem 1. August 2023 erstmals deutschlandweite Vorgaben für die Verwertung mineralischer Abfälle wie Bodenaushub, Bauschutt oder Schlacken. Durch ihre Verwendung kann der Verbrauch an Primärbaustoffen reduziert und natürliche Ressourcen und das Klima geschont werden. Erste Pilotprojekte mit diesen Recyclingbaustoffen wurden bereits durchgeführt.

Nachhaltiges Planen und Bauen wird zukünftig auch durch die Verwendung der BIM-Methodik unterstützt. Mittels der BIM-Methodik ist es möglich, auf automatisiertem Weg Entscheidungsgrundlagen für die Planung mit unterschiedlichen Baustoffen zu schaffen. Ein erstes Projekt hierzu wurde vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben. Gleichzeitig wird durch die digital unterstützte Dokumentation des Baugeschehens in späteren Lebenszyklusphasen eine sortenreine Trennung der verwendeten Materialien erleichtert.

Als Auftraggeber hat der LBV.SH zudem die Möglichkeit, zusätzlich zum Preis auch Nachhaltigkeitsaspekte in den Vergabekriterien zu etablieren.

Aber auch außerhalb der direkten Einflussmöglichkeiten des LBV.SH können Nachhaltigkeitsaspekte identifiziert werden. In diesen indirekt zugänglichen Bereichen erstreckt sich die Handlungsmöglichkeit des LBV.SH auf die Identifizierung von Potenzialen und Kommunikation gegenüber den direkt zuständigen Stellen. So ließe sich z. B. Energie sparen, wenn die Mischwerkbetreiber ihre Gesteinshalden überdachen würden. Durch die Überdachung würden die Gesteine den Witterungseinflüssen entzogen und müssten nicht aufwendig getrocknet werden. Zugleich bieten die Dächer der Halden die Möglichkeit für eine Photovoltaiknutzung.

Um alle aktuellen Entwicklungen mit zu verfolgen, eigene Schwerpunkte zu setzen, Pilotansätze in den Regelbetrieb zu überführen und einen Wissenstransfer innerhalb des LBV.SH zu gewährleisten, wurde eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Dezernats 20 (Zentrale Aufgaben Neu- Um- und Ausbau) gebildet. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Dezernate 16 (Vergabe), 22 (Qualitätssicherung, Geotechnik) und 30 (Fachtechnische Grundlagen der Erhaltung) zusammen. Durch diesen organisatorischen Ansatz wird gleichsam sichergestellt, dass das Thema Nachhaltigkeit auch mit den neuen Prozessen durch den Einsatz von BIM (Building Information Modeling) verschnitten wird.

9 Umbenennung LBV.SH

Eine Umbenennung des LBV.SH in „Landesbetrieb Verkehr“ sollte nicht erfolgen, da dies zu einer ungenauen Darstellung des breiten Aufgabenbereichs des Betriebs führen würde. Der Begriff „Straßenbau“ ist von zentraler Bedeutung, da er die essentielle Verantwortung für den Ausbau, die Instandhaltung und Modernisierung der Straßeninfrastruktur verdeutlicht. Straßenbau und Verkehr sind untrennbar miteinander verbunden, insbesondere in einer Zeit, in der der Ausbau und die Förderung des Radverkehrs zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Eine Namensänderung könnte die falsche Vorstellung hervorrufen, dass der Betrieb sich ausschließlich auf den Verkehr im engeren Sinne konzentriert, was die enormen Anstrengungen im Bereich des Straßenbaus und der Entwicklung moderner Mobilitätslösungen wie dem Radverkehr in den Hintergrund drängen würde. Der Radverkehr hat in den letzten Jahren eine signifikant höhere Priorität erlangt. Um den steigenden Anforderungen an nachhaltige Mobilität gerecht zu werden, müssen Straßen neu geplant und umgebaut werden, um den Bedürfnissen von Radfahrern gerecht zu werden. Der Begriff „Straßenbau“ spiegelt genau diese integrative Aufgabe wider, bei der nicht nur der motorisierte Verkehr, sondern auch der Ausbau von Radwegen und anderer umweltfreundlicher Infrastruktur eine zentrale Rolle spielt.

Es ist entscheidend, dass der Name die Vielseitigkeit der Aufgaben reflektiert und verdeutlicht, dass moderne Straßeninfrastruktur eben nicht nur den Autoverkehr, sondern alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer, berücksichtigt.

Darüber hinaus würde eine Namensänderung erhebliche Kosten verursachen, ohne einen messbaren Nutzen zu bieten. Die Anpassung von technischen und papiergebundenen Dokumenten, IT-Systemen und der Außendarstellung – wie bspw. Fahrzeugpool und Beschilderung - wäre mit erheblichem Aufwand und Kosten verbunden. Dies konterkariert die aktuellen Anforderungen und Notwendigkeiten zur zukunftssicheren Gestaltung des Haushalts. Knappe Haushaltsmittel sollten möglichst effektiv eingesetzt werden. Der Betrieb sollte sich daher auf seine Kernaufgaben konzentrieren und die Verkehrswende aktiv mitgestalten. Die bewusste Beibehaltung des Begriffs „Straßenbau“ unterstreicht den fortschrittlichen Ansatz, Mobilität ganzheitlich zu denken und Infrastruktur zu schaffen, die sowohl dem wachsenden Radverkehr als auch den Anforderungen des motorisierten Verkehrs gerecht wird.

10 Fazit

Der durchgeführte Strategie- und Strukturprozess hat Verbesserungspotentiale sichtbar gemacht. Haushaltsmittel müssen auch zukünftig möglichst effizient eingesetzt werden. Das setzt Transparenz durch Ziele und ein aussagekräftiges Controlling voraus.

Die Intensivierung des Zielvereinbarungsprozesses verbessert die **Steuerung** und Zusammenarbeit zwischen dem MWVATT und dem LBV.SH spürbar. Durch die Aufnahme strategischer, mehrjähriger Ziele wird für den LBV.SH eine verlässlichere Grundlage zur Aufgabenwahrnehmung geschaffen, während gleichzeitig die Transparenz insbesondere für die Baulastträger gesteigert wird.

Die **Digitalisierung** im LBV.SH ist ein dynamischer, fortlaufender Prozess, der sich kontinuierlich weiterentwickelt. Eine vollständige Ende-zu-Ende-Digitalisierung ist unerlässlich, um Medienbrüche und uneinheitliche Datenstrukturen zu vermeiden. Sie ermöglicht außerdem effizientere und schnellere Abläufe und eröffnet das Potenzial für vollautomatisierte Verwaltungsprozesse. Dafür müssen interne Abläufe konsequent standardisiert und digitalisiert sowie die digitale Infrastruktur zeitgemäß ausgebaut werden.

Um die Digitalisierungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen, ist es essenziell, die Digitalisierung fest in der Organisationsstruktur des LBV.SH zu verankern und finanzielle sowie personelle Ressourcen gezielt zu planen und zuzuweisen.

Zum 01.08.2024 wurden die zentralen Aufgaben im **Radverkehrsbereich** in das Grundsatzreferat des MWVATT überführt, wodurch Schnittstellen reduziert und die Rolle des Referats als zentrale Anlaufstelle für alle Fragen des Radverkehrs gestärkt wurde.

Spezifische Radverkehrsfragen wie rechtliche, radtouristische oder umweltbezogene Aspekte verbleiben aufgrund der erforderlichen Expertise in den jeweiligen Fachreferaten.

Die Verankerung des Radverkehrs als weitere Kernaufgabe des LBV.SH wird durch die Einrichtung einer Stabsstelle Radverkehr deutlich, die als zentrale Ansprechstelle für das MWVATT sowie als Schnittstelle für die interne und externe Kommunikation zum Thema Radverkehr fungiert. Die Bauaufgaben im Radverkehrsbereich werden weiterhin von erfahrenen Arbeitseinheiten in den jeweiligen Geschäftsbereichen umgesetzt, die für den Bau, die Unterhaltung, den Betrieb und die Instandsetzung von Radwegen zuständig sind. Die Stabsstelle bündelt strategische, konzeptionelle sowie koordinierende Aufgaben und stärkt die Strukturen zur Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein. Dadurch bleiben die bisherigen Zuständigkeiten erhalten und eine klare Verantwortungsstruktur in diesem wichtigen Bereich wird gewährleistet.

Die Maßnahmen zur **Personalgewinnung und -bindung** werden fortgeführt und weiter ausgebaut:

- In der letzten Stuserhebung zu Arbeitsfähigkeit, Gesundheit und Arbeitszufriedenheit wurden 2023 Entwicklungspotenziale identifiziert und Vorschläge entwickelt. Eine psychische Gefährdungsbeurteilung wird derzeit erstellt.
- Der LBV.SH hat sich für die nächsten Jahre konkrete Ziele gesetzt: Die verstärkte Nutzung des „Jobturbo“, die Ausweitung bezahlter Pflichtpraktika für technische Studiengänge (z.B. Vermessung), das kostenlose Angebot eines Experimentierkastens zur Vorstellung technischer Berufe für Grundschulen, die Einführung eines „Reboarding“-Programms für rückkehrende Beschäftigte und die Einführung eines X-Wikis als Lernplattform im Rahmen eines Pilotprojekts in Kooperation mit dem ZIT.
- Die gemeinsame Personalgewinnung soll durch Praxisphasen für dual Studierende, Beamtenanwärter und Baureferendar des LBV.SH im MWVATT und im APV gestärkt werden. Die Weiterqualifizierungsangebote des LBV.SH werden für MWVATT-Beschäftigte geöffnet, und das MWVATT erhält künftig Zugriff auf die Lernplattform Moodle des LBV.SH.

Die künftige **Zusammenarbeit zwischen dem LBV.SH und den sieben Kreisen** wird in einem nächsten Schritt zwischen dem Land und dem SH LKT abgestimmt und in die vertragliche Gestaltung einfließen. Das bewährte Prinzip der regionalen Ansprechpartner beim LBV.SH wird weiter optimiert.