

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

**Minister**

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

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/3268

nachrichtlich:

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

über das:

Finanzministerium  
des Landes Schleswig-Holstein  
24105 Kiel

gesehen und weitergeleitet  
Kiel, den 29.05.2024  
gez. Staatssekretär Oliver Rabe

22.05.2024

**„Erhaltungsstrategie Landesstraßen“: Millioneninvestitionen nicht immer wirtschaftlich und nachhaltig eingesetzt – Schreiben des LRH vom 28.02.2024 zur offenen Berichtspflicht**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Landesrechnungshof hat in seinen „Bemerkungen 2021 mit Bericht zur Landeshaushaltsrechnung 2019“ u.a. bemängelt, dass die Investitionen im Rahmen der Erhaltungsstrategie Landesstraßen nicht immer wirtschaftlich und nachhaltig eingesetzt werden.

Zuletzt erläuterte Herr Minister Madsen am 21.03.2023 dem Finanzausschuss schriftlich, nach welchem Konzept Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen im gesamten Landesstraßennetz erfolgen (Umdruck 20/1161). Dabei wurden Anmerkungen des LBV.SH einbezogen. Dieser Bericht wurde in der Sitzung des Finanzausschusses am 30.03.2023 zur Kenntnis genommen.

Der Finanzausschuss hat mit Schreiben vom 21. November 2023 um zusätzliche Kommentierung der Kritikpunkte des LRH zu folgenden Themen gebeten:

1. Sicherstellung eines landesweit einheitlichen Konzeptes in der Erhaltungsplanung und Baudurchführung,
2. Umsetzung eines integrierten Erhaltungskonzeptes einschließlich Brückenbau,
3. Personalverteilung,
4. Sicherstellung der Aktualität der Bestandsdaten.

Zu der am 26.01.2024 (Umdruck 20/2705) vorgelegten Stellungnahme des MWVATT fordert der LRH ergänzend mit Schreiben vom 28.02.2024 eine Detaillierung zu den o.g. Punkten.

Hierzu nehme ich wie folgt Stellung:

### **1. Sicherstellung eines landesweit einheitlichen Konzeptes in der Erhaltungsplanung und Baudurchführung**

Die Bemerkungen 2021 des Landesrechnungshofes beziehen sich auf die Planung und Umsetzungen von Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen in den Jahren 2014 bis 2019. Die der Prüfung zugrundeliegenden Maßnahmen wurden ausnahmslos in der bis 2019 beim LBV.SH vorliegenden Niederlassungsstruktur planerisch vorbereitet. Im Rahmen der planerischen Vorbereitung wird sowohl das „Wie“ eine Sanierung erfolgt als auch wie die Sanierung abgewickelt wird festgelegt. Dies entspricht den Vorgaben der VOB/A nach einer eindeutigen und erschöpfenden Leistungsbeschreibung und verhindert unkalkulierbare haushälterische Risiken bei der baulichen Umsetzung der jeweiligen Sanierungsmaßnahme.

Zu beachten ist, dass sich der LBV.SH 2019 im Zuge der Gründung der Autobahn GmbH neu aufgestellt hat. Seit dem 01.05.2019 sind alle Aufgaben der Erhaltung in einem Geschäftsbereich gebündelt und werden nach einheitlichen Standards landesweit wahrgenommen. Vorher lag die Verantwortung für die Planung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen noch bei rechtlich selbständigen Niederlassungen des LBV.SH.

Für das Jahr 2019 bedeutet dies, dass die planerische Vorbereitung der Erhaltungsmaßnahmen vielfach noch durch die Niederlassungen erfolgte, die Umsetzung jedoch vom Geschäftsbereich Erhaltung wahrgenommen wurde. Rückblickend zeigt sich, dass die bis 2019 vorhandene Niederlassungsstruktur eher „neubaulastig“ ausgerichtet war.

Grundsatzarbeit im Bereich Erhaltung war bis zum 30.04.2019 nur rudimentär verortet und wurde nicht ausreichend strategisch verfolgt. In der Niederlassungsstruktur oblag dem damaligen Dezernat 30 „Auftragsmanagement und Ressourcensteuerung“ im Kern die Steuerung der Investitionsmittel einschließlich der (Erhaltungs-) Programmplanung. Weiter wurde dort strategische Grundsatzarbeit der Erhaltung in Form der Organisation und Abwicklung der Zustandserfassungen und –bewertungen, Pavementmanagementsystem (PMS) sowie Zuarbeiten zum Bericht zum Zustand der Landesstraßen bzw. zur Landesstraßenstrategie bearbeitet. Die Niederlassungen unterstützend war das Dezernat ferner mit der operativen Abwicklung von einzelnen Bauprojekten befasst.

Die Fachaufsicht über die Niederlassungen lag in den Dezernaten 31 bis 33. Formal war das Dezernat 31 „Straßenentwurf, Umweltschutz“ für die Beratung der Niederlassungen bei der Bearbeitung der Erhaltungsentwürfe verantwortlich, wenngleich der eindeutige Fokus auf Neu- bzw. Um- und Ausbaumaßnahmen lag. Eine Prüfung von Erhaltungsentwürfen erfolgte allerdings nur bei Vorhaben des Bundes, die dem Bundesministerium vorzulegen waren. Entwurfsprüfungen für Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen wurden bis auf wenige Ausnahmen einer grundhaften Sanierung, die eher einem Ausbau gleichkamen, nicht durchgeführt. Dabei blieb die Frage der Wahl der geeigneten bzw. zweckmäßigen Sanierungsvariante unberücksichtigt, vielmehr konzentrierte sich die Prüfung auf die Einhaltung entsprechender Entwurfparameter der Trassierung.

Die Aufgaben des Dezernates 32 „Straßenbaudurchführung“ umfassten die Grundsatzarbeit im Bereich der Bauvergabeverfahren, des Bauvertragsrechtes und der Straßenbau-technik. Eine besondere Betrachtung von Erhaltungsmaßnahmen erfolgte dabei nicht. Unabhängig der Maßnahmenart mussten die Niederlassungen bei Überschreitungen von Wertgrenzen verfahrensabhängig Vergabezustimmungen einholen.

Das Dezernat 33 „Konstruktiver Ingenieurbau, SIB, Vermessung“ war das einzige technische Dezernat, das sich in der damaligen Struktur inhaltlich mit der Planung und Abwicklung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken beschäftigt hat. Dies führte dazu, dass in der Niederlassungsstruktur Erhaltungsmaßnahmen uneinheitlich geplant und durchgeführt wurden. Diesen Organisationsmangel hatte der LBV.SH bereits erkannt; mit der Etablierung des Geschäftsbereichs Erhaltung mit seiner organisatorischen Unterstruktur wurde seit Mai 2019 entsprechende Fachkompetenz gebündelt und weiterentwickelt.

Hierbei ist das neu eingerichtete Grundsatzdezernat 30 „Erhaltung“ ein entscheidender Baustein. Neben der Grundlagensetzung und fachlichen Beratung der operativ tätigen Regionaldezernate nimmt es umfassende Aufgaben der Fachaufsicht wahr. Selbst die in 2019 ausgeführten vom LRH geprüften Maßnahmen waren zum Zeitpunkt der Einrichtung des Grundsatzdezernates weit überwiegend bereits beauftragt oder ausgeschrieben, so dass eine Einflussnahme des Grundsatzdezernates nur sehr begrenzt möglich war. Es ist zu berücksichtigen, dass eine völlig neu geschaffene Organisationseinheit zunächst einer Aufbauphase bedarf. Dies betraf sowohl die operativ tätigen Regionaldezernate und insbesondere das Grundsatzdezernat, in dem für den überwiegenden Anteil der Mitarbeiter bis dato neue Aufgaben zu übernehmen waren. Weiter mussten sich neue Strukturen und Arbeitsweisen zunächst etablieren.

Der LBV.SH hat die Prüfung des LRH im Herbst 2021 umfassend mit der seinerzeit bei der Prüfung eingesetzten Mitarbeiterin des LRH erörtert. Dabei wurde deutlich, dass ein Großteil der festgestellten Mängel eine nicht immer ausreichende Dokumentation der getroffenen Abwägungsentscheidungen betraf. Gerade dieser Qualitätsmangel wurde mit der Vereinheitlichung und Strukturierung des Entwurfsprozesses mit Einführung der Richtlinie für die einheitliche Gestaltung von Erhaltungsentwürfen im Straßenbau aus dem Jahr 2019 (RE Erhaltung) im Jahr 2021 beseitigt. Im Rahmen der Umsetzung der Bundesvorgaben wurden hierzu landesspezifische Ergänzungen vorgenommen.

Im zugrundeliegenden Prüfungszeitraum wurden Entwurfsunterlagen auf Basis der Richtlinie für die einheitliche Gestaltung von Erhaltungsentwürfen im Straßenbau aus dem Jahr 2012 (RE 2012) oder als „vereinfachte Entwürfe“ aufgestellt. Die RE 2012 regelt, anders als die jetzt anzuwendende RE Erhaltung, lediglich die Standards von Entwurfsunterlagen für Neu- und Ausbauprojekten. Insbesondere die vorgegebene Gliederung der Erläuterungsberichte dient vornehmlich der planungsrechtlichen Begründung von Neubaumaßnahmen. Daher wurden von den Niederlassungen vielfach vereinfachte Baubeschreibungen anstelle der Erläuterungsberichte verwendet. Auch diese waren aufgrund der Zielrichtung als Grundlage eines Bauvertrages etwa zur Dokumentation der Abwägungsentscheidungen zur Wahl der Sanierungsvariante sachgerecht.

Im Jahr 2020, d.h. nach dem Zeitpunkt der Erhebung, wurde aufgrund der zuvor dargestellten Defizite vom Bundesverkehrsministerium die RE Erhaltung entwickelt und eingeführt. Anders als die RE 2012 umfasst die RE Erhaltung keine Vorgaben für den Aufbau und die Form der Entwurfsunterlagen (Qualitäts- und Mindeststandards für den Aufbau der Unterlagen). Vielmehr enthält die RE Erhaltung einen verbindlichen Fragenkatalog,

mit dem die Bearbeiterinnen und Bearbeiter von Erhaltungsentwürfen durch die Bearbeitung des Erhaltungsentwurfes von der notwendigen Grundlagenerhebung über die Entscheidung zur bevorzugten Sanierungsvariante bis zur Definition der vorgesehenen Umsetzung der Erhaltungsmaßnahme differenziert geleitet werden.

So fordert die RE Erhaltung unter anderem eine umfassende Befassung mit dem vorhandenen Bestand der Straße, differenziert nach Anlagenteilen und den örtlichen Randbedingungen der Strecke. Im nächsten Kapitel sind die Schadensbilder für Fahrbahnen, Ingenieurbauten, Entwässerung und Straßenausstattung jeweils zu dokumentieren. Weiter sind die Wahl der Erhaltungsmaßnahme sowie die technische Gestaltung und die bauliche Umsetzung der jeweiligen Erhaltungsmaßnahme zu definieren. Letztendlich definiert erst die in 2021 eingeführte RE Erhaltung die Notwendigkeit der Dokumentation der planerischen Abwägungsprozesse hinsichtlich der Sanierungsvariante. Übereinstimmend mit dem LRH fordert der LBV.SH hier intern bereits über die Anforderungen des Bundes hinausgehende Angaben.

Die grundlegende Konzeption der Sanierung der Landesstraßen ist umfassend in der Landesstraßenstrategie (Drucksache 20/837) festgelegt. Hiermit besteht eine einheitliche „Erhaltungsphilosophie“ für den gesamten LBV.SH. Mit dem dort definierten Lebenszyklusansatz ist die Wahl der geeigneten Erhaltungsvariante für jeden sinnvollen homogenen Abschnitt des Landesstraßennetzes individuell festzulegen.

Das Erhaltungsprogramm 2023 bis 2027 legt für jeden einzelnen homogenen Abschnitt auf Basis gutachterlicher Berechnungen unter Einsatz eines PMS unter Berücksichtigung verschiedener Kennwerte (insbesondere Schäden, Alter- und Aufbau der Fahrbahn, Verkehrsbeanspruchung und verfügbare Investitionsmittel) den jeweils optimalen Sanierungsumfang fest. Da diese Berechnungen jeweils nur von mittleren Materialeigenschaften ausgehen können, werden zur Verifizierung des geplanten Sanierungsumfanges zunächst umfassende Materialanalysen veranlasst. Bei Bedarf werden die punktuellen örtlichen Probenahmen durch zerstörungsfreie Georadaruntersuchungen ergänzt, um das Maß der Homogenität des Aufbaus der jeweiligen Strecke zu bestimmen.

Auf Basis dieser Untersuchungen und weiterer Daten, z.B. zur Verkehrsbelastung, erarbeiten die operativ tätigen Regionaldezernate für jeden einzelnen homogenen Streckenabschnitt den notwendigen Sanierungsbedarf der jeweiligen Anlagenteile. In einem in 2021 eingeführtem formalisierten Abstimmungsprozess zwischen regionalem Fachbereich und Grundsatzdezernat Erhaltung wird dann unter Berücksichtigung der PMS-Berechnungen die jeweils optimale Sanierungsvariante festgelegt. Grundlagen dieser

Abstimmungen des Vorentwurfes sind die vorhandenen Bestandsdaten und insbesondere zusätzliche Materialuntersuchungen des Straßenbestandes, die vorhandene Verkehrsbeanspruchung und vorhandene Schäden.

Zur Unterstützung bei der Erstellung des Sanierungsvorschlags wurde den Regionaldezernaten im Jahre 2021 neben weiteren Hilfsmitteln ein Programm zur „Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 2012, Korrektur 2020“ zur Verfügung gestellt. Die vom LRH in Einzelfällen festgestellten Berechnungsfehler bei der Ermittlung der Belastungsklasse werden damit vermieden. Sowohl die zu Grunde liegenden Berechnungen zur Dimensionierung des Oberbaus als auch die Dokumentation der Abstimmung erfolgen auf Basis einheitlicher Methoden und werden in einem Formblatt festgehalten. Die vom LRH geforderte Systematik ist bereits eingeführt, wie dies bereits summarisch in der Stellungnahme an den Finanzausschuss beschrieben wurde. Auf Basis des abgestimmten Sanierungsvorschlages arbeiten die Regionaldezernate anschließend die Erhaltungsentwürfe. Ab einer ermittelten Kostensumme von über 1,5 Mio. € legen die Regionaldezernate die Erhaltungsentwürfe (Streckenentwürfe) dem Grundsatzdezernat zur Prüfung vor. Damit unterliegt der weit überwiegende Anteil der Vorhaben –unabhängig der Baulastträgerschaft– einer fachaufsichtlichen Prüfung.

Für die Erhaltung und den Ersatzneubau von Ingenieurbauwerken ist geregelt, dass sämtliche Bauwerksentwürfe (ggfs. Fachentwürfe innerhalb des Streckenentwurfes) dem Grundsatzdezernat zur Prüfung vorzulegen sind.

Zusätzlich ist bei öffentlichen Ausschreibungen/ offenen Verfahren mit einer Wertungssumme von mehr als 2,5 Mio. € vor Zuschlagserteilung die Vergabezustimmung des Grundsatzdezernates einzuholen. Selbiges gilt für z. B. auch Nachträge über 0,1 Mio. €.

Des Weiteren geht der Landesrechnungshof konkret auf die Thematik Polyzyclische Aromatische Kohlenstoffe (PAK) ein. Ziel des LBV.SH und des MWVATT ist es, die gesundheitsgefährdenden Stoffe langfristig aus der Umwelt zu entfernen. Entsprechend der abfallrechtlichen Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes aber auch aus wirtschaftlichen Erwägungen sollen Vermischungen zwischen belastetem und unbelastetem Material vermieden werden. Dieses erfordert ein sehr individuelles Vorgehen im jeweiligen Einzelfall. Aus diesen Erwägungen sollen die Schichten möglichst komplett ausgebaut werden oder aber auch gezielt ausgespart werden. Insofern fließen die Überlegungen hierzu auch in die Festlegung des Sanierungsumfanges s.o. ein. Mit dem Wechsel auf das Geschäftsbereichsmodell wurde hierfür die grundlegende Zuständigkeit dem Grundsatzdezernat 30 übertragen. Zur weiteren Unterstützung der baudurchführenden Dezernate in

der Thematik PAK wurde im Jahre 2023 das Dezernat 30 um eine zusätzliche Stelle aufgestockt, wodurch die Grundsatzstrategie beim Umgang mit teer-/ pechtypischen Bestandteilen von Straßenausbaustoffen noch klarer dargestellt werden konnte und eine direkte und einheitliche Abstimmung zu den Regionaldezernaten sichergestellt ist. Im Rahmen europaweiter Ausschreibungen wurden zur umweltgerechten Verwertung der gesundheitsschädigenden Ausbaumaterialien Rahmenverträge geschlossen.

## **2. Umsetzung eines integrierten Erhaltungskonzeptes einschließlich Brückenbau**

Dieser Kritikpunkt des LRH ist im alten Organisationsmodell begründet. In der Niederlassungsstruktur war die Erhaltung der verschiedenen Anlagenteile auf verschiedene Organisationseinheiten aufgeteilt.

Die Integration eines integrierten Erhaltungskonzeptes einschließlich des Brückenbaus („Koordinierte Erhaltungsplanung“) wurde bereits in der Konzeption des Geschäftsbereichsmodells gezielt berücksichtigt. Anders als in der Niederlassungsstruktur, wo die Erhaltung der verschiedenen Anlagenteile parallel in unterschiedlichen Organisationseinheiten verortet waren, wurden die Aufgaben im Geschäftsbereichsmodell organisatorisch zusammengeführt. Durch Bündelung der Aufgaben der Erhaltung von Fahrbahnen-, Radwege- und Brückenerhaltung innerhalb der Regionaldezernate obliegt bereits der jeweiligen Dezernatsleitung eine entsprechende Koordinierungsaufgabe. Dies wird darüber hinaus entsprechend im Grundsatzdezernat gespiegelt.

Auch die RE Erhaltung folgt uneingeschränkt dem Grundsatz einer integrierten Erhaltungsplanung und sieht eine umfassende gezielte Betrachtung aller Anlagenteile vor. Das vom LRH geforderte Konzept ist damit bereits mit der Einführung der RE Erhaltung umgesetzt. Dies bedeutet allerdings nicht, dass zwingend im Rahmen der Sanierung eines Streckenzuges auch alle Brücken umfassend saniert werden. Ziel der integrierten Erhaltung ist die Nutzung wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Synergieeffekte. Diese bestehen jedoch nicht generell, sondern sind im jeweiligen Einzelfall zu prüfen. So ist bei der Erhaltung von Brücken innerhalb von Streckenzügen stets für jedes einzelne Bauwerk abzuwägen, ob eine gemeinsame Umsetzung zielführend ist. Häufig bedingt eine Sanierung oder ein Ersatzneubau eines Bauwerkes, dass die Durchgängigkeit der Bau-strecke nicht mehr gewährleistet werden kann. Dies kann dann zu einer deutlichen Verlängerung der Bauzeit und zum Verlust der Erreichbarkeit von Anliegergrundstücken führen, so dass auch eine Entflechtung der Arbeiten deutliche Vorteile aufweisen kann.

Es wird darauf hingewiesen, dass dieses begonnene Umschwenken zur integrierten Erhaltungsplanung einen längeren Übergangszeitraum benötigt, da derzeit auch Bauwerke außerhalb von den Straßenbaumaßnahmen zeitnahe Erhaltungsmaßnahmen bedürfen, um die Dauerhaftigkeit, Verkehrssicherheit oder gar die Standsicherheit der Bauwerke gewährleisten zu können.

Im Rahmen der Landesstraßenstrategie wurden auch für die Bauwerke langfristige Erhaltungsstrategien auf Basis des Lebenszyklusansatzes entwickelt. Entsprechende Handlungsbedarfe bei Bauwerken und Fahrbahnen und Radwegen wurden in der Erhaltungsprogrammplanung 2023 bis 2027 soweit möglich koordiniert. Die planerische Koordination der Erhaltung von Fahrbahnen, Radwegen und Ingenieurbauwerken erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durch das Steuerungsdezernat 31.

### **3. Personalverteilung, Personalsituation**

Die Weiterentwicklung des LBV.SH von der Niederlassungsstruktur hin zu einem Geschäftsbereichsmodell erfolgte im Rahmen einer Projektstruktur. Um Transparenz sicherzustellen und möglichst viel Expertise in die Organisationsänderung einzubinden, wurde auch der LRH gebeten, an den Lenkungsgruppensitzungen teilzunehmen.

Die vom LRH kritisierte Personalverteilung findet letztendlich eine wesentliche Ursache in der Niederlassungsstruktur, die stark auf Neubauvorhaben ausgerichtet war und die Grundlage für die Verteilung der Ressourcen für Aufgaben des Neu- und Ausbaus, der Erhaltung und des Betriebes bzw. der Straßen- oder Verkehrsverwaltung darstellte. Hinzu kommt, dass sowohl der LBV.SH als auch die Vorgängerorganisation, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr und der Straßenbauämter in verschiedene Personalabbauprogramme eingebunden waren. Gleichzeitig sind das Aufgabenvolumen und die Komplexität der Aufgaben etwa aus gesetzlichen Anforderungen ständig gestiegen. Dies hat zur Folge, dass der LBV.SH in allen Organisationseinheiten unter einer sehr knappen Personalausstattung leidet.

Umso mehr war es Ziel der Organisationsänderung in 2019, eine vor dem Hintergrund der Aufgaben- und Personalübertragung an die Autobahn GmbH stabil funktionierende Organisationsstruktur zu entwickeln. Im Rahmen der Arbeitsgruppen wurden für die Geschäftsbereiche 2 und 3 auch grobe Personalbemessungen durchgeführt, die auf Auswertungen älterer Organisationsuntersuchungen beruhten. Diese Berechnungen zeigten sowohl für den Geschäftsbereich „Erhaltung“ als auch für den Geschäftsbereich „Neu,

Um- und Ausbau“ gleichermaßen unzureichende Personalausstattungen. Die Richtigkeit der Berechnungen werden durch nicht vollständig verausgabte Erhaltungsmittel ebenso bestätigt wie durch die Tatsache, dass der Geschäftsbereich 2 personell nicht in der Lage ist, die Planung für alle gesetzlich vorgesehenen Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes im geforderten Maße zu forcieren.

Der LBV.SH hat sehr früh Maßnahmen zur Begegnung des Fachkräftemangels eingeleitet. Trotz deutlicher Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt ist es dem LBV.SH in den letzten Jahren durch umfassende Aus- und Fortbildung und erfolgreiche Recruitingmaßnahmen erfolgreich gelungen, die Anzahl vakanter Stellen zu reduzieren.

#### EP06 LBV.SH – Stellenplan 2021 bis 2024

Jahr	Stellen ge- sam	Veränderungen zum Vorjahr
2021	1.458	
2022	1.471	+ 13 Azubi-Stellen, + 4 Radwegstellen, - 10 Stelleneinsparung, + 6 künftig wegfallende Stellen Übernahme Nachwuchskräfte
2023	1.504	+ 25 Azubi-Stellen, + 7 künftig wegfallende Stellen, Übernahme Nachwuchskräfte, + 1 künftig umzuwandelnde Stelle
2024	1.537	+ 30 Azubi-Stellen, + 3 kw-Stellen PR

Bezogen auf den Geschäftsbereich 2 (GB2) „Neubau, Um- und Ausbau“ ist im Vergleichszeitraum von 184 MA auf 185 MA annähernd gleichgeblieben, im Geschäftsbereich 3 „Erhaltung“ konnte von 133 auf 139 MA gesteigert werden. Ein quantitativer Vergleich zwischen den Geschäftsbereichen ist allerdings unzulässig, da die Dezernate „22 - Qualitätssicherung, Geotechnik“ sowie „23 - Vermessung und Geoinformation“ mit Querschnittsaufgaben geschäftsbereichsübergreifende Leistungen erbringen, ähnliches gilt für die im Dezernat 24 verortete Projektgruppe BIM.

Um ggfs. freie Kapazitäten zu nutzen, wickelt auch der Geschäftsbereich 2 Erhaltungsmaßnahmen unterstützend ab. Die Übertragung der Zuständigkeit von Projekten hat gegenüber (temporären) Personalverschiebungen den Vorteil, dass ständige Organisationsänderungen vermieden werden und handelbare Führungsspannen erhalten bleiben.

#### **4. Sicherstellung der Aktualität von Bestandsdaten**

Der LBV.SH benötigt für seine Aufgabenwahrnehmung verlässliche Grundlagendaten. Die vom LRH geäußerte Kritik fehlender Datenpflege in die Bauwerksdatenbank SIB Bauwerke, war in der Niederlassungsstruktur häufiger zu beobachten, wenn Straßenbausachgebiete Veränderungen an den Ingenieurbauwerken durchgeführt haben (z.B. neue Asphaltdeckschicht). Der LBV.SH konnte die durch Einzelfälle belegten Defizite durch Anpassung der Prozesse und durchgeführte Datenabgleiche zu Fahrbahnerhaltungsmaßnahmen weitestgehend beseitigen. Da das bundeseinheitliche Programmsystem auf eine manuelle Eingabe angewiesen ist, lassen sich Fehler des Faktors „Mensch“ aber nicht gänzlich ausschließen.

Bei der Pflege der Datenbank Straßeninformationssystem Straße (SIB Straße) liegen die Ursachen mangelnder Datenpflege vorrangig im Programmsystem begründet. Da entsprechend der bundeseinheitlich vorgegebenen Datenstruktur die Pflege von Aufbaudaten in der Datenbank SIB Straße äußerst aufwendig ist, wurde für die Pflege der Aufbaudaten in der Vergangenheit eine im Bund-Länder-Verbund lizenzierte gesonderte Software eingesetzt. Leider hat das Bundesverkehrsministerium die Pflege der eingesetzten Software eingestellt, so dass sie nicht mehr zu aktuellen Betriebssystemen und den aktuellen Schnittstellenvorgaben der Datenbank SIB Straße kompatibel ist. Daher lassen sich die Aufbaudaten nur innerhalb der Datenbankumgebung SIB Straße mit sehr hohem Aufwand von Mitarbeiter\*innen mit einer vertieften Kenntnis der Datenbankstruktur durch manuelle Eingabe in entsprechender Codierung pflegen. Die Datenpflege ist daher nicht nur aufwändig, sondern auch dem Grunde nach fehleranfällig.

Hinzu kommt, dass die Aufbaudaten in der Datenstruktur als Unterelemente der Querschnittsdaten angelegt sind. Da umfassenden Erneuerungen der Straße auch größere Änderungen an den Querschnittsdaten hervorrufen, wurde im Prüfungszeitraum häufiger eine komplette Neuerfassung der Querschnittsdaten durch externe Dienstleister nach Fertigstellung der Baumaßnahme durchgeführt. Mit der Neuerfassung der Querschnitte wurden vorhandene Aufbaudaten durch Überschreibung der Daten systembedingt gelöscht, so dass ggfs. bereits getätigte Eingaben verloren gegangen sind. Da die neuen Querschnittsdaten aufgrund der notwendigen Prozessschritte im Regelfall erst ein bis zwei Jahre nach Beendigung der Maßnahme in die Datenbank SIB Straße aufgenommen werden können, hat es Unregelmäßigkeiten bei der Dateneingabe gegeben. Interne Analysen der vorhandenen Datenlücken durch den LBV.SH fanden die häufigste Ursache in einer Überschreibung der Daten durch leere Werte nach Neuerfassung der Querschnittsdaten oder Änderungen am Grundnetz.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Erhaltungsdatenbank aufgebaut, die gegenüber der Datenbank SIB Straße weitere Vorteile besitzt. Die Datenerfassung in der Erhaltungsdatenbank erfolgt innerhalb vorhandener Prozesse in einem digitalen Workflow. Die Datenbank ist modular aufgebaut und flexibel erweiterbar. Mit der kartenbasierten Visualisierung der durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen kann ein direkter Abgleich zu den Ergebnissen der Zustandserfassungen erfolgen. Die Datenbank ist ferner modular an die Projekt- und Finanzsteuerungsprogramme angebunden und unterstützt die Ressourcensteuerung im Geschäftsbereich Erhaltung.

Wesentlicher Vorteil gegenüber der Datenhaltung in der Datenbank SIB Straße ist, dass die Daten historisierend festgehalten werden. Bei vollumfänglichen Netzbezug zur Datenbank SIB Straße wird fahrstreifenweise der jeweils durchgeführte Sanierungsumfang in Netzknotenstationierung festgehalten. Beim Sanierungsumfang werden sowohl der Umfang des Rückbaus vorhandener Schichten als auch der jeweilige Einbau neuer Schichten unter Angabe der jeweiligen Stärke erfasst. Hinzu kommen Angaben zur jeweiligen Maßnahmenart sowie zur Sanierung von Radwegen. Auf dieser Basis werden für zukünftige Erhaltungsmaßnahmen wesentliche Grundlagendaten zur Streckenhistorie festgehalten, die bei späteren Maßnahmen planerisch berücksichtigt werden können.

Die Daten der Erhaltungsdatenbank sind bereits in die letzten PMS Berechnungen zur Fortschreibung der Landesstraßenstrategie in 2023 eingeflossen, so dass die Sorge des LRH hinsichtlich fehlender Datengrundlagen für die PMS-Berechnungen nicht geteilt wird. Da sämtliche Daten der Netzsystematik der SIB Straße entsprechen, lassen sich die Erhaltungsdaten stets uneingeschränkt örtlich zur Datenbank SIB Straße zuordnen.

Insgesamt ist festzustellen, dass der LBV.SH bereits erfolgreiche Maßnahmen ergriffen hat, um festgestellten Organisationsmängeln nachhaltig zu begegnen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Claus Ruhe Madsen