



RECHNUNGSHOF  
RHEINLAND-PFALZ

---

## **Auszug aus dem Jahresbericht 2022**

### **Nr. 16 Stütz- und Sicherungsbauwerke an Landesstraßen - Mängel bei der Bauwerksprüfung und -erhaltung, Verantwortlichkeiten oft ungeklärt, keine nachhaltige Erhaltungsstrategie -**

---

**Impressum:**

Rechnungshof Rheinland-Pfalz  
Gerhart-Hauptmann-Straße 4  
67346 Speyer

Telefon: 06232 617-0  
Telefax: 06232 617-100  
E-Mail: [poststelle@rechnungshof.rlp.de](mailto:poststelle@rechnungshof.rlp.de)  
Internet: <https://rechnungshof.rlp.de>

**Nr. 16**

**Stütz- und Sicherungsbauwerke an Landesstraßen  
- Mängel bei der Bauwerksprüfung und -erhaltung,  
Verantwortlichkeiten oft ungeklärt, keine nachhal-  
tige Erhaltungsstrategie -**

Der Landesbetrieb Mobilität prüfte und überwachte Stützbauwerke häufig nicht ordnungsgemäß. Die vorgeschriebenen Prüfintervalle wurden teilweise erheblich - in einigen Fällen sogar um Jahrzehnte - überschritten.

Die erforderlichen Erhaltungsausgaben wurden zwischen 2007 und 2016 im Mittel um 35 % unterschritten. Weil Erhaltungsmaßnahmen unterblieben oder aufgeschoben wurden, kam es zu teilweise gravierenden Zustandsverschlechterungen und in mehreren Fällen zu Teileinstürzen.

Der Anteil der Stützbauwerke, für die mittelfristig größere bauliche Erhaltungsmaßnahmen erforderlich sind, ist deutlich angestiegen. Aufgrund der Altersstruktur der Bauwerke werden zudem langfristig größere Erhaltungsmaßnahmen verstärkt erforderlich.

Die Datenlage zur Bau- und Unterhaltungslast von Stützbauwerken war in einer Vielzahl von Fällen unzureichend. Bei 695 Bauwerken hat der Landesbetrieb die Baulast Stellen außerhalb der Landesverwaltung („Sonstige“) und bei 76 Bauwerken die Baulast privaten Eigentümern zugeordnet. Tatsächlich lag die Baulast in mehreren geprüften Fällen beim Land.

Eine nicht geklärte Baulastträgerschaft und zu geringe Erhaltungsausgaben bergen Risiken. Insbesondere Extremwetterlagen können die Standsicherheit der Stützbauwerke und die Sicherheit des Verkehrs auf den Landesstraßen gefährden.

Für Sicherungsbauwerke, z. B. Steinschlag- und Schneeschutzzäune, fehlten Regelungen zur turnusmäßigen Prüfung. Der Landesbetrieb verfügte auch nicht über hinreichende Daten, um die Erhaltung der Sicherungsbauwerke landesweit zu kontrollieren und wirtschaftlich zu steuern.

**1 Allgemeines**

Die Sicherung der Landesstraßen erfordert eine stetige Befassung mit dem Bau und der Unterhaltung aller Straßenbestandteile. Hangrutschungen, Stein- und Blockschlag (Geereignisse) gefährden die Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit von Straßen, die in Tal- oder Hanglagen verlaufen. Sie haben in den zurückliegenden Jahren wiederholt zu teils erheblichen Sachschäden und längerfristigen Verkehrsbeeinträchtigungen geführt.



Verkehrsgefährdungen, -eingriffe und Schäden durch Rutschungen und Steinschlag in Rheinland-Pfalz (Fotos des Landesbetriebs Mobilität)

Georeignisse werden häufig durch intensive Niederschläge, Frost-Tau-Wechsel, Temperaturwechsel und Stürme ausgelöst. Die Häufigkeit dieser Ereignisse wird aufgrund des Klimawandels möglicherweise zunehmen. Damit steigen die Anforderungen an die für die Straßenverkehrssicherheit verantwortlichen Baulastträger, gegen derartige Gefährdungen des Verkehrs vorzusorgen.

Zum Schutz gegen diese Gefahren sowie gegen geologische und geotechnische Einwirkungen<sup>1</sup> auf Straßen, gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Bauwerke, die nach ihrer Funktion in Stütz- und Sicherungsbauwerke eingeteilt werden. Stützbauwerke sind Wandkonstruktionen, Erd- oder Felsvernadelungen, die eine dauernde Stützfunktion gegenüber dem anstehenden Erdreich oder Fels, dem Straßenkörper oder Gewässern ausüben.<sup>2</sup> Sicherungsbauwerke - wie Steinschlag- und Schneeschutzzäune sowie Vernetzungen - sichern Straßen gegen in Bewegung geratene Steine, Schneemassen oder Felsblöcke.

Das Land ist Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Es hat diese in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.<sup>3</sup> Zu einer öffentlichen Straße gehören nicht nur die Fahrbahn selbst, sondern auch weitere Bestandteile, u. a. Stützbauwerke.<sup>4</sup>

Die Straßenbaulast für ein Stützbauwerk besteht unabhängig von den Eigentumsverhältnissen an dem Bauwerk bzw. an dem Grundstück, auf dem das Bauwerk errichtet ist. Maßgeblich ist allein, ob das Bauwerk rechtlich als Straßenbestandteil

---

<sup>1</sup> Im Unterschied zu den temporär wirkenden „Georeignissen“ (z. B. Steinschlag) wirken geologische und geotechnische Einwirkungen (z. B. die Erdmassen eines Hanggrundstücks) permanent auf Straßen und die dazu gehörenden Bauwerke ein.

<sup>2</sup> Sofern sie eine sichtbare Höhe von 1,5 m oder mehr aufweisen, sind sie nach DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen, Überwachung und Prüfung“ turnusmäßig zu überwachen und zu prüfen.

<sup>3</sup> § 12 Abs. 1 i. V. m. § 11 Abs. 1, 3 Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG).

<sup>4</sup> Die Bestandteile einer Straße sind in § 1 Abs. 3 LStrG definiert.

einzuordnen ist.<sup>5</sup> Das ist der Fall, wenn ein funktionaler Zusammenhang zur Straße besteht, d. h. das Stützbauwerk zur Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast erforderlich ist und daher überwiegend der Straße dient.<sup>6</sup>

Daneben haftet das Land Dritten gegenüber nach zivilrechtlichen Grundsätzen, wenn es seiner allgemeinen Verkehrssicherungspflicht, die ihm aufgrund der Zulassung des öffentlichen Verkehrs auf der betreffenden Straße obliegt, nicht nachkommt.<sup>7</sup>

Zur Erfüllung beider Pflichtenkreise ist es erforderlich, regelmäßig den Zustand der Stütz- und Sicherungsbauwerke zu prüfen und zu überwachen, damit notwendige Maßnahmen rechtzeitig erkannt und durchgeführt werden können.

Insgesamt ist der Landesbetrieb für mindestens 1.750 Stütz- und 250 Sicherungsbauwerke an den Landesstraßen zuständig. Der Rechnungshof hat die Maßnahmen zur Erhaltung dieser Bauwerke für den Zeitraum 2007 bis 2020 sowie die Erfassung und Bewertung von Georisiken bei Sicherungsbauwerken untersucht. Die Prüfung der Erhaltungspraxis umfasste die Datenverwaltung, die Zustandskontrollen sowie den Mitteleinsatz und die Vermögensentwicklung.

## **2 Wesentliche Prüfungsergebnisse**

### **2.1 Fehlerhafte oder unklare Zuordnungen der Bau- und Unterhaltungslasten von Stützbauwerken**

Die Bauwerksdatenbank des Landesbetriebs enthielt bei einer Vielzahl von Stützbauwerken nur unzureichende oder zweifelhafte Angaben zur Baulast und zu den Pflichten, die Baulastträgern hinsichtlich der Unterhaltung und Instandsetzung (UI-Pflicht) sowie des Um- und Ausbaus (UA-Pflicht) obliegen. Bei 695 Bauwerken hat der Landesbetrieb die Baulast Stellen außerhalb der Landesverwaltung („Sonstige“) und bei 76 Bauwerken die Baulast privaten Eigentümern zugeordnet. Stichproben ergaben, dass Angaben in der Datenbank fehlerhaft waren und die Baulast nicht den jeweiligen Eigentümern, sondern dem Land oblag. Der Landesbetrieb hat diese Baulastzuordnungen inzwischen korrigiert. Darüber hinaus bestand in weiteren Fällen hinsichtlich der Zuordnung der Baulast und der Baulastträgerpflichten noch Klärungsbedarf.

Bei 90 % der Stützbauwerke „Sonstiger“ und bei 89 % der Stützbauwerke „privater Eigentümer“ ist die in der Vermögensbuchhaltung des Landesbetriebs angenommene wirtschaftliche Nutzungsdauer bereits überschritten oder die Restlebensdauer unbekannt. Der dort bestehende Investitions- und Erhaltungsbedarf birgt Risiken für den Landeshaushalt. Denn es ist nicht auszuschließen, dass die Bau- und Unterhaltungslast für zahlreiche dieser Bauwerke tatsächlich dem Land zuzuordnen ist.

Der Landesbetrieb hat erklärt, ihm sei die dargestellte Problematik der Baulastträgerschaft bekannt. Das Thema sei 2019 in einem Leitfaden behandelt worden und 2017 sowie bereits 1993 Gegenstand eines Erfahrungsaustauschs gewesen. Seitdem seien mit unterschiedlicher Intensität Klärungen der Baulast herbeigeführt und

---

<sup>5</sup> Bestandteile der öffentlichen Straßen, siehe § 1 Abs. 3 LStrG.

<sup>6</sup> OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 24. Mai 2012 - 7 A 10976/11; VG Neustadt (Weinstraße), Urteil vom 4. September 2014 - 4 K 148/14.NW.

<sup>7</sup> Vgl. grundsätzlich zur Abgrenzung der öffentlich-rechtlichen Straßenbaulast und der zivilrechtlichen Straßenverkehrssicherungspflicht BGH, Urteil vom 20. März 1967 - III ZR 29/65; zum Inhalt der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers: OLG Koblenz, Beschluss vom 9. Januar 2020 - 12 U 463/19.

in der Datenbank SIB-Bauwerke<sup>8</sup> aktualisiert worden. Allerdings hänge die Behandlung der Thematik wesentlich von den Personalkapazitäten ab; derzeit bestehe Personalmangel, der dadurch verstärkt würde, dass es zunehmend schwieriger werde, Stellen adäquat zu besetzen.

Der Rechnungshof bemerkt hierzu, dass es nicht vertretbar ist, die Lösung des seit fast drei Jahrzehnten bekannten Problems weiter aufzuschieben. Mit den zur Klärung der Baulast vorübergehend erforderlichen Arbeiten können beispielsweise auch externe Dienstleister beauftragt werden.

## 2.2 Mängel bei der Prüfung und Überwachung von Stützbauwerken sowie bei der Grünpflege

Ein wirtschaftliches Erhaltungsmanagement setzt eine ordnungsgemäße Prüf- und Überwachungstätigkeit<sup>9</sup>, einen sachgerechten Informationsaustausch und eine effektive Zusammenarbeit zwischen den jeweils zuständigen Straßenmeistereien, regionalen Dienststellen und der für die Bauwerksprüfung verantwortlichen Stelle in der Zentrale des Landesbetriebs (zentrale Bauwerksprüfung) voraus.

Im Prüfungszeitraum überschritt die zentrale Bauwerksprüfung bei zahlreichen Stützbauwerken die nach DIN 1076 vorgeschriebenen Prüfintervalle von drei Jahren teilweise erheblich, in Einzelfällen sogar um mehrere Jahrzehnte. In keinem der untersuchten Fälle erfüllten Straßenmeistereien ihre Überwachungsaufgaben ordnungsgemäß. Zum Teil verschlechterte sich der Zustand von Bauwerken gravierend. In mehreren Fällen kam es zu Teileinstürzen, weil Schäden nicht erkannt und notwendige Maßnahmen von den regionalen Dienststellen des Landesbetriebs nicht rechtzeitig ausgeführt wurden.



*Teileinstürze eines Stützbauwerks unmittelbar am Fahrbahnrand der Landesstraße 4 infolge einer über zehn Jahre nachlässigen Unterhaltungstätigkeit und nicht ordnungsgemäßer Bauwerkskontrollen.*

---

<sup>8</sup> Das Programmsystem „Straßeninformationsbank-Bauwerke“ (SIB-Bauwerke) ist eine Entwicklung der Straßenbauverwaltungen von Bund und Ländern zur Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Bauwerksprüfungen und -überwachungen. Siehe dazu: <https://sib-bauwerke.de/>.

<sup>9</sup> Vgl. DIN 1076.

Seit 2007 ist der Anteil von Stützbauwerken mit guten bis sehr guten Zustandsnoten rückläufig. Dies ist ein Indiz dafür, dass Straßenmeistereien laufende Unterhaltungsarbeiten vernachlässigt haben. Hierzu zählen u. a. Gehölz- und Grünschnittarbeiten sowie kleine bauliche Maßnahmen, durch die eine Schadensausbreitung an den Bauwerken vermieden werden kann. Aufgrund dieser Entwicklung hat sich der Anteil der Bauwerke, der mittelfristig größere bauliche Erhaltungsmaßnahmen erfordert, deutlich vergrößert und betrifft mittlerweile fast die Hälfte aller Stützbauwerke an den Landesstraßen.



*Schäden durch Bewuchs als Folge einer nachlässigen Unterhaltungstätigkeit.*

Der Landesbetrieb hat erklärt, er arbeite seit seiner Gründung an optimierten Einsatzplänen für das Bauwerksprüfpersonal und Möglichkeiten der Kostenreduzierung. Dabei sei es unvermeidbar gewesen, den vorgegebenen Prüfzyklus zu verlassen und Prüfungen zeitlich vorzuziehen oder zu verschieben. Zur Optimierung der Einsatzplanung sei durch ein externes Büro das „Auswertetool zur Prüfungsvorbereitung und -organisation der Bauwerksprüfung“ erstellt und im Jahr 2021 erstmalig angewendet worden. Künftig würden so die Abweichungen vom Prüfzyklus auf ein Minimum reduziert. Darüber hinaus werde er ein Schulungskonzept entwickeln. Die mit der Bauwerksüberwachung betrauten Mitarbeiter der Straßenmeistereien würden dann entsprechend fortgebildet.

Eine Verbesserung der Grünpflege im Bereich von Stützbauwerken werde in den internen Qualitätszirkeln thematisiert. Durch Personaleinsparungen im Betriebsdienst seien die Spielräume für eine Intensivierung der Grünpflegearbeiten in Eigenleistung jedoch begrenzt. Die zentrale Bauwerksprüfung werde zukünftig in einem jährlichen Schreiben die Straßenmeistereien gesondert auf die Bauwerke hinweisen, bei denen die jeweils letzte Prüfung durch Bewuchs behindert gewesen sei.

Hierzu bemerkt der Rechnungshof, dass Personalengpässe bei der Bauwerksprüfung und der Grünpflege zumindest zeitweise kompensiert werden können, wenn diese Leistungen an externe Dienstleister vergeben werden. Die vom Landesbetrieb angekündigten Schulungen reichen nicht aus, um die bei der Bauwerksüberwachung festgestellten Defizite zu beheben. Vielmehr bedarf es hierfür weiterer Maßnahmen, um die Erfüllung der Aufgaben dauerhaft zu gewährleisten.

### **2.3 Erhebliche Diskrepanz zwischen Erhaltungsausgaben und -bedarf für Stützbauwerke**

In den Jahren 2007 bis 2020 verausgabte der Landesbetrieb insgesamt 40,3 Mio. € für die Erhaltung der Stützbauwerke an Landesstraßen. Im Durchschnitt entspricht das Ausgaben von jährlich 2,9 Mio. €. Gemessen an den Ausgaben, die nach der im

Auftrag des Landesbetriebs erstellten Erhaltungsbedarfsprognose 2003 bis 2017 (Gutachten<sup>10</sup>) erforderlich sind, um den Zustand der Stützbauwerke auf einem gleichbleibenden Niveau zu erhalten, besteht für den Zeitraum 2007 bis 2017 eine deutliche Unterdeckung. So unterschritten die Ist-Ausgaben die Sollwerte in den Jahren 2007 bis 2016 um 0,5 Mio. € bis 2,0 Mio. €, im Mittel jährlich um 1,3 Mio. € oder 34,7 %. Lediglich im Jahr 2017 überstiegen die Erhaltungsausgaben den Sollwert.



Die Darstellung veranschaulicht die Abweichung der tatsächlichen Erhaltungsausgaben von dem ermittelten Bedarf für die Erhaltung von und Investitionen in Stützbauwerke nach dem Gutachten zur Erhaltungsbedarfsprognose bis 2017.

Im Vergleich zu den Brücken sind Erhaltungsmaßnahmen an Stützbauwerken in den Investitionsplänen unterrepräsentiert, obwohl die Größenordnung beider Bauwerksbestände vergleichbar und die Altersstruktur der Stützbauwerke ungünstiger ist. Beispielsweise entfielen von den im Investitionsplan 2014 bis 2018 vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken 25 % auf Stützbauwerke und 73 % auf Brücken.<sup>11</sup> Im aktuellen Investitionsplan 2019 bis 2023 sank der Anteil für Erhaltungsmaßnahmen an Stützbauwerken auf 16 %. Angesichts des mangelhaften Zustands vieler Stützbauwerke und zur Vermeidung von unwetterbedingten Risiken ist es nach Auffassung des Rechnungshofs erforderlich, vorzugsweise im Zusammenhang mit den Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 Vulnerabilitäts- und Risikoanalysen durchzuführen.

Von 2009 bis 2020 wurden aus den Investitionsplänen nur wenige Erhaltungsmaßnahmen in die Bauprogramme übernommen<sup>12</sup> und diese häufig nicht wie geplant ausgeführt, sondern teilweise mehrfach aufgeschoben. Zudem wurden Erhaltungsmittel teilweise nicht für den Erhalt, sondern für den Neubau von Stützbauwerken verausgabt. Dies war insgesamt nicht wirtschaftlich, da sich Schäden<sup>13</sup> ausgeweitet

<sup>10</sup> „Ermittlung des Erhaltungs- und Ausbaubedarfs und Erstellung einer Dringlichkeitsreihung für die Straßen, Ingenieurbauwerke, Knotenpunkte und Radwege im Zuge der Landesstraßen in Rheinland-Pfalz“, Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, SEP Maerschalk, 2003; vgl. „Status-quo-Szenario QS1“.

<sup>11</sup> 2 % entfielen auf sonstige Bauwerksmaßnahmen.

<sup>12</sup> Von den 24 an Stützbauwerken vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen des Investitionsplans 2019 - 2023 waren 19 bereits im Investitionsplan 2014 - 2018 und sechs Maßnahmen im Investitionsplan 2009 - 2013 enthalten.

<sup>13</sup> Z. B. herausgebrochene Steine, Teileinstürze, Ausbauchungen, Verkippungen, unterspülte Fundamente.

und die zu ihrer Beseitigung erforderlichen Kosten durch wiederholtes Aufschieben notwendiger Erhaltungsmaßnahmen unnötig erhöht hatten.

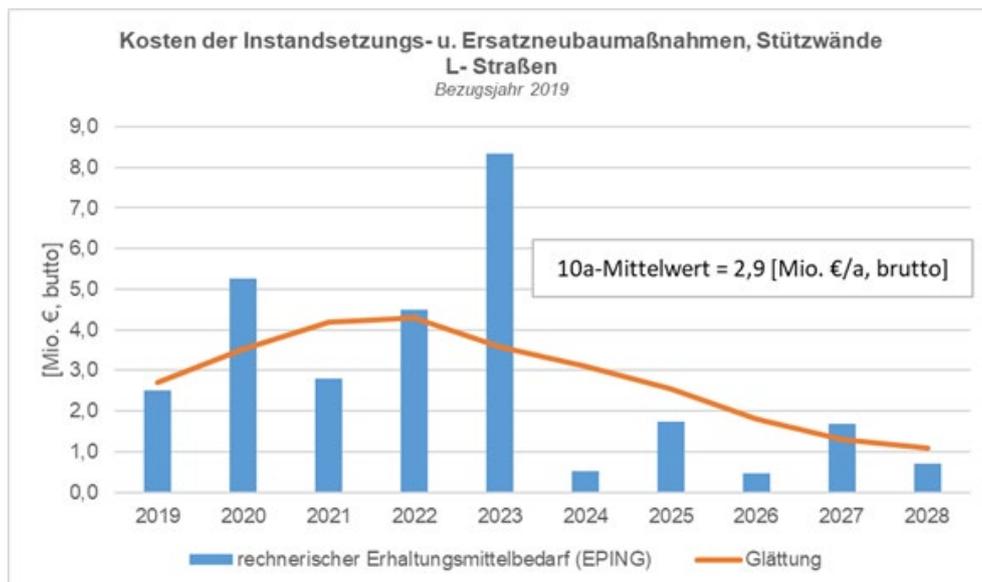
Angesichts dessen sollte der Landesbetrieb die für den Straßenbau veranschlagten Mittel nach dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ verstärkt für Stützbauwerke einsetzen, um so verfrühte und kostenträchtige Ersatzneubauten zu vermeiden.

Der Landesbetrieb hat erklärt, dass er für die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen auf Grundlage der Erhaltungsbedarfsprognose mehr Personal benötige. Er werde eine Berücksichtigung von objektbezogenen Risiken (Bauwerksstandort und -höhe) bei der nutzwertanalytischen Dringlichkeitsbewertung zur Programmaufstellung prüfen. Aufgrund begrenzter Personalkapazitäten sehe er sich jedoch außerstande, objektbezogene Vulnerabilitäts- und Risikoanalysen für den gesamten Bauwerksbestand durchzuführen.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass externe Gutachter mit Vulnerabilitäts- und Risikoanalysen des Bauwerksbestands beauftragt werden können. Diese Untersuchungen können in einem ersten Schritt schwerpunktmäßig in besonders gefährdeten Bereichen durchgeführt werden, z. B. bei Stützbauwerken an Gewässerläufen, Verkehrswegebündelungen, Rutschhängen und Landesstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen.

## 2.4 Langfristig starker Anstieg von Erhaltungsmaßnahmen für Stützbauwerke zu erwarten

Nach der Prognose des Landesbetriebs unterliegt der Erhaltungsmittelbedarf erheblichen Schwankungen und fällt in dem Zeitraum 2023 bis 2028 stark ab:



Die Grafik zeigt die Kosten der Instandsetzungs- und Ersatzneubaumaßnahmen für Stützwände an Landesstraßen, Quelle: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz - Geschäftsbereich Planung/Bau, April 2021.

Nach 2028 wird der Erhaltungsmittelbedarf jedoch steigen. Denn aus den Altersstrukturdaten der Bauwerke geht hervor, dass der Anteil der Stützbauwerke, bei denen größere Erhaltungsmaßnahmen anfallen werden, in den nächsten zwei Jahrzehnten stark zunehmen wird. Nach den Daten des Landesbetriebs werden allein bis 2035 weitere 24 % der Bauwerksflächen (Baujahre 1956 bis 1970) voraussichtlich das Ende der in der Vermögensbuchhaltung angesetzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer von 65 Jahren erreichen und kostenintensive Erhaltungsmaßnahmen erfordern, um die normative Nutzungsdauer von 110 Jahren zu erreichen. Außerdem fehlen in der Erhaltungsbedarfsprognose bisher die Risiken, die aus den in vielen

Fällen klärungsbedürftigen und teilweise wenig belastbaren Angaben zu der Baulast und den UI-/UA-Pflichten resultieren<sup>14</sup>.

Der Landesbetrieb hat erklärt, der prognostizierte Erhaltungsmittelbedarf werde ganz wesentlich von der Altersstruktur des Bauwerksbestands beeinflusst. In Überlagerung mit dem Nachholbedarf aus vergangenen Jahren ergebe sich rechnerisch ein Maximum in den Jahren 2022/2023. Aus Sicht des Landesbetriebs sei der 10-Jahres-Mittelwert des Erhaltungsmittelbedarfs für die Erhaltungspraxis die maßgebliche Größe. Die Möglichkeiten einer Risikoabschätzung für den Erhaltungsmittelbedarf aus klärungsbedürftigen Baulasten werde geprüft.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass es im Hinblick auf die Altersstruktur des Stützbauwerksbestands erforderlich ist, eine Strategie zu entwickeln, mit der die Ausweitung von Schäden vermieden und Infrastrukturausfallrisiken verringert werden können sowie die Lebensdauer der Bauwerke ausgeschöpft und dem absehbar stark ansteigenden Erhaltungsbedarf entgegengewirkt werden kann. So können z. B. erforderliche Arbeiten an Stützbauwerken im Bereich von Gewässerläufen und Verkehrswegebündelungen über kürzere Zeiträume zu kleineren Instandsetzungsmaßnahmen zusammengefasst werden. Sofern die personellen Ressourcen des Landesbetriebs dafür nicht ausreichen, wäre eine Vergabe an Externe zu prüfen.

## **2.5 Sicherungsbauwerke - fehlende Regelungen und Daten zur Bauwerkserhaltung**

Im Gegensatz zu den Stützbauwerken fehlen für Sicherungsbauwerke bundeseinheitliche Vorgaben zur Bestandserfassung, regelmäßigen Überwachung und Prüfung sowie Datenhaltung und -auswertung.

Die in der derzeitigen Bestandserfassungsliste des Landesbetriebs enthaltenen Daten eignen sich nach Qualität und Umfang nicht, um die Erhaltung der Sicherungsbauwerke landesweit zu kontrollieren und zu steuern. Es fehlen wesentliche Kenndaten u. a. zu dem Anlagevermögen, dem Erhaltungsbedarf, den Erhaltungsausgaben, der Baulast, den UI-/UA-Pflichten, der Konstruktion sowie zu dem Bauwerksalter und -zustand.

Außerdem hat der Landesbetrieb bisher die wiederkehrende Prüfung des Zustands der Sicherungsbauwerke - vorzugsweise mit der Vergabe von Zustandsnoten - nicht geregelt.

Der Landesbetrieb hat erklärt, er beabsichtige zwar, den Zustand der Konstruktion in einem fünfjährigen Turnus zu prüfen und alle zehn Jahre die geologische Gefährdungssituation und -einstufung sowie die Dimensionierung der Konstruktionen zu überprüfen. Mit dem Beginn der standardisierten Prüfungen beabsichtige er zudem, Zustandsnoten zu vergeben. Allerdings ermögliche bereits die aktuelle Bestandsdatenerfassung den verkehrssicheren Betrieb der Straßen. Die von den Straßenmeistereien für das Straßenzubehör wöchentlich durchzuführenden Streckenkontrollen und die zweimal jährlich durchzuführenden Felsschauen seien zur Überwachung der Sicherungsbauwerke ausreichend. Er kenne keine Fälle mit Sach- oder Personenschäden, die auf eine mangelnde Unterhaltung von Sicherungsbauwerken zurückzuführen seien. Überdies gebe es nur wenige Fälle, in denen Sicherungsbauwerke vollständig versagt hätten.

Zudem hat der Landesbetrieb mitgeteilt, die Basisdaten von Sicherungsbauwerken würden derzeit im Rahmen des MABEIS<sup>15</sup>-Projektes mit der Johannes Gutenberg-Universität Mainz und dem Landesamt für Geologie und Bergbau sukzessive erhoben. Zukünftig solle mit der MABEIS-Anwendung die Prognose von Ereignissen

---

<sup>14</sup> Vgl. Beitrag Nr. 16, Tz. 2.1, dieses Jahresberichts.

<sup>15</sup> **Massenbewegungsinformationssystem.**

bzw. das Erkennen von Gefahrstellen deutlich verbessert sowie per Fernerkundung und automatisierter Auswertung beschleunigt werden.

Die Einführung von standardisierten Prüfungen erfordere allerdings einen hohen personellen Aufwand, den der Landesbetrieb derzeit nicht leisten könne. Daher werde geprüft, ob die erforderliche technische Aufgabe durch externe Büros wahrgenommen werden könne.

Der Landesbetrieb weist insofern darauf hin, dass derzeit noch ein erheblicher Handlungsbedarf bei der Bestandserfassung, der Aufnahme einer regelmäßigen sachkundigen Prüfung und Überwachung von Sicherungsbauwerken besteht. Handlungsbedarf besteht darüber hinaus jedoch auch bei der Ermittlung des aktuellen und künftigen Erhaltungs- und Investitionsbedarfs.

Hierzu merkt der Rechnungshof an, dass umgehend eine Regelung zur regelmäßigen Zustandsprüfung getroffen werden sollte.

### **3 Folgerungen**

#### **3.1** Zu den nachstehenden Forderungen wurden die gebotenen Folgerungen bereits gezogen oder eingeleitet:

Der Rechnungshof hatte gefordert,

- a) durch eine verbesserte Arbeitsorganisation sicherzustellen, dass der Landesbetrieb Mobilität die Stützbauwerke in dem nach DIN 1076 vorgeschriebenen Turnus zukünftig ordnungsgemäß prüft und überwacht,
- b) Gehölz- und Grünschnittarbeiten intern besser abzustimmen und zu intensivieren, um Schadensausbreitungen an Stützbauwerken zu vermeiden.

#### **3.2** Folgende Forderungen sind nicht erledigt:

Der Rechnungshof hat gefordert,

- a) alle im Eigentum Dritter befindlichen Stützbauwerke, bei denen eine Baulastträgerschaft des Landes in Betracht kommt, im Hinblick auf die Bau- und Unterhaltungslast zu überprüfen,
- b) die Vulnerabilität von Stützbauwerken im Hinblick auf die mit Extremwetterereignissen verbundenen Gefahren zu untersuchen und Risiken bei der Dringlichkeitsbewertung von Erhaltungsmaßnahmen zu berücksichtigen,
- c) eine Strategie für Stützbauwerke zu entwickeln und umzusetzen, damit unnötige Schadensausweitungen vermieden, Infrastrukturausfallrisiken verringert, die Lebensdauern ausgeschöpft und dem absehbar stark ansteigenden Erhaltungsbedarf entgegengewirkt werden kann,
- d) die für den Straßenbau veranschlagten Mittel nach dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ verstärkt für den Erhalt von Stützbauwerken einzusetzen, um so verfrühte und kostenträchtige Ersatzneubauten zu vermeiden,
- e) die für das Erhaltungsmanagement der Sicherungsbauwerke erforderlichen Daten zu erfassen, in einer Datenbank zu pflegen, regelmäßig auszuwerten sowie spezifische Regelungen für die turnusmäßige Prüfung und Zustandsbewertung von Sicherungsbauwerken einzuführen,
- f) über die Ergebnisse der eingeleiteten Maßnahmen zu Nr. 3.1 zu berichten.