



RECHNUNGSHOF
RHEINLAND-PFALZ

Auszug aus dem Jahresbericht 2024

**Nr. 9 Erhaltung des Landesstraßennetzes
- zunehmender Anteil sehr schlechter
Straßen, Investitionsbedarf weiter gestie-
gen, zu wenige Maßnahmen umgesetzt -**

Impressum:

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

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

**Nr. 9 Erhaltung des Landesstraßennetzes
- zunehmender Anteil sehr schlechter Straßen,
Investitionsbedarf weiter gestiegen, zu wenige Maß-
nahmen umgesetzt -**

Der Anteil der Landesstraßen, die sich in einem sehr schlechten Zustand befanden, betrug zuletzt 38 %.

Der Investitionsbedarf konnte nicht abgebaut werden und lag 2019 bereits bei einer Milliarde Euro.

Der Investitionsplan für den Landesstraßenbau der Jahre 2019 bis 2023 deckte den Investitionsbedarf nur zu 56 %. Es gelang nicht, alle vorgesehenen Vorhaben umzusetzen.

Die aufgestellten Bauprogramme sahen nicht genügend Mittel vor, um den Zustand der Straßen zu erhalten. Die darin festgelegten Maßnahmen konnten zum Teil nicht verwirklicht werden.

Eine umsetzbare Strategie zum Erhalt und zur Verbesserung des Straßenzustands war weiterhin nicht erkennbar.

1 Allgemeines

Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) ist für die Erhaltung der 7.224 km¹ Landesstraßen zuständig.²

Als Grundlage für die Wahrnehmung dieser Aufgabe wird der Zustand der Landesstraßen alle fünf Jahre in einem messtechnischen Verfahren erfasst und bewertet (Zustandserfassung und -bewertung (ZEB)). Anhand der Ergebnisse der ZEB erstellt der Landesbetrieb Bewertungslisten, in denen alle Maßnahmen aufgelistet werden, die erforderlich sind, um das Landesstraßennetz insgesamt in den vom LBM angestrebten, besseren Zustand zu versetzen. Die Gesamtkosten dieser Maßnahmen bilden den Investitionsbedarf ab.

Nach Durchführung einer nutzwertanalytischen Betrachtung werden die dringlichsten Maßnahmen in einen Investitionsplan übernommen. Dieser legt für einen Fünfjahreszeitraum fest, welche Vorhaben vorrangig geplant und zur baulichen Umsetzung vorbereitet werden sollen. Er ist Grundlage für die jahresbezogenen Landesstraßenbauprogramme. Deren finanziellen Rahmen und die damit konkret umzusetzenden Vorhaben legt der Landtag mit der Verabschiedung der jeweiligen Landeshaushalte fest.³

In seiner Beratenden Äußerung vom August 2015 hatte der Rechnungshof sich zum Zustand und der Erhaltungsstrategie der Landesstraßen geäußert und Empfehlungen für das weitere Vorgehen gemacht. Damals befanden sich 29 % der Landesstraßen in einem sehr schlechten Zustand. Der Investitionsbedarf belief sich auf insgesamt 968 Mio. €. Um dem drohenden Substanzverzehr und dem wachsenden Erhaltungsstau entgegenwirken zu können, standen zu wenig Haushaltsmittel zur

¹ Haushaltsplan für die Haushaltsjahre 2023/2024, Einzelplan 08 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Kapitel 08 06 Landesbetrieb Mobilität: Stichtag 1. Januar 2022: 881 km Bundesautobahnen, 2.871 km Bundesstraßen, 7.224 km Landesstraßen, 7.339 km Kreisstraßen.

² § 11 Landesstraßengesetz.

³ <https://mwvlw.rlp.de/themen/verkehr/landesstrassen/investitionsplan-landesstrassen-2019-2023>.

Verfügung. Gleichzeitig war es dem Landesbetrieb nicht gelungen, wenigstens die zur Verfügung stehenden Mittel umzusetzen. Eine geeignete Erhaltungsstrategie fehlte.⁴

Der Rechnungshof hat die seitdem eingetretene Entwicklung des Zustands der Landesstraßen anhand der Ergebnisse der ZEB 2017 analysiert. Gegenstand der Prüfung waren insbesondere der Zustand der Fahrbahnen der Landesstraßen, der Investitionsbedarf, die Fortschreibung der Investitionspläne und Bauprogramme sowie deren Umsetzung.

2 Wesentliche Prüfungsergebnisse

2.1 Steigender Anteil von Straßen in kritischem Zustand

Im Rahmen der ZEB werden normierte Zustandsmerkmale⁵ der Straßenoberfläche erfasst und in Zustandswerte überführt. Die Zustandswerte⁶ sind in einer Notenskala von 1,0 (sehr gut) bis 5,0 (sehr schlecht) normiert. Die Zustandsnote 3,5 ist als „Warnwert“ definiert. Sie gibt Anlass zur intensiven Beobachtung und Analyse der Ursachen für den festgestellten Zustand sowie ggf. zur Planung von geeigneten Maßnahmen. Bei Erreichen des „Schwellenwerts“ von 4,5 muss die Einleitung von verkehrsbeschränkenden oder baulichen Maßnahmen geprüft werden.⁷

Die Prozesse für die messtechnische Erfassung sind standardisiert.⁸ Das Bewertungsverfahren wird mit dem Ziel einer immer realitätsnäheren Bewertung regelmäßig aktualisiert, so zuletzt im Jahre 2015. Die Bewertungen der ZEB aus den Jahren 2017 und 2022 bilden den Straßenzustand daher treffender ab. Sie sind mit den Bewertungen der ZEB aus dem Jahre 2012, die Gegenstand der Beratenden Äußerung des Rechnungshofs aus dem Jahre 2015 war, deshalb nicht eins zu eins vergleichbar. Das zuletzt 2012 angewandte Verfahren führte tendenziell zu einer besseren Bewertung des Straßenzustands.

Nach dem neuen Bewertungsverfahren erhöhte sich der Anteil der Landesstraßen, die den Schwellenwert erreichten oder überschritten, deutlich. Ausweislich der ZEB 2022 befanden sich 38 % der Landesstraßen in einem sehr schlechten Zustand und erreichten oder überschritten den Schwellenwert von 4,5.

⁴ Erhaltung des Landesstraßennetzes, Beratende Äußerung gemäß § 88 Abs. 2 LHO vom 18. August 2015, Az.: 2-P-0060-39-1/2011; <https://rechnungshof.rlp.de/de/veroeffentlichungen/beratende-aeusserungen-und-hinweise/bau-beratende-aeusserung-erhaltung-des-landesstrassennetzes-2015/>.

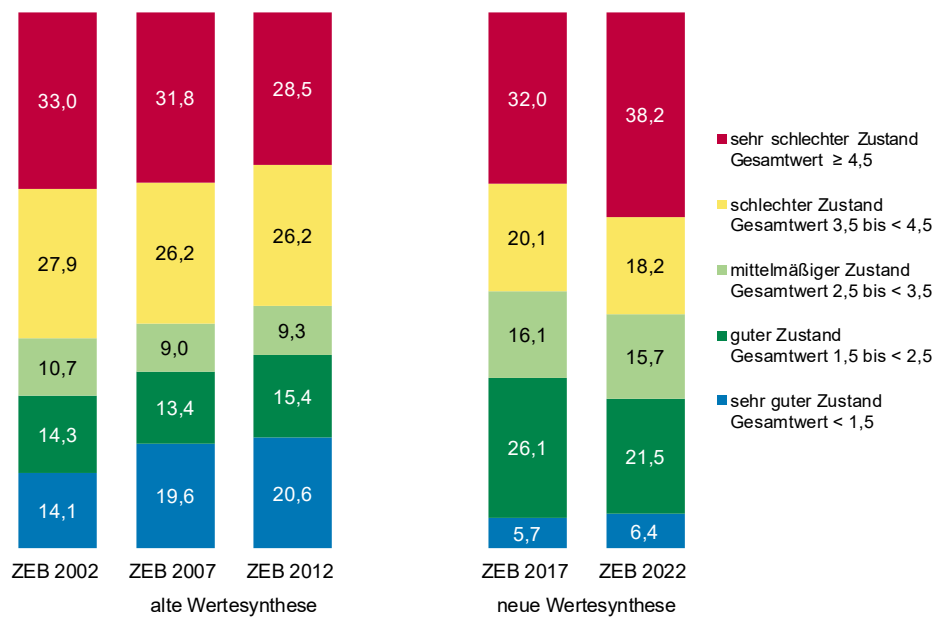
⁵ Griffigkeit, Ebenheit und Zustand der Straßenoberfläche; Standard-Abschnittlänge: freie Strecke 100 m, Ortsdurchfahrten 20 m.

⁶ Gebrauchswert als Maß für die Fahrsicherheit und den Fahrkomfort; Substanzwert (Oberfläche) für den baulichen Zustand der Straßenoberfläche; zusammengefasst im Gesamtwert (GW).

⁷ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen (ZTV ZEB-StB), Anhang 8 Nr. 2.

⁸ ZTV ZEB-StB.

Zustandsentwicklung der Landesstraßen - Gesamtwert GW in %



Darstellung: Rechnungshof Rheinland-Pfalz. Quellen: Daten des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz.

Zwischen den einzelnen ZEB kam es sowohl zu Verbesserungen wie auch zu - teilweise rapiden - Verschlechterungen von Streckenabschnitten. Für den Rechnungshof waren aufgrund der teilweise lückenhaft vorgelegten Dokumentation durchgeführter Maßnahmen einige Veränderungen nicht nachvollziehbar. Eine vollständige und auswertbare Dokumentation durchgeführter Projekte hätte zudem Erfolgskontrollen hinsichtlich der Planung, Umsetzung, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen ermöglicht.

Der LBM hat hierzu erklärt, die Verschlechterung des Gesamtwerts sei vielfach auf die in der Vergangenheit geänderte Zusammensetzung des Asphalts zurückzuführen. Diese habe der Spurrinnenbildung entgegenwirken sollen. Es bildeten sich jedoch vermehrt Risse in den Fahrbahnen, die im Rahmen der Bewertung wesentlich zum Anstieg des Anteils der sehr schlechten Straßen von 2017 nach 2022 geführt hätten. Durch eine erneute Veränderung der Asphaltzusammensetzung werde dies künftig verhindert.

Weiter hat der LBM ausgeführt, dass ihm die Daten über die durchgeführten Maßnahmen vollständig vorlägen. Eine Dokumentation erfolge mittels Meldeblättern. Eine Zusammenführung der Maßnahmendaten mit den Zustandsdaten und deren Auswertung sei elektronisch derzeit nur rudimentär möglich. Die derzeit überwiegende papiergebundene Dokumentation abgeschlossener Maßnahmen werde in ein elektronisches Projektmanagementsystem überführt. Auch solle die vom Bund eingeführte Datenbank EQUBAR⁹ zur Verbesserung der Dokumentation beitragen.

2.2 Investitionsbedarf: Milliardengrenze überschritten

Der Finanzbedarf zur Erhaltung des Landesstraßennetzes lässt sich anhand der Kenngrößen „Investitionsbedarf“, „Erhaltungstau“ und „Nachholbedarf“ darstellen.

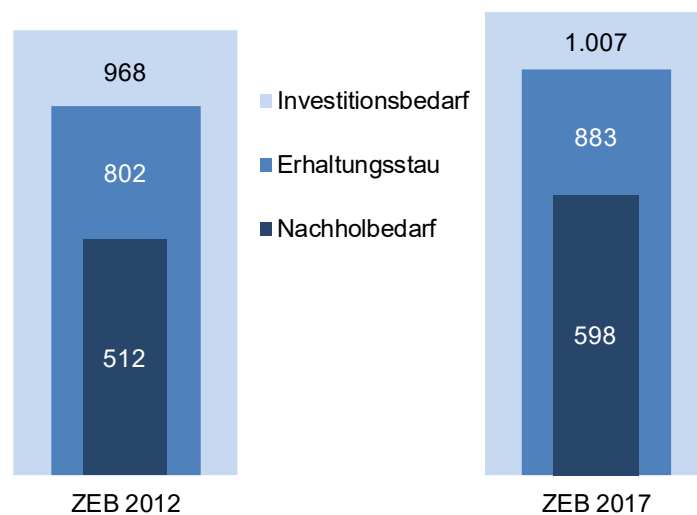
⁹ Erfassung, Auswertung, Georeferenzierung und kartenbasierte Visualisierung von Baustoffprüfungsergebnissen im Straßenbau.

Grundlage für die Bezifferung des Investitionsbedarfs nach der ZEB 2017 war die vom LBM erstellte Bewertungsliste. Darin wurden alle Maßnahmen zur Instandsetzung, Erneuerung und zum Um- und Ausbau aller schlechten und sehr schlechten Straßen mit Zustandsnoten $\geq 4,0$ aufgenommen. Ergänzt wurde die Liste um sonstige dringliche Baumaßnahmen¹⁰, die bereits absehbar waren. Diese Liste enthielt somit alle Vorhaben, die der LBM als notwendig ansah, um das Straßennetz insgesamt in einen mit der Note 4,0 oder besser zu bewertenden sowie anderen verkehrlichen Erfordernissen genügenden Zustand zu versetzen.

Der vom LBM ermittelte Investitionsbedarf zur ZEB 2017 ergab sich aus den geschätzten Kosten für die in der Bewertungsliste enthaltenen Maßnahmen.

Der Rechnungshof hat hieraus durch Abzug der Kosten für Maßnahmen an Abschnitten mit einer Zustandsnote besser 4,0 den Erhaltungsstau berechnet. Der gutachterlich ermittelte Nachholbedarf umfasst die Kosten für Maßnahmen, die aus Gründen der Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit und/oder einer wirtschaftlichen Substanzerhaltung bereits in der Vergangenheit erforderlich gewesen wären.¹¹

Finanzbedarf des Landes zur Erhaltung der Landesstraßen in Mio. €



Darstellung: Rechnungshof Rheinland-Pfalz. Quellen: Daten des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz.

Der Landesanteil¹² aller Maßnahmen der Bewertungsliste zur ZEB 2017 belief sich auf 1.007 Mio. €. Davon entfielen allein 753 Mio. € auf Maßnahmen für Abschnitte in einem sehr schlechten Zustand. Der Erhaltungsstau betrug insgesamt 883 Mio. €, der Nachholbedarf fast 600 Mio. € und damit 60 % des gesamten Investitionsbedarfs. Die Maßnahmen-Gesamtlänge der Bewertungsliste erhöhte sich geringfügig um 83 km oder 3 % auf 2.570 km und umfasste damit nach wie vor mehr als ein Drittel des gesamten Landesstraßennetzes.

Nach der aktualisierten Bewertung des Straßenzustands und den inzwischen anzusetzenden Kosten konnte der Investitionsbedarf also nicht verringert werden, sondern erhöhte sich um insgesamt 39 Mio. € (4 %).

¹⁰ Insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

¹¹ Maerschalk/Hinsch, Landesstraßen in Rheinland-Pfalz - Evaluation der Erhaltungsstrategie 2007 bis 2021, S. 28 f., Anlage 6 zur Beratenden Äußerung des Rechnungshofs Rheinland-Pfalz vom 18. August 2015 a. a. O.

¹² Einige Projekte werden anteilig vom Bund oder von Kommunen finanziert.

Ein mit einem entsprechenden Finanzierungsplan unterlegtes, fachliches und personelles Konzept zum Abbau des Erhaltungsstaus lag nicht vor.

Der LBM hat erklärt, ihm fehlten bereits die Personalkapazitäten zur Umsetzung des regelmäßigen Erhaltungsbedarfs. Der Abbau des Erhaltungsstaus erfordere weitere Kapazitäten. Zusätzliches Personal sei zurzeit am Markt nicht im notwendigen Umfang verfügbar. In Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau wolle man deshalb künftig Aufgaben bündeln und eine umfassende Aufgaben- sowie eine „Projektkritik“ anstoßen. Ziel sei eine Konzentration auf das Kerngeschäft und eine Optimierung der zwingend zu erbringenden Leistungen. Um Kapazitäten sinnvoller einsetzen zu können, sollten die technischen Kräfte von Verwaltungsaufgaben entlastet, Projekte und Aufgaben stärker priorisiert und Standards hinterfragt werden.

2.3 Investitionsplan deckt Investitionsbedarf nur zu 56 %, Maßnahmen nicht vollständig umgesetzt

Auf Grundlage der Bewertungsliste erstellt der LBM mittels eines nutzwertanalytischen Bewertungsverfahrens¹³ den Investitionsplan (IP). Dieser umfasst einen Fünfjahreszeitraum und legt fest, welche Maßnahmen an Fahrbahnen, Knotenpunkten¹⁴, Radwegen und Bauwerken vorrangig geplant und zur baulichen Umsetzung vorbereitet werden sollen.

Der IP 2019-2023 für Straßen (ohne Bauwerke) sah insgesamt 723 Maßnahmen mit geplanten Investitionen in Höhe von 564 Mio. € vor.

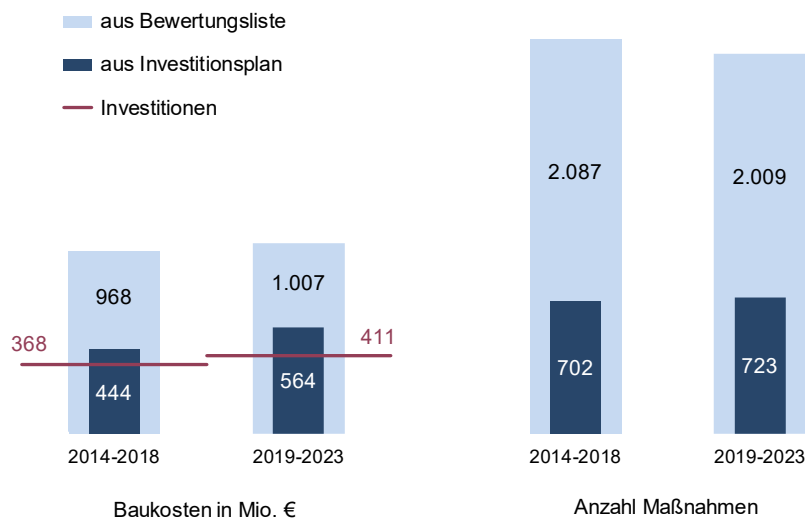
Das finanzielle Volumen des Investitionsplans entsprach 56 % des Investitionsbedarfs (1.007 Mio. €), sodass von vornherein mit einem fortbestehenden Erhaltungsdefizit in Höhe von mindestens 443 Mio. €¹⁵ gerechnet wurde. Die Summe deckte nicht einmal den Nachholbedarf, der für Abschnitte besteht, die den Schwellenwert erreicht oder überschritten haben.

¹³ Bewertungsziele (mit unterschiedlicher Gewichtung) sind die Verbesserung des Straßenzustands, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, der verkehrsgerechte Ausbau, ein effektiver Mitteleinsatz sowie weitere allgemeine Ziele.

¹⁴ Ein Knotenpunkt im Verkehr ist ein Ort, bei dem sich mehrere Verkehrswege gleicher Art kreuzen oder ein Verkehrsweg in einen Verkehrsweg gleicher Art einmündet.
<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/512243/>.

¹⁵ 1.007 Mio. € (Bewertungsliste) - 564 Mio. € (Investitionsplan) = 443 Mio. €.

Vergleich Bewertungslisten, Investitionspläne und tatsächliche Investitionen



Darstellung: Rechnungshof Rheinland-Pfalz. Quellen: Daten des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz.

Hinzu kommt, dass nicht alle in den IP aufgenommenen Maßnahmen abschließend geplant und umgesetzt werden konnten. Nach Hochrechnung des Rechnungshofs zeichnen sich für Maßnahmen des IP 2019-2023 tatsächliche Ausgaben von insgesamt 411 Mio. € ab, sodass sich das Erhaltungsdefizit auf ca. 596 Mio. € belaufen wird. Dies entspricht in etwa dem aus der Periode 2014-2018 resultierenden Erhaltungsdefizit,¹⁶ das damit nicht maßgeblich verringert werden konnte.

Während die Investitionsvolumina früherer Investitionspläne ausgeschöpft werden konnten¹⁷, gingen die Ansätze und Ausgaben also seit 2014 auseinander. Den durchschnittlichen jährlichen Ansätzen von 88,8 Mio. € (IP 2014-2018) und 112,8 Mio. € (IP 2019-2023) standen jährliche Ausgaben von durchschnittlich 73,6 Mio. € und voraussichtlich 82,2 Mio. € gegenüber.

Ein Controlling, um zu erkennen, woran die vollständige Umsetzung der Investitionspläne scheitert und deren Umsetzung besser steuern zu können, hatte der LBM nicht eingerichtet.

Der LBM hat erklärt, für die Aufstellung des neuen IP solle die Umsetzbarkeit verstärkt berücksichtigt werden. Die Anzahl von Maßnahmen, die bereits in früheren IP enthalten waren, aber nicht umgesetzt wurden, wolle er reduzieren. Maßnahmen, die nicht innerhalb einer IP-Periode umsetzbar seien, sollen in einer gesonderten Projektliste erfasst werden. Erst bei absehbarer Umsetzungsreife erfolge die Aufnahme in den nächsten IP. Für den IP 2024-2028 gelte zudem die Vorgabe, längere Erhaltungsabschnitte zu bilden, um ggf. erforderliche Vollsperrungen auf eine Maßnahme zu begrenzen.

¹⁶ 968 Mio. € (Bewertungsliste) - 368 Mio. € (Investitionen) = 600 Mio.€.

¹⁷ IP 2004-2008: 391 Mio. €, tatsächliche Investitionen 378,4 Mio. €;
IP 2009-2013: 350 Mio. €, tatsächliche Investitionen 354,8 Mio. €.

2.4 Bauprogramme: Mittel unzureichend

Auf Grundlage des jeweiligen IP werden in der Regel alle zwei Jahre Landesstraßenbauprogramme erstellt. Sie geben den jährlichen Finanzrahmen getrennt für die Erhaltung, den Um- und Ausbau sowie den Neubau von Landesstraßen und die damit konkret umzusetzenden Maßnahmen vor. Aufgeführt werden Einzelmaßnahmen mit Kosten von über 150.000 €¹⁸. Teilsummen für die fünf Bereiche (Bauwerke, Fahrbahn, Knotenpunkte, Radweg, Pauschalen¹⁹), um das Verhältnis der Mittelverteilung zwischen den Bauwerksarten direkt erkennen zu können, werden nicht gebildet.

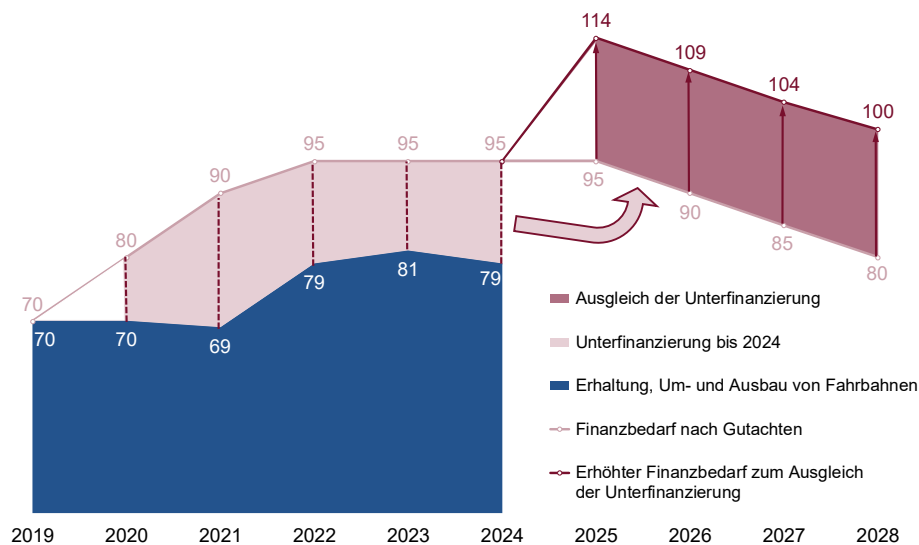
Der LBM hat erklärt, er werde die Teilsummen bei der Aufstellung der zukünftigen Bauprogramme ausweisen.

Zur Ermittlung des Finanzbedarfs für die Bauprogramme hatte der LBM einen Gutachter beauftragt. Um wenigstens den Zustand der Fahrbahnen aus der ZEB 2017 bis Ende 2028 beizubehalten, veranschlagte der Gutachter für 2019 einen Ansatz von 70 Mio. €, der schrittweise von 2022 bis 2025 auf 95 Mio. € steigen und bis 2028 schrittweise wieder auf 80 Mio. € sinken sollte.

Die tatsächlichen Mittelansätze für Fahrbahnen lagen in den Bauprogrammen mit 70 Mio. € bis 81 Mio. € deutlich unter diesen Ansätzen.²⁰ Insgesamt unterschritten die tatsächlichen Mittelansätze die vom Gutachter für erforderlich gehaltenen Ansätze in den Jahren 2020 bis 2024 um 77 Mio. €.

Wie nachstehende Grafik zeigt, müssten die vom Gutachter ermittelten Werte bis 2028 um 19 Mio. € jährlich erhöht und entsprechend in den Bauprogrammen bereitgestellt werden, um die Unterfinanzierung der Jahre 2020 bis 2024 auszugleichen.

Bauprogramme und Finanzbedarf in Mio. €



Darstellung: Rechnungshof Rheinland-Pfalz. Quellen: Daten des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz

¹⁸ Vor 2017 waren es Maßnahmen mit Kosten über 100.000 €.

¹⁹ Z. B. für die Beseitigung von Winter- und Unwetterschäden, Maßnahmen, die nicht im Bauprogramm im Einzelnen angegeben werden, Entwässerungsmaßnahmen.

²⁰ Der Gesamtumfang der Bauprogramme (alle Maßnahmen inkl. Neubau) betrug 100 Mio. € im Jahr 2020, 101 Mio. € im Jahr 2021 und seit 2022 jährlich 110 Mio. €.

Selbst für den bloßen Erhalt des Straßenzustands, der immerhin einen Anteil von schlechten und sehr schlechten Straßen von über 50 % aufweist, waren die über die Bauprogramme zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausreichend.²¹ Dabei waren Maßnahmen, die unabhängig von der Zustandsbewertung aus anderen Gründen dringend und deshalb in den IP aufgenommen worden waren, in die Berechnungen des Gutachters nicht mit einbezogen. Die Summe der Bauprogramme 2019 bis 2023 betrug insgesamt allein für die Fahrbahnen 369 Mio. €. Sie lag damit 195 Mio. € unter dem Volumen des IP 2019-2023, der seinerseits bereits zu knapp bemessen war, um den Investitionsbedarf zu decken oder wenigstens perspektivisch zu verringern.

Überdies gelang es dem LBM zuletzt nicht, die ohnehin zu gering bemessenen Mittel der Bauprogramme auszuschöpfen. In den Jahren 2018 bis 2020 gab der LBM im Durchschnitt 7 Mio. € weniger Mittel aus als in den Bauprogrammen vorgesehen war.²²

Der LBM hat erklärt, eine Steigerung des Bauprogramm-Umfangs auf 114 Mio. € pro Jahr für Fahrbahnen sei für ihn nicht umsetzbar. Deshalb wolle der LBM zunächst einen konstanten Mittelansatz der Bauprogramme in Höhe von 110 Mio. € für alle Maßnahmen inkl. Neubau durchgängig für die nächsten Jahre ansetzen.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass sich die für die Jahre 2025 bis 2028 errechneten Ansätze in Höhe von 114 Mio. € bis 100 Mio. € nicht auf alle Maßnahmen der Bauprogramme, sondern ausschließlich auf den Erhalt der Fahrbahnen beziehen.

2.5 Umsetzbare Erhaltungsstrategie fehlt weiterhin

In Anbetracht des steigenden Investitionsbedarfs und der zutage getretenen Probleme bei der Umsetzung der Investitionspläne und Bauprogramme bedarf es zum Erhalt des Landesstraßennetzes klarer Zielsetzungen und einer langfristigen Strategie zu deren Erreichung. Die strategischen Zielsetzungen müssen operationalisiert und über die Bauprogramme realisiert werden.

Der Rechnungshof hatte bereits 2015 eine auf Schadensprävention und grundhafte Erneuerung gerichtete Erhaltungsstrategie, flankiert von einem Abbaupfad für den Erhaltungs- und Sanierungsstau und verbunden mit einem entsprechenden Finanzierungsplan, empfohlen.

Zur Entwicklung einer Erhaltungsstrategie beauftragte der LBM bei Vorliegen neuer ZEB-Ergebnisse regelmäßig einen Gutachter. Dieser schlug dem LBM zwei mögliche Szenarien²³ für einen Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren vor:

- Finanzszenario: Bei einem vorgegebenen Finanzrahmen wird ein Maßnahmenmix²⁴ ermittelt, der in einem bestimmten Zeitraum ausgeführt werden soll, um eine möglichst gute Zustandsentwicklung zu erreichen.
- Qualitätsszenario: Zu einem angestrebten Qualitätsniveau wird der dafür erforderliche Finanzrahmen und/oder der dazu passende Maßnahmenmix ermittelt.

²¹ Siehe Grafik zur Zustandsentwicklung unter Tz. 2.1.

²² Für alle Bereiche.

²³ Die Berechnungen des Gutachters erfolgten auf Grundlage eines Pavement Management Systems. Dabei handelt es sich um einen Rechenalgorithmus zur netzweiten Abschätzung der Zustandsentwicklung von Fahrbahnen auf der Grundlage bekannter Verhaltenskurven und aktueller Zustandsergebnisse in Abhängigkeit vom eingesetzten Budget; <https://www.bast.de/DE/Strassenbau/Fachthemen/s6-pms.html>.

²⁴ Anteile von Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen an den Gesamtausgaben.

Der LBM setzte weder die Empfehlungen des Rechnungshofs noch eine der vom Gutachter vorgeschlagenen Strategien konsequent um. Im Rahmen der durch die Bauprogramme zugewiesenen Mittel wählte er Maßnahmen nach einer nutzwertanalytischen Betrachtung aus, hielt sich dabei aber nicht an einen vom Gutachter empfohlenen Maßnahmenmix.

Dieses Vorgehen war nicht geeignet, die Verschlechterung des Landesstraßennetzes aufzuhalten oder gar eine Verbesserung zu bewirken.

Der LBM hat ausgeführt, er habe sich im Grundsatz für ein Qualitätsszenario entschieden. Auf dieser Basis würden die Finanzmittel geplant. Die Erhaltungsstrategie müsse neben dem Substanzwert auch den weiteren wichtigen Zielen wie der Erhöhung der Verkehrssicherheit Rechnung tragen. Zusätzlich seien Rahmenbedingungen wie erforderliches Baurecht und Einschränkungen im Straßennetz zu beachten. Die Erhaltungsstrategie werde mit dem jeweiligen IP festgelegt und mit dem folgenden IP ggf. angepasst. Da dieser in der Vergangenheit nicht vollständig umgesetzt werden konnte, sei auch keine Bewertung der Zielerreichung der „Strategie als solcher“ möglich. Der Fachkräftemangel im LBM führe dazu, dass die zur Erhaltung und zum Abbau des vorhandenen Erhaltungstaus erforderlichen Investitionen nicht vollständig umgesetzt werden könnten.

Hierzu merkt der Rechnungshof an, dass die Erhaltungsstrategie auf die gleichberechtigte Verfolgung der verschiedenen Ziele wie den Erhalt bzw. die Verbesserung der Substanz und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit gerichtet sein muss, weil sonst langfristig mit zunehmenden Ausfällen im Straßennetz zu rechnen ist.

3 Folgerungen

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

Der Rechnungshof hatte gefordert,

- a) die Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen lückenlos und auswertbar zu dokumentieren,
- b) ein Controlling zu etablieren, um erkennen zu können, woran die Umsetzung der Investitionspläne und Bauprogramme scheitert und die künftige Umsetzung zu verbessern,
- c) in künftigen Bauprogrammen für die verschiedenen Bereiche Teilsummen auszuweisen.

3.2 Folgende Forderungen sind nicht erledigt:

Der Rechnungshof hat gefordert,

- a) ein fachliches und personelles Konzept zum Abbau des Erhaltungstaus zu entwickeln und einen entsprechenden Finanzierungsplan aufzustellen,
- b) im Hinblick auf den Erhalt des Landesstraßennetzes Ziele zu definieren, eine Strategie zu ihrer Erreichung zu entwickeln und durch den passenden Maßnahmenmix zu operationalisieren.