

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/5846**

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

Minister

Vorsitzenden des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Thomas Rother, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

über das
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

Gesehen und weitergeleitet:
Kiel, 15.4.2016

Gez. Dr. Philipp Nimmermann

8. April 2016

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

gemäß des Beschlusses des Finanzausschusses zur Drucksache 18/3508 vom 20. November 2015 übersende ich den Bericht zur Erhaltungsstrategie der Brücken im Zuge der Landesstraßen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Reinhard Meyer

Anlage 1

Bericht
„Erhaltungskonzeption für die Brücken
im Zuge der Landesstraßen“

Vorlage an den Finanzausschuss

Stand 31.03.2016

Inhalt

1. Zusammenfassung	2
2. Ausgangslage und Zielsetzung	3
Herausforderungen	3
Bestand und Zielsetzung	4
3. Grundlagen der Bauwerkserhaltung.....	4
Brückenprüfung	4
Nachrechnung	5
Maßnahmenarten für die Brückenerhaltung	6
4. Randbedingungen für die Erhaltungskonzeption	6
Bestehende Erhaltungsstrategie beim LBV-SH	6
Stand der Brückenerhaltung.....	8
Optimierungsmöglichkeiten in der Erhaltungsstrategie des LBV-SH	9

1. Zusammenfassung

- A. In der Baulast des Landes befinden sich derzeit 630 Brücken (661 Teilbauwerke). Der Zustand der Landesbrücken ist nicht so kritisch wie bei den Fahrbahnen der Landesstraßen selbst (ca. ein Drittel sanierungsbedürftig). Nur 17 Teilbauwerke befinden sich in einem nicht ausreichenden oder ungenügenden Zustand (Zustandsnote 3,0 und schlechter). Im Vergleich: Von 1.327 Brücken (1.596 Teilbauwerken) in der Zuständigkeit des Bundes weisen 38 Stück eine Zustandsnote 3,0 und schlechter auf.
- B. Der Bedarf an Ersatzbauwerken ist nicht so hoch wie der Landesrechnungshof festgestellt hat. Eine Erhaltungsstrategie über einen Zeitraum von zehn Jahren ist für die Bauwerkserhaltung nicht zweckmäßig.
- C. Um den Zustand der Brücken zu verbessern und damit insgesamt die Leistungsfähigkeit des Landesstraßennetzes dauerhaft sicherzustellen, verfügt der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) bereits über eine zweckmäßige, mittelfristige Erhaltungsstrategie (fünf Jahre), die zweimal jährlich auf der Grundlage der aktuellen Zustandsberichte zentral fortgeschrieben wird.
- D. Der Mitteleinsatz ist auf einem guten Niveau, wenn größere kostenintensive Instandsetzungen bzw. Ersatzbauten wie z.B. Landesstraße (L) 283 Ersatzneubau Lindaunis gesondert finanziert werden. Insoweit reichen derzeit die zur Verfügung gestellten Finanzmittel im Landesstraßenbrückenbereich aus. Neben der Höhe der zur Verfügung gestellten Mittel ist jedoch auch die rechtzeitige Bereitstellung Bedingung, um möglichst früh am Jahresanfang mit der Realisierung beginnen zu können.
- E. Hauptaugenmerk gilt der Gewinnung von Fachkräften, um die Bauvorbereitung und Baudurchführung nicht nur der Ingenieurbauwerke im Landesstraßenbereich sondern aller im Zuständigkeitsbereich des LBV-SH liegenden Ingenieurbauten zu gewährleisten. Weiterer Personalabbau ist nicht zielführend, um den Erhalt bzw. die Verbesserung der Straßeninfrastruktur zu gewährleisten. Der LBV-SH hat das Thema Fach- und Nachwuchskräftegewinnung zu einem strategischen Ziel erklärt.
- F. Im Hinblick auf die Überwachung von Aufstellung und Umsetzung des Erhaltungsprogramms durch eine zentrale Koordinierungsstelle bestehen noch Optimierungsmöglichkeiten.

2. Ausgangslage und Zielsetzung

Herausforderungen

Die drastisch gestiegenen Schwerverkehrszahlen und deren Gewichte und Abmessungen auf dem deutschen Straßennetz führen dazu, dass sich der Zustand der Verkehrsinfrastruktur stetig verschlechtert. Im regionalen Verkehr trägt vor allem der landwirtschaftliche Verkehr mit seinen breiten und schweren Fahrzeugen zu einer Zustandsverschlechterung insbesondere bei den nachgeordneten Straßen bei. Davon sind auch die Brücken betroffen.

Die Tragfähigkeit genügt dauerhaft nicht den Anforderungen des heutigen und zukünftigen Verkehrs, vor allem des gestiegenen Güterverkehrs.

Die zunehmende Verkehrsentwicklung und die daraus resultierenden Auswirkungen haben zu neuen Verkehrslastmodellen geführt, die insbesondere bei Ertüchtigungsmaßnahmen im Bundesfernstraßenbereich zugrunde zu legen sind.

Die Baurechtschaffung ist in erster Linie bei Ersatzneubauplanungen von Belang. Wird nicht an ursprünglicher Stelle und mit abweichenden geometrischen Abmessungen ein Ersatzneubau errichtet, ist im Regelfall ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dieses bietet jedem Betroffenen und Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, Einwendungen und Stellungnahmen ins Verfahren einzubringen. Somit stellt die Baurechtserlangung ein zeitaufwändiges und meist nicht kalkulierbares Verfahren dar.

Der in allen Sparten der Bauwirtschaft herrschende Fachkräftemangel hat einen großen Einfluss auf den Erhalt einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Im öffentlichen Dienst allgemein und speziell beim Land ist es derzeit schwerer als in der freien Wirtschaft möglich, fachkundiges Personal zu akquirieren, da die Spielräume für eine leistungsgerechte Bezahlung aufgrund tariflicher Randbedingungen oft sehr begrenzt sind.

Das von der Landesregierung beschlossene Personaleinsparungskonzept für den LBV-SH sieht einen Stellenabbau in der Straßenbauverwaltung vor. Im Zeitraum 2014 bis 2020 sollen insgesamt 98 Stellen wegfallen. Im gleichen Zeitraum erreichen 216 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Pensions- bzw. Rentenalter. Um die Leistungsfähigkeit der Straßenbauverwaltung zu erhalten, steht der LBV-SH vor der Herausforderung, Schlüsselfunktionen mit qualifiziertem Personal (wieder-)besetzen zu müssen. Dazu bedarf es qualifizierten Personals, das entweder durch Neueinstellungen oder durch interne Aus- und Weiterbildung gewonnen werden muss.

Der LBV-SH bedient sich daher für die Erfüllung seiner Planungsaufgaben in den meisten Fällen externer Ingenieurbüros, die die Bauwerksentwürfe für Ersatzneubau- oder Erhaltungsmaßnahmen anfertigen. Im Fall der statischen Berechnungen und der Nachrechnungen liegt die Quote für die Fremdvergabe bei 100%. Allerdings zeichnete sich in den vergangenen Jahren bereits ab, dass auch die Ingenieurbüros oftmals an ihren Kapazitätsgrenzen angekommen sind und selbst kleinere Aufträge oftmals nicht fachgerecht und terminlich zufriedenstellend erledigen konnten. Auch ist der Aufwand, der durch die unerlässliche intensive Betreuung der beauftragten externen Ingenieurbüros seitens des LBV-

SH entsteht, erheblich und nicht zu unterschätzen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass selbst bei einer Erhöhung der Finanzmittel für mehr Erhaltungsmaßnahmen diese Strategie schon an der begrenzten Bauvorbereitung scheitern könnte. Dieses Problem ist nicht allein ein schleswig-holsteinisches, es bestehen bundesweit Kapazitätsengpässe. Ebenfalls spürbar, wenn auch deutlich weniger stark ausgeprägt, ist der Fachkräftemangel bei den Baufirmen.

Bestand und Zielsetzung

Der LBV-SH verwaltet insgesamt 2.252 Brückenbauwerke (2.572 Teilbauwerke) in der Baulast von Bund, Land und sieben Kreisen. Existenzielle Aufgabe des LBV-SH ist es u. a., die Brückenbauwerke in seiner Zuständigkeit „in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu (...) erhalten“.

Die Bauwerke sind zukunftsfähig zu erhalten bzw. bei Bedarf zu ertüchtigen. Dies ist ein langfristiger Prozess, der personelle und finanzielle Ressourcen mindestens auf einem kontinuierlichen Niveau erfordert. Im Bundesfernstraßenbereich beabsichtigt der Bund, den Finanzmitteleinsatz für die Erhaltung noch zu verstärken. Dadurch werden voraussichtlich auch zusätzliche personelle Ressourcen benötigt.

3. Grundlagen der Bauwerkserhaltung

Grundlage für haushälterische, bauliche und verkehrliche Entscheidungen hinsichtlich notwendiger Erhaltungsmaßnahmen stellt zum einen die Bewertung des Bauwerkszustandes dar. Zum anderen ist eine Bewertung der Tragfähigkeit erforderlich, um Tragfähigkeitsdefizite zu erkennen, die aus dem gestiegenen Schwerverkehr, der natürlichen Alterung der Bauwerke einschl. Ermüdung der Baustoffe sowie veralteten Lastansätzen der Bemessungsvorschriften resultieren.

Brückenprüfung

Nach der DIN 1076 werden alle drei Jahre im Wechsel Haupt- und Einfache Prüfungen an den Ingenieurbauten durchgeführt und die Ergebnisse in einer Datenbank dokumentiert. Somit ist gewährleistet, dass der Zustand jedes Bauwerkes in der Zuständigkeit des LBV-SH einschließlich dessen Schäden erfasst wird. Verschlechterungen im Zustand über die Jahre werden genauso erfasst wie Verbesserungen z. B. nach Durchführung einer Erhaltungsmaßnahme.

Die Schäden an einer Brücke werden hinsichtlich der Auswirkungen auf Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit unterschieden. Aus allen Schadensmerkmalen wird eine Zustandsnote ermittelt, die nicht mit dem Schulnotensystem gleichzusetzen ist:

- 1,0 bis 1,4: sehr guter Zustand,
- 1,5 bis 1,9: guter Zustand,
- 2,0 bis 2,4: befriedigender Zustand,
- 2,5 bis 2,9: ausreichender Zustand,

- 3,0 bis 3,4: nicht ausreichender Zustand,
- 3,5 bis 4,0: ungenügender Zustand.

Eine Zustandsnote von 3,0 bis 3,4 bedeutet somit nicht zwangsläufig eine Nutzungseinschränkung des Bauwerkes, sondern ist ein Indikator dafür, dass in näherer Zukunft eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen ist.

Eine Zustandsnote von 3,5 und schlechter beschreibt zwar einen „ungenügenden Bauwerkszustand“ mit der Definition: „die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben“, sagt aber nichts pauschal über den erforderlichen Aufwand bei einer Instandsetzung aus. Die schlechte Note kann z.B. durch fehlende Gitterstäbe im Geländer (= mangelnde Verkehrssicherheit) ausgelöst werden oder sich auf eine große Anzahl von Schäden mit Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit (z.B. Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtung, Korrosionsschäden) beziehen, ohne dass die Standsicherheit tatsächlich gefährdet wäre.

Wenn bei der Bauwerksprüfung eine Beeinträchtigung der Standsicherheit oder Verkehrssicherheit festgestellt wird, so werden selbstverständlich sofort entsprechende Maßnahmen getroffen, um die erforderliche Sicherheit weiterhin zu gewährleisten bzw. umgehend wieder herzustellen.

Nachrechnung

Die Zustandsnote beruht im Wesentlichen nur auf einer äußeren, visuellen Prüfung des Bauwerks. Sie ist jedoch nicht geeignet, Tragfähigkeitsdefizite einer Brücke darzustellen. Die Bewertung der Tragfähigkeit einer Brücke erfolgt deshalb durch den Vergleich der angestrebten bzw. erforderlichen Brückentragfähigkeit (Ziellastniveau) mit der vorhandenen bzw. nachgewiesenen Brückenklasse mit Hilfe von statischen Berechnungen. Werden Defizite in der Tragfähigkeit einer Brücke festgestellt, so kann dieses ggf. durch verkehrliche Einschränkungen kompensiert werden. In der Regel wird jedoch eine Ertüchtigungsmaßnahme/Verstärkung erforderlich. Bei jeder größeren Instandsetzung ist abzuwägen, ob ein Ersatzneubau die wirtschaftlichere Alternative darstellt. Die Nachrechnungsaktion umfasst bisher vor allem Brücken im stark frequentierten Bundesfernstraßennetz. Bei anstehenden größeren Instandsetzungsmaßnahmen auf Landesstraßenebene wird vorab anhand von Kriterien wie Verkehrsbelastung, Verkehrsbedeutung, vorhandene Brückenklasse, Netzfunktion etc. abgewogen, ob eine Nachrechnung erforderlich ist.

In SH müssen aufgrund der sogenannten BAST-Liste (Liste der vordringlich zu untersuchenden Bauwerke im Bereich der Bundesfernstraßen, erstellt von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)) 45 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen nachgerechnet werden. Die Nachrechnungen ergaben bei der Mehrzahl der Brücken eine Notwendigkeit zur Verstärkung, ein geringer Anteil der Bauwerke muss ersetzt werden.

Maßnahmenarten für die Brückenerhaltung

Für die Brückenerhaltung werden verschiedene Maßnahmenarten unterschieden:

- Instandsetzung: bauliche Maßnahmen größeren und kleineren Umfanges, die der Wiederherstellung des planmäßigen Zustandes eines Bauwerkes oder einzelner Bauteile dienen;
- Erneuerung: Ersatz von ganzen Bauwerken oder Bauteilen durch Abbruch und Neubau. Volle Gebrauchstauglichkeit wird wieder hergestellt;
- Verstärkung: Maßnahmen zur Erhöhung oder Wiederherstellung der erforderlichen Verkehrslast;
- Umbau: Maßnahmen zur kapazitiven Erweiterung.

4. Randbedingungen für Erhaltungskonzeption

In 2014 wurde gemeinsam vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (MWAVT) und vom LBV-SH ein Landesstraßenzustandsbericht aufgestellt. Der Bericht behandelt in erster Linie die Fahrbahnen der Landesstraßen und stellt eine Bestandsanalyse sowie verschiedene Szenarien einer Erhaltungsstrategie hierfür vor. Da mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln nicht alle Landesstraßen instandgesetzt werden können, bedurfte es einer klaren Prioritätenreihung. Dazu wurde den Landesstraßen eine Verkehrsfunktion, basierend auf Verkehrsbelastung und Netzfunktion, zugeordnet. Eine Sanierung der Fahrbahnen erfolgt nur für die Landesstraßen, denen eine landesweite Bedeutung bescheinigt werden konnte. Weder die Vorgehensweise bei der Bestandsanalyse noch die daraus entwickelte Erhaltungsstrategie ist auf den Bereich des Brückenbaus übertragbar.

Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken dürfen nach dem Bericht flächendeckend erfolgen. Die Einstufung einer Landesstraße hinsichtlich ihrer Netzfunktion wird bei der Aufstellung des Erhaltungsprogramms für die Bauwerke und der Festlegung der durchzuführenden Maßnahmen mit berücksichtigt.

Bestehende Erhaltungsstrategie beim LBV-SH

Aufgrund der kontinuierlich laufenden Brückenprüfung und der sich dadurch ständig verändernden Bauwerksdatenbank und der damit verbundenen Änderung der Prioritätenreihung ist es nicht zielführend, eine starre Erhaltungsstrategie für die nächsten 10 Jahre aufzustellen. Der Zustand einer Straße und ihre Verschlechterung aufgrund äußerer Einflüsse (z. B. erhöhte Benutzung durch Schwerverkehr bei Vorhandensein erster Schäden) sind in gewissem Rahmen besser voraussehbar. Es ist jedoch nicht absehbar, welche neuen Schäden bis zur nächsten Bauwerksprüfung bei einer Brücke eintreten und wie sich diese auf die Zustandsnote auswirken werden. Schäden durch Verkehrsteilnehmer (z. B. Anprallschäden) sind gar nicht vorhersagbar, können jedoch erhebliche Auswirkungen auf den Zustand eines Bauwerkes haben. Ähnlich verhält es sich mit den Ergebnissen der statischen Nachrechnung. Erst nach Vorliegen der Nachrechnungsergebnisse können un-

ter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Festlegungen getroffen werden.

Die Annahme des LRH, dass der Bedarf an Ersatzneubauten am Alter der Bauwerke festgemacht werden kann, ist nicht richtig und würde in Folge zu nicht sachgerechten Entscheidungen führen. Zwar hat ein Bauwerk aus Stahlbeton nach 80 Jahren bzw. aus Stahl nach 100 Jahren seine theoretische Lebensdauer erreicht, diese Annahme ist jedoch nur eine Hilfsgröße nach den sogenannten Ablöserichtlinien, dass nach 80 bzw. 100 Jahren ein Bauwerk zu 100 % abgeschrieben ist. Es muss jedoch keinesfalls danach abgerissen und ersetzt werden. Durch die kontinuierliche Bauwerksprüfung hat der LBV-SH einen sehr guten Überblick, welche Bauwerke voraussichtlich in den nächsten Jahren ersetzt werden müssen. Sowohl kostenintensive Ersatzbauten (z. B. L 283 Lindaunis, Bundesstraße (B) 77 Eiderbrücke, Bauwerke im Bereich Autobahnkreuz Bargteheide) als auch große Instandsetzungsmaßnahmen (z. B. B 5 Kanalbrücke Brunsbüttel, L6 Bongsieler Kanal) sind bekannt und werden auch in der mittelfristigen Finanzplanung eingestellt.

Der LBV-SH plant seine Brückeninstandsetzungen und Ersatzneubauten auf der Grundlage eines fünfjährigen (mittelfristigen) Erhaltungsprogrammes, das die Baulastträger Bund, Land und Kreis mit einbezieht. Maßnahmen über dieses Zeitfenster hinaus werden als zukünftiger Bedarf mit ins Erhaltungsprogramm aufgenommen.

Das Programm wird fortlaufend auf Basis der abgeschlossenen Brückenprüfberichte fortgeschrieben.

Das Erhaltungsprogramm wird unter Berücksichtigung folgender Punkte aufgestellt:

- Zustandsnotenentwicklung,
- vorrangig zu betrachtende Brücken im Bundesfernstraßenbereich gemäß der Auflistung der BAST, um Nutzungsausfälle oder -störungen auf wichtigen überregionalen Strecken zu vermeiden,
- Nachrechnungserfordernis und –ergebnis,
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Abschätzung, inwieweit eine Instandsetzung gegenüber einem Ersatzneubau wirtschaftlich ist (eine solche Berechnung wird bei allen größeren Instandsetzungsmaßnahmen vorab durchgeführt),
- Verkehrsbedeutung der Straße,
- Betrachtung des Verkehrsnetzes zur Feststellung möglicher fehlender Redundanzen von Verkehrsrelationen,
- Streckenzugbetrachtung zur Koordinierung von Maßnahmen, um Verkehrsbeeinträchtigungen während des Baus zu minimieren.

Das Erhaltungsprogramm stellt eine Bedarfsplanung über alle Baulastträger dar. Eigene personelle Ressourcen und Ressourcen Dritter (Ingenieurbüros, Prüfstatiker) finden bei der Aufstellung zunächst keine Berücksichtigung. Die Grenzen aufgrund personeller Engpässe zeigen sich erst bei der tatsächlichen Planungs- und Realisierungsphase. Im Ergebnis kann sich die Umsetzung von Maßnahmen ggf. in darauffolgende Jahre verschieben.

Die Erhaltungsprogramme für die einzelnen Baulastträger (Bund, Land, Kreise) enthalten folgende Angaben:

- Maßnahmenart,
- Voraussichtlicher Zeitpunkt der Umsetzung,
- Prioritätenbewertung,
- Höhe der Finanzmittel und
- Besonderheiten des Vorhabens (z. B. Nachrechnung erforderlich, Erstellung spezieller Gutachten etc.).

Stand der Brückenerhaltung

In den vergangenen Jahren wurden gezielt akute Defizite bei den Landesstraßenbrücken minimiert, um kritische Schäden bzgl. Stand- und Verkehrssicherheit zu beseitigen. Außerdem konnten die Anzahl der Bauwerke mit einer Zustandsnote ≥ 3 (ungenügender und nicht ausreichender Bauwerkszustand) erheblich reduziert werden. Das bedeutet, dass der Mitteleinsatz trotz notwendiger personeller Einsparungen richtig und zielführend gewesen ist. Die gleiche Strategie wird beim LBV-SH auch für die Brücken des Bundes verfolgt, um auch hier kontinuierlich den Zustand zu verbessern.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Zustandsnoten für die Bauwerke in der Baulast des Bundes in Schleswig-Holstein. Dabei wird der Trend sichtbar, dass sich der Zustand kontinuierlich verbessert. Zum Vergleich dient die deutschlandweite Grafik des Bundes. Darin zeigt sich deutlich, dass die Bundesbrücken in Schleswig-Holstein in einem besseren Zustand sind als im Bundesdurchschnitt.

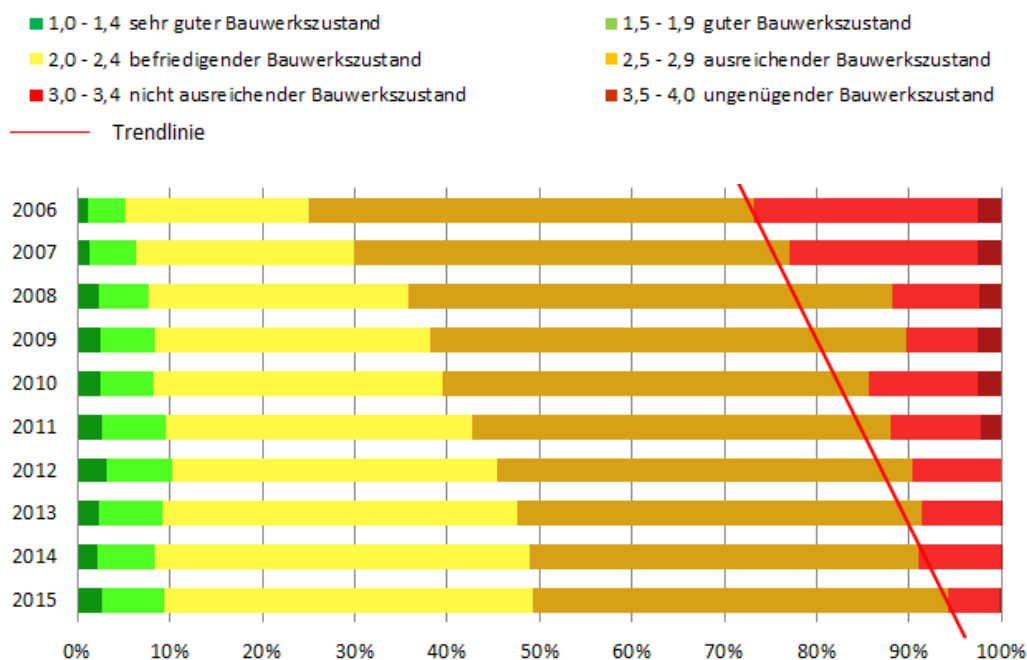


Abb. 1: Entwicklung der Zustandsnoten von Bundesstraßenbrücken 2006 bis 2015 in der Zuständigkeit des LBV-SH auf Grundlage der Brückenfläche (Quelle: LBV-SH, BS Kiel, Dez. 33)

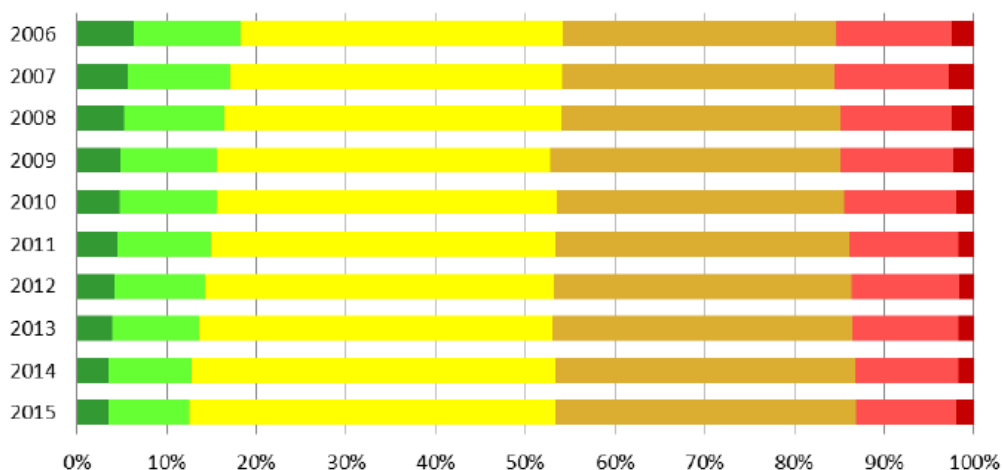


Abb. 2: Entwicklung der Zustandsnoten von Bundesstraßenbrücken 2006 bis 2015 deutschlandweit auf Grundlage der Brückenfläche (Quelle: Bericht „Stand der Ertüchtigung von Straßenbrücken der Bundesfernstraßen“, BMVI Oktober 2015)

Auch die Landesstraßenbrücken folgen diesem Trend, was aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich wird. Statistische Werte für die Jahre 2012 und davor liegen in vergleichbarer Form nicht vor, sodass eine grafische Auswertung nur für die vergangenen drei Jahre möglich ist.

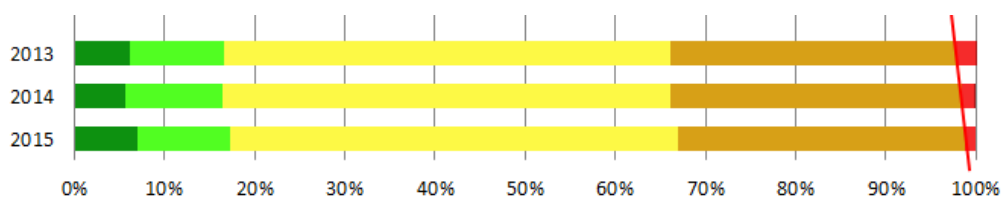


Abb. 3: Entwicklung der Zustandsnoten von Landesstraßenbrücken 2013 bis 2015 in der Zuständigkeit des LBV-SH auf Grundlage der Brückenfläche (Quelle: LBV-SH, BS Kiel, Dez. 33)

In einem nächsten Schritt wird das Ziel für die kommenden Jahre sein, auch die Bauwerke der übrigen Zustandsklassen (<3) Schritt für Schritt weiter zu verbessern.

Optimierungsmöglichkeiten in der Erhaltungsstrategie des LBV-SH

Die Erhaltungsprogramme müssen ständig aktuell gehalten und auch stringent umgesetzt werden. Außerdem muss eine gezielte Überwachung erfolgen, dass die angemeldeten Maßnahmen auch in der Weise zeitgerecht und innerhalb des zur Verfügung gestellten finanziellen Rahmens umgesetzt werden.

Für die Kreise existieren auch bereits Bauwerks-Erhaltungsprogramme analog zu Bund und Land. Jedoch liegt die letztendliche Entscheidung, ob und welche Maßnahmen umgesetzt werden, bei den Kreisen. Diese Vorgehensweise sollte beibehalten werden, um den Kreisen eine Entscheidungshilfe bereitzustellen.

Eine gezielte Aufnahme von großen Ersatzbauten und Instandsetzungsmaßnahmen sollte weiterhin im Landesstraßenprogramm erfolgen.

Der LBV-SH hat das Thema Fach- und Nachwuchskräftegewinnung zu einem strategischen Ziel erklärt. Seit einiger Zeit versucht er verstärkt, frühzeitig mehr Personal anzuwerben, um die durch verstärkte Abgänge immer mehr schrumpfende Personaldecke wieder zu stärken.

Die vom LRH vorgeschlagenen Typenentwürfe haben sich in der Vergangenheit nicht bewährt, weil sie nie eins zu eins in der Örtlichkeit umgesetzt werden können, bei jeder kleinen Abweichung angepasst werden müssen und somit doch für jedes Bauwerk ein separater Entwurf aufgestellt werden muss. Allerdings sollte, wie bisher bereits praktiziert und wo technisch sinnvoll, weiterhin mit „einfachen, robusten Bauweisen“ (z. B. überschüttete Wellstahlrohre) gearbeitet werden. Diese sind kostengünstig, unterhaltungsfreundlich und verhältnismäßig schnell zu realisieren.

Sammelausschreibungen (z. B. für schadhafte Geländer, Schutzplanken, Brückenabläufe etc.) haben sich bewährt. Hierbei werden viele kleine Schäden an vielen Bauwerken beseitigt, wobei der finanzielle Aufwand für solche Maßnahmen relativ hoch im Vergleich zu einer Gesamtmaßnahme an einem Bauwerk ist. Der große Vorteil von Sammelausschreibungen liegt jedoch darin, dass spezialisierte Firmen diese Leistungen ausführen. Damit können viele kleine Schäden mit einer Ausschreibung beseitigt und der Gesamtbauwerksbestand aufgewertet werden.

Eigenes Personal im Betriebsdienst des LBV-SH (z. B. Straßenwärter für die Verkehrsabsicherung während der Brückenprüfung, „Brückenbeauftragter“ auf der Meisterei) sollte verstärkt im Unterhaltungsbereich dafür Sorge tragen, dass kleine aber wichtige Bauteile ordnungsgemäß gepflegt werden (Fugen, Übergänge, Abläufe, Bewuchs). Hierdurch würden kleinere Schäden durch eigenes Personal beseitigt und der Zustand der Bauwerke nachhaltig verbessert.