

# Baustellenmanagement im Ballungsraum

Maut verkehrt! Die Niederlande haben die Anspruchsverzichtprämie für Autofahrer entdeckt. Wer rund um Utrecht gegen seine sonstige Gewohnheit nicht im Pendlerschwarm mitschleicht, bekommt eine Prämie. Immer prekärer werdende Verkehrsverhältnisse machen das bisher Undenkbare denkbar.

Sind solche Ideen für Deutschland nötig oder anwendbar? Mindestens die Verkehrsverhältnisse in den Ballungsräumen: Rhein-Ruhr, Rhein-Main ... genauso wie der innerstädtische Verkehr in den Metropolen verlangen nach neuen Vorgehensweisen.

Baustellen sollen einerseits Kapazitätsengpässe als Stauquellen beseitigen, sind aber zugleich (Haupt-)Stauursache. Der Bundesverkehrsminister ruft die Autofahrer auf, „Schlafbaustellen“ zu melden. Angesehene Straßenbau-Professoren und der ADAC verlangen Bauen rund um die Uhr. Erboste Autofahrer, die im Stau stehen reihen sich ein.

Nordrhein-Westfalen ist das Stauland Nr. 1. Was tun? Welche (neuen) Vorgehensweisen sind erfolversprechend?

Die besten Baustellen sind die, die es nicht gibt.

- Sehr standfeste (leise) Decken mit geringem Instandhaltungsbedarf.
- Gute Baustellen sind Baustellen, die den Verkehrsfluss nur wenig stören.
- Baustellen außerhalb des Verkehrs, örtlich und zeitlich.
- Gute Baustellen sind Baustellen, die schnell fertig werden.
- Kurze Bauzeiten, Beschleunigungsprämien, Bonus/Malus, Schnelle Bauverfahren, Ausnutzen der Tageshelligkeit und aller Werkzeuge.
- Akzeptabel sind Baustellen, die optimal koordiniert und abgestimmt sind.
- Baustellenmanagement mit netzweitem Horizont, Baumaßnahmen bündeln, Ausweichstrecken freihalten.
- Akzeptiert werden Baustellen, wenn rechtzeitig und instruktiv informiert wird.
- Autofahrer über Notwendigkeit und Dauer der Einschränkung und nutzbare Umfahrgestrecken rechtzeitig und zuverlässig informieren.

Baustellen sind Mittel zum Erreichen optimaler Mobilität, nicht Selbstzweck. Der Paradigmenwechsel ist eingeleitet und fortgeschritten. War früher noch jede Baustelle eo ipso, weil Straßenverkehr möglich machend, positiv besetzt, muss heute die Baustelle den aktuellen örtlichen Verkehrsbedürfnissen möglichst optimal genügend eingerichtet, schnell durchgeführt und mit qualitativ optimalem Ergebnis abgeschlossen werden.

Wie das gelingen kann, soll an einigen Beispielen verdeutlicht werden.

Für die Bundesfernstraßen im hoch verdichteten Ballungsraum wird die Forderung nach Lärmschutz und geräuscharmen Decken („Flüsterasphalt“) immer stärker. Offenporiger Asphalt hat sehr gute, Rollgeräusch mindernde Eigenschaften, aber leider keine vergleichbar gute Langlebigkeit. Außerdem müssen beide Fahrstreifen mit nur geringem Versatz gleichzeitig und bei Mindesttemperaturen von +10° Celsius gefahren werden. Mit dem PMA (Porous Mastix Asphalt) gibt es eine Alternative mit vergleichbar günstigen akustischen Eigenschaften, höherer Langlebigkeit und geringeren Mindestanforderungen an die Witterungsbedingungen. Ergebnis: Weniger Baustellen, kürzere Bauzeiten. Wirtschaftlich ist diese Bauweise obendrein.

Die Verhältnisse in den Ballungsräumen sind überwiegend durch Pendler- und Kurzstreckenverkehre geprägt. Die Verkehrsteilnehmer sind geübt, auch im dichtesten Berufsverkehr mit gegenseitiger Rücksichtnahme und Gelassenheit im gleichmäßigen Verkehrsfluss theoretisch gar nicht mögliche Verkehrsleistungen zu erbringen. So werden auf den vierstreifigen A 40 und A 42, den Hauptmagistralen des Ruhrgebietes, DTV-Zahlen von über 75.000 erreicht. Diese Verkehrsverhältnisse sind äußerst störungssensitiv, jedwede unvorhergesehene Einschränkung bringt den



Dipl.-Ing.  
Harald-Friedrich Austmeyer

Geschäftsführer Landesbetrieb Straßenbau NRW,  
Gelsenkirchen

Mitglied des Fachbeirats dieser Fachzeitschrift

Verkehrsfluss sofort zum Erliegen. Baustellenmanagement in höchster Vollendung ist hier gefragt.

4+0 Verkehrsführungen, die einerseits zügiges Bauen und andererseits nur geringe Beeinträchtigung des Verkehrs möglich machen, sind dabei ein probates Mittel, wenn die Querschnitte der Streckenabschnitte eine genügende Breite, nötigenfalls auch erst nach einer vorlaufenden Erweiterung, aufweisen. Dies gilt selbst dann wenn Anschlussstellen, die es dort in dichter Abfolge gibt, für einige Monate geschlossen werden müssen, sofern die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig daraufhingewiesen werden und leistungsfähige, in enger Abstimmung mit den örtlichen Verkehrsbehörden freigehaltene Ausweichstrecken angeboten werden können. Flankierend ist das ganze Instrumentarium der Bauzeitverkürzung wie gute Bauvorbereitung, Vorgabe einer „strammen“ Bauzeit unter Ausnutzen der Tageshelligkeit, mindestens 6-Tage-Woche, Bonus/Malus-Regelungen und Vergabe als Mischlos an leistungsfähige Baufirmen oder ARGEn einzusetzen.

Einen Höhepunkt optimierten Baustellenmanagements kann derzeit im westlichen Ruhrgebiet rund um die A 40 in Höhe Essen Zentrum erfahren werden. Unaufschiebbare Sanierungsmaßnahmen an 3 Brückenbauwerken und die Nachrüstung der Sicherheitsausstattung des Tunnels Ruhrschnellweg hätten bei regulärer, zügiger Abwicklung über einen Zeitraum von 30 Monaten zu nicht hinnehmbaren Verkehrsbeeinträchtigungen dieses im Staukataster des Landes sowieso schon auf vorderster Position rangierenden Abschnittes des „Ruhrschleichweges“ geführt. Der Verkehr wäre vorhersehbar, mit großer Regelmäßigkeit immer wieder vollständig zum Erliegen gekommen. Dies im Auge habend und unter Ausnutzung einer von der DB AG für den Sommer 2012 geplanten 6-wöchigen Sperrpause der Strecke unterhalb der vollständig zu erneuernden Stadtwaldbrücke wurden alle anstehenden Baumaßnahmen derart gebündelt, dass sie im Zuge einer nur noch 3-monatigen Vollsperrung (7.7. – 30.9.) soweit vorangetrieben werden, dass der Verkehr danach wieder unbehindert fließen kann. Im Verkehrsschatten dieser Vollsperrung wird eine Lärmsanierungsmaßnahme zwischen Duisburg Kaiserberg und Mülheim Heißen durchgeführt. Umfangreiche Abstimmungen mit den betroffenen Städten, Verkehrsverbänden, IHK, AG-Verbänden, Industriebetrieben und eine offensive Informationskampagne gingen dieser Planung voraus. Erfahrungen mit – allerdings maximal – 2-wöchigen Vollsperrungen der A 40 in der jüngeren Vergangenheit gaben den Verantwortlichen Mut zur Hoffnung, dass die verkehrlichen Auswirkungen auch diesmal gering, jedenfalls jedoch deutlich günstiger ausfallen werden, als bei einer 30-monatigen Bauzeit mit einer 1 + 1 Verkehrsführung.

Das Vorgehen ist mit dem BMVBS abgestimmt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sollen dokumentiert und für ähnlich gelagerte Fälle auswertbar, und soweit übertragbar aufbereitet zur Verfügung gestellt werden.

Ihr