

Baustellen im Saarland

Planung, Bau und Durchführung
von Baumaßnahmen



Inhalt

Allgemeines.....	3
Häufig gestellte Fragen	6
Wer kümmert sich um welche Straßen?	6
Welche Rahmenbedingungen sind bei der Planung von Baumaßnahmen zu beachten?	6
Wer baut noch auf Saarlands Straßen?.....	7
Welche Arten von Baustellen gibt es?.....	8
Weshalb finden zukünftig immer mehr Baustellen unter Vollsperrung statt?..	9
Sind die vielen Baustellen wirklich notwendig?.....	10
Warum verursachen Baustellen Staus?.....	11
Welche Maßnahmen werden zur Minimierung von Verkehrsstörungen ergriffen?.....	11
Wie werden Baustellen verschiedener Baulastträger aufeinander abgestimmt?	11
Warum wird nicht mehr in der Nacht und am Wochenende gebaut?	13
Wie werden Ferienzeiten für Baumaßnahmen genutzt?	13
Warum sieht man auf Baustellen keine Arbeiter?	14
Wieso ist nicht mehr Personal auf der Baustelle?	14
Was sollte der Verkehrsteilnehmer in der Baustelle beachten?.....	15
Literaturhinweise zum Thema	16

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Allgemeines

Der LfS mit Sitz in Neunkirchen ist mit seinen rund 420 Straßenprofis im Auftrag des Landes und des Bundes für Planung, Bau, Erhaltung sowie Verkehrsabwicklung und Betrieb aller Bundes- und Landesstraßen im Saarland zuständig. Zum Zuständigkeitsbereich gehören des Weiteren auch Bauwerke, wie beispielsweise Brücken, Stützmauern, Lärmschutzwände und -wälle.

Mobilität im Straßenverkehr ist ein Standortvorteil für das Saarland.

Ein leistungsfähiges, sicheres und umweltverträgliches Straßennetz sind Voraussetzungen zur Gewährleistung der Mobilität. Es umfasst im Saarland mehr als 1.490 Kilometer Landstraßen und 300 Kilometer Bundesstraßen, 1.000 Kilometer Geh- und Radwege sowie unzählige Bauwerke.

Das rund 240 Kilometer lange Autobahnstreckennetz wird nicht vom Landesbetrieb für Straßenbau, sondern seit 01.01.2021 von der saarländischen Außenstelle der Autobahn GmbH betreut.



Abbildung 1: Verwaltungsgebäude LfS Neunkirchen (Quelle: LfS, 2021)

Bau, Unterhaltung und Instandsetzung von Straßen und Brücken lösen Baustellen aus, welche wiederum oftmals Einschränkungen für den Straßenverkehr bedeuten. Individuelle Mobilität ist in der heutigen schnelllebigen Zeit ein wertvolles Gut. Den schnellsten Weg von A nach B, gerade im ländlich geprägten Raum ist oftmals das motorisierte Fahrzeug.

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Wir alle nehmen darum täglich am Straßenverkehr teil. Neben Wind und Wetter trägt somit auch jeder Nutzer dazu bei, dass die Verkehrswege strapaziert und verschlissen werden. Damit sind alle Nutzer auch Verursacher von Baustellen auf dem Streckennetz, das wir täglich nutzen.

Während der Neubau einer Strecke „auf der grünen Wiese“ für den Verkehr weitgehend störungsfrei vonstattengeht, sind Unterhaltungsarbeiten auf vorhandenen Strecken in aller Regel Auslöser von Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs. Verkehrsteilnehmer müssen mit Behinderungen rechnen oder Umwege in Kauf nehmen. Dabei ist es mit der Reparatur von Fahrbahnschäden nicht getan. Vielerorts sind Um- und Ausbaumaßnahmen wie die Verbreiterung der Fahrbahn erforderlich, um steigenden Verkehrsmengen und zunehmenden Fahrzeugbreiten Rechnung zu tragen.

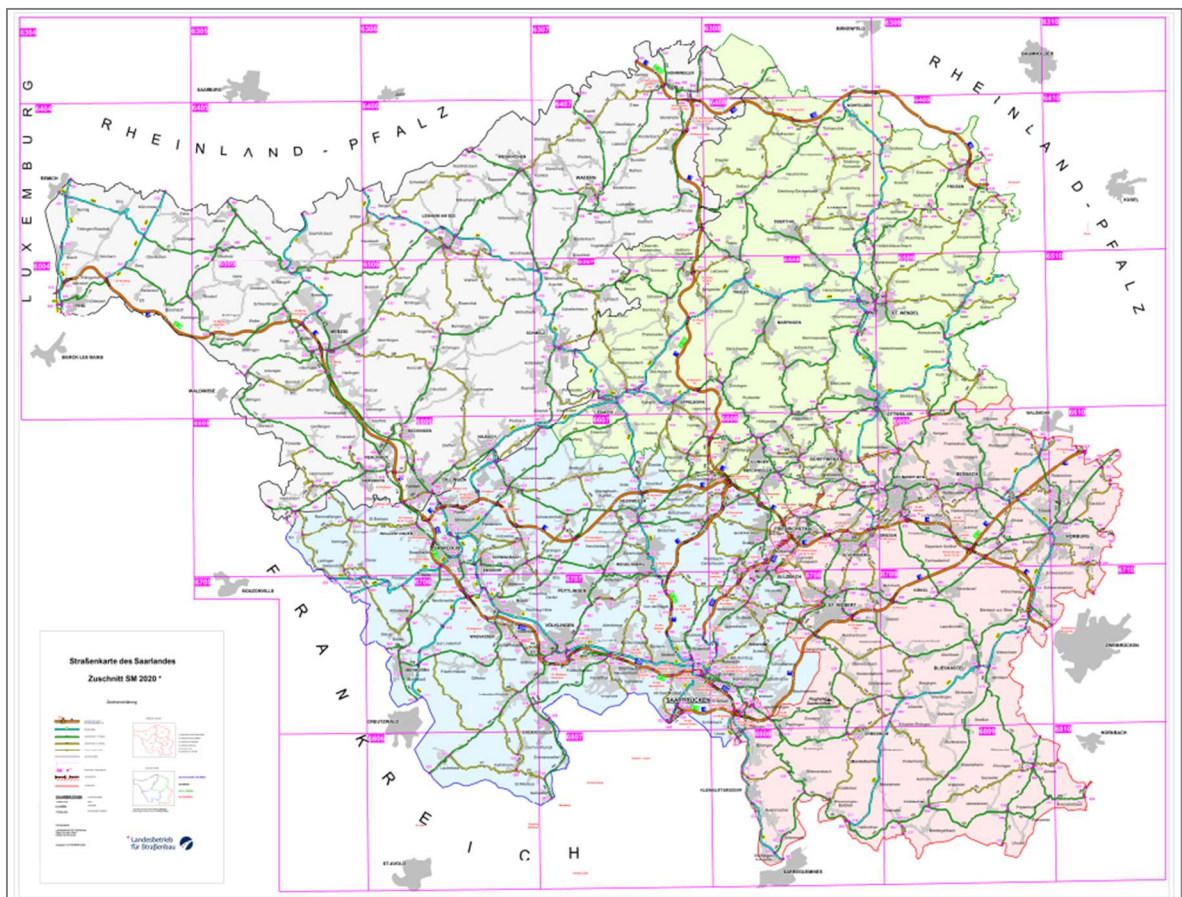


Abbildung 2: Die Straßenkarte des Saarlandes: Zuschnitt SM 2020 (Quelle: LFS, 2021)

Während Autos in der Kompaktklasse (z.B. VW Golf) im Jahr 1978 noch 1,59 Meter breit waren, sind sie im Jahr 2021 auf rund 1,78 Meter gewachsen, mit Spiegeln sogar auf über zwei Meter¹.

¹ ADAC: Autobreiten in der Baustelle,
<https://www.adac.de/Verkehr/Verkehrssicherheit/unterwegs/autobreiten-in-der-baustelle/>
(abgerufen am: 25.08.2021)

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Heute erleben wir auf dem Fahrzeugmarkt einen Trend zu so genannten SUV (Sports Utility Vehicles), großzügigen und geräumigen Fahrzeugen, die bereits in der unteren Mittelklasse inklusive Spiegel durchweg 2 Meter Breite überschreiten. Gleichzeitig entwickelt sich der Schwerlastverkehr rasant. Im Jahr 1960 lag die Anzahl der in Deutschland gemeldeten LKW bei 681.000, im Jahr 2021 sind es über 3,4 Millionen². Hinzu kommen jährlich Millionen ausländische LKW, die Deutschland und auch das Saarland durchqueren.

Das Auto und der Schwerlastverkehr von heute benötigen also mehr Platz und daraufhin angepasste tragfähige Straßen. Sie fahren aber vielerorts auf Straßen, die für die Verkehrsmengen und -belastungen des letzten Jahrhunderts gebaut wurden.

Dem LfS als ausführendes Organ der saarländischen Straßenbauverwaltung stellen sich folglich die Aufgaben, das Streckennetz an die heutigen Ansprüche anzupassen und auszubauen, es jederzeit in einem verkehrssicheren Zustand zu halten und Mobilität nachhaltig zu sichern. Länge und Wegführung seines rund 1.800 Kilometer langen Straßennetzes sind ausreichend, die Dimension und die Beschaffenheit der Bausubstanz aber vielerorts nicht. Kern der Aktivitäten ist damit die Substanzerhaltung. Auf dem Weg zur Erhaltung des Streckennetzes entsteht zwangsläufig der „natürliche Feind des Individualverkehrs“: die Baustelle.

² Statista 2021: Anzahl der Lastkraftwagen in Deutschland von 1960 bis 2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/6961/umfrage/anzahl-der-lkw-in-deutschland> (abgerufen am: 25.08.2021)

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Häufig gestellte Fragen

An dieser Stelle sollen die häufigsten Fragen zur Planung, Einrichtung und Abläufen von Baustellen sowie deren Betreibern beantwortet werden.

Wer kümmert sich um welche Straßen?

Der LfS betreut mehr als 300 km Bundes- und 1.490 Kilometer Landstraßen, auch wenn sie als Ortsdurchfahrten innerörtlich gelegen sind. Bundes- und Landstraßen dienen Kommunen und Kreisen als verbindende überörtliche Strecken. Das übrige innerörtliche Streckennetz gehört der jeweiligen Kommune und wird auch von ihr selbst betreut.

Ein Sonderfall ist die Landeshauptstadt Saarbrücken. Sie ist selbst Baulastträger für alle innerstädtischen Strecken und alle Straßen in ihren Stadtteilen, auch wenn es sich hierbei um Bundes- und Landstraßen handelt. Auf dem Gebiet der Landeshauptstadt betreut der LfS die freien Strecken zwischen den Ortsteilen.

Das Autobahnstreckennetz wird nicht mehr vom Landesbetrieb für Straßenbau, sondern seit 01.01.2021 von der saarländischen Außenstelle der Autobahn GmbH betreut.

Auf den Straßen sind aber nicht nur die Eigentümer als Baulastträger tätig. Eingriffe in die Bausubstanz verursachen beispielsweise auch die Akteure der Daseinsvorsorge (z.B. Neubau eines Kanals, Verlegung einer Stromleitung etc.).

Welche Rahmenbedingungen sind bei der Planung von Baumaßnahmen zu beachten?

Die Sicherung der Mobilität und die Minimierung von Beeinträchtigungen für den Verkehr durch Baustellen sind oberste Gebote bei der Planung von Baumaßnahmen. Sie unterliegen allerdings vielfältigen unabänderlichen Rahmenbedingungen. Nachfolgend werden einige hiervon erläutert:

- **Bausaison und Wettereinflüsse**
Viele Gewerke des Straßen- und Brückenbaus sind bei Frost oder Nässe aus bautechnischen Gründen nicht durchführbar. Die Bausaison beschränkt sich daher auf ein Zeitfenster zwischen Frühjahr und Herbst. In günstigen Fällen – bei kurzen und milden Wintern – kann von Februar bis November gebaut werden, in ungünstigen Jahren nur von März bis Oktober. In dieser Zeitspanne muss das Bau- und Sanierungsprogramm umgesetzt werden, wenn das Streckennetz keinen Qualitätsverlust erleiden soll. Dies hat zur Folge, dass eine kürzere Bausaison Handlungsspielräume in der Koordination von Baumaßnahmen einengt.

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

- **Art und Umfang der Maßnahme**
Grundhafte Sanierung von Strecken – insbesondere auf stark frequentierten Straßen – kommen einem Neubau gleich. Der Abschnitt, auf dem gearbeitet wird, muss gesperrt werden. Solche Maßnahmen dauern mehrere Monate, dauern bisweilen sogar länger als eine Bausaison. Sie bilden daher Fixpunkte im Streckennetz, auf die die weiteren Aktivitäten abgestimmt werden müssen.
- **Räumliche Gegebenheiten**
Baumaßnahmen auf bestehenden Strecken entziehen dem Verkehr Raum. Daher sind sie in aller Regel nicht ohne Verkehrsbeeinträchtigung umsetzbar. Die Ausgestaltung der Verkehrsführung orientiert sich am verfügbaren verbleibenden Straßenraum. Wo es die räumlichen Gegebenheiten zulassen, werden alle Fahrstreifen aufrechterhalten, wenn auch nur eingeengt. Ist dies nicht möglich, werden einzelne Fahrstreifen gesperrt, der Verkehr mit Ampelschaltung halbseitig an den Baufeldern vorbeigeführt. Eine Vollsperrung ist bautechnisch und zeitlich zwar immer die beste Variante, allerdings wegen der einschneidenden Wirkung auf das Verkehrsgeschehen die letzte Alternative. Sie muss als Verkehrsführung gewählt werden, wenn die Straßenbreite nicht ausreichend ist, beispielsweise aufgrund von steilen Böschungen oder angrenzender Vegetation, für die Ausführungsdauer keine Verbreiterung möglich ist oder ein Standstreifen fehlt, über den der Verkehr geführt werden könnte. Bei einer Vollsperrung muss eine Umleitung eingerichtet werden. Die Wahl der Umleitungsstrecke berücksichtigt immer die Mindestanforderungen der gesperrten Straße. Das heißt, die Umleitungsstrecke muss die Belastungen der gesperrten Straße aushalten können.
- **Verkehrssicherheit und Arbeitsschutz**
Die Einrichtung von Arbeitsstätten auf Straßen unterliegt komplexen rechtlichen Bestimmungen. Das Straßenverkehrsrecht enthält ganz klare Vorgaben zum Schutz der Verkehrsteilnehmer. Gleichzeitig normiert das Arbeitsstättenrecht Mindestanforderungen an die Baustelleneinrichtung. Diese Anforderungen an den Arbeitsraum gehen zu Lasten des verfügbaren Verkehrsraumes. Das Zusammenwirken von Verkehrssicherheitsrecht und Arbeitsschutzrecht engen somit den Handlungsspielraum bei der Verkehrsführung ein.

Wer baut noch auf Saarlands Straßen?

Auf seinem überörtlichen Streckennetz ist der LfS für alle Aktivitäten verantwortlich. Das Aufgabenspektrum umfasst alle Tätigkeiten von Bau, Sanierung und Unterhaltung der Fahrbahn bis hin zu Beschilderung, Schutz- und Entwässerungseinrichtungen sowie Grünschnitt und Gehölzpflege am Straßenrand.

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

In den Ortsdurchfahrten, die zum Bundes- und Landstraßennetz gehören, endet die Verantwortlichkeit des LfS für die Straße bei den Rinnenplatten. Bordsteine und Gehwege bauen und unterhalten die Kommunen eigenverantwortlich.

Auch auf den Straßen betreibt der LfS nicht jede Baustelle. Kommunen, deren Eigen- und Regiebetriebe, private Dienstleister und Bahnbetriebe richten eigene Baustellen ein, beispielsweise Strom-, Gas-, Fernwärmeversorger, Wasserver- und Abwasserentsorger, Telekommunikationsunternehmen. Sie führen ihre Leitungen in aller Regel unter der Straße oder in unmittelbarem Umfeld. Die Verlegung von Leitungen sowie Wartungs- und Reparaturarbeiten an ihren Leitungen und Einrichtungen führen die externen Akteure der Daseinsvorsorge in Eigenregie aus, auch auf den Straßen des LfS. Innerörtliche Einzelaufbrüche oder Kanal- und Leitungsräben sind daher in aller Regel keine Baustellen des LfS. Bauwerke, die Schienen über Straßen führen, unterhalten in der Regel die Bahnbetreiber.

Welche Arten von Baustellen gibt es?

Der LfS unterscheidet planbare und nicht planbare Bauaktivitäten. Zum Abschluss eines jeden Jahres erstellt er ein Bauprogramm, das im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel alle notwendigen planbaren Bau-, Sanierungs-, und Unterhaltungsmaßnahmen listet. Ein Teil der Haushaltsmittel wird dabei für unvorhersehbare, aber erfahrungsgemäß alljährlich notwendige Unterhaltungsarbeiten reserviert, zum Beispiel zur Beseitigung von Unfall- und Winterschäden.

Das deutsche Regelwerk nennt drei Arten von Baustellen:

1. Tagesbaustellen / Arbeitsstellen kürzerer Dauer

Das sind Arbeitsstellen unter 24 Stunden Dauer. In der Regel wird hier nur temporär ein Fahrstreifen entzogen. Bei der Planung dieser Arbeiten werden die Sperrzeiten (Zeiten in denen nicht gebaut werden darf wie beispielsweise Berufsverkehr), Ferienreisetage und Großveranstaltungen berücksichtigt.

Varianten:

- Kurzzeitig stationär: Unterhaltungsarbeiten (z.B. Brückenprüfung), Reparatur von Schutzplanken, Beschilderungsarbeiten, Wartungsarbeiten an Wechselverkehrszeichen oder Schilderbrücken, kleinere Fräsflickarbeiten, Vermessungsarbeiten
- Kontinuierliche Fortbewegung in der Verkehrssicherung: zum Beispiel Reinigungsarbeiten (Straßenabläufe, Kehren), Mäharbeiten, Markierungsarbeiten, Streckenkontrolle
- Aufbau der Verkehrssicherung für Arbeitsstellen längerer Dauer

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

2. Nachtbaustellen

Nachtbaustellen werden da eingerichtet, wo tagsüber kein geeignetes Zeitfenster für die Arbeiten zur Verfügung steht ohne Verkehrseinschränkungen und die damit verbundenen Verkehrsbehinderungen.

Varianten:

- Arbeitsstelle kürzerer Dauer: Arbeitsstellen, die nur über eine begrenzte Stundenzahl (< 24 Stunden) bestehen. Die Arbeiten werden unter Berücksichtigung der Tagesganglinien in die Nachtstunden verlegt.
- Arbeitsstelle längerer Dauer (> 24 Stunden): Verlagerung von Arbeiten, die zusätzlich eine Einziehung von Fahrstreifen erfordern (z.B. zur Anlieferung von Material), in die Nachtstunden
- soweit technisch möglich und sinnvoll Abwicklung der Baumaßnahme im Mehrschichtbetrieb 24 Stunden rund um die Uhr

3. Arbeitsstellen längerer Dauer

Arbeitsstellen, die über einen längeren Zeitraum (> 24 Stunden) durchgehend und ortsfest erhalten bleiben. Hier werden in der Regel Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen durchgeführt.

Weshalb finden zukünftig immer mehr Baustellen unter Vollsperrung statt?

Die Verkehrsteilnehmer haben oft dahingehend recht, dass aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite auch die Möglichkeit besteht die Bauarbeiten unter halbseitiger Sperrung mit Lichtsignalanlage durchzuführen. In die Betrachtungen zur Wahl der Verkehrsführung geht jedoch nicht nur die Fahrbahnbreite ein. Es werden zum Beispiel auch die Verkehrsbelastung des betreffenden Abschnittes, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Linienführung in Längs- und Querrichtung betrachtet, sowie die sich aus der Wahl der Verkehrsführung ergebenden bautechnischen und baubetrieblichen Aspekte, wie Anzahl der Bauabschnitte und Bauzeiten.

Verschärft wird diese Problematik durch Änderungen im Regelwerk. Mit der Einführung der „Arbeitsstättenrichtlinie ASR A5.2“ werden die geforderten Sicherheitsabstände zwischen Baubereich und Fahrbahn derart vergrößert, dass die zur Umsetzung einer einstreifigen Verkehrsführung vorbei an der Baustelle geforderte Restfahrbahnbreite in den meisten Fällen nicht vorhanden ist, so dass die Zahl der Baustellen mit Vollsperrung zukünftig steigen wird.

Der LfS bewertet hierbei die Gesamtsituation und wählt für die Belange aller Beteiligten die optimale und wirtschaftlichste Lösung. Dass dies für einzelne Betroffene zu größeren Belastungen als für andere führt, kann der LfS leider nicht ausschließen.

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Anbei der Link zur eben erwähnten Arbeitsstättenrichtlinie:

http://www.rsa-online.com/19/ASR-A5-2/ASR-A5-2_2018.htm

Der LfS ist bestrebt die Verkehrsbeeinträchtigungen durch die Baustellen so gering als möglich zu halten. Ein Bauen ganz ohne Beeinträchtigungen wird aber niemals möglich sein.

Sind die vielen Baustellen wirklich notwendig?

Mobilität ist dauerhaft nur zu gewährleisten, wenn die dafür notwendigen Straßen funktional und sicher befahrbar sind. Das erfordert vorausschauendes, umsichtiges und nachhaltiges Handeln der Straßenbauverwaltung. Schadstellen und sich abzeichnende Schäden müssen im Rahmen der Budgetvorgaben unverzüglich behoben werden, um weitergehende Schäden zu vermeiden.

Dabei handelt es sich nicht immer um Schäden, die Verkehrsteilnehmer in schneller Vorbeifahrt wahrnehmen. Netzrisse, Bindemittelverlust und Auskörnungen im Asphalt weiten sich beispielsweise auf viel befahrenen Strecken in kurzer Zeit zu Schlaglöchern aus, insbesondere nach Frost- und Tauwetterwechseln im Winter. Verdrückungen im Asphalt und Spurrinnen können bei Nässe Aquaplaning verursachen und damit gefährlich werden.



Abbildung 3: Entstehung von Schlaglöchern (Quelle: ADAC)

Auf das Ausmaß der Schadensentwicklung und die daraus resultierende Anzahl der Baustellen haben die Straßenbauer somit keinen unmittelbaren Einfluss. Art und Umfang der Schäden geben den Takt vor, in dem der LfS Fahrbahnen bearbeiten muss. Eine stetig zunehmende Belastung des Streckennetzes verursacht kürzere Instandsetzungsintervalle.

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Gleichzeitig gilt es, die Straßenausstattung à jour zu halten. Schutzplanken und sonstige Schutzeinrichtungen müssen jederzeit ihren Zweck erfüllen und bedürfen Wartung und Erneuerung. Lärmschutzeinrichtungen, Stützwände, Wasserdurchlässe und Entwässerungsgräben bedürfen regelmäßiger Wartung, abgenutzte Fahrbahnmarkierungen sind aufzufrischen, Brücken sind in einem gesetzlich vorgegebenen Takt zu prüfen und gegebenenfalls zu sanieren, Signalanlagen müssen jederzeit funktionsfähig sein und erfordern nach langjähriger Nutzung die Erneuerung von Hardware und Steuerungseinheiten.

Abseits der reinen Straßensanierung gibt es also vielfältige Gewerke, die Baustelleneinrichtungen und die Einengung von Verkehrsraum erforderlich machen. Jeder Aufschub von Gewerken mindert die Tauglichkeit von Straßen und deren Ausstattung, birgt zudem die Gefahr von Folgeschäden, deren Beseitigung die Steuerzahler erheblich mehr belastet. Aufschub verursacht Investitionsstau mit all seinen unerwünschten Begleiterscheinungen.

Warum verursachen Baustellen Staus?

Baustellen im Bestand stellen immer einen Eingriff in den Verkehr dar. Wenn dann eine komplette Fahrbahn oder auch nur ein Fahrstreifen in diesen hochbelasteten Bereichen gesperrt wird, fehlt bei gleicher Verkehrsbelastung Raum. Der Verkehr staut sich.

Welche Maßnahmen werden zur Minimierung von Verkehrsstörungen ergriffen?

Bei der Planung von Baumaßnahmen wird nicht nur die einzelne Baustelle betrachtet, sondern auch bereits abgestimmte Maßnahmen und laufende Großprojekte. Es wird darauf geachtet, dass Baustellen auf parallel verlaufenden Strecken, die als Umleitung dienen, nicht zeitgleich eingerichtet werden. Die Ausführungszeiten der einzelnen Maßnahmen werden aufeinander abgestimmt und es werden nur dann mehrere planbare Baustellen auf einem Streckenabschnitt in kurzem Abstand zueinander eingerichtet, wenn die verkehrlichen Auswirkungen vertretbar und Wechselwirkungen weitgehend ausgeschlossen sind.

Wie werden Baustellen verschiedener Baulastträger aufeinander abgestimmt?

Die Vielzahl der Akteure und beteiligten Stellen macht auch in einem kleinen Flächenland wie dem Saarland effektives Baustellenmanagement zu einer komplexen Aufgabe. Die geografische Enge löst bei größeren Baumaßnahmen oft Betroffenheit mehrerer Kommunen aus.

Bisher gibt es im Vorfeld größerer Maßnahmen intensive Abstimmungen mit den betroffenen Kommunen, den Landkreisen, den Verkehrsbetrieben, aber auch mit

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

großen ortsansässigen Unternehmen. Bei diesen Maßnahmen finden zusätzlich Bürgerinformationen statt. Alle Betroffenen werden aktiv in den Abstimmungsprozess eingebunden, da stets nach der Variante gesucht wird, die für alle die verträglichste Lösung darstellt. Feuerwehren und Rettungsdienste werden aufgeklärt. Vor der Bauausführung wird die Öffentlichkeit über Medien- und Verkehrsinformationen unterrichtet. Darin enthalten sind auch Hinweise und Empfehlungen, wie Verkehrsteilnehmer zur Minimierung von Verkehrsstörungen beitragen können.

Ein Baustellenmanagement, das die Pläne und Aktivitäten aller Beteiligten auf saarländischen Straßen tagesaktuell unter einen Hut bringt, kann es dennoch objektiv nicht geben. Dazu sind die Rahmenbedingungen zu komplex, externe Einflüsse und Risikofaktoren zu groß.

Der LfS nutzt das Meldungsmanagement des VMSaar³, zur Visualisierung seines Bauprogramms insbesondere bei den Besprechungen mit den Städten, Gemeinden und Leitungsbetreibern. Das Meldungsmanagement enthält alle im Jahr geplanten Baumaßnahmen. Darüber hinaus gehende, zukünftige Maßnahmen werden sukzessiv über das LfS-eigene Baustelleninformationssystem eingetragen.

Mit dem VM Saar steht den Kommunen und Leitungsbetreibern eine moderne, internetfähige Plattform unentgeltlich zur Verfügung und bietet die Möglichkeit, sich jederzeit und aktuell über die geplanten und laufenden Baumaßnahmen des LfS zu informieren und diese mit eigenen Planungen abzugleichen. Darüber hinaus können sie hier auch ihre eigenen Planungen eingeben und so zusammen mit dem LfS dazu beitragen, dass Konflikte durch gleichzeitige Baumaßnahmen minimiert werden.

Die erfolgreiche Durchführung der Verkehrsplanung steht und fällt mit der Qualität und Vollständigkeit der Eckdaten zu allen geplanten und laufenden Baustellen im Streckennetz. Als problematisch erweist sich hier bisher die Datenlage zu Maßnahmen Dritter. Mit dem Mobilitätsportal bekommen Kommunen, Versorgungsträger und externe Unternehmen die Option, ihre Arbeitsstellen-Daten einzuspeisen. Das Portal soll all diesen Institutionen kostenlos zur Verfügung gestellt werden und verursacht keinen nennenswerten Verwaltungsaufwand.

Jede Eingabe auch externer Stellen verbessert den Blick aller Beteiligten und des LfS auf verkehrliche Wechselwirkungen aller Arbeitsstätten im Netz. Das führt zu einer Stärkung der Koordinations- und Kooperationsbasis, erleichtert schließlich auch die Information der Verkehrsteilnehmer und steigert deren Akzeptanz für unvermeidbare Eingriffe in den Straßenverkehr.

³ Verkehrsmanagement Saar: Über VM Saar, <http://www.verkehrsmanagement.saarland/> (abgerufen am: 25.08.2021)

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Warum wird nicht mehr in der Nacht und am Wochenende gebaut?

Nachtarbeit hat Nachteile und Grenzen. Sie birgt Sicherheitsrisiken für Verkehrsteilnehmer und Arbeiter und bedeutet hohen technischen Aufwand bei der Ausleuchtung der Baustelle. Schattenbildung und Blendwirkung können – abgesehen von der Sicherheit auf und neben der Arbeitsstätte im Verkehrsraum – auch die Qualität des fertigen Produkts und damit die Langlebigkeit der Straße beeinträchtigen.

Verkehrsteilnehmer schonende Nachtarbeit hat eine weitere „Schattenseite“. Fräsen, Sattelzüge und anderes Baugerät verursachen Lärm, der nachts intensiver wahrgenommen wird als am Tage. Für zahlreiche Anlieger ist Nachtarbeit eine nervende und Nachtruhe raubende Angelegenheit.

Arbeiten, die besonders stark in den Verkehr eingreifen, deren Umfang konkret absehbar und in der Kürze der Zeit auch leistbar ist, werden – von Berufspendlern selten wahrgenommen – sehr häufig komprimiert am Wochenende durchgeführt. Auch hier gibt es einschränkende Regelwerk. Vorab müssen beispielsweise Genehmigungen für den Betrieb der Mischanlagen oder Genehmigungen zur Aufhebung des LKW-Fahrverbotes an Sonntagen eingeholt werden. Zudem erhöhen sich die Investitionskosten durch Zuschläge auf Lohn- und Materiallieferungen.

Wochenend- und Nachtarbeit löst an anderen Stellen Betroffenheit aus. In den Frühjahrs- und Sommermonaten, gerade bei Baumaßnahmen begünstigender Witterung, blüht das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben in den Städten und Gemeinden. Es ist Zeit für Volksfeste, Großveranstaltungen, Messen und Aktionstage des Einzelhandels. Es herrscht Hochkonjunktur in der Gastronomie. Jede Baumaßnahme wirkt hier störend. Die Kommunen fordern ein höchstes Maß an Rücksichtnahme auch auf diese Belange.

Letztlich ist Nacht- und Wochenendarbeit auch eine Frage der Verfügbarkeit des Personals. Nicht nur die Straßenbauverwaltung, sondern auch die regionale Bauwirtschaft hat Probleme bei der Rekrutierung fachkundiger Mitarbeiter und der Personalisierung laufender Baustellen. Die gefahrgeneigte und überwiegend schwere körperliche Arbeit im Straßenbau erfordert zudem Ruhe- und Erholungsphasen. Und schließlich haben auch Straßenbauer Familie.

Fazit: Was den Verkehrsteilnehmern recht ist, ist Anliegern, Handel und Gastronomie noch lange nicht billig und für die betroffenen Arbeiter bisweilen gesundheitsschädlich.

Wie werden Ferienzeiten für Baumaßnahmen genutzt?

Hier gibt es zum Teil gegenläufige Interessen der Straßenbauverwaltungen von Bund und Ländern. Der Bund sieht seine Gesamtverantwortung für das Fernstraßennetz auch in der Gewährleistung des Verkehrsflusses im Reiseverkehr. Die Länder

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

sehen den Schwerpunkt ihrer Verantwortung für den alltäglichen Berufs- und Pendlerverkehr. Es gilt, einen gesunden Mittelweg auszuloten.

Bei objektiver Betrachtung sind in Ferienzeiten weniger Verkehrsteilnehmer unterwegs. Daher werden die verkehrsärmeren Wochen regelmäßig zu Bautätigkeiten genutzt. Entscheidend sind hier auch Art und Umfang der Maßnahme und die Betroffenheit des ÖPNV. Vollsperrungen von Strecken in Ferienzeiten sind insbesondere dann sinnvoll, wenn Buslinien im Schülerverkehr betroffen sind. Baumaßnahmen im Umfeld von ortsansässigen Großunternehmen mit tausenden Mitarbeitern werden vielfach in den Werksferien ausgeführt, um die Behinderungen für die wirtschaftliche Tätigkeit der Unternehmen und den allgemeinen Straßenverkehr so gering wie möglich zu halten.

Warum sieht man auf Baustellen keine Arbeiter?

Die Gründe dafür sind vielfältig:

- unsichtbare Arbeiten: Reparaturen von z.B. Brücken, Brückenübergängen, Unterführungen, Bach- oder Tierdurchlässen unterhalb oder neben der Fahrbahn
- Witterung: Der Einbau von wasserempfindlichen Baustoffen ist bei Regen nur eingeschränkt möglich
- Verarbeitungstemperatur von Baustoffen: Verarbeitung in Abhängigkeit der jeweiligen Mindest- und Höchsttemperatur unter Berücksichtigung des Taupunktes
- Auskühl- und Aushärtezeit von Baustoffen: erst danach ist die Weiterverarbeitung möglich (z.B. es kann erst markiert werden, wenn der Asphalt ausgehärtet ist)

Der Abbau der Verkehrssicherung bis zum Eintreten besserer Wetterbedingungen oder in der Auskühlphase ist in der Regel weder fachlich möglich, noch sinnvoll, denn die Umbauarbeiten verursachen ihrerseits Verkehrsstörungen und verlängern die Bauzeit. Auch wirtschaftlich sind solche Maßnahmen zumeist nicht vertretbar.

Wieso ist nicht mehr Personal auf der Baustelle?

Personal- und Geräteeinsatz sind in vielen Fällen durch den verfügbaren Arbeitsraum beschränkt. In den Abläufen bauen die verschiedenen Gewerke aufeinander auf. Viele Arbeitsschritte können nicht zeitgleich ausgeführt und daher erst begonnen werden, wenn die vorherigen Gewerke abgeschlossen sind. Zusätzliches Personal könnte folglich nicht nutzbringend eingesetzt werden.

Schließlich obliegt der Personaleinsatz auch der Organisationshoheit des Auftragnehmers. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass vertraglich vereinbarte, eng bemessene

Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Ausführungsfristen eingehalten werden. Den Weg zur Einhaltung der Frist beschreibt der Unternehmer in eigener Verantwortung.

Was sollte der Verkehrsteilnehmer in der Baustelle beachten?

Verkehrsteilnehmer können aktiv zur Minimierung von Verkehrsstörungen vor Baustellen beitragen indem sie Rücksicht ausüben, auf den verfügbaren Fahrstreifen unmittelbar bis zur Engstelle vorfahren und das vorgeschriebene Reißverschlussverfahren⁴ beim Einfädeln einhalten. „Positionskämpfe“ vermindern den Verkehrsfluss und schaden allen nachfolgenden Fahrzeugen.

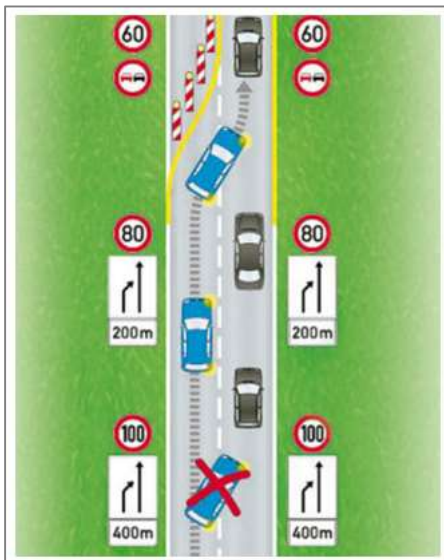


Abbildung 4: Reißverschlussverfahren
(Quelle: Autobild)

Verkehrsteilnehmer sollten die Baustelle mit gesteigerter Aufmerksamkeit passieren und die jeweilige Geschwindigkeitsbegrenzung unbedingt einhalten. Die Zeitvorteile bei überhöhter Geschwindigkeit sind nachweislich sehr gering. Zudem arbeiten in den Baustellen Menschen, die durch ein solches Verhalten gefährdet werden. Wer sich auf dem linken, oftmals in der Breite eingeschränkten Fahrstreifen unsicher fühlt, der sollte rechts bleiben. Ein ausreichender Sicherheitsabstand vermeidet plötzliche Bremsmanöver. All das dient zur Vermeidung von Unfällen und vor allem Staus.

Und bitte denken Sie daran: Bei einem Stau auf mehrspurigen Straßen sind alle Autofahrer verpflichtet, die Rettungsgasse freizumachen. Dabei ist die Rettungsgasse immer zwischen dem linken und den übrigen Fahrstreifen zu bilden. Fahren Sie also auf dem linken Fahrstreifen, so weichen Sie nach links aus. Sind Sie auf einem der übrigen Fahrstreifen unterwegs, so fahren Sie nach rechts. Dabei sollten Sie nach Möglichkeit den Standstreifen frei lassen.

⁴ ADAC: Reißverschlussverfahren: Wer bei einem Unfall haftet,
<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/reissverschlussverfahren/>
(abgerufen am: 25.08.2021)



Planung, Bau und Durchführung von Baumaßnahmen

Literaturhinweise zum Thema

Bundesverkehrsministerium

www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Erhalt-Strassen-Bautechnik/erhalt-strassen-bautechnik.html

Verkehrsmanagement im Saarland

<http://www.verkehrsmanagement.saarland/>

Technische Regeln für Arbeitsstätten ASR A5.2 „Straßenbaustellen“

<https://www.dguv.de/fb-bauwesen/sachgebiete/tiefbau/strassenbau/asr/index.jsp>

http://www.rsa-online.com/19/ASR-A5-2/ASR-A5-2_2018.htm

Redaktion

Fabian Köppl – Leiter Baukoordination und Öffentlichkeitsarbeit
Peter-Neuber-Allee 1 · 66538 Neunkirchen
Tel.: +49 6821 100 220 · Fax: +49 6821 100 566
f.koepl@lfs.saarland.de · www.lfs.saarland.de