

Baustellenmanagement

Allein im Hochsommer 2009 waren auf deutschen Autobahnen rund 400 längerfristige Baustellen mit einer Gesamtlänge von etwa 1.400 Kilometer eingerichtet. Stau wegen einer Baustelle? Jeder Autofahrer kennt das.

Bauzeit ist Stauzeit

Der ADAC registrierte für das Jahr 2009 insgesamt knapp 140.000 Staumeldungen auf Autobahnen. Die gemeldeten Staulängen summieren sich dabei auf rund 350.000 Kilometer. Etwa ein Drittel davon ist baustellenbedingt.

Alleine durch Baustellenstaus entsteht der Volkswirtschaft ein jährlicher Schaden in Milliardenhöhe. Das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, ist in Autobahnbaustellen etwa doppelt so hoch wie auf freien Abschnitten.

Auf rund zehn Prozent des Autobahnnetzes sind Baustellen eingerichtet. Und allzu oft stellt sich die Frage: „Warum arbeitet hier niemand?“

Laut Antwort der damaligen Bundesregierung im Sommer 2009 auf eine parlamentarische Anfrage wird auf deutschen Autobahnbaustellen im Schnitt 55 Stunden pro Woche gearbeitet. Das ist gerade einmal ein Drittel der theoretisch zur Verfügung stehenden Wochenarbeitszeit von 168 Stunden. Zwei Drittel der Zeit tut sich also nichts auf deutschen Autobahnbaustellen.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass Autofahrer mit Unverständnis und Ärger reagieren, wenn sie wegen einer Baustelle im Stau stehen, wo keinerlei Bauaktivität erkennbar ist.

Bauzeitverkürzung im Fokus

Baustellen sind unvermeidbar, das ist klar. Aber gerade weil Baustellen häufig den Verkehrsablauf beeinträchtigen, sind bereits bei Planung, Ausschreibung und Vergabe die verkehrlichen Belange stärker zu berücksichtigen.

Der ADAC fordert erneut, die Dauer von Baustellen zu verkürzen. Denn es gibt erhebliches Potenzial, um die damit verbundenen Verkehrsbeeinträchtigungen zu reduzieren.

Die Ausnutzung der Tageshelligkeit sowie Samstagarbeit müssen bei Arbeitsstellen end-

lich zu einer Selbstverständlichkeit bei der Bauausführung werden. Allein durch die Ausnutzung der Tageshelligkeit ließe sich bei einer 6-Tage-Woche in den Monaten April bis Oktober eine Wochenarbeitszeit von im Schnitt rund 80 Stunden realisieren.

Zudem muss an staukritischen Streckenabschnitten vermehrt auch nachts und sonntags gearbeitet werden.

Staukritische Tagesbaustellen sind zu verkehrsarmen Zeiten durchzuführen und das heißt vor allem auch nachts.

Neben der Erhöhung der Wochenarbeitszeit ist zur Beschleunigung von Autobahnbaustellen der gesamte Bauablauf zu optimieren. Dazu sind die Arbeitsabläufe besser zu koordinieren und zu takten.

Umsetzung muss erfolgen

In der Praxis liegt es nicht unbedingt daran, dass man seitens der Verwaltungen und der Bau ausführenden Unternehmen nicht wüsste, wie man schneller baut. Denn die Möglichkeiten und Instrumente zur Bauzeitverkürzung sind bekannt. Dazu zählen:

- Vorgabe knapper Ausführungsfristen unter Ansatz verlängerter Tages- und Wochenarbeitszeiten (6-Tage-Woche, Ausnutzung des Tageslichts).
- Aufforderung in den Ausschreibungen nach Abgabe von Nebenangeboten zu weiteren Verkürzungen der Ausführungsfristen.
- Einbeziehung der Bauzeitverkürzung in die Angebotsbewertung.
- Beschleunigungsanreize durch vertraglich ausgehandeltes Bonus-Malus-System vor Auftragsvergabe.

Letztlich müssen diese Möglichkeiten ausgeschöpft und umgesetzt werden. Nur dann wird es gelingen, den Stau am Bau aufzulösen, um so den Dauerstau auf der Straße zumindest zu reduzieren.

Die Autofahrer werden es danken, denn sie verbringen weniger Zeit im Stau und verbrauchen weniger Kraftstoff. Dies nützt nicht nur der Umwelt, es verringert auch die Unfallgefahr.