



Sachbearbeitung	VGVP - Verkehrsplanung		
Datum	01.02.2012		
Geschäftszeichen	VGVP-Bo/Bi	* 8	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 17.07.2012	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 072/12

---

**Betreff:** Baustellenmanagement  
- Bericht über den aktuellen Stand und die geplanten Maßnahmen

**Anlagen:** Stadtplan mit Straßen hoher / geringer Verkehrsbedeutung (Anlage 1)  
Prozessdarstellung Baustellenmanagement - neue Strukturen (Anlage 2)

**Antrag:**

1. Der Bericht über den aktuellen Stand des Baustellenmanagements wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Baustellenmanagement entsprechend der geplanten Maßnahmen weiter auf- und auszubauen.

Feig

---

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BD, BM 3, C 3, OB, SUB _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## **Sachdarstellung:**

### **1. Zusammenfassende Darstellung**

Das Baustellenmanagement der Stadt Ulm soll trotz der Wachstumsdynamik der Stadt und der damit verbundenen vielfachen Bautätigkeit die verkehrliche Verträglichkeit von zeitgleich stattfindenden Baumaßnahmen sicherstellen. Wesentliche Punkte dieses Baustellenmanagements sind die Bündelung der Information bezüglich der geplanten Baustellen, die Einschätzung von deren verkehrlichen Auswirkungen und gegenseitiger Beeinflussung, eine Baugenehmigung mit vorangegangenen BauKo-Check (zentrale Baukoordination) und der Information der Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Die Verwaltung hat bereits neue Strukturen des Baustellenmanagements erarbeitet. Außerdem wird ein Ausblick über das weitere Vorgehen der Verwaltung gegeben.

### **2. Anlass**

Die Vielzahl von Baumaßnahmen der nächsten Jahre in der Innenstadt und im Zuge angrenzender Verkehrswege (z.B. Instandsetzung B10, Sanierung Beringer Brücke) waren Anlass kritisch zu hinterfragen, ob der Verkehr im Stadtgebiet von Ulm noch leistungsfähig abgewickelt werden kann. Dies führte zu einem zur Erstellung des sog. Stresstest (vgl. GD 097/12) und zum anderen zu ersten organisatorischen Schritten innerhalb der Verwaltung. Mit der Einführung eines sog. Baustellenmanagements soll daher die Voraussetzung geschaffen werden, unnötige Verkehrsbehinderungen und Beeinträchtigungen für Bewohner, Gewerbetreibende und Verkehrsteilnehmer in Ulm zu minimieren und auch der Verkehrssicherheit während der Bauausführung Rechnung zu tragen. Aus Sicht der Verwaltung sind dabei stets zwei Aspekte von Bedeutung:

1. Sind verkehrliche Belange einer Baumaßnahme bei der Planung ausreichend berücksichtigt
2. Sind mehrere beantragte Baumaßnahmen jeweils nebeneinander abwickelbar.

Der erste Testlauf für die Koordination von Baustellen war letztlich der o.g. Stresstest, bei dem es um die oben erwähnte „Verträglichkeitsprüfung“ der Baumaßnahmen der nächsten Jahre ging. Die Erstellung der Übersicht wurde hier durch einen externen Projektsteuerer und die verkehrliche Überprüfung durch ein Verkehrsplanungsbüro übernommen. Ziel ist nun, diese Erfahrungen auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten und als Regelabläufe innerhalb der Verwaltung zu implementieren.

### **3. Organisation**

#### **3.1. Vorhandene Strukturen**

Bereits seit über einem Jahr gab es Bestrebungen, Teile der Straßenverkehrsbehörde mit der Verkehrsplanung und den für den Straßenbau und –unterhalt verantwortlichen Abteilungen innerhalb der Bauverwaltung zusammenzuführen. Anlass für die Neuordnung war, hier die direkte Zusammenarbeit zu ermöglichen, vorhandene Doppelzuständigkeiten zu vermeiden und letztlich Synergien zwischen der Unteren Straßenverkehrsbehörde, die Straßenrecht als Landesbehörde innerhalb der Stadtverwaltung vollzog, und den bei VGV vorhandenen Kompetenzen und Zuständigkeiten herbeizuführen. Seit Ende 2011 sind nun fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als neues Sachgebiet Verkehrsplanung bei der Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen und Vermessung der Abteilung Verkehrsplanung zugeordnet.

Im Weiteren existiert seit langem zur Abstimmung von Baumaßnahmen und der Spartenträger im öffentlichen Raum eine Koordinierungsrunde, die durch die SWU/Netze federführend einberufen und betreut wird. Ziel hier ist im Wesentlichen, die Spartenträger - also Telekom, Gasversorgung, Fernwärmeversorgung, Stromleitungsbau etc. - mit dem Straßenbaulastträger - also mit VGV - abzustimmen, Eingriffe zu bündeln bzw. bei Neubaugebieten zu koordinierten Ausschreibungen und kürzeren baulichen Eingriffen zu kommen.

Die Abteilung Verkehrsinfrastruktur innerhalb von VGV ist an diesen Besprechungen beteiligt. EBU und VGV leisten für diese Koordinationstätigkeit eine jährliche Erstattung. Zur Koordination der Umsetzung von Neubaugebieten wurde zwischenzeitlich eine Stabsstelle innerhalb der Hauptabteilung geschaffen, die neben der Detailkoordination von Straßen- und Spartenbau mit Gesamtprojektplänen die Entstehung von Baugebieten – von der Planung bis zur Vermarktung - terminiert und notwendige Meilensteine definiert.

Im Weiteren existiert eine jährliche Besprechung, die bislang durch die IHK Ulm organisiert wird und die die Abstimmung der diversen Straßenbaulastträger – d.h. auch der Straßenbauverwaltungen von Bayern und Baden-Württemberg – zum Ziel hat.

### **3.2. Neue Strukturen – Baustellenmanagement (vgl. Anlage 2)**

#### Neue jährliche Runde

Neu eingeführt werden soll eine Abstimmung der im kommenden Jahr seitens der Leitungsträger (SWU, EBU, FUG, SWU-Telenet etc.) geplanten größeren Maßnahmen, die sich anlehnt an die vorhandene Koordinierungsrunde bei der SWU, die allerdings zunächst nur ein Mal jährlich im Dezember (erstmalig im Dezember 2012) einschließlich der Führungsebene tagt und bei der alle anstehenden Baumaßnahmen für das Folgejahr bekannt gegeben werden.

#### Baugenehmigungsverfahren

Es muss auch eine Information über geplante Hochbaumaßnahmen aus den laufenden Verfahren geben. Künftig sollten in Kommunalregie auch Anträge aus Baugenehmigungsverfahren erfasst sowie die Bauherren entsprechend frühzeitig informiert werden. Dabei sind derzeit die möglichen „Schwellenkriterien“ noch offen. Denkbar wäre eine Kopplung z.B. an die Verkehrsbedeutung der angrenzenden Straße oder aber an den Umfang der Hochbaumaßnahme selbst. Es sind also noch Kriterien zu definieren, welche in den Prozess der Baugenehmigung eingepflegt werden und Rückschlüsse auf die verkehrlichen Auswirkungen der Baumaßnahme zulassen.

#### Bündelung von Informationen

Die aus diesen bestehenden und den neu geschaffenen Strukturen generierten Informationen sollen nun gebündelt und aufbereitet werden, um einen kontinuierlichen Überblick über geplante und laufende Baustellen zu ermöglichen und diese hinsichtlich der Bedeutung des verkehrlichen Eingriffs und dessen Dauer koordinieren zu können. Damit werden alle Baumaßnahmen - eigene städtische Straßenbauvorhaben, Baustellen privater Bauherren und die von Dritten (z.B. Leitungsträgern, Straßenbauverwaltung etc.) - gemeinsam erfasst und ein Überblick generiert.

#### BauKo-Check

Aus diesem Grund wird nun eine zentrale Koordinationsstelle eingerichtet, welche Informationen über geplante Baumaßnahmen sammelt. Eine Genehmigung der Baumaßnahme erfolgt dann nur noch nach Beteiligung und Freigabe durch diese zentrale Baukoordination „BauKo“.

#### Kommunikationswege – „Frühwarnsystem“

Es werden derzeit in den Regelabläufen Kommunikationswege integriert, bei denen - je nach Umfang und Bedeutung der zu genehmigenden Baumaßnahmen - Vorgesetzte einzuschalten respektive zu informieren sind, um im Einzelfall auch die Stadtspitze einzubinden.

#### 4. Prozesse - Abläufe – Technik

##### Zentrale Erfassung der Baumaßnahmen über EDV

Über die o.g. vorhandenen und neuen Abstimmungsmechanismen kann ein Überblick über städtische Baumaßnahmen, Maßnahmen im Straßenraum Dritter, private (Hoch-) Bauvorhaben, erforderliche Spartenbaustellen sowie auch das Stadtgebiet betreffende Straßenbaumaßnahmen anderer Straßenbaulastträger geschaffen werden.

Zwischenzeitlich werden Konzepte erarbeitet, wonach in dem bereits eingeführten EDV-Programm „Kommunalregie“, in dem heute schon genehmigte Baumaßnahmen geführt werden, zukünftig auch geplante Baumaßnahmen mit dem Attribut „geplant“ eingepflegt werden sollen. Gespräche zu erforderlichen Anpassungen wurden mit der die Software betreuenden Fa. IGV (Eisenach) bereits geführt.

##### Verkehrsplanung der Baustellen

Bereits frühzeitig – möglichst mit der Planung einer Baumaßnahme - ist zu entscheiden, wie die Verkehrsführung während der Bauausführung erfolgen soll. Diese Verkehrsführung muss vom Antragsteller dargelegt werden. Bei der Genehmigung ist abzuwägen zwischen Belangen wie

1. der zu erreichenden Verkehrsqualität der Straße
  2. der Minimierung von Verkehrseinschränkungen
  3. der Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben
  4. den Interessen der Anwohner
  5. der Sicherheit der Arbeitskräfte auf der Baustelle
  6. den Belangen des Umweltschutzes
  7. der Bautechnologie und Logistik
  8. der Wirtschaftlichkeit der Baudurchführung
- etc.

##### Genehmigungsablauf

Bislang gab es keine vorgegebenen Vorlaufzeiten bei der Beantragung von sog. Sondernutzungen für Baustellen im öffentlichen Straßenraum. Beispielhaft hierfür sei der Bau des SWU-Verbindungstunnels im Sommer 2011 erwähnt. Die Recherche innerhalb der Verwaltung hat gezeigt, dass es zwar Abstimmungen auf der Arbeitsebene vorab gab, trotz der Bedeutung der Maßnahme aber innerhalb keiner der beteiligten Verwaltungseinheiten Vorgesetzte eingeschaltet wurden. Die Genehmigung selbst erfolgte dann unter erheblichem Zeitdruck auf Antrag der Baufirma nur wenige Tage vor der eigentlichen Sperrung.

Es ist daher unausweichlich, die Vorlaufzeiten für die Beantragungen von Baumaßnahmen neu zu regeln, um im Einzelfall verkehrstechnische Untersuchungen z.B. zur Funktionsfähigkeit von Baustellensignalisierungen oder die Information von Anwohnern zu gewährleisten bzw. die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf bevorstehende Sperrungen hinzuweisen. Daher sind zukünftig Anträge auf Sondernutzungen im Straßenraum 10 Arbeitstage vor dem eigentlichen Eingriff in den Straßenraum zu stellen, sofern sie Auswirkungen auf klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen), Ortsdurchfahrtsstraßen, Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Straßen mit ÖPNV sowie Hauptverkehrsstraßen bzw. Straßen mit Verkehrsbelastungen über 10.000 Kfz/Tag - also Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung - haben (vgl. Anlage 1).

Sind umfangreichere oder langandauernde Baustellen (Baustellen länger als 20 m) oder gar Vollsperrungen geplant, ergeben sich Vorlaufzeiten von bis zu 4 Wochen vor Antragsgenehmigung.

Im Gegenzug können bei Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung 5 Arbeitstage als ausreichend

angesehen werden.

Antragsformulare stehen auch im Internet unter [www.ulm.de](http://www.ulm.de) zur Verfügung. Für einzureichende Regelpläne bzw. Verkehrszeichenpläne, die die Ausgestaltung und die Absicherung der Baustelle beschreiben, ist der Antragsteller verantwortlich.

Ein Übersichtplan, in welchem das Straßennetz mit hoher Verkehrsbedeutung ersichtlich ist, kann ebenfalls im Internet als pdf-Datei heruntergeladen werden (s. Anlage 1).

In einem ersten Schritt wurden die in der Stadt Ulm tätigen Baufirmen bereits schriftlich über die neuen Antragsfristen für verkehrsrechtliche Anordnungen informiert. Ein Stadtplan mit Straßen hoher Verkehrsbedeutung wurde ebenfalls versandt.

## 5. Kommunikation und Information

### "Baustellenpunkt" für Freigabe

Bereits in der Vergangenheit war festzustellen, dass städtische Dienststellen für Baustellen Dritter im öffentlichen Raum verantwortlich gemacht wurden. Dies trifft zwar hinsichtlich der durch die Stadt - und eben ab Dezember 2011 im speziellen durch VGV - erteilten Genehmigung zu -, nicht aber auf die Verantwortung des Bauherrn und der ausführenden Baufirma vor Ort: Im Rahmen einer erteilten Sondernutzung bestehen wenige Eingriffsmöglichkeiten. Insbesondere ist nachvollziehbar, dass es nicht Aufgabe der städtischen Verwaltung sein kann, ggf. eine kostenintensive Öffentlichkeitsarbeit und die Information von Anwohnern zu übernehmen, sondern dies bestenfalls zur Auflage bei der Genehmigung gemacht werden kann. Es ist daher u.a. vorgesehen, Baustellen im Straßenraum sowohl durch eine entsprechende Kennzeichnung vor Ort - im Sinne des roten Punktes für erteilte Baugenehmigungen - als auch mit der Angabe von Bauherrn, verantwortlicher Baufirma, Telefonnummern und Dauer der erteilten Sondernutzung kenntlich zu machen. Diese Informationen sollen dann auch auf der noch aufzubauenden Baustelleninformation der städtischen Homepage veröffentlicht werden. Dies ist aus Sicht der Verwaltung ein entscheidender Schritt zur Transparenz und bietet Betroffenen direkte Informationsmöglichkeiten. Das städtische Baustellenmanagement ist dann zum Handeln aufgerufen, wenn Meldungen zu Störungen eingehen, die über das genehmigte Maß hinausgehen.

### Baustellen unter [www.ulm.de](http://www.ulm.de)

Bereits heute wird zur Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen und auch von Sondernutzungen das Programm Kommunalregie eingesetzt. Dabei handelt es sich um ein in vielen Städten im Einsatz befindliches EDV-Verfahren. Es ist beabsichtigt, aus diesem Programm heraus eine Vernetzung ins Internet herzustellen, damit - ebenfalls unter dem Aspekt der Transparenz - alle genehmigten baustellenbedingten Eingriffe in den öffentlichen Verkehrsraum dokumentiert und einsehbar sind. Wegen der Vielzahl der Baustellen sollen nur solche Baumaßnahmen dargestellt werden, die einen nennenswerten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben.

## 6. Weitere organisatorische Schritte

Bislang beschränkt sich die Beschreibung zum Baustellenmanagement - im Sinne des ersten Stresstest für die Jahre 2012 und 2013 - vornehmlich auf die Organisation des zukünftigen Genehmigungsverfahrens für baustellenbedingte Sondernutzungen und die Einführung eines "Frühwarnsystems", basierend auf einem ausreichenden Antragsvorlauf und der Implementierung von Kommunikationsmechanismen, die Abstimmungen auf höherer Ebene oder entsprechender Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Allerdings erscheinen aus Sicht der Verwaltung weitere Schritte erforderlich, die nicht unbedingt Gegenstand der öffentlichen Wahrnehmung sind.

### Baustellenkontrollen

Zu einem umfänglichen Baustellenmanagement gehört auch die Kontrolle der Baustellen im öffentlichen Raum. Dabei ist ein System von regelmäßigen stichprobenartigen Kontrollen aufzubauen, mit dem sowohl die Dauer der Sondernutzung als auch deren Umfang überwacht wird.

Diese Baustellenkontrollen erfolgen auch aus Gründen der Verkehrssicherheit (z.B. ordnungsgemäße Beschilderung) und zum Vollzug der RSA (Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen). Letztlich geht es hier auch um Verkehrssicherheitsbelange, die nicht allein Sache der ausführenden Baufirma sind, wenn z.B. die RSA nicht beachtet werden. Um die Kontrollen auf städtischer Seite sicherstellen zu können, muss geprüft werden - wie für Prozesse innerhalb der Hauptabteilung erprobt -, ob der Baubetriebshof mit diesen Kontrollen beauftragt werden kann. Ein ähnliches System existiert derzeit bereits als "Straßenkontrolle", bei der derzeit drei Mitarbeiter und der City-Wart den ordnungsgemäßen Zustand vor Ort überwachen. Auch aus dem Bereich der Spielplatzkontrollen ist das Tätig werden des Baubetriebshofes - hier im Auftrag der Abteilung Grünflächen - bereits üblich. Neu käme also lediglich hinzu, nicht nur die "eigenen städtischen" Straßen, sondern verstärkt auch die vorhandenen Baustellen Dritter stichprobenartig zu kontrollieren. Dabei muss der Aufwand personell erfüllt werden können. In einer Testphase muss geklärt werden, welche Auswirkungen dieser Schritt für den Baubetriebshof bezüglich personeller Ressourcen und finanziellem Mehraufwand hat.

### Abnahme und Gewährleistung

Abschließend muss innerhalb der Kette von Antragstellung, Kontrolle und Kommunikation auch das ordnungsgemäße Wiederherstellen der Fahrbahn abgenommen werden. Es wird damit deutlich, dass der Einstieg ins Baustellenmanagement mit dieser Vorlage noch nicht abschließend alle Fragen beinhaltet. Letztlich wäre auch die Kontrolle der (verschlossenen) Aufgrabung noch vor Ablauf der Gewährleistung gegenüber der Baufirma denkbar, um festgestellte Schäden nachträglich und nicht auf Kosten der Stadt beseitigen zu lassen.

### Kooperation mit Neu-Ulm ausloten

Im Weiteren ist es auch unabdingbar, dass die beiden Städte Neu-Ulm und Ulm beim Baustellenmanagement kooperieren. Aufgrund der räumlichen Nähe beeinflussen sich Baustellen und Verkehrsbehinderungen diesseits und jenseits der Donau. Die Verwaltung steht hierzu bereits im Kontakt. Zu prüfen wird sein, ob ein Weg mit getrennter Behandlung und entsprechenden Abstimmungen in beiden Städten oder aber eine Kooperation unter Federführung einer Stadt sinnvoll ist. Positiv ist dabei, dass zumindest die Verkehrsmodelle beider Städte beim selben Ingenieurbüro (Dr. Brenner, Aalen) vorgehalten werden und zum Beispiel für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes eine übergeordnete Sichtweise erprobt ist.

Sowohl der personelle als auch der finanzielle Aufwand muss im Rahmen des Aufbaus des Baustellenmanagements beobachtet und geklärt werden. Grundsätzlich ist auch eine Anpassung der Gebührensatzung für Sondernutzungen denkbar. Bei der erst Ende 2011 erfolgten Änderung wurde dieser Bereich bewusst ausgespart, um ggf. auch hier ein System einführen zu können, das zu einer höheren Einnahmen generiert, zum anderen aber Anreize für kürzere Bauzeiten im Straßenraum bietet und ggf. verkehrsverträglichere Vorgehensweisen belohnt.

Es ist vorgesehen, nach den Erfahrungen der ersten beiden Jahre erneut zu berichten.