



## Wettbewerb für Städte und Gemeinden 2011

# Ergebnis-Dokumentation: Erfolgskonzepte in der kommunalen Straßenerhaltung

Veranstalter



Schirmherr



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



**DStGB**  
Deutscher Städte-  
und Gemeindebund





## Impressum

### Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), Ressort Verkehr  
Hansastraße 19, 80686 München  
[www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr](http://www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr)

### Redaktion:

Dr. Wiebke Thormann (ADAC e.V., Ressort Verkehr)

### Vertrieb:

Diese Fachbroschüre kann mit Angabe der Artikelnummer 2841800 direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München, Fax (089) 7676 4567, E-Mail: [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de), bezogen werden.

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2011 ADAC e.V. München

### Bildnachweis:

Titelseite: Deutscher Asphaltverband  
S. 5: BMVBS/Fotograf: Frank Ossenbrink  
S. 10: Stadt Ratzeburg  
S. 15: ADAC  
S. 16: Stadt Frankfurt am Main  
S. 17: Stadt Rednitzhembach  
S. 18: STORIMPEX AsphaltTech GmbH  
S. 19: Stadt Ratzeburg  
S. 21: Stadt Pirmasens  
S. 22: Stadt Aalen  
S. 23: FGSV  
S. 24: oben: Großmann  
S. 24: unten: Maerschalk  
S. 25: Gemeinde Miltenberg  
S. 26: Landeshauptstadt Düsseldorf  
S. 28: Landeshauptstadt Stuttgart  
S. 29: oben: Stadt Karlsruhe  
S. 29: unten: Stadt Köln  
S. 30: oben: Stadt Münster  
S. 30: unten: Gemeinde Rednitzhembach

# Inhalt

Vorworte	4 – 9
Worum ging es?	10 – 11
Aktionsfelder	12
Ausschreibung	13
Jurysitzung	14 – 15
Bundessieger Aktionsfeld 1	16
Bundessieger Aktionsfeld 2	17
Bundessieger Aktionsfeld 3	18
Bundessieger Aktionsfeld 5	19
Sonderpreis für das beste Gesamtkonzept	20 – 21
Maßnahmenbeispiele Aktionsfeld 1	22 – 24
Maßnahmenbeispiel Aktionsfeld 2	25
Maßnahmenbeispiele Aktionsfeld 3	26 – 27
Maßnahmenbeispiele Aktionsfeld 4	28
Maßnahmenbeispiele Aktionsfeld 5	29 – 30
Kontaktdaten	31



# 16.

## WETTBEWERB FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN 2011



Ulrich Klaus Becker  
ADAC Vizepräsident für Verkehr

### Vorwort

1963 hat der ADAC seinen ersten Städtewettbewerb durchgeführt. Während die meisten der bisherigen 15 Konkurrenzen im Zeichen der Verkehrssicherheit standen, widmet sich der aktuelle 16. Städtewettbewerb der Straßenerhaltung. Unter dem Motto „Erfolgskonzepte in der kommunalen Straßenerhaltung“ wurden bundesweit Städte und Gemeinden aufgerufen, erfolgreiche, innovative und kosteneffiziente Aktivitäten zur Straßenerhaltung einzureichen.

Kommunale Straßen sind einer stetigen Schädigung durch verschiedene Einflussfaktoren wie Witterung (Frost, Nässe, Sonneneinstrahlung, Temperaturwechsel), wechselnde Nutzungen und Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Zudem befinden sich in kommunalen Straßen eine Vielzahl an Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen. Baumaßnahmen an diesen Einrichtungen führen immer zu einer Schädigung der Verkehrsflächen. Die Folge ist ein stetiger Wertverlust der Straßen.

Die Aufgabe der Straßenerhaltung ist es, diesem stetigen Wertverlust durch Maßnahmen der Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung entgegenzuwirken, um den Wert der Straße möglichst lang auf hohem Niveau zu bewahren oder auf ein vorheriges höheres Niveau zurückzuführen.

Die Notwendigkeit eines systematischen Erhaltungsmanagements ergibt sich aus den immer knapper werdenden finanziellen Möglichkeiten der Kommunen und der damit einhergehenden Verschlechterung des Straßenzustandes.

Der ADAC und seine Mitveranstalter wollten mit diesem Wettbewerb beispielhafte Maßnahmen identifizieren, die Erhaltung der kommunalen Straßen zum öffentlichen Thema machen, Kommunen zum Nachdenken über Erhaltungsmanagement anregen sowie gute Lösungen dokumentieren und honorieren. Die Ausrichter des Wettbewerbs legten besonderen Wert darauf, dass die eingereichten Konzepte auf andere Städte und Gemeinden übertragen werden können. Zudem sollen die Maßnahmen bereits mit Erfolg in der Praxis umgesetzt sein.

Der ADAC dankt seinen Partnern Deutscher Städte- tag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Deutscher Verkehrssicherheitsrat und Deutscher Asphaltverband für die Kooperation sowie dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer für die Übernahme der Schirmherrschaft des Wettbewerbs.



*Dr. Peter Ramsauer, MdB,  
Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung*

## **Vorwort**

*Ein gut funktionierendes Straßennetz ist Grundvoraussetzung für Wachstum, Wohlstand und Teilhabe in unserem Land. Das gilt nicht nur für den Fernverkehr; ebenso unverzichtbar sind die kommunalen Straßennetze.*

*Ob Bund, Länder oder Kommunen: Wir alle sind gefordert, wenn es darum geht, unsere Straßen in einem möglichst guten Zustand zu erhalten. Mängel wie Schlaglöcher und Risse sind keineswegs nur eine Frage des Fahrkomforts. Oft führen sie zu erhöhter Lärmbelastigung und eingeschränkter Nutzbarkeit. Eine rechtzeitige und nachhaltige Instandsetzung ist die wirtschaftlichste Form der Straßenerhaltung.*

*Jede Stadt und jede Gemeinde ist bemüht, ihren Bürgern gute Straßen zur Verfügung zu stellen und Beeinträchtigungen durch Baustellen so gering wie möglich zu halten. Beides zu erreichen ist keine leichte Aufgabe. Hierfür will der diesjährige Wettbewerb des ADAC „Erfolgskonzepte in der kommunalen Straßenerhaltung“ den Städten und Gemeinden Hilfestellung bieten. Sehr gerne habe ich hierfür die Schirmherrschaft übernommen.*

*Die Unterschiedlichkeit der fünf Aktionsfelder, die im Wettbewerb ausgelobt sind, verdeutlicht die vielfältigen Aufgaben, die bei der Straßenerhaltung zu leisten sind. Ich freue mich sehr, dass viele Kommunen neue Ideen entwickeln und auch erproben konnten. Allen Städten und Kommunen, die Projektbeschreibungen eingereicht haben, danke ich deshalb besonders. Ihre Erkenntnisse und Erfahrungen werden sicher andernorts Nachahmer finden.*

*Innovative und erfolgreich erprobte Konzepte in der Straßenerhaltung werden durch diese Aktion bundesweit bekannt. Hierfür danke ich dem ADAC. Es zeigt, dass auch bei einer altbekannten Aufgabe Verbesserungen möglich sind, wenn Ideen und Engagement zusammentreffen. Ich hoffe, dass die mit Preisen ausgezeichneten Ideen und Erfahrungen den Kommunen Inspiration und Motivation sind, sich so wirkungsvoll und effizient wie eben möglich der Aufrechterhaltung eines guten Straßenzustandes zu widmen.*

# 16.

## WETTBEWERB FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN 2011



Folkert Kiepe  
Beigeordneter des Deutschen Städte-  
tages für Stadtentwicklung, Bauen,  
Wohnen und Verkehr

### Vorwort

*Eine der großen Herausforderungen der nächsten Jahre ist die Sicherstellung einer langfristigen und nachhaltigen Finanzierung der kommunalen Verkehrssysteme. Dies gilt einerseits vor dem Hintergrund der infolge der Föderalismusreform drohenden Einschränkung bzw. vollständigen Streichung der klassischen Förderinstrumente von Bund und Ländern für Infrastrukturinvestitionen in den Städten und Gemeinden. Andererseits fehlen aber nicht zuletzt aufgrund einer einseitig auf Neu- und Ausbau fixierten staatlichen Investitionsförderung seit vielen Jahren Mittel für die sachgerechte Unterhaltung der kommunalen Verkehrsanlagen mit dem Ergebnis der fortschreitenden Wertminderung und dem daraus resultierenden steigenden Erneuerungsbedarf der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur.*

*Die kommunalen Straßen machen über 62 % des gesamtdeutschen Straßennetzes aus. Sie sind daher wesentlich für die Mobilität in Deutschland. Bei einer Betrachtung des kommunalen Investitionsbedarfs im Zeitraum 2006 bis 2020 ermittelte das Deutsche Institut für Urbanistik bei allen untersuchten Infra-*

*strukturbereichen den größten Investitionsbedarf mit 162 Mrd. Euro im Bereich der Kommunalstraßen. Umso wichtiger ist es daher, die bestehenden Stadt- und Gemeindestraßen auf einem funktionsfähigen Niveau zu erhalten. Dass trotz knapper finanzieller Mittel Erfolge in der Straßenerhaltung möglich sind, hat der 16. Wettbewerb für Städte und Gemeinden 2011 zum Thema „Erfolgskonzepte in der kommunalen Straßenerhaltung“, den der ADAC, der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und dieses Mal auch der Deutsche Asphaltverband unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführt haben, eindrucksvoll bewiesen. Ich gratuliere daher allen Preisträgern ganz herzlich und verstehe die Auszeichnung als Ermunterung für alle anderen Städte und Gemeinden.*



Fritz Wagner  
Bürgermeister der Stadt Kirm  
Vizepräsident des Deutschen  
Städte- und Gemeindebundes

## Vorwort

*Die Straßen sind die Grundlage für das öffentliche und wirtschaftliche Leben in unseren Städten und Gemeinden. Sie funktionstüchtig und in guter Qualität zu erhalten, ist deshalb nicht nur ein „Service“ der Kommunen, sondern von fundamentaler Bedeutung für unser aller Mobilität und eine funktionierende Wirtschaft.*

*Der kommunale Straßenbau ist dramatisch unterfinanziert. Auch wenn diese Feststellung nicht neu ist, so muss sie jedoch in Erinnerung gerufen werden. Gleiches gilt für die Feststellung, dass eine kontinuierliche Straßenerhaltung hilft, viele Schäden zu vermeiden und so höhere Kosten zu sparen. Leider aber haben viele Gemeinden so wenig Haushaltsmittel verfügbar, dass sie erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen zeitlich strecken müssen. Wir wissen, dass dies sehr problematisch ist und Folgeschäden auslösen kann. Daher fordern wir mit Nachdruck eine Aufgaben gerechte Finanzausstattung der Städte und Gemeinden! Zudem sind wir in den Kommunen stets daran interessiert, die Konzepte der Straßenerhaltung zu optimieren.*

*Deshalb ist eine Sammlung guter Beispiele wichtig, um vorbildliche Straßenerhaltungsmaßnahmen auch verbreiten zu können. Dabei geht es nicht nur um (kostengünstige) Erhaltung, sondern auch um eine vorausschauende Planung, die Kommunikation mit dem Bürger und eine möglichst störungsfreie Durchführung der Baumaßnahmen.*

*Jeder der genannten Aspekte kommt in den eingereichten Projekten für den Wettbewerb „Erfolgskonzepte in der kommunalen Straßenerhaltung“ des ADAC und seiner Partner vor. Alle Wettbewerbsbeiträge bieten gute Lösungen für die Gemeinden mit ihren unterschiedlichen Rahmenbedingungen.*

*In diesem Sinne wünschen wir allen Lesern, dass sie Anregungen finden, die auf die eigene Stadt oder Gemeinde übertragbar sind.*

*Fritz Wagner*

# 16.

## WETTBEWERB FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN 2011



Dr. Walter Eichendorf  
Präsident  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

### Vorwort

Das Thema des bereits zum 16. Mal vom ADAC ausgelobten Städtewettbewerbes lautete diesmal „Erfolgskonzepte in der kommunalen Straßenerhaltung im Spannungsfeld von Machbarkeit, Wirksamkeit und Bezahlbarkeit“. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat diesen Wettbewerb wie in den Vorjahren sehr gerne unterstützt, da es wiederum um vorbildliche Lösungen aus der Praxis geht.

Die Thematik passt sehr gut zu unserer Sicherheitsstrategie „Vision Zero – Keiner kommt um, alle kommen an“, die seit 2007 die Basis für die Arbeit des DVR und seiner Mitglieder darstellt. Ziel von Vision Zero ist es, die Mobilität lebenswert zu sichern, möglichst unfallfrei zu gestalten und dadurch dem Sicherheitsbedürfnis des Menschen zu entsprechen. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist ein guter Zustand des Straßennetzes.

Aufgrund der finanziellen Haushaltssituation ist die kommunale Straßenerhaltung in den letzten Jahren oftmals vernachlässigt worden. Dadurch ist vielerorts ein Sanierungsstau entstanden, der letzten Endes zu Mehrkosten führt. Dieses Geld steht dann für andere verkehrssichernde Maßnahmen nicht mehr zur Verfügung, so dass etwa bauliche Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungen unterbleiben.

Deshalb begrüße ich die prämierten Maßnahmen sehr, die kostengünstige, innovative und erfolgreiche Lösungen bieten. Das Spektrum der Preisträger reicht von der Gemeinde Rednitzhembach über die Kleinstadt Ratzeburg bis zu den Großstädten Frankfurt am Main und Hamburg. Quer durch Deutschland stehen damit überzeugende Konzepte zur Verfügung: So werden durch regelmäßige Erhaltungsmaßnahmen Reparaturen weitgehend überflüssig, Bürger können frühzeitig aktiv eingebunden werden, ein integriertes Gesamtkonzept erlaubt eine Planung aus einem Guss, ausgedienter Asphalt kann nahezu vollständig recycelt wieder als Asphalt verwendet werden. Und den Sonderpreis hat sich die Stadt Pirmasens verdient, da sie anstatt hoher Anliegergebühren regelmäßige, aber niedrige Beiträge erhebt.

Allen Preisträgern sende ich einen herzlichen Glückwunsch, verbunden mit der Hoffnung, möglichst viele Nachahmer zu finden.

A handwritten signature in blue ink that reads "W. Eichendorf". The signature is written in a cursive style.

Bernd Lange  
Präsident  
Deutscher Asphaltverband e.V.



## Vorwort

*Die kommunalen Straßen machen über 62 % des Straßennetzes in Deutschland aus. Sie sind daher wesentlich für unsere Mobilität. Ihr Zustand ist aufgrund fehlender Finanzmittel mehr als besorgniserregend. Die Folgen dieses Investitionsstaus treffen Autofahrer, Radfahrer und jeden, der mobil sein will – es wird wieder holprig auf den Straßen! Straßensperrungen und flächendeckende Tempolimits sind die Folge. Und nicht nur das: Denn Straßen in einem schlechten Zustand stellen auch ein erhöhtes Verkehrsrisiko dar.*

*Wird nicht oder nicht ausreichend in die Erhaltung der kommunalen Straßen investiert, schreitet der Verfall umso schneller voran. Folge ist, dass der Erhaltungsbedarf und damit die Instandhaltungskosten weiter steigen. Wie dramatisch die Situation ist, wird aus dem Bericht des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu) – „Der kommunale Investitionsbedarf 2006-2020“ – klar: Demnach wurde ein Investitionsbedarf für die kommunalen Straßen von 122 Mrd. € ermittelt. Dem Jahresbedarf von rund 8 Mrd. € können die Kommunen seit einiger Zeit aber nur noch mit der Hälfte der Investitionsmittel nachkommen.*

*Dass diese Situation dramatische Züge angenommen hat, verdeutlicht eine Zahl: Im vergangenen Jahr musste die Asphaltindustrie einen Rückgang in der Mischgutproduktion von 20 Prozent im Bundesdurchschnitt verkraften. Dieser Einbruch ist vor allem auf den Rückgang der Investitionen bei Städten und*

*Gemeinden zurückzuführen. Ein herber Rückschlag für das ohnehin marode kommunale Straßennetz. Dass Kommunen vor allem bei ihren Straßen sparen, zeigt auch eine Studie der Prüfungs- und Beratungsgesellschaft Ernst & Young vom Juli 2010. Die befragten 300 Kommunen sehen sich derzeit nicht in der Lage, dringend notwendige Investitionen beispielsweise im Straßenbau zu tätigen. So geben 68 Prozent der Kommunen an, dass sie derzeit Unterhaltungsmaßnahmen für Straßen und Gebäude strecken. 61 Prozent der Kommunen reduzieren die Neuinvestitionen in den Straßenbau und die Stadtentwicklung.*

*Mit diesem 16. Wettbewerb für Städte und Gemeinden richten sich der ADAC und seine Partner daher an Kommunen, die der Straßenerhaltung besondere Aufmerksamkeit widmen. Gefragt waren Ideen und Konzepte zur Erhaltung der kommunalen Straßen für erfolgreiche, innovative und kosteneffiziente Maßnahmen, bewährte Lösungen aus der Praxis, die zur Nachahmung empfohlen werden können. Der Deutsche Asphaltverband begrüßt daher die Initiative des ADAC, das Erhaltungsmanagement zum öffentlichen Thema zu machen, die Kommunen anzuregen, verstärkt über das Thema nachzudenken sowie gute Konzepte zu dokumentieren, zu fördern und zu honorieren.*

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bernd Lange', written in a cursive style.

## Worum ging es?

Zum 16. Mal lobte der ADAC gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und dem Deutschen Asphaltverband unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Wettbewerb für Städte und Gemeinden aus.

Der diesjährige Wettbewerb stand unter dem Motto „Erfolgskonzepte

in der kommunalen Straßenerhaltung“. Die kommunalen Straßen machen über 62 % des Straßennetzes aus. Sie sind daher wesentlich für die Mobilität in Deutschland. Ihr Erhaltungszustand wird aufgrund fehlender Finanzmittel jedoch immer kritischer. Wird nicht oder nicht ausreichend in die Erhaltung der kommunalen Straßen investiert, schreitet der Verfall umso schneller voran. Folge ist, dass der Erhaltungsbedarf und damit die Instandhaltungskosten

weiter steigen. Dass trotz knapper finanzieller Mittel gute Erfolge in der Straßenerhaltung möglich sind, zeigen Beispiele in einigen Kommunen.

Mit dem 16. Wettbewerb richteten sich der ADAC und seine Partner daher an Kommunen, die der Straßenerhaltung besondere Aufmerksamkeit widmen.

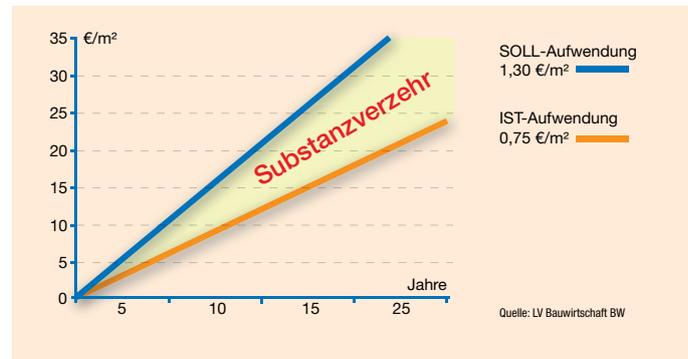


Eine der Siegerstädte: Ratzeburg

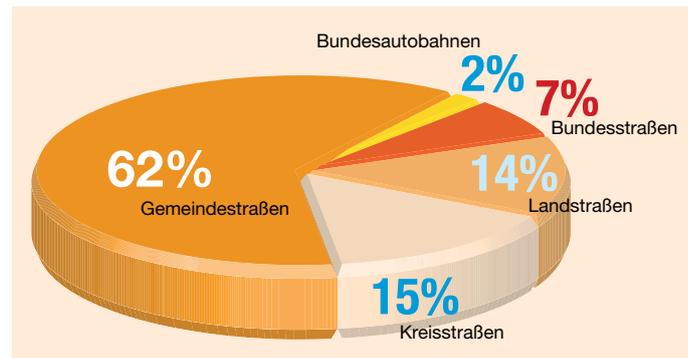
## Hintergrund

Kommunale Straßen dienen nicht nur dem Transport von Menschen und Gütern, sondern bieten Freiräume, die allen Bürgern zum Aufenthalt bereit stehen – ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder motorisiert. Kommunale Straßen verändern sich und sind dabei einer stetigen Schädigung durch verschiedene Einflussfaktoren ausgesetzt. Witterung (Frost, Nässe, Sonneneinstrahlung, Temperaturwechsel), wechselnde Nutzungen und Verkehrsbelastungen führen zum Substanzverzehr. Zudem befinden sich in der Straße eine Vielzahl an Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen. In vielen Fällen bedeuten die zahlreichen Aufgrabungen eine erhebliche Störung und somit eine deutliche Reduzierung der Lebensdauer.

Aufgabe der Straßenerhaltung ist es, diesem stetigen Wertverlust durch Maßnahmen der Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung entgegenzuwirken und den Wert der Straße möglichst lang auf hohem Niveau zu bewahren oder auf ein vorheriges höheres Niveau zurückzuführen. Erhaltungsmanagement ist damit ein unverzichtbares Werkzeug zur verbesserten strategischen und operativen Planung zum Einsatz der knappen Finanzmittel.



Substanzverzehr infolge nicht hinreichender Investitionsmittel im kommunalen Straßenbau



Netzlängen des bundesdeutschen Straßennetzes



### Aktionsfelder

Die Erhaltung kommunaler Straßen ist eine Aufgabe im Spannungsfeld verschiedener Aspekte:

- In Kommunen liegen sehr unterschiedliche Nutzungen der Verkehrsflächen vor – von der Aufenthaltsfunktion bis hin zur hoch belasteten Hauptverkehrsstraße.
- Es gibt keine längeren Abschnitte gleicher Bauweise und Funktion.
- Die Verkehrsmengen und die Verkehrszusammensetzungen sind sehr unterschiedlich.

- Besonders Aufgrabungen der Versorgungsträger beeinflussen die Lebensdauer einer Straße.

Aus dem Zusammenspiel dieser Faktoren ergeben sich vielfältige Anforderungen an die Erhaltung kommunaler Straßen. Im Rahmen des 16. Wettbewerbs für Städte und Gemeinden suchten die Veranstalter daher Lösungen mit Beispielcharakter zu den folgenden fünf Aktionsfeldern:



# Ausschreibung

Im Vorfeld des Wettbewerbs wurden im Februar 2011 alle deutschen Städte und Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern direkt angeschrieben und aufgerufen, sich an dem Wettbewerb zu beteiligen. Zusätzlich wurde in den Verbandszeitschriften und auf den Webseiten der Veranstalter auf den Wettbewerb hingewiesen.

Der Aufruf richtete sich bundesweit an alle Kommunen, die der Straßenerhaltung besondere Aufmerksamkeit widmen. Gesucht wurden einerseits innovative und kosteneffiziente Maßnahmen. Andererseits sollte es sich um bewährte Lösungen handeln, die in der Praxis erfolgreich umgesetzt sind und zur Nachahmung empfohlen werden können.

Zwischen März und Mai 2011 haben 17 Städte insgesamt 24 Bewerbungen eingereicht. Nur in wenigen Fällen musste die Zuordnung einer Bewerbung zu einem Aktionsfeld geändert werden. Für die Aktionsfelder eins bis drei sowie fünf lagen erfreulicherweise genügend Bewerbungen vor. Lediglich das Aktionsfeld vier wurde nur durch zwei Bewerbungen besetzt.

## Wettbewerbsteilnehmer

Aalen

Chemnitz

Dortmund

Düsseldorf

Erfurt

**Frankfurt am Main \***

Geislingen (Zollernalbkreis)

Gescher

**Hamburg \***

Karlsruhe

Köln

Miltenberg

Münster

**Pirmasens \***

**Ratzeburg \***

**Rednitzhembach \***

Stuttgart

\* fettgedruckte Städte sind Bundessieger



## Jurysitzung

Bereits im Vorfeld der Jurysitzung wurde von den Veranstaltern ein Bewertungsschema festgelegt. Dabei wurden folgende Bewertungskriterien zu Grunde gelegt:

- Innovationscharakter
- Übertragbarkeit auf andere Kommunen
- Nachweis der Wirksamkeit und Regelkreis
- Nutzen/Kosten-Verhältnis und Finanzierbarkeit
- Akzeptanz bei Verkehrsteilnehmern und Betroffenen

Alle Bewerbungen wurden von der Durth Roos Consulting GmbH anhand dieser Kriterien bewertet. Die 15 besten Bewerbungen wurden in einer Jurymappe zusammengefasst und an die folgenden Juroren versandt:

- Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr
- Albert Lühr, ADAC Ostwestfalen-Lippe e.V.
- Dr. Wiebke Thormann, ADAC e.V.
- Karl-Heinz Johnen, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Oliver Mietzsch, Deutscher Städtetag
- Carsten Hansen, Deutscher Städte- und Gemeindebund
- Dr. Detlev Lipphard, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
- Bernd Hinrichs, Deutscher Asphaltverband e.V.
- Prof. Dr. Andreas Großmann, Hochschule Technik, Wirtschaft und Gestaltung Konstanz
- Fritz Wagner, Bürgermeister Stadt Kirn und Vizepräsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes
- Gerhard Ritscher, Stadt Dresden

Im Rahmen der Jurysitzung am 21. September 2011 in Bremen wurden die besten 15 Bewerbungen kurz vorgestellt, diskutiert und anschließend von den Juroren bewertet. Die beste Bewerbung pro Aktionsfeld wurde schließlich zum Bundessieger ernannt. Lediglich im Aktionsfeld 4 konnte aufgrund der geringen Teilnehmerzahl kein Bundessieger ermittelt werden.

Neben der Auszeichnung der Bundessieger in den einzelnen Aktionsfeldern wurde ein Sonderpreis für das beste Gesamtkonzept vergeben.

Die fünf Bundessieger wurden am 30.11.2011 in Berlin im Rahmen eines Fachsymposiums ausgezeichnet. Ihnen winkt im Jahr 2012 eine mehrtägige Studienreise in ausgewählte Siegerstädte.



Das Foto zeigt die Juymitglieder. Von links nach rechts sind zu sehen: Gerhard Ritscher, Albert Löhner, Fritz Wagner, Carsten Hansen, Karl-Heinz Johnen, Ulrich Klaus Becker, Oliver Mietzsch, Bernd Hinrichs, Dr. Detlev Lipphard, Prof. Andreas Großmann, Dr. Wiebke Thormann



# 1

Aktionsfeld 1

## Koordinierte Erhaltungsplanung

### Bundessieger: Stadt Frankfurt am Main

Einwohnerzahl: 684.000

Länge Straßennetz: 1.418 km

#### Projektbeschreibung

Mit den Zielen, einerseits die Substanz der Fahrbahnaufbauten zu erhalten und andererseits den Gebrauchswert zu erhöhen, verfolgt die Stadt Frankfurt am Main seit dem Jahr 2000 ein integriertes Gesamtkonzept für die Straßenerhaltung. Es beinhaltet verschiedene Bausteine einer systematischen Straßenerhaltung und wurde schrittweise eingeführt und erprobt. Im Einzelnen sind ein Management für die Fahrbahnbefestigungen, ein Prozessablauf für Aufbruchgenehmigungen und ein Schadensmanagement für alle befestigten Verkehrsflächen im Einsatz.

Auf der Grundlage von Prognosen der Zustandsentwicklung erlaubt das Management für die Fahrbahnbefestigungen die Planung des erforderlichen Finanzbedarfs für Erhaltungsmaßnahmen und unterstützt die Verhandlungen. Der Prozessablauf für Aufbruchgenehmigungen vereinheitlicht das Vorgehen bei Eingriffen in die Fahrbahnbefestigung durch Ver- und Entsorgungsunternehmen und sichert insbesondere nachdem die Leitungsgräben wieder verschlossen wurden, die Über-

wachung dieser Schwachstellen innerhalb des Gewährleistungszeitraumes. Für die regelmäßige Überwachung aller befestigten Verkehrsflächen erfolgt die Straßenbegehung. Mit dem Schadensmanagement ist die Planung der Touren und die Erfassung der Schäden von handschriftlich ausgefüllten Blättern auf eine digitale, mobile Erfassung umgestellt. So können die Mitarbeiter beispielsweise auf besondere Stellen wie das nahende Ende eines Gewährleistungszeitraumes aufmerksam gemacht werden oder die Schadensdokumentation durch Fotos ergänzen.

Durch die integrierte Bearbeitung aller den Fahrbahnaufbau betreffenden Vorgänge wird ein Höchstmaß an Koordination erreicht. Die Ausdehnung des Konzeptes auf Techniker und Bautrups ist vorgesehen.



### Bundessieger: Gemeinde Rednitzhembach

Einwohnerzahl: 7.240  
Länge Straßennetz: 42 km

#### Projektbeschreibung

Die Gemeinde Rednitzhembach konzentriert ihre Erhaltungsmaßnahmen auf großflächige Deckenerneuerungen. Vor dem Hintergrund der lokalen Verkehrsverhältnisse reichen diese Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung des Oberflächenzustandes der Gemeindestraßen aus. Gleichzeitig lassen sie – nach einigen Jahren konsequenter Anwendung – Sofortmaßnahmen weitgehend überflüssig werden.

Mit der transparenten Systematik und der konsequenten Umsetzung gelang es, den Gemeinderat von den Investitionsplänen zu überzeugen. Im Ergebnis sind die Haushaltsansätze für Erhaltungsmaßnahmen bezogen auf die Netzlänge in Rednitzhembach höher und regelmäßiger als in anderen, insbesondere größeren Kommunen. Das Beispiel zeigt, dass in der Regel fachfremde Volksvertreter mit entsprechender Aufbereitung des Bedarfs und unterstützender Öffentlichkeitsarbeit zu nachhaltigen Haushaltsentscheidungen bewegt werden können.



### Bundessieger: Freie und Hansestadt Hamburg

**Einwohnerzahl: 1,77 Mio.**  
**Länge Straßennetz: 3.900 km**

#### Projektbeschreibung

Dem Schutz der Umwelt und der Schonung der Ressourcen verpflichtet, war es das Ziel der Stadt Hamburg, eine neue Asphaltgeneration zu entwickeln, die weitgehend ohne neues Bitumen und neue Gesteine auskommt. Dies gelang 2009 in Zusammenarbeit mit einem Unternehmen, das Additive für die Reaktivierung des gealterten Bitumens einbrachte.

Mit ergänzenden Prozessschritten beim Ausbau des Asphalts und bei seiner Aufbereitung in der Mischanlage kann das Material vollständig wiederverwendet werden. Dabei ist nur die Zugabe von sehr geringen Mengen neuen Gesteins und der genannten Kombination von Additiven erforderlich. Letztere können selbst als

Recyclingprodukt oder aus nachwachsenden Rohstoffen hergestellt werden.

Anhand zweier Untersuchungsstrecken konnte nachgewiesen werden, dass die auf diese Weise hergestellten Schichten aus wiederverwendetem Asphalt allen Anforderungen entsprechen. Es gelingt dabei offenbar, das infolge von Alterungsprozessen nachgehärtete Bitumen völlig zu regenerieren.

Darüber hinaus belegt der großmaßstäbliche Einsatz die Praxistauglichkeit der Ergänzungen des Verarbeitungsprozesses. Die Stadt Hamburg beabsichtigt weitere Strecken mit dem Verfahren zu erstellen.



# 5 Aktionsfeld 5 Kommunikation

## Bundessieger: Stadt Ratzeburg

**Einwohnerzahl: 13.800**

**Länge Straßennetz: 80 km**

### Projektbeschreibung

Um eine zeitnahe, transparente und umfassende Information ihrer Bürger zu gewährleisten, hat die Stadt Ratzeburg einen standardisierten Marketingprozess für Baustellen eingeführt. Bei größeren Baustellen wird sogar eine Arbeitsgruppe für die Öffentlichkeitsarbeit gebildet. Baustellen werden bewusst und in positiver Weise präsentiert, um eine Identifikation mit der Maßnahme zu erzeugen und die Kommunikation über die Begleitumstände anzuregen. Rückmeldungen zu den vorgestellten Arbeiten werden noch vor Beginn aufgenommen und in die Ablaufplanung eingebracht.

In gleicher Weise wird die Abstimmung mit anderen Organisationseinheiten, den Ver- und Entsorgungsunternehmen, dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Güterverband herbeigeführt. Die Abstimmung mit dem Güterverband ermöglicht bei Bedarf eine großräumige Umleitung des Schwerlastverkehrs, was zu einer spürbaren Entlastung an den Baustellen führt. Bei der Öffentlichkeitsarbeit werden alle verfügbaren Medien, Presse, Internet, Druckerzeugnisse und auch Präsen-



tationstermine für die Betroffenen genutzt. Mit den dargestellten Maßnahmen gelingt es, die Anlieger und Verkehrsteilnehmer aktiv in die Vorbereitung einzubinden. Einerseits wird dadurch der Umfang der Behinderungen an sich verringert und andererseits die Toleranz gegenüber trotzdem entstehenden Behinderungen erhöht.



# Sonderpreis für das beste Gesamtkonzept

## Stadt Pirmasens

**Einwohnerzahl: 42.000**

**Länge Straßennetz: 182 km**

### Projektbeschreibung

Eingebettet in ein Gesamtkonzept zur Straßenerhaltung erhebt die Stadt Pirmasens regelmäßige Anliegerbeiträge. Dieses Modell setzt eine Wahlmöglichkeit in den gesetzlichen Regelungen voraus, die in Rheinland-Pfalz besteht. Alle Grundstückseigentümer zahlen jährlich einen geringen Beitrag ein und müssen im Gegenzug keinen zusätzlichen Anliegerbeitrag mehr zahlen, wenn in ihrer Straße eine Erhaltungsmaßnahme durchgeführt wird. Die regelmäßige Zahlung geringer Beiträge ist für die meisten Anlieger bequemer als seltene und dann hohe Beitragsrechnungen. Allerdings zahlen viele Anlieger jahrelang, ohne dass in ihrer Straße eine Erhaltungsmaßnahme durchgeführt wird.

Für die Stadt Pirmasens weist das Modell vor allem zwei wesentliche Vorteile auf: Einerseits wird eine planbare Finanzierungsgrundlage erzeugt und andererseits ist der Aufwand für die Bearbeitung von Widersprüchen gegen Beitragsbescheide gesunken. Darüber hinaus zwingt dieses Modell zu einer transparenten Entscheidungssystematik und zu einer umfassenden Kommunikation der Bauprogramme. Beides sind Voraussetzungen für die Akzeptanz bei den Anliegern.

Um eine nachhaltige Straßenunterhaltung zu gewährleisten, stellt die Stadt Pirmasens regelmäßig ein Straßenunterhaltungs- und Ausbauprogramm auf. Hierfür erfolgt eine visuelle Straßenzustandserfassung anhand eines individuellen Kriterienkataloges. Über eine Gesamtnote, den Schwellenausbaubedarfswert, wird ein Straßenabschnitt dann dem Bauprogramm zugeordnet und in seiner Rangfolge gereiht. Im nächsten Schritt wird diese Liste um die Belange aller Ver- und Entsorgungsträger, der Telekommunikationsunternehmen sowie etwaiger Dritter ergänzt und eine gesamttechnische Prioritätenliste erstellt. Schließlich besprechen die jeweiligen Ortsbeiräte diese gesamttechnische Prioritätenliste und überführen sie anhand der finanziellen Rahmenbedingungen in das Straßenausbauprogramm. Durch die Beteiligung der Ortsbeiräte und die Erhebung wiederkehrender Anliegerbeiträge gelang es auch, die Eigeninitiative der Grundstückseigentümer zu fördern.



Ludwig als Wutbürger beim vergeblichen Versuch gegen die Schlaglochflut anzukämpfen



Ludwig und der Schock der Straßenausbaubeitragsabrechnung



Vorausschauend Planen sowie gut überlegtes Handeln sind Ludwigs Wege zum Erfolg



Eine lupenreine Lösung – mittels nachhaltigem Straßenunterhaltsmanagement zu dauerhaft intakten Straßen



# 1

Aktionsfeld 1

## Koordinierte Erhaltungsplanung Maßnahmenbeispiel

### Stadt Aalen

**Einwohnerzahl: 66.000**

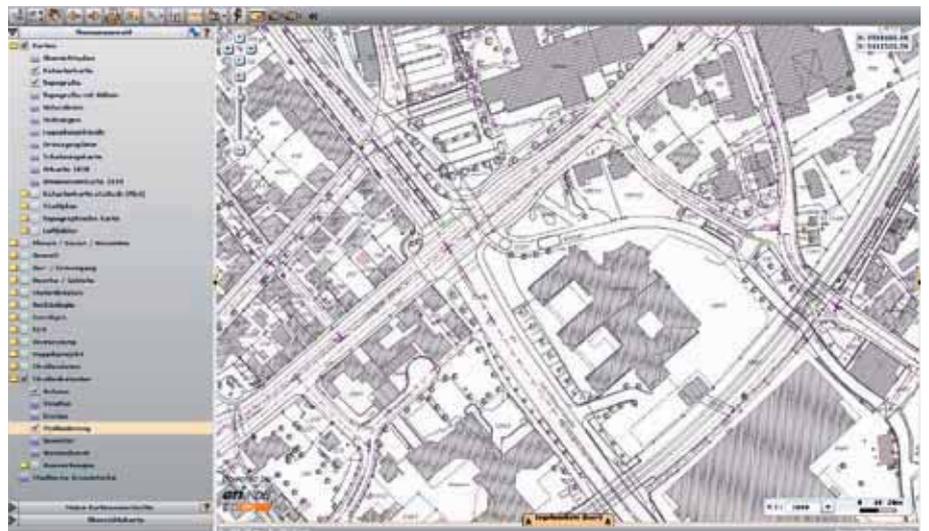
**Länge Straßennetz: 391 km**

### Projektbeschreibung

Um ein effizientes Entscheidungsinstrument für den Einsatz der finanziellen Mittel in der Straßenerhaltung aufzubauen, implementiert die Stadt Aalen seit Anfang 2011 ein Straßenzustandskataster in ihr bestehendes Geoinformationssystem.

Aus Anlass der Umstellung der städtischen Haushaltsführung von der kameralen auf die doppelte Buchführung wurden die Verkehrsflächen sowie ihr Zustand im Rahmen einer Videobefahrung aufgenommen.

Mit der Implementierung wird dieses Zustandskataster zur Schnittstelle zwischen kurzfristigem Sanierungsbedarf und einer langfristigen Erhaltungsplanung. Die Werkzeuge für letztere befinden sich derzeit im Aufbau.



# 1

Aktionsfeld 1

## Koordinierte Erhaltungsplanung

### Maßnahmenbeispiel

## Landeshauptstadt Düsseldorf

Einwohnerzahl: 588.000

Länge Straßennetz: 1.430 km

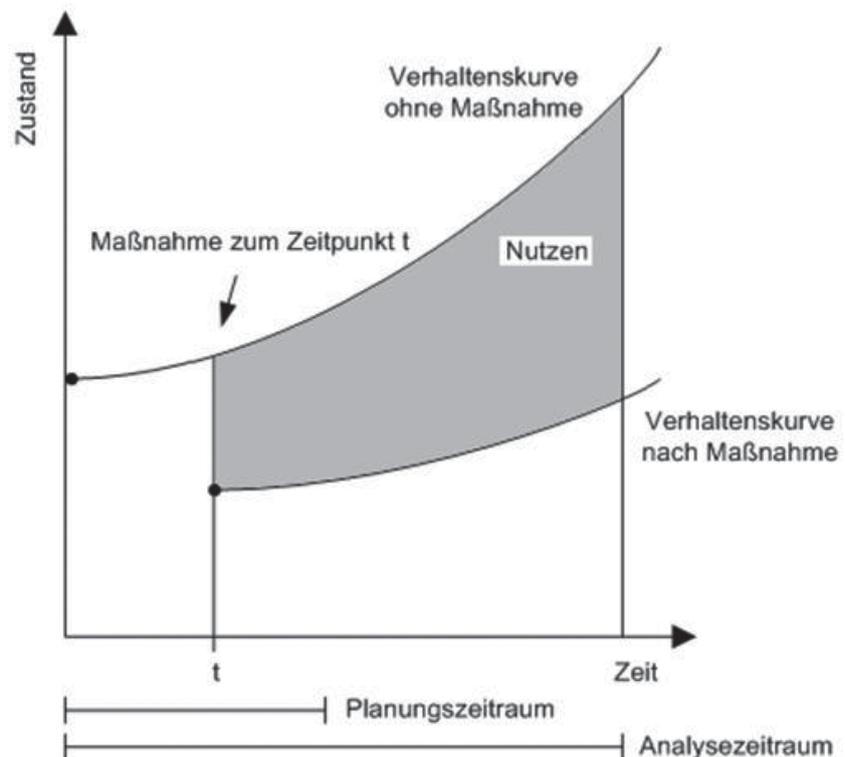
### Projektbeschreibung

Mit dem Ziel, eine Informationsdatenbank als Basis für eine effiziente Prozessabwicklung in der Straßenerhaltung einzurichten, verfolgt die Stadt Düsseldorf ein modulares Gesamtkonzept.

Durch die Mehrfachnutzung von Daten soll dabei der Pflegeaufwand gering gehalten werden. Messtechnische Zustandserfassungen auf den Hauptverkehrsstraßen werden durch visuelle Erfassungen durch geschulte Mitarbeiter im Rahmen der Straßenbegehung ergänzt. Die Integration der Projektabwicklung von Erhaltungsbaumaßnahmen ist umgesetzt.

Um Aufbrüche, die wesentliche Störfaktoren im Fahrbahnaufbau kommunaler Straßen darstellen, besser zu koordinieren, ist eine Erweiterung des Systems um die Verwaltungs- und Entscheidungsprozesse für die Erteilung von Aufbruchgenehmigungen in Vorbereitung.

### Nutzenermittlung anhand Verhaltenskurven



# 1

Aktionsfeld 1

## Koordinierte Erhaltungsplanung

### Maßnahmenbeispiele

## Stadt Karlsruhe

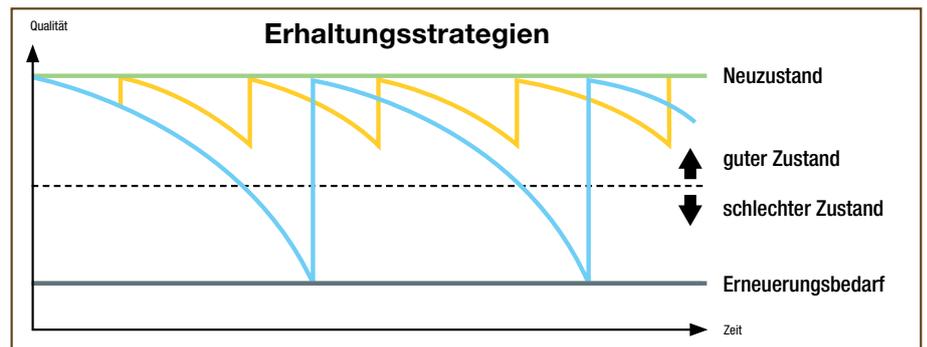
Einwohnerzahl: 300.000

Länge Straßennetz: 915 km

### Projektbeschreibung

Als ein Fachmodul des Baustellen- und Ereignismanagements (BEM) führt die Stadt Karlsruhe 2005 ein integriertes Erhaltungsmanagement ein. Es hat die Koordination von Baumaßnahmen zum Ziel.

Hierbei wird spartenübergreifend gedacht, sodass Mehrfachaufbrüche im öffentlichen Straßenraum vermieden, Baumaßnahmen im Sinne der Bevölkerung räumlich und zeitlich



optimiert und die Ausgaben mit den beteiligten Spartenträgern abgestimmt werden.

Das System ist in digitaler Form

bereits für den Straßenzustand, den Kanalzustand sowie das Aufstellen und Durchführen des Jahresbauprogramms umgesetzt.

## Gemeinde Rednitzhembach

Einwohnerzahl: 7.240

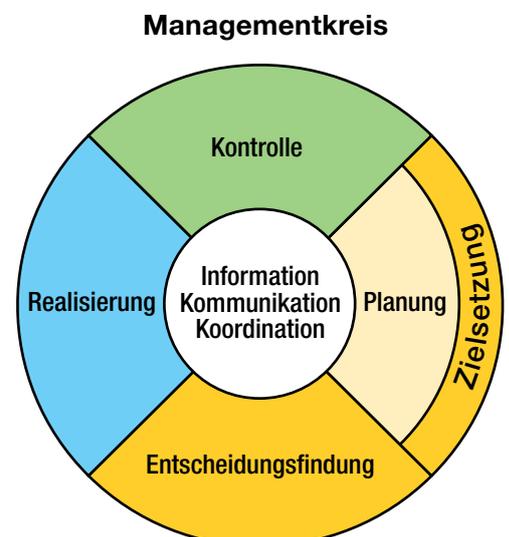
Länge Straßennetz: 42 km

### Projektbeschreibung

Getreu dem Ziel eine „schlaglochfreie Gemeinde“ zu werden, ergreift die Gemeinde Rednitzhembach Sanierungsmaßnahmen für ihre Straßen rechtzeitig.

Im Rahmen einer jährlichen Begehung findet eine Einstufung der Straßen hinsichtlich der Notwendigkeit von Erhaltungsmaßnahmen statt. Diese Dringlichkeitsliste wird durch Informationen ergänzt, die im Rahmen von Hausbesuchen des

Bürgermeisters, über Mängelmeldungen auf der Homepage der Gemeinde und durch die Mitarbeiter in der Straßenunterhaltung eingehen.



# 2

Aktionsfeld 2

## Effizientes Finanz- und Vergabemanagement

### Maßnahmenbeispiel

## Gemeinde Miltenberg

**Einwohnerzahl: ca. 9.000**

**Länge Straßennetz: k.A.**

### Projektbeschreibung

Bei dem Miltenberger Bürger-Modell bilden sich Bürgerinitiativen aus Anliegern, um erforderliche Erhaltungsmaßnahmen an den von ihnen bewohnten Straßenzügen auf eigene Rechnung durchführen zu lassen. Die Stadtverwaltung von Miltenberg regt die Bildung solcher Bürgerinitiativen an und begleitet die vollständige Maßnahme mit intensiver Unterstützung. Ein Mitarbeiter nimmt an den Sitzungen der Bürgerinitiativen teil, gibt Hilfestellung beim Vertragsschluss, bei der Ausschreibung der Baumaßnahmen, bei der Bauüberwachung sowie bei der Abrechnung. Auf die tatsächlich angefallenen Ausgaben zahlt die Stadt Miltenberg einen freiwilligen Zuschuss in Höhe von zehn Prozent der Bausumme.

Wesentlicher Vorteil des Modells ist, dass eine Bürgerinitiative nicht an geltende Regelwerke hinsichtlich des Ausbaustandards gebunden ist. Darüber hinaus wird eine starke Identifikation der Anlieger mit ihrer Straße erzeugt, was sich sowohl positiv auf die Bauüberwachung auswirkt als auch zu Verschönerungen der eigenen Grundstücke führt. Eine zwingende Voraussetzung für dieses Modell ist allerdings, dass sich die Anlieger einig sind: Sobald ein einziger Anlieger eine konventionelle Realisierung fordert, kann das Miltenberger Bürger-Modell nicht umgesetzt werden.

Aufgrund der verschiedenen Einflüsse lässt sich nicht vorhersagen, ob sich dieses Modell für die Gemeinde im Einzelfall günstiger darstellt als eine Finanzierung über Anliegerbeiträge, die dann nur für die umlage-



fähigen Ausgaben erhoben werden können. Die durchgeführten Vergleichsrechnungen zeigen jedoch, dass der freiwillige Zuschuss bei den bisher realisierten fünf Projekten vor allem infolge des moderateren Ausbaustandards in allen Fällen niedriger ausgefallen ist, als es der Eigenanteil bei einer Finanzierung über Anliegerbeiträgen wäre.



# 3

Aktionsfeld 3

## Innovative Bauweisen Maßnahmenbeispiele

### Landeshauptstadt Düsseldorf

**Einwohnerzahl: 588.000**

**Länge Straßennetz: 1.430 km**

### Stadt Dortmund

**Einwohnerzahl: 581.308**

**Länge Straßennetz: 1.800 km**

### Stadt Köln

**Einwohnerzahl: 1.000.000**

**Länge Straßennetz: 2.400 km**

### Projektbeschreibung

Ausgehend von der Umgebungs-lärmrichtlinie der Europäischen Union hat die Stadt Düsseldorf 2005 einen Masterplan zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms beschlossen. Dieser Masterplan enthält auch die Entwicklung eines lärmoptimierten Asphalt (LOA). Mit einer wissenschaftlichen Begleitung sowohl hinsichtlich der innovativen Asphaltkonzeption als auch dem messtechnischen Nachweis der akustischen Wirksamkeit gelang es, einen entsprechenden Asphalt zu konzipieren und einzubauen. Da der in Düsseldorf eingesetzte lärmoptimierte Asphalt seine besondere Eigenschaft aufgrund der konkaven Oberflächentextur und nicht infolge eines besonders hohen Anteils offener Poren entfaltet, ist seine Anfälligkeit gegenüber Verschmutzungen sowie Schub- und Scherkräften gering.

Ab 2009 eröffnete sich die Möglichkeit, lärmoptimierte Asphalte als eine Maßnahme gegen Lärm über das

Konjunkturpaket II fördern zu lassen. Auf dieser Grundlage erweiterte die Stadt Dortmund ihr geplantes Pilotprojekt mit dem lärmoptimierten Asphalt (LOA) kurzfristig auf 28 Bauprojekte. Die Maßnahmen wurden auf der Grundlage der Umgebungs-lärmkarte und dem Straßenzustand ausgewählt und kommen im Ergebnis mehr als 10.000 Anliegern zugute.

Auch die Stadt Köln nutzte ab 2009 die Möglichkeit, lärmoptimierte Asphalte über das Konjunkturpaket II fördern zu lassen. Hier wurde der lärmoptimierte Asphalt mit Gummi-granulat modifiziert und durch ausgesuchtes Gestein aufgehellt, um weitere Eigenschaften wie beispielsweise das Einbauverhalten und die Griffigkeit der Oberfläche zu verbessern. Parallel erfolgte eine Optimierung der Signaltechnik. Auf diese Weise konnten unerwartet gute Ergebnisse bei der Geräuschminderung erzielt werden.



# 3

Aktionsfeld 3

## Innovative Bauweisen Maßnahmenbeispiel

### Stadt Chemnitz

**Einwohnerzahl: 240.767**

**Länge Straßennetz: 811 km**

#### Projektbeschreibung

Über das Konjunkturpaket II ergab sich ab 2009 die Möglichkeit, lärmarme Asphalte als eine Maßnahme zur Geräuschkürzung in die von der Europäischen Union geforderten Aktionspläne gegen Lärm aufzunehmen.

Für den systematischen Einsatz offenporiger Asphalte auf Innerortsstraßen ist jedoch eine Anpassung der Rezeptur erforderlich. Die Stadt Chemnitz ließ die Rezeptur der offenporigen Asphalte unter Nutzung heimischer Gesteine anpassen und den Einbau mit einer intensiven Qua-

litätssicherung überwachen. Für den gesamten Adaptionsprozess von der innovativen Asphaltkonzeption, über den anspruchsvollen Einbau bis hin zu einer messtechnischen Überprüfung der akustischen Wirksamkeit stand eine wissenschaftliche Begleitung zur Verfügung.

Wirtschaftlichkeitsberechnungen ergeben, dass der Einbau eines lärmarmen, offenporigen Asphaltes (OPA-LA) mit dieser Rezeptur trotz ca. 15 % Mehrkosten günstiger ist als der Einsatz anderer Lärmschutzmaßnahmen.



# 4

Aktionsfeld 4

## Optimierter Verkehrsablauf Maßnahmenbeispiele

### Gemeinde Rednitzhembach

Einwohnerzahl: 7.240  
Länge Straßennetz: 42 km

#### Projektbeschreibung

Erhaltungsmaßnahmen greifen in die Fahrbahnoberfläche ein und führen daher zwangsläufig zu Verkehrsbehinderungen. Vor diesem Hintergrund ist die möglichst schnelle Abwicklung der Baumaßnahmen für die betroffenen Anlieger und Verkehrsteilnehmer von wesentlicher Bedeutung. Maßnahmen der Absicherung oder der Verkehrslenkung können darüber hinaus lindernd wirken.

Die Gemeinde Rednitzhembach setzt auf eine Kombination aus Aktivierung von unternehmerischen Freiheiten und rechtzeitiger Kommunikation mit den Anliegern, um die Verkehrsbehinderungen zu minimieren. Mit der Auftragsvergabe wird ein Zeitfenster vorgegeben, innerhalb dessen der Auftragnehmer seine Bauzeit weitgehend frei wählen kann. Eingeschränkt wird die freie Wahl nur durch die Vorgabe, dass

die Baumaßnahme zum gewählten Zeitpunkt ohne Unterbrechungen durchgeführt werden muss. Die Vorgaben werden öffentlich kommuniziert, sodass Anlieger und Verkehrsteilnehmer ihre Fahrwege oder gar ihre Urlaubsplanung darauf abstellen können.

### Landeshauptstadt Stuttgart

Einwohnerzahl: 576.546  
Länge Straßennetz: 1.400 km

#### Projektbeschreibung

Aufgrund ihrer besonderen Lage in einem einseitig offenen Talkessel hat die Stadt Stuttgart häufiger mit Überlastungen ihrer Verkehrswege zu kämpfen als andere Städte. Um der Stauempfindlichkeit des Straßennetzes zu begegnen, wurde ein Baustellenmanagement (BauM) eingerichtet. Das System ermöglicht einen webbasierten Projektablauf für die Koordination von Baustellen genauso wie die Beantragung anderer Eingriffe in den Verkehrsraum.

Die Zusammenarbeit der verschiedenen internen Organisationseinheiten untereinander und mit den beteiligten externen Stellen ist grundsätzlich auf die verkehrliche Wirkung von Maßnahmen – den Verkehrsteilnehmer als Kunden – ausgerichtet. Beeinträchtigungen werden den Verkehrsteilnehmern rechtzeitig angekündigt und der

Fortgang regelmäßig aktualisiert. Durch die Reaktionsmöglichkeiten im Baustellenkalender ist der Bürger interaktiv eingebunden.



# 5

Aktionsfeld 5

Kommunikation

Maßnahmenbeispiele

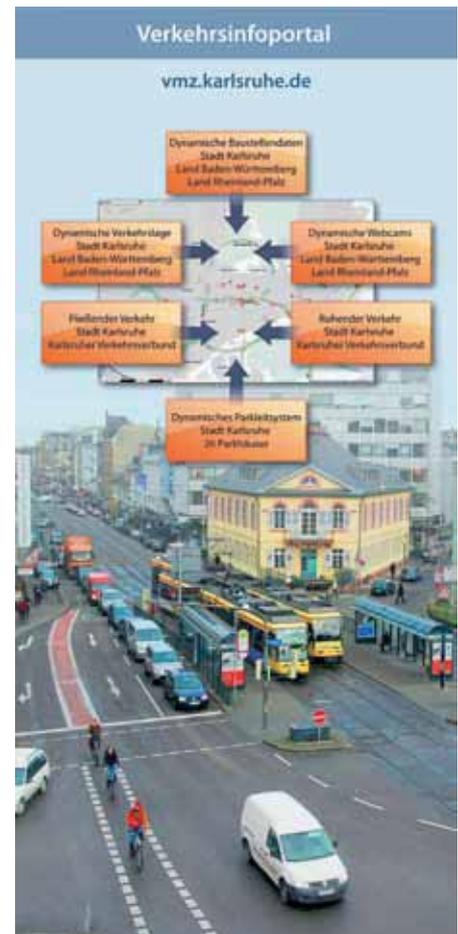
## Stadt Karlsruhe

**Einwohnerzahl: 300.000**  
**Länge Straßennetz: 915 km**

### Projektbeschreibung

Als ein Fachmodul des Baustellen- und Ereignismanagements (BEM) führt die Stadt Karlsruhe seit 2005 ein integriertes Genehmigungs- und Kommunikationsmanagement ein. Durch eine schnelle und transparente Genehmigungsbearbeitung soll eine frühzeitige und individuelle Benachrichtigung der Anlieger

ermöglicht werden. Ein Verkehrs- informationsportal informiert die Verkehrsteilnehmer über alle störenden Faktoren in der Stadt und der Region. Durch frühzeitige Information wird eine Verkehrsbeeinflussung im Sinne eines Nachfragemanagements angestrebt.



## Stadt Köln

**Einwohnerzahl: 1.000.000**  
**Länge Straßennetz: 2.400 km**

### Projektbeschreibung

Um das Management der Informationen über den Verkehrsablauf zu verbessern, hat die Stadt Köln einen Verkehrskalender entwickelt. Darin werden Informationen über Baustellen, Veranstaltungen, Verkehrsstörungen und die Parkhausauslastung zusammengeführt. Es erfolgt eine Wochenprognose, die durch ein

Netz von ca. 300 Detektoren ständig aktualisiert wird. Der Nutzer erhält zusätzlich Empfehlungen zu möglichen Ausweichstrecken oder der voraussichtlichen Entwicklung der Parkhausauslastung. Über ein Kontaktformular können Anregungen und Kritik mitgeteilt werden.



# 5 Aktionsfeld 5 Kommunikation Maßnahmenbeispiele

## Stadt Münster

**Einwohnerzahl: 280.000**  
**Länge Straßennetz: 1.194 km**

### Projektbeschreibung

Die Stadt Münster hat sich als strategische Ziele die Kundenorientierung und ein positives Image der Stadtverwaltung gesetzt. Sie verfolgt diese Ziele mit einem Qualitäts-, Umwelt- und Arbeitsschutzsystem. Ein Element dieses Systems ist die Kommunikation von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen, die über regelmäßige Abstimmungen mit den Ver- und Entsorgungsträgern und eine frühzeitige Bürgerinformation gewährleistet wird. Arbeits- und Prozessanweisungen und ausgewiesene Stellenanteile bei den Personalressourcen sichern die Umsetzung. Informationen über eine konkrete Baumaßnahme erhalten die Bürger auf spezifischen Informationsver-



anstaltungen, in Arbeitskreisen, aus Schreiben, am Bürgertelefon und an Ständen auf öffentlichen Flächen im betroffenen Bereich. Über diese vorbereitenden Informationen hinaus werden während der Arbeiten Baustellenbesichtigungen angeboten und nach Fertigstellung Befragungen der Anlieger durchgeführt. Ist es während der Bauarbeiten infolge

von technischen Unwägbarkeiten im Bauablauf zu zusätzlichen Behinderungen gekommen, wird mit besonderen Aktionen aufgeklärt und um Entschuldigung gebeten. Mit den Maßnahmen gelingt es der Stadt Münster, einen Steuerungskreislauf der aktiven Bürgerbeteiligung durch alle Phasen einer Baumaßnahme aufzubauen und zu leben.

## Gemeinde Rednitzhembach

**Einwohnerzahl: 7.240**  
**Länge Straßennetz: 42 km**

### Projektbeschreibung

In der Gemeinde Rednitzhembach wird der monatlich erscheinende und kostenlos verteilte Bürgerbrief als Informationsträger genutzt. Zu Jahresanfang wird hierin über alle und direkt zu Beginn noch einmal über die aktuellen Baumaßnahmen informiert. Die betroffenen Anwohner

erhalten ein persönliches Anschreiben ca. zwei Wochen vor Beginn einer Maßnahme. Daraus können sie unter anderem die Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Verkehrsraum entnehmen. Analog werden auch die anderen betroffenen Stellen wie Rettungsdienst, Feuerwehr und öffentlicher Nahverkehr über die Arbeiten in Kenntnis gesetzt.



# Kontaktaten

## Veranstalter:

ADAC e.V.  
Hansastraße 19  
80686 München  
www.adac.de

Deutscher Städtetag  
Hausvogteiplatz 1  
10117 Berlin  
www.staedtetag.de

Deutscher Städte- und Gemeindebund  
Marienstraße 6  
12207 Berlin  
www.dstgb.de

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.  
Auguststraße 29  
53229 Bonn  
www.dvr.de

Deutscher Asphaltverband (DAV) e.V.  
Schieffelingweg 6  
53123 Bonn  
www.asphalt.de

## Schirmherr:

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin  
www.bmvbs.de

## Siegerstädte:

Frankfurt am Main  
Rüdiger Auth  
Tel. (069) 212-34387  
ruediger.auth.amt66@stadt-frankfurt.de

Hamburg  
Michael Ohmen  
Tel. (040) 428 40-2811  
michael.ohmen@bwvi.hamburg.de

Pirmasens  
Michael Maas  
Tel. (06331) 84-2465  
MichaelMaas@pirmasens.de

Ratzeburg  
Guido Klossek  
Tel. (04541) 8000-166  
klossek@ratzeburg.de

Rednitzhembach  
Jürgen Spahl  
Tel. (09122) 692-122  
juergen.spahl@rednitzhembach.de

ADAC e.V.  
Ressort Verkehr  
Hansastraße 19  
80686 München

