

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	25.02.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Baustellenmanagement - Koordination von Baustellen in Bielefeld 2025

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat, 18.04.2024, 3.1 (öffentlich), 7859/2020

STEA 14.05.2024, 7984/2020-2025

Sachverhalt:

In dieser Informationsvorlage wird über das aktuelle Baustellenmanagement des Amtes für Verkehr und anstehende Baumaßnahmen in 2025 berichtet, sowie ein Ausblick auf die kommenden Jahre aufgezeigt. Als Anlage liegt eine ausführliche Präsentation bei.

1. Derzeitige Situation

Das Amt für Verkehr ist verantwortlich für Planung, Bau, Unterhaltung und Verwaltung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze. Das städtische Straßennetz umfasst ca. 1.300 km und etwa 800 Verkehrsbauwerke.

Die Eingriffe in den öffentlichen Verkehrsraum werden durch interne und externe Dienststellen vorgenommen. Das Amt für Verkehr und der Umweltbetrieb führten in 2024 zusammen 616 Baumaßnahmen durch.

Die moBiel GmbH (moBiel) war an 55 Baumaßnahmen beteiligt, die Versorgungsträger Stadtwerke Bielefeld (in den Sparten Strom, Gas, Wasser, Fernwärme und Telekommunikation) und die weiteren Telekommunikationsanbieter führten mit Abstand die meisten Maßnahmen durch und setzten zusammen 3.388 Baumaßnahmen um.

Des Weiteren fanden 666 Hochbaumaßnahmen neben dem Verkehrsraum statt, sowie 811 Eingriffe durch Veranstaltungen und private Auftraggeber.

Insgesamt waren 2024 somit 5.536 Eingriffe im Straßenraum zu verzeichnen.

Diese Anzahl entspricht etwa dem Durchschnitt der Vorjahre.

2. Künftige Situation

Durch massive Steigerungen in der Zielnetzplanung verfolgen die Stadtwerke Bielefeld das Ziel, die Infrastruktur der Stadt Bielefeld für die Herausforderungen zukünftiger Aufgaben vorzubereiten. Dazu zählen die Erfüllung von Versorgungsverpflichtungen, Sanierung der Stromnetze, der Netzanschluss von Ladepunkten und Wärmepumpen, die Sanierung und der Ausbau der Fernwärmenetze mitsamt der Erstellung von Hausanschlüssen und Schachtsanierungen. Auch der erhebliche Ausbau bzw. die Sanierung der Wassernetze ist beabsichtigt. Es sind hier je nach Prognose der zukünftigen Versorgungsaufgabe Steigerungen von 200 bis 500 % geplant.

Der Umfang der Grunderneuerungsmaßnahmen im Stadtbahnnetz wird in den kommenden Jahren ebenfalls zunehmen.

Die Beibehaltung des bisherigen Baumaßnahmenumfangs in Verbindung mit den erheblichen Steigerungsraten der Versorgungsträger wird die Belastung des verfügbaren Straßennetzes und damit der Verkehrsteilnehmer*innen nochmals deutlich erhöhen.

Schon heute werden von den beteiligten Baufirmen/ Antragstellern täglich etwa 20 Einzelsperranträge zum Eingriff in den öffentlichen Verkehrsraum gestellt. Diese Anzahl wird sich durch die sich abzeichnende Entwicklung nochmals bedeutend steigern.

3. Abstimmungsverfahren

Dieser erhebliche Zuwachs von Fallzahlen ist nur durch eine intensive Abstimmung innerhalb der Fachdienststellen möglich.

Schon seit mehreren Jahren nutzen das Amt für Verkehr, der Umweltbetrieb und die Stadtwerke Bielefeld eine gemeinsame Datenplattform (VMS Verkehrsmanagementsystem), um dort sämtliche Maßnahmen zu bündeln und mit Daten hinsichtlich zeitlicher und räumlicher Ausdehnung zu hinterlegen.

In unterschiedlichen Arbeitsebenen werden diese Maßnahmen erörtert und abgestimmt.

Unterstützt wird das Vorgehen durch graphische Darstellungen der einzelnen Maßnahmen.

Es wird jeweils eine ganzheitlich optimale Reihenfolge angestrebt, wobei eine Fülle von Zwangspunkten zu berücksichtigen sind.

Neben

- gesetzlichen und
- finanziellen Vorgaben bestimmen
- bautechnische Belange des Vorgehens, sowie
- verfügbare Umleitungsstrecken und
- Sicherheitsbelange der Polizei und
- der Feuerwehr.

Aufgrund des vielfach nur begrenzten Umfangs des verfügbaren Straßennetzes lässt es sich nicht immer vermeiden, dass sich gegenseitige Beeinflussungen aus Nachbarbaustellen ergeben. Auch unplanmäßige Ereignisse (z.B. Straßensperrungen nach Starkregen, Entstörungsmaßnahmen in den Versorgungsnetzen oder im Stadtbahnnetz) wirken sich dann in besonderer Weise aus.

Bisher ergab die Anzahl der 5.536 Eingriffe bezogen auf das Straßennetz von 1.300 km einen theoretischen Baustellenabstand von 234 m. Die Baustellendichte wird sich durch die erwarteten Steigerungen nochmals erhöhen.

4. Kommunikation

Es ist von ganz wesentlicher Bedeutung, die unabweisbaren Eingriffe in den Verkehrsraum mit ihren Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer*innen und Anlieger*innen möglichst frühzeitig und umfassend zu kommunizieren. Dieses schafft die notwendige Akzeptanz und erleichtert den Umsetzungsprozess erheblich.

Die Fachdienststellen arbeiten hier schon seit Jahren eng zusammen und haben unterschiedliche Verfahren und Kommunikationsmöglichkeiten entwickelt.

Es gibt das Instrument der Baustellen-Online-Auskunft, konkrete Anliegeranschriften, gesonderte Informationsveranstaltungen, intensive Pressearbeit und eine Internetseite.

Vor Ort weisen demnächst zusätzliche Baustellenschilder auf die konkreten Vorhaben (Anlass, voraussichtliche Dauer, Umleitungsempfehlungen...) hin.

Nicht zuletzt wird die persönliche Kommunikation gesucht, um insbesondere Gewerbetreibende und den Einzelhandel anzusprechen.

5. Grenzen der Abstimmung

Neben allen Bemühungen zu einer optimalen Baustellenkoordinierung gibt es jedoch auch Grenzen der Abstimmung.

Begrenzte Ressourcen auf Seiten aller Beteiligten stellen hier einen wesentlichen Aspekt dar. Schon heute stellt die hohe Taktrate von täglich 20 Sperranträgen eine erhebliche Belastung dar.

Weiter bestimmen witterungsbedingte Einschränkungen häufig den geplanten Ablauf, ferner spielen tiefbauspezifische Unwägbarkeiten aus Baugrund und Hindernissen eine große Rolle.

Auch wirken sich fehlende Umleitungsmöglichkeiten auf die Bauvorbereitung und -abwicklung aus. Das Ausweichen auf verkehrsschwache Zeiten (Ferienzeiten und Nachtsperrrausen) kann auch nur auf eine begrenzte Anzahl von Baumaßnahmen angewendet werden.

Nicht planbare Ereignisse wie Havarien aufgrund von Starkregenereignissen wirken sich zusätzlich negativ auf die Umleitungsplanung aus.

6. Zukünftige Herausforderungen

Es wird unvermeidbar sein, künftig noch mehr Baustellen als bisher im Bielefelder Verkehrsraum abzuwickeln.

Aufgrund der überalterten Straßeninfrastruktur werden mehr grundlegende Erneuerungen im so genannten Vollausbau anstehen, um die Verkehrssicherungspflicht weiter aufrecht zu erhalten.

Die Energiewende in Verbindung mit der Kommunalen Wärmeplanung wird eine erhebliche Steigerung der Baustellenzahl nach sich ziehen. Der Ausbau der Versorgungsinfrastruktur und die Maßnahmen zur Verkehrswende (Radwegeausbau, Stadtbahnbau) werden besondere Herausforderungen darstellen.

Um die Fülle an Maßnahmen und Daten miteinander in Einklang zu bringen, ist ein weiterer Ausbau der Digitalisierung zwingend erforderlich, um Prozesse zu beschleunigen und effizient verarbeiten zu können.

7. Ausgewählte Baumaßnahmen 2025

In der Anlage sind ausgewählte Baumaßnahmen für das Jahr 2025 aufgeführt. Sie wurden nach den Sparten Fernwärme, Straßenbau, Versorgungsleitungen / Kanalbau, moBiel und Brückenarbeiten unterteilt. Dazu wurden Erläuterungen über Art und Umfang angefügt. Im anliegenden Lageplan sind sie räumlich dargestellt.

8. Strategische Entscheidungen

Innerhalb der Baustellenkoordination wird versucht, möglichst allen Anforderungen gerecht zu werden und die notwendigen Baumaßnahmen so frühzeitig wie möglich zu genehmigen. In jedem Einzelfall werden Umfang und Auswirkung der Maßnahme untersucht und mit dem jeweiligen Umfeld abgeglichen und nach praktikablen Lösungsmöglichkeiten gesucht.

Es wird jedoch auch Maßnahmen geben, die in unmittelbarer Kollision zueinanderstehen. Dieses kann dann eintreten, wenn zeitgleich zwei oder mehrere geplante Baumaßnahmen von besonderer Auswirkung anstehen und eine Umleitungsstrecke nicht mehr verfügbar ist, weil auf jeder der betroffenen Baustelle die Umleitungsstrecke der anderen Maßnahme liegt.

Hier gilt es im Einzelfall abzuwägen, welche Maßnahme nach übergeordneten Gesichtspunkten bevorzugt und priorisiert wird.

Beigeordneter

Adamski