

# b kompakt

Wir sorgen für  
zukunfts-fähige  
Infrastruktur



„Zufriedener kann man kaum sein, zeitlich in der Vorgabe, kostenmäßig im Rahmen und dann in der Fertigstellung auch noch so, dass es nicht nur die Bonner Autofahrer begeistert, sondern die Planung und die Bauleute und mich als letztendlich Verantwortlichen dafür, umso mehr“

Zitat von Werner Bergmann, ehem. Leiter des Tiefbauamtes Bonn, zum Großprojekt „Trajektknoten“

## Trajektknoten Bonn erfolgreich unter Verkehr

Wie aus einem „Kreisel“ ein „Knoten“ wurde.

Am 04.07.2013 wurde der Trajektknoten in Bonn feierlich dem Verkehr übergeben.

Ein „Trajekt“ ist eine Eisenbahnfähre, und genau an der Stelle des neuen Knotenpunktes auf der B9 befand sich von 1870 bis 1914 die Gleistrasse des Trajektzuges zur Rheinfähre hinüber nach Oberkassel.

Dieser Knotenpunkt auf der Friedrich-Ebert-Allee stellt heute eine wichtige Verknüpfung im Zuge der B9 her. In unmittelbarer Nachbarschaft der Kunst- und Ausstellungshalle des Bundes konnte zur Zufriedenheit von Auftraggebern, den Fachplanern der Stadt Bonn, der Baufirma und der Autofahrer der Straßenbau in nur 8 Monaten Bauzeit fertiggestellt werden.

Dank der großen zur Verfügung stehenden Bauflächen konnte der laufende Verkehr ohne Einschränkungen innerhalb des Baufeldes dorthin umgeleitet werden, wo er nicht störte. Und wie immer, wenn solche großen Erdbewegungen im Stadtgebiet durchgeführt werden, wurden auch diesmal noch Gas- und Wasserleitungen erneuert sowie viele Kabel umgelegt und durch das neue Brückenbauwerk „gefädelt“.

Da die Stadtbahn schon vor einigen Jahren „unter die Erde“ verlegt wurde, hatte man so das Baufeld für eine der ungewöhnlichsten Knotenpunktformen in Deutschland freigemacht.

Obwohl kreisrund, sollte sich der Begriff des „Trajektkreisels“ sprachlich nicht durchsetzen und die Planer waren stets darauf bedacht, dass es sich um einen „Trajektknoten“ handelt. Zu häufig wurde fälschlicherweise der Vergleich mit einem „Kreisverkehr“ gezogen und man wunderte sich über die vielen Ampeln.

### „Kreisrund“ und doch kein Kreisverkehr

Durch den großen Abstand zu den benachbarten Kreuzungen konnte in der Signalschaltung der Ampel das „Turbinenprinzip“ angewendet werden. Hierbei hat nacheinander immer nur eine Richtung „Grün“ und man kann so – und das ist der große Vorteil – in alle Richtungen abbiegen und sogar wenden. Somit ist der Trajektknoten der leistungsfähigste Knotenpunkt der südlichen B9 im Stadtgebiet von Bonn. 56.000 Kfz pro Tag kann der Knoten heute staufrei bewältigen. Hinzu kamen auch eine neue Überquerungsstelle für Radfahrer und Fußgänger und beidseitig großzügige neue Rad- und Gehwege. Mit einer neuen Beleuchtung setzt der Trajektknoten auch nachts deutliche städtebauliche Akzente und wir – als für die Ausführungsplanung und Bauleitung verantwortlichen Planer – können auch ein bisschen stolz auf das Ergebnis sein.

Und wenn Sie das nächste Mal in Bonn auf der B9 unterwegs sind, fahren Sie doch mal „rund“ im Knoten.

Stefan Witzler



Dipl.-Ing. Markus Becker

### Liebe Kunden und Geschäftspartner,

„Knoten und Kreisel“ haben wir diese Ausgabe benannt.

Zum einen, weil wir von einem sehr interessanten Projekt in Bonn, dem Trajektknoten, nun nach der Fertigstellung berichten werden. Zum anderen, weil „Knoten“ oder Engpässe immer wieder in unserem Tagesgeschäft aufgelöst werden müssen.

Einen solchen Knoten stellt zum Beispiel die „Doppik“ dar. Ein „Pavement Management System“ kann helfen, die Straßenunterhaltung gesamtwirtschaftlich zu organisieren und trägt dazu bei, diesen Knotenteil in der Doppik clever zu lösen. Darüber berichten wir! In vielen Projekttypen haben wir ähnliche Knotenmuster erkannt und deshalb Strategien und Prozesse entwickelt, wie wir diese verhindern bzw. auflösen können. Nutzen Sie dieses Potential!

Die Berthold Becker GmbH steht ihren Geschäftspartnern und Kunden seit 45 Jahren fachkundig und professionell mit Rat und Tat zur Seite.

Für die langjährige, vertrauensvolle Zusammenarbeit danken wir all unseren Kunden, Geschäftspartnern und Mitarbeitern! Mit Mut zum nächsten „Knoten“!

Ihr

Markus Becker



Schreiben Sie mir  
markus.becker@ib-becker.com



Twitter-Tipps für  
zukunfts-fähige Infrastruktur  
www.twitter.com/Markus\_Becker



Besuchen Sie mein XING Profil  
www.xing.com/profile/Markus\_Becker2

# knowhowbox Akademie Seminartermine



- 30. Januar 2014**  
Prof. Dr.-Ing. Gerlach  
**Erschließungsstraßen und Sicherheitsaudit an regionalen Beispielen**  
Infos: stefan.witzler@ib-becker.com



**Dipl.-Ing. Stefan Witzler**  
hat von Prof. Gerlach, Bergische Universität Wuppertal, Fachbereich Bauingenieurwesen, das Zertifikat als Sicherheitsauditor für Innerortsstraßen und Ortsdurchfahrten erhalten, was ihn für drei weitere Jahre berechtigt, Sicherheitsaudits für Kommunen und Gemeinden durchzuführen.

- 4. Februar 2014**  
Dipl.-Ing. Klaeser  
**Vergabe-Workshop 2014**  
Infos: reinhold.ebben@ib-becker.com

- 12. März 2014**  
Dipl. Ing Bientretu  
**Schulung Kanalbau-Kanalсанierung 2014**  
Infos: marco-laux@ib-becker.com

- 20. März 2014**  
Dipl.-Ing. Peter Kalte  
**HOAI 2013 update**  
Infos: justin.hoerster@ib-becker.com

- 22. Mai 2014**  
u.a. Markus Becker  
**Die wichtigsten EDV-Werkzeuge im kommunalen Tiefbau!**  
Infos: patricia.fuellmann@ib-becker.com

## Zielgerichtete Erhaltung von Straßen mit einem Pavement Management System (PMS)

Eine wesentliche Aufgabe für den kommunalen Tiefbau kommt der Straßenunterhaltung zu. Ziel ist es, das Straßennetz langfristig zu erhalten. Dabei ist es kein Geheimnis, dass notdürftige Reparaturen oder das Aufschieben von anstehenden Arbeiten die Maßnahmen im Nachhinein aufwändiger und vor allen Dingen kostenintensiver werden lassen.

In Zeiten von knappen Haushaltsmitteln kommen die kommunalen Verwaltungen in die immer stärker werdende Zwickmühle, Entscheidungen für einzelne Erhaltungsmaßnahmen abzuwägen.

Durch ein Pavement Management System können die erforderlichen Maßnahmen unter technischen, wirtschaftlichen und vor allem einheitlichen Bewertungskriterien systematisch erfasst, transparent ausgewertet und zielgerichtet abgearbeitet werden.

Mit der Zustandserfassung und -bewertung sowie einer Prognose des Straßenzustands für kommende Jahre können zum einen die

erforderlichen Finanzierungsmittel für den optimalen Erhalt des Anlagevermögens dargestellt werden, so dass ein Überblick über laufende und zukünftige Maßnahmen gegeben wird. Zum anderen wird der optimale Eingriffszeitpunkt für jede Straße dargestellt. Gleichzeitig ergeben sich frühzeitig Möglichkeiten, Planungen von Versorgungsträgern in die Straßenunterhaltung einzuarbeiten.

Schließlich kann mit dem Abgleich der Fortschreibungsprozesse mit der Finanzabteilung das Anlagevermögen der Straßeninfrastruktur im Rahmen der Doppik abgebildet werden.

Ein Pavement Management System ist ein klassisches Instrument der Bedarfsplanung im Bereich der Straßenunterhaltung. Wir konnten bereits mehrfach Kommunen bei Aufbau und Pflege ihres Pavement Management Systems unterstützen und so für ihre zukunftsfähige Infrastruktur sorgen.

*Justin Hoerster*

- Fazit:**
1. Das PMS liefert eine technisch begründete Prioritäten- und Maßnahmenliste für die Unterhaltung des Straßennetzes.
  2. Die vorhandenen finanziellen Ressourcen werden für den Vermögenserhalt optimal eingesetzt.
  3. Das PMS bietet eine Grundlage und Vorausschau für die mittelfristige Finanzplanung.
  4. Weitergehende Planungen können aus dem PMS heraus angestoßen werden.
  5. Auf der Grundlage des PMS kann eine ganzheitliche Unterhaltungsstrategie erarbeitet und jährlich fortgeschrieben werden.