

Nachhaltiges Bauen mit Mehrwert

Interview



Projektingenieur Wolfgang Behrens, Landratsamt Böblingen, Andreas Klein, Referatsleiter Baureferat West, Regierungspräsidium Stuttgart, Jörg Aichele, Amtsleiter Amt für Straßenbau LK Böblingen (v.l.n.r.) Foto © IZB

Im Landkreis Böblingen schauen die Verantwortlichen über den Tellerrand, wenn es um kosteneffizientes und nachhaltiges Bauen geht: Inspiriert durch die positiven Erfahrungen aus der Schweiz und Österreich sind in der Region und in Baden-Württemberg bislang 20 Betonkreisverkehre realisiert worden. Die Weichen dafür stellte man bereits 2009 durch den Bau des Betonkreisverkehrs im Landkreis Böblingen und damit den ersten in Baden-Württemberg.

Die Initiatoren von heute und damals Jörg Aichele, Leiter des Straßenbauamts beim Landratsamt Böblingen (LRABB); Andreas Klein sein Vorgänger, jetzt Leiter des Baureferates West beim Regierungspräsidium Stuttgart und der Projektingenieur Wolfgang Behrens (LRABB).

In Leonberg wurde der 100. BKV in Deutschland gebaut, wie fühlt sich das an?

Jörg Aichele (JA): „Wir sind stolz darauf, dass der 100. Betonkreisverkehr bei uns im Landkreis steht. Ab Herbst 2018 wird der Kreisverkehr dazu beitragen, den Verkehrsfluss zwischen Leonberg und Rutesheim maßgeblich zu verbessern. Zudem sind durch die nachhaltige Betonbauweise Sanierungen auf lange Sicht nicht zu erwarten.“

Andreas Klein (AK): „Ich freue mich, dass diese nachhaltige Bauweise gerade für hochbelastete Kreisverkehre bzw. Knotenpunkte in meiner ehemaligen Wirkungsstätte weiterverfolgt wird. Auch im Bereich meiner neuen Zuständigkeit sind die ersten Betonfahrbahnen im nicht Autobahnbereich realisiert worden. Im Zuge der Verstärkung der Erhaltungsmittel gewinnt auch die nachhaltige Sanierung ständig an Bedeutung. Dabei ist die Betonbauweise gerade bei hochbelasteten Kreisverkehren sinnvoll, weil sie langfristig wirtschaftlicher ist.“

Was überzeugt Sie an der Betonbauweise, immerhin ist diese rund 15 bis 20 % teurer als die Variante aus Asphalt?

AK: „Man darf nicht nur die Investitionen beim Bau betrachten, sondern muss den gesamten LifeCycle einbeziehen. Die Nutzungsdauer bei einem Betonkreisverkehr ist wesentlich höher. Beton widersteht insbesondere den bei hoher LKW-Belastung starken Schub-, Radial- und Bremskräften ohne sich zu verformen. Gerade auch bei hohen Temperaturen, was vermutlich zukünftig eine größere Rolle spielen wird. Der Unterhaltungsaufwand ist zudem deutlich geringer und es verringern sich die Sanierungszyklen. Unterm Strich rechnet es sich also langfristig.“

Wolfgang Behrens (WB): „Der geringere Sanierungsaufwand bedeutet letztendlich auch weniger Belastungen für den Bürger. Baustellen und -zeiten werden immer seltener bzw. kürzer.“

Allein in der deutschsprachigen Schweiz sind es bereits weit über 200 BK, jährlich kommen 20 bis 25 hinzu. Hierzulande ist man etwas zurückhaltender, woran liegt das?

WB: „In Deutschland fehlt vielen Behörden immer noch die Erfahrung mit dem Bau von Betonkreisverkehren. Auch Ingenieurbüros tun sich damit schwer, da der Beratungsbedarf groß ist. Das InformationsZentrum Beton macht hier einen guten Job. Bereits seit 2005 unterstützt es verstärkt Behörden und Planungsbüros in Baden-Württemberg bei der Planung, Ausführung sowie Qualitätssicherung von konkreten Objekten.“

Führen verbindliche Konstruktionsregeln (nach FGSV-Merkblatt „Verkehrsflächen aus Beton – Teil 1: Kreisverkehre, Busflächen und Rastanlagen“) zum Erfolg?

JA: „Für uns ist es ein großer Vorteil, dass die Verfahren genormt sind. Einerseits zeigen die bereits erstellten Betonkreisverkehre, dass sich diese Praxis bereits seit Jahren bewährt. Andererseits geben die Richtlinien Orientierung und die immer gleiche Fertigungsweise nimmt den Behörden mögliche Vorbehalte gegen die Betonbauweise. Sie ermöglicht den Kommunen und Straßenbauämtern die Chance, dauerhaft und qualitativ hochwertig zu bauen. Erst das ist auch nachhaltig.“

Welche Projekte sind geplant?

JA: „Es im Landkreis Böblingen etliche bestehende Kreisverkehrsplätze in Asphaltbauweise, die so langsam in die Jahre kommen und Schäden am Fahrbahnbelag aufweisen. Im Rahmen von anstehenden Sanierungen wird dann geprüft, ob eine Sanierung in Betonbauweise sinnvoll ist.“

AK: „Genau an einem solchen Fall arbeiten wir gerade zusammen. Ein bestehender Kreisverkehr, an dem sich eine Bundes- sowie Kreisstraße kreuzen, wird in Beton erneuert.“