

Bauleistungsbandbuch zum 2. Bauabschnitt, Klinikum und Fachbereich Medizin Johann Wolfgang Goethe-Universität , Frankfurt am Main

Anlage 07-01 zum Bauleistungskonzept



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DARMSTADT

Institut für Baubetrieb



KREBS UND KIEFER

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	ii
Abbildungsverzeichnis	iv
1. Anlass und Ziel des Baulogistikhandbuchs	1
1.1. Anlass	1
1.2. Leistungsziel	2
1.3. Prioritäten	2
1.4. Geltungsbereich	2
1.5. Besonderheiten der Infrastruktur	3
2. Regelung der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten	4
2.1. Basisrelationen	4
2.2. Klinikverwaltung	4
2.3. Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen (LBIH)	4
2.4. Baulogistikdienstleister	5
2.4.1. Organisation und Steuerung	5
2.4.2. Kontrolle und Sanktionierung	5
2.5. Bauunternehmen	6
2.5.1. Transportorganisation	6
2.5.2. Verkehrssicherung	6
3. Aufgaben und Leistungen des Bauunternehmens	7
3.1. Arbeitsvorbereitung	7
3.1.1. Abstimmung und Kooperation	7
3.1.2. Darstellung und Genehmigung der Entlade-/Stellplätze	7
3.2. Liefer-/Transportzeiten	8
3.3. Verkehrsregelung	8
3.3.1. Grundsatz	8
3.3.2. Zusätzliche und besonders hervorzuhebende Regelungen	8
3.4. Anmeldung von Transporten	9
3.4.1. Baustellenbesetzung (Arbeitstagbeginn und –ende)	9
3.4.2. Regellieferungen	9
3.4.3. Beton-/Sonderlieferungen	10
3.4.4. Sonstiger Verkehr zur Baustelle	10
3.5. Durchführung des Transports	10
3.5.1. Anfahrt Projektgebiet / Check-In	10
3.5.2. Fahrtroute	12
3.5.3. Einfahrt ins Baufeld	12
3.5.4. Ausfahrt aus dem Baufeld	12
3.5.5. Ausfahrt Projektgebiet / Check-Out	12
3.5.6. Notfälle	12
3.6. Parken	13
3.6.1. Grundsatz	13
3.6.2. Empfehlung	13

3.6.3.	Shuttle-Bus-Verbindung	13
4.	Kontrolle und Sanktionen	14
4.1.	Notwendigkeit	14
4.2.	Ablauf	14
4.2.1.	Beweissicherung	14
4.2.2.	Geltendmachung	15
4.3.	Sanktionskatalog	15
	Anlage Hilfs-Checkliste	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht des Projektgebiets	1
Abbildung 2: Zuordnung Baulogistikhandbuch	3
Abbildung 3: Beziehungen der Organisationen	4
Abbildung 4: Bezeichnung der Baulogistikorganisationsflächen	11

1. Anlass und Ziel des Baulogistikhandbuchs

1.1. Anlass

Das Kerngelände des Universitätsklinikums Frankfurt am Main zwischen Theodor-Stern-Kai, Ludwig-Rehn-Straße, Paul-Ehrlich-Straße und Bahnstrecke FFM Hbf – Flughafen/Darmstadt bildet ein geschlossenes Infrastruktursystem. Für die Abwicklung der Bauprojekte stehen dabei die in Abbildung 1 gelb markierten Zufahrt am Theodor-Stern-Kai und die Ausfahrt im Bereich der Kennedy Allee zur Verfügung. Die grün markierten Zu- und Abfahrten dienen dem Individualverkehr. Notfall- und Wirtschaftsfahrten nutzen jegliche Zu-/Abfahrtsmöglichkeit.

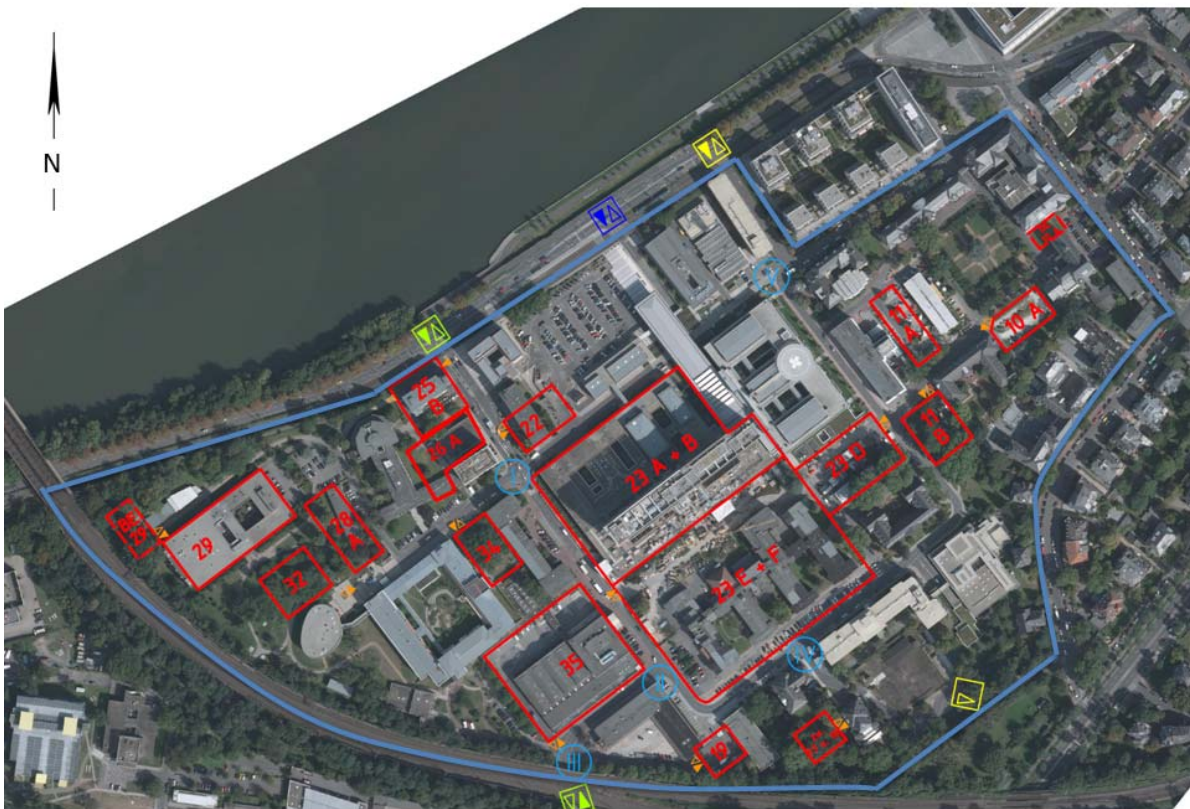


Abbildung 1: Übersicht des Kerngeländes

Auf dem Gelände finden unterschiedliche Verkehre statt (z. B. Notfallfahrten, Studierende, Wirtschafts-/Betriebsfahrten, Baustellen- sowie Individualverkehr). Die jeweiligen Verkehre verfügen dabei über unterschiedliche Prioritäten, Ausprägungen und unterliegen unterschiedlichen Bedürfnissen.

Zur Gesamtrealisierung der unterschiedlichen Baumaßnahmen des 2. Bauabschnitts des Universitätsklinikums sowie der Umsetzung der Restleistungen aus dem 1. Bauabschnitt wurde erkannt, dass eine nicht übergeordnet organisierte und gesteuerte Ver- und Entsorgung der Baufelder zu umfangreichen Einschränkungen bei der Projektgebietsnutzung durch den Klinikbetrieb und den Baustellenverkehr führt.

Aus diesem Grund wurde entschieden, eine übergeordnete und dem Auftraggeber der Bauprojekte zugeordnete Organisationseinheit – nachfolgend Baulogistikdienstleister genannt – zu schaffen, welche die Organisation, die Steuerung und die Kontrolle der vertragsgemäßen Umsetzung der Baulogistik als Erfüllungsgehilfe des Auftraggebers durchführt. Als Maßgabe für die Bauunternehmen und als Richtlinie für die Organisation, Steuerung und Kontrolle der Ver- und Entsorgungsprozesse gilt dieses Baulogistikhandbuch als Bestandteil des Bauvertrags.

1.2. Leistungsziel

Anhand der in diesem Baulogistikhandbuch dargestellten Angaben und Aufgaben wird sichergestellt, dass das räumlich begrenzte und gegenüber Störungen sensible Projektgebiet sowie die vorhandene Infrastruktur schonend und in bester Weise in Bezug auf die gemeinsame Abwicklung des Klinikbetriebsverkehrs sowie der Ver- und Entsorgungsströme der Baustellen genutzt werden.

Oberste Ziele sind dabei die vollumfängliche Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur und damit des reibungslosen Klinikbetriebs, die effektive Belieferung aller Baustellen sowie der Schutz des Projektgebiets vor Emissionen.

Dazu sind notwendig ein zeitlich vorlaufender Informationsaustausch zwischen den Projektgebietsnutzern, eine Koordination von Maßnahmen im Verkehrsraum sowie die Verkehrssteuerung.

1.3. Prioritäten

Um die vorgenannte Zielsetzung zu erreichen ist eine Priorisierung der Verkehre notwendig. Hierbei gilt es für alle Nutzer des Projektgebiets zu berücksichtigen, dass der störungsfreie Klinikbetrieb oberste Priorität hat. Insbesondere sind jegliche Art von Notfallfahrten und Krankentransporten sowie die elementaren Wirtschafts-/Betriebsfahrten ständig zu gewährleisten. Kurzzeitige Sperrungen sowie die kurzfristige Änderung von Anfahrtsrouten sind durch das Bauunternehmen zu berücksichtigen.

Die verschiedenen Baustellen / Baufelder im Projektgebiet sowie die einzelnen Unternehmen auf der Baustelle haben keine unterschiedlichen Prioritäten. Inbegriffen sind die durch das Klinikum bedingten Instandhaltungsverkehre.

1.4. Geltungsbereich

Das Baulogistikhandbuch ist Bestandteil des Bauvertrags und gilt für alle im Projektgebiet des Universitätsklinikums tätigen Unternehmen, die von den Auftraggebern (Hessisches Baumanagement, Dezernat 4 bzw. HOST GmbH) mit Bauleistungen beauftragt wurden.

Als Projektgebiet gilt das in Abbildung 1 gekennzeichnete Gebiet (blaue Markierung) sowie die Baulogistikorganisationsflächen gem. Abbildung 4 („A“ bis „C“). Die vertragliche Wirkung des Baulogistikhandbuchs beginnt mit der Einfahrt zum Projektgebiet und endet mit der entsprechenden Ausfahrt.

2. Regelung der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten

2.1. Basisrelationen

In den nachfolgenden Kapiteln sind die für das ausführende Unternehmen relevanten Beziehungen hinsichtlich der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten beschrieben. Abbildung 3 zeigt die entsprechenden Beziehungen der Organisationseinheiten in der Übersicht.

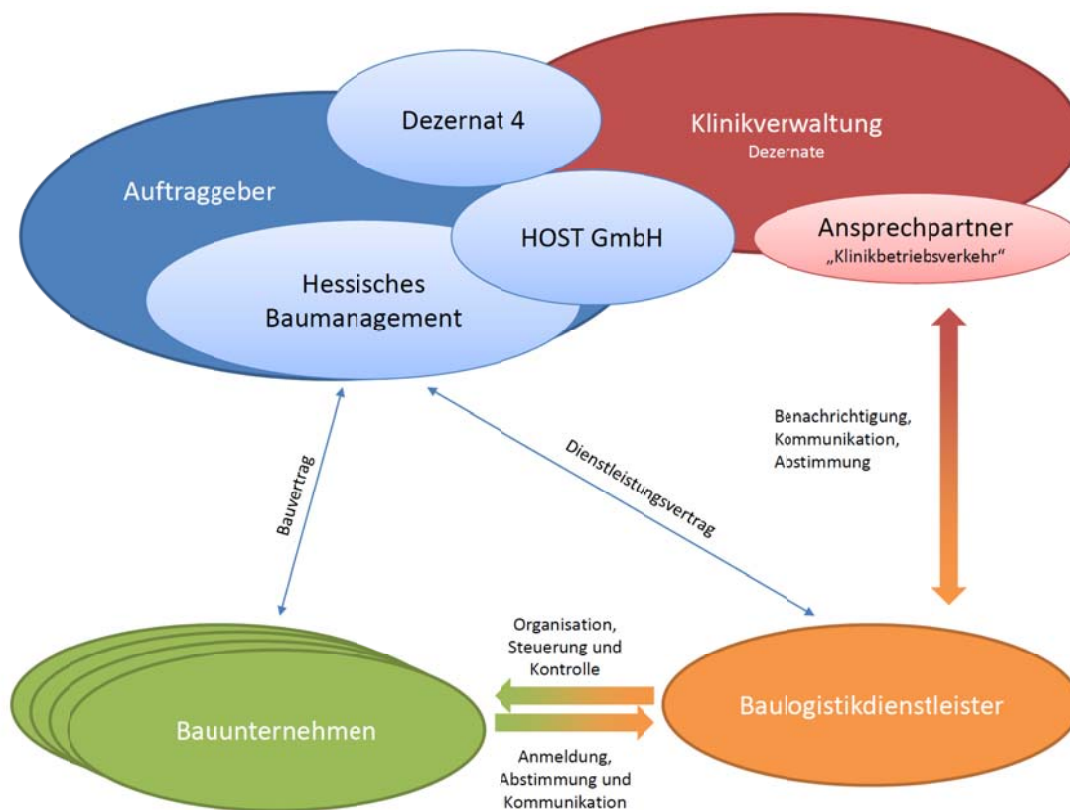


Abbildung 3: Beziehungen der Organisationseinheiten für das Baulogistikkonzept

2.2. Klinikverwaltung

Eine direkte Vertragsbeziehung zwischen dem Bauunternehmen und der Klinikverwaltung ist nicht vorgesehen. Als Zwischenstelle ist der Baulogistikdienstleister durch das Hessische Baumanagement (HBM) eingeschaltet. Seitens der Klinikverwaltung wird es für den Baulogistikdienstleister eine Fachstelle geben, die Ansprechpartner für alle Betriebs- und Wirtschaftsfahrten ist.

2.3. Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen (LBIH)

Das LBIH ist Auftraggeber. Insbesondere die Regelungen der VOB/B bleiben im Hinblick auf das Baulogistikhandbuch unberührt. Durch die vertragliche Einbindung des Baulogistikhandbuchs werden jedoch darüber hinaus für das Projektgebiet und die einzelnen Baumaßnahmen besondere Anforderungen aus baulogistischer Sicht formuliert.

Entsprechende Positionen sind in der Leistungsbeschreibung enthalten.

Eine Sanktionierung bei Verstoß gegen Auflagen aus dem Baulogistikhandbuch im Rahmen des Bauvertrags wird durch das Hessische Baumanagement vorgenommen.

Sinngemäß gilt das Vorgenannte auch für Bauverträge mit den anderen Auftraggebern (Dezernat 4 bzw. HOST GmbH).

2.4. Baulogistikdienstleister

Der Baulogistikdienstleister ist Erfüllungsgehilfe des Auftraggebers und organisiert, steuert und kontrolliert in seinem Auftrag die Anwendung sowie die Umsetzung des Baulogistikhandbuchs und ist andererseits Ansprechpartner für die Bauunternehmen in baulogistischen Belangen.

Beim Baulogistikdienstleister sind die Transporte im Vorfeld anzumelden. Er regelt die Zu- und Abfahrten ins Projektgebiet und dokumentiert im Auftrag des Auftraggebers etwaige Verstöße gegen die Auflagen des Baulogistikhandbuchs.

Seine Aufgabe beschränkt sich auf die allgemein zugängliche Verkehrsinfrastruktur des Projektgebiets. Ausgenommen die Baustellenflächen. Er ist durch den Auftraggeber ermächtigt die entsprechenden Baustellen unter Beachtung der Sicherheitsbelange zu betreten.

2.4.1. Organisation und Steuerung

Durch den Baulogistikdienstleister wird ein webbasiertes Anmeldeprogramm zur Verfügung gestellt. Er gibt Rückmeldung über die bereits angemeldeten Transporte des jeweiligen Baufelds, bestätigt den Liefertermin oder gibt die Empfehlung zur Neutermिनierung. Zugleich verwaltet er die Zufahrtsberichtigungen des Auftraggebers.

Er verteilt projektgebietsrelevante Informationen bzgl. der Anfahrt (z. B. Sperrungen oder besondere Einschränkungen) und stellt diese den Bauunternehmen rechtzeitig zur Verfügung.

Bei der Anfahrt des Transports überprüft er im Rahmen der Anmeldung an der Zufahrt, ob eine Einfahrtsberechtigung gegeben ist und gewährt im positiven Fall die Einfahrt bzw. weist den Transport auf die Hold-Position oder weist ihn zurück.

Für eine gesteuerte Anfahrt werden durch den Baulogistikdienstleister die entsprechenden Anfahrtswege und erforderliche Umleitungen in Abstimmung mit der Klinikverwaltung ausgeschrieben. Ferner ist er Ansprechpartner für temporäre Einschränkungen bzw. notwendigen Arbeiten an den Verkehrswegen. Er fungiert darüber hinaus als Ansprechpartner zur Abstimmung von Sondertransporten (z. B. Großbetonagen, Schwertransporte) im und für das Projektgebiet.

Aktiv führt der Baulogistikdienstleister Shuttle-Transporte zwischen den umliegenden Parkhäusern außerhalb des Projektgebiets und dem Projektgebiet durch.

2.4.2. Kontrolle und Sanktionierung

Damit die in Kapitel 1.2 genannten Ziele erreicht werden, ist es notwendig, dass die Projektgebietsnutzer sich an die Regularien des Baulogistikhandbuchs halten. Um dies zu gewähr-

leisten wird in Abstimmung mit der Klinikverwaltung der Baulogistikdienstleister mit dem Kontrollrecht zur Aufnahme und Dokumentation von Verstößen ausgestattet im Hinblick auf eine spätere Sanktionierung durch den Auftraggeber.

Der Baulogistikdienstleister erfasst im Zuge der Zufahrt alle Nummernschilder der Fahrzeuge. Er führt in bestimmten Abständen Kontrollgänge im Projektgebiet durch und nimmt jedes Fehlverhalten im Sinne dieses Baulogistikhandbuchs nummernschildbezogen auf. Diese Aufnahme beinhaltet einen Kurzbericht sowie den digitalen Beweis des Fehlverhaltens und wird dem Auftraggeber zur weiteren Bearbeitung (ggf. Einholen einer Stellungnahme bzw. Sanktionierung im Rahmen der vertraglichen Regelungen) übergeben. Aus Datenschutzgründen werden die registrierten Nummernschilder, sofern keine Verstöße zu ahnden sind, nach einem Monat gelöscht.

Eine Sanktionierung erfolgt ausschließlich im Rahmen des Bauvertrags zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer.

2.5. Bauunternehmen

2.5.1. Transportorganisation

Das Bauunternehmen ist für die Organisation seiner Transporte alleine verantwortlich. Das Bauunternehmen hat den hier bekannt gegebenen Regularien Folge zu leisten und dafür Sorge zu tragen, dass alle für das Bauunternehmen tätigen Nachunternehmer oder sonstigen Vertragspartner gleichfalls die Vorgaben des Baulogistikhandbuchs umsetzen.

Mit Angebotsabgabe ist dem Auftraggeber eine für die Baulogistik verantwortliche Person zu benennen. Ein Personalwechsel ist dem Auftraggeber rechtzeitig anzuzeigen und bedarf grundsätzlich der Zustimmung des Auftraggebers.

Die Organisation der Transporte hat gem. den im Kapitel 3 beschriebenen Aufgaben und Leistungen des Bauunternehmens zu erfolgen.

2.5.2. Verkehrssicherung

Das Bauunternehmen ist für die Verkehrssicherung seiner Transporte verantwortlich.

3. Aufgaben und Leistungen des Bauunternehmens

3.1. Arbeitsvorbereitung

Im Rahmen seiner Arbeitsvorbereitung hat das Bauunternehmen seine Baustelleneinrichtung zu planen und die geforderten Belange aus baulogistischer Sicht (vgl. Leistungsbeschreibung) zu berücksichtigen.

In Abhängigkeit von gleichzeitig tätigen Unternehmen, ist der Baustelleneinrichtungsplan in Übereinstimmung mit diesen als gemeinsamer Baustelleneinrichtungsplan aufzustellen bzw. mit Kennzeichnung der Schnittstellen von jedem Unternehmen einzeln.

Dem Baustelleneinrichtungsplan kommt dabei aus baulogistischer Sicht ein besonderer Stellenwert zu, da die allgemeine Zufahrt dahingehend beschränkt wird, dass ausschließlich eine bestimmte Anzahl an Fahrzeugen je Baufeld auf dem Projektgebiet gleichzeitig zugelassen ist. Die Zahl der gleichzeitig zugelassenen Fahrzeuge bemisst sich dabei nach den zur Verfügung gestellten bzw. zur Verfügung stehenden Entlade-/Stellplätzen.

Diese Festlegung dient der klaren Abgrenzung zwischen Baustelle und vorhandener Infrastruktur und soll maßgeblich verhindern, dass notwendige Verkehrsflächen durch Baustellenverkehr stark eingeschränkt oder unpassierbar werden.

Es gilt der Grundsatz, dass nur so viele Fahrzeuge Einlass erhalten, wie Platz im jeweiligen Baufeld zur Verfügung steht.

3.1.1. Abstimmung und Kooperation

Gleichzeitig tätige Unternehmen eines Bauvorhabens bzw. einer gemeinsamen Baustelleneinrichtungsfläche haben in enger Abstimmung und gegenseitiger Rücksichtnahme (Kooperationspflicht) eigenverantwortlich die Möglichkeiten der Belieferung abzustimmen. Der Baulogistikdienstleister unterstützt dies mittels eines webbasierten Organisationstools. Er übernimmt keine Detailabstimmungen oder Gewichtung bzgl. der Transporte. Es bleibt den Unternehmen unbenommen, ggf. in Abstimmung mit der örtlichen Bauüberwachung, Abstimmungsgespräche/Baubesprechungen zur Koordination zu nutzen und den unterschiedlichen Bedarf phasenweise zu regeln.

3.1.2. Darstellung und Genehmigung der Entlade-/Stellplätze

Zur Steuerung der Zufahrt dient dem Baulogistikdienstleister der entsprechende Baustelleneinrichtungsplan. Deshalb ist der Plan mit entsprechendem Vorlauf aufzustellen und dem Auftraggeber sowie dem Baulogistikdienstleister zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen (Prüfzeitraum gem. Leistungsbeschreibung).

Die Plandarstellungen haben gem. der Leistungsbeschreibung zu erfolgen und werden in der Örtlichkeit durch den Baulogistikdienstleister geprüft. Die darzustellenden Entlade-/Stellplätze müssen anfahrbar, als solche geeignet und nutzbar sein. Mit der Anerkennung des Baustelleneinrichtungsplans liegt die Anzahl der Entladeplätze fest.

Die Häufigkeit einer Anpassung des Plans bleibt dem Bauunternehmen in Abhängigkeit des Projekts vorbehalten. Die in der Leistungsbeschreibung genannten Prüffristen des Auftraggebers/Baulogistikdienstleisters sind zu befolgen und ein entsprechender Vorlauf einzuplanen.

Nachfolgende Festlegungen und Unterscheidungen sind bei den Plandarstellungen einzuhalten:

1. Last-/Sattelzug (Länge = 20 m, Breite = 2,60 m)
2. LKW (o. Anhänger) (Länge = 10 m, Breite = 2,60 m)
3. Transporter, PKW (Länge = 5 m, Breite 2,60 m)

Nicht spezifizierte Fahrzeugklassen sind sinngemäß einzuordnen.

3.2. Liefer-/Transportzeiten

Die Ein- und Ausfahrt des Geländes darf nur in den Zeiten von

- Montag bis Samstag zwischen 6:30 Uhr und 19:00 Uhr erfolgen.
- An Sonn- und hessischen Feiertagen ist die Einfahrt für jegliche Transporte verboten.

Die vorgenannten Zeiten sind gleichzeitig die Dienstzeiten des Baulogistikdienstleisters, d. h. die Ausfahrt ist bis 19:00 Uhr vorzunehmen. Im Gelände verbliebene Fahrzeuge müssen bis zu Beginn der nächsten Dienstzeit auf dem Baufeld oder den Hold-Positionen verbleiben.

3.3. Verkehrsregelung

3.3.1. Grundsatz

Auf dem gesamten Gelände gilt grundsätzlich die StVO in Verbindung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. gemäß der entsprechenden Beschilderung.

3.3.2. Zusätzliche und besonders hervorzuhebende Regelungen

Zusätzlich bzw. in Konkretisierung zur StVO sind nachfolgende Punkte zu beachten:

- Zur Reduzierung der Emissionen sind insbesondere das Hupen, unnötige Motorengeräusche oder vermeidbarer Lärm im Zusammenhang mit Transporten verboten.
- Rückwärtsfahrten von LKW, Last- und Sattelzügen haben mit Einweiser zu erfolgen.
- Die beschilderten Routen zur entsprechenden Baustelle sind zwingend einzuhalten.
- Ein Halten, Parken oder sonstiges Blockieren der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur ist untersagt; der Transport hat zügig in das Baufeld einzufahren.
- Transporte mit losen oder nur leicht gebundenen Materialien (z. B. Erd- und Schüttgüter, Abbruchmaterialien, Abfälle oder sonstige Ausbaustoffe) sind abzudecken.

3.4. Anmeldung von Transporten

3.4.1. Baustellenbesetzung (Arbeitstagbeginn und –ende)

Zur morgendliche Besetzung (zw. 6:30 und 8:00 Uhr) und dem abendlichen Abzug von der Baustelle (zw. 17:00 und 19:00 Uhr) ist die Anfahrt mit Fahrzeugen $\leq 3,5$ t unter vereinfachten Bedingungen möglich. Der Aufenthalt zwischen Einfahrt und Ausfahrt darf maximal 30 Minuten betragen. Die Anzahl der Entlade-/Stellplatzkapazitäten gem. Baustelleneinrichtungsplan darf nicht überschritten werden. Dabei sind genehmigte LKW-Plätze gleichzusetzen mit zwei Stellplätzen respektive Last-/Sattelzugplätze mit vier Stellplätzen für Fahrzeuge $\leq 3,5$ t.

Die Anmeldung erfasst dabei

- Zuordnung zur Baustelle (Bauvertragspartner, Kontaktdaten),
- Lieferfahrzeug (Kategorie) und Nummernschild.

Die Anmeldung wird als Liste verwaltet. Der Eintrag ist entsprechend dauerhaft gültig und kann bei Bedarf durch das Bauunternehmen angepasst oder geändert werden. Die Verantwortung zur Verwaltung der Zufahrtsberechtigung obliegt dem Bauunternehmen (Vertragspartner).

3.4.2. Regellieferungen

Regellieferungen (Einzellieferung oder im bestimmten Turnus) sind mindestens 2 Arbeitstage vor dem Avisierungszeitraum über das webbasierte Organisationstool anzumelden.

Die Anmeldung umfasst dabei

- Zuordnung zur Baustelle (Bauvertragspartner, Kontaktdaten),
- Angaben zum Lieferanten,
- Liefergut (Kategorisierung, Circa-Menge),
- Lieferfahrzeug (Kategorie),
- Anfahrt-, Entlade- und Abfahrtszeit,
- ggf. Turnus / Anzahl der Fahrzeuge.

Anhand der Rückmeldung und des Belegungsplans kann durch das Bauunternehmen festgestellt werden, ob die entsprechenden Entlade-/Stellplatzkapazitäten der Baustelle für den Entladezeitpunkt noch frei oder bereits erschöpft sind.

Im Fall eines freien Zeitfensters wird der entsprechende Entlade-/Stellplatz für den Antragsteller bestätigt und er erhält einen Bestätigungsnachweis.

Im Fall eines bereits belegten oder sich überschneidenden Zeitfensters wird der Antragsteller auf die Reservierung durch ein anderes Bauunternehmen hingewiesen. Änderungen sind bis zu 2 Arbeitstage vor dem Avisierungszeitraum durch das reservierende Bauunternehmen möglich.

3.4.3. Beton-/Sonderlieferungen

Beton-/Sonderlieferungen mit mehreren Fahrzeugen oder Schwertransporten mit Überlänge/-breite unterliegen einer besonderen Sorgfalt. Zur Gewährleistung einer reibungslosen Abwicklung ist es deshalb erforderlich, dass der Baulogistikdienstleister hierauf besonders aufmerksam zu machen ist. Gegenüber den im Baustelleneinrichtungsplan dargestellten und genehmigten Entlade-/Stellplätzen kann hierbei durch das Bauunternehmen anhand eines gesonderten Entladekonzepts für den Einzelfall abgewichen werden.

Mit einem Vorlauf von mindestens 2 Arbeitstagen hat das Bauunternehmen das im Vorfeld mit der örtlichen Bauüberwachung abgestimmte Konzept zur Genehmigung dem Baulogistikdienstleister vorzulegen. Gesonderte Baustelleneinrichtungspläne sind hierfür nicht erforderlich.

In den Fällen, wo es zu einer Einschränkung des Verkehrsraums kommt, ist dem Baulogistikdienstleister mit einem Vorlauf von mindestens 7 Arbeitstagen ein Entladekonzept vorzulegen, aus dem die Abhängigkeiten für Dritte eindeutig hervorgehen. Der Baulogistikdienstleister entscheidet anhand dessen über eine notwendige Beteiligung und Genehmigung durch Dritte und gibt bis 3 Arbeitstage vor Avisierung eine entsprechende Rückmeldung. Eine ggf. notwendige Überarbeitung des Entladekonzepts bzw. die Umsetzung besonderer Auflagen bei der Entladung sind durch das Bauunternehmen zu befolgen.

Auf die Verkehrssicherungspflicht gem. Kapitel 2.5.2 wird verwiesen. Bestandteil des Entladekonzepts sind die wesentlichen Vorgänge sowie die jeweilige Verkehrssicherung.

3.4.4. Sonstiger Verkehr zur Baustelle

Sonstiger Verkehr zur Baustelle wie z. B. Kleinlieferungen, Handels-/Lieferantenvertreter sind im Rahmen der Regellieferungen zu berücksichtigen oder müssen kostenpflichtig als Parkverkehr über die Haupteinfahrt (nicht Baustelleneinfahrt) ins Projektgebiet einfahren und regulär parken.

3.5. Durchführung des Transports

3.5.1. Anfahrt Projektgebiet / Check-In

Die Anfahrt zum Projektgebiet erfolgt über das öffentliche Straßenverkehrsnetz. Allgemeine Hinweise zur Anfahrt stellt der Baulogistikdienstleister unverbindlich zur Verfügung.

Die Einfahrt in das Projektgebiet erfolgt in der Regel über die Baustelleneinfahrt über die mit dem Buchstaben „A“ gekennzeichnete Baulogistikorganisationsfläche gem. Abbildung 4. Aufgrund sich ergebender Umstände bleibt dem Baulogistikdienstleister vorbehalten, die Einfahrt verbindlich anderweitig vorzugeben. Dies ist vom Bauunternehmen zu berücksichtigen.

Mit der Einfahrt vom Theodor-Stern-Kai in die Baulogistikorganisationsfläche „A“ gelten die Bestimmungen dieses Baulogistikhandbuchs (vgl. Kapitel 1.4). Dabei ist der vordere Bereich der Baulogistikorganisationsfläche „A“ (Verkehrsweg Theodor-Stern-Kai, Straßenbahntrasse sowie der Geh- und Radweg) freizuhalten. Der Fahrer eines Regel-, Beton- oder Sondertransportes hat sich unverzüglich nach Einfahrt in die Baulogistikorganisationfläche „A“ mit

dem Bestätigungsnachweis und dem Originallieferschein beim Baulogistikdienstleister anzumelden. Sofern der Entlade-/Stellplatz frei ist, erhält der Transport Einfahrt. Im anderen Fall wird der Transport auf die Hold-Positionen der Baulogistikorganisationsfläche „A“, „B“ oder in Ausnahmefällen „C“ verwiesen.

Für Transporte zur Baustellenbesetzung gilt das unter Kapitel 3.4.1 vorgestellte vereinfachte Verfahren. Hier genügt die Kennzeichenregistrierung.

Aufgrund der verkehrstechnischen Sensibilität des Projektgebiets ist grundsätzlich mit Wartezeit zu rechnen, mit Ausnahme der gesondert zu behandelnden Beton-/Sondertransporte mit entsprechendem Entladekonzept. Behinderungskosten in jeglicher Form können hieraus nicht geltend gemacht werden.

Der Fahrer erhält mit der Anmeldung die zwingende Vorgabe, einer bestimmten, ausgeschilderten Route zu folgen. Zusätzlich wird temporär für die Fahrt innerhalb des Projektgebiets ein Sender am Transportfahrzeug angebracht, der die Fahrtroute und die Belegung der Entlade-/Stellplätze überwacht. Bis zur Abgabe bei der Ausfahrt obliegt dem Bauunternehmen die Fürsorgepflicht für den angebrachten Sender. Auf die vertragliche Durchleitung der Bedingungen des Baulogistikhandbuchs wird an dieser Stelle noch einmal explizit verwiesen.



Abbildung 4: Bezeichnung der Baulogistikorganisationsflächen

3.5.2. Fahrtroute

Jedem Transport wird eine eindeutige Fahrtroute vom Baulogistikdienstleister zugewiesen. Aufgrund der Gegebenheiten wird es zur dynamischen Anpassung der Anfahrtswege kommen. Der Baulogistikdienstleister wird diese ständig und nachvollziehbar ausschildern. Der Transport darf von der zugewiesenen Fahrtroute nicht eigenmächtig abweichen.

3.5.3. Einfahrt ins Baufeld

Die Einfahrt ins entsprechende Baufeld hat zügig zu erfolgen.

3.5.4. Ausfahrt aus dem Baufeld

Bei der Ausfahrt aus dem Baufeld sind die Reifen sowie die Ladung dahingehend zu kontrollieren, dass keine Verschmutzung auf die Straße oder in die Umgebung getragen wird. Ggf. erforderliche Einrichtungen wie Einhausungen, Reifenwaschanlagen o. ä. sind Sache des Bauunternehmens im Rahmen der Baustelleneinrichtungsplanung.

3.5.5. Ausfahrt Projektgebiet / Check-Out

Die Ausfahrt befindet sich regulär in der mit „B“ gekennzeichneten Baulogistikorganisationsfläche der Abbildung 4. Änderungen sind dem Baulogistikdienstleister vorbehalten. Dies ist durch das Bauunternehmen zu befolgen.

Bei der Ausfahrt ist der übergebene Sender zurückzugeben. Der Check-Out erfolgt über das Nummernschild. Ab diesem Zeitpunkt ist der Entlade-/Stellplatz frei gemeldet. Der Entlade-/Stellplatz kann damit neu vergeben werden.

Mit der Ausfahrt erlischt der Geltungsbereich des Baulogistikhandbuchs und die Abfahrt erfolgt über das öffentliche Straßenverkehrsnetz.

3.5.6. Notfälle

Im und um das Projektgebiet ist häufig mit Notfallfahrten zu rechnen. Hieraus hervorgehende Umstände sind durch das Bauunternehmen zu berücksichtigen, insbesondere die Vorrangigkeit solcher Notfallfahrten. Die Transporte haben entsprechend umsichtig zu erfolgen und jeglicher Anweisung des Baulogistikdienstleisters ist unverzüglich nachzukommen.

Bei nachweislicher Missachtung gehen die Auswirkungen direkt zu Lasten des transportverursachenden Bauunternehmens. Der Auftraggeber behält sich in solchen Fällen die Aussprache eines Hausverbots für das Projektgebiet vor.

3.6. Parken

3.6.1. Grundsatz

Die örtlichen Gegebenheiten lassen kein dauerhaftes Verweilen (Parken) für Pkw und Kleintransporter der Baustellenbesetzung innerhalb des Projektgebiets zu. Aus diesem Grund ist die Belegung der Entlade-/Stellplätze mit Pkw und Kleintransportern nur temporär erlaubt (vgl. vereinfachte Zufahrtsberechtigung und Regellieferungen).

Das grundsätzliche Konzept sieht vor, diesen Verkehr entweder als regulär (kostenpflichtig) parkenden Verkehr im Projektgebiet zu belassen bzw. außerhalb zu führen.

3.6.2. Empfehlung

Es werden drei Parkraumalternativen in der Umgebung empfohlen, die durch das Bauunternehmen in eigener Regie abzustimmen, zu beschaffen und entsprechend in die Kosten einzukalkulieren sind:

1. Parken im Klinikgelände:

Die Apcoa Autoparking GmbH bewirtschaftet die Parkplätze innerhalb des Klinikgeländes. Pkw und Kleintransporter können hier regulär über die Haupteinfahrt ins Gelände einfahren. Die Konditionen sowie ggf. Dauerparkvergünstigungen können bei der Apcoa direkt abgefragt werden (www.apcoa.de oder gebührenpflichtig unter 01805 / 903310).

2. Parkhaus, Theodor-Stern-Kai 7 (Haus 70):

Die Apcoa Autoparking GmbH bewirtschaftet das Parkhaus Theodor-Stern-Kai 7 (Haus 70). Pkw und Kleintransporter (Höhenbeschränkung ist zu berücksichtigen) können hier regulär einfahren, der direkte Fußweg ins Klinikgelände ist mittels Bahnunterführung gewährleistet. Die Konditionen sowie ggf. Dauerparkvergünstigungen können bei der Apcoa direkt abgefragt werden (www.apcoa.de oder gebührenpflichtig unter 01805 / 9033101 bzw. 069/67738605).

3. Parkhaus „Friedrichsheim“, Marienburgstraße 2:

Die Parkhaus-Betriebsgesellschaft m. b. H. (PBG) bewirtschaftet das Parkhaus Friedrichsheim. Pkw und Kleintransporter (Höhenbeschränkung ist zu berücksichtigen) können hier regulär einfahren. Die Konditionen sowie ggf. Dauerparkvergünstigungen können bei der PBG direkt abgefragt werden (www.parkhausfrankfurt.de oder gebührenpflichtig unter 069/2998890). Der Fußweg beträgt ca. 1,0 km.

Darüber hinaus ergeben sich weitere Möglichkeiten, wie das Nutzen von Park&Ride- sowie ÖPNV-Angeboten. Hierzu wird auf die entsprechenden Anbieterinformationen verwiesen.

3.6.3. Shuttle-Bus-Verbindung

Für die vorgenannten Empfehlungen wird in den Zeiten der morgendlichen Besetzung (zw. 6:30 und 8:00 Uhr) und dem abendlichen Abzug von der Baustelle (zw. 17:00 und 19:00 Uhr) durch den Baulogistikdienstleister eine Shuttle-Bus-Verbindung im 20-Minuten-Takt eingerichtet, die die Mitarbeiter von und zu den drei vorgenannten Parkhäusern befördert.

4. Kontrolle und Sanktionen

4.1. Notwendigkeit

Wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben wurde, ergeben sich aufgrund des begrenzten Projektgebiets Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Nutzern. Dies führt seitens der Verantwortlichen zur Priorisierung der einzelnen Verkehrsströme und mündet in der eingangs dargestellten Zielformulierung.

Um die Ziele zu erreichen, wird mit dem Baulogistikdienstleister eine Organisations-, Steuerungs- und Kontrolleinheit eingesetzt. Die primäre Aufgabe des Baulogistikdienstleisters ist die Anwendung des Baulogistikhandbuchs im Sinn des Auftraggebers zu organisieren und zu steuern.

Der gängigen Baupraxis entspricht es, dass der verantwortliche Vertragspartner des Auftraggebers Nachunternehmer und Lieferanten zur Leistungserbringung einsetzt, die wiederum logistische Abhängigkeiten erzeugen. Aufgrund der Sensibilität der Umgebung soll in diesem Zusammenhang ausgeschlossen werden, dass das Bauunternehmen neben der Lieferadresse keine weiteren Abstimmungen mit diesen führt und die daraus entstehenden Umstände auf Dritte verlagert werden.

Damit die genannten Ziele unter den vorgenannten Bedingungen erreicht werden, ist es neben der Organisation und Steuerung notwendig, den Forderungen des Baulogistikhandbuchs sowie den Anweisungen des Baulogistikdienstleisters Nachdruck zu verleihen. Dies geschieht mittels der nachfolgend beschriebenen Sanktionierung, die das Bauunternehmen hinsichtlich der baulogistischen Belange in die Pflicht nimmt.

4.2. Ablauf

Werden durch das Bauunternehmen und/oder ihm zuzurechnende Dritte die Regularien des Baulogistikhandbuchs und die Anweisungen des Baulogistikdienstleisters beachtet und umgesetzt, entsteht keine Sanktionierung.

Verstößt das Bauunternehmen und/oder ihm zuzurechnende Dritte gegen diese Regularien oder Anweisungen erfolgt eine Sanktionierung im dargestellten Maßstab unter den nachfolgend beschriebenen Randbedingungen.

4.2.1. Beweissicherung

Durch den Baulogistikdienstleister werden die Nummernschilder aller baustellenbezogenen Transporte (Pkw, Transporter, LKW, Last-/Sattelzüge und Sondertransporte) mit der Einfahrt in den Geltungsbereich aufgenommen und können somit ständig und eindeutig dem veranlassenden Bauunternehmen / Vertragspartner des Auftraggebers zugeordnet werden.

Im Fall eines Fehlverhaltens im Sinne des Baulogistikhandbuchs erstellt der Baulogistikdienstleister eine Dokumentation (Foto-, Videobeweis und/oder schriftlichem Vermerk) und leitet diese zur Sanktionierung an den Auftraggeber weiter.

4.2.2. Geltendmachung

Der Auftraggeber berücksichtigt die Sanktionierung in Form eines Abzugs von der geprüften Rechnung. Die entsprechenden Nachweise werden dem Bauunternehmen zur Kenntnis übermittelt.

4.3. Sanktionskatalog

Der Sanktionskatalog beschreibt stichpunktartig Kategorien von Verstößen gegen das Baulogistikhandbuch. Die Zuordnung des konkreten Verstoßes in die entsprechende Kategorie erfolgt durch den Baulogistikdienstleister. Verstöße werden kumulativ geahndet. Bei Anhäufungen von Verstößen durch gleiche Transporteinheiten (Erfassung über Nummernschild) behält sich der Auftraggeber die Aussprache eines Hausverbots vor. Die daraus entstehenden Kosten und Abhängigkeiten gehen zu Lasten des Bauunternehmens.

Nr.	Beschreibung	Sanktionierung je Verstoß [€/Einheit]
01	Bei einem Verstoß gegen die StVO erfolgt eine Anzeige bei der Zuständigen Behörde.	vers.
02	Verstoß gegen die besonders hervorzuhebenden Regelungen gem. Kapitel 3.3.2 des Baulogistikhandbuchs	100,00 €/St
03	Fehlerhafte Anmeldung mit erforderlicher Nacharbeit durch den Baulogistikdienstleister bei der Einfahrt	50,00 €/St
04	Anfahrt ohne bestätigte Anmeldung	100,00 €/St
05	Hold-Position ohne bestätigte Anmeldung	10,00 €/5 min
06	Entfall des Avisierungsfenster < 48 h vor Eintritt	100,00 €/St
07	Vermeidbare Verschmutzung der Verkehrswege	100,00 €/St
08	Überschreitung des Zeitfensters bei der Baustellenbesetzung gem. Kapitel 3.4.1 des Baulogistikhandbuchs	10,00 €/5 min
09	Überschreitung des avisierten Belieferungszeitfensters bei gleichzeitiger Behinderung eines bestätigten Transports	20,00 €/5 min
10	Verstoß gegen das Entladekonzept bei Beton-/Sondertransporten	50,00 €/St
11	Verlust oder Beschädigung des ausgehändigten Senders	250,00 €/St
12	Genehmigungswidriges Entladen, Abstellen, Parken oder Befahren des Baufelds	200,00 €/St

Anlage Hilfs-Checkliste

Die nachfolgend aufgebaute Hilfs-Checkliste beinhaltet zusammenfassende Angaben zum Leistungsumfang des Baulogistikhandbuchs und bildet nicht vollständig den Leistungsumfang ab, sondern ist ein ergänzendes Hilfsinstrument für das Bauunternehmen. Zum vollumfänglichen Verständnis ist der Gesamthalt des Baulogistikhandbuchs zu berücksichtigen.

Checkliste der Aufgaben des Bauunternehmens		
erl.	Bezeichnung der Leistung	Zeitpunkt
☐	Begutachtung der Örtlichkeiten und vorhandenen Infrastruktur zur Berücksichtigung der Lieferannahmen im Rahmen der Kalkulation.	Vor Angebotsabgabe
☐	Benennung einer verantwortlichen Person für die Baulogistik	Zur Angebotsabgabe
☐	Planung der Baustelleneinrichtung (Aufteilung der Flächen, Darstellung von Entlade-/Stellplätzen – Abmessungen berücksichtigen, Abstimmung des Plans mit Baustelle und behördlichen Auflagen etc.)	unverzüglich nach Beauftragung.
☐	Vorlage des BE-Plans zur Prüfung und Genehmigung beim Auftraggeber und Baulogistikdienstleister.	mind. 7 Tage vor erster Belieferung
☐	Anpassung des BE-Plans aufgrund geänderter Bedingungen auf der Baustelle (z. B. Änderung Flächen, Neuaufteilung der Flächen, Umverlegung Baustellenzu-/abfahrten etc.) inkl. Abstimmungsprozess der Baustelle und Behörden.	mind. 7 Tage vor Bedarf
☐	Aufbau eines internen baulogistischen Kommunikationsmanagements oder Einrichtung einer internen Anlaufstelle zur Information aller Vertragspartner, Lieferanten etc. hinsichtlich der Auflagen des Baulogistikhandbuchs (z. B. Verkehrsregelung, Dienstzeiten etc.).	Empfehlung: gem. Beauftragung
☐	Aufstellen einer nummernschildbezogenen Liste der vereinfachten Zufahrtberechtigung zur morgendlichen Besetzung und abendlichen Beräumung.	gem. Beauftragung
☐	Anpassen der Liste der vereinfachten Zufahrtberechtigung.	ständig
☐	Durchführen der vereinfachten Zufahrt und Parken der Pkw und Kleintransporter außerhalb, Nutzung der Fußwege, des Shuttle-Bus oder ÖPNV für Fahrer.	ständig
☐	Anmeldung regulärer Transporte am Organisationstool.	laufend, Vorlauf 2 Arbeitstage

☐	Abstimmen der Belieferungszeiträume mit anderen Unternehmen bzw. Verlegung des Transports.	laufend
☐	Aufstellen und Vorlage eines Entladekonzepts für Beton-/Sonderlieferungen zur Genehmigung beim Baulogistikdienstleister.	im Einzelfall
☐	Organisation und Durchführung der Verkehrssicherung für vorgenannte Entladekonzepte unter Berücksichtigung der Genehmigung des Baulogistikdienstleisters	im Einzelfall
☐	Veranlassung des Transports inkl. Organisation zur Einhaltung aller notwendigen Randbedingungen (Anfahrts-, Entlade- und Ausfahrtszeit, Informationen zur Örtlichkeit, Auflagen des Baulogistikdienstleisters etc.)	laufend
☐	Durchführung des Transports und Abladung innerhalb des Avisierungsfensters. Berücksichtigung der Auflagen (Emissionsreduzierung, Eindämmung der Verschmutzung der Fahrbahnen, Abdecken der Transporte etc.) sowie Umsetzung notwendiger Maßnahmen in diesem Zusammenhang.	laufend