

# 2011

## 10 Jahre Landesbetrieb

Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Bauen, Wohnen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



## Zehn Jahre Mobilität für Nordrhein-Westfalen

Von der Straßenbauverwaltung zum kundenorientierten Betrieb

# Vorwort | Kultur der Mobilität



Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen ist Anfang 2011 zehn Jahre alt geworden. Zehn Jahre haben Führungskräfte und Belegschaft dann an der Entwicklung einer modernen Straßenbauverwaltung gearbeitet, deren Ziel es ist, Mobilität für möglichst viele zu gewährleisten. Möglichst wirtschaftlich, möglichst sicher. Mit möglichst geringen Eingriffen in die Umwelt. Das kann man Kultur der Mobilität nennen.

Straßenbau optimal zu planen und zu managen, ist das eine, die Verkehrswege zu unterhalten und sie für einen optimalen Verkehrsfluss tauglich zu machen, das andere.

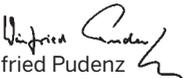
Wir bewerkstelligen das, ohne zusätzliches Personal aufzubauen; im Gegenteil konnten wir die Anzahl der Stellen reduzieren, weil wir uns auf unsere Kompetenzen konzentriert und unsere Struktur neu ausgerichtet haben: 2009 brachten wir mit 15 Prozent weniger Personal rund 50 Prozent mehr

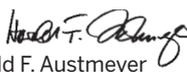
Straßenbau-Mittel in die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ein als 2001.

Das geht nur mit dem hohen Einsatz einer engagierten Belegschaft und einer gezielten Personalentwicklung. Jeder muss in seiner Position den bestmöglichen Einsatz bringen. Voraussetzung ist eine Unternehmenskultur, die diesen Namen verdient hat.

Eine Kultur des Wollens und Könnens. Da passt es ganz gut zu uns, dass wir nicht nur an Tausalz, Baupläne und Asphalt denken, sondern gern auch einen Blick über den Tellerrand in Richtung (Bau-)Kultur wagen. Im Kulturhauptstadtjahr Ruhr.2010 war das so – mit Teilnehmungsprojekten wie der Barcode-Lärmschutzwand an der A40 – hier konnten sich unsere Kunden mit ihren Gestaltungsideen einbringen – oder der Parkautobahn A42, für die per E-Voting im Internet der Leitbaum gewählt wurde. Auch das ist Kultur der Mobilität.

Die Geschäftsführung von Straßen.NRW

  
Winfried Pudenz

  
Harald F. Austmeyer

  
Ralf Pagenkopf

## Strategie | Wirtschaftsbetrieb statt Verwaltung

Die Geburtsstunde des Landesbetriebes Straßen.NRW schlug am 1.1.2001: Per Verwaltungsmodernisierungsgesetz wechselte die Straßenbauverwaltung – bis dahin bei den beiden kommunalen Landschaftsverbänden angesiedelt – unter das Dach der Landesverwaltung Nordrhein-Westfalen. Aus zwei mach eins war also die Devise – wenn auch zunächst noch mit einem geteilten Betriebssitz und der ursprünglichen Anzahl von 19 Niederlassungen, vier Fachcentern und 85 Meistereien – und einem sechsköpfigen Vorstand, der die anspruchsvolle Aufgabe bewältigte, bei laufendem Kerngeschäft rund 7000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus unterschiedlichen Unternehmenskulturen, Arbeitsweisen und Selbstverständnissen zu einer neuen, schlagfähigen Truppe zusammenzuschweißen. Den Vorteil benannte Henning Klare als Vorstandsvorsitzender: „Das Geschäft der Straßenbauverwaltung – die Planung, der Bau und die Erhaltung des Straßennetzes – kommt in Nordrhein-Westfalen jetzt aus einer Hand, das heißt: einheitlicher Standard und ein Ansprechpartner in ganz NRW.“

Vom ersten Jahr an stehen Wandel, Veränderung und Innovation auf der Tagesordnung des Landesbetriebes. Galten die Modernisierungsprojekte in den ersten Jahren noch der Harmonisierung und Vereinheitlichung der unterschiedlichen Lösungswege, führten die Synergieeffekte bald zu Verschlingung der Aufbauorganisation, sprich Bündelung von Aufgaben und Verantwortung an weniger Standorten. Vom 1.1.2007 an erledigen acht Regionalniederlassungen, zwei Autobahnniederlassungen, das Planungs- und Baucenter Ruhr, vier Fachcenter und insgesamt 84 Meistereien das operative Geschäft. Aus der Region heraus werden alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie viele Kreisstraßen geplant, gebaut und betreut, sobald sie dem Verkehr übergeben sind.

Koordiniert und weiterentwickelt wird das Geschäft der Straßenbauverwaltung in Nordrhein-Westfalen am Betriebssitz. Seit 2004 arbeiten rund 400 Menschen in Gelsenkirchen am Wildenbruchplatz. Hier, am Wildenbruchplatz, hat Straßen.NRW sei-



nen neuen gemeinsamen Hauptsitz bekommen. Die dreiköpfige Geschäftsführung steuert von hier aus den Landesbetrieb, verantwortet das Gesamtergebnis und bildet das Bindeglied zum Ministerium für Wohnen, Energie, Bauen, Wirtschaft und Verkehr des Landes NRW.

Transparent, wirtschaftlich, kundenorientiert, der Mobilität im Lande verpflichtet – das ist Straßen.NRW heute. Das kameralistische Rechnungswesen gehört mehr und mehr der Vergangenheit an. Während in der herkömmlichen Buchführung der öffentlichen Hand, der Kameralistik, vor allem konkrete Einnahmen oder Ausgaben eine Buchung auslösten, werden in der Doppik (doppelte Buchführung in Konten), dem System der Wirtschaftsunternehmen, auch z. B. Abschreibungen, also der Wertverlust eines Produktes, oder Einnahmen erfasst, selbst wenn (noch) kein Geld fließt. Das führt zu einer realistischen Sicht auf den Wert des Landesbetriebes. Voraussetzung ist die Kosten- und Leistungsrechnung (KLR). Die KLR zeigt, wie viel Mitteleinsatz (Zeit und Geld) durch die einzelnen Leistungen verbraucht wurde.



## Fakten | Immense Bauvolumina gemeistert

Von Jahr zu Jahr konnte Straßen.NRW das Bauvolumen erhöhen. Im Jahr 2009 war es über eine Milliarde Euro, die in die Straßenverkehrsinfrastruktur des bevölkerungsreichsten Landes Deutschlands investiert wurde. Gleichzeitig stieg die Effizienz: Der immer höhere Bauumsatz wurde mit immer weniger Personal gestemmt.

Rund 84 Prozent der Personenverkehrsleistungen in der Bundesrepublik werden auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen abgewickelt. Dabei ist Nordrhein-Westfalen durch seine zentrale Lage besonders gefordert, ist doch der Transitverkehr in einem zusammenwachsenden Europa wichtig. Für die Zukunft ist eine weitere Steigerung der Straßenverkehrsleistungen zu erwarten. Der Personenverkehr wird – so die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung (München, Freiburg 2007) – im Zeitraum 2004 bis 2025 um 18 Prozent ansteigen. Nach einer wirtschaftskrisenbedingten Abflachung dürfte der Straßengüterfernverkehr vermutlich dennoch um 55 Prozent (die Güterverkehrsleistungen um 84 Prozent) wachsen.

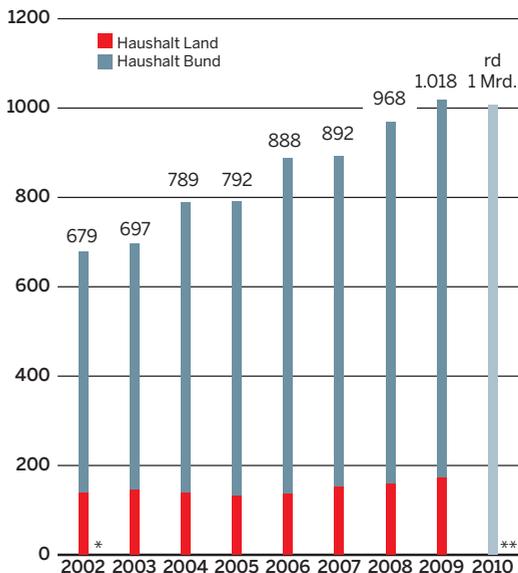
Als großer Infrastruktur-Dienstleister betreut der Landesbetrieb als rechtlich unselbständiger Teil der Landesverwaltung – in Streckenlänge gerechnet – 17,4 Prozent der deutschen Autobahnen, 11,9 Prozent der außerorts gelegenen Bundesstraßen sowie 14,8 Prozent der außerorts gelegenen Landesstraßen in Deutschland, wobei hierzu mit der Privatwirtschaft zusammengearbeitet wird. Straßen.NRW bietet seine Leistungen auch für Kreis- und Gemeindestraßen an. Sechs Kreise nutzen das Angebot und lassen ihr gesamtes Kreisstraßennetz mit etwa 1.000 Kilometern (von insgesamt knapp 10.000 Kilometern Kreisstraßen in Nordrhein-Westfalen) im Betriebsdienst oder auch zusätzlich im Planen und Bauen von Straßen.NRW betreuen. Für einen weiteren Kreis und für über 240 von 396 Kommunen übernimmt der Landesbetrieb den Winterdienst, für viele Kommunen in NRW und sogar für den Landesbetrieb Bau in Sachsen-Anhalt beschafft Straßen.NRW die Streustoffe. Die Unterstützung beruht

## Investition in Mobilität

Investives Bauvolumen – in Mio. Euro, jeweils gesamt Bund und Land

\*Zahlen vor 2002 wegen Betriebsübergangs nicht vergleichbar

\*\*Zahlen 2010 vorläufig, Stand: 12/2010



auf Gegenseitigkeit: Gegen Kostenerstattung übernehmen viele Kommunen für den Landesbetrieb Aufgaben des Betriebsdienstes. Straßen.NRW beabsichtigt, diese Zusammenarbeit insbesondere mit der kommunalen Ebene auch in Zukunft im beiderseitigen ökonomischen Interesse auszubauen.

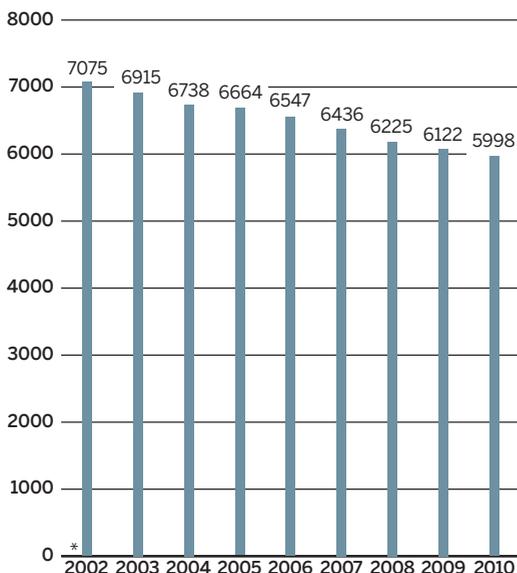
Seine Aufgaben erledigt der Landesbetrieb wirtschaftlich, kundenorientiert und bedarfsgerecht. So hat Straßen.NRW 2009 wieder mit weniger Personal mehr Geld für Verkehrswege „verbauen“ können. Die Milliarden-Marke ist überschritten: 2009 hat Straßen.NRW 1018 Millionen Euro an Bundes- und Landesmitteln für Bau und Erweiterung von Verkehrswegen einsetzen können – im Jahr zuvor waren es noch 968 Millionen Euro. Erneut gelang das dem Landesbetrieb mit noch weniger Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: 2009 arbeiteten 6.122



## Mitarbeiterzahlen sinken

Zahl der Straßen.NRW-Mitarbeiter,  
Stand jeweils Jahresende

\*Zahlen vor 2002 wegen Betriebsübergangs nicht vergleichbar



Menschen für Straßen.NRW, 2010 waren es sogar nur noch 5998. Das Straßennetz wird durch steigende Verkehrsmengen immer stärker beansprucht. Gleichzeitig sind die Ressourcen begrenzt. Darum baut Straßen.NRW im Rahmen des Erhaltungsmanagements ein „Pavement-Management-System“ auf, das optimale Wirtschaftlichkeit im Einsatz der Investitionsmittel und Minimierung der Eingriffe in den laufenden Verkehr ermöglicht.

Zukünftig kann das Straßennetz aufgrund der begrenzten Erweiterungs- und Ausbaumöglichkeiten nur durch ein intelligentes Verkehrs- und Betriebsmanagement leistungsfähiger werden. Um die vorhandene Infrastruktur bestmöglich auszulasten und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen, baut Straßen.NRW die Verkehrsbeeinflussungssysteme auf den Fernstraßen umfassend aus.

Wesentliche Bausteine der Verkehrsbeeinflussung sind dynamische Informationstafeln, mit denen der Verkehr bei Störungen umgeleitet werden kann, Zuflussregelungs- und Streckenbeeinflussungsanlagen, ein modernes Baustellenmanagementsystem und die temporäre Nutzung des Seitenstreifens.

Diese Verkehrsregelungseinrichtungen auf Bundesfernstraßen sollen in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und nach dem Willen der Landesregierung in NRW unter einem Dach gebündelt und koordiniert werden. Straßen.NRW ist für die neuen Aufgaben bereit und bestens vorbereitet.

2011 steht die Straßenbauverwaltung in Nordrhein-Westfalen wieder vor neuen Herausforderungen. Die öffentlichen Mittel sind knapp, die Suche nach weiteren Möglichkeiten, die Aufgaben so wirtschaftlich und kundenfreundlich wie möglich zu erledigen, geht in eine neue Runde.

Veränderung ist Programm – das unterstreicht auch Winfried Pudenz im Namen der Geschäftsführung: „Zehn Jahre sind keine lange Zeit und schon gar keine Epoche. Aber seit der Gründung des Landesbetriebs ist viel passiert. Trotzdem ist Straßen.NRW nicht fertig. Vielmehr ist es nötig, um es mit Tomasi de Lampedusa zu sagen, dass sich alles verändert, wenn wir wollen, dass alles so bleibt, wie es ist.“

Was der Landesbetrieb heute ist, welches Aufgabenspektrum er abdeckt, welche regionalen Stärken er hat, das zeigt Straßen.NRW im Jubiläumsjahr. Als „RegioStar“ stellt jeden Monat eine der Niederlassungen zusammen mit den örtlichen Fachcentern und den Meistereien ihre Kompetenzen in der Öffentlichkeit vor. Sie werden zeigen, wie vielseitig der Straßenbau ist und wie nachhaltig – unter Berücksichtigung aller Kunden- oder Anspruchsgruppen – das Ziel Mobilität angestrebt wird.

Straßen.NRW zeigt sich stark in der Region. Stark für NRW.

# 10 Jahre im Überblick

Bauvorhaben managen, Staus vermeiden, kundenfreundlich Mobilität sichern, sich immer wieder selbst optimieren: Aufgaben, bei denen zehn Jahre wie im Flug vergehen. Ein kleiner Streifzug durch die Zeit:

## 2001



„Die Gründung des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen ist nicht der Einstieg, sondern die Alternative zur Privatisierung.“ So kommentierte Henning Klare, erster Chef des neuen Landesbetriebs, den eindeutigen Auftrag von Straßen.NRW. Der lautet: die nötigen Arbeiten mit der Verlässlichkeit der öffentlichen Hand und der Wirtschaftlichkeit eines klassischen Unternehmens erledigen. Die Gründungs-vorstände sind (im Bild v.l.) Klaus Hemmerich, Ralf Pagenkopf, Harald F. Austmeyer, Michael Heinze, Ulrich Hartmann, Henning Klare. Noch im Gründungsjahr waren Klaus Helm-dach (Planung) und Herbert Schautes (Bau) ausgeschieden.

**Kundenservice:** Die Servicenummer 08000/787277 steht für Fragen rund um die Autobahn zur Verfügung.

**Gedenkstätte:** An der Autobahnkapelle Tungerloh-Capellen gedenkt der Landesbetrieb von nun an jedes Jahr der im Dienst verunglückten Kollegen.

## 2002

**Bilanz mit Glanz:** Minister Schwanhold ist zufrieden: „Nach dem ersten arbeitsreichen Jahr kann ich mit Freude und Genugtuung feststellen, dass es dem Landesbetrieb trotz nicht einfacher Ausgangslage gelungen ist, seine Aufgaben, das Planen, Bauen und Unterhalten von Bundes- und Landesstraßen, weitestgehend bruchlos in bewährter Qualität zu erfüllen.“

**Manfred Stolpe** folgt Kurt Bodewig als Bundesverkehrsminister. Axel Horstmann löst Ernst Schwanhold als neuer Landesverkehrsminister ab.

**Die Beratungsfirma BSL** mit Sitz in Bergheim/Erft untersucht den noch geteilten Betriebs-sitz mit dem Ziel, das Beste aus beiden Unternehmenskulturen zu sichern, aber Doppelarbeit und unklare Zuständigkeiten zu vermeiden.

**Gold-Axel:** Mit Gold und Silber im Gepäck kommt Vermessungstechniker Axel Hecker von den Paralympics in Salt-Lake-City zurück.

**A57:** Mit dem 64 Kilometer langen Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Kamp-Lintfort und der Anschlussstelle Dormagen geht eine etwa 600 Mio Euro teure Maßnahme an den Start. Ende: voraussichtlich 2021.

„Wir treffen uns in der Mitte“: Die neue Flughafenbrücke auf der A44 über den Rhein wird freigegeben und mit einem dreitägigen Volksfest gefeiert.

**Weserauentunnel:** Am Nikolaustag werden 6,8 Kilometer B61 freigegeben, 1,7 Kilometer davon liegen im Tunnel (Bild) zwischen Porta Westfalica und Minden, die Gesamtkosten liegen bei 145 Millionen Euro.

**Straßen.NRW-Kollegen helfen mit:** Hochwasser in den neuen Bundesländern führt zu länderübergreifender Zusammenarbeit.

**Noch ein Schild weniger:** Autobahn-Verkehrsfunkschilder mit Sendefrequenz sind Geschichte – sie wandern ins Museum.



# 2003

**Der Landtag beschließt:** Die Betriebsstätte Teile Münster und Köln sollen am gemeinsamen Standort in Gelsenkirchen zusammenwachsen. Parallel startet die Organisationsuntersuchung der Niederlassungen.

**Bei Grün nur ein Fahrzeug:** Die neue Zuflussregelung an der A40 entzerrt den Verkehr der Schlagader des Ruhrgebiets.

**Entlastung für Kamp-Lintfort:** Im Frühjahr startet der Bau der Südumgehung (B528n). Kosten der Strecke, die dreieinhalb Jahre später freigegeben wird: rund 8 Millionen Euro.

**Sicherheit geht vor:** Mit seinem neuen Sicherheitsaudit will der für Straßenplanungen zuständige Landesbetrieb Sicherheitsmängel möglichst schon vor Baubeginn erkennen und beheben.

**Bürger bauen, der Staat plant und zahlt:** Der knapp sechs Kilometer lange Radweg zwischen Ostenfelde und Oelde an der L793 wurde von 100 freiwilligen Helfern in nur 121 Arbeitstagen angelegt und im Dezember freigegeben, er ist einer der ersten „Bürgerradwege“ im Land. Ein Erfolgsmodell, denn bis Ende 2010 werden so 116 Einzelprojekte aus dem Sonderprogramm „Bürgerradwege“ im Münsterland gebaut.

**Ruhrmarathon:** Straßen.NRW hilft bei der Sperrung der Laufstrecke.

**Ideenfabrik:** Straßen.NRW liegt im Behördenvergleich landesweit vorn mit seinen Vorschlägen fürs Ideenmanagement.

# 2004

**Rechtzeitig gesichert:** Das Innere der Seile an der Autobahnbrücke Duisburg-Neuenkamp rostet, wie bei der turnusmäßigen Prüfung erkannt wird. Eine Sanierung beseitigt das Problem.

**Umzug:** Nach nur einem Jahr Bauzeit steht das neue Gebäude – statt verteilt in Köln und Münster, arbeiten die Beschäftigten des Betriebs sitzes fortan vereint in Gelsenkirchen.

**Kundenfreundlich:** Für ihr aktives Beschwerdemanagement wird das Team der Niederlassung Münster ausgezeichnet.

**Brücke brennt:** Wegen der danach fälligen Sanierung gehört der Unfall auf der Wiehltalbrücke der A4 zu den wohl teuersten Verkehrsunfällen der Republik.

**Erfolgsmodell:** Der erste Geschäftsbericht von Straßen.NRW dokumentiert das unternehmerische Element beim Landesbetrieb – damit hat er sogar landesweit Pilotcharakter.

**CATS:** Neben dem Material- zählt auch der Stundenaufwand – das neue Unternehmenssoftware-Modul „CATS“ ist Grundlage für eine betriebswirtschaftliche Kosten- und Leistungsrechnung.

# 2005



**Warnschwellen** vor Tagesbaustellen schützen Verkehrsteilnehmer, vor allem aber den Arbeitsplatz Straße (siehe Bild).

**Stauvermeidung aus Kundensicht:** Straßen.NRW mit neuem Projekt.

**Straßenwanderung:** Wegen des Braunkohletagebaus Garzweiler müssen Straßen verlegt werden. Mit der A61 zwischen

Wanlo und Jackerath wird der erste Abschnitt fertig (45 Millionen Euro).

**OPA ist ein Renner:** Durch den neuen offenporigen Asphalt (OPA) werden Straßen leiser.

**Führungskompetenz:** Das Qualifizierungsprogramm für Führungskräfte startet.

**Markt der Möglichkeiten:** Die interne Leistungsschau des Landesbetriebs in Gelsenkirchen begeistert Oliver Wittke, seit diesem Jahr neuer NRW-Verkehrsminister.

**Weltjugendtag unterstützt:** Beim Papstbesuch zum Weltjugendtag hilft das Fachcenter Vermessung mit digitalem Kartenmaterial.

**„Brücken verbinden“:** Baubeginn für die neue Niederrheinbrücke bei Wesel. In den knapp 60 Millionen Euro Kosten ist der Abbruch der 50 Jahre alten Behelfsbrücke mit drin.

# 2006



**Wechsel in der Spitze:** Vorstandsvorsitzender Henning Klare und Ulrich Hartmann haben den Landesbetrieb verlassen, Klaus Hemmerich geht in den Ruhestand, Michael Heinze wechselt ins Ministerium. Aus dem sechsköpfigen Vorstand wird eine dreiköpfige Ge-

schäftsführung mit Winfried Pudenz, Harald Friedrich Austmeyer und Ralf Pagenkopf (im Bild v.l.n.r).

**Burgholztunnel:** Der längste Landesstraßentunnel bei Wuppertal schließt nach 40 Jahren nicht nur die Lücke der L418, sondern schon gleichzeitig den Wald – die tunnellosen Planungen aus der Anfangszeit in den 60er-Jahren hatten die erste Bürgerinitiative Deutschlands mobilisiert.

**Umweltschutz nach Plan:** Der Leitfaden „Umweltverträglichkeitsprüfung“ (UVP) beschreibt detailliert alle nötigen Schritte.

**Antistau-Offensive:** Der Landesbetrieb lobt einen speziellen Ideenwettbewerb aus und stellt

die Landesoffensive auch beim bundesweiten Verkehrskongress in Karlsruhe vor.

**Neue Struktur steht:** Ein Betriebsrat, zwei Autobahnniederlassungen, acht Regionalniederlassungen, das Planungs- und Baucenter Ruhr, vier Fachcenter und insgesamt 84 Meistereien. Dem Projekt „Umsetzung Orga Niederlassungen“ folgt die „Strukturoptimierung“ unter Führung des Ministeriums.

**Fördern und fordern:** Zielvereinbarungen und Mitarbeitergespräche werden verbindlich eingeführt. Die „leistungsorientierte Bezahlung“ soll Motivation fördern, Eigenverantwortung stärken und Führungskompetenz verbessern.

# 2007

**Surfen statt stauen:** Seit Beginn des Jahres können Verkehrsteilnehmer aktuelle Informationen von Baustellen auf den Autobahnen auf der Internetseite von Straßen.NRW abfragen. Schon in den ersten Monaten wird der Dienst rund 50.000-mal monatlich aufgerufen.

**Lückenschluss bei der A33:** Im Juni startet im Bielefelder Süden der erste Bauabschnitt (Bielefeld–Steinhagen) des insgesamt 27 Kilometer langen und 320 Millionen Euro teuren Vorhabens.

**Malen und spielen:** Aus einer Aktion, bei der Kinder ihre Eltern bei der Arbeit für Stra-



ßen.NRW malen, wird ein Memory-Spiel.

**Saubere Sache:** Die sogenannten PWC-Teams sorgen in ganz NRW für saubere und sichere Toilettenanlagen an den Autobahnparkplätzen (Bild).

**Reißverschluss, Sichtschutz und Co:** Mitarbeiter verdienen sich Auszeichnungen für gute Ideen gegen den Stau. Als „Vater“ des Zwangsreißverschlus-

ses kommt Heinrich Stevens als „Erfinder der Woche“ ins Fernsehen.

**Start frei für vier weitere Großprojekte:** Kurz hintereinander gingen die Spaten für neue Straßenabschnitte in die Erde – bei Selfkant schließt die B56n für 70 Millionen Euro die Lücke zwischen den Niederlanden und der A46 bei Heinsberg, in Wattenscheid läutete der Abriss einer Fußgängerbrücke den Ausbau der A40 bei Stahlhausen ein, in Nottuln-Darup begann die Ortsumgehung der B525n und auch der Spatenstich an der A1 besiegelte den Start des sechsstreifigen Autobahnausbaus.

# 2008

**154 Staus weniger:** Für die rund 6000 Bulderner richtet sich das Leben nicht mehr nach dem Fahrplan der Bahn – die neue L835 mit Brücke und Unterführung macht Schluss mit Staus an den Bahnübergängen. Kosten: rund 9 Millionen Euro.

**Abwechslung steigert Aufmerksamkeit:** Wissenschaftler belegen, dass die Gestaltung des Straßenraums die Aufmerksamkeit der Autofahrer beeinflusst. Straßen.NRW gibt entsprechende Forschung in Auftrag.

**Heimspiel:** Straßen.NRW präsentiert sich kompetent, kreativ, kundenorientiert beim Straßen- und Verkehrskongress 2008 in Düsseldorf.

**Neues Outfit, mehr Sicherheit:** Die Straßenwärter erhalten neue Warn- und Schutzkleidung.

**Entschlackt:** 600 interne Regelungen/Rundverfügungen kommen auf den Prüfstand.

**Premiere bei der CeBIT:** Ein rund sechsminütiger Film erklärt den Sinn von Projektsteuerung und Produktorientierung in der Straßenbauverwaltung.

**Umgehung mit Tunnel:** Im Oktober startet die Nordumgehung der A30 bei Bad Oeynhausen: 12 Kilometer lang, 450 Meter davon verlaufen im Tunnel. Mit rund 209 Millionen Euro Gesamtkosten ein echtes Schwergewicht.

**Weniger Schau, weniger Stau:** Das Pilotprojekt Sichtschutz gegen Gaffer verstellt den Blick aufs Unfall-Geschehen.

# 2009

**Schneller Wechsel:** Lutz Lienenkämper wird neuer Landesminister.

**Know-how weiter aufgebohrt:** Straßen.NRW stärkt Telematik, Baustellenmanagement und Informationssysteme.

**Schneller fertig:** Umbau des Kamener Kreuzes ist abgeschlossen.

**Völlig von der Rolle:** Bernd Jannicke entwickelt neuen, abrollbaren Straßenbelag.

**Rekordumsatz bei Investitionen:** Straßen.NRW stemmt das Konjunkturpaket.

**LKW-Unfälle:** Mehrsprachige Schilder und Hinweise über CB-Funk warnen vor Auffahrgefahr.

**Neue Rheinquerung fertig:** Im November wird nach vierjähriger Bauzeit die B58n mit der neuen Brücke Wesel freigegeben.

**Nachhaltig:** Das Kompetenz Center Sachverständigenwesen prüft im Projekt „Nachwachsende Rohstoffe“ die Verwertbarkeit von Holzschnitt.

# 2010

**Neuer Dienstherr:** Harry K. Voigtsberger steht als neuer Chef dem neuen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vor und löst damit Vorgänger Lutz Lienenkämper ab.

**Winterhart:** Langer und strenger Winter sorgt nicht nur für viel Arbeit der Straßenwärter, sondern auch für extrem hohen Salzverbrauch und Schlaglöcher auf den Fahrbahnen. Sowohl Anfang als auch Ende des Jahres.

**Bürger machen Streifen und besetzen Straßen:** Das A40-Projekt „Barcode“, bei dem das Publikum Farbstreifenkombinationen auf Lärmschutzwänden selbst festlegen konnte, wird einer der Renner der Kulturhauptstadt-Aktivitäten und findet Tausende von Bewunderern beim Ruhr.2010-Stillleben-Tag. Beim Verkehrskonzept sitzt Straßen.NRW mit im Boot.

**Nahe beim Kunden:** Infobusse stehen bereit, um Anwohnern und Verkehrsteilnehmern Baumaßnahmen vor Ort zu erläutern. Bei Aachen wird zur Information über den Umbau des Aachener Kreuzes ein Bürgerbüro eröffnet.

**Erleichterung für Lügde:** Seit Oktober kann die neue, vier Kilometer lange und mit einem Tunnel versehene Ortsumgehung über die L614 befahren werden.

**Neue Kompetenz:** Straßen.NRW soll Verkehrsleitzentrale werden.





Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Straßen.NRW  
Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Wildenbruchplatz 1  
45888 Gelsenkirchen

Telefon: 0209 3808-333  
Fax: 0209 3808-549  
E-Mail: [kommunikation@strassen.nrw.de](mailto:kommunikation@strassen.nrw.de)

