

Antwort auf Mündliche Anfrage

24. Staus, Sperrungen, Umleitungen - Beabsichtigt die Landesregierung Änderungen des Baustellenmanagements für die Autobahnen in Niedersachsen?

Abgeordnete Horst Kortlang, Gabriela König, Dr. Marco Genthe, Jan-Christoph Oetjen, Horst Kortlang, Hillgriet Eilers und Hermann Grupe (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung

Vorbemerkung der Abgeordneten

„Gerade in Baustellensituationen kommt es immer wieder zu Staus und in der Folge leider oft auch zu Unfällen“ (Minister Lies, 13. September 2016).

Auf den Autobahnen in Niedersachsen kommt es trotz vorausschauender Arbeiten und Abstimmungen immer wieder zu Beeinträchtigungen des Transit-, Durchgangs- und des Pendlerverkehrs. Die Beeinträchtigungen drücken sich durch lange Staus, erhebliche Zeitverluste, Ausweichverkehre und Anwohnerbelastungen sowie durch verheerende Auffahrunfälle in der Umgebung von Autobahnbaustellen aus. Beispiele hierfür lassen sich landesweit finden, exemplarisch sei hier der sechsspurige Ausbau der A 7 (Minister Lies: „In zehn Jahren ist alles vorbei“, Walsroder Zeitung, 17. August 2016), der Ausbau der „Todesfalle A 2“ (Bild, 26. Oktober 2016) - „Hannover im Stau gefangen - Nächste dicke Baustelle auf A 2!“ (Bild, 14. Mai 2016) oder auch „Der Baustellen-Stress auf der A 28“ (Ammerländer Nachrichten, 4. November 2016) erwähnt. In Leserbriefen kommt zum Ausdruck, dass sich die betroffenen Verkehrsteilnehmer nicht ernst genommen fühlen und meinen, durch eine schlechte Planung und Koordinierung der Autobahnbaustellen in „Geiselhaft“ (NWZ, 8. November 2016) genommen zu werden. Vielfach klagen Verkehrsteilnehmer über die Häufigkeit von Baustellen, eine schlechte Beschilderung mit Ausweichhinweisen, die Verengung auf nur eine Fahrspur, eine unverhältnismäßige Geschwindigkeitsreduzierung und dass zu wenig Einsatz auf der jeweiligen Baustelle erkennbar sei. Aktuell gibt es in Niedersachsen zwischen 30 und 40 Autobahnbaustellen, davon neun allein im Bereich der A 7.

Gemäß dem „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“ sollen im Bereich von Autobahnbaustellen „Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs durch Staus“ vermieden werden. Ziel ist ein „wirksames Arbeitsstellenmanagement zur weitgehenden Bereitstellung des Verkehrsraums bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit der durchzuführenden Arbeiten“. „Das Arbeitsstellenmanagement umfasst alle Tätigkeiten bei der Planung von Arbeitsstellen, der Ausschreibung, Vergabe und Genehmigung der Arbeiten, dem Einrichten, Durchführen und Räumen von Arbeitsstellen einschließlich der Verkehrsführung und -beeinflussung bei Arbeitsstellen sowie die begleitende Information der Verkehrsteilnehmer über die Auswirkungen von Arbeitsstellen“.

In Bayern wird nach den folgenden Grundsätzen verfahren: „Baustellen sollen so geplant und eingerichtet werden, dass der fließende Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird. Die wesentlichen Grundsätze sind:

1. Eine sorgfältige Koordination der Arbeitsstellen untereinander.
2. Die Arbeiten weitestgehend in verkehrsschwache Zeiten legen.
3. Eine optimierte Verkehrsführung innerhalb der Baustelle.
4. Möglichst kurze Bauzeiten vertraglich vereinbaren, bei denen das Tageslicht im Sommer ausgenutzt und auch am Samstag gearbeitet wird. Gegebenenfalls auch Nacharbeiten oder Arbeiten rund um die Uhr im Mehrschichtbetrieb vorsehen.
5. Finanzielle Anreize für die Firmen vereinbaren, damit die Arbeitsstellen möglichst schnell abgewickelt werden. Bei einer Verkürzung der vertraglichen Bauzeit erhält die Baufirma eine zusätzliche Vergütung, bei einer Fristüberschreitung wird die Vergütung gekürzt.“

(<https://www.innenministerium.bayern.de/vum/strasse/verkehrsmanagement/bauenunterverkehr/index.php>)

Hierfür kommen in Bayern zum einen ein IT-gestütztes Arbeitsstellenmanagement (ArbIS), für eine optimale Abstimmung der Baustellen, und zum anderen mobile Telematikkomponenten in 24-Stunden-Bereitschaft als Verkehrsmanagementsystem im Bereich der Autobahnbaustellen zum Tragen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“ ist die Grundlage für die Arbeitsstellenplanung an Bundesautobahnen. Dieser wurde vom Bund mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 04/2011 für alle Bundesländer eingeführt und ist für Planung, Einrichtung und Durchführung von Arbeitsstellen zu berücksichtigen. Arbeitsstellen kürzerer Dauer, wie z. B. kleinerer Asphaltierungsarbeiten an der Fahrbahn, werden vorwiegend zu verkehrsschwachen Zeiten oder nur in der Nacht durchgeführt, sodass der Verkehr tagsüber wieder ohne Einschränkungen fließen kann. Arbeitsstellen längerer Dauer werden so ausgeschrieben, dass Arbeiten grundsätzlich rund um die Uhr, an sieben Tagen in der Woche und 24 Stunden am Tag stattfinden können und sollen. Die genaue Disposition, welche Arbeiten zu welchen Zeiten ausgeführt werden, obliegt dem jeweiligen Auftragnehmer. Dabei sind bestimmte Randbedingungen, wie beispielsweise Arbeitszeitschutzgesetz, Lärmschutzbestimmungen, Betriebszeiten der Mischwerke/-anlagen sowie der Steinbrüche oder schwierige Sichtverhältnissen bei Dunkelheit etc. zu beachten. Darüber hinaus werden die Ausführungsfristen so kurz, wie möglich vorgegeben und regelmäßig Vertragsstrafen für die Überschreitung der Ausführungsfristen vereinbart. Ebenso kommen Boni für Beschleunigungen zum Einsatz. Auch können die Firmen Nebenangebote für eine noch schnellere Baustellenabwicklung einreichen. Grundsätzlich werden Baumaßnahmen bereits gegen Ende des Vorjahres so getaktet, dass sich die ins übrige Straßennetz verdrängten Verkehre so wenig wie möglich konkurrieren.

1. Bei welchen Autobahnbaustellen kam/kommt 2016 ein IT-gestütztes Arbeitsstellenmanagement in Verbindung mit Telematikkomponenten für eine permanente Überwachung und Lenkung zur Optimierung des Verkehrsflusses zum Einsatz?

Für Bundesautobahnen und 4-streifigen Bundesstraßen nutzt Niedersachsen ein Baustelleninformationssystem, das die streckenbezogene Lage, Verkehrsführung, gesperrte Fahrstreifen und Bauzeit der Arbeitsstellen längerer Dauer (länger vier Tage) bündelt und u. a. dem Baustelleninformationssystem des Bundes sowie dem Mobilitäts-Daten-Marktplatz der Bundesanstalt für Straßenwesen bereitstellt. Gleichermaßen werden geplante Baumaßnahmen auf der landeseigenen Mobilitätswebpage der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen/Region Hannover „vmz-niedersachsen.de“ abgebildet.

Im Rahmen einer koordinierten Baubetriebsplanung werden die verkehrlichen Auswirkungen mit dem Programmsystem „DSB-KB5“, das auf den Grundlagen des vom Bund eingeführten „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“ basiert, analysiert und bewertet. Unter Berücksichtigung der geplanten Verkehrsführung, spezifischer lokaler Kennwerte und jeweiliger repräsentativer Verkehrsganglinien werden somit die verkehrlichen Auswirkungen und das gegebenenfalls zu erwartende Staupotenzial ermittelt. Räumliche und zeitliche Überschneidungen von Arbeitsstellen längerer Dauer können frühzeitig im Planungsprozess erkannt werden. Parallel dazu erfolgt die Abstimmung mit benachbarten Bundesländern.

Sofern sich in den Baustellenbereichen Verkehrsbeeinflussungsanlagen befinden, werden diese entsprechend genutzt und zielen darauf ab, den Verkehrsfluss durch permanente Erfassung der Verkehrslage und hierauf aufbauender Schaltungen zu optimieren. Außerhalb von Streckenbereichen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen bzw. ergänzend werden an Autobahnen mit hohem Verkehrsaufkommen mobile Stauwarnanlagen im Zulauf auf Arbeitsstellen längerer Dauer eingesetzt, um Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf Rückstauungen aufmerksam zu machen. LED-Informationstafeln zur (Vor-)Information über gesperrte Anschlussstellen werden bedarfsweise eingesetzt.

Das im aktuellen „Mobilitätskonzept Niedersachsen“ dargestellte Forschungsvorhaben „Baustellenwarner“ wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur initiiert und soll zukünftig darauf abzielen, Autos über eine drahtlose Verbindung mit den Absperranhängern von Au-

tobahnbaustellen kommunizieren zu lassen, um damit in ausreichendem zeitlichen Vorgriff vor Baustellen warnen zu können. Präventiv sind schon jetzt vor Arbeitsstellen auf Autobahnen eingesetzte Absperranhänger mit CB-Warnfunktensendern ausgestattet. Mit CB-Funk ausgestattete Lkw erhalten im Zulauf auf Baustellen ein akustisches Warnsignal in Kombination mit einer Textansage in verschiedenen Sprachen, um die Fahrer auf die kurz vor ihnen befindliche „Gefahr“ aufmerksam zu machen.

Im Rahmen des Verkehrswarndienstes werden in der niedersächsischen Landesmeldestelle auf der Grundlage von TMC-Meldungen Stauwarnungen für die Verkehrsteilnehmer erzeugt. Diese Meldungen stehen dann den Rundfunksendern im Zuge des Verkehrsfunks aber auch anderen Serviceprovidern zur Verfügung.

2. Was hält die Landesregierung von der Möglichkeit einer permanenten Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen von Arbeitsstellen auf Autobahnen und dem vorausschauenden Einsatz von Telematiksystemen, um auf Ausweichrouten hinzuweisen?

Eine permanente Verkehrsdatenerfassung und damit einhergehend eine dauerhafte Bewertung der verkehrlichen Situation kann ausschließlich auf den Autobahnen und Autobahnabschnitten gewährleistet werden, die mit entsprechender telematischer Infrastruktur ausgestattet sind.

Ein Einsatz telematischer Systemkomponenten zur Anzeige von Ausweichrouten im Vorfeld von Arbeitsstellen ist nur dann zielführend, wenn ausreichend leistungsfähige Ausweichrouten im Straßennetz zur Verfügung stehen. Netzbeeinflussungsanlagen sind geeignete Instrumente, um den Verkehrsteilnehmern Informationen über Alternativrouten zu liefern. Mit der aktuell im Bau befindlichen Netzbeeinflussungsanlage im Städtedreieck Hannover-Braunschweig-Salzgitter steht bei Verkehrsstörungen bzw. Staus im Zuge der Bundesautobahnen A 2/A 39/A 391/A 7 künftig ein solches System zur großräumigen Verkehrslenkung zur Verfügung.

Für den Einsatz mobiler LED-Informationstafeln zur Anzeige von Verkehrsinformationen und Verkehrslenkungsempfehlungen ist die jeweilige Lage der Arbeitsstelle zu berücksichtigen, insbesondere ob eine leistungsfähige Ausweichroute zur Verfügung steht. Erfordernis und Wirtschaftlichkeit mobiler LED-Informationstafeln sowie mobiler Stauwarnanlagen werden jeweils im Rahmen der Planung von Arbeitsstellen geprüft.

3. Was unternimmt die Landesregierung in den kommenden sechs Monaten, damit die Staubebelastung trotz Zunahme des Verkehrsaufkommens auf niedersächsischen Autobahnen in der Zukunft spürbar abnimmt bzw. der Verkehrsfluss in Baustellen wenig beeinträchtigt wird?

Für die Erneuerung und Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen im Straßenbau ist die zur Verfügung stehende Fläche räumlich begrenzt. Um ein Maximum an Bauqualität (möglichst wenig Fugen und Nähte im Fahrbahnoberbau bzw. -decke) zu erreichen, ist eine ausreichend große Arbeitsfläche, in der Bauarbeiten ausgeführt werden können, erforderlich. Zudem muss die Sicherheit sowohl für die Verkehrsteilnehmer als auch für die Beschäftigten in der Arbeitsstelle gewährleistet sein. Hier sind insbesondere das Arbeitsschutzgesetz, die Baustellenverordnung und die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) einzuhalten, die u. a. Sicherheitsabstände in Längs- und Querrichtung vorgeben. Um die Verkehre so wenig wie möglich zu beeinträchtigen und gleichermaßen den Verkehrsfluss zu verbessern sowie den verkehrlichen Ablauf zu optimieren, soll soweit möglich, die Anzahl der Fahrstreifen im Bereich der Arbeitsstelle beibehalten werden. Nur an Abschnitten, an denen es der Fahrbahnquerschnitt und die örtliche Situation an den Zu- und Abfahrtsbereichen von Anschlussstellen und Knotenpunkten nicht zulassen, wird eine Reduzierung der Fahrstreifen erfolgen.

Ziel ist es, die zur Verfügung stehende Fläche im Querschnitt so aufzuteilen, dass die verschiedenen Belange - Aufrechterhaltung der Fahrstreifenanzahl, Verkehrssicherheit, Qualität des Verkehrsablaufes und Arbeitsstellensicherheit - berücksichtigt werden.