

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/14394 –**

Kürzere Bauzeiten und mehr Verkehrssicherheit durch gutes Baustellenmanagement

Vorbemerkung der Fragesteller

In den Jahren 2008 und 2009 ist durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Wolfgang Tiefensee, bereits ein Maßnahmenkatalog für ein verbessertes Baumanagement vorgestellt worden. Unter anderem wurde bei der Baustelle Nuthetal südlich von Berlin (A 10/115) erfolgreich durch ein verbessertes Baustellenmanagement die Bauzeit um mehrere Monate verkürzt.

In Deutschland muss in die Verbesserung des Baustellenmanagements bei Straßeninfrastrukturmaßnahmen investiert werden. Dabei muss bei Bedarf die Wochenarbeitszeit erhöht und die Bauprozesse optimiert werden. Bummelbaustellen infolge schlechten Managements müssen der Vergangenheit angehören.

Mehrkosten im Bundeshaushalt durch höheren technischen Aufwand und Überstunden sowie Tag- und Nachtzuschläge stehen volkswirtschaftliche Einsparungen durch weniger Zeitverlust und Kraftstoffverbrauch sowie geringere Umwelt- und Klimabelastungen infolge von vermiedenen Staus entgegen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 04/2011 den „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“ mit dem Ziel eingeführt, über ein wirksames Arbeitsstellenmanagement die verkehrlichen Störungen auf den Bundesfernstraßen auf ein Minimum zu reduzieren. Vorrangig sind hier zu nennen:

- Vermeidung von Staus zur Reduzierung von Reisezeitverlusten, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen,
- Vermeidung von Unfällen,
- Vermeidung von Gefahren für Arbeitskräfte.

Die Länder melden dem BMVBS turnusmäßig die geplanten Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen in Verbindung mit einer rechnerisch ermittelten Aussage über die zu erwartende verkehrliche Leistungsfähigkeit. Damit ist u. a. eine Einschätzung der Stauwahrscheinlichkeit für verschiedene Szenarien (Verkehrsführung, Baubetriebsformen, Bauzeiten etc.) einzelfallbezogen möglich. Wenn das BMVBS bei erkennbaren Defiziten – trotz Ausschöpfung der Instrumente zur Vermeidung bzw. Minimierung der Staugefährdung – ergänzenden Klärungsbedarf sieht, wird der Sachverhalt regelmäßig bilateral erörtert.

Zentraler Baustein des neuen methodischen Ansatzes zur Beurteilung von geplanten Arbeitsstellen ist das derzeit im Aufbau befindliche Verkehrsanalyse-system. Es wird sich durch eine deutlich präzisere Nachbildung des Verkehrsablaufs zur Einschätzung unterschiedlicher baulicher und betrieblicher Szenarien für geplante Arbeitsstellen auszeichnen. Die dann automatisiert prüf-baren Kriterien umfassen arbeitsstellenbedingte Fahrtzeitverluste, die Ver-kehrssicherheit und die Arbeitsstellengestaltung (Verkehrsführung, Quer-schnittsgestaltung, Maßnahmen der Verkehrsregelung etc.).

Parallel hierzu erfolgt der Ausbau des Mobilitätsdatenmarktplatzes (MDM), über den alle bundesweit aktuellen Arbeitsstellen längerer Dauer von Dritten abgerufen werden können. Diese Daten sind Grundlage der Arbeitsstellen-Inter-net-Plattformen der BASt und sonstiger Dritter.

In diesem Zusammenhang wird auch auf das Pilotprojekt „Baustelle im 21. Jahrhundert“ hingewiesen, mit dem das BMVBS das Ziel verfolgt, techni-sche Innovationen mit modernem Baustellenmanagement und intensiver Öff-entlichkeitsarbeit zu verbinden. Über den Link www.A5-baustelle.de können gezielt tagesaktuelle Informationen über das Baugeschehen und über allgemein interessierende Fragen zum Straßenbau abgerufen werden. Dieses Projekt wird von der BASt wissenschaftlich begleitet.

Die Fragen werden auf der Grundlage der dem BMVBS verfügbaren Daten be-antwortet. Hierbei wird darauf hingewiesen, dass die Länder dem BMVBS seit 2013 geplante Arbeitsstellen mit einer Dauer von vier oder mehr Kalendertagen melden (bis 2012 wurden Arbeitsstellen länger als acht Tage gemeldet). Da es sich um Planungsdaten handelt, können der tatsächliche Baubeginn und die tat-sächliche Bauzeit hiervon abweichen. Über Baustellen kürzerer Dauer, sogeannte Tagesbaustellen, werden im BMVBS keine Übersichten geführt.

1. Wie viele Baustellen gab es an welcher Stelle auf Bundesautobahnen in Deutschland (mit einer Dauer von acht Tagen und mehr) im Jahr 2009 und im Jahr 2012?
2. Wo lagen diese Baustellen, wie lang waren sie im Einzelnen, und wie lange haben sie jeweils gedauert?
3. Wie lang war die durchschnittliche Baustellendauer auf Bundesautobahnen im Jahr 2009 und im Jahr 2012?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-antwortet.

Im Jahr 2009 wurden von den Ländern 857 geplante Arbeitsstellen und im Jahr 2012 wurden von den Ländern 843 geplante Arbeitsstellen mit einer Dauer von mehr als acht Tagen gemeldet. Wegen der Vielzahl der Maßnahmen ist eine Aufbereitung der Daten zur Einzelauflistung in der Kürze der verfügbaren Zeit nicht möglich. Die Arbeitsstellen verteilen sich über das gesamte Bundesge-biet.

4. Wie viele Baustellen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in der Zeit vom 19. Juni 2013 bis zum 7. September 2013 auf deutschen Autobahnen eingerichtet?
5. Wo liegen diese Baustellen, wie lang sind sie im Einzelnen und wie lange werden sie jeweils dauern?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In dem genannten Zeitraum wurden von den Ländern 443 geplante Arbeitsstellen längerer Dauer mit einer Gesamtlänge von 1 395 km und einer durchschnittlichen Bauzeit von rund 173 Tagen gemeldet. Die Arbeitsstellen verteilen sich über das gesamte Bundesgebiet.

6. Auf wie vielen Baustellen und an welcher Stelle auf Bundesautobahnen wurden im Jahr 2009 und in den Jahren 2010 bis 2013 Elemente des verbesserten Baustellenmanagements und der Bauzeitverkürzung angewandt?
7. Auf wie vielen Baustellen und an welcher Stelle auf Bundesautobahnen wurde im Jahr 2009 und in den Jahren 2010 bis 2013 am Samstag als Regelarbeitstag gearbeitet?
8. Auf wie vielen Baustellen und an welcher Stelle auf Bundesautobahnen wurde im Jahr 2009 und in den Jahren 2010 bis 2013 die Tageshelligkeit komplett ausgenutzt und im Mehrschichtsystem bzw. auch an Sonn- und Feiertagen gearbeitet?
9. Auf wie vielen Baustellen und an welcher Stelle auf Bundesautobahnen wurde im Jahr 2009 und in den Jahren 2010 bis 2013 auch nachts gearbeitet?
11. Bei welchen aktuell sich im Bau befindlichen Maßnahmen auf Bundesautobahnen gibt es vertragliche Vereinbarungen mit dem Auftragnehmer, die eine Bonus-/Malus-Regelung, verstärktes Arbeiten zu verkehrsschwachen Zeiten in der Nacht, an Tagesrandzeiten, am Wochenende sowie an Sonn- und Feiertagen und damit Vertragsstrafen bei einer Überschreitung der vertraglich vereinbarten Bauzeit vorsehen?

Die Fragen 6 bis 9 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Arbeitsstellen längerer Dauer sind entsprechend den Vorgaben des Bundes grundsätzlich mindestens in Betriebsform 2 (Arbeiten an allen Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts) durchzuführen. Intensivere Baubetriebsformen (z. B. Betriebsform 4 – Arbeiten rund um die Uhr) können, nach Abwägung der sich daraus ergebenden Vor- und Nachteile auf hoch belasteten Strecken, zur weiteren Bauzeitreduzierung angewandt werden.

Eine konkrete Zuordnung der Baubetriebsform zu einzelnen als geplant gemeldeten Arbeitsstellen ist nicht möglich, da regelmäßig mehrere Baubetriebsformen je Arbeitsstelle angewendet werden und nur die zeitlich vorherrschende Baubetriebsform gemeldet wird.

Von den als geplant gemeldeten Arbeitsstellen längerer Dauer waren als reine Nachtbaustellen im Jahr 2009 insgesamt neun Maßnahmen und in den Jahren 2010 bis 2013 insgesamt 31 Maßnahmen ausgewiesen. Im Jahr 2009 wurden 29 Arbeitsstellen und in den Jahren 2010 bis 2013 wurden 202 Arbeitsstellen im 24-Stunden-Betrieb von den Ländern geplant. Zudem werden aus verkehrlichen

Gründen einzelne Gewerke von Gesamtbaumaßnahmen (z. B. Einrichten von Verkehrsführungen, Markierungsarbeiten, Aufbau Schilderbrücken) nachts durchgeführt.

Dem BMVBS liegen folgende Informationen zu in Bau befindlichen Baumaßnahmen mit Vereinbarung einer Beschleunigungsregelung vor:

Vergabeland oder DEGES Bezeichnung	Straßenbezeichnung	Bezeichnung Baumaßnahme
Bayern	A 3	Vorarbeiten Woerth/Wiesent bis Woerth Ost
	A 9	Deckenlos D 256 R
	A 70	Erneuerung der Mittelkappen

Vergabeland oder DEGES Bezeichnung	Straßenbezeichnung	Bezeichnung Baumaßnahme
Berlin	A 100	Fahrbahninstandsetzung BW+Straße

Vergabeland oder DEGES Bezeichnung	Straßenbezeichnung	Bezeichnung Baumaßnahme
Hessen	A 5	A/13-06; Ert. Standstr. u. GE des 1. F.S. zw. AS Ober-Mörlen u. AS Friedberg (km 459,3 – km 470,1, FR Frankfurt)

Vergabeland oder DEGES Bezeichnung	Straßenbezeichnung	Bezeichnung Baumaßnahme
Niedersachsen	A 395	Erneuerung der Deckschichten

Vergabeland oder DEGES Bezeichnung	Straßenbezeichnung	Bezeichnung Baumaßnahme
Nordrhein-Westfalen	verschiedene Autobahnabschnitte in Südwestfalen	Markierungsarbeiten 2013, im Bereich Brilon und im Bereich Meschede

Vergabeland oder DEGES Bezeichnung	Straßenbezeichnung	Bezeichnung Baumaßnahme
Rheinland-Pfalz	B 420	Bestandsausbau zw. KVP B420/L360 und Einmündung ÖPNV-Zentrum

10. Wie lange betrug die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit an Baustellen auf Bundesautobahnen in den Jahren 2008 und 2009 und in den Jahren 2010 bis 2013?

Aufgrund der vorliegenden Daten sind zu den genannten Jahren keine belastbaren Aussagen für alle Baustellen möglich.

12. Bei welchen aktuell sich im Bau befindlichen Maßnahmen auf Bundesautobahnen ist die Bauzeit seit dem 1. Dezember 2009 Teil der Ausschreibung gewesen und ist damit die Dauer der Baustelle neben den Baukosten u. a. als Kriterium in die Bewertung der Angebote der potentiellen Auftragnehmer eingeflossen?

Hierzu liegen dem BMVBS seitens der Länder keine Angaben vor.

13. Bei welchen der Verkehrsprojekte, die derzeit und in Zukunft als ÖPP-Projekte (ÖPP = Öffentlich Private Partnerschaft) auf Bundesautobahnen umgesetzt werden, sind Elemente eines verbesserten Baumanagements wie eine Bonus-/Malus-Regelung, verstärktes Arbeiten zu verkehrsschwachen Zeiten in der Nacht, an Tagesrandzeiten, am Wochenende, an Sonn- und Feiertagen vertraglich mit den Konzessionsnehmern vereinbart worden?

Bei sämtlichen ÖPP-Projekten sind Elemente eines verbesserten Baumanagements in unterschiedlicher Form vertraglich mit den Konzessionsnehmern vereinbart worden. So wurden beispielsweise vertraglich verbindliche Fertigstellungstermine der Baumaßnahme anhand von optimierten Bauabläufen anspruchsvoll festgelegt, deren Überschreitung zu einer Vertragsstrafe (Malus) führen; zum Teil wurden auch Bonusregelungen vereinbart. Bei den ÖPP-Projekten, bei denen die Vergütung verkehrsmengenabhängig erfolgt, müssen die jeweiligen Konzessionsnehmer abhängig von der Art und Dauer des jeweiligen Eingriffs in den Verkehr sogenannte Verkehrsbeeinträchtigungskosten für die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen an den Konzessionsgeber zahlen, deren Höhe vertraglich festgesetzt ist. Ein Anreiz die Maßnahmen – soweit technisch möglich und sinnvoll – in die verkehrsschwachen Zeiten in der Nacht zu verlegen, besteht für den Konzessionsnehmer darin, dass die Verkehrsbeeinträchtigungskosten bei Nachtbaustellen von kürzerer Dauer deutlich niedriger sind, als diejenigen für Tagesbaustellen kürzerer Dauer. Auch bei Verfügbarkeitsmodellen werden verfügbarkeitsoptimierende Vertragsbestandteile vereinbart, die Anreize für ein optimiertes Baumanagement setzen. In die Verträge wurden Anreizmechanismen integriert, die zur Optimierung der Verfügbarkeit der Strecke bei der Durchführung von Betriebs- oder Erhaltungsmaßnahmen führen sollen.

14. Welcher Zeitgewinn ist bei welchem finanziellen Mehraufwand bei welchen derzeit in Bau befindlichen wie auch seit 2008 und 2009 abgeschlossenen Baumaßnahmen auf Bundesautobahnen zu verzeichnen (bitte nach konkreten Projekten einzeln aufschlüsseln)?

Informationen hierzu liegen dem Bund erst ab dem Jahr 2011 vor; die von den Ländern gemeldeten und abschließend abgerechneten Projekte sind dargestellt:

Land	Strecke	Bezeichnung	Mehraufwand (€) brutto	Zeitgewinn
HE	A 5	Erneuerung zw. AS Zeppelinheim und AK Darmstadt 1. Richtungsfahrbahn	39 427,08	11 KT
		Erneuerung zw. AS Zeppelinheim und AK Darmstadt 2. Richtungsfahrbahn	107 528,40	30 KT
BE	A 115	Deckenerneuerung Avus	20 T €/KT max. 1 Mio. €	Ca. 12 Monate
NI	A 7	Maßnahmenbezeichnung liegt nicht vor	54 447,82	18 KT
	A 7	Maßnahmenbezeichnung liegt nicht vor	99 910,02	21 KT
MV	B 96a	Instandsetzung Rügendamm (Dammbereich)	56 884,38	14 KT
RP	B 9	Fahrbahnerneuerung Studernheim – Oggersheim	500 €/h (netto), 26 180 €	44 h
ST	A 9	Fahrbahnerneuerung RF Berlin	54 909,06	3 KT
BW	A 6	Fahrbahndeckenerneuerung zwischen PWC Sulmtal und AS Untereisesheim	75 000,00 €	25 KT
	A 6	Fahrbahndeckenerneuerung Vorlos AS Kupferzell – AS Schwäbisch Hall	Rd. 20 T €	9 KT
NW	A 1	Unterquerung im AK Köln West	180 000 €	60 KT
	A 40	Deckenerneuerung	5 000 €/KT; keine Beschleunigung erreicht	0 KT
	A 52/A 2 (B 224)	Erneuerung im Knotenpunkt	16 000 €	2 WT
	A 1	Fahrbahndeckenerneuerung bei Unna	160 000 €	20 WT

KT = Kalendertage

WT = Werktage

15. Wie gestalten sich derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung die Standardbauzeiten bei der Erneuerung der Autobahnasphaltdecke, und wie lange dauert im Durchschnitt ein Fünf-Kilometer-Autobahn-Deckenbau im Jahr 2013?

Der Bauzeitbedarf für die Erneuerung von Autobahnasphaltdecken ist sehr stark von den äußeren Randbedingungen der jeweiligen Arbeitsstelle abhängig. Wesentliche Kriterien sind die Verkehrsbelastung und die mögliche Art der Verkehrsführung, die vorhandenen Querschnittsbreiten sowie der Umfang der technisch erforderlichen Maßnahmen.

Dem Ziel, die tatsächliche Bauzeit in einer ausreichend belastbaren Näherung abbilden zu können, dient die vorliegende erste Fassung des Arbeitsstellen-Bauzeitenkatalogs vom Mai 2011. Die derzeit laufende Evaluierung dieses Kataloges durch die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg bleibt zunächst noch abzuwarten.

16. Für welche Baumaßnahmen auf Bundesautobahnen ist in Zukunft die Aufnahme der Bauzeit in die Ausschreibung geplant?

Hierzu liegen dem BMVBS seitens der Länder keine Informationen vor.

17. Welcher finanzielle Mehraufwand entsteht im Durchschnitt bei den Baumaßnahmen durch eine Aufnahme der Bauzeit in die Ausschreibung von Baumaßnahmen und die Umsetzung von Elementen eines verbesserten Baustellenmanagements auf Bundesautobahnen?

Hierzu wird auf die Spalte Mehraufwand in der Tabelle der Antwort zu Frage 14 verwiesen.

18. Stellt die Bundesregierung den Bundesländern zusätzliche Mittel zur Verfügung, damit diese mehr Elemente eines besseren Baustellenmanagements umsetzen?
19. Welche Bundesländer erhalten in welcher Höhe zusätzliche Mittel zur Verbesserung des Baustellenmanagements?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung stellt den Bundesländern zur Verbesserung des Baustellenmanagements auf Bundesfernstraßen keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung.

Nach Artikel 104a des Grundgesetzes verteilt sich im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen die Kostenlast derart, dass dem Bund die Zweckausgaben für den Bau und die Erhaltung sowie den Betrieb der Bundesfernstraßen zufallen und die Länder die beim Vollzug der Auftragsverwaltung anfallenden Verwaltungsausgaben zu tragen haben. Elemente eines besseren Baustellenmanagements sind dabei vom Grundsatz her den Verwaltungsausgaben zuzuordnen.

Die eventuell aus den Beschleunigungsregelungen resultierenden Mehrkosten gehen mit in die Abrechnungssumme der Maßnahme ein und werden vom Bund getragen.

20. Wie viele der vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 11. Juli 2013 verkündeten 3 015 (vgl. Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS) so genannten Baustellenmeldungen bezogen sich nicht auf Bundesfernstraßen, sondern auf Landes- und Kreisstraßen, und in welchen Bundesländern lagen die entsprechenden Baustellen?

65 der 3 015 Baustellenmeldungen betrafen nicht Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Eine Zuordnung zu einzelnen Bundesländern wurde nicht vorgenommen.

21. Bei wie vielen Meldungen gegenüber dem so genannten Baustellenmelder des BMVBS bezogen sich die Hinweise der Meldungen auf Spurführungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Sperrungen und Staus?

Eine Auswertung der einzelnen Baustellenmeldungen nach verschiedenen Sachverhalten erfolgt nicht.

22. Wie viele der vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 11. Juli 2013 verkündeten 3 015 (vgl. Homepage des BMVBS) so genannten Baustellenmeldungen sind konkret an die Bundesländer weitergeleitet, und wie viele sind nicht an die Länder gemeldet worden?

Den Ländern werden grundsätzlich alle Baustellenmeldungen zugeleitet. Einzige Ausnahme bilden diejenigen Meldungen, bei denen der Einsender ausdrücklich einer Weitergabe aus Datenschutzgründen widersprochen hat.

23. Bei wie vielen konkret der vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 11. Juli 2013 verkündeten 3 015 (vgl. Homepage des BMVBS) so genannten Baustellenmeldungen hält das BMVBS die von den Ländern an den Bund gemeldeten Ursachen für die Bauverzögerungen nachvollziehbar, und bei welchen Baustellenmeldungen teilt das BMVBS die Darstellung der Länder nicht?

Die von den Ländern an den Bund gemeldeten Ursachen werden noch vertieft ausgewertet. Abschließende Aussagen sind zurzeit noch nicht möglich.