

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn,  
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/14427 –**

### **Baustellenmelder**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 5. Oktober 2011 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein sogenannter Baustellenmelder eingerichtet. Verkehrsteilnehmer wurden dazu aufgefordert, Baustellen an Bundesstraßen und Autobahnen zu melden, die bei Helligkeit und normalen Wetterbedingungen unbesetzt sind. Laut „Frankfurter Rundschau“ vom 6. Oktober 2011 verspricht das Ministerium, „den Hinweisen über ‚schlafende‘ Baustellen nachzugehen und für Abhilfe zu sorgen“. Am 4. Juli 2013 präsentierte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, ein Zwischenfazit des als unbefristet eingerichteten Baustellenmelders.

#### 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 Autobahnen 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. Zusätzlich hat der Bund den Baustellenmelder ins Leben gerufen, um auch die Erfahrung der Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit einem zu verbessernden Baustellenmanagement einzubeziehen.

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 prüfbareren Kriterien umfassen arbeitsstellenbedingte Fahrtzeitverluste, die Verkehrssicherheit und die Arbeitsstellengestaltung (Verkehrsführung, Querschnittsgestaltung, Maßnahmen der Verkehrsregelung etc.).

Parallel hierzu erfolgt der Ausbau des Mobilitätsdatenmarktplatzes (MDM) bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), über den alle bundesweit aktuellen Arbeitsstellen längerer Dauer von Dritten abgerufen werden können.

Als Konsequenz aus den bisherigen Erfahrungen verfolgt der Bund mit dem Pilotprojekt „Baustelle im 21. Jahrhundert“ das Ziel, technische Innovationen im Straßenbau und der Telematik mit modernem Baustellenmanagement und intensiver Öffentlichkeitsarbeit zu verbinden. Über den Link [www.A5-baustelle.de](http://www.A5-baustelle.de) können gezielt tagesaktuelle Informationen über das Baugeschehen der inzwischen früher als geplant fertiggestellten Maßnahme 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 beantwortet. 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 tatsächliche Bauzeit hiervon abweichen. Über Baustellen kürzerer Dauer, sogenannte Tagesbaustellen, werden im BMVBS keine Übersichten geführt.

1. Um welchen Zeitraum bis zur vorgesehenen Fertigstellung hat sich die durchschnittliche Bauzeit an Baustellen an Bundesstraßen und Autobahnen seit dem 5. Oktober 2011 verringert?

Die dem BMVBS vorliegenden durchschnittlichen Daten über Bauzeiten für die Jahre 2011 und 2012 sind Planungsdaten, die die Länder gemeldet haben. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Baustellendauer für diese beiden Jahre von rd. 135 Tagen.

2. Welche Mittel stellt der Bund zur Verfügung, um die Bauzeit an Baustellen an Bundesstraßen und Autobahnen nach erfolgter Meldung im Baustellenmelder zu verkürzen?

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. Das Baustellenmanagement

ist dabei im Grundsatz den Verwaltungsausgaben zuzuordnen. Aus Beschleunigungsregelungen resultierende Mehrkosten gehen mit in die Abrechnungssumme der Maßnahme ein und werden vom Bund getragen.

3. Wie viele Meldungen sind seit dem 5. Oktober 2011 erfolgt?

Mit Stand 22. Juli 2013 sind seit dem 5. Oktober 2011 über den Baustellenmelder 3 244 Hinweise beim BMVBS eingegangen.

4. Auf wie viele Anfragen des Baustellenmelters erfolgte eine qualifizierte Antwort mit Lösungsvorschlägen, und wo konnte das BMVBS für Abhilfe an „schlafenden“ Baustellen sorgen?

Den Ländern werden grundsätzlich alle Baustellenmeldungen zugeleitet. Einzige Ausnahme bilden diejenigen Meldungen, bei denen der Einsender ausdrücklich einer Weitergabe aus Datenschutzgründen widersprochen hat. Die von den Ländern an den Bund gemeldeten Ursachen werden vertieft ausgewertet. Anschließende Aussagen sind zurzeit noch nicht möglich.

5. Inwiefern besteht eine Zielvorgabe, die mit dem Baustellenmelder erreicht werden soll?

Das Ziel ist in der Vorbemerkung der Bundesregierung dargestellt.

6. Gibt es ein konkretes Ziel zur Beschleunigung der durchschnittlichen Bauzeit an Baustellen an Bundesstraßen und Autobahnen, und wann soll dieses Ziel gegebenenfalls erreicht werden?

Aufgrund der vielfältigen projektspezifischen technologischen Randbedingungen, der unterschiedlichen Baugrundverhältnisse und der nicht zu vereinheitlichenden Projektzuschnitte können nur allgemeingültige Vorgaben von Bauzeiten für einzelne Leistungen festgelegt werden.

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 abzuwarten.

7. An welchen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer als „Schlafbaustellen“ bezeichneten Bauabschnitten an Bundesstraßen und Autobahnen werden Vorgaben des Bundes „zögerlich oder nicht konsequent genug“ (Quelle: [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)) umgesetzt, und welche Maßnahmen sollen an diesen „Schlafbaustellen“ konsequenter umgesetzt werden?

Diese Feststellung ist genereller Art.

Grundsätzlich ist eine umfassendere und möglichst tagesaktuelle Information der Verkehrsteilnehmer anzustreben. Allerdings ist der hiermit verbundene zusätzliche Aufwand für die organisatorische Vorbereitung, Qualitätssicherung und Aktualisierung von Informationsplattformen nicht unerheblich, wofür nicht immer ausreichende Ressourcen zur Verfügung stehen. In diesem Kontext stellt das Pilotprojekt „Baustelle im 21. Jahrhundert“ ein vorrangig innovatives Instrument für ein konsequentes Arbeitsstellenmanagement dar. Dieses Instrument soll deshalb bei weiteren Baustellen zum Einsatz kommen.

8. An welchen Baustellen an Bundesstraßen und Autobahnen erfolgte eine Beschleunigung der Arbeiten seit dem 5. Oktober 2011, nachdem es hierzu eine Meldung im Baustellenmelder gab (bitte tabellarische Aufführung mit Benennung der Baustelle, erfolgter Maßnahme durch das BMVBS sowie Zeitangabe, um die sich die Maßnahme bis zur Fertigstellung verkürzte)?

Da die Meldung des Verkehrsteilnehmers im Baustellenmelder sich auf eine bereits laufende vertraglich vereinbarte Baumaßnahme mit konkreter Vertragslaufzeit bezieht, ist eine nachträgliche Bauzeitenverkürzung rechtlich problematisch, da sie eine Änderung eines bereits abgeschlossenen Vertrages bedeutete.

9. Wie schlüsseln sich Gründe für ruhende Arbeiten an Bundesstraßen und Autobahnen auf (bitte einzeln für bauablaufbedingte technische Gründe, witterungsbedingte Bauunterbrechungen, Baustellenorganisation und -logistik, Bauarbeiten neben oder unter der Fahrbahn, nächtliche oder sonntägliche Baustellenpausen, bauvorbereitende Maßnahmen, komplexe Bodenverhältnisse, zusätzliche Absperrbereiche ohne Bautätigkeit zur sicheren Verkehrsführung, zeitliche Dispositionsfreiheiten der Baufirmen, fehlerhafte zeitliche Abstimmungen bei Mischlosen, vertragliche Schwierigkeiten, baurechtliche Probleme angeben)?

#### Gründe bei bauvorbereitenden Maßnahmen

- die Einrichtung einer Arbeitsstelle (Aufbau der Baubüros, Unterkünfte, sanitären Einrichtungen, Werkstätten, Krananlagen), Herstellung provisorischer Zufahrten, Durchführung von Rodungsarbeiten, Beseitigung von Kampfmittelbeständen etc. können im nicht unmittelbar einsehbaren Bereichen durchgeführt werden;
- komplexe Bodenverhältnisse  
beispielsweise müssen setzungsgefährdete Untergründe durch entsprechende Vorabmaßnahmen stabilisiert werden. Auch müssen bestimmte Zeiten abgewartet werden, um das Setzungsverhalten ausreichend abklingen zu lassen;
- zusätzliche Absperrbereiche ohne Bautätigkeit zur sicheren Verkehrsführung  
z. B. ist bei fehlender Entwicklungslänge zwischen zwei vorhandenen Bauwerken eine Überleitung von Verkehren auf die Gegenfahrbahn nicht immer möglich;
- zeitliche Dispositionsfreiheit der Baufirmen  
die Baufirmen haben ein Interesse daran, ihr Personal und den Gerätepark optimal einzusetzen. Sofern der vertraglich vereinbarte Fertigstellungstermin eingehalten werden kann, steht es ihnen frei, den aus ihrer Sicht notwendigen Dispositionsspielraum zu nutzen und die Arbeiten temporär zu verlagern;
- fehlerhafte zeitliche Abstimmung bei Mischlosen  
Arbeitsprozesse bei Arbeitsstellen im Straßenbau lassen sich nicht im gleichen Maße wie bei der industriellen Produktion takten;
- vertragliche Schwierigkeiten und baurechtliche Probleme;  
diese lassen sich – auch zur Wahrung der Interessen der Auftraggeberseite – nie ganz ausschließen.

#### Bauablaufbedingte technische Gründe

- durch den Bauablauf vorgegebene Prozesse verzögern sich aufgrund von defekten Maschinen, Anlieferung nicht abnahmefähigen Materials etc.;

- Witterungsbedingte Bauunterbrechungen  
aufgrund unvorhersehbarer frühzeitig winterlicher Witterung können temperaturabhängige Arbeiten nicht durchgeführt werden, Markierungen können nicht auf eine feuchte Fahrbahn aufgebracht werden etc.;
  - Baustellenorganisation und -logistik  
die Transporte von Massengütern wie auch die Schwertransporte können zeitlichen Einschränkungen unterliegen, hoher baustellenbedingter Verkehr kann auf Grund hohen Verkehrsaufkommens nicht angedient werden etc.;
  - Bauarbeiten neben oder unter der Fahrbahn  
die Arbeiten sind für den Verkehrsteilnehmenden optisch nicht einsehbar;
  - nächtliche oder sonntägliche Baustellenpausen  
zu diesen Zeiten sind keine Arbeiten vorgesehen bzw. dürfen mit Rücksicht auf die Anwohner wegen der Lärmbelastung nicht durchgeführt werden etc.
10. Welche Maßnahmen ergreift das BMVBS, um den Bauablauf bei witterungsbedingten Bauunterbrechungen, Problemen der Baustellenorganisation und -logistik, Bauarbeiten neben oder unter der Fahrbahn, nächtlichen oder sonntäglichen Baustellenpausen, bauvorbereitenden Maßnahmen, komplexen Bodenverhältnissen, zusätzlichen Absperrbereichen ohne Bautätigkeit zur sicheren Verkehrsführung, zeitlichen Dispositionsfreiheiten der Baufirmen, fehlerhaften zeitlichen Abstimmungen bei Mischlosen, vertragliche Schwierigkeiten sowie baurechtlichen Problemen zu beschleunigen?

Im Rahmen der grundgesetzlich geregelten Auftragsverwaltung (Artikel 90 des Grundgesetzes – GG) obliegt es den Bundesländern, die Arbeitsstellen auf den Bundesfernstraßen zu planen, durchzuführen und zu optimieren. Der Bund macht einerseits grundsätzliche Vorgaben in entsprechenden Richtlinien und wertet andererseits hierzu u. a. die Ländermeldungen zu Baustellen aus.

11. In welcher Form und mit welchen Straßenbauverwaltungen der Länder wurden die Erkenntnisse des Baustellenmelders erörtert (bitte Form der Erörterung für einzelne Bundesländer mit erfolgten Maßnahmen angeben)?

Wie bereits erläutert (Antwort zu Frage 4), werden den Ländern alle Baustellenmeldungen zur Stellungnahme bzw. Kenntnisnahme zugeleitet. Einzige Ausnahme bilden diejenigen Meldungen, bei denen ausdrücklich einer Weitergabe aus Datenschutzgründen widersprochen worden ist. Ferner sind der Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesfernstraßen und die zugehörigen Ausführungshinweise in enger Abstimmung mit allen Bundesländern erarbeitet und von diesen eingeführt worden. Soweit die Fragen im Rahmen der Stellungnahmen der Länder in einzelnen Fällen nicht abschließend beantwortet werden, ist es geübte Praxis, ergänzende Hintergrundinformationen einzuholen. Darüber hinaus war das Thema mehrfach Gegenstand von Bund-Länder-Sitzungen auf verschiedenen Verwaltungsebenen.

12. An welchen Baustellen wurden seit dem 5. Oktober 2011 die Bauvorbereitungen verbessert?
13. Für welche Baustellen wurde seit dem 5. Oktober 2011 die vertragliche Festlegung und Umsetzung von kurzen Bauzeitvorgaben verändert?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit 2011 konnte bei den nachfolgend aufgeführten Baumaßnahmen durch eine entsprechend optimierte Bauablaufplanung ein Zeitgewinn erzielt werden. Der damit einhergehende finanzielle Mehraufwand ist ebenfalls aufgeführt.

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

KT = Kalendertag

WT = Werktag

14. In welcher Weise soll die Arbeit des Baustellenmelters künftig optimiert werden?

Ausgehend von der erfreulichen Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer, dem BMVBS Meldungen im Rahmen des Baustellenmelters zu geben, wird das bestehende Analysesystem des Bundes methodisch weiterentwickelt, so dass zukünftig ein EDV-gestütztes verkehrliches Beurteilungsmodell und damit ein netzbezogenes Arbeitsstellenmanagement den Ländern zur Verfügung stehen wird.

Zentraler Baustein des neuen methodischen Ansatzes ist das derzeit im Aufbau befindliche Verkehrsanalyzesystem. Es wird sich durch eine deutlich präzisere Nachbildung des Verkehrsablaufs zur Einschätzung unterschiedlicher baulicher und betrieblicher Szenarien für geplante Arbeitsstellen auszeichnen. Die dann automatisiert prüfbareren Kriterien umfassen arbeitsstellenbedingte Fahrtzeitverluste, die Verkehrssicherheit, die Arbeitsstellengestaltung (Verkehrsführung, Querschnittsgestaltung, Maßnahmen der Verkehrsregelung etc.).

Aus diesem Grunde verfolgt das BMVBS mit seinem Baustellenmanagementkonzept einen auf die Minimierung der Eingriffe in den fließenden Verkehr hin ausgelegten hocheffizienten Ansatz.

15. Hat die Bundesregierung eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die Bundesfernstraßen mit den Ländern geschlossen, um durch eine flexiblere Mittelverwendung für schnellere Bauabläufe zu sorgen, und wenn nein, warum nicht?

Eine solche Vereinbarung besteht nicht. Die Entwicklung einer „LuFV-Straße“ bedurfte der Anpassung des Kerns der „LuFV-Schiene“ an die Rahmenbedingungen, die durch die Auftragsverwaltung und die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern im Grundgesetz (Artikel 85 und 90 GG) definiert sind.

