

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner,
Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD**

Koordination von Autobahnbaustellen

Die Staubilanz 2018 des ADAC e. V. zeigt, dass sich im vergangenen Jahr rund 745 000 Staus auf deutschen Straßen gebildet haben und dies einem Anstieg gegenüber 2017 von etwa 3 Prozent entspricht. Die Gesamtlänge der Staukilometer verzeichnet mit 1 528 000 Kilometern ebenfalls einen Anstieg um 5 Prozent. Ein Faktor, der dem ADAC mit Bezug zur Bundesanstalt für Straßenwesen zufolge wesentlich zu den 52 Jahren bzw. rund 455 000 Stunden beiträgt, die deutsche Autofahrer jährlich insgesamt im Stau stehen, ist die im selben Zeitraum um 3 Prozent gestiegene Baustellenzahl (www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/staubilanz/).

Schon im Frühjahr 2018 meldete der ADAC insgesamt 430 Baustellen allein auf Autobahnen sowie, dass nach eigenen Erhebungen Baustellen für rund ein Drittel aller Staus verantwortlich sind (www.presseportal.de/pm/7849/3928618).

Dieser Trend setzte sich bis zum Herbst mit 538 Baustellen auf Autobahnen fort, was einer Steigerung um 15 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entsprach (www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/538-baustellen-auf-deutschlands-autobahnen/).

Mit der 2021 abgeschlossenen Überführung des Bundesfernstraßennetzes in die Hand des Bundes bzw. der Errichtung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA) wird es in der Verantwortung der Bundesregierung liegen, Störungen des Verkehrsflusses durch Baustellen auf Bundesfernstraßen zu minimieren. Da die Durchführung einer Baumaßnahme ein Faktor ist, der erheblich zur Staubilanz des ADAC beiträgt, ist aus Sicht der Fragesteller eine möglichst schnelle Durchführung der Baumaßnahmen erstrebenswert. Dies funktioniert nach Ansicht der Fragesteller aber nur über die Gewährleistung eines reibungslosen Lieferverkehrs zu den Baustellen. So sind beispielsweise allein für die Erneuerung eines einzigen Kilometers Autobahn rund 200 000 Tonnen Sand, Kies und Asphalt bzw. rund 10 000 LKW-Fahrten notwendig (www.zeit.de/2018/27/baustellen-stau-autobahnen-ursachen).

Nachdem vor allem Baustellen anfällig für den sogenannten Bullwhip-Effekt (ebd.) sind, welchem zufolge schon kleinste Störungen beispielsweise in der Zulieferung der erforderlichen Baumaterialien den gesamten Betrieb der Baustelle zum Erliegen bringen und somit den Abschluss der Baumaßnahme erheblich verzögern können, kommt der räumlichen Koordination von Baustellen nach Ansicht der Fragesteller schon heute und zukünftig noch mehr Bedeutung zu. Nicht nur weil zu vermeidende Verzögerungen im Baubetrieb notwendig die Kosten der Baumaßnahmen erhöhen und damit Steuerzahler unnötig belasten, sondern auch weil dies von Staus geplagte deutsche Autofahrer entlastet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele langfristige und kurzfristige Baumaßnahmen wie Fahrstreifenerweiterungen oder Brückensanierungen wurden bundesweit seit 2009 an Autobahnen durchgeführt, und wie viele solcher Maßnahmen sind für 2019 geplant (bitte nach Art der Baumaßnahme, Jahr, Bundesland und ggf. geplanter Fertigstellung aufschlüsseln)?
2. Wie viele langfristige und kurzfristige Baumaßnahmen wie Fahrstreifenerweiterungen oder Brückensanierungen wurden bundesweit seit 2009 an Bundesstraßen durchgeführt, und wie viele solcher Maßnahmen sind für 2019 geplant (bitte nach Art der Baumaßnahme, Jahr, Bundesland und ggf. geplanter Fertigstellung aufschlüsseln)?
3. Wie viele langfristige und kurzfristige Baumaßnahmen wie Fahrstreifenerweiterungen oder Brückensanierungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bundesweit seit 2009 an Landesstraßen durchgeführt, und wie viele solcher Maßnahmen sind für 2019 geplant (bitte nach Art der Baumaßnahme, Jahr, Bundesland und ggf. geplanter Fertigstellung aufschlüsseln)?
4. Wie viele langfristige und kurzfristige Baumaßnahmen wie Fahrstreifenerweiterungen oder Brückensanierungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bundesweit seit 2009 an Kreisstraßen durchgeführt, und wie viele solcher Maßnahmen sind für 2019 geplant (bitte nach Art der Baumaßnahme, Jahr, Bundesland und ggf. geplanter Fertigstellung aufschlüsseln)?
5. Wie viele langfristige und kurzfristige Baumaßnahmen wie Fahrstreifenerweiterungen oder Brückensanierungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bundesweit seit 2009 an Gemeindestraßen und -wegen durchgeführt, und wie viele solcher Maßnahmen sind für 2019 geplant (bitte nach Art der Baumaßnahme, Jahr, Bundesland und ggf. geplanter Fertigstellung aufschlüsseln)?
6. Betrachtet die Bundesregierung die räumliche Konzentration von Baustellen, die beispielsweise den Lieferverkehr von Baustellen behindert, als Störung des Verkehrsflusses?
 - a) Falls nein, warum nicht?
 - b) Falls ja, welche Vorhaben hat die Bundesregierung bisher umgesetzt, und welche plant sie derzeit, um solche Störungen zu vermeiden?
7. Wird die IGA nach Errichtung und vollständiger Übertragung aller Aufgaben in Bezug zum Bundesfernstraßennetz Baustellen auf Autobahnen und Bundesfernstraßen koordinieren?
 - a) Falls nein, warum nicht, und welche Behörden werden diese Aufgabe stattdessen erfüllen?
 - b) Falls ja, wird Vermeidung von räumlicher Konzentration von Baustellen von der IGA bei der Koordination berücksichtigt werden, und falls nicht, warum nicht?

8. Welche Baumaßnahmen beeinflussen nach Ansicht der Bundesregierung neben Baumaßnahmen im Bereich Straßenverkehr den Verkehrsfluss negativ, und warum?
 - a) Werden solche Baumaßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung von den derzeit zuständigen Behörden bei der Koordination von Baustellen berücksichtigt, um den Verkehrsfluss möglichst wenig zu stören, und falls nicht, warum nicht?
 - b) Hält es die Bundesregierung für möglich, alle Arten von Baumaßnahmen zu koordinieren, die sich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken, und falls ja, welche Maßnahmen will die Bundesregierung zukünftig ergreifen, um Baustellen mit dem Ziel zu koordinieren, einen reibungslosen Ablauf der Baumaßnahmen zu gewährleisten?
9. Plant die Bundesregierung, im Rahmen der Koordination von Baustellen mit dem Ziel, deren räumliche Konzentration zu verhindern, digitale Möglichkeiten einzusetzen, und falls ja, welche Lösungen präferiert die Bundesregierung gegenwärtig, und warum?
10. Welche gesetzlichen und allgemeinen Beschränkungen abseits von technischen Restriktionen, wie der Aushärtezeit von Asphalt, stehen dem 24-Stunden-Betrieb von Baustellen im Bundesfernstraßennetz nach Kenntnis der Bundesregierung entgegen und tragen somit indirekt zur Baustellendichte bei?
11. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2015 unternommen, um die lokale Koordination mehrerer an einer Baumaßnahme im Straßenverkehr beteiligter Unternehmen sowie der von Auftragnehmern beauftragten Subunternehmen zu verbessern?
12. Findet nach Kenntnis der Bundesregierung eine lokale Koordination mehrerer an einer Baumaßnahme im Straßenverkehr beteiligter Unternehmen sowie der von Auftragnehmern beauftragten Subunternehmen durch den öffentlichen Auftraggeber statt?
 - a) Falls nein, warum nicht?
 - b) Falls ja, erfolgt die Koordination vor Ort über die gesamte Dauer des Betriebs der Baustelle, und falls nicht, warum nicht?

Berlin, den 9. April 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

