

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Thomas Ehrhorn, Marc Bernhard, Stephan Brandner, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Joana Cotar, Siegbert Droese, Peter Felser, Dietmar Friedhoff, Kay Gottschalk, Armin-Paulus Hampel, Mariana Iris Harder-Kühnel, Dr. Heiko Heßenkemper, Karsten Hilse, Nicole Höchst, Martin Hohmann, Johannes Huber, Jens Kestner, Stefan Keuter, Norbert Kleinwächter, Jörn König, Jens Maier, Dr. Birgit Malsack-Winkemann, Andreas Mrosek, Sebastian Münzenmaier, Ulrich Oehme, Frank Pasemann, Tobias Matthias Peterka, Paul Viktor Podolay, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Autobahnbaustellen zügiger, sicherer sowie umwelt- und autofahrerfreundlicher planen und durchführen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Autobahnbaustellen sind unumgänglich, um entstandene Schäden an den Straßen zu beseitigen und diese für den wachsenden Fahrzeugverkehr auszubauen.

In den Jahren 2018 und 2019 wurde eine Rekordzahl von über 500 gleichzeitigen Baustellen jährlich auf Deutschlands Autobahnen erreicht; im Oktober 2019 von über 600 (www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/538-baustellen-auf-deutschlands-autobahnen/; <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/508867/umfrage/anzahl-baustellen-auf-autobahnen/>).

So begrüßenswert die damit einhergehende Instandsetzung sowie der Ausbau der Infrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland sind, so dürfen andererseits aber auch die nachteiligen Folgen dieser intensiven Bautätigkeit nicht übersehen werden.

Die große Anzahl gleichzeitiger Autobahnbaustellen hat bereits aus Sicht des Staates erhebliche wirtschaftliche Nachteile. So kommt es hierdurch zu Engpässen bei der Beschaffung des erforderlichen Baumaterials, die hohe Baustoffnachfrage im Zuge hunderter parallel durchgeführter Autobahnbaustellen führt zu Preissteigerungen und häufig fehlen geeignete Baufirmen, um eine Baustelle zügig abarbeiten zu können (www.rbb-online.de/kontraste/archiv/kontraste-vom-01-11-2018/autobahnbaustellen-warum-es-nicht-voran-geht.html; www.youtube.com/watch?v=RLAxdkBqkgU; www.zdf.de/nachrichten/heute/karen-grass-deutschland-baustellenland-100.html).

Auch die Länge der Autobahnbaustellen hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Dabei sind diese Baustellen häufig auf vielen Kilometern eingerüstet und die Fahrbahnen daneben verengt, ohne dass überhaupt irgendwelche Arbeiten auf weiten Teilen feststellbar sind. Gerade auch aufgrund derart falscher Einrichtungsplanungen und unklarer Vorgaben kommt es inzwischen vermehrt zu Baustellenlängen, die den Kraftfahrern nicht mehr zuzumuten sind. Bereits in der 17. Wahlperiode, wurde das

Problem zu langer Autobahnbaustellen im Bundestag angesprochen und eine Verkürzung der seinerzeit geltenden Höchstlänge von 15 km angeregt. Der damalige Parlamentarische Staatssekretär und heutige Bundesverkehrsminister Dr. Andreas Scheuer antwortete, dass die seinerzeit geltenden Richtlinien zur Baubetriebsplanung auf Bundesautobahnen (RBAP) in Kürze geändert und durch den Leitfaden „Arbeitsstellenmanagement“, der eine Reduzierung der Arbeitsstellenlänge vorsehen sollte, ersetzt würden (vgl. Bundestagsdrucksache 17/2892, S. 74). Tatsächlich sieht der Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen aus dem Jahr 2011 zwar unter Punkt 4.2.2 vor, dass „Arbeitsstellenlängen von mehr als 12 km vermieden werden sollen“. Diese unklare Sollvorschrift, verbunden mit der widersprüchlichen Folgeregelung, wonach Aneinanderreihungen mehrerer Arbeitsstellen anzustreben sind, hat allerdings dazu geführt, dass die Baustellen seither oft noch viel länger geworden sind. Autobahnbaustellen mit einer Länge von über 10 km sind heute keine Seltenheit mehr. Lagen die längsten Autobahnbaustellen im Jahr 2008 üblicherweise noch bei einer Gesamtlänge um die 10 km (www.spiegel.de/auto/aktuell/die-zehn-laengsten-autobahnbaustellen-2008-a-564998.html), liegen diese inzwischen häufig zwischen 10 und 20 km Länge (www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/538-baustellen-auf-deutschlands-autobahnen). Allein in Niedersachsen betrug die Gesamtzahl der Autobahnbaustellenkilometer auf der A7 im Jahr 2019 über 44 Kilometer (www.haz.de/Nachrichten/Der-Norden/Autobahn-Ausbau-44-Kilometer-Baustellen-auf-der-A7-Warum-alle-auf-einmal), wobei mit wenigen Unterbrechungen die längste Baustelle dort bis heute die laut Bauschild insgesamt 29,2 km lange Autobahnbaustelle zwischen Seesen/Harz und Nörten-Hardenberg mit vielfachen Verschwenkungen und Verengungen ist (www.hna.de/lokales/goettingen/goettingen-ort28741/a7-noch-fuer-jahre-grossbaustelle-vor-allein-in-suedniedersachsen-13068519.html).

Je länger eine Autobahnbaustelle ist, desto belastender wirkt diese auf die Fahrzeugführer, insbesondere dann, wenn die Baustellen mit Verschwenkungen bzw. Fahrspurverengungen einhergehen. Nach einer Umfrage der DEKRA fühlten sich 2018 rund 40 % der Autofahrer unsicher in Autobahnbaustellen; etwa 20 % der Kraftfahrer hatten sogar Angst, diese zu durchfahren (www.autozeitung.de/autobahn-baustellen-deutschland-staumelder-infos-gn20230-180284.html?image=1).

Dieses Empfinden der Autofahrer ist tatsächlich begründet, denn Autobahnbaustellen gehen mit einer Vielzahl von Gefahren und Beeinträchtigungen für die Fahrzeugführer, Umweltbelastungen sowie volkswirtschaftlichen Schäden einher, vor allem infolge der dort oft auftretenden Stauungen.

Baustellen sind nach einer ADAC-Ehrhebung Ursache für etwa ein Drittel aller Staus auf Autobahnen und führen damit auch zu vielen Verkehrsunfällen, insbesondere wenn es dabei zu einem Entfall von Fahrspuren kommt oder die Baustelleneinrichtungen mit Verschwenkungen verbunden sind (www.spiegel.de/auto/aktuell/deutschland-mehr-als-430-baustellen-auf-autobahnen-staugefahr-a-1205126.html). Häufig bergen Autobahnbaustellen gerade für Lkw ein großes Unfallrisiko (www.eurotransport.de/artikel/zeitverlust-und-unfallrisiko-fuer-lkw-baustellen-hindernis-und-aergernis-11150146.html), oft verbunden mit schweren oder gar tödlichen Auffahrunfällen. So kam es im Jahr 2019 zu 488 Lkw-Unfällen an Stauenden, insbesondere vor Autobahnbaustellen; bis zum März 2020 hatten bereits zehn Lkw-Fahrer ihr Leben auf diese Weise verloren (www.eurotransport.de/artikel/lkw-unfaelle-am-stauende-das-sterben-geht-weiter-11152014.html). Gerade, weil Autobahnbaustellen Ursache für viele Verkehrsunfälle, verbunden mit einem Verletzungsrisiko, bis hin zur Tötung der Fahrzeuginsassen sind, sind Gesetzgeber und Bundesregierung aufgefordert, Beeinträchtigung des Fahrzeugverkehrs durch Baustellen möglichst zu vermeiden.

Staus infolge von Autobahnbaustellen führen aber nicht nur zu einer erhöhten Verkehrsunfallgefahr, sondern auch zu einem unnötigen Kraftstoffverbrauch und damit zu einer höheren Umweltbelastung. Eine Stunde Leerlauf des Motors verbraucht nach Angaben des TÜV Süd 1 Liter Kraftstoff, verbunden mit dem entsprechenden Ausstoß

von Schadstoffen. Hinzu kommt der Verschleiß etwa der Bremsen, durch ständiges Anfahren und Abbremsen, der zu Abrieb und Feinstaub führt. Schließlich verursachen Staus, u. a. auf Autobahnen, einen hohen volkswirtschaftlichen Schaden, den das Institut INRIX pro Jahr auf 80 Milliarden Euro in der Bundesrepublik Deutschland schätzt, etwa, weil Termine nicht eingehalten oder Materialien nicht rechtzeitig geliefert werden können sowie unnötig Kraftstoff verbraucht wird (www.dw.com/de/was-macht-stau-mit-unserer-umwelt-und-mit-uns/g-47178066).

Die aktuellen bundesrechtlichen Vorgaben zur Planung und Durchführung von Autobahnbaustellen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland reduzieren die genannten nachteiligen Folgen von Autobahnbaustellen bislang nicht in ausreichendem Maße und müssen deshalb verbessert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. Vorgaben zu schaffen, nach denen Baustellen auf Bundesautobahnen so zu planen und einzurichten sind, dass dort auf der gesamten Baustellenlänge durchgängig und zügig gearbeitet wird, regelmäßig im Sieben-Tage- und 24-Stunden-Betrieb. Dabei soll ein Bonussystem für die Baufirmen eingeführt werden, falls diese das Bauvorhaben vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin mangelfrei übergeben können. Sofern dies zur effizienten Stellung der notwendigen Baustoffe, Arbeitskräfte und Maschinen erforderlich ist, soll dabei ein Blocksystem eingeführt werden, bei dem regelmäßig nur eine bestimmte Anzahl von Autobahnbaustellen gleichzeitig unter vollem Material- und Kräfteeinsatz bearbeitet wird und erst nach deren Fertigstellung der nächste Arbeitsblock zur Ausführung kommt, bzw. ein solcher Arbeitsblock nach Fertigstellung einzelner Baumaßnahmen nur bis zur festgelegten Höchstgrenze wieder durch neue Bauvorhaben aufgefüllt werden;
2. Vorgaben zu schaffen, nach denen einzelne Autobahnbaustellen in der Regel höchstens mit einer Gesamtabschnittslänge von bis zu 5 km geplant und durchgeführt werden dürfen und streckenmäßig längere Baumaßnahmen als Wanderbaustellen zu betreiben, es sei denn, die Gesamtbaumaßnahme überschreitet die Länge von 10 km nicht. Dabei soll auch darauf hingewirkt werden, dass an einem Autobahnabschnitt von 100 km Länge insgesamt mehrere Baustellen höchstens mit einer Gesamtlänge von bis zu 17 km zu planen und einzurichten sind, wobei das freie Intervall zwischen zwei Baustellen mindestens eine Strecke von 20 km Länge aufweisen muss. Ausnahmen von diesen Vorgaben sollen nur zugelassen werden, sofern besondere Umstände des Einzelfalls dies zwingend erforderlich machen, weil eine andere Abhilfe nicht möglich ist;
3. Vorgaben zu schaffen, nach denen Autobahnbaustellen in der Regel so zu planen und einzurichten sind, dass es dabei, etwa durch Mitbenutzung des Seitenstreifens, nicht zu einem numerischen Wegfall zuvor vorhandener Fahrspuren kommt.

Berlin, den 29. Juni 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

