

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/1018 –**

### **24-Stunden-Baustellen auf Bundesautobahnen**

Bundesweit kommt es wiederholt und verstärkt zu massiven Rückstauungen aufgrund von Baustellen sowie Unfällen vor und in Baustellenbereichen, die den Verkehr auf den Bundesautobahnen und den Umleitungsstrecken sowie in den betroffenen Städten und Gemeinden (weitere Umfahrungen/„Schleichverkehr“) zum Erliegen bringen. Beispielfhaft seien hier die A5, A6 und A8 in Baden-Württemberg genannt.

1. Wie nutzen die Bundesländer im Rahmen der Auftragsverwaltung das Instrument von 24-Stunden-Baustellen (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Welche 24-Stunden-Baustellen bestehen bereits?  
Welche Erfahrungen gibt es mit diesem Baustelleninstrument (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
3. Bei welchen zukünftigen Baumaßnahmen an Bundesautobahnen und Verkehrswegen beabsichtigt die Bundesregierung, 24-Stunden-Baustellen einzurichten (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Inwiefern ist dies zum Beispiel für die A5, A6 und A8 angedacht?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat für die Bundesfernstraßen bundeseinheitliche Vorgaben und Regelungen für ein wirksames Baustellen- bzw. Arbeitsstellenmanagement getroffen. Sofern die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind, sieht daher die Bundesregierung das Instrument der 24-Stunden-Baustellen als geeignet an, um die Bauzeit zur Minimierung arbeitsstellenbedingter verkehrlicher Störungen zu verkürzen.

Die Länder melden dem BMVI im Rahmen der Baubetriebsplanung die von ihnen geplanten Arbeitsstellen längerer Dauer auf Bundesautobahnen mit erforderlichen Verkehrsbeschränkungen an 4 oder mehr Kalendertagen und geben dabei die geplante Betriebsform der Arbeitsstelle an. Im Jahr 2017 meldeten die Länder 41 geplante Arbeitsstellen längerer Dauer auf Bundesautobahnen mit einem Bau-

beginn 2017 oder früher, die zumindest zeitweise in der Betriebsform 4 (Arbeiten rund um die Uhr (24 Std.)) geplant sind. Von diesen Arbeitsstellen entfallen auf die einzelnen Bundesländer wie folgt:

Baden-Württemberg	1
Bayern	26
Niedersachsen	8
Rheinland-Pfalz	3
Saarland	1
Thüringen	2
<b>Summe</b>	<b>41</b>

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine vollständigen bundesweiten Informationen über zukünftige Baumaßnahmen an Bundesautobahnen in der Betriebsform 4 vor.

4. Welche Erfahrungen gibt es bezüglich der Betriebswirtschaftlichkeit von 24-Stunden-Baustellen?

Inwiefern können durch eine schnellere Fertigstellung von Bauprojekten und damit beispielsweise weniger Stau und einer Erhöhung der Wertschöpfung in den Regionen, die von der rascheren Beendigung von Baumaßnahmen profitieren, eventuelle Mehrkosten kompensiert werden?

Welche Mehrkosten gibt es bei der Einrichtung von 24-Stunden-Baustellen auf Bundesautobahnen prinzipiell?

Aufgrund der zahlreichen Einflüsse und Abhängigkeiten kann keine standardisierte Angabe der Betriebswirtschaftlichkeit von 24-Stunden-Baustellen erfolgen. Auf hochbelasteten Strecken kann durch die entstehende Bauzeitverkürzung und die Reduzierung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen arbeitsstellenbedingter verkehrlicher Störungen die Anwendung des Instruments der 24-Stunden-Baustellen gesamtwirtschaftlich sinnvoll sein. Aus diesem Grund fordert die Bundesregierung auf entsprechenden Strecken die Anwendung von intensiveren Baubetriebsformen.

Im Übrigen wird auf den „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“ verwiesen.

5. Kann es durch Ausschreibungsoptimierungen in Bezug auf eine längere Arbeitszeit vor allem bei Helligkeit in den Sommermonaten noch zu Verkürzungen von schon geplanten Baustellen wie der zweiten Fahrbahnerneuerung der A5 zwischen Ettlingen und Rastatt ab Juni 2018 kommen?

Grundsätzlich können auch noch während eines laufenden Vergabeverfahrens Änderungen hinsichtlich der geplanten Bauzeit und der gewählten Baubetriebsform vorgenommen werden.

Für die Baumaßnahme ist die Betriebsform 4 für Verkehrssicherungsarbeiten und die Herstellung der Betondecke vorgesehen. Eine Ausweitung der Arbeitszeit in die Nachtstunden ist angesichts der zu erwartenden Lärmbelästigung für die angrenzende Wohnbebauung nicht möglich.

6. Welche rechtlichen und planerischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung in Bezug auf Prämienzahlungen für Bauunternehmen, die zum Beispiel als Generalunternehmer schneller als vereinbart mit einer Baumaßnahme auf national und international bedeutenden Bundesautobahnen und Verkehrswegen fertig werden?

Inwiefern wird dies bereits so gehandhabt?

Als Instrument zur Bauzeitverkürzung auf Bundesautobahnen kann eine Beschleunigungsvergütung nach den für EU-weite Vergaben geltenden Rechtsvorschriften vereinbart werden, wenn die Fertigstellung der Baumaßnahme vor Ablauf der Vertragsfristen erhebliche Vorteile bringt. Die vom Bund herausgegebenen und in den Ländern eingeführten Verwaltungsvorschriften ermöglichen eine solche Bonusregelung bei Baumaßnahmen an hochbelasteten Straßenabschnitten mit Verkehrseinschränkungen und setzen dabei voraus, dass eine knapp bemessene, unter Zugrundelegung der Baubetriebsform 2 (Arbeiten an allen Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts) ermittelte Bauzeit durch den Auftraggeber vorgegeben wird.

7. In welcher Weise unterstützt die Bundesregierung die von permanentem und plötzlichem durch Baustellen und Unfällen hervorgerufenem Umleitungsverkehr betroffenen Kommunen wie z. B. die Stadt Ettlingen bei der Finanzierung von Verkehrskonzepten, die damit eine Verkehrsbelastungsminimierung herbeiführen wollen?

Bezüglich der vom Bund als Straßenbaulastträger zu treffenden Maßnahmen bei durch Baustellen bedingten längerfristigen Umleitungsverkehren wird auf § 14 des Bundesfernstraßengesetzes verwiesen.

