

Alptraum Baustelle

Forderungen für ein besseres Baustellenmanagement auf Bundesautobahnen





Inhalt

Vorwort	3	3. Die Vielzahl der Baustellen	12
Zusammenfassung	4	4. Verkehrsführung und Unfallgefahr	13
Deutschlands Straßennetz – eine baustellenbedingte Staufalle?	5	5. Baustellenumleitungen, die nicht zum Ziel führen	16
Konkrete Ärgernisse für den Autofahrer ..	7	6. Baustelleninformationen die falsch oder veraltet sind	17
1. Baustellen, auf denen niemand arbeitet	7	7. Sanierungsstau	17
2. Die Dauer der Baustellen	8	Glossar	19

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,
Bauvorhaben im Straßenraum sind sehr komplexe Prozessabläufe, bei denen Bauherren, beteiligte Behörden und Betroffene viele Herausforderungen zu bewältigen haben. Die Arbeiten sind einerseits best- und schnellstmöglich und wirtschaftlich abzuwickeln, während andererseits das Umfeld – also der Verkehr, die Umwelt, die Anwohner und die Verkehrssicherheit – so wenig wie möglich beeinträchtigt werden soll.

Das vorliegende Forderungspapier beschäftigt sich mit den konkreten Problemen und Fragen von Fahrerinnen und Fahrern im Zusammenhang mit durch Baustellen verursachten Staus. Warum ist auf Baustellen oft niemand zu sehen? Warum dauern sie so lange? Wieso gibt es so viele Baustellen? Muss die Verkehrsführung so sein und wie steht es um die Unfallgefahr? Warum habe ich oft das Gefühl, mich auf die Umleitungsbeschilderung nicht verlassen zu können? Wie und wo wird über Baustellen informiert?

Vor dem Hintergrund der Vorgaben des Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement auf Autobahnen, der im Mai 2011 vom damaligen Bundesministerium für Verkehr,

Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit sofortiger Wirkung für die Bundesautobahnen eingeführt wurde, zeigt der ACE Auto Club Europa auf, wo die Schwachstellen in der Umsetzung deutlich werden. Wir stellen eine Reihe bereits bekannter, aber auch einige neue Lösungsvorschläge vor und stellen konkrete Forderungen. Ziel muss es sein, mit Hilfe eines professionellen Baustellenmanagements und dem Einsatz von elektronischen Verkehrsbeeinflussungssystemen den Alptraum Baustelle zu beenden und diese für alle Beteiligten sicher und erträglich zu machen.



Stefan Heimlich

Vorsitzender ACE Auto Club Europa



Zusammenfassung

Deutschlands überörtliches Straßennetz ist aufgrund seiner zentralen Lage in Europa für die europaweite Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft von großer Bedeutung. Es muss auf einer Gesamtlänge von rund 230.000 Kilometern in einem verkehrssicheren und benutzungsfähigen Zustand sein, um seinen Verbindungs- und Erschließungsaufgaben gerecht zu werden. Dass es hier regelmäßig zu Erneuerungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen kommt, ist selbstverständlich. Dass aber die damit einhergehenden Baustellen oftmals kilometerlange Staus verursachen, sollte durch eine optimale Planung und Abwicklung der Arbeiten vermeidbar sein.

Im Folgenden werden die zentralen Aussagen des vorliegenden Forderungspapiers zusammengefasst:

Eines der Hauptziele für Autofahrer ist es, neben einer Baustelle im Stau zu stehen, auf der offenkundig niemand arbeitet. In jedem Stadium der Bauarbeiten sollte für

sie erkennbar sein, dass Baumaßnahmen stattfinden und wie lange sie noch dauern werden. Die Informationen über Baustellen müssen über die Medien, Fahrerassistenzsysteme, Telematikanwendungen und auch vor Ort am Straßenrand kommuniziert werden. Bei Arbeitsunterbrechungen sollten die Absperreinrichtungen auf ein Mindestmaß reduziert und die Verkehrsregelung angepasst werden.

Um Dauerbaustellen, und damit den Zeitraum der Verkehrsbeeinträchtigungen, möglichst kurz zu halten, müssen auf den Baustellen das Ausnutzen der Tageshelligkeit und Samstagarbeit selbstverständlich sein. Tagesbaustellen dürfen nur in verkehrsschwachen Zeiten durchgeführt werden. In von Ballungsräumen entfernt liegenden stauanfälligen Abschnitten muss das Arbeiten rund um die Uhr ernsthaft erwogen werden, um so die zeitliche Länge der Baustelle zu verkürzen. Auch das Bauen unter Vollsperrung kann unter bestimmten Umständen eine ernsthafte Option sein.

Darüber hinaus sind Bauzeitanreize für Bauunternehmer zumindest dann ein sinnvolles Instrument, wenn auf deren realistische Umsetzbarkeit geachtet wird. Grundsätzlich sind zeitgleiche Baustellen auf parallel verlaufenden Autobahnabschnitten genauso zu vermeiden, wie Baumaßnahmen auf den Hauptreiserouten während der Ferienzeit. Einzelmaßnahmen sind zu bündeln und Dauer- und Tagesbaustellen zu verzahnen. Eine mangelnde bundesweite terminliche Baustellenkoordination darf nicht der Grund für Staus sein. Dass sich die einzelnen Bundesländer untereinander über bauliche Maßnahmen abstimmen, muss zur Selbstverständlichkeit werden.

Für die Planung und Umsetzung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen benötigen Bund und Länder entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen. Bestimmte komplexe Vorhaben sollten zentral koordiniert und von an dieser Stelle beschäftigtem hochspezialisiertem Personal durchgeführt werden.

Vom Auftraggeber kann eine hohe Qualität und Transparenz der Planung und Ausschreibung erwartet werden. Zwischen der Auftragserteilung und dem Baustart muss ausreichend Zeit für die Arbeitsvorbereitung sein, die wiederum mit den entsprechenden Software-Anwendungen erfolgen sollte. Darüber hinaus ist ein frühzeitiges, kontinuierliches Risikomanagement sowohl durch den Auftraggeber als auch durch den Auftragnehmer gefordert. Korrekturmaßnahmen müssen zu jedem Zeitpunkt der Bauphase möglich sein.

¹ Siehe Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2015, Kapitel 25: Transport und Verkehr, Punkte 25.4.1 und 25.4.2, Oktober 2015

Zur Reduzierung der Unfallgefahr in Baustellenbereichen muss zu Beginn der Baustelle die zulässige Höchstgeschwindigkeit klar erkennbar sein und konsequent durchgesetzt werden. Sie sollten mit einer Regelgeschwindigkeit von 80km/h befahren werden können. Werden die erforderlichen Mindestbreiten der Fahrstreifen nicht eingehalten, muss diese auf 60km/h reduziert werden. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung sollte am Baustellenende stufenweise aufgehoben werden. Baustellenverlauf, Baustelleneinrichtung und Fahrstreifengeometrie müssen durchgehend einheitlich gestaltet und Veränderungen der Verkehrsführung – besonders nachts - klar erkennbar sein.

Umleitungen müssen lückenlos, verständlich und rechtzeitig ausgeschildert sein und in den Medien angekündigt werden. Diese Strecken sollten ausreichend leistungsfähig sein und dürfen nicht gesperrt werden. Die Verkehrsregelung auf diesen Straßen muss an die geänderten Anforderungen angepasst sein.

Deutschlands Straßennetz – eine baustellenbedingte Staufalle?

Das Straßennetz für den überörtlichen Verkehr in Deutschland hat eine Gesamtlänge von rund 230.000 Kilometern. Es setzt sich aus 12.900 Kilometern Autobahn, 39.400 Kilometern Bundesstraße, 86.200 Kilometern Landstraße und 91.800 Kilometern Kreisstraße zusammen.¹ Rund 82 Prozent



der Verkehrsleistungen im motorisierten Personenverkehr und 78 Prozent des Güterverkehrs werden auf der Straße abgewickelt.²

Gerade wegen des erweiterten europäischen Binnenmarkts und seiner zentralen Lage in Europa muss das deutsche Straßennetz in einem verkehrssicheren und benutzungsfähigen Zustand sein, um seinen Verbindungs- und Erschließungsaufgaben gerecht zu werden und die Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft langfristig sicher zu stellen. Abhängig von der Verkehrsbelastung hat es eine durchschnittliche Nutzungserwartung von rund 30 Jahren³. Aufgrund der wachsenden Fahrleistung und der erhöhten Beanspruchung der Fahrbah-

nen durch eine steigende Anzahl von Lkw beschleunigt sich dieser Vorgang. Viele Straßen stehen deshalb vor einer Grundinstandsetzung, während das Straßennetz als solches ständig ergänzt und ausgebaut werden muss.

Weil das Bundesfernstraßennetz Deutschlands historisch gewachsen ist, weist es sehr unterschiedliche Ausbaustandards auf. Trassierung, Breite, Frostsicherheit und Tragfähigkeit der Befestigung sind unterschiedlich. In den alten Bundesländern stammt ein erheblicher Anteil der Bundesautobahnen aus den 60er und 70er Jahren und muss nun grundhaft erneuert werden. In den neuen Bundesländern müssen Erneuerungsmaßnahmen mit Um- und Aus-

baumaßnahmen kombiniert werden, um den verkehrlichen Standard der alten Bundesländer zu erreichen.

Die in diesen Zusammenhängen eingerichteten Baustellen an Bundesautobahnen führen oftmals zu Behinderungen, deren schlimmstes Ausmaß kilometerlange Staus sind: Im Jahr 2014 haben deutsche Autofahrer insgesamt 39 Stunden im Stau verbraucht.⁴ Viele davon waren baustellenbedingt. Der Volkswirtschaft entsteht durch die Zeitverzögerung ein großer Schaden. Auch die Unfallgefahr ist in Baustellen höher als auf freien Abschnitten. Wichtig sind deshalb die optimale Planung und Abwicklung der Arbeiten.

Konkrete Ärgernisse für den Autofahrer

1. Baustellen, auf denen niemand arbeitet

Im Stau zu stehen, ist ärgerlich. Wegen einer Baustelle im Stau zu stehen, auf der niemand arbeitet, erzeugt umso mehr Unverständnis bei den Autofahrern.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erklärt solche Situationen mit den vielfältigen Rahmenbedingungen, die die ausführenden Baufirmen, in deren Händen die konkrete Planung der Bauarbeiten und der zur Verfügung stehenden Ressourcen liegt, zu beachten haben. Dazu gehören beispielsweise die Verfügbar-

keit und Auslastung von Personal und Maschinenpark über das ganze Jahr, das Vorhandensein der verschiedensten Massenbaustoffe, bautechnologisch und fertigungstechnische Abhängigkeiten (z.B. Aushärtezeiten und Verarbeitungstemperaturen von Baustoffen), Witterungsbedingungen, Vorgaben der Verkehrsbehörden, gesetzliche Rahmenbedingungen wie Arbeitszeitgesetz, Immissionsschutz, Lärmschutz und mehr.⁵

IN KÜRZE

Unsere Forderungen

- a. Auf jeder Baustelle muss erkennbar sein, dass Bauaktivitäten stattfinden.
- b. Straßenseitig sollte auf Hinweistafeln klar kommuniziert werden, in welchem Stadium die Bauaktivitäten sich aktuell befinden und wann sie beendet sein werden. Wenn also wegen Aushärtezeiten die Baustelle unbesetzt ist, wird dies auch so an die Autofahrer kommuniziert.
- c. Darüber hinaus müssen bei Arbeitsunterbrechungen (z.B. am Wochenende) die Absperranlagen auf das notwendige Mindestmaß reduziert und eine Anpassung der Verkehrsregelung vorgenommen werden.

² Siehe Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2015, Kapitel 25: Transport und Verkehr, Punkte 25.2.1 und 25.3.1, Oktober 2015

³ Siehe RStO (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen)

⁴ Siehe <http://inrix.com/press/scorecard-report-germany-german/>

⁵ Siehe BMVI: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/allgemeines-zu-baustellenmanagement-auf-bundesfernstraesen-fragen-antworten.html?linkToOverview=js>



2. Die Dauer der Baustellen

Der Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen definiert vier mögliche Betriebsformen für Baustellen:

- Normale Tagesschicht (nur in Einzelfällen)
- Arbeiten an allen sechs Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts (gängige Betriebsform für Dauerbaustellen)
- Arbeiten nur nachts (wenn am Tag keine verkehrsschwachen Zeiten existieren)
- Arbeiten rund um die Uhr (24 Stunden/ 7 Tage)

Zur Wahl der Ausführungszeiträume für Baustellen heißt es hier, dass diese „unter Abwägung verkehrlicher und baulicher Aspekte nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen“⁶ soll. Darüber hinaus seien verkehrsschwache Zeiträume auszuwählen und witterungsbedingte Ausfallzeiten zu vermeiden. Zudem sollten verkehrliche Beeinträchtigungen nach Möglichkeit vor den Haupttagen des Ferienreiseverkehrs zurückgenommen bzw. erst danach verursacht werden.

⁶ Siehe BMVI und bast: Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen, Mai 2011, Seite 10

IN KÜRZE

Unsere Forderungen

Der ACE fordert, die Möglichkeiten und Instrumente zur Bauzeitverkürzung besser auszuschöpfen. Es gibt aktuell ein großes Potenzial, durch Baustellen verursachte Verkehrsbeeinträchtigungen zu reduzieren:

- a. Zwar sollen grundsätzlich alle Baustellen in der Betriebsform 2 (Arbeiten an allen sechs Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts) geplant werden. Jedoch scheint es, dass die Ausnutzung der Tageshelligkeit und die Samstagarbeit noch immer keine Selbstverständlichkeit bei der Bauausführung geworden sind. Würde man aber in den Monaten April bis Oktober tatsächlich an sechs Arbeitstagen/ Woche die Tageshelligkeit vollständig ausnutzen, stünden in diesem Zeitraum durchschnittlich 80 Wochenarbeitsstunden zur Verfügung.⁷
- b. Tagesbaustellen sollten ausschließlich zu verkehrsschwachen Zeiten durchgeführt werden – nicht im Berufsverkehr, nicht bei Großereignissen und nicht zum Ferienstart. Ausnahmen dürfen nur gemacht werden, wenn der Schaden ein hohes Sicherheitsrisiko darstellt.

c. Betriebsform 4 (Arbeiten rund um die Uhr) ist gerade auf von Ballungsräumen entfernt liegenden stauanfälligen Abschnitten, die zu jeder Tageszeit hoch frequentiert sind und auf denen auch der Lkw-Anteil hoch ist, sinnvoll. Die Bauzeit wird verkürzt und der Zeitraum der Verkehrsbeeinträchtigung ist geringer. Allerdings müssen bei Maßnahmen dieser Art, bei der die Unfallgefahr für Verkehrsteilnehmer und Baustellenpersonal hoch ist, alle Möglichkeiten zur Unfallvermeidung genutzt werden.

d. Bauen unter Vollsperrung ist für stark frequentierte Strecken ebenfalls eine ernst zu nehmende Option, wenn genügend Alternativrouten verfügbar sind. Die Bauzeit kann dadurch extrem verkürzt und die Baukosten reduziert werden. Die Unfallgefahr ist gering und die Arbeitssicherheit hoch. Allerdings muss hier in besonderem Maße – beispielsweise über Bonus-Malus-Regelungen – sichergestellt werden, dass es nicht zu Bauzeitverlängerungen kommt. Die Verkehrsteilnehmer müssen über Vollsperrungen frühzeitig informiert werden.

Ein weiterer Einflussfaktor auf die Dauer von Baustellen sind die vertraglichen Vorgaben des Auftraggebers. Damit die durch Baustellen verursachte Verkehrsbeeinträchtigung möglichst kurz ist, die volkswirt-

schaftlichen und zeitlichen Belastungen also in einem annehmbaren Rahmen bleiben, werden durch ihn vertragliche Vorgaben für die Dauer der Baustelle gemacht. Diese müssen wirtschaftlich und organisa-

⁷ Siehe BMVI und bast: Ausführungshinweise zum „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“, Mai 2011, Seite 17



torisch sinnvoll sein und die Vergabe- und vertragsrechtlichen Möglichkeiten zum Einsatz von Beschleunigungsmaßnahmen ausschöpfen. Hier gibt es beispielsweise Beschleunigungsvergütungen für den Auf-

tragnehmer, wenn die Baustelle früher fertig ist, als geplant. Braucht der Bauunternehmer allerdings länger, muss er eine Vertragsstrafe zahlen.⁸

IN KÜRZE

Unsere Forderungen

e. Auch der ACE teilt die Auffassung, dass es sinnvoll ist, Bauunternehmer dazu zu motivieren, zügig und sauber zu arbeiten. Das System der Beschleunigungsvergütungen für den Auftragnehmer birgt jedoch auch die Gefahr, dass eine schnelle Beendigung der Baumaßnahme

zu Lasten der Qualität der Arbeit geht. Sind dann Nachbesserungen erforderlich, sind weder Zeit noch Geld gespart worden. Bauzeit- anreize sind ein Instrument, das fest etabliert werden sollte, allerdings muss auf ihre realistische Umsetzbarkeit geachtet werden.

IN KÜRZE

- f. Auf Auftraggeberseite ist eine hohe Qualität und Transparenz der Planung und Ausschreibung erforderlich: Es muss eine vollständige Ausführungsplanung des jeweiligen Projekts geben und es dürfen keine Planungsleistungen in die Ausführungsphase verlagert werden, ohne dass im Vertrag die Vorbereitungszeit entsprechend angepasst wird. Auch die zur Verfügung stehenden Kapazitäten benötigter Materialien in der Region müssen in die Planungs- und Ausschreibungsphase mit einbezogen werden. Nachweislich schnellere Bauverfahren sollten ebenfalls berücksichtigt werden. Zudem sollte die Ausschreibung von Bauleistungen nicht nur auf Basis des Preises vorgenommen werden. Qualitative Bewertungskriterien sollten mit einbezogen und ggf. höher als der Preis bewertet werden. Sollte einer der Bieter Widersprüche, Lücken oder Fehler in den Vergabeunterlagen identifizieren, sollte dies positiv in die Bewertung einfließen.
- g. Grundsätzlich sollten Ausschreibungen kontinuierlicher über das Jahr verteilt werden und bereits frühzeitig im ersten Halbjahr erfolgen.
- h. Nach der Auftragserteilung sollte bis zum Start der Baustelle ausreichend Zeit für die Arbeitsvorbereitung sein.
- i. Ein frühzeitiges und kontinuierliches Risikomanagement auf Auftraggeberseite ist zwingend erforderlich.
- j. Planungsteams müssen interdisziplinär aufgestellt sein. Klare Zuständigkeiten und Kooperationsbereitschaft verringern das Konfliktpotenzial in der Bauausführung.
- k. Auf Auftragnehmerseite muss sichergestellt werden, dass die Personal-, Material- und Gerätekapazitäten für die vorgesehene Bauzeit vorhanden und einsatzfähig sind. Reserve-Kapazitäten zur Kompensation von eventuellen Geräte- oder Personalausfällen sollen eingeplant werden.
- l. Der Auftragnehmer muss seinen Umgang mit Risiken – auch solche, die er selbst nicht kontrollieren kann – aufzeigen.
- m. Der vom Auftraggeber vorgegebene Bauablauf sollte überprüft und ggf. angepasst werden. Alternative zeitsparende Bauverfahren müssen erwogen und entsprechende Nebenangebote ausgearbeitet werden.
- n. Die Arbeitsvorbereitung und detaillierte Bauablaufplanung muss mit entsprechenden Software-Anwendungen erfolgen. In diesem Zusammenhang begrüßt der ACE die Initiative der Bundesregierung zur Digitalisierung der Baubranche, durch die Bauprojekte künftig effizienter und im Zeit- und Kostenrahmen realisiert werden sollen (BIM).⁹
- o. Korrekturmaßnahmen sollten zu jedem Zeitpunkt der Ausführungsphase möglich sein.¹⁰

⁹ Siehe <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/152-dobrindt-stufenplan-bim.html>

¹⁰ Siehe Baustellenmanagement aus Sicht der Bauindustrie, Jörg Rösler, Strabag AG, 09/2015

⁸ Siehe <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/service/media/mid/warum-es-baustellen-gibt-und-wie-sie-funktionieren-1/>



3. Die Vielzahl der Baustellen

Um die Straßenverkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen, instand und damit dauerhaft verfügbar zu halten, gibt es auf Bundesautobahnen jährlich im Schnitt über 800 Baustellen längerer Dauer (ab 8 Tage) und bis zu 50.000 Tagesbaustellen.¹¹ Dadurch entsteht bisweilen der Eindruck, dass man aufgrund mangelnder Koordinierung von einer Baustelle in die nächste fährt. Der Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen fordert bei der

Planung von Baustellen die „netzweite Koordination der Maßnahmen untereinander unter dem Aspekt der Verkehrsverträglichkeit“¹². Um das Verkehrsnetz so wenig wie möglich einzuschränken, sei eine optimierte Koordination der Einzelmaßnahmen unter Gewährleistung der erforderlichen Kapazitäten im Netz schon in einer frühen Planungsphase zu gewährleisten.¹³ Auch eine „strategisch übergreifende Arbeitsstellenplanung unter Abstimmung mit angrenzenden Bundesländern“¹⁴ sei sicher zu stellen.

11 Siehe <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/allgemeines-zu-baustellenmanagement-auf-bundesfernstrassen-fragen-antworten.html?linkToOverview=js>

12 Siehe BMVI und bast: Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen, Mai 2011, Seite 6

13 Siehe BMVI und bast: Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen, Mai 2011, Seite 13

14 Siehe BMVI und bast: Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen, Mai 2011, Seite 13

IN KÜRZE

Unsere Forderungen

- Eine Abstimmung der baulichen Maßnahmen zwischen den einzelnen Bundesländern muss zur Selbstverständlichkeit werden.
- Auch kommunale Baulastträger müssen sich abstimmen, um gegebenenfalls Gemeinschaftsmaßnahmen zu identifizieren.
- Zeitgleiche Baustellen auf parallel verlaufenden Autobahnabschnitten müssen vermieden werden, damit diese als Ausweichroute genutzt werden können.
- Einzelmaßnahmen müssen nach Möglichkeit gebündelt werden.
- Dauer- und Tagesbaustellen sollten verzahnt werden.
- Auch wenn der Sommer aufgrund der längeren Tageshelligkeit die bautechnisch günstigste Jahreszeit – und damit Hauptbauzeit – ist, die möglichst vollständig ausgenutzt werden soll, müssen Baumaßnahmen auf den Hauptreiserouten während der Ferienzeit vermieden werden.
- Dahingegen kann auf Pendlerstrecken in der verkehrsrärmeren Ferienzeit verstärkt gebaut werden.
- Tagesbaustellen sind während der Hauptreisezeit gänzlich zu vermeiden.

4. Verkehrsführung und Unfallgefahr

Oftmals sind die Fahrstreifen in Baustellen so verengt, dass der Verkehr ins Stocken gerät. Viele Autofahrer sind aufgrund der

Nähe zur Planke auf der einen und dem Nachbarfahrzeug auf der anderen Seite verunsichert und fahren deswegen langsamer als nötig. Dies verursacht Staus. Hinzu kommt das Spannungsverhältnis zwischen der Notwendigkeit, Leben und Gesundheit der Bauarbeiter zu schützen, was einen zusätzlichen Platzbedarf verursacht, und dem erklärten Ziel, die Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Auf Autobahnen in Deutschland gibt es in der Regel zwei, drei oder vier Fahrstreifen in jede Richtung. Wird eine Baustelle eingerichtet, wird die ursprünglich für den Verkehr bereitgestellte Fläche reduziert oder gesperrt. Es entsteht eine neue Verkehrsführung. Um Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Fahrzeiten so gering wie möglich zu halten, wird die Anzahl der Fahrstreifen möglichst beibehalten. Ausnahmen werden nur dann gemacht, wenn aufgrund der gewählten Zeitfenster kein Stau zu erwarten ist. In Baustellenbereichen werden meistens die Verkehrsführungen „3+1“ oder „4+0“ realisiert. Eine „3+1“ Verkehrsführung bedeutet, dass auf einer Richtungs-fahrbahn drei Fahrstreifen zur Verfügung stehen, auf der anderen Fahrbahn ein Fahrstreifen. Bei einer „4+0“ Verkehrsführung wird der Verkehr auf einer Richtungsfahrbahn geführt, während die andere Richtungsfahrbahn vollständig zur Durchführung der Baumaßnahme zur Verfügung steht. Hierfür wird häufig der Behelfsfahrstreifen provisorisch verbreitert.¹⁵ Baustellen sollen grundsätzlich mit einer Geschwindigkeit von 80km/h sicher befahrbar sein.

15 Siehe BMVI und bast: Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen, Mai 2011, Seite 9/10



Der Anteil von Alleinunfällen ist in Baustellen geringer als in baustellenfreien Abschnitten. Der Schwerlastverkehr hingegen ist in Baustellen besonders häufig an Unfällen

beteiligt. Der Baustellenbeginn, das Baustellenende, Verschwenkungen, Überleitungen und Behelfsanschlussstellen sind die Problembereiche der Verkehrssicherheit.¹⁶

IN KÜRZE

Unsere Forderungen

Die Problembereiche der Verkehrssicherheit in Baustellen bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit durch die Verkehrsteilnehmer. Doch damit diese ihre Geschwindigkeit und ihr Fahrverhalten anpassen können, müssen Fahrbahnverlauf und Veränderungen der Verkehrsführung deutlich erkennbar sein:

a. Der Beginn der Baustelle muss klar erkennbar sein und die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss konsequent durchgesetzt werden.

b. Am Baustellenbeginn müssen verstärkt Überwachungsmaßnahmen durchgeführt werden, um den Verkehr auf die geforderte Geschwindigkeit zu reduzieren. Innerhalb des Baustellenbereichs bietet es sich beispielsweise an, die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch mit neuen Messverfahren („Section Control“) zu überwachen. Diese Maßnahmen sollten gut sichtbar sein und im Vorfeld kommuniziert werden.

IN KÜRZE

- c. Veränderungen der Verkehrsführung und besondere Gefahrenbereiche innerhalb der Baustelle müssen erkennbar sein.
- d. Der Baustellenverlauf, die Baustelleneinrichtung und die Fahrstreifengeometrie müssen durchgehend einheitlich gestaltet sein.
- e. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten müssen konsequent auf die Fahrstreifenbreiten und Fahrstreifengeometrie abgestimmt sein.
- f. Behelfsanschlussstellen müssen sorgfältig eingerichtet werden.
- g. Baustellen sind nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA) so einzurichten, dass sie mit einer Regelgeschwindigkeit von 80km/h befahren werden können.
- h. Die Mindestbreite linker Fahrstreifen sollte 2,75 m, die des rechten Fahrstreifens mindestens 3,25 m betragen.
- i. Sollten diese Mindestbreiten nicht umsetzbar sein, muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert werden. Autofahrer sollten zudem zum versetzten Fahren aufgefordert und Überholmanöver verboten werden.
- j. Bei Überleitungen und Verschwenkungen muss die Mittelmarkierung aufgeweitet werden.
- k. Weiße Markierungen sind bei der Einrichtung der Baustellen zu entfernen.
- l. Die Verkehrsführung muss sowohl bei Tageslicht, als auch nachts absolut eindeutig und verständlich sein. Ggf. müssen zusätzliche Warnblinkleuchten und LED-Anzeigen, zusätzliche Pfeilmarkierungen auf der Fahrbahn, die Ausleuchtung kritischer Bereiche und der Einsatz von Rüttelstreifen erwogen werden.
- m. Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsstreifen innerhalb von Baustellen müssen immer in ausreichender Länge eingerichtet werden.
- n. Am Baustellenende muss die Geschwindigkeitsbegrenzung stufenweise aufgehoben werden. Überholverbote für den Schwerlastverkehr müssen gleichzeitig verlängert werden.
- o. Speziell auf Strecken, die einer höheren Schwerverkehrsbelastung ausgesetzt sind, sind weitere Schutzvorkehrungen erforderlich: umsetzbare Mitteltrennungen, mobile Stauwarnanlagen und bei Tagesbaustellen der Einsatz von Warnschwellen, Warnungen über CB-Funk, Einsatz von Überkopfanzeigen.
- p. Grundsätzlich sollten Fahrerassistenzsysteme und Telematikanwendungen eingesetzt werden. Die permanente Erfassung des Verkehrs durch Radardetektoren und die Anlagensteuerung und 24-stündige Überwachung ermöglichen ein flexibles Reagieren (z.B. bei Panne, Unfall).
- q. Auf Streckenabschnitten, die stark vom Berufsverkehr betroffen sind, ist eine Wechselverkehrsführung vorzusehen. Hier wird die Verkehrsführung in der Baustelle zweimal täglich an die sich verändernden Verkehrsmengen angepasst. Fließt der Berufsverkehr morgens in die eine Richtung, wird hierfür ein Fahrstreifen mehr zur Verfügung gestellt, als auf der Gegenfahrbahn. Nachmittags wird die Situation verkehrt.

¹⁶ Siehe Unfallforschung kompakt, Untersuchung der Verkehrssicherheit in Autobahnbaustellen; Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung Versicherter, 2012, Seite 8/9



5. Baustellenumleitungen, die nicht zum Ziel führen

Einer Umleitung folgen zu müssen, bedeutet oft, sich blind auf eine unbekannte Streckenführung einzulassen. Schlechte oder gar fehlende Beschilderungen der Alternativroute können einen nicht ortskundigen Autofahrer völlig in die Irre führen.

Der Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen fordert eigentlich, dass in Bereichen, wo eine Umlenkung auf alternative Autobahnen nicht möglich ist, das untergeordnete Straßennetz mit einer ausreichenden Kapazität von Umleitungsstrecken ausgestattet werden muss. Auf diesen Strecken darf es keine zeitgleichen Baustellen geben. Sie sind bei Bedarf verkehrlich zu optimieren (bauliche Maßnahmen oder veränderte Ampelschaltungen).¹⁷

IN KÜRZE

Unsere Forderungen

- a. Gerade bei langen Umleitungen müssen Sperrungen von Landstraßen vermieden werden.
- b. Umleitungen müssen lückenlos, verständlich und rechtzeitig beschildert sein.
- c. Vor Einrichtung einer Umleitungsstrecke muss der Zeitpunkt und die Dauer der Umleitung in den Medien angekündigt werden.
- d. Die Umleitungsrouten müssen leistungsfähig genug sein, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.
- e. Die Verkehrsregelung auf den Umleitungsstrecken muss an die vorübergehenden kapazitären Anforderungen angepasst werden.
- f. Die Umleitungsrouten müssen sorgfältig geplant und regelmäßig kontrolliert werden.

¹⁷ Siehe BMVI und bast: Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen, Mai 2011, Seite 12

6. Baustelleninformationen, die falsch oder veraltet sind

Der Verkehrsteilnehmer muss sich auf die Aktualität der Informationen zur Baustellen- und Verkehrssituation verlassen können. Grundsätzlich werden diese durch Medien (Rundfunk, Print, Navigationsgeräte, Internet) und Informationsservice-Provider kommuniziert. In einigen Fällen gibt es zusätzlich Hinweise zu Staulängen, Reisezeitverlust und Alternativrouten.¹⁸

IN KÜRZE

Unsere Forderung

Sobald die Entscheidung zur Durchführung einer Baustelle getroffen wurde, muss dies kommuniziert werden. Der ACE fordert, dazu bereits vor Beginn und während der Maßnahmen alle zur Verfügung stehenden Kommunikationskanäle zu nutzen und damit sicher zu stellen, dass die Informationen alle Verkehrsteilnehmer erreichen:

- a. Internetangebote auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene
- b. Lokale Presse und Rundfunk
- c. Straßenseitige Beschilderung
- d. LED Vorwarntafeln
- e. Hinweise darauf, wie lang die Baustelle noch ist

¹⁸ Siehe BMVI und bast: Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen, Mai 2011, Seite 6

7. Sanierungsstau

Langfristig muss darauf geachtet werden, dass die Straßenbauverwaltungen Erhaltungsmaßnahmen im notwendigen Umfang durchführen.

Der Abbau des Sanierungsstaus geht nur sehr langsam voran. Wenn die Straßenbauverwaltungen sich überwiegend auf lediglich oberflächenverbessernde und damit nur kurzzeitig wirksame Maßnahmen an den Fahrbahnen beschränken, wird das langfristig zu einer fortschreitenden Verschlechterung des Zustands der Bundesfernstraßen führen und das Streckennetz wird zunehmend durch dringend erforderliche Großbaustellen blockiert.



© Ollak - Fotolia.com

Glossar

Baustelle/Arbeitsstelle

Nach Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu § 43 Abs. 3 Nr. 2 StVO ist eine Baustelle eigentlich eine „Arbeitsstelle“. Als Arbeitsstellen an Straßen werden solche Stellen bezeichnet, bei denen Verkehrsflächen vorübergehend für Arbeiten abgesperrt werden. Anlass hierfür können Arbeiten an der Straße selbst, Arbeiten neben oder über der Straße, Arbeiten an Leitungen in oder über der Straße sowie Vermessungsarbeiten sein.²⁰

Dauerbaustellen

Als Arbeitsstellen längerer Dauer (AID) werden alle Arbeitsstellen bezeichnet, die länger als einen Kalendertag durchgehend und ortsfest aufrechterhalten werden.

Section-Control

Dies ist ein Scheinanglizismus, der für „Abschnittskontrolle“ steht. Es handelt sich dabei um ein System zur Überwachung von Tempolimits im Straßenverkehr. Gemessen wird die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke, indem das Fahrzeug an zwei aufeinander folgenden Kontrollpunkten fotografiert wird. Aufgrund der benötigten Zeit zwischen den beiden Kontrollpunkten wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt.

Tagesbaustellen

An Arbeitsstellen kürzerer Dauer (AkD) sind die Arbeiten innerhalb von 24 Stunden erledigt. Unterschieden wird nach kurzzeitig stationären und beweglichen Arbeitsstellen.

IN KÜRZE

Unsere Forderungen

Der ACE erkennt die wachsende Bereitschaft der Politik, in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur Deutschlands zu investieren. Das Problem ist jedoch die zügige Umsetzung der angesetzten Projekte. Das liegt auch an fehlenden Ingenieur- und Behörden-Kapazitäten in den Ländern und Kommunen. Derzeit fehlende personelle Ressourcen in den Straßenbauverwaltungen können zu weiter steigenden Erhaltungsinvestitionen in der Zukunft führen. Der ACE schließt sich deshalb den vom Bundesrechnungshof formulierten Forderungen an¹⁹:

- a. Der Bund, und vor allem auch die Länder, benötigen ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen, um die von ihnen geforderten Erhaltungsmaßnahmen zu planen und während des Baus zu überwachen.
- b. Die dafür notwendige Personalgewinnung wird zeitlich aufwendig sein. Die Investitionssteigerung muss auf die personelle Situation abgestimmt werden. Bezogen auf die Erhaltungsinvestitionen kann dies bedeuten, dass notwendige Erhaltungsmaßnahmen zunächst verschoben und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt mit höheren Kosten nachgeholt werden müssen.
- c. Denkbar ist nach Ansicht des ACE aber auch, bestimmte komplexe Vorhaben, für die eine besondere Expertise benötigt wird (beispielsweise die Sanierung von Brücken), auf Bundesebene zu bündeln. Das würde den Ländern ersparen, Planungskapazitäten in Form von hochspezialisiertem Personal zur Verfügung haben zu müssen.

¹⁹ Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über die Erhaltungsbedarfsprognose im Bundesfernstraßenbau, 22.05.2015

²⁰ Siehe <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/250190/>

Impressum

Herausgeber: ACE-Vorstand, Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch, Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
 Redaktion: Julia Collingro, Matthias Knobloch, Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
 Bildnachweis: ©BildPix.de – Fotolia.com (1) bzw. Quellenangabe am Bild. Stand: März 2016

ACE Auto Club Europa e.V.
Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
www.ace-online.de

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 0711 5303-266, Fax: 0711 5303-288
E-Mail: presse@ace-online.de

Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin
Tel.: 030 278725-0, Fax: 030 278725-5
E-Mail: verkehrspolitik@ace-online.de