

31.05.2016

Antrag

der Fraktion der CDU

Nordrhein-Westfalen braucht neue Ideen zur Staureduzierung – Entwicklung eines professionellen Managements für Autobahnbaustellen jetzt!

I. Ausgangslage

In Nordrhein-Westfalen sind die Straßen verstopft wie in keinem anderen Bundesland. 2015 gab es in Nordrhein-Westfalen 322.600 Kilometer Stau. Seit dem Jahr 2012 (161.000 km Stau) haben sich die Staukilometer im verkehrsreichsten Bundesland damit verdoppelt. Ein wichtiger Grund für diesen unhaltbaren Zustand ist neben den in den vergangenen Jahren völlig unzureichenden Investitionen in den Aus- und Neubau der maroden Verkehrswege auch das defizitäre Baustellenmanagement in Nordrhein-Westfalen. Leidtragende der oftmals unkoordinierten Bau- und Sanierungsmaßnahmen auf Autobahnen sind einerseits die hunderttausende Pendler, die täglich im Stau stehen. Andererseits sind es Industrie und Mittelstand, denen durch Baustellenstaus jährlich ein immenser volkswirtschaftlicher Schaden entsteht.

Autobahnbaustellen bedeuten immer einen erheblichen Eingriff in den Verkehrsfluss, was unweigerlich zu Staus und Reisezeitverzögerungen führt. Um diese Störungen so gering wie möglich zu halten, müssen Planung, Organisation und Betrieb von Baustellen im Sinne einer effizienten und schnellen Fertigstellung aufeinander abgestimmt werden. Dafür fehlen in Nordrhein-Westfalen wesentliche Voraussetzungen. Dem Verkehrschaos geht oft ein Planungschaos voraus. Unabgestimmte Planungen und Missmanagement sind seit Jahren kennzeichnend für das Baustellenmanagement in Nordrhein-Westfalen. Sperrungen und Teilsperren dauern um Monate länger als angekündigt, so zum Beispiel die Teilsperre der A-40-Brücke im Jahr 2015. Die gleichzeitige Baumaßnahme an der S-Bahn-Linie 1 in Essen und der A 40 machte das im Juli 2015 deutlich. Bereits 2013 gab es eine ähnliche Fehlplanung. Damals wurde zeitgleich mit der Teilsperre der A 52-Ruhrthalbrücke zwischen Düsseldorf und Essen die S-Bahn-Linie 6 wegen Bauarbeiten geschlossen. Auch war die Baustellen-Koordination zwischen dem Landesbetrieb Straßen.NRW und den Kommunen mangelhaft, was dazu führte, dass Ausweich- oder Entlastungsstrecken hoffnungslos überlastet waren oder erst gar nicht zur Verfügung standen.

Datum des Originals: 31.05.2016/Ausgegeben: 31.05.2016

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Sperrungen aufgrund von Baumaßnahmen sollten wie in anderen Bundesländern immer nur die absolute Ausnahme und nicht wie in Nordrhein-Westfalen gängige Praxis sein. Keine Maßnahme hat so drastische Einschnitte für den Gesamtverkehrsfluss zur Folge wie eine Vollsperrung. Zum Beispiel findet die Sanierung der A 542 mit Sperrung jeweils einer Fahrtrichtung statt.

Bereits im Frühjahr 2014 hat der Bund einen Investitionshochlauf für die Straßeninfrastruktur eingeleitet. Für die Autobahnen und die Bundesstraßen stehen bundesweit im Jahr 2016 rund 7,4 Milliarden Euro zur Verfügung, d.h. so viele Mittel wie nie zuvor für den Bau, den Erhalt, die Modernisierung und den Betrieb der Bundesfernstraßen in Deutschland. Nordrhein-Westfalen erhält 2016 insgesamt 1,1 Mrd. Obwohl dies seit über zwei Jahren bekannt ist, hat die Landesregierung keine Vorbereitungen getroffen, um Innovationen beim Baustellenmanagement einzuleiten und Konzepte zu erarbeiten, wie die Menge an künftigen Baustellen zu bewältigen ist. Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen vom Mai 2016 belegen, dass das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr auf die kommenden Herausforderungen offensichtlich nicht vorbereitet ist. Der Landesbetrieb ließ verlauten: „Im Prinzip nehmen wir jetzt erst Fahrt auf“ (Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 19.05.2016). „Wir werden massiv mehr Baustellen haben, die wir kaum noch koordinieren können.“ (Westdeutsche Zeitung Düsseldorf vom 20.05.2016).

In Hessen hingegen werden seit vielen Jahren erfolgreiche Konzepte des Baustellenmanagements erarbeitet und umgesetzt. Zum Beispiel gibt es dort das innovative Slotmanagement. Dieses legt Zeitfenster für Baustellen fest, damit an diesen nur dann gearbeitet wird, wenn es verkehrlich passt. Für die Baudurchführung selbst gelten strenge Regeln; so müssen zum Beispiel alle Fahrstreifen erhalten bleiben, und dies mit einer Breite, dass der Verkehr nicht ins Stocken gerät. Dadurch sind die Staus an Baustellen auf Autobahnen in Hessen überproportional zurückgegangen. Im Jahr 2000 verzeichnete Hessen noch insgesamt 80.000 Stunden Stau, 2013 waren es nur noch 16.000 Stunden.

Zudem wurde in Hessen im Zuge einer Reihe von zukunftsweisenden Kooperationsprojekten mit namhaften Industriepartnern, Universitäten und Forschungseinrichtungen sowohl auf nationaler wie europäischer Ebene im Umfeld der Verkehrszentrale Hessen ein Telematiktestfeld aufgebaut, das als Plattform für die Entwicklung und Erprobung neuer Lösungsansätze für den Verkehr der Zukunft dient. Auch wurde bereits das Pilotprojekt „Baustelle im 21. Jahrhundert“ in Hessen durchgeführt. Das Pilotvorhaben wurde genutzt, um unter anderem Lösungen für eine intelligente Verkehrssteuerung an Arbeitsstellen umzusetzen und in ihrem Zusammenwirken zu testen. Im Vergleich dazu hinkt Nordrhein-Westfalen der Entwicklung im Baustellenmanagement um 10 bis 15 Jahre hinterher.

In Nordrhein-Westfalen sind daher dringend Veränderungen beim Baustellenmanagement nötig. Bereits bei Planung, Ausschreibung und bei der Vergabe müssen die verkehrlichen Belange stärker in den Mittelpunkt gerückt werden als bisher. So sind Verkehrsforscher der Universität Duisburg-Essen der Ansicht, dass Nachtbaustellen wesentlich zur Stauvermeidung beitragen. Daher müssen noch weitaus mehr Nachtbaustellen betrieben werden. Allerdings sehen die geltenden Tarifverträge Nacht- und Wochenendarbeit bei den Mitarbeitern des Landesbetriebs Straßen.NRW gar nicht vor. Diese ist jedoch nötig, um zu diesen Zeiten die nötige Aufsicht über die ausführenden Baufirmen zu führen. Hier sind alternative Arbeitszeitmodelle gefragt. Die Bereitschaft von weiten Teilen der Belegschaft hierfür ist durchaus vorhanden, auch weil diese immer mit einer erhöhten Vergütung durch einen Zuschlag verbunden ist. Die Landesregierung muss endlich ihre Bereitschaft erkennen lassen, die Arbeit auf Nacht und Wochenenden auszuweiten.

Darüber hinaus muss die Baustellenplanung noch durch weitere Maßnahmen ergänzt werden, etwa durch besseres Management der einzelnen Bauabschnitte. Das Prinzip der Lean-Produktion, so wie etwa bei der Produktionsstraße einer Fabrik, kann auch auf der Straße helfen. Optimierte industrielle Prozesse können auch im Straßenbau Anwendung finden. Die Ausnutzung der Tageshelligkeit sowie Samstagarbeit müssen bei Baustellen endlich zu einer Selbstverständlichkeit bei der Bauausführung werden. Allein durch die Ausnutzung der Tageshelligkeit ließe sich bei einer 6-Tage-Woche in den Monaten April bis Oktober eine Wochenarbeitszeit von im Schnitt rund 80 Stunden realisieren. Zwar wird in Nordrhein-Westfalen die sog. Baubetriebsform 2 (verlängerte Tagesschicht oder 2-Schicht-Betrieb einschl. Samstagarbeit) generell vertraglich festgelegt, die Baufirmen halten dies jedoch fast nie ein. Dies ist ein unhaltbarer Zustand und muss sich ändern.

II. Der Landtag beschließt:

Die Landesregierung wird aufgefordert

1. ein professionelles Baustellenmanagement für Autobahnen ähnlich wie in Hessen zu entwickeln und dem Landtag vorzulegen mit dem Ziel, die Bauzeiten drastisch zu verkürzen und die Belastung für alle Verkehrsteilnehmer zu reduzieren,
2. deutlich mehr Nebenangebote der ausführenden Baufirmen zur Bauzeitreduzierung vorzusehen,
3. sicherzustellen, dass die ausführenden Baufirmen die vertraglich festgelegte Ausnutzung der Tageshelligkeit in den Monaten April bis Oktober bei einer 6-Tage-Woche (Baubetriebsform 2) auch einhalten,
4. bei Aufträgen mit einem Volumen von über 5 Mio. Euro die Nacht- bzw. Wochenendarbeit (Baubetriebsform 3) zum Bestandteil des Auftrags zu machen und sicherzustellen, dass diese auch eingehalten wird,
5. Bauzeitverkürzungen nicht ausschließlich durch Vollsperrungen zu erreichen,
6. neue und alternative Modelle bei Straßen.NRW auf den Weg zu bringen, um noch mehr Nacht- und Wochenendarbeit bei der Belegschaft zu ermöglichen.

Armin Laschet
Lutz Lienenkämper
Josef Hovenjürgen
Klaus Vossemer

und Fraktion