

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Rath, Carsten Ovens,
Dennis Gladiator, Birgit Stöver (CDU) und Fraktion vom 01.10.18**

und Antwort des Senats

Betr.: Alles wirklich schon Alltag oder bloßer Bluff? Das rot-grüne Baustellenmanagement unter der Lupe

Mobilität ist für Hamburg als Herz einer Metropolregion mit über 5 Millionen Einwohnern und Hafenstandort von Weltrang ein entscheidender Standortfaktor. Die Straßen in unserer Stadt sind die Lebensadern für öffentliches Miteinander und wirtschaftliches Wohlergehen. Eine intakte Straßeninfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für moderne Mobilität und eine wirksame Maßnahme gegen die „Staustadt Hamburg“. Straßenbaustellen kommen daher zwar vielerorts „Operationen am offenen Herzen“ gleich, sind aber zugleich ein notwendiges Übel, um zukünftige Verkehrsinfarkte zu vermeiden. Neben den zuständigen Stellen in den Bezirken oder dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sind es oft auch Versorgungsunternehmen, die Baustellen auf Straßen und öffentlichen Plätzen einrichten müssen, um Infrastruktur zu pflegen, zu sanieren, zu erneuern oder auszubauen.

Zwar zeigen die Hamburgerinnen und Hamburger sowie die Hamburger Wirtschaft grundsätzlich großes Verständnis für die Notwendigkeit der in Hamburg eingerichteten Baustellen, allerdings schwindet dieser Grundkonsens seit geraumer Zeit erheblich. Anfang August hat beispielsweise der Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg (UVHH) im „Hamburger Abendblatt“ eindringlich auf jene Probleme für den Hafen- und Logistikstandort Hamburg hingewiesen, die sich durch die ungenügend koordinierten Baustellen und den sich dadurch massiv verschlechternden Verkehrsfluss ergeben.¹ Diese Verschlechterung lässt sich auch in Zahlen ausdrücken. Laut der im Januar 2018 vom ADAC veröffentlichten „Staubilanz 2017“ hat sich alleine die Situation auf Hamburgs Autobahnen im vergangenen Jahr erneut dramatisch verschlechtert. So ist die Gesamtstaulänge von 27.807 Kilometern im Jahr 2016 um rund 14 Prozent auf 31.630 Kilometer angewachsen. Gegenüber 2015 (24.243 Kilometer) ist es sogar ein Anstieg um 30 Prozent. Analog dazu stieg auch die Gesamtstaudauer von 9.382 Staustunden (2015) über 10.672 Staustunden (2016) auf 11.768 Staustunden im vergangenen Jahr (+25 Prozent gegenüber 2015). Hamburg ist damit „Deutscher Staumeister“.

Weil eine Drosselung der Bautätigkeit keine gangbare Option darstellt, hat die CDU Ende August mit Drs. 21/14170 einen „Aktionsplan zur Linderung der Last durch Straßenbaustellen in Hamburg“ vorgelegt und den Senat darin aufgefordert, zu prüfen, durch welche personellen und administrativen Ände-

¹ <https://www.abendblatt.de/hamburg/article215027951/Der-Hamburger-Hafen-ist-in-keiner-guten-Position.html>, letzter Zugriff: 28.09.2018.

rungen sowie zu welchen eventuellen Mehrkosten die in dem Aktionsplan gebündelten Maßnahmen in Hamburg umgesetzt werden können. Im „Hamburger Abendblatt“ vom 27. August 2018 wurde die Pressesprecherin der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) diesbezüglich unter anderem mit den Worten zitiert, dass man sich „nicht erklären (kann), wie die Antragsteller darauf kommen, dass die einzeln formulierten Punkte nicht längst Alltag sind“. Nachprüfbar Zahlen zu der These, dass die von der CDU mit Drs. 21/14170 vorgeschlagenen Maßnahmen allesamt längst „Alltag“ seien, wurden allerdings bis heute weder von der Pressestelle der BWVI noch von irgendeiner anderen städtischen Stelle oder Vertretern der beiden Regierungsfractionen vorgelegt. Dies lässt auch die Ablehnung von Drs. 21/14170 durch die Abgeordneten von SPD und GRÜNEN in der Bürgerschaftssitzung vom 26. September 2018 in einem besonders schlechten Licht erscheinen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Im letzten Jahrzehnt wurden keine ausreichenden Anstrengungen zur Instandsetzung der Hamburger Straßen vorgenommen. Der sich daraus entwickelte Sanierungsstau macht eine grundlegende Überarbeitung der Infrastruktur notwendig. Hinzu kommt, dass die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur zunehmend höheren Verkehrsmengen und Achslasten ausgesetzt ist. Der Senat geht diese Herausforderungen aktiv an, zumal diese Arbeiten in einem Straßennetz stattfinden, das den Anforderungen eines starken Wirtschaftsstandortes gerecht werden muss und teilweise stark belastet ist. Darüber hinaus könnten sich durch nicht sanierte Flächen beziehungsweise Straßen mit besonders schlechtem Zustand Gefahrenpotenziale ergeben, sodass in der Abwägung teilweise parallel laufende Baumaßnahmen im Straßenbild nicht immer vermeidbar beziehungsweise aus Modernisierungsgründen sogar sinnvoll sind.

Im Rahmen der Verstärkung der Investitionen in die Hamburger Verkehrsinfrastruktur in dieser Legislaturperiode wird die Koordinierung von Baumaßnahmen immer wichtiger, sodass der Senat auch im bundesweiten Vergleich große Anstrengungen zur Koordinierung der Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) unternimmt. Durch organisatorische Änderungen, Erweiterung der Technik und stärkere Kooperation konnten Verbesserungspotenziale genutzt und erste Ergebnisse erzielt werden. Neben der Ansiedlung der zentralen Koordinierung für Baumaßnahmen an Bundesautobahnen und Hauptverkehrsstraßen (KOST) im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wurde sowohl die personelle Ausstattung deutlich erhöht als auch eine weitere, langfristige Koordinierungsebene eingeführt. Der LSBG hat als größter Straßenbaulastträger die notwendigen Voraussetzungen für eine effektive Koordinierung geschaffen. Dazu wurden die Prozesse optimiert und die Software ROADS (Roadwork Administration and Decision System) eingeführt. Diese Software unterstützt die frühzeitige Abstimmung der Bauprogramme des LSBG, HAMBURG WASSER, Stromnetz Hamburg GmbH, Gasnetz Hamburg GmbH, der Hamburg Port Authority AöR (HPA) und andere Baulastträger. Der Austausch der Daten wird über den Urban Data Hub des Landesbetriebes Geoinformation und Vermessung erfolgen. Daneben stimmen sich die Beteiligten zu Fragen des gemeinsamen Bauens, des einheitlichen Baustellenmarketings, des frühzeitigen Abgleichs der Bedarfe und Verfahrensregeln ab. Dies umfasst auch die Bezirke. Der gemeinsame Prozess wird somit ausgebaut, sodass die Stabstelle Verkehrsflussverbesserung im LSBG eine verkehrliche Bewertung der geplanten Baustellen vornehmen und in gemeinsamer Abstimmung Szenarien bezüglich der zeitlichen und räumlichen Wirkung entwickeln kann. Die Maßnahmen werden je nach Wirkung auf den Verkehr räumlich und zeitlich zusammengeführt oder entzerrt. Bei allen Maßnahmen an Bundesautobahnen und Hauptverkehrsstraßen ist die Stabstelle Verkehrsflussverbesserung zentraler Informationsträger. Alle für die Koordinierung notwendigen Informationen werden digital gesammelt und den Beteiligten bereitgestellt. Derzeit werden dazu zwei Systeme geführt. Für die Koordinierung auf Ebene der Bauprogramme wird ROADS genutzt, für die Koordinierung der kurz vor der Realisierung stehenden Baustellen wird das KOST-System BKWIN genutzt. Letzteres befindet sich in der Ablösung durch das modernere und umfassendere ROADS. Beteiligt sind, je nach Konsultation, die FHH und die öffentlichen Unternehmen, die im Auftrag der FHH tätig sind.

Im Rahmen der Koordinierung hat die Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung des Landesbetriebes für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) eine Übersicht über relevante Baumaßnahmen im Rahmen ihrer Zuständigkeit. Der Zuständigkeitsbereich der Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung erstreckt sich auf die Hauptverkehrsstraßen und der Autobahnen in Hamburg. Die Zählweise der Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung ergibt rund 1.200 Maßnahmen pro Jahr. Gezählt werden einzelne Verkehrsführungsphasen in der Fahrbahn, da diese für die Koordinierung relevant sind. Darüber hinaus gibt es weitere Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz, die durch die Bezirke eigenständig in ROADS eingegeben werden. Die Zahl von 25.000 Maßnahmen entstammt einer älteren Hochrechnung aus der Drs. 21/13659. Dabei handelt es sich um alle Baumaßnahmen inklusive aller Tagesbaustellen im gesamten Hamburger Straßennetz pro Jahr, da alle Baulastträger angefragt wurden. Die Darstellungen erfolgten in verschiedenen Detaillierungsgraden. So hat allein die Stromnetz Hamburg GmbH rund 19.000 Maßnahmen gemeldet inklusive Hausanschluss-Arbeiten. Die Angaben sind insofern differenzierter zu bewerten. Baustellen bedeuten immer Einschränkungen im Verkehrsablauf. Baumaßnahmen werden daher aus Sicht der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer betrachtet und die verkehrliche Situation möglichst optimal gestaltet. Dazu gehört eine umfassende Baustellenkoordinierung. Es ist allerdings unvermeidbar, dass Eingriffe in den Verkehr trotz der Koordinierung zu Belastungen führen können. Im Übrigen siehe Drs. 21/13659.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *In der Anlage zu Drs. 21/13659 listet der Senat für den Zeitraum März 2015 bis Juli 2018 rund 22.000 Baustellen auf, die es in diesem Zeitraum in Hamburg gegeben habe. Diese Angabe wurde Ende Juli 2018 in diversen Presseartikeln² wiedergegeben. Ein Widerspruch beziehungsweise eine Korrektur dieser Zahl seitens eines Senats- und/oder Behördenvertreters ist bisher nicht bekannt. Der LSBG gibt auf seiner Themenseite „Baustellenkoordinierung in Hamburg“ hingegen an, dass es circa „25.000 Arbeitsstellen pro Jahr im Hamburger Straßennetz“ gebe.³*
 - a) *Worin unterscheiden sich die vom Senat in der Anlage zu Drs. 21/13659 aufgelisteten „Baustellen“ von den vom LSBG erwähnten „Arbeitsstellen“?*

Die beiden Begriffe wurden bedeutungsgleich verwendet. Die neu überarbeitete Fassung der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) von Juli des Jahres 2017 enthält zahlreiche Informationen bezüglich Veränderungen oder Anpassungen der Straßenverkehrsordnung (StVO), der zugehörigen Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und der Verkehrszeichenkatalog (VzKat). Es wird unter anderem darauf hingewiesen, dass die bisherige Bedeutung des Verkehrszeichens 123 „Baustelle“ in „Arbeitsstelle“ umgewandelt wurde.

- b) *Worin liegt die gravierende zahlenmäßige Differenz zwischen rund 22.000 Baustellen in knapp 3¼ Jahren einerseits und rund 25.000 Arbeitsstellen jährlich andererseits begründet?*

Siehe Vorbemerkung.

- c) *Wie viele Arbeitsstellen gibt es aktuell im Hamburger Straßennetz?*

Derzeit werden 104 Baumaßnahmen beziehungsweise Arbeitsstellen durch die Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung des LSBG gezählt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- d) *Wie hat sich die Zahl dieser Arbeitsstellen seit 2011 in Hamburg entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

² Siehe unter anderem: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hamburger-Senat-legt-neue-Baustellen-Zahlen-vor,baustellen354.html> und <https://www.mopo.de/hamburg/allein-in-den-vergangenen-3-5-jahren-mehr-als-22-000-baustellen-auf-hamburgs-strassen--31034192>, jeweils letzter Zugriff: 28.09.2018.

³ <http://lsbg.hamburg.de/np-ueber-uns/4631828/baumassnahmenkoordinierung/>, letzter Zugriff: 28.09.2018.

2011	1216
2012	1333
2013	1337
2014	1272
2015	1245
2016	1108
2017	1243
2018 (Stand Anfang Oktober 2018)	1116

Aus der Anzahl der Arbeitsstellen lassen sich keine direkten Schlüsse über die verkehrlichen Auswirkungen ableiten.

- e) *Wie viele Baustellen gibt es aktuell im Hamburger Straßennetz?*

Siehe Antwort zu 1. c). Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Mit Drs. 21/14170 hat die CDU den Senat erstens aufgefordert, zu prüfen, durch welche personellen und administrativen Änderungen sowie zu welchen eventuellen Mehrkosten ein Bonus-Malus-System für Straßenbaumaßnahmen implementiert werden kann, welches in den Verträgen über diese Straßenbaumaßnahmen bei Verletzung der Fristen empfindliche Vertragsstrafen vorsieht.*
- a) *Bei wie vielen der aktuell eingerichteten Baustellen im Hamburger Straßennetz ist eine Bonus-Malus-Regelung vertraglich vereinbart? Bitte die absolute Zahl sowie den prozentualen Anteil in Relation zu sämtlichen aktuell eingerichteten Baustellen im Hamburger Straßennetz angeben.*
- b) *Bei wie vielen der im laufenden Jahr abgeschlossenen Verträge für Straßenbaumaßnahmen in Hamburg wurde eine Bonus-Malus-Regelung vertraglich vereinbart? Bitte die absolute Zahl sowie den prozentualen Anteil in Relation zu sämtlichen im laufenden Jahr abgeschlossenen Verträgen für Straßenbaumaßnahmen in Hamburg angeben.*
- c) *Bei wie vielen der in der Anlage zu Drs. 21/13659 aufgelisteten Straßenbaustellen für den Zeitraum März 2015 bis Juli 2018 war/ist eine Bonus-Malus-Regelung vertraglich vereinbart?*
- d) *In welcher Gesamthöhe wurden seit 2011 Bonuszahlungen auf Basis von Bonus-Malus-Regelungen im Zusammenhang mit Baustellen im Hamburger Straßennetz ausgezahlt? Bitte jahresweise inklusive des laufenden Jahres aufschlüsseln.*
- e) *In welcher Gesamthöhe wurden seit 2011 Maluszahlungen auf Basis von Bonus-Malus-Regelungen im Zusammenhang mit Baustellen im Hamburger Straßennetz geleistet? Bitte jahresweise inklusive des laufenden Jahres aufschlüsseln.*

Bei der Betrachtung von Baumaßnahmen muss berücksichtigt werden, dass die konkrete Disposition der Arbeiten und der zur Verfügung stehenden Ressourcen den ausführenden Baufirmen obliegt. Diese müssen dabei vielfältige Rahmenbedingungen beachten, wie zum Beispiel Verfügbarkeit Massenbaustoffe im Erd-, Tief- und Straßenbau, bautechnologisch und fertigungstechnische Abhängigkeiten, Vorgaben der Verkehrsbehörden, gesetzliche Rahmenbedingungen wie Arbeitszeitgesetz, Immissionsschutz, Lärmschutz und schließlich auch die Verfügbarkeit und Auslastung von Personal und Maschinenpark über das ganze Jahr. In dieser logistischen Kette sind nicht nur die ausführenden Firmen selbst, sondern Zulieferer und Transportunternehmen eingebunden, die ihrerseits eine Vielzahl von terminkritischen Maßnahmen versorgen müssen.

Bonus-Malus Regelungen betreffend der Bauzeitverkürzung oder Verlängerung werden in Bauverträgen nicht vereinbart, denn das Vergaberecht sieht zur Förderung des

Mittelstandes vor, Baumaßnahmen in Fachlose (fachspezifische Gewerke) zu unterteilen. Aus diesem Grund werden die Baumaßnahmen in mehrere Teillose (Brückenbau, Straßenbau, Schutzeinrichtungen, öffentliche Beleuchtung, Lichtsignalanlagen et cetera) ausgeschrieben und vergeben. Eine Bonus-Malus-Regelung setzt voraus, dass alle Fachlose/Fachgewerke an einen Hauptunternehmer vergeben werden. Dies wäre mittelstandsfeindlich.

Weiterhin schließen Baumaßnahmen mit risikobehafteten Arbeiten/Teilarbeiten, zum Beispiel umfangreiche Kampfmittelondierungen, eine Bonus-Malus-Regelung regelmäßig aus. Die Feststellung, ob eine Bauzeitverlängerung durch Unvorhergesehenes (widrige Witterungseinflüsse, Abweichungen im Baugrund et cetera) im Bauablauf eintritt oder der Auftragnehmer die Bauzeitverlängerung alleine zu vertreten hat (zum Beispiel Kampfmittelbergung), ist sehr komplex und nicht immer eindeutig. Rahmenbedingungen wie Stockungen im Materialtransport, die Verfügbarkeit von Personal, Baumaterialien und Maschinen sind Baualltag verschiedenen Einflussfaktoren ausgesetzt und somit nicht statisch. Es werden enge Bauzeitenpläne und Vorgaben zum Bauablauf gemacht, um die Eingriffe in den fließenden Verkehr planmäßig so gering wie möglich zu halten. Der Auf- und Umbau der Verkehrsführungen auf Autobahnen, Bundesstraßen freie Strecke und Hauptverkehrsstraßen erfolgt immer in verkehrsrarmen Zeiten in der Regel am Wochenende und/oder in der Nacht.

Die Festlegung der Bauzeit erfolgt auf Grundlage der Allgemeinen Bestimmung für die Vergabe von Bauleistungen der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB/A). In der VOB/A wird unter anderem beschrieben, dass die Ausführungsfristen für Baumaßnahmen ausreichend zu bemessen sind und zum Beispiel die Jahreszeit, die Arbeitsbedingungen und besondere Schwierigkeiten zu berücksichtigen sind. Besonders kurze Ausführungsfristen sollten demnach nur bei besonderer Dringlichkeit vorgesehen werden, von welcher bei Bauvergaben im LSBG stets Gebrauch gemacht wird. Die in der VOB/A verankerten Vertragsstrafen bei Überschreitung der Vertragsfristen, dessen Beträge pro Werktag festzulegen sind und in der Summe auf maximal 5 Prozent der vertraglich vereinbarten Netto-Auftragssumme begrenzt ist, sind nur in begründeten Ausnahmefällen festzulegen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Schadensersatzforderungen wegen Überschreitung der Vertragstermine in der Regel zeitaufwändige Gerichtsverfahren erfordern und keinen Einfluss auf eine positive und fristgerechte Vertragserfüllung haben. Im Übrigen siehe Vorbemerkung

3. *Mit Drs. 21/14170 hat die CDU den Senat zweitens aufgefordert, zu prüfen, durch welche personellen und administrativen Änderungen sowie zu welchen eventuellen Mehrkosten Straßenbaustellen regelhaft im Zwei- oder gar im Dreischichtsystem ausgeführt werden können.*
 - a) *Wie viele der aktuell in Hamburg eingerichteten Baustellen im Hamburger Straßennetz werden im Zwei- und/oder Mehrschichtbetrieb ausgeführt? Bitte die absolute Zahl sowie den prozentualen Anteil in Relation zu sämtlichen aktuell eingerichteten Baustellen in Hamburg angeben.*
 - b) *Wie viele der seit 2015 eingerichteten Baustellen im Hamburger Straßennetz wurden im Zwei- und/oder Mehrschichtbetrieb ausgeführt? Bitte jahresweise aufschlüsseln und die absolute Zahl sowie den prozentualen Anteil in Relation zu sämtlichen eingerichteten Baustellen in Hamburg angeben.*

Auf Autobahnen und Bundesfernstraßen wird für den Bau regelhaft die Betriebsform 2 (Arbeiten an allen Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts) vertraglich festgelegt. Das bedeutet in den Hauptbaumonaten März bis einschließlich Oktober Arbeitszeiten zwischen zehn und 15 Stunden pro Tag, sodass in der Regel ein Zweischichtbetrieb erforderlich ist. Darüber hinaus werden die Verkehrsführungen am Wochenende und/oder nachts auf- oder umgebaut. Bedingt durch bautechnische Abläufe ergeben sich auch Zeiten, in denen nicht gearbeitet werden kann: So sind etwa nach dem Abfräsen der Oberflächen auf Autobahnen diese mit einem wassergebundenem Bitumenmaterial abzuspritzen, anschließend muss das in dem Bitumenmaterial gebundene Wasser verdunsten, bevor mit dem Einbau der neuen Asphaltdeckschicht begonnen werden kann. Nach dem Einbau und der Verdichtung der Asphalt-

deckschicht ist eine Auskühlphase zwingend notwendig, um Verformungen an der neuen Fahrbahnoberfläche zu verhindern. Erst nach der vollständigen Auskühlung können die notwendigen Fugen geschnitten und mit einem bituminösen Fugenmaterial vergossen werden sowie die neue Fahrbahnmarkierung appliziert werden. Dies betrifft beispielsweise Deckensanierungen auf Autobahnen oder Hauptverkehrsstraßen, welche von Freitagabend bis Montagfrüh ausgeführt werden.

Bei Baumaßnahmen im innerstädtischen Bereich ist ein Mehrschichtbetrieb in der Regel nicht möglich, da die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner, die Zugänglichkeit der im Baufeld befindlichen Grundstücke und die Berücksichtigung des Lärmschutzes für die Bevölkerung zu beachten sind und rechtliche Grenzen aufzeigen.

Von insgesamt 104 aktuellen Arbeitsstellen wird eine Arbeitsstelle zeitweise im Mehrschichtbetrieb durchgeführt. Dies entspricht einem Anteil von 1 Prozent.

Im Jahr 2015 gab es 1.245 Arbeitsstellen, von denen sechs zeitweise im Mehrschichtbetrieb durchgeführt wurden. Dies entspricht einem Anteil von 0,5 Prozent. Im Jahr 2016 gab es 1.108 Arbeitsstellen, von denen sieben zeitweise im Mehrschichtbetrieb durchgeführt wurden. Dies entspricht einem Anteil von 0,6 Prozent. Im Jahr 2017 gab es 1.243 Arbeitsstellen, von denen acht zeitweise im Mehrschichtbetrieb durchgeführt wurden. Dies entspricht einem Anteil von 0,6 Prozent. Im Jahr 2018 gab es bisher 1.116 Arbeitsstellen, von denen 13 zeitweise im Mehrschichtbetrieb durchgeführt wurden. Dies entspricht einem Anteil von 1,2 Prozent.

4. *Mit Drs. 21/14170 hat die CDU den Senat drittens aufgefordert, zu prüfen, durch welche personellen und administrativen Änderungen sowie zu welchen eventuellen Mehrkosten Ampelschaltungen auf den für Straßenbaumaßnahmen vorgesehenen Ausweichstrecken angepasst und auf diesen Strecken gezielt und rigoros gegen Zweite-Reihe-Parker vorgegangen werden kann.*
 - a) *Bei wie vielen aktuellen Baumaßnahmen im Hamburger Straßennetz sind die Ampelschaltungen auf den entsprechenden Ausweichstrecken angepasst?*
 - b) *Bei wie vielen Baumaßnahmen im Hamburgern Straßennetz wurden seit 2015 Ampelschaltungen auf den entsprechenden Ausweichstrecken angepasst? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Statistisch auswertbare Daten im Sinne der Fragestellungen liegen der Polizei nicht vor. Für die Beantwortung wäre eine systematische Auswertung der zum Teil mehrbändigen über 8.600 Straßenakten bei den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden erforderlich. Die händische Auswertung von mehreren Tausend Akten und ein Abgleich mit Baumaßnahmen ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

- c) *Wie viele Kfz im Sinne sogenannter Zweite-Reihe-Parker wurden seit 2011 in Hamburg abgeschleppt oder umgesetzt und wie viele dieser Vorgänge ereigneten sich auf den Ausweichstrecken für Straßenbaumaßnahmen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Daten im Sinne der Fragestellung werden bei der Polizei nicht gesondert erfasst; aufgrund gesetzlicher Aufbewahrungsfristen liegen Vorgänge nur noch ab 2012 vor. Für die Beantwortung wäre eine manuelle Durchsicht sämtlicher noch vorliegender Abschleppvorgänge erforderlich. Die Auswertung von circa 240.000 Vorgängen ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

5. *Mit Drs. 21/14170 hat die CDU den Senat viertens aufgefordert, zu prüfen, durch welche personellen und administrativen Änderungen sowie zu welchen eventuellen Mehrkosten die Feuerwehr Hamburg und die Rettungsdienste in die Baustellenplanung und -koordinierung eingebunden werden können. Die Pressesprecherin der BWVI wird im „Hamburger Abendblatt“ vom 27. August 2018 mit der Behauptung zitiert, dass auch dies „längst zum Alltag“ gehöre.*

- a) *Seit wann genau sind die Feuerwehr Hamburg und die einzelnen Rettungsdienste jeweils in die Baustellenplanung und -koordinierung eingebunden?*
- b) *Inwiefern gibt es einen Unterschied der Einbindung der Feuerwehr Hamburg und der einzelnen Rettungsdienste in die Planung und Koordinierung von Autobahnbaustellen und Baustellen auf den anderen Straßen in Hamburg?*
- c) *Seit wann genau verfügen die Feuerwehr Hamburg und die Rettungsdienste über einen Zugang zur Software ROADS?*

Bei jeder Baustellenplanung werden die Träger öffentlicher Belange im Zuge der sogenannten Verschickung beteiligt. Dazu gehört neben der Polizei auch die Feuerwehr. Die Feuerwehr und die Rettungsdienste verfügen über keinen Zugang zu ROADS.

6. *Mit Drs. 21/14170 hat die CDU den Senat fünftens aufgefordert, zu prüfen, durch welche personellen und administrativen Änderungen sowie zu welchen eventuellen Mehrkosten die in Hamburg tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in die Baustellenplanung und -koordinierung eingebunden werden können. Die Pressesprecherin der BWVI wird im „Hamburger Abendblatt“ vom 27. August 2018 mit der Behauptung zitiert, dass auch dies „längst zum Alltag“ gehöre.*
 - a) *Seit wann genau sind jeweils welche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in die städtische Baustellenplanung und -koordinierung eingebunden? Bitte für jedes in Hamburg tätige EVU angeben.*
 - b) *Seit wann genau verfügen die einzelnen EVU über einen Zugang zur Software ROADS? Bitte für jedes in Hamburg tätige EVU angeben.*

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) liefern regelhaft ihre Sperrpausen mit einem Vorlauf von mehreren Jahren an die Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV). Der HVV liefert diese Daten an die Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung. Dort sind die relevanten Hamburger EVU vertreten: Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH, Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn), S-Bahn Hamburg GmbH.

Daneben werden im Rahmen der Verschickung zu konkreten Baumaßnahmen HVV, die HOCHBAHN, der Verkehrsvertriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) und die Deutschen Bahn AG (DB AG) eingebunden.

Über einen Zugang zu ROADS finden derzeit Gespräche mit der DB AG, HOCHBAHN, HVV und VHH statt.

7. *Mit Drs. 21/14170 hat die CDU den Senat sechstens aufgefordert, zu prüfen, durch welche personellen und administrativen Änderungen sowie zu welchen eventuellen Mehrkosten in Abstimmung mit den zuständigen Stellen im Bund sowie in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ein Baustellenkoordinator für Hamburg und die Metropolregion eingesetzt werden kann, der mit entsprechenden Kompetenzen und ausreichenden Planungskapazitäten auszustatten ist.*
 - a) *Inwiefern erfolgt aktuell und seit wann eine gemeinsame Baustellenplanung und -koordinierung mit welchen Stellen in Mecklenburg-Vorpommern?*

Die Baustellenkoordinierung auf Bundesfernstraßen und Bundesstraßen ist Ländersache. Der Arbeitsstab konzentriert sich seit Gründung um die Koordinierung aller Maßnahmen auf den Bundesfernstraßen im Großraum Hamburg. Dieser schließt neben dem Gebiet der FHH die umliegenden Kreise in Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit ein. Damit soll erreicht werden, dass Pendler- und Wirtschaftsverkehre, in den Ferienzeiten Urlauberverkehre, trotz der Neubau-, Ausbau und Erhaltungsmaßnahmen auf den Bundesfernstraßen in und rund um Hamburg fließen können.

- b) *Welche Stellen in Mecklenburg-Vorpommern haben aktuell und seit wann einen Zugang zur Software ROADS?*

Mecklenburg-Vorpommern setzt ROADS nicht ein.

- c) *Inwiefern erfolgt aktuell und seit wann eine gemeinsame Baustellenplanung und -koordination mit welchen Stellen in Niedersachsen?*

Seit dem Jahr 2012 werden mit dem jeweiligen Land auf Arbeitsebene regelmäßig Gespräche zur Baustellenplanung geführt. Im Rahmen der Länderübergreifenden Koordination finden seit November des Jahres 2016 regelmäßig Treffen mit beiden Ländern und zusätzlich den betroffenen Landkreisen statt.

- d) *Welche Stellen in Niedersachsen haben aktuell und seit wann einen Zugang zur Software ROADS?*

Im Rahmen der Länderübergreifenden Koordination wurde den für Baustellen verantwortlichen Stellen der benachbarten Landkreise sowie den benachbarten Geschäftsbereichen der Straßenbauverwaltungen seit dem Jahr 2017 ein Online-Zugang zu ROADS zur Verfügung gestellt.

- e) *Inwiefern erfolgt aktuell und seit wann eine gemeinsame Baustellenplanung und -koordination mit welchen Stellen in Schleswig-Holstein?*

Siehe Antwort zu 7. c).

- f) *Welche Stellen in Schleswig-Holstein haben aktuell und seit wann einen Zugang zur Software ROADS?*

Im Rahmen der länderübergreifenden Koordination wurde den für Baustellen verantwortlichen Stellen der benachbarten Kreise sowie den benachbarten Niederlassungen der Straßenbauverwaltungen seit dem Jahr 2017 ein Online-Zugang zu ROADS zur Verfügung gestellt.

8. *Zum Jahresbeginn 2017 wurde in der BWVI eine damals neue „Stabsstelle für Verkehrs- und Baustellenkoordination im Großraum Hamburg“ eingerichtet,⁴ für die allerdings nur eine einzige Stelle zusätzlich geschaffen wurde und das ausgerechnet im Bereich Öffentlichkeitsarbeit.*

Zu Beginn des Jahres 2017 wurde der „Arbeitsstab Verkehrs- und Baustellenkoordination im Großraum Hamburg“ eingerichtet. Er konzentriert sich bei seiner Arbeit auf die Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen auf den Bundesautobahnen in Hamburg und den umliegenden Kreisen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Aufgrund des gemeinsamen Ausbauprojekts der BAB A7 in Form einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) mit Schleswig-Holstein erstreckt sich die Arbeit im Norden bis zum Autobahndreieck Bordesholm. Die Tätigkeiten im Arbeitsstab decken einerseits die genaue Koordination und Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen des LSBG auf den Bundesfernstraßen, die der Ausbaumaßnahmen der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) sowie die Erhaltungsmaßnahmen in den benachbarten Kreisen auf den Bundesautobahnen und den Umleitungsstrecken ab. Zudem stellt er die Kommunikation mit Verbänden, der Presse, Landkreisen und betroffenen Bürgern sicher.

- a) *Warum ist diese Stabsstelle als solche nicht mehr in der aktuellen Fassung des Organigramms der BWVI zu finden?⁵*

In der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) wird die Aufgabe im Amt für Verkehr und Straßenwesen in der Abteilung Bundesfernstraßen mit der Bezeichnung Verkehrs- und Baustellenkoordination, Kommunikation aufgeführt. Im LSBG wird

⁴ <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/7775886/2016-12-28-bwvi-verkehrskoordination/>, letzter Zugriff: 28.09.2018.

⁵ <https://www.hamburg.de/contentblob/369836/66b95fffb43e773d0e99b8dacea25225/data/bwvi-gesamt-organigramm.pdf>, letzter Zugriff: 28.09.2018.

die Aufgabe durch die Leitung des Geschäftsbereiches Bundesfernstraßen wahrgenommen.

- b) *Inwiefern wurden die organisatorischen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen dieser Stabsstelle seit der Einrichtung zum 1.1.2017 verändert?*

Es wurden seit Gründung des Arbeitsstabs keine Veränderungen im Sinne der Fragestellung vorgenommen.

- c) *Wie lautet die aktuelle Aufgabenbeschreibung der Stabsstelle für Verkehrs- und Baustellenkoordination im Großraum Hamburg?*

Koordination und Kommunikation der Baustellen im Großraum Hamburg auf den Bundesfernstraßen unter Einbindung der betreffenden Landesbetriebe / Geschäftsstellen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein, der betreffenden Kreise, Polizeidienststellen und Verkehrsdirektionen.

- d) *Neben der Stabsstelle für Verkehrs- und Baustellenkoordination im Großraum Hamburg gibt es im LSBG zusätzlich die „Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung LAV“. Wie lautet die Aufgabenbeschreibung dieser Stabsstelle im LSBG und inwiefern unterscheiden oder überschneiden sich die Aufgaben dieser beiden Stabsstellen?*

Die Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung hat die Aufgabe, die Maßnahmen auf den Hauptverkehrsstraßen, Bundesautobahnen und Bundesstraßen (freie Strecke) verkehrlich im Geltungsbereich der FHH und in den umliegenden Kreisen zu planen und zu koordinieren. Der Arbeitsstab koordiniert die konkret geplanten Maßnahmen auf den Bundesfernstraßen (alle Maßnahmen des LSBG und der DEGES) zusammen mit der Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung durch einen ständigen Informationsaustausch im Großraum Hamburg.

Die Überschneidung der Aufgabenbereiche ist für den kontinuierlichen Informationsaustausch zwischen der Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung und dem Arbeitsstab notwendig.