

07.08.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 4090 vom 13. Juli 2020
des Abgeordneten Nic Vogel AfD
Drucksache 17/10195

Wirtschaftliche und ökologische Folgen baustellenbedingter Staus

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die nordrhein-westfälische Verkehrsinfrastruktur wurde lange vernachlässigt; ihr Zustand ist allgemein schlecht. Brückenschäden, Fahrbahnschäden und Schäden an Ober- oder Unterbau sind inzwischen traurige „Normalität“. Diese Schäden werden in der Regel nicht zeitnah beseitigt, sondern bringen lange bestehende, eigentlich vermeidbare Tempolimits, verengte Fahrspuren und andere Hemmnisse mit sich. Werden die Schäden letztlich doch behoben, dauern diese Bauprojekte lange und führen zwangsläufig zu auf den ersten Blick nicht ersichtlichen negativen Folgen wie Schäden für Wirtschaft und Umwelt; diese sind notwendigerweise zu minimieren.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 4090 mit Schreiben vom 7. August 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie sowie der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

- 1. Liegen der Landesregierung wissenschaftlich belegte Kenntnisse vor, in welchem zahlenmäßigen Verhältnis sich die täglichen Schadstoffemissionen des Verkehrs in der Baustellenphase gegenüber dem Normalbetrieb auf demselben Autobahnabschnitt ändern?***

Nein.

2. Liegen der Landesregierung wissenschaftlich belegte Kenntnisse vor, wie und in welcher Form Autobahnstaus der Volkswirtschaft und den Bürgern (z.B. Verlust an Lebenszeit) schaden?

Für die Bewertung wirtschaftlicher Auswirkungen von verkehrlichen Veränderungen im Straßennetz steht dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen eine von der Ruhr-Universität Bochum entwickelte Simulationsumgebung zur Verfügung. Diese wird zur Abschätzung möglicher Auswirkungen von Veränderungen im Straßennetz eingesetzt. Eine Statistik über die Ergebnisse der Auswertungen steht nicht zur Verfügung.

3. Inwiefern haben die unter Punkt 1 und 2 genannten Schäden seit Ihrem Regierungsantritt im Jahre 2017 dazu geführt, dass Arbeitsstellen kürzerer Dauer (Tagesbaustellen) jetzt als Nachtbaustelle (bei geringerem Verkehrsaufkommen) und Arbeitsstellen längerer Dauer (Dauerbaustellen) im Dreischichtbetrieb ausgeführt werden? Bitte nennen Sie jeweils die Erhöhung in Prozent.

Wie in den Antworten zu den Fragen 1 und 2 dargestellt, liegen keine wissenschaftlich belastbaren Auswertungen zu den dort genannten Fragestellungen vor. Insofern ist auch eine statistische Analyse bezüglich der Auswirkungen auf Baubetriebsformen von Arbeitsstellen nicht möglich.

Die Entwicklung des Nachtanteils bei Arbeitsstellen kürzerer Dauer und des Dreischichtbetriebs bei Arbeitsstellen längerer Dauer stellt sich wie folgt dar:

Für die Statistik des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen über den Nachtanteil bei Arbeitsstellen kürzerer Dauer (Tagesbaustellen) wird der Gesamtdauer aller Tagesbaustellen mit Stauerwartung der in der Nacht liegende Anteil gegenübergestellt. Demnach wurden im Jahr 2019 rund 53 % und im Jahr 2018 rund 47 % der Arbeiten aller Tagesbaustellen in der Nacht durchgeführt. In 2017 lag der Anteil bei rund 45 %.

Arbeitsstellen längerer Dauer werden oftmals in mehreren Bauphasen umgesetzt und beinhalten daher mehrere Verkehrsführungen und Baubetriebsformen. Eine Auswertung ist aus den Daten des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen nur über die eingerichteten Verkehrsführungsphasen möglich. Demnach wurden im Jahr 2019 insgesamt 133 Verkehrsführungsphasen für einen Dreischichtbetrieb (Baubetriebsform 4) eingerichtet. Im Jahr 2018 wurden 107 Verkehrsführungsphasen für einen Dreischichtbetrieb eingerichtet, im Jahr 2017 lag die Gesamtanzahl bei 82 Verkehrsführungsphasen für einen Dreischichtbetrieb.