

**Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 29. Januar 2019****Neue Rekorde im Land Bremen – Dauerbelastung für Pkw- und Lkw-Fahrer durch Staus auf den Bremer und Bremerhavener Bundesautobahnen**

Die Staubilanz des ADAC Deutschland sieht keine Entlastung hinsichtlich des Verkehrsflusses auf deutschen Bundesautobahnen (BAB). Insgesamt stieg die Anzahl der Staus im Jahr 2018 deutschlandweit um rund drei Prozent gegenüber 2017. Die Staulänge in Bremen hat sich allerdings mehr als verdoppelt. Waren es im Jahr 2017 noch rund 6 000 Staukilometer, so erhöhte sich die Zahl der Staukilometer im Jahr 2018 auf 13 000 Kilometer.

Die durch Verkehrsstaus verursachten Schäden sind vielfältig: Verkehrsstaus verursachen nicht nur hohe volkswirtschaftliche Kosten, sondern lassen zudem die Lebensqualität aller sinken. Die Betriebskosten steigen, die Logistikketten verteuern sich und die Umweltbelastungen sowie die Lärmbelastigungen steigen. Lkw-Fahrer kommen in den Konflikt mit den Ruhezeiten. Letztlich geht für jeden Betroffenen sowohl Freizeit wie auch Arbeitszeit durch die Staus verloren.

Wir fragen den Senat:

1. Wie haben sich die Staulängen auf den Bundesautobahnen im Land Bremen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte gesondert für Bremen und Bremerhaven und nach Monat, BAB auflisten)?
2. Wie haben sich die Stauzeiten auf den Bundesautobahnen im Land Bremen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte gesondert für Bremen und Bremerhaven und nach Monat, BAB auflisten)?
3. Welche Gründe sieht der Senat für die Entwicklung der Staulängen auf den Bremer und Bremerhavener BAB?
4. Welche negativen Auswirkungen haben die Stauzeiten auf den BAB auf den Wirtschaftsstandort Bremen und Bremerhaven? Bitte für beide Städte einzeln benennen.
5. Welche sozialen Kosten (physische und psychische Mehrbelastungen) ergeben sich durch die Stauzeiten für Pendler?
6. Welche negativen ökologischen Effekte ergeben sich durch die neuen Rekorde der Staulängen nach Ansicht des Senats?
7. Welche zusätzlichen Auswirkungen haben die neuen BAB-Staurekorde auf die Ausweichstrecken und den Stadtverkehr in Bremen und Bremerhaven?
8. Welchen Einfluss hatte nach Ansicht des Senats das Baustellenmanagement auf die Staulängen?
9. Welche prioritären Maßnahmen ergreift der Senat, um den Verkehrsfluss auf den BAB endlich zu erleichtern?
10. Wie nutzt das Land Bremen im Rahmen der Auftragsverwaltung das Instrument von 24-Stunden-Baustellen?

11. Bei welchen zukünftigen Baumaßnahmen an BAB und Ingenieurbauwerken des Bundes beabsichtigt das Land Bremen im Rahmen der Auftragsverwaltung 24-Stunden-Baustellen einzurichten?
12. Welche überregionalen Abstimmungsmaßnahmen gibt es hinsichtlich des BAB-Baustellenmanagements, beispielsweise bei Straßen- und Brückensanierungen, zwischen dem Land Bremen und Niedersachsen?

Rainer W. Buchholz, Lencke Steiner und die  
Fraktion der FDP

D a z u

### Antwort des Senats vom 19. März 2019

1. Wie haben sich die Staulängen auf den Bundesautobahnen im Land Bremen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte gesondert für Bremen und Bremerhaven und nach Monat, BAB auflisten)?

Über die Entwicklung der Staulängen in den letzten fünf Jahren auf den Bundesautobahnen im Land Bremen kann keine Auskunft gegeben werden. Daten über die Staulänge liegen nicht vor.

Zum Stauaufkommen in der Stadtgemeinde Bremen gibt es öffentlich zugängliche Daten von externen Anbietern. Diese kommen zu unterschiedlichen Aussagen. Dies liegt auch daran, dass die Definition von Stau von vielen Faktoren abhängig ist und je nach Erhebungsmethodik unterschiedlich gehandhabt wird: Während zum Beispiel nach dem TomTom-Stauindex<sup>1</sup> eine geringfügige Zunahme vorhanden ist (plus vier Prozent), ist nach dem INRIX Scorecard<sup>2</sup> eine Verbesserung der Stausituation (minus zwei Prozent) gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen (vergleiche auch Antwort zu Frage 3).

2. Wie haben sich die Stauzeiten auf den Bundesautobahnen im Land Bremen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte gesondert für Bremen und Bremerhaven und nach Monat, BAB auflisten)?

Die Stauzeiten können für den Bereich der BAB 1 im Land Bremen anhand der erfolgten Staumeldungen hergeleitet werden. Für die Jahre 2014 und 2015 liegt aufgrund des Teilumbaus der Streckenbeeinflussungsanlage sowie einer Systemumstellung jedoch keine vollständige Datenlage vor.

Grundsätzlich ist ein deutlicher Anstieg der Staudauer zwischen 2016 und 2018 auf der BAB 1 zu verzeichnen. Hierfür ist insbesondere die Großbaustelle zur Grunderneuerung der Betonfahrbahndecke des niedersächsischen Teilabschnitts der BAB 1 (bis Anschlussstelle Bremen-Brinkum) als Ursache zu nennen. Daneben ergaben sich Beeinträchtigungen im Zuge von notwendigen Brückenbauarbeiten an der BAB 1 im Bereich Mahndorf und der Weserquerung. Das Amt für Straßen und Verkehr hat folgende Stauzeiten (in Stunden pro Jahr) ermittelt:

|                                  | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------------------------------|------|------|------|
| Staudauer Richtung Osnabrück [h] | 968  | 3480 | 3963 |
| Staudauer Richtung Hamburg [h]   | 1040 | 965  | 3025 |

---

<sup>1</sup> Der TomTom-Stauindex gibt weltweit für zahlreiche Städte die prozentuale Verlängerung der durchschnittlichen Reisezeit gegenüber der Reisezeit in einem ungehinderten Verkehrsfluss an.  
[https://www.tomtom.com/en\\_gb/trafficindex/list?citysize=ALL&continent=EU&country=DE](https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citysize=ALL&continent=EU&country=DE)

<sup>2</sup> Der INRIX Scorecard gibt für zahlreiche Städte weltweit den Zeitverlust in Stunden pro Verkehrsteilnehmer im Jahr an.  
<http://inrix.com/scorecard>

Für die BAB 27 liegen keine Daten vor, aus der sich eine Entwicklung ableiten lässt.

3. Welche Gründe sieht der Senat für die Entwicklung der Staulängen auf den Bremer und Bremerhavener BAB?

Die genannten Zunahmen der Staudauern im oben genannten Zeitraum resultieren im Wesentlichen aus konkreten notwendigen Erhaltungsmaßnahmen im Zuge der Autobahnabschnitte.

Grundsätzlich haben sich die Stauaufkommen entsprechend der Zahlen des ADAC auf den BAB-Abschnitten im Land Bremen vergrößert. Darin spiegelt sich unter anderem auch der Zuwachs der Verkehrsmenge sowie die Erhöhung des Schwerverkehrsanteils um 0,5 bis 1,2 Prozent zwischen 2015 und 2017 wider. Die Stausituation für die Stadt Bremen kann anhand des TomTom-Stauindex bewertet werden. Dort sind 25 deutsche Städte abgebildet. Nahezu alle Städte zeigen Zuwächse an Stausituationen, auch aufgrund des Zuwachses im Kfz-Verkehr. Bremen schneidet – trotz eines geringen Zuwachses – insgesamt noch besser ab als viele andere Städte.

Der „congestion level“ (Zeitmehraufwand gegenüber nächtlichem ungehinderten Verkehrsfluss) beträgt in Bremen 23 Prozent. Im Vergleich dazu liegt der Wert in Stuttgart bei 34 Prozent (also rund 50 Prozent mehr als in Bremen) und in Hannover bei 29 Prozent. Insgesamt steht Bremen auf Platz 18 des TomTom Rankings (von 25 erfassten Städten). Die staureichsten Städte sind Stuttgart, Köln und Hamburg. Auch in der Erhebung des INRIX Scorecard zeigen sich ähnliche Ergebnisse. Bremen ist mit 24 Stunden (entspricht 9 Prozent) Zeitverlust auf Rang 26 von insgesamt 73 erfassten Städten, wobei in dem INRIX Scorecard auch viele kleinere Städte erfasst sind, die naturgemäß weniger Stau haben.

Auf der BAB 27 in Bremerhaven wurden in 2018 Sanierungsarbeiten im Bereich der Moorbrücke durchgeführt, die zu erheblichen Erschwernissen auf der Autobahn und in der Innenstadt geführt haben. Dieser Abschnitt der BAB 27 wird von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßen und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, verwaltet.

4. Welche negativen Auswirkungen haben die Stauzeiten auf den BAB auf den Wirtschaftsstandort Bremen und Bremerhaven? Bitte für beide Städte einzeln benennen.

Das Bundesland Bremen ist der zweitgrößte Hafenstandort Deutschlands und der bedeutendste Logistikstandort im Nordwesten. In Hafenwirtschaft und Logistik sind über 2 500 Unternehmen im Land Bremen tätig mit nahezu 80 000 direkt und indirekt von Hafenwirtschaft und Logistik abhängig Beschäftigten. Über die bremischen Häfen werden insgesamt über 75 Millionen Tonnen Güter verschifft und allein das Bremer Güterverkehrszentrum (GVZ) hat über eine Million Quadratmeter Hallenfläche. Damit ist es Deutschlands Nummer eins und in Europa auf Platz zwei. Derzeit arbeiten dort 150 Unternehmen mit etwa 8 000 Fachkräften.

Für Unternehmen, die Waren transportieren oder Handwerk und Dienstleistungen anbieten, ist Zeit ein besonders relevanter Faktor. Hafenwirtschaft und Logistik sind auf optimale Verkehrsverbindungen angewiesen. Stauzeiten können zu Störungen und Kostensteigerungen bei Logistikprozessen und zu einem Verlust an produktiver Arbeitszeit führen.

Diese Auswirkungen auf die Wirtschaft gibt es sowohl in Bremen als auch in Bremerhaven. Eine stadtspezifische Betrachtung liegt für das Land Bremen nicht vor. Sie wäre bezogen auf die lokale Wirtschaft nur durch eine umfassende Studie möglich.

Es ist aber zu beachten, dass Bremen, wie in der Antwort zu Frage 3 ausgeführt, im Vergleich zu vielen anderen Städten moderate Stauaufkommen aufweist.

5. Welche sozialen Kosten (physische und psychische Mehrbelastungen) ergeben sich durch die Stauzeiten für Pendler?

Als „soziale Kosten“ werden die gesellschaftlichen Kosten bezeichnet, die durch die Verkehrsaktivitäten entstehen – als Summe aus internen (Fahrzeug- und Kraftstoffkosten, Zeitkosten und ähnliches) und externen Kosten (Kosten, die von einem persönlich verursacht, aber von anderen getragen werden) des Verkehrs. Nervliche Belastungen durch den Verkehr entstehen sowohl bei Fahrzeuginsassen als auch bei Anwohnerinnen/Anwohnern und anderen Straßennutzerinnen/Straßennutzern. Eine auf Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern begrenzte Betrachtung der sozialen Kosten isoliert für die Autobahnabschnitte im Land Bremen liegt nicht vor.

Es gibt allgemeine Untersuchungen zum Beispiel der Techniker Krankenkasse<sup>3</sup> und der Bundesanstalt für Arbeitsschutz<sup>4</sup>, die sich auf die Situation im gesamten Bundesgebiet erstrecken. Im Wesentlichen kommen diese Studien zu dem Ergebnis, dass die gesundheitliche Belastung mit längerer Pendeldistanz und längerer Pendelzeit zunimmt.

6. Welche negativen ökologischen Effekte ergeben sich durch die neuen Rekorde der Staulängen nach Ansicht des Senats?

Staubildungen sind in der Regel mit zusätzlichen Fahrzeugemissionen, in Verhältnis gesetzt zu einem flüssigen Verkehr, verbunden. Diese zusätzlichen Emissionen sind allerdings abhängig von den sich im Stau befindlichen Fahrzeugklassen und -typen sowie der Länge der jeweiligen Staus. Auch setzt diese Annahme voraus, dass sich die Flottenzusammensetzung nicht verändert und der Verkehr bei flüssigem Verkehr nicht zunimmt. Infolgedessen kann nicht gesagt werden, welche konkreten ökologischen Effekte sich aus den Staulängen in Bremen ergeben. Auch kann nicht gesagt werden, welche Effekte zusätzliche Staus zu den bereits bestehenden haben.

Festzuhalten ist dabei, dass technische Fortschritte bei der Reduzierung der Fahrzeugemissionen bei einzelnen Fahrzeugen durch die ungebrochene Zunahme des Autoverkehrs sowie der durchschnittlich steigenden Motorisierung – und damit der Verbräuche – der einzelnen Fahrzeuge nahezu aufgehoben werden. Darüber hinaus zeigen Beobachtungen, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur mit einer Zunahme des Individualverkehrs einhergehen können und damit fließender Verkehr nicht zwangsläufig eine bessere Ökobilanz aufweist. Entscheidend für die ökologischen Effekte sind insbesondere die Wahl des Verkehrsmittels und die technischen Emissionsstandards des genutzten Fahrzeuges. Verlängerte Fahrzeiten mit dem Kfz begünstigen grundsätzlich auch – in Abhängigkeit von der zurückzulegenden Strecke und dem transportierten Gut – Verlagerungen zum ÖPNV, SPNV und zum Radverkehr.

7. Welche zusätzlichen Auswirkungen haben die neuen BAB-Staurekorde auf die Ausweichstrecken und den Stadtverkehr in Bremen und Bremerhaven?

In den Fällen von Staubildung auf den Bundesautobahnen und der von den Verkehrsteilnehmern dadurch in Anspruch genommenen Umleitungsstrecken (zum Teil auch auf Empfehlung der Navigationsgeräte), unter anderem über Bundesstraßen, kann es, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, zu deutlichen Verkehrsbelastungen auf dem nachgeordneten Straßennetz kommen. Bei erheblichen Beeinträchtigungen auf der BAB 1 ist dabei insbesondere die B 6/B 75 stark betroffen. Diese Behinderungen sind

---

<sup>3</sup> <https://www.tk.de/resource/blob/2047902/71ff3793e233617c35eeb0fa6cf1c70f/mobilitaet-in-der-arbeitswelt-data.pdf>

<sup>4</sup> [https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Fakten/Pendeln.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Fakten/Pendeln.pdf?__blob=publicationFile&v=6)

kurzfristig nicht vermeidbar. Mit den Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 auf der BAB 1, BAB 27 und BAB 281 wird langfristig die Leistungsfähigkeit des Bremer Bundesfernstraßennetzes erhöht und Alternativrouten bei Störungen auf einem Streckenabschnitt geschaffen werden (vergleiche auch Antwort auf Frage 9). In Bremerhaven kam es im Zuge der Ertüchtigung der Moorbrücke zu erheblichen Verkehrsverlagerungen insbesondere zu den Spitzenzeiten auf die ehemalige B 6, die parallel zur BAB 27 verläuft.

8. Welchen Einfluss hatte nach Ansicht des Senats das Baustellenmanagement auf die Staulängen?

Ziel der Baustellenkoordination ist die zeitliche Abstimmung von Baumaßnahmen untereinander, sodass der Verkehrsfluss auf den öffentlichen Straßen und die Erreichbarkeit Bremens sichergestellt wird und so negative Auswirkungen für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft vermieden beziehungsweise soweit wie möglich reduziert werden. Jedoch können auch Baumaßnahmen außerhalb des Verantwortungsbereiches Bremens wesentliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in Bremen haben. Beispielsweise ist für die Baumaßnahme auf der BAB 1 zwischen dem Autobahnkreuz Stuhr und der Anschlussstelle Brinkum, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig. Eine regelmäßige Abstimmung findet zwischen der Bremer Baustellenkoordination und Niedersachsen statt. Auch sind nicht alle Baumaßnahmen immer planbar, wie zum Beispiel Notmaßnahmen. Als Notmaßnahmen werden Maßnahmen bezeichnet, die aus Verkehrssicherheitsgründen oder aber aufgrund von Straßenschäden außerhalb der regulären Genehmigungspraxis von Baustellen kurzfristig genehmigt beziehungsweise angeordnet werden. Auch kommt es vor, dass sich aus verschiedenen Gründen die Dauer einzelner Baumaßnahmen verlängert. Nicht immer ist es möglich, dies in Einklang mit den nachfolgend geplanten Maßnahmen zu bringen.

9. Welche prioritären Maßnahmen ergreift der Senat, um den Verkehrsfluss auf den BAB endlich zu erleichtern?

Vom Senat werden umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Bundesautobahnen in Bremen vorangetrieben. Diese sind mit dem Bund fest vereinbart und im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) festgeschrieben. Zu den sogenannten laufenden und fest disponierten Projekten sowie zu den Vorhaben des vordringlichen Bedarfes des BVWP – dessen Finanzierung durch den Bund bis 2030 gesichert ist – gehören unter anderem die Realisierung der Weserquerung bis 2024 sowie der Ausbau des Teilstücks 2/2 im Zuge der BAB 281. Mit diesen Infrastrukturmaßnahmen kann eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit zum Beispiel des Güterverkehrszentrums sowie zur Entlastung der BAB 1 und BAB 27 erreicht werden. Ferner zählt der 6-streifige Ausbau der BAB 27 zwischen Autobahnkreuz Bremen und Anschlussstelle HB-Überseestadt zum Vordringlichen Bedarf. Darüber hinaus ist der 8-streifige Ausbau der BAB 1 zwischen Bremer Kreuz und Autobahndreieck Stuhr im BVWP enthalten. Von Bremen wurde eine höhere Priorisierung dieser Maßnahme beim Bund beantragt, was dort jedoch nicht auf Zustimmung stieß. Für diese Ausbaumaßnahme beginnen in Kürze die Arbeiten für eine Machbarkeitsstudie.

Für die wichtigen Autobahnbrücken über die Weser im Zuge der BAB 1 und über die Lesum im Zuge der BAB 27 werden derzeit die Aufträge an die DEGES für die Planung der Ersatzneubauten vorbereitet.

Als betriebliche Maßnahmen ist der Ausbau der BAB-Netzbeeinflussungsanlage im Zuge des Long Distance Corridors Nord mit vier zusätzlichen dWiSta-Standorten (Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen) am Bremer Kreuz geplant. Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Autobahnringchluss (BAB 1, BAB 27, BAB 281) wird eine

Netzbeeinflussungsanlage BAB Ring Bremen mit 7 dWiSta Standorten erstellt.

10. Wie nutzt das Land Bremen im Rahmen der Auftragsverwaltung das Instrument von 24-Stunden-Baustellen?

Im Rahmen von baulichen Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowohl der Grünbereiche (zum Beispiel Baumpflege) und der Verkehrseinrichtungen (zum Beispiel Schutzplanken) als auch der Fahrbahnen und aller anderen befestigten Bereiche ist es bundesweit zwingend erforderlich, den Verkehr in diesen Fahrbahnbereichen zur gefahrlosen Arbeit für die dort Arbeitenden einzuschränken. Viele Tätigkeiten werden in verkehrsarmen Tageszeiten durchgeführt; größere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Sanierung einzelner Fahrspuren auf der BAB 1, werden in den verkehrsärmeren Ferienzeiten umgesetzt.

Vor jeder großen Brückenbaumaßnahme wird die Machbarkeit eines Mehrschichtbetriebs oder einer 24-Stunden-Baustelle geprüft. Im Jahr 2018 wurden die Notinstandsetzungsmaßnahmen aufgrund von Hitzeschäden auf der Weserstrombrücke BW 3424 und dem Fly-Over BW 270 im Mehrschichtbetrieb beziehungsweise als 24-Stunden-Baustelle umgesetzt. Aus Kapazitätsgründen ist die Umsetzung einer 24-Stunden-Baustelle bei den Baufirmen nur innerhalb eines kurzen Zeitfensters möglich, da die eingesetzten Kolonnen an gesetzliche Pausen- und Ruhezeiten gebunden sind. Andernfalls müssten Kapazitäten von anderen Baustellen abgezogen werden. Hinzu kommt, dass die Auftragsbücher in der Baubranche voll sind und eine 24-Stunden-Baustelle als nicht attraktiv angesehen wird. Auch für die Mitarbeiter in der Brückenbauabteilung des ASV stellen die BAB-Baustellen ebenfalls eine physische und psychische Belastung dar, da Kurzzeit-Baustellen überwiegend nachts- oder am Wochenende genehmigt werden. Die Brückenbauingenieure waren in 2018 an 19 Wochenenden im Einsatz, das heißt im Hauptbautätigkeitszeitraum von April bis Oktober sind etwa an jedem zweiten Wochenende zu überwachende Bautätigkeiten an Brücken erfolgt.

11. Bei welchen zukünftigen Baumaßnahmen an BAB und Ingenieurbauwerken des Bundes beabsichtigt das Land Bremen im Rahmen der Auftragsverwaltung 24-Stunden-Baustellen einzurichten?

Vor jeder großen Brückenbaumaßnahme wird die Machbarkeit eines Mehrschichtbetriebs oder einer 24-Stunden-Baustelle geprüft. In 2019 stehen derzeit keine Maßnahmen im BAB-Bereich an, bei denen eine 24-Stunden-Baustelle vorgesehen ist.

12. Welche überregionalen Abstimmungsmaßnahmen gibt es hinsichtlich des BAB-Baustellenmanagements, beispielsweise bei Straßen- und Brückensanierungen, zwischen dem Land Bremen und Niedersachsen?

Das Baustellenmanagement tauscht sich regelmäßig über die geplanten Baumaßnahmen mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr aus beziehungsweise fragt deren geplante Baumaßnahmen ab.

Insbesondere gibt es bei Maßnahmen, die im gegenseitigen Einflussbereich stehen gemeinsame Abstimmungstermine und Absprachen zu den geplanten Verkehrsführungen. Die Koordinierung kann auch dazu führen, dass Maßnahmen aufgrund der erheblichen Auswirkungen beziehungsweise Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen verschoben werden oder der Bauablauf angepasst wird.