



HESSISCHER LANDTAG

11. 10. 2017

Kleine Anfrage

des Abg. Lenders (FDP) vom 09.06.2017

betreffend Staus in Hessen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Die erfassten Staus und Staustunden haben bundesweit - laut ADAC - im vergangenen Jahr um rund 20 % zugenommen. Zum einen waren demnach im vergangenen Jahr mehr Fahrzeuge auf Autobahnen unterwegs als noch 2015 (+2,5 %). Zum anderen haben bundesweit die Baustellen um rund 15 % zugenommen.

Die Verkehrsbelastung wird mit dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) angegeben. In der Zeit von 2014 bis 2016 ist der DTV auf Bundesautobahnen in Hessen im Durchschnitt um 4,2 % gestiegen:

- Im Jahr 2014 lag der DTV auf Autobahnen in Hessen im Durchschnitt bei 63.400 Fahrzeugen am Tag.
- Im Jahr 2015 lag der DTV auf Autobahnen in Hessen im Durchschnitt bei 65.012 Fahrzeugen am Tag.
- Im Jahr 2016 lag der DTV auf Autobahnen in Hessen im Durchschnitt bei 66.060 Fahrzeugen am Tag.

Um die Verkehrssituation in Hessen dauerhaft zu verbessern, wurden im letzten Jahr insgesamt 750 Mio. € an Bundesmitteln für den Erhalt, den Neu- und den Ausbau sowie für den Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen in Hessen ausgegeben. Damit liegt Hessen im Bundesvergleich auf Platz 4 hinter Bayern, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. Mehr als die Hälfte dieser Mittel wurde in Erhaltungsmaßnahmen investiert. Das ist notwendig, weil es wegen der Versäumnisse vergangener Jahrzehnte zu Verkehrseinschränkungen kommt. Die Bundesmittel werden dorthin geleitet, wo sie den meisten Nutzen für den Verkehr haben. Nach der Priorisierung der Straßenbaumaßnahmen des neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen kann nun beispielsweise die Ausbauplanung von sechs Autobahnkreuzen im Rhein-Main-Gebiet beginnen, an denen sich der Verkehr regelmäßig staut. Das alles findet bei laufendem Verkehr statt und geht zwangsläufig mit Baustellen und verengten Fahrbahnen einher. Aus der ADAC-Staubilanz ergibt sich, dass Hessen 2016 die meisten Baustellen pro Autobahnkilometer hatte.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie viele Minuten standen Autofahrer in den Jahren 2014, 2015 und 2016 jeweils im Stau?

Um die Staudauern begreifbarer zu machen, werden diese in Staustunden dargestellt:

- Im Jahr 2014 standen Autofahrerinnen und Autofahrer insgesamt 25.700 Stunden auf Bundesautobahnen in Hessen im Stau.
- Im Jahr 2015 standen Autofahrerinnen und Autofahrer insgesamt 28.900 Stunden auf Bundesautobahnen in Hessen im Stau.
- Im Jahr 2016 standen Autofahrerinnen und Autofahrer insgesamt 31.600 Stunden auf Bundesautobahnen in Hessen im Stau.

Der ADAC arbeitete bei seiner Staubilanz zwar mit einer anderen Erhebungsmethode als Hessen Mobil, kommt aber für das Jahr 2016 zu einem vergleichbaren Ergebnis bei den Staustunden (31.884 Staustunden). Obwohl die Verkehrsbelastung auf hessischen Autobahnen 25 %

über dem Bundesdurchschnitt liegt und sich auf hessischen Autobahnen die meisten Baustellen pro Autobahnkilometer befinden, liegt Hessen der ADAC-Staubilanz 2016 zufolge bei den Stauzeiten genau im Durchschnitt. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 2. Welche hessischen Straßenabschnitte (Top 20) sind besonders und in welchem Umfang von Staus betroffen?

Folgende 15 Autobahnabschnitte in Hessen sind hoch belastet und damit besonders von Staubildung betroffen (AS: Anschlussstelle):

- A 3 Fahrtrichtung Norden, AS Hanau → AS Obertshausen,
- A 3 Fahrtrichtung Norden, AS Obertshausen → Offenbacher Kreuz,
- A 3 Fahrtrichtung Norden, AS Bad Camberg → AS Limburg-Süd,
- A 3 Fahrtrichtung Süden, AS Limburg-Süd → AS Bad Camberg,
- A 3 Fahrtrichtung Süden, AS Frankfurt am Main-Süd → Offenbacher Kreuz,
- A 67 Fahrtrichtung Norden, AS Gernsheim → AS Pfungstadt,
- A 67 Fahrtrichtung Süden, AS Pfungstadt → AS Gernsheim,
- A 5 Fahrtrichtung Norden, Bad Homburger Kreuz → AS Friedberg,
- A 5 Fahrtrichtung Norden, AS Homberg (Ohm) → AS Alsfeld-West,
- A 3 Fahrtrichtung Süden, Frankfurter Kreuz → AS Frankfurt am Main-Süd,
- A 4 Fahrtrichtung Osten, Kirchheimer Dreieck → AS Bad Hersfeld,
- A 3 Fahrtrichtung Norden, Offenbacher Kreuz → AS Frankfurt am Main-Süd,
- A 5 Fahrtrichtung Norden, AS Alsfeld-West → AS Alsfeld-Ost,
- A 67 Fahrtrichtung Norden, AS Pfungstadt → Darmstädter Kreuz,
- A 3 Fahrtrichtung Norden, Seligenstädter Dreieck → AS Seligenstadt.

Frage 3. Wie viele Stauminuten resp. "Reisezeitverlust" resultieren aus Einschränkungen aufgrund erhöhten Verkehrsaufkommens (jeweils für die Jahre 2014, 2015 und 2016)?

Frage 4. Wie viele Stauminuten resp. "Reisezeitverlust" resultieren aus Einschränkungen aufgrund von Baumaßnahmen (jeweils für die Jahre 2014, 2015 und 2016)?

Frage 5. Wie viele Stauminuten resp. "Reisezeitverlust" resultieren aus Einschränkungen aufgrund der Errichtung von Tagesbaustellen (jeweils für die Jahre 2014, 2015 und 2016)?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei der Erfassung von Stauzeiten und Reisezeitverlusten unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrs- und Baustellensituation sind im Hinblick auf die Ursachen von Stauzeiten derzeit keine detaillierteren Feststellungen möglich. Aus diesem Grund nimmt Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement derzeit in Bezug auf die Datenerfassung und Analysemethodik von Stauzeiten eine Systemumstellung vor. Die Zielsetzung der Umstellung ist, eine hinreichende Datengrundlage zu generieren und geeignete Analysemethoden zu entwickeln, um eine noch effektivere Verkehrssteuerung zu ermöglichen. Konkretere Auswertungen im Sinne der Fragen 3, 4 und 5 werden auf Grundlage des neuen Systems möglich sein.

Frage 6. An welchen Tagen und zu welchen Uhrzeiten ist das Staurisiko im Bereich der zwanzig am stärksten von Staus betroffenen Streckenabschnitten am höchsten?

Die in der Antwort zu Frage 2 genannten Streckenabschnitte bilden zu einem Großteil die relevanten Pendler Routen im hessischen Autobahnnetz ab. Diese sind i. d. R. in den Morgenstunden von 6:00 bis 9:00 Uhr und am Nachmittag zwischen 15:30 Uhr und 19:00 Uhr hoch belastet. Das Staurisiko erhöht sich immer dann, wenn zu diesen Pendlerströmen weitere verkehrsrelevante Ereignisse - geplant oder ungeplant - hinzukommen. Dies können Großveranstaltungen rund um Frankfurt am Main wie Messen und Konzerte oder auch ein Unfall sein.

Frage 7. Werden überall da, wo Verkehrseinschränkungen aufgrund von Bauarbeiten zu Reisezeitverlusten führen, die Arbeiten auch nachts bzw. am Wochenende ausgeführt (falls nein, warum)?

Um baustellenbedingte Beeinträchtigungen so weit wie möglich zu reduzieren, hat Hessen Mobil ein hocheffektives Baustellenmanagement implementiert, das den Ausführungszeitraum von Tagesbaustellen - meist Arbeiten im Unterhaltungsdienst - automatisch so bestimmt, dass keine oder nur geringe Einschränkungen für den Verkehr entstehen. Mit diesem bundesweit einmaligen Slotmanagement setzt Hessen Mobil auf innovative systemtechnische Unterstützung. Das Slotmanagement-System prüft automatisch, wann das Verkehrssystem eine Baustelle "verkräftet", ermittelt so für die beabsichtigten Arbeiten auf Autobahnen geeignete Slots - also Zeitfen-

ter - und bietet sie dem Anwender, zum Beispiel Autobahnmeistereien oder externen Baufirmen, zur Auswahl an. Danach gilt beispielsweise: keine Tagesbaustellen auf stark belasteten Streckenabschnitten zu Berufsverkehrszeiten, bei Großereignissen oder zum Ferienstart - es sei denn, der Schaden stellt ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Auf hoch belasteten Autobahnen im Rhein-Main-Gebiet wird mittlerweile eine Reihe von Arbeiten nachts oder am Wochenende durchgeführt, um Beeinträchtigungen des Verkehrs tagsüber zu vermeiden. In Hessen werden rund 30 % aller Arbeiten im Zuge von Tagesbaustellen in der Nacht durchgeführt. Zudem finden viele Arbeiten am Wochenende statt, um die Pendlerstrecken während des Berufsverkehrs von Einschränkungen frei zu halten.

Die verbindlichen Regelungen des hessischen Baustellenmanagements sind in einem Handbuch für das Baustellenmanagement zusammengefasst. So bleiben in Baustellen auf Autobahnen in Hessen grundsätzlich alle Fahrstreifen erhalten (auch die temporäre Seitenstreifenfreigabe), es sind ausreichende Fahrstreifenbreiten zu markieren (erforderlichenfalls auch mit provisorischer Verbreiterung der Fahrbahn) und es wird berücksichtigt, dass Baustellen nicht gleichzeitig auf Ausweichrouten durchgeführt werden. Dort, wo aufgrund von bautechnischen Einschränkungen dies nicht möglich ist, wird der Verkehr mit Hilfe intelligenter Steuerungsverfahren (wie beispielsweise Wechselverkehrsführungen) verkehrsabhängig gelenkt, um das Störungspotenzial zu minimieren.

Frage 8. Welche Maßnahmen und Instrumente setzt die Landesregierung ein, um Staus zu vermeiden?

Die Landesregierung verfolgt mit dem "Mobilen Hessen 2020" einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz, der Mobilität für alle Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen möglichst einfach und sicher ermöglichen soll.

Teil des integrierten Ansatzes des "Mobilen Hessen 2020" ist das Verkehrsmanagement auf den Straßen. Dessen wesentliche Elemente auf den Autobahnen sind ein effektives Baustellenmanagement und die intelligente Steuerung des Verkehrs zum Beispiel durch situationsabhängige Geschwindigkeitsvorgaben, Lkw-Überholverbote oder Umleitungsempfehlungen. Auf bestimmten Strecken können der Seitenstreifen freigegeben und damit während der Spitzenstunden des Verkehrs benötigte zusätzliche Kapazität auf der Fahrbahn bereitgestellt werden.

Durch den Um- und Ausbau der sechs im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen separat aufgeführten Autobahnkreuze wird zudem sowohl der Verkehrsfluss verbessert als auch die Verkehrssicherheit erhöht. Die entsprechenden Planungen werden mit höchster Priorität betrieben. Das Volumen des Um- und Ausbaus dieser Autobahnknotenpunkte beträgt fast 640 Mio. €.

Zum "Mobilen Hessen 2020" gehört auch der Ausbau des ÖPNV sowie die Förderung von Nahmobilität, also des zu Fußgehens und des Radfahrens. Beide zielen darauf ab, den Bürgerinnen und Bürgern Instrumente an die Hand zu geben, ihre Mobilitätsbedürfnisse mit umweltfreundlichen, nachhaltigen Verkehrsmitteln zu erfüllen. Den ÖPNV unterstützt die Landesregierung in der aktuellen Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2016 mit rund 4 Mrd. € in den kommenden fünf Jahren - dies sind mehr als 20 % mehr als in der vorherigen Finanzierungsperiode. Auch Maßnahmen wie die Einführung des Schülertickets oder der Freifahrtberechtigung für Landesbedienstete dienen dazu, den ÖPNV zu stärken und tragen dazu bei, verstärkt den ÖPNV und weniger das Auto zu nutzen. Für die Landesregierung ist diese Entlastung der Straße auch ein Beitrag dazu, Staus zu vermeiden. Die Nahmobilität unterstützt die Landesregierung u.a. durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität sowie eine eigene Förderung im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie, mit der Maßnahmen in den Kommunen gefördert werden können.

Darüber hinaus wird in der Verkehrszentrale Hessen (VZH) in enger Zusammenarbeit mit Partnern aus Automobil-, Zulieferer- und Telekommunikationsindustrie sowie wissenschaftlichen Einrichtungen in zahlreichen nationalen und europäischen Forschungs- und Kooperationsprojekten am Straßenverkehr der Zukunft, wie zum Beispiel an Forschungsvorhaben zum Autonomen Fahren gearbeitet. Diese Technologien dienen in erster Linie dem "sicheren Fahren", also der Vermeidung von Unfällen, die zu ca. 90 % ihre Ursachen in menschlichem Fehlverhalten haben. Das damit einhergehende Potenzial wird zwangsläufig auch zu einer Reduzierung unfallbedingter Staus führen.

Wiesbaden, 27. September 2017

Tarek Al-Wazir