

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dorothee Martin, Ole Thorben Buschhüter, Matthias Czech,  
Henriette von Enckevort, Gert Kekstadt, Martina Koeppen, Lars Pochnicht,  
Frank Schmitt (SPD) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Martin Bill, Olaf Duge, Dominik Lorenzen, René Gögge,  
Ulrike Sparr, Dr. Carola Timm, Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) und Fraktion**

**zu Drs. 21/14500**

**Betr.: Optimierung der Koordinierung und Kommunikation von geplanten  
Baumaßnahmen auf Hamburgs Straßen**

Die Erhaltung der Hamburger Infrastruktur ist ein Kernanliegen von SPD und GRÜ-  
NEN. Hamburgs Infrastruktur muss sicher und dauerhaft funktionsfähig sein.

In der Vergangenheit wurde zu wenig in Hamburgs Straßen, Radverkehrsanlagen und Fußwege investiert und deren Zustand auch gar nicht systematisch erfasst. Die Folge war ein stetiger Substanzverzehr, den jedermann den Hamburger Straßen, Radverkehrsanlagen und Fußwegen ansehen konnte: Die Schlaglöcher, Buckelpisten und Pfützen nahmen immer mehr zu. Das hat sich in den letzten Jahren geändert: Die Mittel für die Herstellung ordentlicher Straßen, Rad- und Fußwege wurden verdoppelt sowie Planungs- und Umsetzungsprozesse optimiert. 2013 hat der Senat das Erhaltungsmanagement Straßen (EMS-HH) eingeführt (Drs. 20/10333), das erst kürzlich auch auf weitere hamburgische Infrastrukturbereiche ausgedehnt wurde (siehe Drs. 21/13592). Seitdem wird der Zustand des Hamburger Straßennetzes und zukünftig auch der Nebenanlagen regelmäßig erfasst und bewertet (siehe Straßenzustandsbe-  
richte Drs. 21/5922 und 21/1968). Auch die jährlichen Erhaltungsmittel wurden struktu-  
rell erhöht.

Aufgrund dessen war es der Stadt möglich, in den letzten Jahren intensiv in das Ham-  
burger Straßennetz sowie den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu investieren. 2016 ist es uns erstmals gelungen, den weiteren Werteverzehr bei den Hauptver-  
kehrsstraßen zu stoppen und eine erkennbare Verbesserung des Gesamtzustands  
der Straßen zu erreichen. Auch bei der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur  
sind deutliche Fortschritte sichtbar. Gegenüber 2011 hat sich die Investitionssumme in  
den Radverkehr fast vervierfacht. Allerdings sind wir noch nicht am Ziel angelangt:  
Wegen der Versäumnisse der vergangenen Jahrzehnte wird weiterhin konsequent,  
systematisch und nachhaltig in unsere Infrastruktur investiert werden müssen. Nicht  
zu investieren beziehungsweise zu sanieren kann keine Alternative sein, weil die  
Infrastruktur dann, wie schon einmal in der Vergangenheit, verkommen würde und für  
deutlich mehr Geld neu aufgebaut werden müsste.

Hinzu kommen wichtige Investitionen der Telekommunikationsunternehmen in eine  
hochleistungsfähige Telekommunikationsinfrastruktur. Diese sind für die steigenden  
Anforderungen an die digitale Infrastruktur und die Zukunftsfähigkeit der Stadt von  
hoher Bedeutung. Auch die hierfür erforderlichen Baumaßnahmen werden in den  
kommenden Jahren zu erheblicher Tiefbauaktivität führen.

Diese Sanierungsoffensive hat eine unumgängliche Kehrseite: Sie bringt zahlreiche Baustellen auf Hamburgs Straßen mit sich. Hier gilt es, die damit verbundenen Einschränkungen für die Bürgerinnen und Bürger auf ein möglichst geringes Maß zu reduzieren, indem die geplanten Baumaßnahmen gut koordiniert und kommuniziert werden.

Hamburg ist bei der Koordinierung der Baumaßnahmen im bundesweiten Vergleich, mit der zentralen Koordinierung der Baumaßnahmen an den Bundesautobahnen und Hauptverkehrsstraßen (KOST) im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), der Software ROADS (Roadwork Administration and Decision System) und der Stabsstelle Verkehrsflussverbesserung gut aufgestellt.

Die Baustellenkoordinierungsstelle (KOST) hat das Ziel, zeitgleiche Baustellen auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen so zu koordinieren, dass eine gegenseitige Beeinträchtigung des Verkehrs soweit wie möglich vermieden wird. Wegen der erhöhten Bautätigkeit ist die Koordinierungsstelle personell und technisch aufgestockt worden: Während früher vier Stellen bei KOST angesiedelt waren, sind es nun sechs. Darüber hinaus hat am 1. Januar 2017 die Stabsstelle für Verkehrsflussverbesserung ihre Arbeit mit derzeit weiteren drei Stellen aufgenommen.

Diese Maßnahmen gilt es, weiter auszubauen.

Wichtig ist dabei vor allem, dass alle Straßenbaulastträger und Leitungsunternehmen bei der Baustellenkoordinierung mit einbezogen werden. Denn lange nicht überall, wo gebaut wird, geht es um Straßensanierung: Insgesamt gibt es im Hamburger Straßennetz jedes Jahr etwa 20.000 Baustellen, davon über 3.000 im Hauptverkehrsstraßen- und Bundesfernstraßennetz. Nur rund ein Drittel der Baustellen haben ihre Ursache in Straßenbaumaßnahmen, der Rest ist im Wesentlichen bedingt durch Arbeiten der Leitungsträger wie HAMBURG WASSER, Stromnetz Hamburg GmbH und Gasnetz Hamburg GmbH, aber auch der zahlreichen, in der Regel privaten Träger von Telekommunikationsleitungen.

Auch die auf Bezirksstraßen geplanten Baumaßnahmen müssen noch besser in die Planung integriert werden, um zu verhindern, dass im Falle von Bauarbeiten auf Hauptverkehrsstraßen die Ausweichrouten blockiert sind. Zu diesem Zweck soll in jedem Bezirk die Stelle einer Verkehrsbaustellenkoordinatorin oder eines Verkehrsbaustellenkoordinators geschaffen werden, die oder der die Baustellenkoordinierung auf bezirklicher Ebene verantwortet.

Darüber hinaus sollte der Aufgabenbereich der KOST auch auf Bezirksstraßen von übergeordneter Bedeutung erweitert werden. Künftig sollten dort sämtliche Informationen über Baumaßnahmen erfasst, in das Roadwork Administration and Decision System (ROADS) eingespeist und allen Beteiligten zugänglich gemacht werden.

Bei Baumaßnahmen, die auch die Radverkehrsinfrastruktur betreffen, ist jeweils rechtzeitig die Radverkehrskoordinatorin in die Abstimmung und Entscheidungsfindung einzubeziehen. Dabei muss sichergestellt sein, dass die vom Senat gesteckten Ziele zur Verbesserung des Radverkehrs auch umgesetzt werden können (zum Beispiel Sanierung/Neubau 50 km Radverkehrsanlagen, Fertigstellung der Velorouten). Auch am Ziel, 100 km Fahrstreifen zu sanieren, halten wir fest.

Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass die Öffentlichkeit über geplante und laufende Baumaßnahmen aus einer Hand informiert wird, und zwar auch dann, wenn verschiedene Baulastträger die Bauarbeiten verantworten.

Zur Beschleunigung von Baumaßnahmen wird schon jetzt auf Autobahnen und Bundesfernstraßen in den Hauptbaumonaten März bis einschließlich Oktober in der Regel im Zweischichtbetrieb gearbeitet. Der Auf- und Umbau von Verkehrsführungen findet zudem am Wochenende und/oder nachts statt. Erstrebenswert wäre, dass auch auf Stadtstraßen Bauarbeiten verstärkt unter Ausnutzung des Tageslichts stattfinden. Unter Berücksichtigung geltender Lärm- und Arbeitsschutzvorschriften, gerade auch in Gebieten mit hoher Wohnbevölkerungsdichte, soll geprüft werden, ob ein Mehrschichtbetrieb möglich und zulässig ist, und welche finanziellen Folgen dieser hätte.

Geprüft werden soll auch, ob die Aufnahme von Pönalen ein sinnvolles Instrument für ein beschleunigtes Baustellenmanagement sein kann.

Ziel muss es sein, Straßenbauarbeiten so aufeinander abzustimmen, dass einerseits der Verkehrsfluss sichergestellt ist und andererseits die Sanierung der Hamburger Straßeninfrastruktur, der Ausbau des Radverkehrsnetzes sowie einer hochleistungsfähigen Telekommunikationsinfrastruktur weiter erfolgreich voranschreiten kann.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

Die Hamburgische Bürgerschaft begrüßt die Absicht des Senats, die Baustellenkoordination konzeptionell auszubauen, und ersucht ihn in diesem Zusammenhang,

1. dafür zu sorgen, dass zukünftig alle geplanten Baumaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen und strategisch wichtigen Bezirksstraßen aller Straßen- und Schienenbaudienststellen und aller Leitungsträger der KOST rechtzeitig vorher mitgeteilt werden, damit sie in die Baustellenkoordination mit aufgenommen werden können;
2. den Aufgabenbereich der KOST auch auf Bezirksstraßen von übergeordneter Bedeutung zu erweitern, um auch sie in die Baustellenkoordination beziehungsweise ROADS zu integrieren und die dort verfügbaren Informationen allen an der Baustellenkoordination Beteiligten zugänglich zu machen; die Bezirksämter werden hierfür mit Verkehrsbaustellenkoordinatorinnen und -koordinatoren ausgestattet;
3. dafür zu sorgen, dass die übergeordnete Koordination gemeinsam und verbindlich steuernd auf Baumaßnahmen und -abläufe einwirken kann, wenn zwingende Bedarfe der Verkehrlenkung es erfordern. Bei Baumaßnahmen, die die Radverkehrsinfrastruktur betreffen, ist dabei immer auch die Radverkehrskordinatorin miteinzubeziehen;
4. beim Abschluss von Konzessionsverträgen mit Leitungsträgern auf eine einheitliche Kommunikationspflicht von Baustellenverläufen hinzuwirken und zu vereinbaren, dass bei Baumaßnahmen in wichtigen Verkehrswegen und Knotenpunktbereichen die Stadt eine städtische Oberbauleitung mit der Koordination von Baumaßnahmen verschiedener Leitungsträger und Straßenbaulastträger zum Zwecke einer sicheren und effizienten Bauabwicklung einrichten oder einen Dritten hiermit beauftragen kann; bestehende Konzessionsverträge sollen entsprechend angepasst werden;
5. gemeinsam mit städtischen Baulastträgern unter Federführung des LSBG Vorschläge für eine optimale Baustellenkommunikation sowie ein Baustellenmarketing zu entwickeln, um die Transparenz der Bauabläufe sicherzustellen. Die Baustellenkommunikation soll insbesondere ein einheitliches Erscheinungsbild (zum Beispiel bei Plakatmotiven) mit Wiedererkennungswert zum Ziel haben, zielgruppengerecht informieren und unter anderem Informationen enthalten über Baulastträger, Art, Dauer, Grund, alternative Wegeführung und geplantes Ergebnis der Bautätigkeit. Die Kommunikation von Baustellen soll ein positives Ziel mit Hilfe von Visualisierungen des geplanten Bauergebnisses vermitteln;
6. die Möglichkeit zu prüfen, auch für Straßenbaustellen im Stadtstraßennetz verstärkt die sogenannte Betriebsform 2 (Arbeiten an allen Werktagen unter Ausnutzung des Tageslichts) festzulegen sowie zu prüfen, ob ein Mehrschichtbetrieb unter Einhaltung geltender Lärm- und Arbeitsschutzvorschriften möglich und finanzierbar ist;
7. darzustellen, welche Optimierungsmöglichkeiten es in Hamburg bei der digitalen Kommunikation von Baustellen gibt und dabei insbesondere darauf hinzuwirken, dass das aktuelle Baustellenaufkommen für Drittanbieter (zum Beispiel von Navigations-Apps) problemlos nutzbar ist;
8. zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen mit der Aufnahme von Pönalen eine Beschleunigung des Baustellenmanagements zu erreichen ist,
9. der Bürgerschaft im 1. Quartal 2019 zu berichten.