



Sachstand

Nacht- und Wochenendbaustellen

Nacht- und Wochenendbaustellen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 026/19
Abschluss der Arbeit: 27.02.2019
Fachbereich: WD 5 Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Bundeseinheitliche Vorgaben und Regelungen für das Baustellen- bzw. sog. Arbeitsstellenmanagement	4
3.	Prinzipielle Zulässigkeit von Nacht- und Wochenendarbeiten	5
4.	Maßgaben und Empfehlungen des Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen	5
5.	Weitere zu berücksichtigende Aspekte bei der Betriebsform der Nachtbaustelle und bei Sonn- und Feiertagsbaustellen	6

1. Fragestellung

Gefragt ist nach der Möglichkeit und den Voraussetzungen der Einrichtung von Nacht- und Wochenendbaustellen auf Bundesfernstraßen (d.h. Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten gemäß § 1 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz – FStrG). Arbeits- und vergaberechtliche Aspekte sind von der Darstellung ausgenommen.

2. Bundeseinheitliche Vorgaben und Regelungen für das Baustellen- bzw. sog. Arbeitsstellenmanagement

Für Bundesfernstraßen gibt es bundeseinheitliche Vorgaben und Regelungen für das Baustellen- bzw. sog. Arbeitsstellenmanagement¹. Maßgeblich für die Einrichtung und den Betrieb von Baustellen auf diesen Straßen² ist der **„Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen**. Er wurde im Jahr 2011 im Wege des Allgemeinen Rundschreibens Nr. 04/2011³ des damaligen BMVBS (heute: BMVI) eingeführt. Der Leitfaden umreißt Ziel und Inhalt dieses Regelwerks wie folgt:

„Ziel des Leitfadens ist die Umsetzung eines wirksamen Arbeitsstellenmanagements auf Bundesautobahnen zur weitgehenden Bereitstellung des Verkehrsraums bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit der durchzuführenden Arbeiten. Dadurch sollen das Eintrittsrisiko, die Dauer und die Auswirkungen von arbeitsstellenbedingten verkehrlichen Störungen auf ein Minimum reduziert werden. Der Leitfaden enthält Vorgaben für die Planung und Durchführung von Arbeitsstellen kürzerer und längerer Dauer sowie ergänzende Hinweise zu den einschlägigen Regelwerken und Verfahrensweisen. Er beschreibt die Rahmenbedingungen für die Realisierung von technischen und organisatorischen Maßnahmen, um den Eingriff in den Verkehrsablauf so gering wie möglich zu halten.“

¹ Definition gemäß Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen (S. 5) (abrufbar unter: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Publikationen/Regelwerke/Downloads/V1-Arbeitsstellen-Leitfaden.html;jsessionid=D4E90240B4A713EF396B2C4C9DCE0A5A.live21303?nn=1820278, letzter Abruf: 26.02.2019): „Arbeitsstellen sind Bereiche, bei denen Verkehrsflächen vorübergehend für die Durchführung von Arbeiten zur Unterhaltung, Erhaltung oder Erweiterung der Betriebsstrecken abgesperrt oder eingeengt werden, einschließlich der gesperrten Fläche und der Überleitungsbereiche.“

² Laut Allgemeinem Rundschreiben Nr. 04/2011 zur Einführung des Leitfadens gilt dieser nicht nur für Autobahnen, sondern „für den Bereich der Bundesfernstraßen“. Eine entsprechende Anwendung der Regelungen wird auch für mehrbahnige Bundesstraßen angeordnet.

³ Abrufbar unter: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Publikationen/Regelwerke/Downloads/V1-Arbeitsstellen-ARS.pdf?_blob=publicationFile&v=1 (letzter Abruf: 26.02.2019).

3. Prinzipielle Zulässigkeit von Nacht- und Wochenendarbeiten

Während **früher** die Durchführung von Arbeiten am Straßenkörper in den Nachtstunden durch Richtlinien zur Baubetriebsplanung auf Bundesautobahnen (RBAP) erschwert wurde, nach der die Nachtarbeit „[...] **nur in Ausnahmefällen zulässig**“⁴ war (BMVBW, 1996), ist diese Regelung mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 04/2008 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung außer Kraft gesetzt. Seitdem ist die „*Nachtarbeit in Erwägung zu ziehen, sofern es die erforderlichen Arbeiten aus bautechnologischer bzw. bauablauftechnischer Sicht zulassen*“ (ARS 04/2008).⁵ Eine **grundsätzliche Beschränkung der Nachtarbeit gibt es somit nicht mehr**. Mit der Einführung des Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 04/2011 soll zur Beschleunigung der Bautätigkeit an hochbelasteten Strecken und schnelleren Freigabe für den Verkehr regelmäßig auch in den Nachtstunden gearbeitet werden.⁶

4. Maßgaben und Empfehlungen des Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen

Dementsprechend sind im Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement u.a. die folgenden Maßgaben und Empfehlungen für Nacht- und Feiertagsbaustellen enthalten⁷:

Für die Durchführung von Straßenbauarbeiten werden **Betriebsformen (BF)** definiert.⁸

- BF 1: Normale Tagesschicht,
- BF 2: Arbeiten an allen Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts,
- **BF 3: Arbeiten nur nachts** und
- BF 4: Arbeiten rund um die Uhr (24 Stunden).

Zu **Nachtbaustellen (BF 3)** heißt es im Leitfaden:

⁴ Hervorhebung durch Verfasser des Sachstands.

⁵ Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), 2016, Einsatzkriterien für Baubetriebsformen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 272, S. 21.

⁶ Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), 2016, Einsatzkriterien für Baubetriebsformen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 272, S. 22.

⁷ Hervorhebungen in den nachfolgenden Zitaten durch Verfasser des Sachstands.

⁸ Leitfaden S. 10.

„Auf **besonders stauanfälligen Strecken** sind u.U. Nacht- sowie Sonn- und Feiertagsarbeit unvermeidbar, wenn es die erforderlichen Arbeiten **aus bautechnologischer bzw. bauablauftechnischer Sicht zulassen** und **keine einschränkenden Vorgaben zum Schutz der anliegenden Bevölkerung** bestehen.“

Unter der Überschrift „Nutzung verkehrsschwacher Zeiten für Arbeitsstellen kürzerer Dauer“⁹ wird weiter ausgeführt:

„In Abhängigkeit von der Maßnahmeart sind Arbeiten in den Nachtstunden unausweichlich, wenn **in den hellen Tagesstunden keine verkehrsschwachen Zeiträume** verfügbar sind. Für Nachtarbeitsstellen eignen sich z.B. Beseitigung von kleineren Fahrbahn- und Bauwerksschäden, Tunnelarbeiten, Fugenverguss, Arbeiten an Induktionsschleifen, Arbeiten an Induktionsschleifen, bauvorbereitende Arbeiten (z.B. Entnahme von Bohrkernen), Arbeiten an Fahrzeugrückhaltessystemen und Demarkierungen. Dabei sind mögliche **Immissionen** (insbesondere Lärm) zu berücksichtigen. Nacharbeitsstellen sind so zu **beleuchten**, dass **Blendeffekte zuverlässig vermieden** werden.“¹⁰

Im Kontext der Ausführungen zur hochkonzentrierten Durchführung der Arbeitsstelle unter **Vollsperrung** heißt es:

„**Vollsperrungen der BAB**, z.B. Abrissarbeiten von Brücken oder Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen in Tunneln, sind in verkehrsschwache Zeiten des Jahres zu legen. Hier kommen **insbesondere die Nächte von Samstag auf Sonntag** in Betracht.“¹¹

5. Weitere zu berücksichtigende Aspekte bei der Betriebsform der Nachtbaustelle und bei Sonn- und Feiertagsbaustellen

Da angesichts steigender Verkehrsleistungen sowie zunehmendem Erhaltungs- und Ausbaubedarf auf Bundesautobahnen in den nächsten Jahren nicht von einer Abnahme der Anzahl von Arbeitsstellen längerer Dauer auszugehen sein wird, ist weiterhin mit Staus mit der Folge hoher volkswirtschaftlicher Verluste zu rechnen. Daher versucht man die Auswirkungen von Arbeitsstellen längerer Dauer auf den Verkehr durch die Verkürzung der Bauzeiten zu minimieren. Bauzeitverkürzungen können durch Intensivierung der Arbeitszeiten (Baubetriebsformen) erreicht werden.

⁹ Arbeitsstellen kürzerer Dauer sind laut Leitfaden solche, „die innerhalb von 24 h erledigt werden“ (S. 5).

¹⁰ Leitfaden, S. 11.

¹¹ Leitfaden, S. 12.

Vor diesem Hintergrund hat das Institut für Straßenwesen an der RWTH Aachen im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Studie für die Wahl der Baubetriebsform für Baumaßnahmen auf Autobahnen erarbeitet. Im Fokus der Darstellung liegen volkswirtschaftliche Gesichtspunkte in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Arbeitsstellenparametern:¹²

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), 2016, Einsatzkriterien für Baubetriebsformen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 272, abzurufen im BASt-Archiv elektronischer Medien: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/home> (letzter Abruf 26.02.2019).

Zu Nacht- und Feiertagsbaustellen enthält die Studie einige, die Ausführungen des Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement ergänzende Punkte. Diese lauten auszuweise:¹³

- **Zu definatorischen Unschärfen:**

„Eine eindeutige, objektive und einheitliche Definition der Begriffe „Stauanfälligkeit“ sowie „bautechnologische und bauablauftechnische Rahmenbedingungen“ ist jedoch bislang nicht erfolgt. Die **Entscheidung für oder gegen Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeit erfolgt somit nicht auf Basis standardisierter Kriterien und kann damit starken subjektiven Eindrücken unterliegen**. Darüber hinaus ist die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen alternativer Betriebsformen, Verkehrsführungen, und Ausführungszeiträume ohne Berechnungsmodell nur schwer möglich. Es fehlt daher derzeit ein übergreifendes Instrument, um eine Empfehlung für die Betriebsform auszugeben und ein umfassendes und verkehrsgerechtes Baustellenmanagement objektiv durchführen zu können.“¹⁴

- **Zu ungeeigneten Bautätigkeiten in der Nacht:**

„Neben den verkehrlichen Randbedingungen ist die Wahl der Betriebsform abhängig von der Maßnahmenart.

Zum einen ist **bei arbeitsintensiven Maßnahmen** (z. B. sechsstreifiger Ausbau) die **Wahl einer Betriebsform mit ausgedehnten Arbeitszeiten** sinnvoll, da der Zeitbedarf bei solchen Maßnahmen besonders groß ist und eine Beschleunigung durch eine intensivere Betriebsform insgesamt eine stärkere Verkürzung induziert. Diese Wirkung kann sich bei ohnehin kurzen Maßnahmen nur in begrenzterem Maße entfalten. Zum anderen können **einige anfallende Tätigkeiten in den Nachtstunden nur bedingt durchgeführt** werden. So ist z. B. die **Tageshelligkeit** für eine qualitativ zufriedenstellende Deckschicht-Asphaltierung förderlich. In den Nachtstunden ist keine ausreichende Helligkeit vorhanden, um die Arbeit präzise durchführen zu können (SCHELLENBERGER, 2011). Um diese Arbeit in der Dunkelheit zu verrichten, ist eine **ausreichende Beleuchtung** erforderlich, die zu einem **Anstieg der Gesamtkosten** einer Maßnahme führen kann.

Andere **Tätigkeiten mit starken Lärmemissionen** können aufgrund des Schutzes der anliegenden Bevölkerung nicht in den Nachtstunden durchgeführt werden. Insbesondere nächtlicher

¹² https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Foko/2017-2016/2016-19.html (letzter Abruf: 26.02.2019).

¹³ Hervorhebungen in den nachfolgenden Zitaten durch Verfasser des Sachstands.

¹⁴ Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), 2016, Einsatzkriterien für Baubetriebsformen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 272, S. 14.

Lärm kann zu schweren gesundheitlichen Folgen wie Schlafstörungen, Leistungsbeeinträchtigungen, körperlichen Stressreaktionen, Gehörschäden und Herz-Kreislaufkrankheiten führen (BABISCH, 2009). Um die Gesundheit der Anwohner zu schützen, sieht das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vor, dass ein vorgegebener Lärmpegel in den Nachtstunden nicht überschritten werden darf. In Ballungsräumen sollten **aus Lärmschutzgründen beispielsweise folgende Tätigkeiten nicht innerhalb der Nachtstunden** durchgeführt werden (FINKE, 2011):

- Tiefgründungen an der Lärmschutzwand,
- Spundwandherstellung,
- Verbauarbeiten im Bereich angrenzender Wohnbebauung,
- Bohrpfahlgründung für Brückenbauwerke,
- Ramm- und Stemmarbeiten,
- Betonabbruch,
- Betonplattenzertrümmerung.¹⁵

- **Zu rechtlichen Beschränkungen:**
„Einschränkungen und Ausschlusskriterien für die Wahl der Betriebsform können sich durch geltende Richtlinien, die die Durchführung von Arbeiten am Straßenkörper in den Nachtstunden und an Sonn- und Feiertagen nur unter erschwerten Bedingungen erlauben, ergeben. So sind neben den beschriebenen Vorgaben des Lärmschutzes¹⁶ auch die rechtlichen Regelungen des Arbeitsschutzes zu berücksichtigen.“¹⁷

¹⁵ Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), 2016, Einsatzkriterien für Baubetriebsformen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 272, S. 17. F.

¹⁶ Anmerkung durch Verfasser des Sachstands: Baustellen, Baulagerplätze und Baumaschinen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG. Sie sind gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Ob bei dem Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen, wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV – Baulärm, abrufbar unter: http://www.verwaltungsvorschriften-im-inter-net.de/bsvwbund_19081970_IGI7501331.htm, letzter Abruf 26.02.2019) beurteilt. Die weiteren immissionsrechtlichen Einschränkungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV für den Betrieb von im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Geräte und Maschinen (auch bestimmte Baumaschinen) gelten nicht für Bundesfernstraßen, die durch Wohngebiete führen (§ 7 Abs. 1, S. 2 32. BImSchV). Für den im Sachstand behandelten Straßentyp sind sie also nicht einschlägig. Zu landesrechtlichen Vorgaben siehe exemplarisch für Berlin: https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/baulaerm/de/download/broschuere_baulaerm_121206.pdf (letzter Abruf 26.02.2019).

¹⁷ Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), 2016, Einsatzkriterien für Baubetriebsformen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 272, S. 18.

- **Zu den Auswirkungen auf das Personal an Nachtbaustellen:**

„Bei der Durchführung von Nachtarbeit entstehen auch **für das Personal** in der Arbeitsstelle **Vor- und Nachteile**, die bei der Wahl der Betriebsform eine Rolle spielen. In verkehrsschwachen Zeiten ist an Autobahnen durch niedrigere Verkehrsstärken und reduzierte Stauzeiten eine **verbesserte Luftqualität gegenüber dem Tagfall** festzustellen (BRYDEN et al., 2002). Zusätzlich ist auch die **Lärmemission vermindert**, sodass die Ausweitung der Arbeitszeit auf verkehrsarme Zeiten hinsichtlich der Immissionen die Chance auf **gesundheitlich günstigere Arbeitsbedingungen** nach sich zieht. Auf der anderen Seite sind durch **regelmäßige Nachtarbeit** aber auch **psycho-physische Beeinträchtigungen** des Arbeitsstellenpersonals möglich. Hieraus besteht auch die **Gefahr vermehrter Arbeitsunfälle**, eine genaue Quantifizierung dieses Effektes konnte bisher allerdings nicht erfolgen (GRAF, 2010). Darüber hinaus sind auch negative soziale Aspekte auf Seiten des Personals zu berücksichtigen, falls eine Arbeit regelmäßig in Nachtstunden oder an Wochenenden stattfindet.“¹⁸

¹⁸ Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), 2016, Einsatzkriterien für Baubetriebsformen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 272, S. 19.