

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Martin Neumann, Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Katrin Helling-Plahr, Ulla Ihnen, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Oliver Luksic, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Verkehrsaufkommen und Verkehrssicherheit auf der Bundesautobahn 12

Die Bundesautobahn (BAB) 12 zwischen dem Dreieck Spreeau und der Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen entwickelt sich seit Jahren zu einem Schwerpunktbereich für den Güterverkehr. In einer Prognoserechnung aus dem Jahr 2014 geht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für das Jahr 2030 von einem jährlichen Lkw-Aufkommen von 3,6 Millionen Fahrzeugen aus. Aufgrund des zuletzt stark gestiegenen Güterverkehrsaufkommens wurden im Jahr 2017 bereits rund 3,67 Millionen mautpflichtiger Lkw auf der BAB 12 registriert. Die Verkehrssituation zwischen Berlin und der Republik Polen hat sich hierdurch sichtbar verschärft. Allein in den ersten zwei Monaten 2018 sind rund 6 Prozent mehr Lkw über die Autobahn gerollt als im Vorjahr. Ein gestiegenes Unfallrisiko, ein zäher Verkehrsfluss und lange Staus bei Unfällen aufgrund der fehlenden dritten Fahrbahn rücken die BAB 12 nahe an den Verkehrsinfarkt heran. Schätzungen der Polizeidirektion Ost sehen für das Jahr 2030 ein Verkehrsaufkommen von rund 12 Millionen Lkw voraus.

Das steigende Verkehrsaufkommen auf der BAB 12 wirkt sich auch negativ auf die Anrainerkommunen der BAB 12 aus. Auf der parallel verlaufenden Bundesstraße 1 hat sich das Verkehrsaufkommen ebenfalls stark erhöht. Zudem weichen viele Lkw- und Autofahrer auf Landesstraßen aus und setzen damit Anwohnern von Dörfern und Städten sowie der dortigen Verkehrsinfrastruktur zu.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan fehlt ein klares Bekenntnis zur sinnvollen Steuerung des Güterverkehrs in Ostbrandenburg. Die vorgesehene Bepflanzung des Ausbaus der BAB 12 bis zum Jahr 2030 ist von der gegenwärtigen Verkehrssituation bereits überholt. Und auch die dringend nötigen Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur, etwa auf der Strecke Berlin–Lichtenberg–Kostrzyn parallel zur überlasteten Relation Berlin–Frankfurt (Oder), bleiben weitgehend aus. Die durch Ostbrandenburg verlaufende wirtschaftliche Lebensader droht damit zu verstopfen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Erklärung hat die Bundesregierung für die von ihren Planungen aus dem Jahr 2014 stark abweichenden Ist-Zahlen beim Güterverkehrsaufkommen auf der BAB 12 im Jahr 2017?
2. Wie bewertet sie, ausgehend von den aktuellen Verkehrszahlen, die Gültigkeit ihrer bisherigen Prognosen?
3. Inwiefern hat das stark erhöhte Verkehrsaufkommen auf der BAB 12 Auswirkungen auf die Priorisierung des Ausbauprojekts im Bundesverkehrswegeplan?
4. Sofern Frage 3 positiv beantwortet wurde, wann ist mit entsprechenden Anpassungen zu rechnen?
5. Welche über die Änderungen im Bundesverkehrswegeplan hinausgehenden Möglichkeiten der Verkehrsentslastung existieren?
6. Wie steht die Bundesregierung zur Möglichkeit, durch eine entsprechende nachträgliche Ertüchtigung des Standstreifens auf der BAB 12 Entlastung in Form eines (temporären) dritten Fahrstreifens zu schaffen?
7. Welche Kosten würden bei der Ertüchtigung des Standstreifens als dritte Fahrbahn entstehen, und in welchem Verhältnis stünden diese Kosten zu einem nach 2030 möglichen dreispurigen Ausbau?
8. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund des erhöhten Unfallgeschehens auf der BAB 12, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?
9. Wie hat sich die Zahl der die Maut durch Nutzung von Bundes- und Landesstraßen umgehenden Lkw seit dem Jahr 2010 entwickelt?
10. Welche Einnahmeausfälle sind dem Bund hierdurch entstanden (bitte nach Jahresscheiben auflisten)?
11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der die Maut umgehenden Transporter auf der BAB 12 seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte nach Jahresscheiben seit 2010 auflisten)?
12. Welche Einnahmeausfälle sind dem Bund hierdurch entstanden?
13. Wie haben sich im selben Zeitraum Anzahl und Frequenz der Kontrollen der entsprechenden Kleintransporter durch die Bundespolizei entwickelt?
Welche Herkunftsländer wurden bei den Kontrollen festgestellt?
Und wie sind sie prozentual gesehen am häufigsten vertreten?
14. Wie hat sich Zahl der für diese Aufgaben an der BAB 12 eingesetzten Bundespolizisten, sowie BAG und Zoll, seit dem Jahr 2010 entwickelt?
15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2010 die Zahl der auf der BAB 12 registrierten Verstöße gegen das Sonn- und Feiertagsfahrverbot entwickelt?
16. Wie hat sich im gleichen Zeitraum die Zahl der Kontrollen zur Einhaltung des Sonn- und Feiertagsverbots entwickelt?
17. Wie hat sich die Zahl der über die BAB 12 verkehrenden Kabotage seit dem Jahr 2010 entwickelt?
18. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung der Kabotagebestimmungen wurden seit 2010 jährlich durchgeführt (bitte in Summe und prozentual auflisten)?
19. Wie viele Verstöße gegen die Kabotagebestimmungen wurden in diesem Zeitraum registriert?

20. Wie hat sich die Zahl der Kontrollen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Lenkzeiten seit dem Jahr 2010 entwickelt?
21. Wie viele Lkw-Stellplätze existieren an der BAB 12, und wie sind sie ausgelastet (bitte Standorte der Parkplätze und Entfernung zwischen den jeweiligen Parkplätzen angeben)?
22. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen der Kapazität und Auslastung der Lkw-Parkplätze entlang der BAB 12 und der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten?
23. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über von der BAB 12 ausweichenden Lkw- und Pkw-Verkehr verursachte Infrastrukturkosten auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vor?
24. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in der Vergangenheit ergriffen, Ausweichverkehre auf die BAB 12 zurückzulenken?
25. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Idee eines weitergehenden Ausbaus der Bundesstraße 1 zwischen Berlin und Küstrin/Kostrzyn in Form eines 2+1-Systems mit temporärem Spurwechsel?

Berlin, den 4. Juli 2018

Christian Lindner und Fraktion

