Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Martin Neumann, Dr. Christian Jung, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/3312 –**

Verkehrsaufkommen und Verkehrssicherheit auf der Bundesautobahn 12

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Beplanung 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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die auf Basis des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 erstellte Zielnetzprognose 2030 prognostiziert für die A 12 im Jahr 2030 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen (DTVw) in Höhe von bis zu 54 000 Kfz/24h. Der Anteil des hierbei prognostizierten Schwerverkehrs an Werktagen (SVw) beträgt bis zu 13 000 Lkw/24.

Die Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) der Bundesanstalt für Straßenwesen weist für die A 12 einen DTVw von bis zu 46 000 Kfz bzw. bis zu 12 000 Lkw/24 h aus.

Das heißt, es wird dem bisher bereits prognostizierten Verkehrsanstieg entsprechend, für den Zeitraum 2015 bis 2030 von einer um rd. 17 Prozent steigenden Verkehrsbelastung ausgegangen.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der vom Deutschen Bundestag im Dezember 2016 beschlossene Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) enthält die 6-streifige Erweiterung der A 12 in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“.

Die dem Land Brandenburg damit eröffnete Möglichkeit, den 6-streifigen Ausbau zu planen, trägt der verkehrlichen Entwicklung im Zuge der A 12 Rechnung.

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?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der vorliegenden Einstufung im WB* des Bedarfsplans 2016 besteht die Möglichkeit, eine zeitlich befristete Nutzung des Seitenstreifens zu prüfen. Die Wirtschaftlichkeit einer solchen Vorabmaßnahme ist von dem planerisch zuständigen Land nachzuweisen. Dabei wären zeitaufwändige planerische und bauliche Voraussetzungen zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich der Herstellung

bzw. Anpassung von Ein- und Ausfädelungstreifen an den bestehenden Knotenpunkten (u. a. Anschlussstellen), der Anpassung von Brücken (sowohl im Zuge der Autobahn als auch querende) sowie der erforderlichen telematischen Einrichtungen und der Kosten der Bedienung und Überwachung. Eine diesbezügliche Kostenberechnung liegt nicht vor.

8. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund des erhöhten Unfallgeschehens auf der BAB 12, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit der noch in diesem Jahr erfolgten Vervollständigung des Seitenstreifenanbaus zukünftig eine hohe Verkehrssicherheit erreicht werden kann. Abwägung und Durchführung ggf. möglicher zusätzlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit obliegen den hierfür zuständigen Behörden des Landes Brandenburg.

9. Wie hat sich die Zahl der die Maut durch Nutzung von Bundes- und Landesstraßen umgehenden Lkw seit dem Jahr 2010 entwickelt?

Die Bundesregierung berichtet dem Deutschen Bundestag regelmäßig über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der 2005 eingeführten Lkw-Maut. (vgl. den letzten Bericht auf Bundestagsdrucksache 18/10567).

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?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine solche Statistik liegt nicht vor.

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?

Eine solche Statistik liegt nicht vor.

14. Wie hat sich Zahl der für diese Aufgaben an der BAB 12 eingesetzten Bundespolizisten, sowie BAG und Zoll, seit dem Jahr 2010 entwickelt?

Aufgrund der Struktur der Kontrolldienste erfolgt der Einsatz der einzelnen Kontrollbeschäftigten nicht ausschließlich an einer Autobahn. Daher kann eine Aussage nur dahingehend gemacht werden, dass insgesamt 38 Beschäftigte (17 Straßenkontrollen, 21 Mautkontrollen) im Einzugsbereich der A 12 eingesetzt sind. Die Anzahl ist seit 2010 konstant.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Straßenkontrollen die speziell der Einhaltung der Sonn- und Feiertagsfahrverbote gelten, finden seitens des BAG nicht statt. Verstöße werden bei der Kontrolle von Vorschriften aus anderen Rechtsgebieten festgestellt. Die statistische Entwicklung dieser Kontrollzahlen kann nicht dargestellt werden. Die Zahl der Kontrollen im gewerblichen Personen- und Güterverkehr (Zuständigkeitsbereich Polizeidirektion Ost des Landes Brandenburg) ist der Tabelle zu entnehmen.

	2013	2014	2015	2016	2017
Überprüfte Güterfahrzeuge	10.640	9.656	8.909	9.410	8.640

Quelle: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg, Verkehrsunfallentwicklung in der Polizeidirektion Ost für die Jahre 2013-2017

17. Wie hat sich die Zahl der über die BAB 12 verkehrenden Kabotage seit dem Jahr 2010 entwickelt?

Die zur Beantwortung dieser Frage erforderliche Auswertung kann nicht innerhalb der für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit durchgeführt werden und wird nachgereicht.

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?

Die Fragen 18 bis 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 13 bis 16 wird verwiesen.

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)?

A 12, Anzahl der ausgewiesenen Lkw-Parkstände

Straße (BAB Nr.) bei Autohof oder sonstigem Abstellort abseits der BAB: BAB an der sich die AS befindet, über die der Abstellplatz zu erreichen ist	Richtung (Autohöfe sind i.d.R. aus beiden Richtungen zu erreichen)	Betriebs-km	Name/Bezeichnung der Rastanlage/des Autohofs/ des sonstigen Abstellorts abseits der BAB	Seite	Kürzel für Anlagentyp	Ausgewiesene Lkw-Parkstände
A012	Dreieck Spreeau (A10)	8,000	Spreehagen		P	12
A012	Frankfurt (Oder)	10,800	Esso Autohof Spreehagen	N	AH	130
A012	Dreieck Spreeau (A10)	14,500	Briesenluch		PWC	20
A012	Frankfurt (Oder)	14,500	Lebbiner Heide		PWC	20
A012	Dreieck Spreeau (A10)	33,600	Berliner Urstromtal		PWC	20
A012	Frankfurt (Oder)	33,600	Kersdorfer Seen		PWC	20
A012	Dreieck Spreeau (A10)	45,000	Biegener Hellen	N	TK	75
A012	Frankfurt (Oder)	45,000	Biegener Hellen	S	T	57
A012	Frankfurt (Oder)	50,000	Zollhof		Zoll	126

(P = Parkplatz, AH = Autohof, PWC = Parkplatz mit WC, TK = Tankstelle mit Kiosk, T = Tankstelle)
Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

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?

Die gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Vorschriften schreiben die Einhaltung von Ruhezeiten und Fahrtzeitunterbrechungen (Pausen) vor. Damit ist eine hohe Nachfrage und Auslastung von Lkw-Parkständen auf Bundesautobahnen verbunden. Die Bedarfsprognose für Lkw-Parkstände berücksichtigt dies in einem entsprechenden Parkverhaltensmodell und ermittelt auf dieser Basis die zukünftige Parkstandsnachfrage.

23. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über von der BAB 12 ausweichenden Lkw- und Pkw-Verkehr verursachte Infrastrukturkosten auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vor?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

24. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in der Vergangenheit ergriffen, Ausweichverkehre auf die BAB 12 zurückzulenken?

Mit der Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen am 1. Juli 2018 ist die Bemautung von Bundesstraßen auf der Basis der Mautstreckenausdehnungsverordnung obsolet geworden.

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?

Der Bundesregierung sind derzeit keine, auf die durchgängige Herstellung von Überholfahrstreifen in Form eines 2+1-Systems auf der Bundesstraße B 1 abzielende Ausbauplanungen der hierfür zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg bekannt.