

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/12155 –**

Sicherheitsaspekte auf anbaufreien Außerortsstraßen – Unfälle und Unfallkosten

Vorbemerkung der Fragesteller

Als Landstraßen werden alle anbaufreien Außerortsstraßen bezeichnet. Je nach Baulastträgerschaft sind dies Bundesstraßen, Landesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen oder auch Gemeindestraßen. Die meisten der tödlichen Verkehrsunfälle auf Deutschlands Straßen geschehen auf Landstraßen. Besonders häufig führen hier Baumunfälle, Motorradunfälle und Überholunfälle zu schwersten Unfallfolgen (<https://udv.de/de/strasse/landstrasse>).

Landstraßen weisen über 60 Prozent der Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland auf. Überholunfälle gehören hierbei mit zu den folgenschwersten Unfällen auf deutschen Außerortsstraßen. Landstraßen, welche in der Baulast der Bundesländer liegen, weisen besonders oft einen sehr schlechten Zustand auf. In Nordrhein-Westfalen sind beispielsweise 50 Prozent der Landstraßen, ohne Bundes- und Kreisstraßen, in den beiden schlechtesten Bewertungsstufen (www.strassen.nrw.de/files/oe/zeb/zustandsbericht_land_nrw_ver_1_0_0.pdf).

Die Fragesteller vertreten die Auffassung, dass die Bankette an Landstraßen, und hier besonders die der in der Baulast der Länder und Kreise befindlichen Landstraßen, in einem schlechten Zustand sind. Gerade für Fahranfänger ist das Abkommen von der Fahrbahn dann sehr gefährlich (siehe www.adac.de/info/testrat/adac-im-einsatz/motorwelt/strassenbankett.aspx sowie exemplarisch www.die-glocke.de/lokalnachrichten/kreisguetersloh/rheda-wiedenbrueck/Maedchen-16-bei-Verkehrsunfall-getoetet-763ecd19-3141-4c88-bc95-e222caf46de7-ds).

Laut eigener Webseite ist die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt, www.bast.de/BASt_2017/DE/BASt/BASt_node.html) „die praxisorientierte, technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtung des Bundes auf dem Gebiet des Straßenwesens. Sie widmet sich den vielfältigen Aufgaben, die aus den Beziehungen zwischen Straße, Mensch und Umwelt resultieren. Ihr Auftrag ist es, die Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Straßen zu verbessern.“ Und weiter: „Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gibt die BASt in fachlichen und verkehrspolitischen Fragen wissenschaftlich gestützte Entscheidungshilfen. Die Aufgaben reichen von Planung, Koordinierung und Durchführung mehrjähriger Forschungsprojekte bis zur kurzfristigen Beantwortung von Fragen zur Unterstüt-

zung der aktuellen Arbeit des BMVI. Sie arbeitet führend im Netzwerk der nationalen und europäischen Spitzenforschungsinstitute auf dem Gebiet des Straßenwesens und wirkt weltweit maßgeblich bei der Ausarbeitung von Vorschriften und Normen mit.“

1. Wie viel Kilometer Straßen gab es 1990 und gibt es aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung in der Bundesrepublik Deutschland, aufgeschlüsselt in
 - a) Bundesautobahnen,
 - b) Bundesstraßen,
 - c) Staats- bzw. Landstraßen,
 - d) Kreisstraßen und
 - e) Gemeindestraßen
 (bitte in einer Tabelle beantworten)?

Länge der Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundesgebiet)

Jahr	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
1990 ¹⁾	8.822	31.063	63.299	70.677
1993	11.013	42.169	85.242	88.381
2019	13.141	37.879	86.946	91.860

¹⁾ nur alte Länder

Quelle: Statistisches Bundesamt

2. Wie viele Unfälle, Schwerverletzte und Getötete kommen nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr auf je 1 000 Straßenkilometer und je 1 000 000 gefahrene Kfz-Kilometer auf die in Frage 1 genannten Straßen (bitte in einer Tabelle beantworten)?

Die neben der Unfallstatistik zur Beantwortung der Frage notwendigen Eingangsdaten zur Netzlänge (1 000 Straßen-km) und zur Fahrleistung (1 000 000 gefahrene Kfz-km) liegen nach allen Straßenklassen außerhalb von Ortschaften differenziert nur für das Jahr 2014 vollständig vor. Deshalb werden neben dem aktuellsten Jahr der amtlichen Unfallstatistik auch Kenngrößen für das Jahr 2014 dargestellt.

Unfälle mit Personenschaden und dabei Verunglückte (außerorts, inkl. Bundesautobahnen)						
		Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen	Gemeindestraßen oder andere Straßen
2014	Unfälle mit Personenschaden	18.901	23.903	27.984	14.162	7.867
	dabei ...					
	Getötete	375	723	753	381	162
	Schwerverletzte	5.707	8.225	10.060	5.045	2.641
2018	Unfälle mit Personenschaden	20.537	23.826	28.629	14.365	8.240
	dabei ...					
	Getötete	424	661	683	375	148
	Schwerverletzte	5.910	8.083	10.262	5.152	2.722

Quelle: amtliche Unfallstatistik
(BAST_U2I_32/2019)

Unfälle mit Personenschaden und dabei Verunglückte pro 1.000 Straßen-km (außerorts, inkl. Bundesautobahnen)						
		Bundes- autobahnen	Bundes- straßen	Landes- straßen	Kreis- straßen	Gemeinde- straßen oder andere Straßen
2014	Unfälle mit Personenschaden	1.459	759	457	217	28
	<i>dabei ...</i>					
	<i>Getötete</i>	29	23	12	6	1
	<i>Schwerverletzte</i>	441	261	164	77	9
2018	Unfälle mit Personenschaden	1.579	775	435	206	-
	<i>dabei ...</i>					
	<i>Getötete</i>	33	21	10	5	-
	<i>Schwerverletzte</i>	454	263	156	74	-

Quelle: BASt. Es wurden die Netzlängen aus der Fahrleistungserhebung der BASt für das Jahr 2014 zugrunde gelegt.

Unfälle mit Personenschaden und dabei Verunglückte pro 1.000.000 Fzg-km (außerorts, inkl. Bundesautobahnen)						
		Bundes- autobahnen	Bundes- straßen	Landes- straßen	Kreis- straßen	Gemeinde- straßen oder andere Straßen
2014	Unfälle mit Personenschaden	83	200	313	293	118
	<i>dabei ...</i>					
	<i>Getötete</i>	2	6	8	8	2
	<i>Schwerverletzte</i>	25	69	113	105	40
2018	Unfälle mit Personenschaden	83	218	-	-	-
	<i>dabei ...</i>					
	<i>Getötete</i>	2	6	-	-	-
	<i>Schwerverletzte</i>	24	74	-	-	-

Quelle: BASt. Für Landes-, Kreis- und sonstige Straßen liegen keine Daten für 2018 vor.

3. Welche Regelquerschnitte werden auf vier- und sechsstreifigen Autobahnen überwiegend angewandt, und welche Regelquerschnitte sind die aktuelle Empfehlung bei Aus- oder Neubau von Autobahnen?

Die „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ legen für vier- und sechsstreifige Autobahnen der Entwurfsklasse 1 die Regelquerschnitte RQ 31 und RQ 36 fest. Ältere Autobahnen, die auf Basis der Vorgänger-Regelwerke geplant und gebaut wurden (z. B. RAS-Q, Ausgabe 1996 oder 1982), können die damals maßgebenden Regelquerschnitte (z. B. RQ 29,5 und RQ 35,5) mit den zugehörigen Abmessungen aufweisen.

4. Wie viele Unfälle, Schwerverletzte und Getötete kommen nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr auf je 1 000 Straßenkilometer und je 1 000 000 Kfz-Kilometer durchschnittlich auf den vier- und sechsstreifigen Autobahnen je überwiegend angewandten Regelquerschnitten vor?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, da nach Fahrstreifenanzahl und Regelquerschnitt differenzierte Durchschnittswerte nicht erhoben werden.

5. Welche Regelquerschnitte werden auf zwei-, drei- (2+1-Lösung) und vierstreifigen anbaufreien Landstraßen (Bundes-, Land- und Kreisstraßen) nach Kenntnis der Bundesregierung überwiegend angewandt, und welche Regelquerschnitte sind nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle Empfehlung bei Aus- oder Neubau?

Grundlage für Planung und Bau von Landstraßen bilden die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“, in denen in Abhängigkeit von der Entwurfsklasse für zweistreifige Landstraßen der Regelquerschnitt RQ 11 und der RQ 11,5+ (mit abschnittsweise zusätzlichem Überholfahrstreifen), für dreistreifige Landstraßen der RQ 15,5 (mit regelmäßig wechselweise angeordneten Überholfahrstreifen) und der RQ 21 für kurze vierstreifige Abschnitte mit hohem Verkehrsaufkommen festgelegt sind. Ältere Landstraßen, die auf Basis der Vorgänger-Regelwerke geplant und gebaut wurden, können die damals maßgebenden Regelquerschnitte (z. B. RQ 10,5 und RQ 15,5) mit den zugehörigen Abmessungen aufweisen.

6. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die mittleren Unfallkostenraten auf Landstraßen (Bundes-, Land- und Kreisstraßen) für freie Streckenabschnitte in Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite in Euro je 1 000 000 Kfz-Kilometer, für folgende Fahrbahnbreiten in Metern:
 - a) 5,0 m,
 - b) 5,5 m,
 - c) 6,0 m,
 - d) 6,5 m,
 - e) 7,0 m,
 - f) 7,5 m,
 - g) 8,0 m (Regelquerschnitt 11),
 - h) 8,5 m (Regelquerschnitt 11,5),
 - i) 12,5 m (Regelquerschnitt 15,5, 2+1-Lösung) und
 - j) 18,0 m (Regelquerschnitt 21, vierspurig)?
7. Wie viele Unfälle, Schwerverletzte und Getötete kommen nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr auf je 1 000 Straßenkilometer und je 1 000 000 Kfz-Kilometer durchschnittlich auf den in Frage 6 genannten Fahrbahnbreiten auf Landstraßen vor?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bundesweite Ermittlung durchschnittlicher Unfalldichten, Unfallraten und Unfallkostenraten auf Landstraßen differenziert nach Fahrbahnbreiten ist aufgrund nicht erhobener Netzdaten und Verortungsinformationen nicht möglich. Die Thematik wurde für die Buchstaben a) bis i) der Frage 6 im Forschungsprojekt „Quantifizierung der Sicherheitswirkungen verschiedener Bau-, Gestaltungs-

und Betriebsformen auf Landstraßen“ untersucht (Berichte der BAST, Heft V 201, vgl.: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/files/275/V201.pdf>). Demnach ergeben sich für zwei- und dreistreifige Querschnitte folgende Unfallkostenraten.

Fahrbahnbreite [m]	Mittlere Unfallkostenrate [€/10 ³ Kfz·km]
5,00	55,8
5,50	63,8
6,00	57,9
6,50	44,5
7,00	36,0
7,50	31,2
8,00	23,9
8,50	23,1
10,00 – 12,50	14,8

Für den vierstreifigen Querschnitt RQ 21 erfolgte eine Untersuchung im Rahmen des Projekts „Schmale zweibahnig vier-streifige Landstraßen (RQ 21)“ (Berichte der BAST, Heft V 210, vgl.: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/files/359/V210.pdf>). Die ermittelten Unfallkostenraten unterschieden sich je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit:

Zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Mittlere Unfallkostenrate [€/10 ³ Kfz·km]
100	10,1
120	13,6

8. Wie viele Unfälle, Schwerverletzte und Getötete kommen nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr in Kreuzungsbereichen auf anbaufreien Landstraßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) vor (bitte nach Gestaltung einer Kreuzung ohne Lichtzeichenanlage, mit Lichtzeichenanlage oder mit Kreisverkehr differenzieren)?

Unfälle mit Personenschaden und dabei Verunglückte auf Landstraßen¹⁾ an Kreuzungen/Einmündungen und Kreisverkehren im Jahr 2018²⁾				
Bundesstraßen				
	Kreuzung/Einmündung			Kreisverkehr
	<i>mit Lichtzeichenanlage</i>	<i>ohne Angabe zu Lichtzeichenanlage³⁾</i>	Summe	
Unfälle mit Personenschaden	2.070	6.182	8.252	401
<i>dabei ...</i>				
<i>Getötete</i>	19	111	130	1
<i>Schwerverletzte</i>	502	2.096	2.598	80
Landesstraßen				
	Kreuzung/Einmündung			Kreisverkehr
	<i>mit Lichtzeichenanlage</i>	<i>ohne Angabe zu Lichtzeichenanlage³⁾</i>	Summe	
Unfälle mit Personenschaden	1.560	8.448	10.008	610
<i>dabei ...</i>				
<i>Getötete</i>	14	124	138	4
<i>Schwerverletzte</i>	338	2.968	3.306	112
Kreisstraßen				
	Kreuzung/Einmündung			Kreisverkehr
	<i>mit Lichtzeichenanlage</i>	<i>ohne Angabe zu Lichtzeichenanlage³⁾</i>	Summe	
Unfälle mit Personenschaden	290	3.810	4.100	214
<i>dabei ...</i>				
<i>Getötete</i>	2	91	93	1
<i>Schwerverletzte</i>	55	1.264	1.319	34

Quelle: amtliche Unfallstatistik (BASt_U2I_32/2019)

¹⁾ nur Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

²⁾ außerorts, ohne Bundesautobahnen.

³⁾ Es kann eine Lichtzeichenanlage vorhanden sein, hierzu liegen in der amtlichen Unfallstatistik jedoch keine Angabe vor.

9. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die mittleren Unfallkostenraten zu den Kreuzungsbereichen zu Frage 8?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, da die bundesweite Ermittlung durchschnittlicher Unfallkostenraten in Abhängigkeit von der Gestaltung des Knotenpunktbereiches (ohne Lichtzeichenanlage, mit Lichtzeichenanlage oder mit Kreisverkehr) aufgrund nicht erhobener Netzdaten und Verortungsinformationen nicht möglich ist.

10. Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Unfallanzahlen, -ursachen und -folgen auf anbaufreien Landstraßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) bei der Ausstattung mit bzw. ohne Radweg?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, da die entsprechenden Daten nicht erhoben werden.

11. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Untersuchungen oder Statistiken, welche die Gefahren bzw. Unfallursachen und Unfallfolgen durch Abkommen von der Fahrbahn in Verbindung mit mangelhaften Banketten darlegen, wenn ja, welche sind dies, und welche Schlussfolgerungen für ihr eigenes Handeln leitet die Bundesregierung daraus ab?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, da die entsprechenden Daten nicht erhoben werden.

12. Welche rechtlichen Möglichkeiten hat die Bundesregierung, die Länder dazu zu veranlassen, die Landstraßen in einem besseren Zustand zu halten?

Für die in der Baulast der Länder liegenden Landstraßen liegt die Zuständigkeit ausschließlich im Bereich der Länder.

13. Welcher Investitionsaufwand je Kilometer wäre nach Kenntnis der Bundesregierung überschlägig nötig, um eine grundhafte Sanierung durchschnittlicher Land- oder Kreisstraßen zu finanzieren?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen über den Investitionsaufwand je Kilometer für eine grundhafte Sanierung von Straßen in der Baulast der Länder vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

