

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/9393 –**

### **LKW auf deutschen Straßen – Rolle bei Klimaschutz, Straßenkosten und Unfallhäufigkeit**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

LKW (Lastkraftwagen) prägen das Bild auf Deutschlands Straßen. Ihr Anteil am Transport von Warengütern auf deutschen Straßen nimmt stetig zu. Ziel der Bundesregierung, unter anderem in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ist die Verlagerung des Verkehrs auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Die Ziele wurden bisher jedoch nicht erreicht ([www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/modal-split-des-personen-gueterverkehrs](http://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/modal-split-des-personen-gueterverkehrs)). Mit der Entwicklung des zunehmenden LKW-Verkehrs einhergehend steigen sowohl die Emissionen als auch Unfälle mit LKWs. Die damit ebenfalls einhergehende zunehmende Lärmbelastung ([www.vcd.org/themen/verkehrslaerm/](http://www.vcd.org/themen/verkehrslaerm/)) sowie Straßenschäden ([www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/39816/](http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/39816/)) sind weitere Begleiterscheinungen dieser Entwicklung, die insgesamt hohe gesellschaftliche Kosten verursacht ([www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen](http://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen)).

1. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil des LKW-Güterverkehrs auf deutschen Straßen, und wie hoch ist der prozentuale CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Ausstoß dieser LKW auf deutschen Straßen?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in einem Forschungsprojekt die Fahrleistungen auf deutschen Straßen im Jahr 2014 erheben lassen. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

2. Welche Reduktionsvorgaben zur Erreichung der Klimaschutzziele müssen LKW nach Ansicht der Bundesregierung einhalten, und wie will die Bundesregierung dies konkret erreichen?

LKW müssen einen angemessenen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Konkrete Maßnahmen zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden derzeit auf EU- und auf nationaler Ebene geprüft.

3. Welche Schritte hat die Bundesregierung innerhalb dieser Legislaturperiode konkret unternommen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von LKW zu verringern, und welche weiteren Schritte plant sie bis zum Ende dieser Legislatur?

Beim Straßengüterverkehr setzt die Lkw-Maut als streckenbezogene Abgabe für die Nutzung von Autobahnen und Bundesstraßen Anreize für eine bessere Auslastung der Fahrzeuge, zur Vermeidung von Leerfahrten und leistet durch die Einbeziehung externer Luftverschmutzungskosten einen Beitrag zur Verwendung von Lkw mit geringeren spezifischen Luftschadstoffemissionen. Sie fördert damit auch die Flottenerneuerung und den Einsatz moderner, verbrauchssparender Technologien. Die Bundesregierung hat in dieser Legislaturperiode eine eigene Mautkategorie für Euro-VI-Fahrzeuge geschaffen, erstmals externe Kosten der Luftverschmutzung anteilig in den Mautsätzen mitberücksichtigt, die Lkw-Maut auf weitere 1 100 km Bundesfernstraßen ausgedehnt und die Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen abgesenkt. Ab Mitte 2018 soll die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgedehnt werden.

Um die Marktdurchdringung von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung bei Nutzfahrzeugen zu beschleunigen, ist im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung unter 4.6.1 vorgesehen, die Lkw-Maut zukünftig auch entsprechend dem Energieverbrauch der Fahrzeuge aufkommensneutral zu staffeln. Die Bundesregierung wird sich für die dafür notwendigen Rahmenbedingungen einsetzen.

4. Wie hoch ist der auf LKW zurückzuführende prozentuale Anteil der NO<sub>x</sub>-Belastung auf und in unmittelbarer Nähe von Autobahnen in Ballungszentren (wie beispielweise im Ruhrgebiet oder dem Kölner Ring), wo Luftschadstoffgrenzwerte überschritten werden?

Eine Immissionsbegrenzung für NO<sub>x</sub> (Stickstoffoxide) gibt es als kritischen Wert zum Schutz der Vegetation (§ 3 Absatz 4 der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV). Diese werden bestimmt in mehr als 20 Kilometer Abstand zu Ballungsräumen beziehungsweise mehr als 5 Kilometer zu unter anderem Autobahnen oder Hauptstraßen (Anlage 3 Buchstabe B Nr. 2 der 39. BImSchV). In keinem der von den Ländern festgelegten Beurteilungsgebieten wird der kritische Wert überschritten. Informationen über den Beitrag der Lkw an der Belastung liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. Wie hoch sind die NO<sub>x</sub>-Emissionen eines vollbeladenen 40-t-LKW bei gleichmäßiger Fahrt pro Kilometer in den jeweiligen Schadstoffklassen durchschnittlich bei
  - a) Tempo 90 km/h,
  - b) Tempo 80 km/h,
  - c) Tempo 70 km/h, sowie
  - d) Tempo 60 km/h?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis zu den durchschnittlichen NO<sub>x</sub>-Emissionen von gleichmäßig schnell fahrenden Lastkraftwagen der verschiedenen Euro-Normen. Aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA, Version 3.2) konnten innerhalb der Grenzen des Modells Werte abgeschätzt werden, die jedoch für Verkehrssituationen und nicht für Fahrten bei konstanter Geschwindigkeit bestimmt wurden. In Verkehrssituationen sind beispielsweise Anteile mit einer Beschleunigung oder Verzögerung enthalten, deren zeitliche Abfolge die Emissionen beeinflussen kann.

In der folgenden Tabelle sind die NO<sub>x</sub>-Emissionsfaktoren in Gramm NO<sub>x</sub> pro km für Verkehrssituationen mit verschiedenen Tempolimits aufgeschlüsselt nach Euro-Norm angegeben (weitere Parameter: Diesel-Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 34 und 40 t, volle Beladung, 0 Prozent Längsneigung, betriebswarmer Motor):

Agglomeration / Autobahn / x / frei fließender Verkehr		älter als Euro I	Euro I	Euro II	Euro III	Euro VI		Euro V		Euro VI
x: Tempolimit in km pro h	Mittlere Geschwindigkeit dieser Verkehrssituation in km pro h					AGR	SCR	AGR	SCR	
60	59	12,2	8,5	9,0	7,9	5,5	3,6	4,3	2,3	0,19
70	67	12,5	8,5	8,9	7,4	5,1	3,2	3,9	1,9	0,22
80	76	13,0	8,7	9,0	7,5	5,3	2,7	4,3	1,6	0,20
90	79	13,2	8,8	9,1	7,5	5,2	2,7	4,0	1,6	0,21
100	82	13,4	8,8	9,1	7,3	5,0	2,8	3,9	1,6	0,21

\*AGR= Abgasrückführung; SCR= selektive katalytische Reduktion

6. Ist der Bundesregierung der Brief zahlreicher Unternehmen „Letter on fuel efficiency standards for trucks“ (siehe [www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016\\_05\\_Letter\\_on\\_fuel\\_efficiency\\_standards\\_for\\_trucks-.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_05_Letter_on_fuel_efficiency_standards_for_trucks-.pdf)) an den EU-Präsidenten Jean-Claude Juncker bekannt, welcher auch von deutschen Unternehmen wie DB Schenker und DHL unterzeichnet wurde, und teilt sie die Auffassung der Briefschreiber, wonach eine Regulierung zur Erreichung von mehr Effizienz und Umweltschutz im Transportbereich nötig ist (bitte begründen)?

Der Bundesregierung ist der Brief bekannt. Die frühzeitige Vorgabe von Effizienznormen für Neufahrzeuge ist ein zentraler Treiber für die beschleunigte Marktdurchdringung CO<sub>2</sub>-effizienter Fahrzeuge. Die auf europäischer Ebene geplante verpflichtende Berechnung und Ausweisung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge auf der Grundlage zertifizierter Messwerte relevanter Komponenten ist ein erster Schritt und wird bereits zu weiteren Einsparungen beitragen. Darüber hinaus arbeitet die Europäische Kommission an Ausgestaltungsoptionen für CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge. Die Bundesregierung unterstützt diese Bemühungen.

7. In welchem Maße bringt sich die Bundesregierung in die „decarbonisation of transport communication“ ein, und was hat sie diesbezüglich bereits unternommen?

Die Bundesregierung prüft derzeit die in der Mitteilung der Kommission genannten Maßnahmenvorschläge und wird sich am weiteren Konsultationsverfahren aktiv beteiligen.

8. Wie viele Unfälle auf Bundesstraßen und Autobahnen gab es in den vergangenen zehn Jahren (bitte nach Jahr und Bundesstraßen und Autobahnen einzeln aufschlüsseln):
- verursacht durch LKW,
  - an denen LKW beteiligt waren?

Die Unfalldaten sind der Anlage zu Frage 8 zu entnehmen. Dazu ist anzumerken: Die amtliche Unfallstatistik erfasst lediglich Unfälle mit Personenschaden sowie

schwere Unfälle mit Sachschaden, wobei jedoch nur die Unfälle mit Personenschaden in der erforderlichen Tiefe differenziert werden. Daher bezieht sich die Tabelle nur auf Unfälle mit Personenschaden. Weiterhin unterscheidet die amtliche Unfallstatistik nur die Ortslagen „innerhalb von Ortschaften“, „Außerhalb von Ortschaften (ohne Autobahnen)“ und „Autobahnen“. Unfälle auf Bundesstraßen werden nicht gesondert ausgewiesen. In der Tabelle werden daher neben den Unfällen auf Autobahnen hilfsweise die Unfälle außerhalb von Ortschaften (ohne Autobahnen) aufgelistet.

9. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursachen für diese Unfälle (bitte nach Art der Unfallursache aufschlüsseln/zusammenfassen)?

Die Antwort ist der Anlage zu Frage 9 zu entnehmen. Die Anmerkungen zu Frage 8 gelten entsprechend. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass in der zugrunde liegenden Publikation des Statistischen Bundesamtes lediglich die am häufigsten festgestellten Fehlverhalten explizit aufgeführt werden. Daher entspricht die Summe der einzeln aufgeführten Fehlverhalten nicht der Position „Fehlverhalten insgesamt“.

10. Was hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode unternommen, um Unfälle durch und mit LKW nachhaltig zu verringern, und was wird sie diesbezüglich in dieser Legislatur noch unternehmen (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Nachfolgende Maßnahmen wurden in dieser Legislaturperiode unternommen:

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, zusätzliche 6 000 Lkw-Parkstände in dieser Legislaturperiode einzurichten. Bisher konnten über 4 000 Parkstände freigegeben werden, weitere sind aktuell in Bau.

Ergänzend zu den bestehenden technischen Regelwerken zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen entwickelte der Bund in Zusammenarbeit mit den Bundesländern den Leitfaden Arbeitsstellenmanagement. Darüber hinaus wurden zur Vermeidung von Auffahrunfällen von Lkw auf Baustellenfahrzeuge transportable Warnschwellen entwickelt, deren technische Liefer- und Prüfbedingungen durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Jahr 2014 herausgegeben wurden. Den Bundesländern wurden Einsatzempfehlungen für den Einsatz in Arbeitsstellen kürzerer Dauer übermittelt. Gegenwärtig erfolgt eine Weiterentwicklung der Richtlinien zur Absicherung von Arbeitsstellen (RSA). Außerdem werden neue technische Systeme zur Baustellensicherung erprobt.

In einem begonnenen Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen wird untersucht, wie Fahrerassistenzsysteme zur Verhinderung von Lkw-Abbiegeunfällen genutzt werden können. Es sollen Anforderungen an die Systeme sowie ein mögliches Testverfahren hierfür entwickelt werden.

Das Forschungsvorhaben „Sicheres Anhalten von Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkombinationen bei (Stand-)Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) auf Autobahnen“ wurde 2013 abgeschlossen. Es wurde untersucht, inwieweit technische Hilfsmittel geeignet sind, Fahrer zu kontrollierender Fahrzeuge anzusprechen und auszuleiten, ohne dass ein BAG-Kontrolleur wie gewohnt die Autobahn betreten muss. Anlass der Untersuchung waren Gründe der Arbeitssicherheit der BAG-Kontrolleure sowie der allgemeinen Verkehrssicherheit.

Im Jahr 2015 wurden durch den Straßenkontrolldienst des BAG insgesamt rd. 512 000 Güterkraftfahrzeuge und Kraftomnibusse einschließlich der automatischen Verwiegungen kontrolliert.

Durch den Straßenkontrolldienst des BAG im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen wurden 2015 fast insgesamt 60 000 Fahrzeuge auf fahrzeugbezogene Mängel untersucht. Zur Überwachung der Ladungssicherung von Güterkraftfahrzeugen wurden durch das BAG rund 83 000 Fahrzeuge überprüft.

Darüber hinaus werden zu bestimmten sicherheitsrelevanten Themen Schwerpunkt- bzw. Sonderkontrollen durchgeführt. Dazu gehörten beispielsweise Überprüfungen des Kontrollgeräts (zur Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrzeugführers) oder von Gefahrgut und Abfällen. Ebenso wurden zielgerichtete Kontrollen zum Auffinden von Manipulationen an den Kontrollgerätenanlagen durch speziell geschultes Personal im Kontrolldienst des BAG durchgeführt.

Um das Miteinander und gegenseitige Verständnis von Lkw- und Pkw-Fahrern zu stärken, veröffentlichte die Initiative „Runter vom Gas“ in Kooperation mit diversen Lkw-Verbänden im März 2015 eine Broschüre im Stil der Langenscheidt-Wörterbuchreihe. Anhand von zehn Alltagsbeispielen werden typische Missverständnisse in humorvollen Illustrationen aufgegriffen und für beide Seiten gleichermaßen verständlich und mit einem Augenzwinkern erklärt.

Geplante Maßnahmen in dieser Legislaturperiode:

Zur Einhaltung der Ruhezeiten der Lkw-Fahrer insbesondere in den Abend- und Nachtstunden muss ein ausreichendes Parkraumangebot zur Verfügung stehen. In einem Forschungsprojekt soll für den Prognosezeitraum 2030 ein geeignetes Modell entwickelt werden, mit dessen Hilfe der zukünftige Bedarf an Lkw-Parkständen auf BAB geschätzt werden kann. Auch durch telematische Verfahren kann die Kapazität von Parkieranlagen für Lkws erhöht werden. In einem Pilotprojekt erprobt die bayrische Straßenverwaltung im Auftrag der BASt das von der BASt entwickelte System des Kompaktparkens auf der Autobahnraststätte Jura-West an der A 3.

11. Mit welcher Geschwindigkeit stößt nach Kenntnis der Bundesregierung ein vollbeladener 40-t-LKW mit Tempo 90 km/h an der Stelle auf ein Hindernis, an der er aus Tempo 80 km/h zum Stehen gekommen wäre?

Der Bremsweg eines Lkw mit 40 t Masse beträgt bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h 49,38 m. Der Bremsweg desselben Lkw mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h beträgt 62,5 m. Die Restgeschwindigkeit bei 49,38 m (Haltepunkt eines Lkw mit 80 km/h) liegt bei dem Lkw, der aus 90 km/h abgebremst hat, dann noch bei 41,23 km/h (Vereinfachte Berechnung, angenommen wird eine maximale Verzögerung von 5 m/s<sup>2</sup> gemäß den harmonisierten technischen Anforderungen der UNECE Regelung Nr. 13 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge der Klassen M, N und O hinsichtlich der Bremsen).

12. Wie viele Kontrollen hat es nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2016 gegeben, um Manipulationen oder das völlige Ausschalten von Geschwindigkeitsbegrenzern bei LKW festzustellen (bitte getrennt nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Im Jahr 2016 wurden insgesamt 13 451 Fahrzeuge einer Manipulationskontrolle unterzogen (bis zum Stichtag 15. August 2016). Das Ausschalten von Geschwindigkeitsbegrenzern wird dabei nicht separat erfasst. Eine getrennte Erfassung nach Bundesländern ist systembedingt nicht möglich.

13. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die jetzigen europäischen Vorschriften über die Ausrüstung von Bestands-LKW mit Notbremseinrichtungen ausreichend sind, und wenn nein, was gedenkt sie diesbezüglich zu unternehmen?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen wird im Auftrag der Bundesregierung Notbremsassistentensysteme im Rahmen eines Forschungsprojektes vertieft untersuchen. Im Fokus werden dabei die Leistungsfähigkeit und die derzeit zulässige Abschaltbarkeit der Systeme stehen. Anhand der Untersuchungsergebnisse wird sich die Bundesregierung auf internationaler Ebene dafür einsetzen, die technischen Vorschriften entsprechend anzupassen, um Notbremsassistentensysteme noch sicherer und effektiver zu machen.

14. Für welchen prozentualen Anteil von Straßenschäden sind nach Auffassung der Bundesregierung LKW auf Bundesstraßen und Autobahnen verantwortlich, und wie hat sich dieser Anteil in den vergangenen Jahren verändert?
15. Von welchen jährlich von LKW verursachten Schäden in Euro
  - a) an Autobahnbrücken, sowie
  - b) auf den Fahrbahnen der Autobahnengeht die Bundesregierung aus?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 14 und 15 gemeinsam beantwortet.

Generell gilt, dass die Belastung der Straßeninfrastruktur mit zunehmender Achslast stark überproportional zur Abnutzung führt. Nach anerkannten Untersuchungen des sog. AASHO-Road Test in den USA erfolgt die Abnutzung/Zerstörung der Verschleißschichten mit der 4. Potenz in Bezug auf eine normierte 10t Achsüberrollung. Für detaillierte Angaben wird auf die Wegekostengutachten des Bundes verwiesen (siehe [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/lkw-maut-wegekostengutachten.html?nn=35926](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/lkw-maut-wegekostengutachten.html?nn=35926)).

16. Wie viele LKW ausländischer Fahrzeughalter wurden nach Informationen der Bundesregierung auf Bundesstraßen und Autobahnen in den vergangenen zehn Jahren wegen Verkehrsdelikten/-mängeln angehalten (bitte nach Jahr und nach Bundesstraße und Autobahn einzeln aufschlüsseln)?

Die Daten ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle. In der Statistik wird nicht zwischen Kontrollen auf Bundesstraßen und Kontrollen auf Autobahnen unterschieden.

<b>Zeitraum</b>	<b>Anzahl der Kontrollen von ausländischen Fahrzeugen</b>	<b>Anzahl der Verstöße von ausländischen Fahrzeugen</b>
2015	308.573	108.208
2014	304.797	102.722
2013	320.904	103.315
2012	270.554	114.386
2011	329.641	112.464
2010	264.734	80.330
2009	283.785	78.311
2008	264.413	82.421
2007	340.341	72.141
2006	321.203	75.525

17. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen vom LKW-Fahrverbot in der Ferienreisezeit jeweils vom 1. Juli bis 31. August in den vergangenen fünf Jahren?

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für die Ferienreiseverordnung fällt in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder. Diese unterliegen keiner Berichtspflicht gegenüber dem Bund, sodass der Bund keine Angaben über die Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen durch die Länder geben kann.

18. Mit welcher Geschwindigkeit stößt nach Kenntnis der Bundesregierung ein mit 5 t überladener 40-t-LKW, mit Tempo 80 km/h an der Stelle auf ein Hindernis, an der er bei einer korrekten Beladung zum Stehen gekommen wäre?

Einen großen Einfluss auf die Restgeschwindigkeit bei einem überladenen Lkw hat, ob die Verzögerung durch den Reifenreibwert oder durch das maximale Bremsmoment, das von der Bremsanlage aufgebracht werden kann, begrenzt ist.

Ist die Verzögerung durch den Reifenreibwert begrenzt, ergibt sich kein Unterschied zwischen einem mit 40 t beladenem und mit 45 t beladenem Lkw. Beide Lkw haben in diesem Fall denselben Bremsweg.

Ist die Verzögerung durch das maximale Bremsmoment des Lkw begrenzt, sind verschiedene Annahmen zu treffen. Eine von üblichen Lkw-Reifen erreichbare Verzögerung ist  $5 \text{ m/s}^2$ , was einem Bremsweg von 49,38 m bei einer Abbremsung aus 80 km/h entspricht. Angenommen, die Bremsen eines Lkw erreichen in diesem Fall ihre maximale Bremskraft, dann ist diese Bremskraft  $F = \text{Masse} \cdot \text{Verzögerung} = 200 \text{ kN}$ . Diese (als maximal angenommene) Bremskraft würde beim überladenen Lkw nur noch für eine Verzögerung (= Kraft/Masse) von  $4,44 \text{ m/s}^2$  ausreichen. Der Bremsweg beträgt in diesem Fall 55,56 m. Die Restgeschwindigkeit des Lkw mit 45 t Masse beträgt an dem Punkt, an dem der Lkw mit 40 t Masse bereits steht, in dem Fall noch 26,66 km/h (Vereinfachte Rechnung).

Der tatsächliche Wert der Restgeschwindigkeit wird in Abhängigkeit der Fallgestaltung demnach zwischen 0 km/h und 26,66 km/h liegen.

19. Wie viele Kontrollen auf Überschreitung der Ladegrenze hat es nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2016 gegeben, und wie viele Überladungen wurden (nach Gewicht und prozentual) festgestellt?

Eine valide Auswertung der Verwiegungsergebnisse für das noch laufende Jahr 2016 ist systembedingt derzeit noch nicht möglich. Im Vorjahr 2015 wurden insgesamt 148 030 Fahrzeuge kontrolliert mit einer Beanstandungsquote von 6,14 Prozent.

20. Wie viele automatische Anlagen zur Gewichtsfeststellung von LKW gibt es bisher nach Kenntnis der Bundesregierung im Bundesgebiet?

Auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurden in den letzten Jahren an 41 Standorten im Zuge von Bundesautobahnen Achslastmessstellen hergestellt. Über die Anzahl der von den Ländern im Rahmen ihrer Zuständigkeit darüber hinaus eingerichteten Achslastmessstellen werden im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur keine Übersichten geführt.

21. Für welche Standorte ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Einrichtung solcher automatischer Anlagen für das Jahr 2017 geplant?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird sich in Kürze mit den Ländern über die Notwendigkeit zur Herstellung weiterer Achslastmessstellen abstimmen.



## Anlage zu Frage 8

Jahr	Unfälle mit Personenschaden und Lkw-Fahrern als			
	Beteiligte		Hauptverursacher	
	auf Autobahnen	außerhalb von Ortschaften (ohne Autobahnen)	auf Autobahnen	außerhalb von Ortschaften (ohne Autobahnen)
2006	6.632	10.447	4.142	6.425
2007	6.466	10.099	4.022	6.207
2008	5.834	9.660	3.576	5.948
2009	5.262	8.935	3.131	5.488
2010	6.082	9.271	3.870	5.696
2011	5.743	9.275	3.526	5.640
2012	5.387	8.694	3.233	5.349
2013	5.630	8.433	3.355	5.188
2014	5.533	7.984	3.292	4.806
2015	6.038	8.101	3.560	4.957

## Anlage zu Frage 9

Fehlverhalten der Fahrer von Güterkraftfahrzeugen bei Unfällen mit Personenschaden auf Autobahnen										
Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fehlverhalten insgesamt	5.579	5.271	4.656	4.179	5.131	4.666	4.281	4.357	4.200	4.735
darunter										
Verkehrstüchtigkeit	385	334	282	270	305	300	248	258	251	293
dar. Alkoholeinfluss	71	75	49	46	54	53	31	44	52	34
Einfluss anderer berauschender Mittel	-	-	6	10	16	14	12	10	5	11
Falsche Straßenbenutzung	108	103	81	101	98	103	109	103	112	108
Nicht angepasste Geschwindigkeit	1.421	1.211	989	946	1.329	873	876	875	727	818
Abstand	1.057	1.057	983	845	1.032	1.005	934	1.094	1.171	1.385
Überholen	567	538	441	398	451	428	387	382	364	397
Vorfahrt, Vorrang	79	65	57	60	43	61	56	55	49	62
Fehler beim Abbiegen	2	7	1	3	6	4	10	5	4	5
Fehler beim Ein- und Anfahren	11	14	7	5	8	8	6	6	6	4
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	6	4	6	3	6	3	3	3	4	7
Andere Fehler beim Fahrerführer	1.251	1.255	1.103	993	1.186	1.225	1.066	943	880	1.003

Fehlverhalten der Fahrer von Güterkraftfahrzeugen bei Unfällen mit Personenschaden außerhalb von Ortschaften (ohne Autobahnen)										
Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fehlverhalten insgesamt	7.910	7.534	7.204	6.767	7.017	6.894	6.547	6.288	5.759	5.900
darunter										
Verkehrstüchtigkeit	309	299	322	263	267	321	317	308	263	253
dar. Alkoholeinfluss	194	178	187	152	147	163	167	150	128	137
Einfluss anderer berauschender Mittel	-	-	9	9	12	11	16	9	17	10
Falsche Straßenbenutzung	781	758	726	739	744	767	667	659	567	607
Nicht angepasste Geschwindigkeit	1.679	1.497	1.371	1.262	1.478	1.12	1.136	1.134	876	873
Abstand	1.100	1.010	990	900	953	939	948	960	979	1.060
Überholen	536	531	504	451	410	419	437	338	339	366
Vorfahrt, Vorrang	1.082	1.073	1.015	950	947	1.043	936	890	858	818
Fehler beim Abbiegen	543	492	489	466	442	469	412	440	392	439
Fehler beim Ein- und Anfahren	106	98	79	88	80	98	79	65	80	66
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	54	43	46	49	42	43	37	48	34	37
Andere Fehler beim Fahrerführer	1.214	1.268	1.221	1.222	1.275	1.265	1.188	1.067	1.010	1.015



