

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 21/7473 –**

### **Mangelnde Lkw-Kontrollen auf Bundesfernstraßen und Bundesstraßen und daraus resultierende Schäden an Umwelt, Infrastruktur und Risiken der Verkehrssicherheit**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Der Straßengüterverkehr ist ein zentraler Bestandteil der wirtschaftlichen Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, zugleich aber auch eine erhebliche Quelle von Treibhausgasemissionen sowie Belastungen für die Verkehrssicherheit und Straßeninfrastruktur. Nach aktuellen Zahlen belief sich die Fahrleistung der Lkws über 3,5 Tonnen auf 59,054 Milliarden Kilometer ([www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk\\_inlaenderfahrleistung/2024/2024\\_vk\\_kurzbericht.html?nn=857876&fromStatistic=857876&yearFilter=2024&fromStatistic=857876&yearFilter=2024](http://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/2024/2024_vk_kurzbericht.html?nn=857876&fromStatistic=857876&yearFilter=2024&fromStatistic=857876&yearFilter=2024)). Trotz technischer Effizienzgewinne sind die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßengüterverkehrs seit 1995 bis 2025 um rund 14,6 Prozent gestiegen, was insbesondere auf die Zunahme der Verkehrsleistung zurückzuführen ist ([www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung](http://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung)).

In der Praxis wird vielfach berichtet, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen für Lkws regelmäßig überschritten werden und Kontrollen nur unzureichend stattfinden. Studien und Erhebungen aus dem europäischen Ausland, insbesondere aus Österreich, weisen darauf hin, dass ein erheblicher Anteil der Lkws die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überschreitet ([https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/verkehr/gute-arbeit-im-verkehr/20240523\\_Presseunterlage.pdf](https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/verkehr/gute-arbeit-im-verkehr/20240523_Presseunterlage.pdf)). Auch eine Umfrage des Verkehrsdienstleisters Geotab gibt an, dass mehr als die Hälfte der Lkw-Fahrenden in Deutschland regelmäßig das Tempolimit überschreiten ([www.vkuonline.de/umfrage-unter-truckern-lkw-fahrer-sehen-steigendes-unfallrisiko-3668170.html#:~:text=Die%20H%C3%A4lfte%20der%20Trucker%20%C3%BCberschreiten%20regelm%C3%A4%C3%9Ffig%20Tempolimits,%20hohes%20Verkehrsaufkommen%20oder%20Baustellen%20ihre%20Arbeit%20erschweren,%20https://insights.geotab.com/Geotab-Safety-Report-DE-DE/7/](http://www.vkuonline.de/umfrage-unter-truckern-lkw-fahrer-sehen-steigendes-unfallrisiko-3668170.html#:~:text=Die%20H%C3%A4lfte%20der%20Trucker%20%C3%BCberschreiten%20regelm%C3%A4%C3%9Ffig%20Tempolimits,%20hohes%20Verkehrsaufkommen%20oder%20Baustellen%20ihre%20Arbeit%20erschweren,%20https://insights.geotab.com/Geotab-Safety-Report-DE-DE/7/)). Gleichzeitig deuten verschiedene Quellen darauf hin, dass Geschwindigkeitskontrollen im Schwerlastverkehr vergleichsweise selten erfolgen.

Eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit schwerer Nutzfahrzeuge führt zu einem überproportional steigenden Kraftstoffverbrauch und damit zu zusätzlichen

CO<sub>2</sub>-Emissionen. Schätzungen zufolge könnte bereits die konsequente Einhaltung der bestehenden Tempolimits ein erhebliches Einsparpotenzial bei Treibhausgasen erschließen, ohne dass es hierfür gesetzlicher Änderungen bedarf. Darüber hinaus wirkt sich überhöhte Geschwindigkeit negativ auf die Verkehrssicherheit aus: Ein erheblicher Anteil der Verkehrstoten ist auf Unfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen zurückzuführen, wobei die Unfallfolgen aufgrund der Fahrzeugmasse besonders schwer ausfallen ([https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/verkehr/gute-arbeit-im-verkehr/20240523\\_Presseunterlage.pdf](https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/verkehr/gute-arbeit-im-verkehr/20240523_Presseunterlage.pdf)).

Neben Klima- und Sicherheitsaspekten sind auch Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur zu berücksichtigen. Bereits in der Vergangenheit wurde auf erhebliche Schäden durch Überlastung und intensive Nutzung durch den Schwerlastverkehr hingewiesen. So bezifferte der Bundesrechnungshof die Schäden durch überladene Lastkraftwagen an Bundesfernstraßen 2017 in dreistelliger Millionenhöhe jährlich (Bundestagsdrucksache 18/8100, S. 6). Höhere Geschwindigkeiten können zusätzlich zu einem verstärkten Verschleiß beitragen.

Fachverbände aus dem Bereich des Schienenverkehrs, wie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), betonen regelmäßig, dass eine konsequentere Durchsetzung bestehender Regeln im Straßengüterverkehr auch zu einem faireren Wettbewerb zwischen Straße und Schiene beitragen könnte. Insbesondere könnten reduzierte Durchschnittsgeschwindigkeiten im Straßengüterverkehr dazu führen, dass vermeintliche Zeitvorteile gegenüber dem Schienengüterverkehr sinken und somit Anreize für eine Verkehrsverlagerung entstehen.

Vor diesem Hintergrund und der Einhaltung des aktuell geltenden Rechtes besteht ein erhebliches Interesse an Daten zur Kontrolldichte, zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit sowie zu den Auswirkungen von Geschwindigkeitsüberschreitungen im Schwerlastverkehr auf die Umwelt, Verkehrssicherheit und Infrastruktur.

1. Wie häufig werden nach Kenntnis der Bundesregierung Geschwindigkeitskontrollen speziell bei Lastkraftwagen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen durchgeführt?
2. Welche Statistiken und Informationen liegen der Bundesregierung über Geschwindigkeitsüberschreitungen von Lastkraftwagen auf Bundesfernstraßen und Bundesstraßen in Deutschland in den letzten fünf Jahren vor?
7. Welche Behörden sind für die Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Lastkraftwagen zuständig, und wie bewertet die Bundesregierung die derzeitige Kontrolldichte?
8. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung derzeit, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Lastkraftwagen zu verbessern?
9. Plant die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Überwachung, etwa durch verstärkte Kontrollen, automatisierte Geschwindigkeitsmessungen oder digitale Kontrollsysteme?
11. Wie viele Verwarnungen und Bußgeldbescheide wurden in den letzten zehn Jahren, aufgeschlüsselt pro Jahr und in Bezug auf kontrollierte Fahrzeuge, gegen Lkws wegen überhöhter Geschwindigkeit verhängt?

Die Fragen 1, 2, 7, 8, 9 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Geschwindigkeitskontrollen und die damit einhergehenden Ahndungen obliegen der zuständigen Polizei der Länder und sind nicht vom Kontrollauftrag des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) umfasst. Das BALM verfügt weiter über keine Datensätze der Länder, in denen Kontrollen und Beanstandungen sowie Verstöße von Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgeschlüsselt werden.

3. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen der Fahrgeschwindigkeit von Lastkraftwagen und dem Kraftstoffverbrauch sowie den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßengüterverkehr?

Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Energiebedarf von Kraftfahrzeugen. Dies ist in erster Linie auf den Luftwiderstand zurückzuführen. Der Kraftstoffverbrauch bzw. die CO<sub>2</sub>-Emissionen hängen darüber hinaus von einer Vielzahl weiterer Rahmenbedingungen ab, insbesondere von Fahrzeugtyp, Antriebstechnologie, Beladung, Topografie, Verkehrsfluss, Fahrweise sowie den jeweiligen Einsatzbedingungen.

4. Welche Auswirkungen haben Geschwindigkeitsüberschreitungen von Lastkraftwagen nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Verkehrssicherheit und die Unfallhäufigkeit sowie die Unfallfolgen?
5. An wie vielen Unfällen der letzten fünf Jahre auf den Bundesfernstraßen waren Lkws beteiligt, und wie viele davon sind schneller als die zulässige Höchstgeschwindigkeit gefahren?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Auf Bundesfernstraßen waren im Zeitraum 2021 bis 2025 34.317 Güterkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht an Unfällen (mit Personenschaden) beteiligt. Davon wurde bei 162 Güterkraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Unfallursache erfasst. Sowohl auf Autobahnen als auch auf Bundesstraßen zeigt sich bei der Unfallursache Geschwindigkeitsüberschreitung von Lastkraftwagen eine erhöhte Unfallschwere.

6. Welche Studien liegen der Bundesregierung über mögliche Auswirkungen erhöhter Geschwindigkeiten schwerer Nutzfahrzeuge auf den Verschleiß der Straßeninfrastruktur vor, und welche Ergebnisse brachten diese hervor?

Der Bundesregierung liegen keine wissenschaftlichen Studien vor, die isoliert den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsüberschreitungen von LKW und einer hieraus unmittelbar ableitbaren zusätzlichen Schädigung der Straßeninfrastruktur quantifizieren.

10. Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit, Emissionen, Verkehrssicherheit sowie Klima- und Umweltschutz in ihrer Verkehrspolitik im Bereich des Straßengüterverkehrs?

Im Bereich des Straßengüterverkehrs werden u. a. die genannten Aspekte bei verkehrspolitischen Entscheidungen gegeneinander abgewogen. Ziel ist es, die Effizienz des Güterverkehrs zu gewährleisten und gleichzeitig die Belastungen

für Mensch, Umwelt und Klima zu reduzieren. Des Weiteren sind alle für Deutschland verbindlichen Vorschriften für die Typgenehmigung von Nutzfahrzeugen und damit auch für deren maximale Emissionen in europäischen Verordnungen festgelegt. Die Vorgaben zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen wurden in den letzten Jahrzehnten stufenweise verschärft.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*