

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Undine Kurth (Quedlinburg), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zulässiges Gesamtgewicht von Lastkraftwagen

Schwere Lastkraftwagen (Lkw) dürfen in Deutschland als Hänger- oder Sattelzüge bis 40 Tonnen schwer sein. Im Kombiverkehr sind bis 44 Tonnen erlaubt, wobei eine Last von 11,5 Tonnen pro Achse nicht überschritten werden darf. Auch Gigaliner (Lang-Lkw) dürfen ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen nicht überschreiten. Das Gewicht eines Lkw ist entscheidend für die sichere Steuerung des Fahrzeugs. Hinzu kommen die Auswirkungen auf Straßen und Brücken, welche durch schwerere Fahrzeuge schneller verschleifen und zu höheren Erhaltungskosten führen. Nach Argumentation der Bundesregierung sollen Straßen und Brücken beim Feldversuch für Gigaliner (bzw. Lang-Lkw) durch die Gewichtsbeschränkung auf 44 Tonnen geschont werden (während in Schweden und Dänemark 60 Tonnen zulässig sind). Die Erfassung und Prüfung des zulässigen Gesamtgewichts ist entscheidend für die Bewertung der externen Kosten des Güterverkehrs auf der Straße. Es ist daher wichtig, dass das zulässige Gesamtgewicht von Lkws wirksam überprüft und eingehalten wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie wird das zulässige Gesamtgewicht eines Lkws gegenwärtig geprüft?
2. Wie viele Lkws werden jährlich nach welchem System überprüft, und wie verhält sich die Anzahl überprüfter Lkws zur Anzahl der auf deutschen Straßen fahrenden Lkws (bitte tabellarisch für die letzten zehn Jahre mit Unterscheidung der Gewichtsklassen angeben)?
3. Wie hoch ist die Anzahl an Lkws, die jährlich mit überschrittenem Gesamtgewicht angetroffen werden (bitte tabellarisch für die letzten zehn Jahre mit Unterscheidung der Gewichtsklassen angeben)?
4. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Prüfung des Gesamtgewichts von Lkws zu verbessern?
5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, damit das zulässige Gesamtgewicht nicht mehr überschritten werden kann?
 - a) Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Gewichtsdetektoren wie „Weight in Motion“ auf der Köhlbrandbrücke in Hamburg, und welche Möglichkeiten werden gesehen, diese großflächiger einzusetzen?

- b) Wie bewertet die Bundesregierung den Einsatz automatischer Gewichtskontrollen, die das Starten eines überladenen Lkws verhindern?

Berlin, den 11. Mai 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion