

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26. Januar 2010**Lkw-Kontrollen auf Bremer Autobahnen**

Im Jahr 2007 wurden in Deutschland laut ADAC bei mehr als 36 000 Lkw-Unfällen mit Personenschaden fast 1100 Menschen getötet. Abstands- und Geschwindigkeitsverstöße sind neben Übermüdung und Unaufmerksamkeit die häufigsten Ursachen für Lkw-Unfälle auf den Autobahnen. Bei Lkw-Kontrollen gibt es drei Schwerpunkte: die Ruhezeit der Fahrer, den technischen Zustand des Fahrzeugs und die korrekte Ladungssicherung. Lkw-Kontrollen schützen alle Verkehrsteilnehmer/-innen und machen die Straßen sicherer.

Wir fragen den Senat:

1. Wo und wie häufig werden allgemeine Geschwindigkeitskontrollen von Lkw auf den Bremer Autobahnen durchgeführt?
2. Wie häufig werden dabei die Lkw-Geschwindigkeitsbegrenzer und Fahrten-schreiber, Tachograf, kontrolliert, zu welchen Ergebnissen kommen diese Kon-trollen, und welche Konsequenzen werden daraus gezogen?
3. Bei wie vielen Lkw wurde im Jahr 2009 eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt?
4. Wie hoch war die durchschnittliche Geschwindigkeitsüberschreitung, und was war die höchste gemessene Geschwindigkeit?
5. Trifft es zu, dass auf der BAB 1 die Messungen der stationären Geschwindigkeits-überwachung nur auf der mittleren und linken Fahrspur stattfinden?
Wenn ja, warum werden auf der rechten Fahrspur keine Geschwindigkeitskon-trollen durchgeführt?
Werden stattdessen mobile Geschwindigkeitskontrollen auf der rechten Fahr-spur, die hauptsächlich von Lkw genutzt wird, durchgeführt, wenn nein, warum nicht?
6. Welche gravierenden technischen Sicherheitsmängel wurden bei Kontrollen an Lkw festgestellt?
7. Wie hoch war der prozentuale Anteil an Lkw, die keine adäquate Winterbereifung aufzeigten?

Dr. Maike Schaefer, Björn Fecker,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 2. März 2010

1. Wo und wie häufig werden allgemeine Geschwindigkeitskontrollen von Lkw auf den Bremer Autobahnen durchgeführt?
Geschwindigkeitskontrollen von Lkw werden auf Bremer Autobahnen täglich im Rahmen der Verkehrsüberwachung im Zusammenhang mit der Kontrolle des ge-

werblichen Personen- und Güterverkehrs durchgeführt. Dabei werden Schaublätter des analogen oder Daten des digitalen Kontrollgerätes ausgewertet.

2. Wie häufig werden dabei die Lkw-Geschwindigkeitsbegrenzer und Fahrtenschreiber, Tachograf, kontrolliert, zu welchen Ergebnissen kommen diese Kontrollen, und welche Konsequenzen werden daraus gezogen?

Bei Lkw-Kontrollen werden grundsätzlich immer analoge und digitale Kontrollgeräte überprüft. Ergeben sich bei diesen Kontrollen Hinweise auf Manipulationen des Geschwindigkeitsbegrenzers, wird das Kraftfahrzeug in eine Fachwerkstatt zur Erstellung eines Gutachtens gebracht.

Manipulationen an Kontrollgeräten und am Geschwindigkeitsbegrenzer sind in Bremen selten festgestellt worden.

3. Bei wie vielen Lkw wurde im Jahr 2009 eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt?

Bei der Überprüfung der analogen und digitalen Kontrollgeräte von 2585 Lkw wurden im Jahr 2009 in 137 Fällen Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt. Diese Verstöße müssen jedoch nicht zwingend auf Bremer Autobahnen begangen worden sein, sondern beziehen sich auf das gesamte Bundesgebiet bzw. auf die gesamte gefahrene Strecke. Ein tatortspezifischer Vorwurf wird nicht erhoben.

4. Wie hoch war die durchschnittliche Geschwindigkeitsüberschreitung, und was war die höchste gemessene Geschwindigkeit?

Diese Werte werden statistisch nicht erfasst, sodass hierüber keine Aussagen getroffen werden können.

5. Trifft es zu, dass auf der BAB 1 die Messungen der stationären Geschwindigkeitsüberwachung nur auf der mittleren und linken Fahrspur stattfinden?

Wenn ja, warum werden auf der rechten Fahrspur keine Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt?

Werden stattdessen mobile Geschwindigkeitskontrollen auf der rechten Fahrspur, die hauptsächlich von Lkw genutzt wird, durchgeführt, wenn nein, warum nicht?

Auf dem rechten Fahrstreifen misst die stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage der BAB 1 nicht. Die 1998 in Betrieb genommene Anlage wurde nur für den mittleren und linken Fahrstreifen geplant, da die damalige Technik eine Messung über drei Fahrstreifen nicht zuließ.

Mobile Kontrollen sind nur im Bereich von Rastplätzen möglich und auch dort nur eingeschränkt. Für den Einsatz mobiler Messgeräte sind bestimmte örtliche Gegebenheiten erforderlich. In Kurven oder an Kuppen ist eine Messung kaum möglich. Außerdem muss das Messfahrzeug immer in der Nähe der Messeinheit abgestellt sein, da Fahrzeug und Messtechnik durch ein Kabel miteinander verbunden werden müssen. Das ist auf Autobahnen oftmals schwierig.

6. Welche gravierenden technischen Sicherheitsmängel wurden bei Kontrollen an Lkw festgestellt?

Bei den Kontrollen wurden schwerwiegende Überladungen, Bremsenmängel, z. B. kein ausreichender Bremsdruck oder gerissene Bremscheiben, Rahmen- und Federbrüche und Reifenmängel, z. B. nicht ausreichendes Profil, Flankenrisse oder Ausbrüche im Profil, festgestellt.

7. Wie hoch war der prozentuale Anteil an Lkw, die keine adäquate Winterbereifung aufzeigten?

Hierzu gibt es keine statistischen Angaben.