

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/10354 –**

Getötete Lkw-Fahrer bei Auffahrunfällen an den Stauenden

Immer wieder kommt es zu sehr schweren bis tödlichen Lkw-Auffahrunfällen am Stauende. Oft werden die Lkw-Fahrerhäuser komplett zerquetscht. Dies hat augenscheinlich einen Grund.

Das Chassis der Lkw-Zugmaschinen ist konstruktiv niedriger gebaut, als das Chassis des vorausfahrenden Anhängers bzw. Sattelauflegers. Das ist darin begründet, dass die Zugmaschine den Motor als auch das Fahrerhaus aufnehmen muss. Ebenso liegt der Sattelaufleger mittels Sattelkupplung auf den Chassis der Zugmaschine. Besonders gut kann man dies bei diesem Foto des Presseartikels im „Göttinger Tageblatt“ vom 12. Januar 2015 erkennen (www.goettinger-tageblatt.de/Nachrichten/Hannover/Weiterer-toedlicher-Lkw-Unfall-auf-der-A2).

Kommt es nun zu einem Auffahrunfall, schiebt sich das Chassis der Zugmaschine unter das Chassis des vorausfahrenden Anhängers bzw. Aufliegers. Die gesamte kinetische Energie, welche bei Personenzügen durch die Knautschzonen abgefangen wird, kann beim Lkw-Auffahrunfall nur sehr bedingt abgefangen werden. So schiebt sich der auffahrende Lkw unter den vorausfahrenden Lkw und der Leidtragende ist der Lkw-Fahrer, welcher in seiner Kabine kaum eine bzw. keine Überlebenschance hat (www.paz-online.de/Kreis-Peine/Hohenhameln/Lastwagenfahrer-stirbt-nach-Unfall-auf-A2).

1. Wie viele Lkw-Auffahrunfälle gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2013 bis 2017 auf Autobahnen an den Stauenden in Deutschland und der EU?
2. Wie viele Lkw-Fahrer kamen dabei nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland und der EU ums Leben?
3. Wie viele Lkw-Fahrer werden nach Einschätzung der Bundesregierung durch die neue Richtlinie (EU) 2015/719 in Deutschland und der EU weniger versterben?
6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine statistische Erhebung, ob die Auffahrunfälle verstärkt von Lkw im Fernverkehr, Nah- oder Regionalverkehr stammen (wenn ja, bitte kurz in Tabellenform auflisten)?

7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine statistische Erhebung, ob die Auffahrunfälle verstärkt von Lkw im Fernverkehr, Nah- oder Regionalverkehr stammen (wenn ja, bitte kurz in Tabellenform auflisten)?
8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine statistische Erhebung, ob Abstandwarner Auffahrunfälle effektiv vermeiden?

Die Fragen 1 bis 3 und 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik werden Daten zu Staus und insbesondere zu Stauenden nicht erhoben; dementsprechend liegen der Bundesregierung hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Sieht die neue Richtlinie (EU) 2015/719 nach Kenntnis der Bundesregierung einen Unterfahrschutz am Lkw-Ende vor, welcher konstruktiv das „sich Unterschieben“ eines auffahrenden Lkw ansatzweise abfangen kann und die konstruktiv neuen aerodynamischen Knautschzonen am Fahrerhaus wirkungsvoll ergänzt (www.iav.com/automotion-magazine/automotion-03-2016/die-fahrerkabine-der-zukunft/)?

Wenn nein, warum nicht?

5. War die Bundesregierung oder von ihr beauftragte Institutionen an der Ausarbeitung der Richtlinie (EU) 2015/719 aktiv beteiligt, und wenn ja, wer hat was eingebracht?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinie (EU) 2015/719 enthält, wie die durch sie geänderte Richtlinie selbst, keine expliziten fahrzeugsicherheitstechnischen Anforderungen. Die für die EU-Typgenehmigung relevanten technischen Anforderungen sind für die Fahrzeuge in Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG festgelegt. Demgemäß müssen Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 sowie deren Anhänger der Klassen O3 und O4 mit einem typgenehmigten hinteren Unterfahrschutz entsprechend der Regelung Nummer 58 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) ausgerüstet sein. Ferner müssen Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit einem Notbremsassistentensystem gemäß Verordnung (EU) Nr. 347/2012 ausgerüstet sein.

Für die Bundesregierung steht die Unfallvermeidung an erster Stelle. Auffahrunfälle von Fahrzeugen der Klassen N2 und N3 auf ein Stauende sollen u.a. durch Fahrerassistenzsysteme, bspw. Notbremsassistentensysteme, vermieden werden. Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 wurden Notbremsassistentensysteme für bestimmte Lkw und bestimmte Busse (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) verpflichtend vorgeschrieben. Notbremsassistentensysteme wurden für die vorgenannten Klassen bei neuen Fahrzeugtypen nach einem festgelegten Zeitschema abhängig von der Fahrzeugkategorie und -bauart seit dem 1. November 2013 eingeführt. Die Einführung wurde zum 1. November 2018 abgeschlossen. Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht regelt die Verordnung (EU) Nr. 347/2012. Die Regelung Nr. 131 der UNECE über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Notbremsassistentensystems enthält ebenfalls Anforderungen für Notbremsassistentensysteme für bestimmte Lkw und Busse.

Die Bundesregierung war am Rechtssetzungsverfahren der Richtlinie (EU) 2015/719 beteiligt. Zusätzliche Inhalte, die über den Vorschlag der EU-Kommission hinausgehen, wurden nicht eingebracht. Im Rahmen der Beteiligung wurde auf Einhaltung der Verkehrssicherheit und des Subsidiaritätsprinzip geachtet.

