

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache19/870 –**

Abbiegeassistenzsysteme bei schweren Lastkraftwagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Angesichts wiederkehrender tragischer Unfälle von schweren Lastkraftwagen (Lkw) mit ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, insbesondere von Radfahrerinnen und Radfahrern, ist erneut eine Diskussion um die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw aufgekommen. Schon mit dem ersten Runden Tisch Abbiegeassistent Lkw 2012 waren starke Hoffnungen verbunden, dass die Bundesregierung zeitnah ein entsprechendes Gesetz auf den parlamentarischen Weg bringt (vgl. www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/235915/wird-abbiegeassistent-fur-lkw-zur-pflicht). Seit Jahren sind die Systeme auch in Lkw technisch ausgereift und zugelassen. Umso mehr stellt sich die Frage nach den Gründen für das Ausbleiben einer entsprechenden gesetzlichen Regelung und möglicher Maßnahmen, um die Sicherheit, insbesondere von Radfahrenden, zu erhöhen.

1. Wie viele Verletzte forderten Verkehrsunfälle mit rechts abbiegenden schweren Lkw seit 2012 (bitte nach Jahren auflisten)?
2. Wie viele Todesopfer forderten Verkehrsunfälle mit rechts abbiegenden schweren Lkw seit 2012 (bitte nach Jahren auflisten)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik wird die Konfliktsituation „rechts abbiegender schwerer Lkw“ bzw. „Toter Winkel“-Situation nicht explizit erfasst.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die technische Ausgereiftheit von aktuellen Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw hinsichtlich der Effektivität bei der Verhinderung von Unfällen beim Rechtsabbiegen?

Es existieren verschiedene Nachrüstlösungen, die die Anforderungen nach Kenntnis des BMVI nicht erfüllen. Solche Nachrüstsysteme verwenden in der

Regel Sensorik, die nicht hinreichend zwischen bewegten und statischen Objekten unterscheiden kann und daher anfällig für Fehlwarnungen ist. Das BMVI setzt sich auf UNECE-Ebene dafür ein, Kriterien für die Prüfung von Abbiegeassistenzsystemen festzulegen. Die Vorschriften sollen technologieneutral gestaltet werden. Wichtig ist das Sicherstellen der Wirksamkeit der Systeme durch Ausstattungsrichtlinien.

4. Welche Potentiale sieht die Bundesregierung in Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw hinsichtlich der Zahlen der Verhinderung von Todesopfern und Verletzten jährlich?

Das BMVI geht davon aus, dass ein den vorgeschlagenen Anforderungen entsprechendes Abbiegeassistenzsystem in der Lage ist, in einem sehr großen Teil unfallträchtiger Situationen seine Wirkung zu entfalten und dadurch die Zahl der in entsprechenden Unfallsituationen Getöteten und Schwerverletzten deutlich zu senken.

5. Wie stark verteuert sich nach Kenntnis der Bundesregierung ungefähr die Anschaffung eines schweren Lkw durch ein Abbiegeassistenzsystem?
6. Welche ungefähren Mehrkosten würde die Nachrüstung eines Abbiegeassistenzsystems in einem schweren Lkw verursachen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Welche Mehrkosten sieht die Bundesregierung auf die Wirtschaft bei einem verpflichtenden serienmäßigen Einbau von Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw zukommen?

Eine verpflichtende Ausrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen wird die Preise nach Einschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen voraussichtlich senken.

8. Welche Kosten sieht die Bundesregierung auf die Wirtschaft bei einer möglichen verpflichtenden Nachrüstung von Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw zukommen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

9. Welche Fördermöglichkeiten bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung für Antragstellerinnen und Antragsteller zur Förderung von Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw?

Im Programm zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (Förderprogramm „De-minimis“) werden gemäß Maßnahmennummer 1.3 des Maßnahmenkataloges (Anlage zu Nummer 2 der Richtlinie) zusätzliche Sicherheitseinrichtungen am Fahrzeug gefördert. Darunter fallen unter anderem Abbiegeassistenzsysteme sowie Kamera-Monitor-Systeme für das Abbiegen im Straßenverkehr.

10. Welches finanzielle Gesamtvolumen an Fördermöglichkeiten existiert zur Förderung von Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw von Seiten der Bundesregierung?

Für sämtliche förderfähige Maßnahmen des Programms zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen standen im Jahr 2017 Haushaltsmittel in Höhe von 251,9 Mio. Euro zur Verfügung. Neben den Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw werden mit dem Programm zahlreiche weitere Maßnahmen gefördert, die in der Anlage zur Förderrichtlinie mit konkreten Beispielen aufgeführt werden.

Im Übrigen wird auf die auf der Internetseite des BMVI verfügbaren Informationen zum Förderprogramm „De-minimis“ verwiesen.

11. Für wie viele schwere Lkw wurden über das Programm „De-minimis“ Abbiegeassistenzsysteme gefördert, und welche Mittel wurden dafür ausgereicht (bitte nach Jahren auflisten)?

Eine statistische Erfassung einzelner Maßnahmen erfolgt nicht.

12. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung im Ergebnis der Sitzungen des Runden Tisches Abbiegeassistent für Lkw der Jahre 2012 und 2014 jeweils abgeleitet?

Das BMVI setzt sich mit Nachdruck für den verpflichtenden Einbau von Abbiege-Assistenzsystemen in Lkw ein.

Das BMVI hat u. a. auf der Grundlage nationaler Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen bei der Wirtschaftskommission der vereinten Nationen einen Vorschlag für die Ausrüstung schwerer Lkw mit Abbiege-Assistenzsystemen eingereicht. Dort wird auch das weitere Vorgehen zum verpflichtenden Einbau dieser Systeme beraten.

Ziel des deutschen Vorschlags ist es, Kriterien für die Prüfung von Abbiege-Assistenzsystemen festzulegen und international zu harmonisieren, um sie anschließend über die EU-Typgenehmigungsvorschriften verbindlich einzuführen. Deutschland macht sich hier für eine schnelle Einführung der neuen Anforderungen stark.

Die Vorschriften sollten technologieneutral gestaltet werden (sog. Wirkvorschriften), damit sowohl Sensor-basierte Systeme, als auch Kamera-basierte Systeme zum Einsatz kommen können. Wichtig ist das Sicherstellen der Wirksamkeit der Systeme durch die Ausrüstungsvorschriften.

Außerdem fördert das BMVI bereits den Einbau von Abbiege-Assistenzsystemen sowie die Ausrüstung von Lkw mit Kamera-Monitor-Systemen.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 90 des Abgeordneten Jan Korte auf Bundestagsdrucksache 18/12322 sowie auf die Mündliche Frage 51 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Plenarprotokoll 19/5 und auf die Mündliche Frage 77 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Plenarprotokoll 19/10 verwiesen.

13. Gab es seit 2014 weitere Sitzungen des Runden Tisches Abbiegeassistent für Lkw?

Wenn ja, wer nahm daran teil, und welche konkreten Ergebnisse haben die Beratungen ergeben?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

14. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2793 vom Oktober 2014 die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen für schwere Lkw befürwortet, aber bis zum heutigen Tag keine gesetzliche Verpflichtung besteht?
15. Welche Ursachen macht die Bundesregierung verantwortlich dafür, dass trotz langjähriger Diskussion nach wie vor keine Abbiegeassistenzsysteme für schwere Lkw in der Bundesrepublik Deutschland verpflichtend vorgeschrieben sind?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fahrzeugtypgenehmigungen werden für Lkw in Deutschland nach den verbindlich anzuwendenden EU-Typgenehmigungsvorschriften (derzeit Rahmenrichtlinie 2007/46/EG) erteilt. Technische Anforderungen aus einem nationalen Gesetz für die Einführung von Abbiegeassistenzsystemen für LKW finden für typgenehmigte Lkw keine Anwendung. Vielmehr wäre eine nationale Vorschrift mit zusätzlichen Anforderungen an die Ausrüstung EU-typgenehmigter Fahrzeuge ein Verstoß gegen die geltenden EU-Bestimmungen für den Binnenmarkt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 51 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Plenarprotokoll 19/5, und auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

16. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung getroffen bzw. beabsichtigt sie zu treffen, um schon vor einer Regelung durch die UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) eine hohe Ausstattungsdichte an Abbiegeassistenzsystemen bei schweren Lkw zu erreichen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 9 und 12 verwiesen.

17. Wie viel schwere Lkw sind in der Bundesrepublik Deutschland seit 2012 zugelassen worden, die über ein Abbiegeassistenzsystem verfügen (bitte nach Jahren auflisten)?

Nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) ist eine Ermittlung der Zulassungszahlen von schweren Lastkraftwagen, die über ein Abbiegeassistenzsystem verfügen, nicht möglich.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.