

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/5871 –

Stand der Einführung von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN brachte im März 2018 einen Antrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden durch Lkw-Abbiegeassistenzsysteme im Deutschen Bundestag ein. Nachdem auch der Bundesrat durch einen Antrag im April 2018 in derselben Sache sowie zivilgesellschaftliche Organisationen durch Unterschriftenlisten Druck auf die Regierung und die Regierungskoalitionen ausübten, kam es im Juni 2018 zu einem gemeinsamen Antrag der Koalitionsfraktionen mit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und einem Beschluss des Deutschen Bundestages.

Die Bundesregierung wird darin aufgefordert, eine nationale Regelungen für eine schnelle Einführung von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen zu prüfen und umzusetzen, wenn eine europäische Lösung nicht zeitnah vereinbart werden kann, Investitionen in Abbiegeassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel verstärkt zu fördern, um die Marktdurchdringung der Systeme zu verbessern und damit die Verkehrssicherheit insbesondere in urbanen Räumen zu erhöhen, und dabei für mautpflichtige Nutzfahrzeuge, bis zur verpflichtenden Einführung, auf das De-minimis-Programm zurückzugreifen, die Förderung der Umrüstung nichtmautpflichtiger Nutzfahrzeuge zu prüfen und Anreize für die Weiterentwicklung von Abbiegeassistenzsystemen zu setzen.

1. Welches Ergebnis hat die Prüfung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Möglichkeiten einer nationalen Maßnahme zur Einführung von Lkw-Abbiegeassistenten (Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 54 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Plenarprotokoll 19/41)?
 - a) Falls noch kein Ergebnis vorliegt, seit wann findet die Prüfung statt?
 - b) Falls noch kein Ergebnis vorliegt, wann erwartet die Bundesregierung ein Prüfergebnis?
 - c) Falls noch kein Endergebnis vorliegt, welche Zwischenergebnisse liegen der Bundesregierung vor?

Eine nationale Ausrüstungs- bzw. Nachrüstungspflicht mit Abbiegeassistenten für Fahrzeuge, die dem EU-Typgenehmigungsrecht unterliegen, steht nicht im Einklang mit dem EU-Recht.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14 und 15 auf Bundestagsdrucksache 19/1218 verwiesen.

2. Bei wie vielen Aufträgen des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigenen Unternehmen wurde in den letzten drei Jahren bei der Beschaffung von Lkw-Fahrten vorgegeben, nur Lkw mit Lkw-Abbiegeassistenten für die Ausführung dieser Dienstleistung einzusetzen (bitte nach Jahren, Auftraggeber und Auftrag aufschlüsseln)?

In den letzten drei Jahren, wurde bei keinem Beschaffungsauftrag von Lkw-Fahrten vorgegeben, nur Lkw mit Lkw-Abbiegeassistenten für die Ausführung dieser Dienstleistung einzusetzen.

3. Bei wie vielen Aufträgen des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigenen Unternehmen wurde in den letzten drei Jahren bei der Beschaffung von Lkws im Rahmen der Leistungsbeschreibung vorgegeben, dass die Lkws mit Abbiegeassistenten ausgestattet sein müssen (bitte nach Jahren, Auftraggeber und Auftrag aufschlüsseln)?

In den letzten drei Jahren wurden bei vier Aufträgen zur Beschaffung von Lkws im Geschäftsbereich des BMVI Lkw-Abbiegeassistenten aufgeführt (1x 2017; 3x 2018).

4. Wie viele Lkw des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigenen Unternehmen besitzen einen Abbiegeassistenten (bitte nach Behörde, Anzahl der vorhandenen Lkw insgesamt und Anzahl der Lkw mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
5. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigener Unternehmen besitzen einen Abbiegeassistenten (bitte nach Behörde, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
6. Wie viele Lkw des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigener Unternehmen wurden im Jahr 2018 mit Lkw-Abbiegeassistenten nachgerüstet (bitte nach Behörde, Anzahl der vorhandenen Lkw insgesamt und Anzahl der Lkw mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?

7. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigener Unternehmen wurden im Jahr 2018 mit Abbiegeassistenten nachgerüstet (bitte nach Behörde, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
8. Wie viele Lkw des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigener Unternehmen sollen bis Ende des Jahres 2019 mit Lkw-Abbiegeassistenten nachgerüstet werden (bitte nach Behörde, Anzahl der vorhandenen Lkw insgesamt und Anzahl der Lkw mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
9. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigener Unternehmen sollen bis Ende des Jahres 2019 mit Abbiegeassistenten nachgerüstet werden (bitte nach Behörde, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
10. Wie viele Lkw planen die Bundesministerien, Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) oder bundeseigene Unternehmen im Jahr 2019 neu anzuschaffen, und bei wie vielen davon werden Abbiegeassistenzsysteme eingebaut sein (bitte nach Behörden aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ressort inkl. Geschäftsbe- reich	Lkw Bestand (Anzahl Abbiege- assistenten)	Kraftfahrzeuge mit Abbiege- assistent	Nachrü- stung LKW 2018	Nachrüstung LKW 2019 geplant	Beschaffung LKW 2019 (mit Abbiege- assistenten)
BKAmt	0	0	0	0	0
BMAS	1 (0)	0	0	0	1 (1)
AA	1 (1)	22	1	0	0
BMBF	52 (0)	30	0	2	0
BMEL	9 (0)	1	0	3	0
BMFSFJ	0	0	0	0	0
BMF	43 (0)	13	0	16	0
BMG	0	19	0	0	0
BMI	3.458 (7)	39	1	4	243 (9)
BMJV	0	0	0	0	0
BMU	2	0	0	0	0
BMVg	12.619 (1)	2	1	3	90 (10)
BMWi	10 (1)	0	1	0	0
BMZ	0	0	0	0	0
BMVI	651 (12)	12	11	137	9 (9)
BPA	0	9	0	0	0

11. Wie viele Mittel flossen in den Haushaltsjahren 2013 bis 2017 und bisher im Jahr 2018 in die jeweiligen in der Anlage zu Nummer 2 der Richtlinie über die Förderung von Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen vom 15. Dezember 2015 in der Fassung der Ersten Änderung vom 12. Dezember 2016 aufgeführten Maßnahmen?
12. In welcher Höhe flossen Mittel aus dem De-minimis-Programm in den Jahren 2013 bis 2017 und bisher im Jahr 2018 für den Einbau von Abbiegeassistenzsystemen in bei LKW?
13. Unternehmen welcher Branchen erhielten im Rahmen des De-minimis-Programms in den Jahren 2013 bis 2017 und bisher im Jahr 2018 Förderungen in welcher Höhe, um Abbiegeassistenten in Lkws einzubauen (bitte nach Branchen aufschlüsseln)?

Die Fragen 11 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 19/1218 verwiesen.

14. Wie viele Kraftfahrzeuge plant die Bundesregierung mit 5 Mio. Euro im Jahr mit Abbiegeassistenzsystemen nachzurüsten, und wie viele Kraftfahrzeuge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland?

Pro Jahr kann die Ausrüstung von über 2 900 Lkw und Bussen gefördert werden.

Im Übrigen wird auf die Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verwiesen, die auf der Internetseite des KBA einsehbar ist.

15. Welche Kraftfahrzeuge werden unter welchen Bedingungen antragsberechtigt sein, um sich für Bundesfördermittel für Abbiegeassistenzsysteme zu bewerben, und welche Förderkriterien plant die Bundesregierung hierzu zu stellen?

Die technischen Kriterien für förderfähige Abbiegeassistenzsysteme wurden am 15. Oktober 2018 im Verkehrsblatt veröffentlicht und sind auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur einsehbar (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/aktion-abbiegeassistent-verkehrsblatt.pdf?__blob=publicationFile). Einzelheiten, insbesondere zu den Förderkriterien und zur Antragstellung, werden voraussichtlich ab Dezember 2018 auf der Internetseite des Bundesamts für Güterverkehr einsehbar sein.

16. Wie überprüft die Bundesregierung die Umsetzung der Einführung von Abbiegeassistenten für Lkw und Kraftfahrzeuge?

Regelungen zur Kontrolle im Rahmen der Förderung und zur Abfrage zum Verwendungsnachweis sollen im Zuwendungsbescheid aufgenommen werden. Die Prüfung der Fahrzeuge, die der EU-Typgenehmigung und einer zukünftigen Ausrüstungspflicht mit diesen Systemen unterliegen, erfolgt im Rahmen der Zulassung. Bei erstmaliger Zulassung ist der Nachweis, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine EU-Typgenehmigung vorliegt, durch Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung zu führen. Die Zulassung eines Fahrzeugs wird bei der zuständigen Landesbehörde beantragt.

17. Wie überprüft die Bundesregierung die Wirksamkeit der Maßnahme „Einführung von Abbiegeassistenten“ hinsichtlich des Ziels, erhöhte Verkehrssicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erreichen, angesichts der sehr spärlichen statistischen Datenlage?

Daten zum Unfallgeschehen und zu Details der Ausrüstung am Unfall beteiligter Fahrzeuge liegen den Länder vor.

Mit dem Thema „Toter Winkel“ Unfallgeschehen und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knotenpunkt setzt sich eine Reihe von Untersuchungen der BASt auseinander.

18. Inwiefern setzt sich die Bundesregierung derzeit ein oder plant die Bundesregierung, sich an Forschungsvorhaben zur Weiterentwicklung von Abbiegeassistenten sowie weiterer, für die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden, entscheidenden Technologien einzusetzen?

Die BASt beteiligt sich am von der Europäischen Union geförderten Projekt „PROSPECT“ (PROactive Safety for PEdestrians and CyclisTs) aus dem Programm Horizon 2020. Ziel des Projekts ist die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer durch besseres Verständnis der kritischen Szenarien und Weiterentwicklung von aktiven Fahrzeugsicherheitssystemen, speziell von Notbrems- und Notlenksystemen. Auf Basis einer detaillierten Analyse von Unfalldaten stehen vor allem urbane Kreuzungsszenarien im Fokus. Darüber hinaus wird untersucht, inwiefern durch leistungsfähige Aktuatorik kurze Eingriffszeiten für automatische Bremsengriffe bzw. Lenkeingriffe zur Kollisionsvermeidung realisiert werden können.

Bereits in den Jahren 2013 bis 2016 wurde durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung das Vorhaben „ABALID“ gefördert. Gegenstand war ein Abbiegeassistent mit Hilfe von 3D-LIDAR-Sensorik. Ziel war die Entwicklung eines Assistenzsystems zur Vermeidung von LKW-Unfällen mit Fahrradfahrern beim Rechtsabbiegen. Alle nötigen Schlüsselkomponenten für die LIDAR-Sensoren zum Anbau an das Fahrzeug und für die Fahrradkomponenten wurden definiert, erstellt und getestet. Die erfolgten Forschungsarbeiten stellen eine gute Basis für nächste Verwertungsschritte dar.

19. Welche automatisierten Assistenzsysteme schätzt die Bundesregierung als zielführend für Unfallvermeidung zwischen Lkw bzw. Kraftfahrzeugen und ungeschützten Verkehrsteilnehmenden (wie Radfahrende und zu Fuß Gehende) ein (bitte Assistenzsysteme aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/1218 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

20. Welcher der in der Antwort auf die vorangegangene Frage aufgelisteten Assistenzsysteme sind bereits verpflichtend für Lkw bzw. Kraftfahrzeuge, werden in den kommenden Jahren für Lkw bzw. Kraftfahrzeuge verpflichtend sein (bitte nennen ab wann durch welches Gesetz bzw. welche Verordnung) oder plant die Bundesregierung, zukünftig als verpflichtend für Lkw bzw. Kraftfahrzeuge einzuführen?

Die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens (für alle neu zugelassen schweren Nutzfahrzeuge mit zulässiger Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Busse mit mehr

als acht Sitzplätzen zuzüglich Fahrersitzplatz) ist Gegenstand der Beratungen auf EU-Ebene. Die Europäische Kommission hat im Verordnungsvorschlag über „Typgenehmigung von Kfz und Kfz-Anhängern [...] im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern“ folgende Einführungszeitpunkte von Assistenzsystemen vorgeschlagen:

- Abbiegeassistenzsysteme für schwere Nutzfahrzeuge mit zulässiger Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Busse mit mehr als acht Sitzplätzen zuzüglich Fahrersitzplatz: drei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung für neue Fahrzeugtypen, fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung für alle neu zugelassenen Fahrzeuge (geplantes Inkrafttreten der Verordnung 2019). Die Bundesregierung setzt sich in diesem Zusammenhang für eine schnellstmögliche Einführung ein.
- Automatische Notbremsysteme, die geeignet sind, Kollisionen von Personenkraftwagen mit nicht mehr als acht Sitzplätzen zuzüglich Fahrersitzplatz und leichten Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen mit kreuzenden Fußgehenden und Radfahrenden zu verhindern oder in ihrer Unfallschwere zu vermeiden: fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung für neue Fahrzeugtypen, sieben Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung für alle neu zugelassenen Fahrzeuge.
- Assistenzsysteme, die die Fahrenden von schweren Nutzfahrzeugen mit zulässiger Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Bussen mit mehr als acht Sitzplätzen zuzüglich Fahrersitzplatz bei Kollisionsgefahr vor im unmittelbaren Umfeld befindlichen schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu warnen: drei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung für neue Fahrzeugtypen, fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung für alle neu zugelassenen Fahrzeuge.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

21. Wie fördert die Bundesregierung neue Ideen und Entwicklungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die nicht durch Autokonzerne selbst entwickelt wurden (bitte Haushaltstitel benennen, Höhe der Förderung für die Haushaltsjahre 2017, 2018 und 2019 und geförderte Ideen und deren jeweilige Fördersumme auflisten)?
22. Anhand welcher Kriterien entscheidet die Bundesregierung darüber, welche Ideen und Entwicklungen (aus der Antwort zu Frage 21) gefördert werden?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung fördert zahlreiche innovative Lösungen über technologieoffene und mittelstandorientierte Programme. Beispiele sind das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) und die Industrielle Gemeinschaftsforschung (IGF). Auch wurde mit der innovationspolitischen Strategie „Von der Idee in den Markt“ eine Reihe von bedarfsgerechten und technologieoffenen Förderprogrammen für den Mittelstand weiterentwickelt und das Zehn-Punkte-Programm „Vorfahrt für den Mittelstand“, mit dem die Bundesregierung KMU den Zugang zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben erleichtert,

mit neuen Förderansätzen weiter umgesetzt. All diese Programme geben die Möglichkeit branchen- und organisationsübergreifend neue Technologien zu entwickeln.

Allgemeine Kriterien für die Forschungsprojektauswahl sind insbesondere wissenschaftliche Exzellenz, Innovationshöhe und Nutzen für die Gesellschaft.

