

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/21131 –

Aktueller Stand der Einführung von LKW-Abbiegeassistenten

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Problematik von tödlichen Unfällen mit abbiegenden LKW ist seit Jahren bekannt. Dennoch sterben noch immer unnötig Menschen bei derartigen Unfällen oder werden schwer verletzt. Nach Angaben des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) starben allein in Berlin seit Jahresbeginn bereits fünf Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, weil sie von rechtsabbiegenden LKW bzw. einem Bus überfahren wurden (Stand 18. Juni 2020, <https://adfc-berlin.de/radverkehr/sicherheit/information-und-analyse/145-unfallorte/782-getoetete-radfahrende-2020.html>). Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad, um mobil zu sein. Gleichzeitig nimmt auch der Güterverkehr in den Städten immer weiter zu. Von allen Unfällen mit Personenschaden, wo mindestens ein Güterkraftfahrzeug beteiligt war, fanden laut dem Statistischen Bundesamt im Jahr 2018 46,7 Prozent innerorts statt. Wenn man die Zahlen der Verunglückten bei Verkehrsunfällen ernsthaft senken will, muss man die Unfallschwerpunkte in Angriff nehmen.

Durch den standardmäßigen Einbau von Abbiegeassistenzsystemen könnten laut der Unfallforschung 43 Prozent der schweren Unfälle durch abbiegende LKW verhindert werden (<https://udv.de/de/nutzfahrzeuge/lkw/abbiegeassistenten-fuer-lkw>). Doch bisher hat die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller zu zögerlich auf das Problem reagiert.

Die Bundesregierung antwortete auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom November 2018 (Bundestagsdrucksache 19/6374) zum aktuellen Stand der Einführung von LKW-Abbiegeassistenzsystemen, dass eine verpflichtende Einführung dieser Assistenzsysteme nicht mit EU-Recht vereinbar sei. Ein Rechtsgutachten im Auftrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass das EU-Recht der Einführung von Verkehrssicherheitszonen in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) jedenfalls nicht entgegensteht (<https://www.stefan-gelbhaar.de/app/download/8969579576/Rechtsgutachten%20Ein%C3%BChrung%20von%20LKW-Abbiegesystemen.pdf?t=1548238155>). Verkehrssicherheitszonen sind zu definieren als Gebiete, in die nur LKW mit Abbiegeassistenten einfahren dürfen. Trotz alledem hat die Bundesregierung von der Möglichkeit, Verkehrssicherheitszonen in die StVO einzuführen, keinen Gebrauch gemacht.

Stattdessen hat die Bundesregierung auf die Förderung des Einbaus von Abbiegeassistenten verwiesen. Für das Haushaltsjahr 2019 wurde durch eine parlamentarische Initiative eine solche Förderung geschaffen, die jedoch unmittelbar nach Freigabe sofort überzeichnet war (<https://trans.info/de/foerdertopf-nach-43-minuten-leer-branche-fordert-vom-staat-mehr-mittel-fuer-die-aktion-abbiegeassistent-175895>). Sowohl über das Förderprogramm De-minimis als auch über das im Mai 2020 vorgelegte Programm zur Förderung von Abbiegeassistenzsystemen (AAS) sollen nun im begrenzten Rahmen LKW-Abbiegeassistenten gefördert werden.

Die Bundesregierung kann jedoch nach Auffassung der Fragestellenden noch deutlich mehr tun. Über seine eigene Beschaffung kann der Bund neben der notwendigen verpflichtenden Einführung von Abbiegeassistenten Anreize im Markt setzen, indem Vergaben an die „sichere Lieferung“ geknüpft werden. Lieferungen via LKW werden dann von vornherein nur von Lieferanten mit LKW mit einem eingebauten Abbiegeassistenten durchgeführt. Schließlich ist die Bundesregierung gehalten, ihren eigenen Fuhrpark mit Abbiegeassistenten auszustatten.

Um den Einbau und die Entwicklung von Abbiegeassistenten zu forcieren, werden die Fragestellenden initiativ und überprüfen mit den folgenden Fragen erneut die Entwicklung des Bestandes von LKW mit Abbiegeassistenten, insbesondere auch bei Bundesbehörden, bei der Verknüpfung in der Beschaffung sowie dem Fortgang der Förderprojekte.

1. Wie ist der aktuelle Stand des Prüfverfahrens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. der Anfrage des Bundesverkehrsministeriums bei der EU Kommission (<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/mobilitaet-die-schwarz-gruene-verkehrskoalition-16642213.html>) nach Möglichkeiten einer nationalen und verpflichtenden Maßnahme zur Einführung von LKW-Abbiegeassistenten?

Das Notifizierungsverfahren der österreichischen Behörden zu dem Entwurf einer „Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend Rechtseinbiegeverbot für LKW“ ist noch nicht abgeschlossen.

2. Bei wie vielen Aufträgen des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und bundeseigenen Unternehmen gab es seit Januar 2019 bei der Beschaffung von LKW die Vorgabe, nur LKW mit Abbiegeassistenten einzusetzen (bitte nach Jahren, Auftraggeber und Auftrag aufschlüsseln), und wie viele Aufträge gab es insgesamt?
3. Bei wie vielen Aufträgen des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und bundeseigenen Unternehmen wurde seit Januar 2019 bei der Beschaffung von LKW im Rahmen der Leistungsbeschreibung vorgegeben, dass die LKW mit Abbiegeassistenten ausgestattet sein müssen (bitte nach Jahren, Auftraggeber und Auftrag aufschlüsseln), und wie viele Aufträge gab es insgesamt?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs mit nachfolgender Tabelle gemeinsam beantwortet.

Stand 30.06.2020	Beschaffungsaufträge 2019		Beschaffungsaufträge 2020	
	Lkw größer 3,5t zGG	dabei Vorgabe (ggf. in Leistungsbeschreibung) AAS	Lkw größer 3,5t zGG	dabei Vorgabe (ggf. in Leistungsbeschreibung) AAS
Geschäftsbereich				
Bundesministerium der Finanzen				
<i>Zollverwaltung</i>	5		5	5
<i>Entsorgungswerk für Nuklearanlagen</i>	1		0	
Bundesministerium der Verteidigung				
<i>nachgeordnete Bundesbehörden *</i>	608		970	
<i>Bundesunternehmen *</i>	3		3	3
Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat				
<i>Bundesamt für Migration und Flüchtlinge</i>				
<i>Bundeskriminalamt</i>	4	2	4	3
<i>Bundespolizei</i>	2	2	3	3
<i>Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe</i>	494		88	
<i>Bundesanstalt Technisches Hilfswerk</i>	5	5	2	2
Bundesministerium für Arbeit und Soziales				
<i>Oberste Bundesbehörde selbst</i>	1	1		
Bundesministerium für Bildung und Forschung				
<i>Forschungszentrum Jülich</i>	3			
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur				
<i>Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt</i>	32	32	18	18
<i>Deutsche Bahn AG</i>	390	375	353	353
Deutsche Bundesbank				
<i>Oberste Bundesbehörde selbst</i>			2	2

Hinweise:

AAS: Abbiegeassistenzsystem

Bei Behörden mit großen Fahrzeugbeständen wie bspw. der Bundeswehr, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk oder dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe kommen zur Wahrung der Verkehrssicherheit aktive Beifahrer zum Einsatz. Deren Aufgabe ist es unter anderem, den Fahrer beim Abbiegen nach rechts zu unterstützen, um ein Übersehen von Verkehrsteilnehmern zu vermeiden, die sich in dem für den Fahrer nicht einsehbaren Bereich befinden.

* Ein Großteil der aufgeführten Fahrzeuge befindet sich im Poolbestand und wird somit im Bereich der gesamten Bundeswehr bei unterschiedlichen Nutzern eingesetzt. Eine feste Zuordnung zu einzelnen Behörden/Unternehmen ist daher nicht möglich.

4. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und sämtlichen bundeseigenen Unternehmen besitzen einen Abbiegeassistenten (bitte nach Bundesministerium, Behörde, KFZ-Typ – 3,5–7,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen, ggf. weitere KFZ und bitte KFZ-Typ nennen –, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
5. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und sämtlichen bundeseigenen Unternehmen wurden im Jahr 2019 mit Abbiegeassistenten nachgerüstet (bitte nach Bundesministerium, Behörde bzw. Unternehmen, KFZ-Typ – 3,5–7,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen, ggf. weitere KFZ und bitte KFZ-Typ nennen –, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?

6. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und sämtlichen bundeseigenen Unternehmen sollen bis Ende des Jahres 2020 mit Abbiegeassistenten nachgerüstet werden (bitte nach KFZ-Typ – 3,5–7,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen, ggf. weitere KFZ und bitte KFZ-Typ nennen –, bitte nach Bundesministerium, Behörde bzw. Unternehmen, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
7. Wie viele Kraftfahrzeuge planen die Bundesministerien, Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und sämtliche bundeseigenen Unternehmen im Jahr 2020 neu anzuschaffen, und bei wie vielen davon werden Abbiegeassistenzsysteme eingebaut sein (bitte nach Bundesministerium, Behörde bzw. Unternehmen und KFZ-Typ – 3,5–7,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen, ggf. weitere KFZ und bitte KFZ-Typ nennen – aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs mit nachfolgender Tabelle gemeinsam beantwortet.

Hinweise:

AAS: Abbiegeassistenzsystem

Bei Behörden mit großen Fahrzeugbeständen wie bspw. der Bundeswehr, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk oder dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe kommen zur Wahrung der Verkehrssicherheit aktive Beifahrer zum Einsatz.

Deren Aufgabe ist es unter anderem, den Fahrer beim Abbiegen nach rechts zu unterstützen, um ein Übersehen von Verkehrsteilnehmern zu vermeiden, die sich in dem für den Fahrer nicht einsehbaren Bereich befinden.

* Ein Großteil der aufgeführten Fahrzeuge befindet sich im Poolbestand und wird somit im Bereich der gesamten Bundeswehr bei unterschiedlichen Nutzern eingesetzt. Eine feste Zuordnung zu einzelnen Behörden/Unternehmen ist daher nicht möglich.

8. Wie viele Anträge wurden für das Förderprogramm AAS seit der Einführung im Mai 2020 bewilligt, und wie hoch ist die Gesamtsumme der im Jahr 2020 maximal zur Förderung von LKW-Abbiegeassistenten aus dem AAS-Programm zur Verfügung stehenden Mittel?

Im Jahr 2020 stehen Fördermittel in Höhe von bis zu 9,25 Mio. Euro im Förderprogramm für die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen zur Verfügung. Bis zum 21. August 2020 sind in diesem Förderprogramm über 1.000 Anträge für knapp 5.700 Abbiegeassistenzsysteme bewilligt worden. Über 8,5 Mio. Euro der Mittel sind damit gebunden.

9. Unternehmen welcher Branchen erhielten im Rahmen des De-minimis-Programms in den Jahren 2018, 2019 und bisher 2020 Förderungen in welcher Höhe, um Abbiegeassistenten in LKW einzubauen (bitte nach Branchen aufschlüsseln)?

Im Rahmen des De-minimis-Programms werden gemäß § 11 Absatz 2 Nummer 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ausschließlich Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs gefördert. Die Branche Güterkraftverkehr wird nicht weiter unterschieden.

Für das Jahr 2018 wurden die abgerechneten Einzelmaßnahmen innerhalb des Förderprogramms De-minimis statistisch nicht erfasst. Im Jahr 2019 erfolgte keine Förderung von Abbiegeassistenzsystemen über das De-minimis-Programm, sondern über die neu aufgelegte Förderrichtlinie für die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen. Im Jahr 2020 wurden bisher (Stand: 25. August 2020) rund 1,7 Mio. Euro Fördergelder für Abbiegeassistenzsystemen aus dem Förderprogramm De-minimis ausgezahlt.

10. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zwischenzeitlich über die Daten über die Wirksamkeit der Maßnahmen zur „Einführung von Abbiegeassistenten“, welche den Bundesländern vorliegen (Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 19/6374), und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus diesen?
11. Liegen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) neue Zahlen zur Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verhinderung von Abbiegeunfällen vor, und wenn ja, welche sind dies, wo sind diese einzusehen, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

12. Inwiefern fördert die Bundesregierung weitere Forschungsvorhaben zur Weiterentwicklung von Abbiegeassistenten sowie weiterer, für die Umfeldsicherheit von KFZ wichtigen, der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden erhöhenden, Technologien (Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 18 und 21 auf Bundestagsdrucksache 19/6374)?
 - a) Liegen der Bundesregierung Forschungsergebnisse des „PROSPECT“ (PROactive Safety for PEdestrians and CyclisTs)-Projekts vor, und wenn ja, wie schätzt die Bundesregierung diese ein?
 - b) Liegen der Bundesregierung Forschungsergebnisse des „ABALID“-Projekts vor, und wenn ja, wie schätzt die Bundesregierung diese ein?
 - c) Liegen der Bundesregierung Forschungsergebnisse der mittelstand-orientierten Programme wie dem Zentralen Innovationsprogramm (ZIM) und der Industriellen Gemeinschaftsforschung (IGF) vor, und wenn ja, wie schätzt die Bundesregierung diese ein?

Die Bundesregierung fördert im Rahmen der Förderrichtlinie „KMU-Innovativ: Elektronik und autonomes Fahren“ das Forschungsvorhaben „Fahrzeugbasiertes System zur Ermittlung und Signalisierung einer Kollisionsgefahr mit schwachen Verkehrsteilnehmern im Totwinkelbereich (SySiKo)“. Ziel des Vorhabens ist die Entwicklung eines vorausschauenden Sensorsystems, welches das Kollisionsrisiko zwischen großen Kraftfahrzeugen und parallel fahrenden Radfahrern sicher erkennt und beide Verkehrsteilnehmer rechtzeitig vor einer möglichen Kollision warnt.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) war an dem von der Europäischen Union geförderten Projekt „PROSPECT“ (PROactive Safety for PEdestrians and CyclisTs) aus dem Programm Horizon 2020 beteiligt. Forschungsziel war zu ermitteln, wie man insbesondere an Kreuzungen die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer mit Hilfe fahrzeugtechnischer Lösungen bei Pkw erhöhen kann. In PROSPECT entwickelte Testprotokolle sollen im Rahmen des europäischen Verbraucherschutzes (Euro NCAP) genutzt werden und in die Fahrzeugsicherheitsbewertung einfließen. Die entsprechenden Projektberichte sind veröffentlicht worden unter: <https://cordis.europa.eu/project/id/634149>.

Im Rahmen des Forschungsvorhabens ABALID (Abbiegeassistent mit 3D-LIDAR-Sensorik) konnte ein neuartiger und kostengünstiger Miniatur-LIDAR-Sensor sowie die technischen Grundlagen für eine Warnung, die von dem Lkw an den Radfahrer ausgesendet wird, erfolgreich entwickelt werden. Darüber hinaus wurden Algorithmen zur Erkennung von Radfahrern im Abbiegebereich entwickelt. Eine praktische, öffentliche Demonstration zeigte, dass die Detekti-

on von Radfahrern und die Vorhersage kritischer Situationen funktionieren. Auch zeigte sich, dass eine externe Warnung am Lkw an umgebende Verkehrsteilnehmer nicht empfohlen werden kann, während die Rückmeldung im Lkw einen deutlichen Sicherheitsgewinn bringt.

Der Schlussbericht des Forschungsvorhabens „ABALID“ liegt in der Technischen Informationsbibliothek (TIB) vor: <https://www.tib.eu/de/suchen/id/TIBKAT:875173470/Projekt-ABALID-Abbiegeassistent-mit-3D-LIDAR-Sensorik?cHash=aeee339639d67ba87a25ed62d5c43297>.

Im Zentralen Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) wurden 26 FuE-Projekte (Zeitraum der Förderung: April 2010 bis Dezember 2021; Fördervolumen: ca. 1,95 Mio. Euro) gefördert, die die Themenbereiche Abbiegeassistent und Umfeldsicherheit von Kraftfahrzeugen, Fahrradfahrern und Fußgängern berühren.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

13. Werden seitens der Bundesregierung Überlegungen angestellt, Verkehrssicherheitszonen in der für Ende des Jahres angekündigten Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (<https://www.main-echo.de/ueberregional/politik/warum-verkehrsminister-scheuer-vor-freude-durch-sein-ministerium-huepft;art4204,7051202>) zu regeln, wenn nein, warum nicht?
14. Welche weiteren Punkte soll die Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung enthalten?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einzelheiten einer künftigen Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) befinden sich derzeit noch in der Erarbeitung und Abstimmung.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass der Einführung eines zonalen oder flächendeckenden Rechtsabbiegeverbotes für Lkw über 7,5 t ohne Abbiegeassistenten das Übermaßverbot entgegenstehen könnte. Wäre in einem Gebiet das Abbiegen verboten, würde dies einem Verbot von Lkw ohne Abbiegeassistenten gleichkommen. Auch vor dem Hintergrund der 2020 eingeführten Regelung in § 9 Absatz 6 StVO; (Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit für Kfz über 3,5 t zGG innerorts) könnte ein solches Verbot unverhältnismäßig sein.