

Bericht der Freien und Hansestadt Hamburg

**zur Verkehrsministerkonferenz
(VMK) am 27./28. April 2017 in Hamburg**

TOP 6.3: Verbesserung der Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich durch Abbiegeassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Nutzfahrzeugen zum Nachteil so genannter schwächerer Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Rad fahrenden und zu Fuß gehenden, sind zahlenmäßig selten, in ihren Folgen aber häufig sehr schwerwiegend.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft geht davon aus, dass es im Jahr 2015 bundesweit zu insgesamt 3.226 Kollisionen zwischen Radfahrern und Lkw kam, bei denen 72 Radfahrer starben und 665 schwer verletzt wurden. Gestützt auf eine zurückliegende Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen schätzt die Unfallforschung der Versicherer (UDV), dass etwa ein Drittel der jährlich im Straßenverkehr getöteten Radfahrer Opfer von Abbiegeunfällen werden.¹ Die Ursache dieser Unfälle liegt häufig bei menschlichem Fehlverhalten. Einer der Hauptgründe hierfür ist das eingeschränkte Sichtfeld der Fahrerin oder des Fahrers auf den unmittelbar vor und neben dem Fahrzeug befindlichen Bereich. Insbesondere rechtsabbiegende Lastkraftwagen (Lkw) im innerstädtischen Bereich stellen für Rad fahrende eine erhöhte Gefährdung dar. Es ist erforderlich, alle rechtlichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, um diese Gefahrensituationen zu entschärfen. Neben den Maßnahmen, die von den Ländern selbst angestoßen und umgesetzt werden können, wie die Sensibilisierung betroffener Personengruppen, die Aufklärung im Rahmen der Verkehrserziehung oder die Umsetzung straßenbaulicher Maßnahmen, sind weitere - auch rechtliche - Änderungen erforderlich, die nicht allein in der Hoheit der Länder liegen. Die Verkehrsministerkonferenz ist bereits im April 2016 in Heringsdorf (TOP 6.1, Ziff. 6) dafür eingetreten, die Marktdurchdringung mit sicherheitsfördernden Assistenz- und Fahrsicherheitssystemen wie etwa die schnelle Einführung von Abbiegeassistenten für Lkw zu beschleunigen.

¹

<http://www.gdv.de/2016/11/unfallforscher-fordern-abbiegeassistenten-fuer-schwere-lastkraftwagen/>

Unter Bezugnahme auf den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 14./15. April in Heringsdorf ist es dringend notwendig, zeitnah weitere Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle zu ergreifen. Dabei würdigt die Verkehrsministerkonferenz die bereits angestoßenen Maßnahmen der Bundesregierung ausdrücklich. Insbesondere der auf Grundlage eines Forschungsberichts der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für ein Testverfahren von Abbiege-Assistenzsystemen erarbeitete Vorschlag für eine neue UN-Regelung für die UN-Wirtschaftskommission für Europa und der Vereinten Nationen (UNECE), wird begrüßt.

Perspektivisch muss es das Ziel sein, Abbiegeassistenten neuester Technik EU-weit verbindlich für alle neuzugelassenen Lkw mit einer zulässiger¹ Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen vorzuschreiben. Dies orientiert sich an den Vorgaben anderer Fahrassistenzsysteme, wie Spurverlassenswarner und fortschrittlicher Notbremssysteme.

Mit dem Bewusstsein, dass eine Regelung zum verbindlichen Einsatz von modernen Abbiegeassistenten in den EU-weit geltenden Typgenehmigungsvorschriften nicht zeitnah in Kraft treten wird und voraussichtlich auch nur für die Zukunft vorgeschrieben werden wird, sind Maßnahmen zu entwickeln, die bereits kurzfristig positive Auswirkungen haben und nach Möglichkeit auch für Bestandfahrzeuge vorgegeben werden können. Beispielsweise bieten Kamera-Monitor-Systeme eine Möglichkeit, die Verkehrssicherheit in Abbiegesituationen für schwächere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Diese sind mit verhältnismäßigem Aufwand auch in Bestandsfahrzeugen nachzurüsten. Aufgrund technischer Aspekte sowie sehr hoher Kosten für eine Nachrüstung mit komplexen Abbiegeassistenzsystemen, sollte die Nachrüstung zumindest mit einfachen Abbiegeassistenzsystemen verpflichtend sein.

Begrüßenswert ist, dass über das Förderprogramm „De-minimis“ der Einbau von Abbiegeassistenten für Bestandsfahrzeuge und neue schwere Nutzfahrzeuge bereits gefördert wird. Im Rahmen dieses Förderprogramms werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen gefördert, die Maßnahmen zur Förderung von Sicherheit und Umwelt durchführen. Darunter fallen auch überobligatorische Sicherheitseinrichtungen am Fahrzeug, wozu Abbiegeassistenten zu zählen sind. Es ist jedoch nicht konkret erläutert, was unter Abbiegeassistenten zu verstehen ist. Die technische Bandbreite und der damit verbundene Nutzen scheinen groß zu sein. Aus diesem Grund wird angeregt, die Vorgaben konkreter zu gestalten, um gezielter und effektiver fördern zu können. So könnten auch hier Kamera-Monitor-Systeme, ggf. in Verbindung mit einfacher Sensortechnik, einen großen Nutzen haben. Konkrete Handlungsempfehlungen können Unternehmen aufmerksam machen und die Bereitschaft von Investitionen erhöhen. Bei Neufahrzeugen scheint nicht nur die fehlende verbindliche Vorgabe zur Ausrüstung der Fahrzeuge ein Hemmnis zu sein. Vielmehr fehlt es derzeit bei vielen namenhaften Herstellern noch am Angebot und dort wo ein Angebot vorhanden ist, sind erhebliche finanzielle Aufwendungen erforderlich. Um Anreize zu schaffen, auch diese Investitionen zu tätigen, scheinen die Förderhöhen des Förderprogramms „De-minimis“ nicht ausreichend. Darüber hinaus werden Investitionen nur für Kraftfahrzeuge gefördert, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt. Aufgrund der zu erwartenden positiven Auswirkungen bei Gebrauch eines modernen Abbiegeassistenten – nämlich die Verringerung der Anzahl an Verkehrstoten - im Vergleich zu anderen durch „De-minimis“ geförderter Maßnahmen, scheint es sinnvoll und erforderlich, den Kreis der zu fördernden Fahrzeuge zu erweitern und weitere Fördermöglichkeiten zu schaffen, die Unternehmer bei der Ausrüstung ihrer Flotte mit modernen Fahrassistenzsystemen unterstützen.