

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/5842 –**

Unfallgefährdung durch Frontschutzbügel an Geländewagen

Geländewagen werden für den harten Prärieinsatz konzipiert. Im prärieelosen Deutschland jedoch werden sie vorwiegend in Städten bewegt. Hier hat die für den Geländeeinsatz konstruierte Panzerung einen höchst gefährlichen Effekt. Bei Unfällen führt die erhöhte Karrosseriesteifheit und verminderte Knautschzone zu einem zusätzlichen Risiko für alle Unfallbeteiligten. Bei Unfällen ist das Verletzungsrisiko mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern, Fußgängern wie Radfahrern, und darunter besonders Kindern, besorgniserregend erhöht.

Die Verletzungsschwere kann durch massive und scharfkantige Frontschutzbügel noch deutlich verstärkt werden. Diese so genannten Kuhfänger sind an schätzungsweise 60 % der Geländewagen angebracht. Gerade bei Kindern stellen sie durch die Erhöhung und Härtung der Aufprallfläche in Kopfhöhe ein besonderes, lebensgefährliches Risiko dar. Diese Gefahr ist in in- wie ausländischen Tests, etwa der Bundesanstalt für Straßenwesen, der DEKRA oder des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft, nachgewiesen und benannt worden. So wird die für Kinder oftmals tödliche Unfallwucht eines normalen PKW mit 40 km/h bei einem Geländewagen mit Frontschutzbügel bereits bei 20 km/h erreicht. Wegen ihrer Unvereinbarkeit mit modernen Sicherheitsstandards sind derartige Anbauteile daher in einigen Ländern wie Australien nicht oder, wie in der Schweiz, nur unter erheblichen Auflagen erlaubt.

Unabhängig davon haben Tests im Vereinigten Königreich ergeben, dass insbesondere nachgiebige Frontschutzbügel besonders verletzungssträchtige Fronten entschärfen können.

Da es sich keineswegs um eine vernachlässigbare Zahl von Unfallgeschädigten handelt, sondern Schätzungen für Deutschland bei steigender Nachfrage zurzeit von ca. 1,4 Millionen Geländewagen bzw. 3 % Marktanteil an den Personenkraftwagen ausgehen, ergehen folgende Fragen an die Bundesregierung unter dem Aspekt, hier eine Lösung zu schaffen, die zu mehr aktiver wie passiver Sicherheit für Verkehrsteilnehmer führt:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, namentlich die von Kindern, durch Frontschutzbügel?

Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen weisen darauf hin, dass die durch den Anprall an Frontschutzbügel auftretenden Verletzungen verhältnismäßig schwer sind und dass das von Frontschutzbügeln ausgehende zusätzliche Verletzungspotenzial für Fußgänger und Zweiradfahrer hoch ist. Kinder sind bis zu einer Größe von etwa 1,25 m bei einem Kopfanprall besonders gefährdet.

Beim Kopfanprall an ein Fahrzeug mit Frontschutzbügel treten bei 20 km/h etwa gleich starke Belastungen auf wie beim Anprall an einen Geländewagen ohne Frontschutzbügel bei 30 km/h bzw. wie beim Anprall an einen normalen Pkw bei 40 km/h.

2. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um durch die Erstellung wissenschaftlicher Gutachten eine genaue Risikoanalyse zu erhalten?

Die Bundesregierung stützt sich auf die unter 1. dargestellten Erkenntnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen. Diesen Erkenntnissen liegen Unfallerhebungen der Medizinischen Hochschule Hannover sowie eigene Versuche mit Prüfkörpern (Kopfprüfkörper) zugrunde.

Untersuchungen im Vereinigten Königreich (Transport Research Laboratory, TRL) aus dem Jahr 2000 bestätigen, dass die meisten Frontschutzbügel – insbesondere diejenigen aus Stahl – ein zusätzliches Verletzungsrisiko für Fußgänger darstellen, verglichen mit Geländewagen ohne Frontschutzbügel.

3. Mit welchen Interessen- und Fachverbänden hat sich die Bundesregierung zu diesem Thema in Verbindung gesetzt?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat ein Gespräch mit dem Verband der Geländewagenzubehör-Hersteller (VGH) geführt.

Der VGH stellte neu entwickelte Frontschutzbügel vor, die mit Energie absorbierenden Elementen ausgestattet sind. Hierdurch sowie durch eine fußgängerfreundliche Formgebung der Frontschutzbügel wird nach Aussage des VGH eine erhebliche Verringerung der Belastung von Fußgängern bei einem Anprall im Vergleich zu herkömmlichen Frontschutzbügeln erreicht.

4. Wie steht die Bundesregierung zur Haltung der Verbände?

Die Bundesregierung begrüßt die Initiative des VGH und hat gegenüber dem VGH darauf hingewiesen, dass sie sich bei der Europäischen Kommission für eine Verabschiedung europaweit verbindlicher Anforderungen an Frontschutzbügel einsetzen wird, deren Einhaltung unter anderem in Tests mit Kopfprüfkörpern nachzuweisen ist. Hierdurch soll eine zusätzliche Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer durch „aggressive“ Frontschutzbügel ausgeschlossen werden.

5. Unbeschadet europäischer Initiativen, welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, kurzfristig eine Verbesserung auf nationaler Ebene herbeizuführen?

Ein nationales Verbot von Frontschutzbügeln, wie zum Teil gefordert, ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht zielführend, da auch über den Weg der EG-Typgenehmigung von Neufahrzeugen Geländewagen mit serienmäßigen Frontschutzbügeln in den Verkehr kommen, was national nicht verhindert werden kann.

Eine in einem anderen Mitgliedstaat der EG gemäß der EG-Vorschriften erteilte Typgenehmigung muss in allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden.

Die einzig sinnvolle Möglichkeit einer fußgängerfreundlichen Gestaltung der Fronten von Geländewagen sieht die Bundesregierung daher in der Einführung europaweit verbindlicher Anforderungen an Frontschutzbügel (Wirkvorschriften).

6. Wie plant die Bundesregierung im Rahmen der EU eine beschleunigte Erweiterung bzw. Verschärfung der bestehenden Regelungen zu betreiben?

Die Bundesregierung hat die Europäische Kommission mehrfach aufgefordert, kurzfristig einen Vorschlag der Kommission aus dem Jahr 1996, der seitdem nicht weiterverfolgt wurde, wieder aufzugreifen.

Dieser Vorschlag sieht eine Ergänzung der bestehenden Richtlinie 74/483/EWG über vorstehende Außenkanten durch spezifische Anforderungen an Frontschutzbügel vor und könnte sehr schnell im Anpassungsverfahren angenommen werden. Ziel dieses Vorschlages ist es, noch vor dem Inkrafttreten der geplanten umfassenden neuen Richtlinie zum Fußgängerschutz als Zwischenlösung zumindest eine teilweise Verbesserung des Fußgängerschutzes zu erreichen.

Das Vereinigte Königreich hat auf der Grundlage der unter 2. genannten Untersuchungen inzwischen einen weitergehenden Vorschlag zur Anpassung der Richtlinie 74/483/EWG mit noch strengeren Anforderungen an Frontschutzbügel bei der Kommission eingereicht, der von der Bundesregierung unterstützt wird.

7. Welche Gespräche hat die Bundesregierung bereits mit Autoherstellern bzw. Zulieferern geführt, um auf diesem Wege zu einer Entschärfung der Unfallresultate zu kommen?

Aus Gesprächen mit dem Verband der Automobilindustrie weiß die Bundesregierung, dass die Fahrzeughersteller gegenüber den vorgeschlagenen Vorschriften für Frontschutzbügel grundsätzlich aufgeschlossen sind.

An die Automobilindustrie wurde wiederholt appelliert, durch Zurückhaltung bei Angebot und Werbung in Bezug auf Frontschutzbügel zur Entschärfung des Problems beizutragen.

8. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für ein generelles europäisches Verbot von Frontschutzbügeln?

Die unter 2. genannten Untersuchungen im Vereinigten Königreich haben auch gezeigt, dass durch geeignete Materialwahl und Gestaltung der Frontschutzbügel – im Vergleich zu einem Anprall an Geländewagen ohne Frontschutzbü-

gel – sogar eine Verringerung der Gefährdung der Fußgänger erreicht werden kann.

Zielführende Maßnahme ist nach Auffassung der Bundesregierung daher nicht ein Verbot von Frontschutzbügeln, sondern der Erlass verbindlicher Wirkvorschriften.

9. Gibt es, ungeachtet vorgenannter Verbotsbemühungen, Berufsgruppen in Deutschland, bei denen ein berechtigtes Interesse an Frontschutzbügeln anerkannt wird?

Der Bundesregierung ist keine Berufsgruppe bekannt, die ein berechtigtes Interesse an Frontschutzbügeln für sich in Anspruch genommen hat.

10. Wann und mit welcher Tendenz wird die EU eine notwendige Richtlinie zum Schutz von Fußgängern erlassen?

Die Europäische Kommission hat im März 2001 einen Vorschlag für eine umfassende Richtlinie zum Fußgängerschutz vorgelegt.

Parallel dazu verhandelt die Kommission mit dem Verband der europäischen Automobilindustrie über eine freiwillige Selbstverpflichtung der Automobilhersteller zur Einhaltung bestimmter Mindestanforderungen an die Frontpartie von Pkw (einschließlich Geländewagen) im Hinblick auf den Fußgängerschutz.

Die Bundesregierung – wie auch die meisten anderen Mitgliedstaaten der EG – tritt für eine verbindliche Richtlinie ein, deren Tests und Anforderungen zeitlich gestaffelt eingeführt und weiterentwickelt werden sollten.

Hierdurch soll erreicht werden, dass die erste Stufe mit von der Industrie bereits heute oder in Kürze erfüllbaren Anforderungen auf der Basis eines breiten, tragfähigen Kompromisses sehr schnell umgesetzt werden kann.

Die zweite Stufe soll dann – einige Jahre nach Inkrafttreten der ersten Stufe – auf der Grundlage der bis dahin gewonnenen Erfahrungen und unter Berücksichtigung der fortgeschrittenen technischen Entwicklung eine angemessene Weiterentwicklung beinhalten (ggf. Einbeziehung weiterer Tests, Verschärfung der biomechanischen Grenzwerte).

Die Kommission wird bis Mitte 2001 entscheiden, ob sie den Weg einer verbindlichen Richtlinie oder einer freiwilligen Selbstverpflichtung der Industrie weiterverfolgen wird.