

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gero Storjohann, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 15/1252 –

Gefährdungen von Teilnehmern am Straßenverkehr auf Grund des so genannten toten Winkels im Rückspiegel von Lastkraftwagen

Vorbemerkung der Fragesteller

In der ARD-Sendung „Panorama“ vom 15. Mai 2003 wurde über einen in den Niederlanden entwickelten konvexen Spiegel berichtet, welcher als vierter Spiegel vorne an der Frontscheibe eines Lastkraftwagens befestigt werden kann. Dieser zusätzliche Spiegel, ist nach der Berichterstattung einfach anzubringen und in den Niederlanden seit Jahresbeginn vorgeschrieben. Zusammen mit den anderen drei zurzeit in Europa vorgeschriebenen Spiegeln, kann damit der so genannte tote Winkel ausgeschlossen werden. Die Kosten eines solchen Spiegels belaufen sich auf 150 Euro. In dem ARD-Bericht heißt es wörtlich weiter:

„Die Niederlande fordern eine europaweite Vorschrift. Und auch in Berlin ist das Problem lange bekannt, seit Jahren. Passiert aber ist nicht viel, obwohl nach Schätzungen über 200 Menschen in Deutschland sterben, jedes Jahr, im toten Winkel. Zögern und Zaudern im Bundesverkehrsministerium – nach einer Woche Vorbereitungszeit für diese Interview“.

Im Interview selbst wird die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Iris Gleicke, mit den Worten zitiert, sie könne im Moment keine Details benennen, „weil ich mich erst darum kümmern muss (...) Ich muss der Sache doch erst nachgehen und muss mich doch erst darum kümmern, dass ich Ihnen dann einfach auch Auskunft geben kann“.

1. Hat die Parlamentarische Staatssekretärin Iris Gleicke sich zwischenzeitlich um den Sachverhalt kümmern können, ist sie die Sache angegangen und mit welchem Ergebnis?

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Iris Gleicke, hat unmittelbar nach dem gegenüber „Panorama“ gegebenen Interview im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Woh-

nungswesen (BMVBW) eine intensive Überprüfung des Sachverhaltes veranlasst. Derzeit stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar:

Die technischen Anforderungen an Rückspiegel für Kraftfahrzeuge sind europaweit einheitlich in der Richtlinie 71/127/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 88/321/EWG, geregelt. Die Vorschriften dieser Richtlinie wurden in § 56 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung übernommen.

In den vergangenen Jahren hat sich jedoch gezeigt, dass das rückwärtige Sichtfeld insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen oft nicht ausreicht und ein so genannter toter Winkel im Nahbereich des Fahrzeugs verbleibt. Dies hat immer wieder zu zum Teil tödlichen Unfällen geführt, wobei ein Radfahrer oder Fußgänger vom Fahrer eines abbiegenden Lkw übersehen und vom Fahrzeug überrollt wurde.

Um dieses Problem zu lösen, wurde die Richtlinie 71/127/EWG auf der Grundlage des Vorschlags Deutschlands und eines weiteren Vorschlags der Niederlande in einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission, in der auch Deutschland mitarbeitete, umfassend überarbeitet.

Wesentliche Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie sind:

- verbindliche europaweite Anwendung auf alle Fahrzeugklassen,
- Verbesserung der bestehenden Rückspiegel, Zulassung stärkerer Krümmungen mit größerem Sichtwinkel,
- Einführung zusätzlicher Spiegel, z. B. Frontspiegel und Weitwinkelspiegel zur Verbesserung der Sicht im vorderen und seitlichen Nahfeld großer Nutzfahrzeuge (insgesamt vier Außenspiegel für Lkw über 7,5 t zul. Gesamtmasse),
- obligatorischer Außenspiegel für Pkw auf der Beifahrerseite,
- Ermöglichung des Einsatzes neuartiger Systeme, z. B. Videokamera, akustische Information, Infrarottechnik, Ultraschalltechnik u. a.

Die neue Richtlinie wird nach der am 1. Juli 2003 mit einer geringfügigen Änderung erfolgten Zustimmung des Europäischen Parlaments in zweiter Lesung noch in diesem Jahr in Kraft treten können. Sie ist dann mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der EG für die Mitgliedstaaten verbindlich. Die Frist zur Übernahme in nationales Recht beträgt nach der zurzeit vorliegenden Fassung 12 Monate ab Inkrafttreten, d. h. ab Veröffentlichung im Amtsblatt der EG. Unabhängig davon laufen Übergangsfristen, um der Automobilindustrie die Möglichkeit zu geben, sich konstruktiv auf die neuen Vorschriften einzustellen. Für neu zuzulassende Lkw wird die Frist nach der zurzeit vorliegenden Fassung 36 Monate betragen. Das bedeutet, dass Lkw noch in einem Zeitraum von 3 Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie auch ohne den zusätzlichen Spiegel zugelassen werden können. Die Übergangsfrist für neue Fahrzeugtypen beträgt nur 2 Jahre.

2. Welche Kenntnis besitzt die Bundesregierung über Verkehrsunfälle von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern mit Lastkraftwagen auf Grund des „toten Winkels“ in LKW-Rückspiegeln und seit wann verfügt die Bundesregierung über derartige Erkenntnisse?

Die Bundesregierung ist seit etwa 1999 wiederholt durch die Medien sowie durch Bürgerzuschriften auf zum Teil tödliche Unfälle beim Rechtsabbiegen von Lastkraftwagen hingewiesen worden. Ob der Fahrer des Lkw den Fußgänger bzw. Radfahrer nicht sehen konnte oder ob der Fahrer abgelenkt war und nicht in die vorhandenen Rückspiegel geschaut hat, konnte nicht immer geklärt werden.

Daraufhin hat die Bundesregierung unverzüglich im Jahr 2000 einen Forschungsauftrag an die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vergeben mit dem Titel „Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern an Kreuzungen durch rechtsabbiegende Lkw“.

Hierbei sollen u. a. die Anforderungen an technische Systeme zur Unterstützung des Fahrers hinsichtlich Überwachungsraum und dynamischem Verhalten der Systeme (verbesserte Spiegelsysteme, Videosysteme, spezielle Sensoren zur Ortung von Personen und Hindernissen) sowie Erkennbarkeit ungeschützter Verkehrsteilnehmer beschrieben werden. Die Ergebnisse des Forschungsprojektes werden noch in diesem Jahr vorliegen.

3. Wie viele Erwachsene und wie viele Kinder sind bei derartigen Unfällen in den vergangenen Jahren verletzt worden oder ums Leben gekommen und verfügt die Bundesregierung hierüber Statistiken?

Die Bundesregierung verfügt über keine Zahlen oder Statistiken über derartige Unfälle, da diese in den amtlichen Unfallstatistiken nicht gesondert erfasst werden.

4. Wieso findet die Problematik von LKW-Unfällen auf Grund des „toten Winkels“ im „Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr und Übersicht über das Rettungswesen 2000 und 2001 – Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2000/2001 –“ (Bundestagsdrucksache 14/9730) keine Berücksichtigung?

Im oben genannten Bericht der Bundesregierung wurden schwerpunktmäßig die gesetzgeberischen Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit genannt, mit deren Umsetzung im Berichtszeitraum begonnen wurde oder die bereits umgesetzt wurden (siehe auch Antwort zu Frage 5).

5. Hat die Bundesregierung Gespräche oder ähnliche Kontakte mit deutschen Lastkraftwagenherstellern und/oder dem deutschen Speditions- und Transportgewerbe zur Erörterung der durch den „toten Winkel“ verursachten LKW-Unfälle geführt und den Versuch einer Lösung dieser Problematik unternommen, und wenn ja, mit wem und wann und mit welchem Ergebnis?

Die Bundesregierung hat intensive Gespräche mit deutschen Lastkraftwagenherstellern über das Problem des „toten Winkels“ und die dadurch bestehende Gefahr von Unfällen geführt.

Sie hat darüber hinaus den Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT) im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) beauftragt, Lösungsvorschläge zur Beseitigung des „toten Winkels“ zu erarbeiten.

Dem FKT gehören neben dem KBA Vertreter der Bundesregierung, der Prüfungsorganisationen (TÜV, DEKRA) und der Automobilindustrie an. Als Ergebnis der Arbeit des FKT reichte die Bundesregierung Anfang 2001 den bereits erwähnten Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 71/127/EWG über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen bei der Europäischen Kommission ein (siehe Antwort zu Frage 1).

Die Bundesregierung hat sich in den Verhandlungen mit der Europäischen Kommission und im Rat von Anfang an für eine rasche Verabschiedung der neuen Richtlinie eingesetzt.

6. Sind der Bundesregierung Forderungen der Niederlande nach einer europaweiten Einführung des vierten LKW-Rückspiegels bekannt, und wenn ja, seit wann und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Auf die Antworten zu Frage 1 und 5 wird verwiesen.

7. Verfügt die Bundesregierung über Erfahrungswerte der Entwicklung der Häufigkeit von LKW-Unfällen in den Niederlanden seit der dortigen Einführung des vierten konvexen Spiegels und welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus?

Nein.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung, den vierten Rückspiegel auch in Deutschland einzuführen und welche Initiativen gedenkt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zu ergreifen?

Im BMVBW wird zurzeit intensiv geprüft, ob es möglich ist, die in der neuen EG-Richtlinie festgelegten Fristen durch nationale Verordnung für die in Deutschland zuzulassenden Lkw zu verkürzen. Eine inhaltlich abweichende Regelung wäre damit nicht verbunden.

Geprüft wird ferner, ob durch nationale Verordnung eine Nachrüstung von im Verkehr befindlichen Lkw gefordert werden kann und soll. Die neue Richtlinie der EG sieht eine Nachrüstung nicht vor. Allerdings hat die Europäische Kommission in ihrem am 2. Juni 2003 beschlossenen „Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit“ ihre Absicht erklärt, „nach Prüfung der Ergebnisse einer Studie einen Legislativvorschlag für die Nachrüstung bereits zugelassener Lkw vorzulegen“.

Ergänzend sei erwähnt, dass nationale Regelungen auf dem Gebiet der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge nach dem EG-Vertrag grundsätzlich dann nicht mehr möglich sind und mit den Zielen des EG-Vertrages, technische Vorschriften zu vereinheitlichen und dadurch Handelshemmnisse im Binnenmarkt zwischen dem Mitgliedstaaten abzubauen, nicht vereinbar wären, wenn eine EG-Richtlinie einen technischen Sachverhalt abschließend regelt. Dies ist bei der Richtlinie 71/127/EWG in der Fassung 88/321/EWG hinsichtlich der technischen Anforderungen an Rückspiegel für Kraftfahrzeuge der Fall. Werden dennoch aus besonderen Gründen weitergehende nationale Verordnungen geplant, z. B. die oben genannte Fristverkürzung und/oder Nachrüstung, müssen diese nach dem vorgeschriebenen EG-Verfahren vorher bei der Europäischen Kommission notifiziert werden. Die Europäische Kommission gibt daraufhin innerhalb bestimmter Fristen ihre Entscheidung zu der angekündigten nationalen Vorschrift (Zustimmung oder Ablehnung) bekannt. Dies war der Grund, weshalb sich die Bundesregierung für eine Ergänzung der bestehenden Richtlinie eingesetzt hat, um das Problem des „toten Winkels“ insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen möglichst europaeinheitlich zu lösen.

9. Hat die Bundesregierung Initiativen unternommen, die europaweite Einführung des vierten konvexen Spiegels in Lastkraftwagen zu fördern, und wenn ja, welche?

Auf die Antworten zu Frage 1 und 5 wird verwiesen.