

Bundesregierung bremst bei Einführung von Abbiege-Assistenzsystemen für LKWs

Zu den Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage Stand der Einführung von LKW-Abbiegeassistentensysteme erklärt Stefan Gelbhaar, Sprecher für städtische Mobilität und Radverkehr:

"Der Bundestag hat die Einführung von LKW-Abbiegeassistentensystemen beschlossen und die Bundesregierung aufgefordert, umgehend tätig zu werden - auch auf nationaler Ebene. Trotz dieser mehr als eindeutigen Aufforderung geht die Bundesregierung das Thema nach wie vor allenfalls halbherzig an."

Zur Frage/Antwort 1: Im Zusammenhang mit einer nationalen Regelung für Abbiegeassistentensysteme: "Die Bundesregierung geht ausschließlich Fragen der Typengenehmigung nach. Andere Optionen wischt sie vom Tisch: Straßenverkehrsrechtliche oder vergaberechtliche Möglichkeiten werden nicht in Angriff genommen. Die angekündigte Prüfung verläuft folgenlos im Sande. Das wird dem Auftrag des Bundestages nicht gerecht."

Zu den Fragen 4 – 10: "Nicht nur einzelne Ministerien und Behörden, alle müssen ihren LKW-Bestand umrüsten. Verkehrsminister Scheuer muss die Notwendigkeit der Nachrüstung von LKW mit Abbiegeassistenten seinen Kabinettskollegen unmissverständlich klar machen. Verkehrssicherheit ist ein Projekt für die ganze Regierung. Vor allem muss sie hier auch mit gutem Beispiel voran gehen. In jedem Fall muss begründet werden, wenn eine Nachrüstung ausnahmsweise unterbleiben soll - z.B. bei Fahrzeugen, die in der Regel nicht in Städten unterwegs sind." (Frage 7 und 9 werden gar nicht beantwortet, Frage 5 nur teilweise.)

Zu den Fragen 11- 13: "Die Bundesregierung weiß offensichtlich nicht, an wen sie für welchen Zweck Fördergelder vergibt. Das dürfte ein Fall für den Bundesrechnungshof werden."

Zur Frage 14: "Alleine die Berliner BVG hat rund 1.500 Busse, deutschlandweit sind 500 000 LKW ab 3,5 t zugelassen, 2 900 nachgerüstete LKW und Busse sind ein verschwindend kleiner Bruchteil dieses Bestands. Diese Förderung ist ein Feigenblatt, nicht mehr."

(https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Groessenklassen/b_groessenklassen_lkw_zeitreihe.html).

Zu Antwort 17: Eine statistische Erfassung und zentrale Zusammenführung der Daten über das (nicht) Vorhandensein von Fahrassistenzsystemen beim Statistischen Bundesamt wäre für die zukünftige Auswertung der Wirksamkeit verschiedener Assistenzsysteme hinsichtlich der Vermeidung von Verkehrsunfällen absolut sinnvoll.

Zu Frage 18: "Bundesregierung und Fahrzeugindustrie müssen sich deutlich mehr anstrengen, um endlich Fahrassistenzsysteme zum Schutz des Fahrzeugumfelds flächendeckend einzuführen. Nur die Fahrzeuginsassen zu schützen, wird weder dem Stand der Technik noch dem aktuellen Unfallgeschehen gerecht." Im vergangenen Jahrzehnt wurde ausschließlich die Sicherheit für Fahrzeuginsassen verbessert sowie den Schutz des Fahrzeugs vor Kratzern.

Zu Frage 19 und 20: Die Bundesregierung spricht zwar viel über autonomes Fahren, hat aber offensichtlich die Vorzüge der Automatisierung von Fahrzeugen nicht im Blick.

Zu Frage 21 und 22: Gute Ideen zum Thema Verkehrssicherheit, wie die Erfindung des Taxifahrers Zülfikar Celik, die Dooringunfälle verhindern soll, müssten mit Studien genauer getestet und bei Erfolg zügig umgesetzt werden. "Die Bundesregierung duckt sich mit dem Verweis auf eine zudem unkonkrete Mittelstandsförderung weg. Das zeigt, wie orientierungslos sie an dieser Stelle agiert."

Hintergrundinfo: Wann tritt die EU-Regelung in Kraft?

Die Regierung spricht derzeit immer wieder von festen Zahlen, wann die EU-Verordnung LKW-Abbiegeassistenten kommt.

Dieser Zeitplan ist jedoch keineswegs sicher. Bisher liegt ein Kommissionsentwurf der Richtlinie vor. Die zuständigen Ausschüsse im EU-Parlament behandeln diesen Anfang nächsten Jahres. Wann die Vorlage im Rat behandelt wird ist unklar. Das könnte, muss aber nicht von der rumänischen Ratspräsidentschaft noch vor der Europawahl aufgesetzt werden. Es könnte aber sein, dass erst die finnische Ratspräsidentschaft die Vorlage im Rat aufsetzt – dann würde sich das Verfahren bis Herbst 2019 verzögern. Erst danach kann es zu Trilogverhandlungen kommen. Wie lange diese dauern, ob zwei Monate oder ein Jahr oder ganz was anderes, ist nicht abzusehen.

Laut Vorlage gilt das Gesetz 36 Monate nach Verabschiedung (steht ganz unten). Danach beginnen die im Gesetz festgeschriebenen Übergangsregelungen von 24 für neue Typen

und 48 Monaten für alle Fahrzeuge, für den Umbau von Fahrerinnen, der auch dem Schutz bei Abbiegeunfällen dient nach 48 für neue Typen bzw. 84 Monaten für alle Fahrzeuge. Eine Nachrüstpflicht sieht die Verordnung nicht vor.