



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Cem Özdemir MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Betreff: Bitte um Zuleitung des Prüfberichts im Nachgang der 35. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 20. Februar 2019 zu TOP 5 „Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Stand der Förderung von und der Erteilung Allgemeiner Betriebserlaubnisse für Abbiegeassistenzsysteme“

Aktenzeichen: L 11/154.2/2-02/19

Datum: Berlin, *11.3.2019*

Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, *Bilger*,

anliegend übersende ich Ihnen den von Herrn MdB Stefan Gelbhaar im Nachgang zur 35. Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 20. Februar 2019 erbetenen Prüfbericht zu TOP 5 „Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Stand der Förderung von und der Erteilung Allgemeiner Betriebserlaubnisse für Abbiegeassistenzsysteme“.

Für eine Weiterleitung an die Mitglieder des Ausschusses durch Ihr Sekretariat wäre ich dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Bilger

Anlage

Steffen Bilger MdB

Parlamentarischer Staatssekretär

Koordinator der Bundesregierung für
Güterverkehr und Logistik

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-bilger@bmvi.bund.de
www.bmvi.de



Anlage zum Schreiben

- **Bitte um Zuleitung des Prüfberichts im Nachgang der 35. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 20. Februar 2019 zu TOP 5 „Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Stand der Förderung von und der Erteilung Allgemeiner Betriebserlaubnisse für Abbiegeassistenzsysteme“**

Das Ergebnis der im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Zusammenhang mit der Einführung etwaiger nationaler Regelungen zur verpflichtenden Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen durchgeführten Prüfung lässt sich wie nachfolgend dargestellt zusammenfassen:

I. Prüfung etwaiger nationaler Regelungen zur verpflichtenden Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen

Lkw sind vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge und daher in Abhängigkeit der Fahrzeuggesamtmasse der Fahrzeugklasse N1, N2 oder N3 zuzuordnen. Kraftomnibusse sind vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes und daher in Abhängigkeit der Fahrzeuggesamtmasse der Fahrzeugklasse M2 oder M3 zuzuordnen. Diese Fahrzeugklassen werden gemäß den EU-Typgenehmigungsvorschriften (derzeit Richtlinie 2007/46/EG, zukünftig Verordnung (EU) 2018/858) genehmigt. Die Richtlinie 2007/46/EG schafft einen harmonisierten Rahmen mit den Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller in ihren Geltungsbereich fallenden Neufahrzeuge und der zur Verwendung in diesen Fahrzeugen bestimmten Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten für die gesamte EU.

Zur Durchführung dieser Richtlinie werden in Rechtsakten besondere technische Anforderungen für den Bau und den Betrieb von Fahrzeugen festgelegt. Der Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG enthält eine vollständige Auflistung dieser Rechtsakte. Die Richtlinie enthält jedoch keine Aus- oder Nachrüstpflicht bzw. einen dementsprechenden Rechtsakt für

Abbiegeassistenzsysteme. Dementsprechend und in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie 2007/46/EG dürfen die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Teilnahme am Straßenverkehr von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten nicht unter Verweis auf die von dieser Richtlinie erfassten Aspekte des Baus oder der Wirkungsweise untersagen, beschränken oder behindern, wenn diese den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen. Eine von der Richtlinie und deren Anforderungen abweichende Verpflichtung ist daher national nicht umsetzbar.

II. Prüfung der Vorschläge des im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen erstellten Rechtsgutachtens (Gutachten „Straßenverkehrsrechtliche Möglichkeiten zur Regelung von Lastkraftwagen ohne Abbiegesicherheitssysteme“ von Prof. Dr. Martin Führ unter Mitwirkung von Dr. Nicola Below der Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse an der Hochschule Darmstadt, Stand: 15. Januar 2019)

1. Fahrzeugtechnische Vorschriften

Im Hinblick auf die Frage, ob eine Aus- bzw. Nachrüstpflicht national in fahrzeugtechnischen Vorschriften geregelt werden kann, ist auf die einleitende Passage des Gutachtens hinzuweisen, die den Gegenstand des Gutachtens beschreibt (Ziffer 1 „Fragestellung und Hintergrund“ am Ende) – Hervorhebungen seitens BMVI vorgenommen: *„Den Kern des Gutachtens bildet die Prüfung einer straßenverkehrsrechtlichen Durchfahrtbeschränkung für Lkw ohne Abbiegesicherheitssysteme (Kapitel 3). Hierzu beschreibt das Gutachten in Abschnitt 3.1 die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 StVO und widmet sich in Abschnitt 3.2 den Kriterien des Übermaßverbotes, um auf dieser Grundlage die Anforderungen an verkehrsbeschränkende Maßnahmen herauszuarbeiten (Abschnitt 3.3).“*

Das Gutachten stellt damit nicht in Frage, dass eine nationale Aus- oder Nachrüstpflicht, verankert in fahrzeugtechnischen Vorschriften, gegen EU-Recht verstoßen würde.

Vielmehr zielt das Gutachten auf die Fragestellung ab, ob Durchfahrtverbote für Lkw ohne Abbiegeassistenzsysteme rechtlich umsetzbar bzw. ggf. mit EU-Recht vereinbar wären.

Das Gutachten spricht unter Ziffer 2 von einer Definition von Abbiegesicherheitssystemen spricht und zieht hierzu die Empfehlungen des BMVI zu Abbiegeassistenzsystemen aus dem Oktober 2018 heran. Der Begriff „Abbiegesicherheitssystem“ ist jedoch nicht Gegenstand der Empfehlungen, sondern der Begriff „Abbiegeassistenzsystem“.

2. Verhaltensrechtliche Vorschriften

Das Gutachten kommt in verhaltensrechtlicher Hinsicht zu dem Ergebnis, dass die bestehende Anordnungsbefugnis der Straßenverkehrsbehörden der Länder in § 45 Absatz 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) streckenbezogene Lkw-Durchfahrtsverbote für Fahrzeuge ohne Abbiegeassistenzsysteme aus Gründen der Verkehrssicherheit zum Schutz der Radfahrer und Fußgänger im konkreten Einzelfall – bei besonderer Gefahrenlage in Bezug auf eine konkrete Kreuzungssituation – ermöglicht. Schlussfolgernd wirft das Gutachten die Frage auf, ob es aus Gründen der Rechtsklarheit nicht angezeigt sei, einen besonderen Tatbestand in § 45 StVO zu verankern. Damit stehe eine spezifische Rechtsgrundlage für die Durchfahrtsbeschränkungen von Lkw ohne Abbiegesicherheitssysteme zur Verfügung.

Rechtliche Bewertung des Gutachtens im Einzelnen:

- a. Unrichtigerweise bezeichnet das Gutachten die reinen Assistenzsysteme als Sicherheitssysteme (vgl. II. 1.). Konsequenz des Gutachtens wäre, dass alle Kraftfahrzeuge, die nicht über sämtliche sicherheitssteigernde Assistenzsysteme verfügen (z. B. Oldtimer), im Straßenverkehr bei Bedarf (Örtlichkeit mit besonderer Gefahrenlage) künftig mit Durchfahrtsbeschränkungen rechnen müssten. Bisher besteht keine gesetzlich festgelegte Ausrüstungsvorschrift für Lkw. Lkw ohne solche Assistenzsysteme sind somit rechtskonform.
- b. Eine verbesserte Sicht bei Lkw ist abhängig von der Aufbauart des Lkw. Unterschiedliche Spiegel, Kamera-Monitor-Systeme, Führerhaus, Heckscheibe, eine nicht sichteinschränkende Ladung usw. werden bei der Bewertung außer Acht gelassen. Technische Systeme wie Wärmesensoren, innovative Spiegelsysteme oder mitblinkende

Seitenmarkierungsleuchten haben ebenfalls sicherheitssteigernde Wirkung und werden im Gutachten nicht beachtet.

- c. Ein Durchfahrtsverbot als einschneidendste Maßnahme ist immer „ultima ratio“. Handelt es sich um eine besonders gefahrenträchtige Kreuzung, die infolge ihrer baulichen Gestaltung eine die Verkehrssicherheit gefährdende Gemengelage beinhaltet, kommen zwar neben einer baulichen Änderung auch nachgeordnete verhaltensrechtliche Maßnahmen grundsätzlich in Betracht. Diesbezüglich gibt es aber eine Vielzahl von Verbesserungsmöglichkeiten, die mildere Mittel sind. Das sind zum Beispiel:
- vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrer im Blickfeld der Lkw-Fahrer,
 - unterschiedliche Signalisierungszeiten mit vorgezogenen Grünlichtzeiten für Radfahrer,
 - Radverkehrsführung zur Trennung der Verkehrsarten (Rückführung auf den Straßennebenraum mit anschließenden unterschiedlichen Abbiegezeiträumen als Querung der Nebenstraße im Sichtfeld) usw.
- d. Das Gutachten hält solche unter c. beispielhaft genannten Maßnahmen zudem pauschal allein für den ruhenden Verkehr für geeignet, die Verkehrssituation verkehrssicher zu gestalten, nicht aber um für den fließenden Verkehr Verbesserungen zu erreichen. Damit bleibt laut Gutachten allein das Rechtsüberholen der Radfahrer im Kreuzungsbereich bei gleichzeitigem Rechtsabbiegen der Lkw als zu lösende Problematik übrig. Das Gutachten hat dann jedoch ausschließlich den Lkw-Fahrer im Blick. Dieser wird zudem sofort mit einem Anwesenheitsverbot belegt, ohne zunächst weniger einschneidende besondere sicherheitssteigernde Verhaltenspflichten in den Blick zu nehmen. Auch der Radfahrer wird mit seinem Verhalten einseitig außer Acht gelassen. Zu hinterfragen ist aber gerade auch das Rechtsüberholen der Radfahrer selbst. Radfahrer fahren in der Praxis oftmals rechts an den Fahrzeugschlangen unter Missachtung des § 5 Absatz 8 StVO vorbei, der für das Überholen von wartenden Fahrzeugen einen „ausreichendem Raum“ verlangt – dies dürfte einen Abstand zwischen Bordstein und wartendem Kfz von mindestens 1 Meter bedingen. Zudem werden laut Vorschrift eine mäßige Radfahrgeschwindigkeit (höchstens

10 km/h) und besondere Vorsicht verlangt. Dem Radfahrer wird daher für das Rechtsüberholen ein besonderes Rücksichtnahmegebot auferlegt.

- e. Die Regelung für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in § 45 Absatz 1c StVO muss in Verbindung mit § 39 Absatz 1a StVO gelesen werden und war ausschließlich erforderlich, um ein sogenanntes Zonenbewusstsein zu schaffen. Das Bundesverwaltungsgericht hatte für eine zonenhafte Absenkung der Geschwindigkeit ohne stete Wiederholung von Verkehrszeichen eine infrastrukturelle Erkennbarkeit der betroffenen Straßen verlangt, welche die abgesenkte Geschwindigkeit im Sinne einer selbsterklärenden Straße nahelegt. Den Kommunen war an einer großflächigen Absenkung der Geschwindigkeit abseits der Hauptverkehrsstraßen gelegen. Infrastrukturelle und damit kostenintensive Umbaumaßnahmen wollten die Kommunen sich aber nicht leisten. Daher musste dem infrastrukturellen Umbau eine Alternative an die Seite gestellt werden, um das Zonenbewusstsein zu stärken. Allein deshalb wurde die spezielle Anordnungsbefugnis in § 45 Absatz 1c i.V.m. § 39 Absatz 1a StVO geschaffen, dieses rechtliche Regime (nur klassifizierte Straßen oder wesentliche Hauptverkehrsstraßen ohne Zeichen 306, keine Ampeln, keine Markierungen, keine benutzungspflichtigen Radwege oder Radfahrstreifen, Vorfahrtregel rechts vor links) sorgt dafür, dass ein Widererkennungswert der Straßen gegeben ist, der das Zonenbewusstsein auch ohne Umbauten ausbildet.