

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stefan Gelhaar, Daniela Wagner, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Aktueller Stand der Einführung von LKW-Abbiegeassistenten**

Die Problematik von tödlichen Unfällen mit abbiegenden LKW ist seit Jahren bekannt. Dennoch sterben noch immer unnötig Menschen bei derartigen Unfällen oder werden schwer verletzt. Nach Angaben des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) starben allein in Berlin seit Jahresbeginn bereits fünf Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, weil sie von rechtsabbiegenden LKW bzw. einem Bus überfahren wurden (Stand 18. Juni 2020, <https://adfc-berlin.de/radverkehr/sicherheit/information-und-analyse/145-unfallorte/782-getoetete-radfahrende-2020.html>). Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad, um mobil zu sein. Gleichzeitig nimmt auch der Güterverkehr in den Städten immer weiter zu. Von allen Unfällen mit Personenschaden, wo mindestens ein Güterkraftfahrzeug beteiligt war, fanden laut dem Statistischen Bundesamt im Jahr 2018 46,7 Prozent innerorts statt. Wenn man die Zahlen der Verunglückten bei Verkehrsunfällen ernsthaft senken will, muss man die Unfallschwerpunkte in Angriff nehmen.

Durch den standardmäßigen Einbau von Abbiegeassistenzsystemen könnten laut der Unfallforschung 43 Prozent der schweren Unfälle durch abbiegende LKW verhindert werden (<https://udv.de/de/nutzfahrzeuge/lkw/abbiegeassistent-fuer-lkw>). Doch bisher hat die Bundesregierung nach Ansicht der Fragestellenden zu zögerlich auf das Problem reagiert.

Die Bundesregierung antwortete auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom November 2018 (Bundestagsdrucksache 19/6374) zum aktuellen Stand der Einführung von LKW-Abbiegeassistenzsystemen, dass eine verpflichtende Einführung dieser Assistenzsysteme nicht mit EU-Recht vereinbar sei. Ein Rechtsgutachten im Auftrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass das EU-Recht der Einführung von Verkehrssicherheitszonen in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) jedenfalls nicht entgegensteht (<https://www.stefan-gelhaar.de/app/download/8969579576/Rechtsgutachten%20Einf%C3%BChrung%20von%20LKW-Abbiegesystemen.pdf?t=1548238155>). Verkehrssicherheitszonen sind zu definieren als Gebiete, in die nur LKW mit Abbiegeassistenten einfahren dürfen. Trotz allem hat die Bundesregierung von der Möglichkeit, Verkehrssicherheitszonen in die StVO einzuführen, keinen Gebrauch gemacht.

Stattdessen hat die Bundesregierung auf die Förderung des Einbaus von Abbiegeassistenten verwiesen. Für das Haushaltsjahr 2019 wurde durch eine parlamentarische Initiative eine solche Förderung geschaffen, die jedoch unmittelbar nach Freigabe sofort überzeichnet war (<https://trans.info/de/foerdertopf-nach-4-3-minuten-leer-branche-fordert-vom-staat-mehr-mittel-fuer-die-aktion-abbiege>

assistent-175895). Sowohl über das Förderprogramm De-minimis als auch über das im Mai 2020 vorgelegte Programm zur Förderung von Abbiegeassistenzsystemen (AAS) sollen nun im begrenzten Rahmen LKW-Abbiegeassistenten gefördert werden.

Die Bundesregierung kann jedoch nach Auffassung der Fragestellenden noch deutlich mehr tun. Über seine eigene Beschaffung kann der Bund neben der notwendigen verpflichtenden Einführung von Abbiegeassistenten Anreize im Markt setzen, indem Vergaben an die „sichere Lieferung“ geknüpft werden. Lieferungen via LKW werden dann von vornherein nur von Lieferanten mit LKW mit einem eingebauten Abbiegeassistenten durchgeführt. Schließlich ist die Bundesregierung gehalten, ihren eigenen Fuhrpark mit Abbiegeassistenten auszustatten.

Um den Einbau und die Entwicklung von Abbiegeassistenten zu forcieren, werden die Fragestellenden initiativ und überprüfen mit den folgenden Fragen erneut die Entwicklung des Bestandes von LKW mit Abbiegeassistenten, insbesondere auch bei Bundesbehörden, bei der Verknüpfung in der Beschaffung sowie dem Fortgang der Förderprojekte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand des Prüfverfahrens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. der Anfrage des Bundesverkehrsministeriums bei der EU Kommission (<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/mobilitaet-die-schwarz-gruene-verkehrskoalition-16642213.html>) nach Möglichkeiten einer nationalen und verpflichtenden Maßnahme zur Einführung von LKW-Abbiegeassistenten?
2. Bei wie vielen Aufträgen des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und bundeseigenen Unternehmen gab es seit Januar 2019 bei der Beschaffung von LKW die Vorgabe, nur LKW mit Abbiegeassistenten einzusetzen (bitte nach Jahren, Auftraggeber und Auftrag aufschlüsseln), und wie viele Aufträge gab es insgesamt?
3. Bei wie vielen Aufträgen des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und bundeseigenen Unternehmen wurde seit Januar 2019 bei der Beschaffung von LKW im Rahmen der Leistungsbeschreibung vorgegeben, dass die LKW mit Abbiegeassistenten ausgestattet sein müssen (bitte nach Jahren, Auftraggeber und Auftrag aufschlüsseln), und wie viele Aufträge gab es insgesamt?
4. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und sämtlichen bundeseigenen Unternehmen besitzen einen Abbiegeassistenten (bitte nach Bundesministerium, Behörde, KFZ-Typ – 3,5–7,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen, ggf. weitere KFZ und bitte KFZ-Typ nennen –, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
5. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und sämtlichen bundeseigenen Unternehmen wurden im Jahr 2019 mit Abbiegeassistenten nachgerüstet (bitte nach Bundesministerium, Behörde bzw. Unternehmen, KFZ-Typ – 3,5–7,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen, ggf. weitere KFZ und bitte KFZ-Typ nennen –, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
6. Wie viele Kraftfahrzeuge des Bundes, von Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und sämtlichen bundeseigenen Unternehmen sollen bis Ende des Jahres 2020 mit Abbiegeassistenten nachgerüstet werden (bitte nach KFZ-Typ – 3,5–7,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen, ggf. weitere KFZ und bitte

- KFZ-Typ nennen –, bitte nach Bundesministerium, Behörde bzw. Unternehmen, Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge insgesamt und Anzahl der Kraftfahrzeuge mit Abbiegeassistent aufschlüsseln)?
7. Wie viele Kraftfahrzeuge planen die Bundesministerien, Bundesbehörden (einschließlich Bundeswehr) und sämtliche bundeseigenen Unternehmen im Jahr 2020 neu anzuschaffen, und bei wie vielen davon werden Abbiegeassistenzsysteme eingebaut sein (bitte nach Bundesministerium, Behörde bzw. Unternehmen und KFZ-Typ – 3,5–7,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen, ggf. weitere KFZ und bitte KFZ-Typ nennen – aufschlüsseln)?
  8. Wie viele Anträge wurden für das Förderprogramm AAS seit der Einführung im Mai 2020 bewilligt, und wie hoch ist die Gesamtsumme der im Jahr 2020 maximal zur Förderung von LKW-Abbiegeassistenten aus dem AAS-Programm zur Verfügung stehenden Mittel?
  9. Unternehmen welcher Branchen erhielten im Rahmen des De-minimis-Programms in den Jahren 2018, 2019 und bisher 2020 Förderungen in welcher Höhe, um Abbiegeassistenten in LKW einzubauen (bitte nach Branchen aufschlüsseln)?
  10. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zwischenzeitlich über die Daten über die Wirksamkeit der Maßnahmen zur „Einführung von Abbiegeassistenten“, welche den Bundesländern vorliegen (Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 19/6374), und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus diesen?
  11. Liegen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) neue Zahlen zur Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verhinderung von Abbiegeunfällen vor, und wenn ja, welche sind dies, wo sind diese einzusehen, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?
  12. Inwiefern fördert die Bundesregierung weitere Forschungsvorhaben zur Weiterentwicklung von Abbiegeassistenten sowie weiterer, für die Umfeldsicherheit von KFZ wichtigen, der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden erhöhenden, Technologien (Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 18 und 21 auf Bundestagsdrucksache 19/6374)?
    - a) Liegen der Bundesregierung Forschungsergebnisse des „PROSPECT“ (PROactive Safety for PEdestrians and CyclisTs)-Projekts vor, und wenn ja, wie schätzt die Bundesregierung diese ein?
    - b) Liegen der Bundesregierung Forschungsergebnisse des „ABALID“-Projekts vor, und wenn ja, wie schätzt die Bundesregierung diese ein?
    - c) Liegen der Bundesregierung Forschungsergebnisse der mittelstandsorientierten Programme wie dem Zentralen Innovationsprogramm (ZIM) und der Industriellen Gemeinschaftsforschung (IGF) vor, und wenn ja, wie schätzt die Bundesregierung diese ein?
  13. Werden seitens der Bundesregierung Überlegungen angestellt, Verkehrssicherheitszonen in der für Ende des Jahres angekündigten Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (<https://www.main-echo.de/ueberregional/politik/warum-verkehrsminister-scheuer-vor-freude-durch-sein-ministerium-hueuft;art4204,7051202>) zu regeln, wenn nein, warum nicht?

14. Welche weiteren Punkte soll die Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung enthalten?

Berlin, den 30. Juni 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**