



Pet 1-19-12-9213-007807

37217 Witzenhausen

Straßenverkehrs-Ordnung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 28.11.2019 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, auf Lkw-Bremsassistenten zu verzichten und stattdessen die Radfahrerbevorzugung aus der Straßenverkehrs-Ordnung zu streichen.

Zu dieser Petition, die auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht wurde, liegen dem Petitionsausschuss 32 Mitzeichnungen und 25 Diskussionsbeiträge sowie weitere sachgleiche Eingaben vor. Sie werden einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung unterzogen. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass der Totwinkel-Assistent ein „Symptom einer Krankheit“ bekämpfen solle, nicht die Krankheit selbst. Es wäre daher angebracht, diese als Ursache zu beseitigen. Radfahrern sei es erlaubt, sich an Kreuzungen/Einmündungen rechts vorbei an Kfz nach vorne zu „schleichen“, in den toten Winkel der Fahrzeuge. Der Gesetzgeber habe Städte und Kommunen veranlasst, Bürgersteige für den Radverkehr freizugeben. Dazu geschaffene Regelungen würden von den Radfahrern missachtet, weil sie nicht zwischen der Freigabe von Bürgersteigen und speziellen Radwegen unterscheiden würden. Auch speziell angelegte Radwege leiteten Radfahrer in den für sie gefährlichen toten Winkel von Kfz. Das ansonsten nachdrücklich geltende Rechtsüberholverbot würde dadurch nicht nur untergraben, es werde sogar gefördert. Bevor es diese Entwicklung im Radverkehr gab, seien bereits Seitenspiegel eingeführt worden, da LKW-Fahrer ausreichend damit



beschäftigt seien, den weiteren Verkehr zu beobachten. Dann hätten sie das Problem der rechts überholenden Radfahrer hinzu bekommen. Aktuellen Nachrichten zufolge, seien ein Drittel aller getöteten Radfahrer Folge dieses Verkehrsverhaltens. Das Abbiegeassistsystem werde hier keine Abhilfe schaffen, da das Problem nicht bei den nicht reaktionsfähigen Lkw-Fahrern, sondern bei den Radfahrern liege. Diese müssten vor sich selbst geschützt werden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen und zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung – dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) – Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung und der des Verkehrsausschusses angeführten Gesichtspunkte wie folgt zusammenfassen:

Zunächst weist der Ausschuss darauf hin, dass er – in Übereinstimmung mit dem BMVI - dem Thema Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung beimisst. Auch der Deutsche Bundestag hat sich in den zurückliegenden Monaten bereits mit dem Thema beschäftigt: Dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages lag der Antrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Abbiegeunfälle verhindern – Radfahrer und Fußgänger besser schützen“ (BT-Drucksache 19/2984) vor. Mit dem Antrag wird unter anderem die schnellstmögliche Einführung von Abbiegeassistenten gefordert. Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 15. Sitzung am 27. Juni 2018 beraten und angenommen.

Der Petitionsausschuss bestätigt, dass Radfahrende, aber auch Motorradfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger Gefahr laufen, in Unfälle mit Kfz und Lkw verwickelt zu werden. Aus diesem Grund setzt sich das BMVI bereits seit längerem für eine Verbesserung der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmender ein. Für Radfahrende besteht insbesondere ein hohes Risiko, bei Unfällen mit Lkw verletzt oder getötet zu werden. Daher setzt sich das BMVI aktiv dafür ein, das Problem des „toten Winkels“ bei Lkw zu lösen.

Lkw werden in allen EU-Mitgliedstaaten nach EU-Vorschriften (derzeit Rahmenrichtlinie 2007/46/EG, künftig Rahmenverordnung 2018/858 — ab September 2020 anwendbar)



typgenehmigt. Änderungen der technischen Anforderungen, z. B. für eine verpflichtende Einführung von Abbiegeassenzsystemen, müssen aus diesem Grund europäisch geregelt werden. Bereits im April 2017 hat das BMVI daher einen Vorschlag bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, UNECE, eingereicht, um erstmalig verbindliche technische Anforderungen für Abbiegeassenzsysteme festzulegen. Ziel ist es, diese Anforderungen anschließend in den oben genannten EU-Vorschriften verbindlich vorzuschreiben.

Im Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission zur Allgemeinen Sicherheit vom 17. Mai 2018 ist die verpflichtende Ausrüstung von bestimmten Fahrzeugklassen, unter anderem auch schwere Nutzfahrzeuge, mit einem Kollisionswarnsystem für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrende und einem Totwinkel-Assistenten – Abbiegeassenzsystem – enthalten. Der Ausschuss betont, dass dies auf die Initiative des BMVI zurückzuführen ist.

Ergänzend weist der Ausschuss darauf hin, dass im Programm zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (Förderprogramm „De-minimis“) gemäß Maßnahmennummer 1.3 des Maßnahmenkataloges (Anlage zu Nummer 2 der Richtlinie) zusätzliche Sicherheitseinrichtungen am Fahrzeug bereits gefördert werden. Darunter fallen unter anderem Abbiegeassenzsysteme sowie Kamera-Monitor-Systeme für das Abbiegen im Straßenverkehr.

Außerdem verweist er auf die „Aktion Abbiegeassistent“: Demnach wird das BMVI bis zum Jahr 2019 alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 t der nachgeordneten Behörden mit Abbiegeassistenten ausstatten. Neue Fahrzeuge werden mit den Systemen beschafft, bereits vorhandene Fahrzeuge werden nachgerüstet. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes macht den Start – mit mehr als 260 Lkw.

Die Sicherheitspartner des BMVI verpflichten sich dazu, vor dem verbindlichen Einführungsdatum auf EU-Ebene ihren Fuhrpark mit Abbiegeassistenten nachzurüsten bzw. ausschließlich Neufahrzeuge mit Abbiegeassistenten anzuschaffen. Wer über keine eigene Fahrzeugflotte verfügt, verpflichtet sich dazu, ausschließlich Fahrzeuge zu nutzen, die mit Abbiegeassistenten ausgerüstet sind.



Zudem sind zahlreiche Verbände "offizielle Unterstützer" der Aktion. Weitere Unternehmen und Verbände sind eingeladen, sich der "Aktion Abbiegeassistent" anzuschließen. Genauere Informationen sowie die Liste der offiziellen Unterstützer finden sich auf der Website des BMVI unter:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/046-scheuer-abbiegeassistent-aktion.html>.

Die mit der Petition vorgeschlagene Lösung, das Problem der tödlich verunglückten Radfahrer zu senken, indem in der StVO-Regelungen gestrichen werden sollten, die ursächlich für die Unfälle seien, kann der Ausschuss nicht unterstützen, da er keine derartige Regelung identifizieren kann.

Neben rechtlichen Regelungen ist ein der Sicherheit angemessenes Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer eine Grundvoraussetzung für eine Senkung der Unfallquote, insbesondere jener mit tödlichem Ausgang. Dennoch sieht es der Ausschuss als überaus sinnvoll an, jene technischen Möglichkeiten zu nutzen, die helfen Unfälle zu vermeiden. Denn er ist nicht der Auffassung, dass alle Verkehrsunfälle auf unangepasstes, risikoreiches oder rücksichtsloses Verhalten der Beteiligten zurückzuführen sind.

Der Petitionsausschuss empfiehlt vor dem Hintergrund seiner Ausführungen, das Petitionsverfahren abzuschließen, da dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.