

## Änderungsantrag

Hannover, den 10.10.2018

Fraktion der SPD  
Fraktion der CDU

### **Sicherheit für Rad- und Fußverkehr: Sichtfelderweiterung für Fahrerinnen von Lkw und Abbiegeassistenzsysteme verpflichtend einführen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 18/758

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung - Drs. 18/1722

Der Landtag wolle den Antrag in folgender Fassung beschließen:

#### EntschlieÙung

### **Sicherheit im Rad- und Fußverkehr erhöhen - Abbiegeunfälle verhindern**

Seit 2011 hat sich der Anteil von Verkehrsteilnehmern, die als Fußgänger oder Radfahrer in einen Unfall mit zum Teil schweren Verletzungen verwickelt sind, deutlich erhöht. Unfälle von Fahrzeugen mit Fußgängern und Radfahrern sind zudem häufiger von schweren Verletzungen und Todesfällen gekennzeichnet. Für den außerörtlichen Straßenverkehr wirksame Fahrerassistenzsysteme - wie Elektronische Stabilitätsregelsysteme (ESP, EVSC), Notbremsassistenten (NBA, AEB) und Spurverlassenswarner (LDWS) - sind entwickelt und europaweit vorgeschrieben. Für den speziell innerörtlichen Verkehr fehlen bisher Systeme, die helfen, Abbiegeunfälle zu vermeiden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat einen Entwurf zur Regelung von technischen Anforderungen für Abbiegeassistenzsysteme bei einer Arbeitsgruppe der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) zur Abstimmung eingebracht. Auch Fachverbände wie z. B. ADFC, BGL und GVN fordern zuverlässig funktionierende Abbiegeassistenten zur Vermeidung sowohl von Unfällen als auch vermeidbarer Traumata für Lkw-Fahrer. Trotz dieser Bemühungen auf Bundesebene ist festzustellen, dass es bis dato nur einen Lkw-Hersteller gibt, der ein serienreifes Abbiegeassistenzsystem in einer Sonderausstattung anbietet. Eine flächendeckende und europaweit geltende Verpflichtung zur Ausrüstung von Nutzfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen wird auch vom Europaparlament gefordert und ist von der EU-Kommission im 3. Mobilitätspaket vorgesehen.

Sowohl auf politischer als auch auf unternehmerischer Ebene wird der Fokus mehr auf die Einführung verbindlicher Regelungen zur Einführung von Abbiegeassistenzsystemen gelegt werden. Dies beinhaltet Ansätze passiver, d. h. informierender bzw. warnender, wie auch aktiver, d. h. autonom eingreifender Sicherheitsmaßnahmen, die kurz- und mittelfristig einsetzbar sind. Dazu können bauliche Veränderungen an Fahrzeugen und Aufklärungskampagnen zählen.

In der Vergangenheit wurde durch eine steigende Anzahl von Spiegeln das Sichtfeld des Lkw-Fahrers vergrößert und die Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer durch den Seitenunterfahrschutz verbessert. Da Abbiegeunfälle trotz der Vielzahl an Spiegeln auch heute noch geschehen und Fahrerassistenzsysteme generell Einzug in viele Fahrzeugklassen gehalten haben, liegt es nahe, derartige Systeme für die Verhinderung von Abbiegeunfällen zu nutzen.

Der Landtag bittet die Landesregierung, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass

1. für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t schrittweise der Einbau autonom/selbstständig warnender, später auch selbsttätig bremsender Abbiegeassistenzsysteme, die Radfahrer und Fußgänger beim Abbiegen erkennen, vorgeschrieben wird,

2. europaweit eine Nachrüstung mit einfachen Abbiegeassistenzsystemen für Bestandsfahrzeuge mit mehr als 3,5 t vorangetrieben und mit geeigneten Anreizen unter Beachtung der de-minimis-Regel verbunden wird, bis die beschriebenen Systeme für Neufahrzeuge verbindlich sind,
3. Konzepte geprüft und erarbeitet werden, um insbesondere ältere und jüngste Fußgänger, Radfahrer sowie Handynutzer auf Gefahren von rechtsabbiegenden Nutzfahrzeugen hinzuweisen und dafür zu sensibilisieren.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

4. zu prüfen, ob und wie durch vorgezogene Haltepunkte, getrennte Ampelschaltungen und andere verkehrstechnische Maßnahmen die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrer und Fußgängerinnen/Fußgänger verbessert werden kann,
5. zu prüfen, wie im Zuge der Einführung des 5G-Netzes Potenziale des vernetzten und autonomen Fahrens zur Verbesserung der Abbiegesicherheit genutzt werden können,
6. die Forderung der Verkehrsministerkonferenz zu unterstützen, mit der die Bundesregierung gebeten wird, Forschungsvorhaben zu unterstützen, die die Implementierung und Erprobung einer Public-Key-Infrastructure für den informationstechnisch sicheren Betrieb kooperierender Komponenten intelligenter Transportsysteme vorsehen, soweit sie die Warnung vor potenziell gefährlichen Kreuzungssituationen mit besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern an Knotenpunkten vorsehen,
7. sich dafür einzusetzen, dass die Idee der MAUT-Unterstützung für Fahrerassistenzsysteme beim BMVI vorangebracht wird.

#### Begründung

Um der steigenden Zahl von Verkehrsunfällen mit Radfahrern und Fußgängern wirksam begegnen zu können, sind Maßnahmen zur Verbesserung der Abbiegesicherheit angeraten.

Nach Auffassung des zuständigen EU-Berichterstatters (Entwurf eines Berichts über das Thema „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“ [2017/2085(INI)] Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr) sollten nur diejenigen Fahrerassistenzsysteme verpflichtend eingebaut werden, die einen wirklichen Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit leisten, ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, zudem auch marktreif sind und somit kaum Fehlalarme auslösen. Geeignete aktive und passive Sicherheitsmaßnahmen umfassen u. a. Notbremsassistenten und -anzeigen einschließlich Fußgänger- und Radfahrererkennung, Spurhalte-, und Abbiegeassistenten, Kameravorrichtungen, Überwachungssysteme für Reifendruck, Geschwindigkeit und Sitzgurte sowie den Einbau von eCall für Motorräder.

Die genannten Maßnahmen sind insgesamt dazu geeignet, den Faktor „menschliches Versagen“ (Fahruntauglichkeit, Überforderung, Fehleinschätzung und Ablenkung), der für die meisten Unfälle verantwortlich ist, zu minimieren. Die Bereitstellung einer Public-Key-Infrastructure, also verlässlicher digitaler Zertifikate, ist bislang noch nicht hinreichend erforscht. Durch eine Bundesförderung entsprechender Forschungsvorhaben kann die Anwendung intelligenter Transportsysteme erleichtert und für die Verkehrsteilnehmer sicherer gestaltet werden. Die Forderung der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017 sollte daher mit Nachdruck unterstützt werden.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels  
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion der CDU

Jens Nacke  
Parlamentarischer Geschäftsführer

(Verteilt am 11.10.2018)