

<b>Informationsvorlage</b>	Datum: 13.03.2019
Federführendes Amt: Mobilitätskoordinator	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter:	bet. Senator/-in:
	bet. Senator/-in:
<b>Prüfergebnis zum Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2018/AN/3823 zu Abbiege- und Notbremsassistenten für städtische Fahrzeuge</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
28.03.2019	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
03.04.2019	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Kennntnisnahme

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2018/AN/3823 vom 05.09.2018

#### Sachverhalt:

Aufgrund der vielen tödlichen Unfälle zwischen abbiegenden LKW und Fußgängern / Radfahrern werden der Antrag und seine inhaltlichen Forderungen seitens der Stadtverwaltung unterstützt.

Gestützt auf einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus 2016, schätzt die Unfallforschung der Versicherer (UDV), dass etwa ein Drittel der jährlich im Straßenverkehr getöteten Radfahrenden Opfer von Abbiegeunfällen werden. Dabei habe die Auswertung gezeigt, dass die Schuld selten die Radfahrenden tragen. Die meisten Unfälle passieren an Ampelkreuzungen – während die Radfahrenden Grün haben.

Elektronische Abbiegeassistenten für Lkw und Busse sollen zukünftig europaweit für mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sorgen. Das steht in dem Entwurf für die neue „General Safety Regulation“, der am 17.5.2018 von der EU-Kommission vorgestellt wurde. Der Bundesrat hat per 8. Juni 2018 die Bunderegierung aufgefordert, Druck zu machen auf die EU in Hinblick auf eine kurzfristige Umsetzung der Richtlinie und durch entsprechende nationale Instrumentarien (Versicherungsrabatte, Zuschüsse für Nachrüstung etc.).

Eine nationale Verpflichtung zum Einbau von zulassungsrelevanten Bauteilen in Fahrzeuge verbietet derzeit das Europarecht. Erst ab 2022 sollen nach einem Verordnungsvorschlag der EU-Kommission vom Mai 2018 elektronische Abbiegeassistenten in Lkw und Bussen Pflicht werden – zunächst jedoch nur in neuen Lkw.

Der Bundesverkehrsminister setzt auf flankierende Maßnahmen. Im Juli 2018 gab er den Startschuss zur Aktion „Abbiegeassistent“, um die Einführung zu beschleunigen. Bis 2019 sollen die Nutzfahrzeuge (Nfz) der nachgeordneten Behörden mit Abbiegeassistenten

ausgerüstet werden. Unternehmen und öffentliche Einrichtungen sind aufgerufen, ihre Fuhrparks schon jetzt mit Abbiegeassistenzsystemen auszustatten.

So haben die Frankfurter Entsorgungsbetriebe (FES) bereits 20 Prozent der großen Müllsammelfahrzeuge mit einem elektronischen Abbiegeassistenten ausgerüstet.

Infos zum Förderprogramm des BMVI/ BAG Abbiegeassistenzsysteme "AAS" unter: [https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/AAS/aas\\_node.html](https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/AAS/aas_node.html) ). Laut Informationen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates DVR sind die BMVi- Mittel für die Nachrüstung von Abbiegeassistenten in 2019 bereits voll ausgeschöpft (bereits nach 4 Tagen waren die 5 Mio € überzeichnet).

Weitere allgemeine Infos unter: <https://topeins.dguv.de/sicher-gesund-fuehren/schluss-mit-dem-toten-winkel>

Nach Analyse der Unfallkommission gab es zwischen 2011 und 2018 in Rostock 11 Unfälle mit dem sog. „Toten Winkel“ als Unfallursache, wobei es keine Unfallschwerpunkte gibt. Durch die 11 Unfälle gab es 4 schwerverletzte und 9 leichtverletzte Verkehrsteilnehmer (Opfer: mehrheitlich Radfahrende). Am 6.3.2019 ist ein Radfahrer in Lütten Klein lebensbedrohlich bei einem Abbiegeunfall verletzt worden und daraufhin verstorben. Die Unfallkommission der HRO hat sich am 19.2.2021 dazu positioniert, dass bei städtischen Nutzfahrzeugen Abbiege – und Notbremsassistenzsysteme eingesetzt und nachgerüstet werden.

Hier wurde auch die Lösung von stationären Abbiegeassistenten erörtert. Diese werden an Licht- oder Ampelmasten an Kreuzungen fest installiert und blinken, wenn sich ein Radfahrer nähert und warnen so optisch den Kraftfahrer. Laut Recherche gibt es derzeit keine im öffentlichen Verkehr zugelassenen stationären Abbiegeassistenten.

Die Unfallkommission kann auf solche Unfalltypen und mögliche Unfallschwerpunkte (wenn sie denn auftreten) reagieren, indem z.B. Abbiegephasen getrennt werden (bspw. wurde am Holbeinplatz unlängst eine solchen „Phasentrennung“ vorgenommen – Abbiegeunfälle sind dadurch faktisch ausgeschlossen).

Priorität sollten bei der Nachrüstung nicht die leichten LKW haben (3,5-7,5 t, darunter fallen Multicar, kleine Pritschenwagen, Sprinter etc.), sondern die großen LKW, denn durch diese entsteht die größere Unfallgefahr.

Alle Unternehmen mit städtischer Beteiligung und die Stadtverwaltung selbst besitzen nach aktueller Erhebung 145 LKW:

**LKW (>7,5 t) in städtischen Unternehmen der HRO (Stand:8/2018, teilw. aktualisiert 3/2019)**

Unternehmen		Anzahl
Nordwasser		9
Stadtwerke Rostock		3
RSAG	LKW	6
	Busse	73
Stadtentsorgung Rostock		46
Stadtverwaltung		8
WIRO		0
Südstadtklinikum		0
rostock port		0
	SUMME	145

Alle Unternehmen mit städtischer Beteiligung, welche eine relevante Nutzfahrzeugflotte betreiben (dazu gehören nicht die WIRO, rostock port und das Südstadtklinikum) wurden angefragt, wie ihre Strategie zur Aus- und Nachrüstung mit Abbiege- und Bremsassistentensystemen aussieht. Die Resultate findet man in ANLAGE 1.

Grundsätzlich werden demnach bei den städtischen Unternehmen bei der Neubeschaffung von Nfz Abbiege- und Bremsassistentensystemen mit ausgeschrieben. Bei der Nachrüstung gibt es Unternehmen wie die Stadtentsorgung, die bereits in großem Umfang Nfz nachgerüstet haben. Andere Unternehmen verweisen auf technische Probleme und zu wenig zugelassene Produkte auf dem Markt.

Rücksprachen mit anderen Städten wie Hamburg und Frankfurt/a.M. haben ergeben, dass diese auch nicht explizit weiter sind (hier werden entsprechende Strategien und Senats-Beschlüsse vorbereitet).

Roland Methling

**Anlage:**

- Übersicht Planungen und Nachrüstung von Nutzfahrzeugen

# ANLAGE 1

## Planungen für Ausrüstung und Nachrüstung von Nutzfahrzeugen (Nfz) der städtischen Unternehmen der HRO mit Abbiege- und Notbremsassistentensystemen (Stand : 3/2019)

	Stadtentsorgung	Stadtwerke	RSAG	nordwasser	Stadtverwaltung
Wie werden Abbiege- und Notbremsassistentensystem bei der Neubeschaffung von Nfz berücksichtigt?					
Wieviele Nfz werden <u>kurzfristig</u> (1-2 Jahre) mit Abbiege- und Notbremsassistenten ausgestattet?			10-11 Busse		–
Wieviele Nfz werden <u>mittelfristig</u> (3-5 Jahre) mit Abbiege- und Notbremsassistenten ausgestattet?			16 Busse		–
vorauss. Mehrkosten			50.000 €		–
Bemerkung	Im Rahmen der Neubeschaffungen von Fahrzeugen schreibt die SR seit 4 Jahren Abbiegeassistenten und seit 2 Jahren Abstands- und Notbremsassistenten aus. Da sie ihren Fahrzeugneubedarf ausschreibt und dafür einen Gesamtpreis erhält und da Abstands- und Notbremsassistenten im schweren Nutzfahrzeugbereich gesetzlich vorgeschrieben sind, fällt es der SR schwer, eine Mehrpreisbelastung zu definieren.	Die SWR AG wird grundsätzlich bei anstehenden Neubeschaffungen (gr. Nutzfahrzeuge) die Forderung nach den Assistenzsystemen stellen.	Die RSAG wird grundsätzlich bei noch anstehenden Neubeschaffungen (Bus und Fuhrparknutzfahrzeugen) die Forderung nach den Assistenzsystemen stellen.	Im Rahmen von Beschaffungsvorgängen von neuen Nutzfahrzeugen wird der Abbiege-/ Notbremsassistent mit angefragt. Pro Fahrzeug ca. 2.500 bis 3.500 € für den radarbasierten Abbiegeassistenten.	Kleiner Bestand an Nfz. Keine relev. Neubeschaffungen geplant. Bei Ausschreibungen werden grundsätzlich Assistenzsysteme ins Leistungsverzeichnis aufgenommen.
Ist eine Nachrüstung im Nfz-Bestand beabsichtigt?					
Wieviele Nfz werden <u>kurzfristig</u> (1-2 Jahre) mit Abbiege- und Notbremsassistenten nachgerüstet?	Eine Nachrüstung mit aktiven Notbremsassistenten ist u. E. nach derzeit nicht möglich. Die Nachrüstung mit Abbiege- assistenten ist derzeit in vollem Gange. Inzwischen sind 11 Nfz mit einem Nachrüstsystem ausgestattet, weitere 20-30 Fahrzeuge folgen. Die Nachrüstung kostet die SR ca. 40 T€.	Die SWR AG verfügt über drei LKWs über 3,5 t, die über keinen Abbiege-und Notbremsassistenten verfügen und zur Zeit nicht nachrüstbar sind. Die Nachrüsteinbausätze für Abbiege-und Notbremsassistenten sind insgesamt noch in der Entwicklung. Nach Aussage von Mercedes Benz gibt es noch keinen mit den entsprechenden Zulassungen/ TÜV.	Eine Nachrüstung bei Bussen ist nach Aussage der Hersteller nicht möglich. Bei anderen Nfz im Fuhrpark erfolgt gegenwärtig eine Prüfung der Nachrüstbarkeit der Systeme.	Es ist nicht geplant, Bestandsfahrzeuge mit Abbiege- und Notbremsassistent nachzurüsten.	bei 1-2 Nfz wird eine Nachrüstung derzeit geprüft
Wieviele Nfz werden <u>mittelfristig</u> (3-5 Jahre) mit Abbiege- und Notbremsassistenten nachgerüstet?					
vorauss. Mehrkosten für Nachrüstung					1.500-3.000 €