

01.12.2003

Antrag

der Fraktion der SPD und der
Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

VIERTER SPIEGEL FÜR LKW VERPFLICHTEND EINFÜHREN! -

Toten Winkel als Unfallrisiko für Zweiradfahrer und Fußgänger reduzieren!

Immer wieder kommt es zu schweren Verkehrsunfällen, weil LKW-Fahrerinnen und -Fahrer beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer übersehen. Häufige Unfallursache ist der sog. tote Winkel. Dies sind Bereiche insbesondere rechts neben dem Fahrzeug und nach hinten, den die LKW-Fahrerinnen und Fahrer nicht einsehen können. Die Gefahrendimension durch den toten Winkel wird in der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit so verdeutlicht, dass in den Bereich des toten Winkels bei LKW eine komplette Schulklasse gestellt wird, die für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer durch die Rückspiegel nicht gesehen werden kann.

Bei den Unfällen mit schweren Verletzungen oder tödlichem Ausgang sind überwiegend nicht motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer betroffen. Nach Angaben der Gesetzlichen Unfallversicherungen sterben pro Jahr etwa 140 Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger bei Unfällen mit rechts abbiegenden LKWs. Andere Expertinnen und Experten schätzen diese Zahlen noch höher ein. Spezifische Erhebungen über die Unfallursache toter Winkel liegen nicht vor, weil dies in den Statistiken nicht erhoben wird.

Unfälle, die auf den toten Winkel zurückzuführen sind, bedeuten nicht nur für die meist Schwerverletzten selbst oder für die Angehörigen von tödlich Verunglückten schlimmes Leid. Auch für die LKW-Fahrerinnen und -Fahrer stellt dies eine große Belastung dar. Sie konnten den Unfall trotz größter Sorgfalt nicht verhindern, weil sie den anderen Unfallbeteiligten im toten Winkel nicht sehen konnten und damit auch keine Reaktionsmöglichkeit hatten.

Der vierte Spiegel zur Verminderung des Unfallrisikos durch den toten Winkel ist seit dem 1 Januar 2003 in den Nachbarländern Belgien und Niederlande verpflichtend eingeführt. Die Regelungen in den dortigen Ländern umfassen alle LKW ab 3,5 t und gelten somit auch für Kleinlastwagen. Zur Nachrüstung der LKW wurde in den Niederlanden ein konvexer Spiegel

Datum des Originals: 25.11.2003/Ausgegeben: 01.12.2003

Die Veröffentlichungen des Landtags sind fortlaufend oder auch einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen.

entwickelt, welcher als vierter Rückspiegel vorne rechts an der Frontscheibe eines LKW befestigt werden kann. Die Kosten für die Nachrüstung des vierten Spiegels belaufen sich auf rund 150,- Euro. Auch in Deutschland werden vergleichbare kostengünstige Systeme über den Fachhandel bereits vertrieben. Es besteht allerdings Rechtsunsicherheit, ob die freiwillige Anbringung eines vierten Rückspiegels nach der derzeit geltenden Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zulässig ist, weil dies möglicherweise eine wesentliche Änderung des Fahrzeugs darstellt.

Der Bundesregierung ist das vom toten Winkel ausgehende Unfallrisiko bei LKW bekannt. Dies wird durch die Beantwortung einer Kleinen Anfrage von Abgeordneten der CDU/CSU-Bundestagsfraktion (Drucksache 15/1426) im Juli dieses Jahres deutlich. In dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebenen "Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr" von Februar 2001 ist als Ziel die Verbesserung des Sichtfeldes der LKW-Fahrerinnen und -Fahrer ausdrücklich definiert: "Um die Gefährdung von Zweiradfahrern beim Rechtsabbiegen von LKW zu vermindern, soll bei LKW das Sichtfeld zur Seite und nach hinten verbessert und der tote Winkel vermieden werden. Durch Überarbeitung der Richtlinie der EG über Rückspiegel soll der Einsatz verbesserter Weitwinkelspiegel und von neuartigen Kontrollsystemen (Videokameras, elektronische Abstandssensoren) ermöglicht werden."

Die technischen Anforderungen an Rückspiegel für Kraftfahrzeuge sind europaweit einheitlich in der Richtlinie 71/127/EWG geregelt. Die Vorschriften dieser Richtlinie wurden in § 56 der StVZO übernommen. In einer Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission wurde die Richtlinie umfassend überarbeitet. Das Europäische Parlament hat am 1. Juli 2003 in erster Lesung mit einer geringfügigen Änderung dem Vorschlag zugestimmt. Erst nach der zweiten Lesung durch das Europäische Parlament kann die neue Richtlinie in Kraft treten. Verbindlich wird sie für die Mitgliedsstaaten nach Veröffentlichung im Amtsblatt der EG. Nach Einschätzung der Bundesregierung kann die Neufassung der Richtlinie noch in diesem Jahr in Kraft treten.

Die wesentlichen Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie sind:

- verbindliche europaweite Anwendung auf alle Fahrzeugklassen
- Verbesserung der bestehenden Rückspiegel, Zulassung stärkerer Krümmungen mit größerem Sichtwinkel
- Einführung zusätzlicher Spiegel, z. B. Frontspiegel und Weitwinkelspiegel zur Verbesserung der Sicht im vorderen und seitlichen Nahfeld großer Nutzfahrzeuge (insgesamt vier Außenspiegel für LKW über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht
- obligatorischer Außenspiegel für PKW auf der Beifahrerseite
- Ermöglichung des Einsatzes neuartiger Systeme, z. B. Videokameras, akustische Information, Infrarottechnik, Ultraschalltechnik u. a.

Die Frist zur Übernahme in nationales Recht beträgt 12 Monate nach Inkrafttreten durch Veröffentlichung im Amtsblatt der EG. Unabhängig davon laufen Übergangsvorschriften, um der Automobilindustrie die Möglichkeit zu geben, sich konstruktiv auf die neuen Vorschriften einzustellen. Für neu zuzulassende LKW wird die Frist nach der zurzeit vorliegenden Fassung 36 Monate betragen. Dies bedeutet, dass LKW noch in einem Zeitraum von 3 Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie auch ohne den vierten Spiegel zugelassen werden können.

Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass die Neuregelungen ausschließlich auf Neufahrzeuge anwendbar sind. Der Fahrzeugbestand ist hiervon nicht betroffen. Der Austausch einer LKW-Fahrzeuggeneration erfolgt in einem Zeitraum von etwa 10 bis 13 Jahren, wobei die Fahrzeuge anschließend nicht verschrottet sondern überwiegend in osteuropäische Nachbarländer veräußert und weiter betrieben werden. Der Vierte Spiegel wird demnach in Deutschland erst in rund 10 bis 15 Jahren weitgehend durchgängig an LKW angebracht sein.

Der Landtag fordert die Landesregierung daher auf,

- eine Bundesratsinitiative mit dem Ziel zu ergreifen, analog der Nachbarländer Niederlande und Belgien eine Verpflichtung für den Vierten Spiegel für LKW ab 3,5 t kurzfristig einzuführen;
- eine Bundesratsinitiative mit dem Ziel zu ergreifen, Rechtsklarheit für eine sofortige Nachrüstung des vierten Rückspiegels auf freiwilliger Basis im Hinblick auf die StVZO herzustellen;
- mit den Verbänden des Transport- und Speditionsgewerbes sowie den Gewerkschaften der LKW-Fahrerinnen und -Fahrer darüber Gespräche zu führen, wie im Rahmen einer freiwilligen Vereinbarung auch der Fahrzeugbestand kurzfristig vor Inkrafttreten der o.g. angestrebten obligatorischen Nachrüstplicht nachgerüstet werden kann;
- die Aufklärungsarbeit über die Gefahren des toten Winkels an den Schulen fortzuführen und im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit zu intensivieren;
- dem Verkehrsausschuss über die Aktivitäten der Landesregierung zu berichten.

Edgar Moron
Carina Gödecke
Gerd Wirth

und Fraktion

Sylvia Löhrmann
Johannes Remmel
Oliver Keymis

und Fraktion