

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Erhöhte Unfallgefahr für Fußgänger und Radfahrer durch Elektro- und Hybridfahrzeuge

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob der Landesregierung Daten vorliegen (und gegebenenfalls welche), wie viele Elektro- und Hybridfahrzeuge in den vergangenen Jahren an Unfällen mit Personenschaden in Baden-Württemberg beteiligt waren;
2. ob und wenn ja, aufgrund welcher Studien die Unfallgefahr, die von Elektro- und Hybridfahrzeugen für Radfahrer und Fußgänger ausgeht, höher als bei herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor einzustufen ist;
3. ob auch moderne geräuscharme Verbrennungsmotoren, bei denen kein verpflichtender Einbau des akustischen Sicherheitssystems AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) vorgesehen ist, als potenzielle Gefahr für Fußgänger anzusehen sind und falls dies zutrifft, wie die Landesregierung diesen Umstand bewertet;
4. inwieweit die Entwicklung des im AVAS nach der EU-Verordnung vorgesehenen Dauerschallzeichens, das der Art und dem Fahrverhalten eines entsprechenden vergleichbaren Verbrennungsmotors nachempfunden sein soll, fortgeschritten ist;
5. wie viele Elektro- und Hybridfahrzeuge in Baden-Württemberg voraussichtlich vor Juli 2021 zugelassen sein werden und ob die Landesregierung eine verpflichtende Nachrüstung dieser Fahrzeuge mit dem AVAS-System für sinnvoll erachtet;
6. in welchem Umfang die in Baden-Württemberg durch das Land, die Kommunen und weitere staatliche Träger beschafften Elektro- und Hybridfahrzeuge mit einer dem AVAS-System vergleichbaren Technik ausgestattet sind;

Eingegangen: 10.04.2019/Ausgegeben: 21.05.2019

1

7. ob die Landesregierung eine Nachrüstung des AVAS-Systems der in öffentlicher Hand befindlichen Elektro- und Hybridfahrzeuge anstrebt und wenn ja, bis wann und in welcher Weise dies geschehen soll;
8. wie hoch die Kosten für die Ausstattung eines Kraftfahrzeugs mit dem AVAS bei einem Neukauf und bei einer nachträglichen Nachrüstung ausfallen;
9. ob die Landesregierung bei öffentlichen Ausschreibungen zur Elektro- oder Hybridfahrzeugbeschaffung den Einbau des AVAS-Systems als zwingendes Zuschlagskriterium bei öffentlichen Beschaffungsvorhaben angeführt hat, ob sie dies ab sofort tun wird und wenn nein, mit welcher Begründung nicht;
10. inwiefern es die Landesregierung als sinnvoll erachtet, zu diesem Thema beispielsweise Veranstaltungen zum Themenbereich „Elektro- und Hybridfahrzeuge und Verkehrssicherheit“ durchzuführen;
11. ob durch die per Verordnung (EU) Nr. 540/2014 definierte Ausgestaltung des AVAS die Gefahren, die durch das geräuscharme Fahren von Elektro- und Hybridfahrzeugen ausgehen, vollständig gebannt sind oder ob die Landesregierung trotz der Einführung des AVAS weitere Gefahren sieht und wie sie diesen zu begegnen beabsichtigt.

10. 04. 2019

Rivoir, Wölflé, Kenner, Kleinböck,
Selcuk, Rolland, Gall SPD

Begründung

Einige Studien in den letzten Jahren kamen zu dem Ergebnis, dass aufgrund des deutlich geringeren Fahrgeräuschs von Elektro- und Hybridfahrzeugen bei geringen Geschwindigkeiten diese ein deutlich höheres Unfallrisiko für Fußgänger und Fahrradfahrer aufweisen, wobei hiervon sehbehinderte Menschen besonders betroffen sind. Zum 1. Juli 2019 ist deshalb in neuen Typen von Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeugen und bis 1. Juli 2021 in allen neuen Hybrid- und Elektrofahrzeugen ein Dauerschallzeichen als Warngeräusch aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 einzubauen, um zukünftig Unfälle zu vermeiden. Fraglich ist aber, ob möglicherweise auch eine ähnliche Gefahr von geräuscharmen modernen Verbrennungsmotoren ausgeht, die nicht unter diese Verordnung fallen. Offen ist daneben insbesondere noch, wie mit den vor 2021 zugelassenen Elektro- und Hybridfahrzeugen verfahren werden soll und ob eine Nachrüstung des AVAS-Systems hier eventuell in Betracht kommt. Daneben ist zu bedenken, dass auch staatliche Körperschaften in Baden-Württemberg über Elektro- und Hybridfahrzeuge verfügen, die für eine Nachrüstung in Betracht kommen. Ferner ist fraglich, ob der durch die EU-Verordnung vorgesehene Einbau des AVAS-Systems ausreichend ist, um die Gefahr von Unfällen mit Elektro- und Hybridfahrzeugen zufriedenstellend zu minimieren oder ob weitere Maßnahmen nötig sind.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 10. Mai 2019 Nr. 4-0141.5/451 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. ob der Landesregierung Daten vorliegen (und gegebenenfalls welche), wie viele Elektro- und Hybridfahrzeuge in den vergangenen Jahren an Unfällen mit Personenschaden in Baden-Württemberg beteiligt waren;*

Es liegen keine Daten zu Unfällen mit Elektro- und Hybridfahrzeugen vor.

- 2. ob und wenn ja, aufgrund welcher Studien die Unfallgefahr, die von Elektro- und Hybridfahrzeugen für Radfahrer und Fußgänger ausgeht, höher als bei herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor einzustufen ist;*

Nach Auffassung des Ministeriums für Verkehr geht von Elektro- und Hybridfahrzeugen keine gegenüber verbrennungsmotorischen Fahrzeugen deutlich erhöhte Unfallgefahr aus. Ab einer Geschwindigkeit von 20 bis 30 Kilometer pro Stunde sind Wind- und Abrollgeräusche deutlich wahrnehmbar.

Auch laut einer aktuelleren Analyse der Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) aus dem Jahr 2017 liegt ein Nachweis eines erhöhten Unfallrisikos für Elektrofahrzeuge, das eindeutig auf die geringere Geräuscentwicklung zurückzuführen ist, nicht vor.

- 3. ob auch moderne geräuscharme Verbrennungsmotoren, bei denen kein verpflichtender Einbau des akustischen Sicherheitssystems AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) vorgesehen ist, als potenzielle Gefahr für Fußgänger anzusehen sind und falls dies zutrifft, wie die Landesregierung diesen Umstand bewertet;*

Kraftfahrzeuge mit leisen Verbrennungsmotoren sind nach Auffassung des Ministeriums für Verkehr nicht als Gefahr für Fußgängerinnen und Fußgänger anzusehen (siehe Antwort zu Frage 2).

- 4. inwieweit die Entwicklung des im AVAS nach der EU-Verordnung vorgesehenen Dauerschallzeichens, das der Art und dem Fahrverhalten eines entsprechenden vergleichbaren Verbrennungsmotors nachempfunden sein soll, fortgeschritten ist;*

Die EU-Verordnung 540/2014 (Anhang VIII) regelt die Art und die Intensität der Warnlautstärke des AVAS-Systems. Zur praktischen Umsetzung dieser künftig vorgeschriebenen akustischen Warnsignale liegen dem Ministerium für Verkehr keine Erkenntnisse vor.

- 5. wie viele Elektro- und Hybridfahrzeuge in Baden-Württemberg voraussichtlich vor Juli 2021 zugelassen sein werden und ob die Landesregierung eine verpflichtende Nachrüstung dieser Fahrzeuge mit dem AVAS-System für sinnvoll erachtet;*

Eine zuverlässige Einschätzung kann aufgrund der derzeitigen dynamischen Marktentwicklung kaum vorgenommen werden. Die Größenordnung dürfte bei 100.000 bis 200.000 Fahrzeugen liegen.

Das Ministerium für Verkehr hält eine verpflichtende Nachrüstung für nicht erforderlich (siehe Antworten zu Frage 1 und 2).

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

6. in welchem Umfang die in Baden-Württemberg durch das Land, die Kommunen und weitere staatliche Träger beschafften Elektro- und Hybridfahrzeuge mit einer dem AVAS-System vergleichbaren Technik ausgestattet sind;

Es liegen keine Informationen vor, wie viele Dienstfahrzeuge des Landes, der Kommunen und weiterer staatlicher Träger mit einem AVAS-System ausgestattet sind.

7. ob die Landesregierung eine Nachrüstung des AVAS-Systems der in öffentlicher Hand befindlichen Elektro- und Hybridfahrzeuge anstrebt und wenn ja, bis wann und in welcher Weise dies geschehen soll;

Derzeit wird keine Nachrüstung angestrebt (siehe Antworten zu Frage 1 und 2).

8. wie hoch die Kosten für die Ausstattung eines Kraftfahrzeugs mit dem AVAS bei einem Neukauf und bei einer nachträglichen Nachrüstung ausfallen;

Über die Höhe der Kosten bei Neukauf und Nachrüstung liegen keine Erkenntnisse vor.

9. ob die Landesregierung bei öffentlichen Ausschreibungen zur Elektro- oder Hybridfahrzeugbeschaffung den Einbau des AVAS-Systems als zwingendes Zuschlagskriterium bei öffentlichen Beschaffungsvorhaben angeführt hat, ob sie dies ab sofort tun wird und wenn nein, mit welcher Begründung nicht;

Derzeit ist es nicht vorgesehen, den Einbau des AVAS-Systems als zwingendes Ausschreibungskriterium aufzunehmen (siehe Antworten zu Frage 1 und 2).

10. inwiefern es die Landesregierung als sinnvoll erachtet, zu diesem Thema beispielsweise Veranstaltungen zum Themenbereich „Elektro- und Hybridfahrzeuge und Verkehrssicherheit“ durchzuführen;

Gesonderte Veranstaltungen zum Thema „Elektro- und Hybridfahrzeuge und Verkehrssicherheit“ werden als nicht notwendig erachtet, da keine Hinweise auf eine erhöhte Unfallgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge vorliegen (siehe Antworten zu Frage 1 und 2).

11. ob durch die per Verordnung (EU) Nr. 540/2014 definierte Ausgestaltung des AVAS die Gefahren, die durch das geräuscharme Fahren von Elektro- und Hybridfahrzeugen ausgehen, vollständig gebannt sind oder ob die Landesregierung trotz der Einführung des AVAS weitere Gefahren sieht und wie sie diesen zu begegnen beabsichtigt.

Da die EU-Regelung nach Beratung in den zuständigen technischen UNECE-Gremien erlassen wurde, geht die Landesregierung von hinreichender Funktionalität aus, ohne dass vermeidbare Belästigungen Dritter entstehen.

Hermann

Minister für Verkehr