

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Unfälle mit Lastkraftwagen (Lkw)**

Antrag

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

1. wie viele Unfälle seit 2015 in Baden-Württemberg durch abbiegende Lkw verursacht wurden, aufgeschlüsselt nach Jahren;
2. bei wie vielen dieser Unfälle Personen zu Schaden gekommen sind und wie viele der Unfälle mit Personenschaden tödlich verliefen, aufgeschlüsselt nach Jahren und Alter der Opfer;
3. welche Möglichkeiten der Prävention solcher Abbiege-Unfälle es gibt, insbesondere technischer Art, die man in Lkw nachrüsten kann;
4. ob die Nachrüstung von Lkw ohne diese Vorrichtung vorgeschrieben werden könnte und wenn ja, welche Regelungen auf Bundes- oder Landesebene hierfür geändert werden müssten;
5. ob die Landesregierung eine Bundesratsinitiative hierzu oder eine Änderung des Landesrechts plant bzw. diese befürwortet;
6. wie viele Unfälle seit 2015 in Baden-Württemberg durch Lkw geschehen sind, bei denen die Brems- oder Abstandsautomatik abgeschaltet wurde, aufgeschlüsselt nach Jahren;
7. ob aufgrund von Unfallschwerpunkten Durchfahrtsverbote für Lkw auf einzelnen Strecken verhängt wurden und wenn ja, welche Strecken dies betrifft.

24. 08. 2020

Rivoir, Kleinböck, Selcuk,  
Weber, Hinderer SPD

Eingegangen: 24. 08. 2020 / Ausgegeben: 08. 10. 2020

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

### Begründung

Der Antrag dient dazu, mehr über die Häufigkeit von Unfällen mit der Beteiligung von Lkw zu erfahren und darüber, welche technischen oder sonstige Präventionsmöglichkeiten es hierfür gibt und wie die Landesregierung sich zur Vermeidung solcher Unfälle in Zukunft einsetzen wird.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 29. September 2020 Nr. 4-3856.0/1047 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. wie viele Unfälle seit 2015 in Baden-Württemberg durch abbiegende Lkw verursacht wurden, aufgeschlüsselt nach Jahren;*
- 2. bei wie vielen dieser Unfälle Personen zu Schaden gekommen sind und wie viele der Unfälle mit Personenschaden tödlich verliefen, aufgeschlüsselt nach Jahren und Alter der Opfer;*

Die Ziffern 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die nachfolgende Tabelle schlüsselt jeweils die Gesamtzahl der Unfälle auf, bei denen der Lkw Unfallverursacher ist und als Unfallursache entweder ein „Fehler beim Abbiegen nach rechts“, ein „Fehler beim Abbiegen nach links“ oder ein „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen“ vorliegt. Die Anzahl der Verkehrsunfälle beinhaltet alle Unfälle mit Personen- oder Sachschaden durch abbiegende Lkw, mit Ausnahme von Aufnahmeblattunfällen<sup>1</sup>. Die Unfälle mit Personenschaden beinhalten die Gesamtzahl der Lkw-Abbiegeunfälle bei denen mindestens eine Person zu Schaden gekommen ist, unabhängig von ihrer Verkehrsbeteiligung. Bei den Unfällen mit Getöteten ist mindestens eine Person, unabhängig von ihrer Verkehrsbeteiligung, infolge des Verkehrsunfalls verstorben.

---

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

---

<sup>1</sup> Aufnahmeblattunfälle sind sog. Kleinstunfälle, also Verkehrsunfälle, bei denen lediglich Sachschaden entstanden ist und denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt. Diese werden nur als sog. „Zählfälle“ ohne Unfallursache erfasst.

<b>Unfallzahlen</b>						
<b>Kalenderjahr</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020*</b>
<b>Anzahl der Verkehrsunfälle</b>	403	451	582	457	453	229
<b>Unfälle mit Personenschaden**</b>	140	160	159	130	141	75
<b>Unfälle mit Getöteten</b>	3	3	5	4	2	2

\* Stand: 27. August 2020

\*\* Unfälle mit Personenschaden beinhalten Leichtverletzte, Schwerverletzte und Getötete

Die nachfolgenden beiden Tabellen schlüsseln die Anzahl der Verletzten bzw. die Anzahl der Getöteten in den jeweiligen Altersgruppen durch Lkw-Abbiegeunfälle auf. Die Zahlen können höher sein als die Zahl der Verkehrsunfälle.

<b>Verletzte* unabhängig von der Verkehrsbeteiligung nach Altersgruppen</b>						
<b>Kalenderjahr</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>0–13 Jahre</b>	10	3	9	6	24	3
<b>14–17 Jahre</b>	12	10	9	7	14	2
<b>18–24 Jahre</b>	18	29	28	17	18	7
<b>25–64 Jahre</b>	103	121	111	100	103	58
<b>&gt;65 Jahre</b>	17	22	22	19	19	11
<b>Gesamtzahl</b>	160	185	179	149	178	81

\* Leicht- und Schwerverletzte

<b>Getötete unabhängig von der Verkehrsbeteiligung nach Altersgruppen</b>						
<b>Kalenderjahr</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>0–13 Jahre</b>	0	0	0	0	0	0
<b>14–17 Jahre</b>	0	0	0	0	0	0
<b>18–24 Jahre</b>	0	0	0	1	0	0
<b>25–64 Jahre</b>	2	1	4	2	2	1
<b>≥65 Jahren</b>	1	2	1	1	0	1
<b>Gesamtzahl</b>	3	3	5	4	2	2

3. welche Möglichkeiten der Prävention solcher Abbiege-Unfälle es gibt, insbesondere technischer Art, die man in Lkw nachrüsten kann;

Technisch gibt es die Möglichkeit die Fahrzeuge mit unterschiedlichen Abbiege-assistenzsystemen auszustatten. Dies kann bei Neufahrzeugen ab Werk oder bei Bestandsfahrzeugen als Nachrüstung ausgeführt werden:

- Ultraschallsysteme mit und ohne Kamera-Monitor-System (KMS)
- Radarsysteme mit und ohne Kamera-Monitor-System
- Optosensorische Systeme („Intelligente Kamera“/Softwarebasierte Erkennungssysteme)

Alle Systeme arbeiten mit einer Erkennung von Gefahrenquellen im Umfeld des Fahrzeugs und einer entsprechenden Warnung für den Fahrer (optisch oder akustisch) damit dieser rechtzeitig reagieren kann.

In der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist in § 9 Absatz 6 geregelt, dass Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen innerorts beim Rechtsabbiegen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit fahrbahnüberquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

Etwaige Gefahren durch rechts abbiegende Lkw können nur konkret beim Abbiegevorgang auftreten. So gibt es Abbiege- und Kreuzungssituationen im Innenstadtbereich, die eine solche Konfliktsituation bereits von Anbeginn vermeiden. Dies kann durch bauliche Gestaltung, mögliche organisatorische Präventionen wie z. B. vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrer im Blickfeld der Lkw-Fahrer, unterschiedliche Signalisierungszeiten mit vorgezogenen Grünlichtzeiten für Radfahrer und Fußgänger, Radverkehrsführungen zur Trennung der Verkehrsarten und schlussendlich (als ultima ratio) auch ein Rechtsabbiegeverbot für alle Lkw erreicht werden.

*4. ob die Nachrüstung von Lkw ohne diese Vorrichtung vorgeschrieben werden könnte und wenn ja, welche Regelungen auf Bundes- oder Landesebene hierfür geändert werden müssten;*

Eine Nachrüstpflcht von Abbiegeassistenten für Lkw gibt es nicht. Dies wäre nach Angaben des BMVI EU-weit zu regeln, wie bei den Neufahrzeugen bereits geschehen.

*5. ob die Landesregierung eine Bundesratsinitiative hierzu oder eine Änderung des Landesrechts plant bzw. diese befürwortet;*

Die Landesregierung ist bereits seit mehreren Jahren zur Prävention von Abbiegeunfällen aktiv, u. a. durch Initiativen auf der Verkehrsministerkonferenz. Auch hat das Verkehrsministerium einen bundesweit beachteten Modellversuch des Verbands Spedition und Logistik gefördert, bei dem 500 Lkw mit Abbiegeassistenten nachgerüstet wurden. Diese Förderung wurde inzwischen vom Bund aufgegriffen. Es ist keine Bundesratsinitiative oder eine Änderung des Landesrechts geplant, entsprechende Bemühungen würden unterstützt werden.

*6. wie viele Unfälle seit 2015 in Baden-Württemberg durch Lkw geschehen sind, bei denen die Brems- oder Abstandsautomatik abgeschaltet wurde, aufgeschlüsselt nach Jahren;*

In Baden-Württemberg ist bei der statistischen Erfassung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung eines Lkw eine gesonderte Erhebung im Hinblick auf eine Abschaltung der Brems- und Abstandsautomatik nicht vorgesehen. Es kann deshalb keine Aussage über solche Unfälle getroffen werden.

*7. ob aufgrund von Unfallschwerpunkten Durchfahrtsverbote für Lkw auf einzelnen Strecken verhängt wurden und wenn ja, welche Strecken dies betrifft.*

Dem Ministerium für Verkehr sind keine Durchfahrtsverbote für Lkw bekannt, die aufgrund von Unfallschwerpunkten angeordnet wurden. Es ist grundsätzlich möglich die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder, bei Vorliegen der Voraussetzungen, zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für den Lkw-Durchgangverkehr zu beschränken oder zu verbieten und diesen auf geeigneten und zumutbaren alternativen Routen zu führen. Zum Schutz vor Verkehrslärm kann selektiv ein Verbot des Durchgangsverkehrs nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 StVO in aller Regel dann angeordnet werden, wenn gewisse (Richt-)Werte im gesundheitskritischen Bereich überschritten werden. Eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Unterstüt-

zung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nach § 45 Absatz 1 b Satz 1 Nummer 5 Alternative 2 StVO kommt unter den vom BVerwG konkret umgrenzten Voraussetzungen in Betracht. Nach der Rechtsprechung erfordern derartige Anordnungen das Vorliegen eines hinreichend konkreten, vom zuständigen Gemeindeorgan beschlossenen Verkehrskonzeptes.

Das Verkehrskonzept muss den Erfordernissen der planerischen Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen genügen. Zudem können Lkw-Durchfahrtsverbote aufgrund von § 40 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) angeordnet werden.

Hermann

Minister für Verkehr