

## **Antrag**

**der Abg. Hermann Katzenstein und  
Gudula Achterberg u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Rechtsabbiegen von Lkw – Abbiegegeschwindigkeiten und -Assistenten**

Antrag

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

1. welche Bedeutung für die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden die Landesregierung der in der am 28. April 2020 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) festgeschriebenen Regelung beimisst, wonach laut § 9 Absatz 6 beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden muss, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist;
2. wie viele Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen über 3,5 t verzeichnet wurden, bei denen zu Fuß Gehende und Radfahrende zu Schaden gekommen sind, und wie viele Unfälle davon auf eine zu hohe Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen sowie auf fehlende Abbiegeassistenten zurückzuführen sind (jeweils aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten);
3. wie die Landesregierung die konsequente Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen über 3,5 t sicherstellt;
4. in welchem Umfang und Turnus sowie mit welchen Methoden und Gerätemesstechniken die Polizei Baden-Württemberg die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen über 3,5 t kontrolliert und aufgrund welcher Kriterien diese Rahmenbedingungen (Umfang, Turnus, Methode) festgelegt wurden;

5. in welchen Kommunen solche Kontrollen/Messungen seit Inkrafttreten der Novelle bereits durchgeführt worden sind, welche Ergebnisse aus diesen resultierten und in welchen Kommunen in den nächsten zwölf Monaten weitere solcher Kontrollen/Messungen in Planung sind;
6. welche Kenntnisse die Landesregierung darüber besitzt, inwiefern die unter Ziffer 1 aufgeführte Neuregelung in der Öffentlichkeit – insbesondere unter Berufskraftfahrenden – in Baden-Württemberg bekannt ist und welche Handlungsnotwendigkeiten sie aus diesen Erkenntnissen ggf. ableitet;
7. welche Bedeutung für die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden die Landesregierung dem Vorhandensein sogenannter Abbiegeassistenten in Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t beimisst;
8. wie viele Kraftfahrzeuge über 3,5 t im Landesfuhrpark insgesamt existieren (Busse, Lkw, Sattelzüge etc.) unter Darlegung, welchen Ressorts (Polizei, Straßendienst, Forst und Landwirtschaft etc.) diese zugeordnet sind und wie viele davon bereits Abbiegeassistenten besitzen (aufgeschlüsselt nach RP);
9. wie viele Kraftfahrzeuge über 3,5 t im Bestand des Landesfuhrparks in den letzten fünf Jahren mit Abbiegeassistenten nachgerüstet wurden und bei wie vielen Fahrzeugen eine Nachrüstung bereits in Planung ist (aufgeschlüsselt nach RP);
10. wie hoch der Finanzbedarf ist um (ggf.) sämtliche Kraftfahrzeuge über 3,5 t des Landesfuhrparks mit Abbiegeassistenten nachzurüsten;
11. welche Erkenntnisse sich aus dem „Feldversuch zur Erprobung von 500 Lastkraftwagen mit Abbiegeassistenten in Baden-Württemberg“ (bisher) ergeben haben und wie diese bewertet werden;
12. wie der Sachstand (Umfang, Zeitplan etc.) bei der Entwicklung des im aktuellen Koalitionsvertrag vereinbarten Förderprogramms für die Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten ist.

21.10.2022

Katzenstein, Achterberg, Gericke, Braun, Hentschel,  
Joukov, Marwein, Nüssle GRÜNE

#### Begründung

Das Rechtsabbiegen von Lastkraftwagen (Lkw) stellt bekanntermaßen ein hohes Sicherheitsrisiko im Mischverkehr dar. Aus diesem Grund wurde in der am 28. April 2020 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) festgeschrieben, dass laut § 9 Absatz 6 beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden muss, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit der Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

Auch die grün-schwarze Regierungskoalition, die sich dem Ziel des Verkehrssicherheitsleitbilds „Vision Zero“ verpflichtet hat, ist sich des großen Unfallpotenzials beim Abbiegevorgang von Lkw bewusst. Im Koalitionsvertrag hat die Regierungskoalition daher beschlossen, mit gutem Beispiel voranzugehen und die Fahrzeuge im eigenen Fuhrpark vollständig mit Abbiegeassistentensystemen nachzurüsten. Außerdem soll das Förderprogramm des Bundes für die Nachrüstung von Fahrzeugen mit Abbiegeassistentensystemen für Lkw ergänzt werden. Mit die-

sem Antrag sollen die Erkenntnisse zur Einhaltung und der bisher erfolgten Kontrollen der Schrittgeschwindigkeiten beim Überholvorgang von Lkw über 3,5 t innerorts in Baden-Württemberg abgefragt werden. Zudem sollen Sachstand und Finanzbedarf bei der Nachrüstung der Landesflotte mit Abbiegeassistenzsystemen ermittelt werden.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 21. November 2022 Nr. VM4-0141.5-26/77/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. welche Bedeutung für die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden die Landesregierung der in der am 28. April 2020 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) festgeschriebenen Regelung beimisst, wonach laut § 9 Absatz 6 beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden muss, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist;*

Die Landesregierung misst der Sicherheit von Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen im Straßenverkehr eine sehr hohe Bedeutung zu. Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung, im Speziellen des § 9 Absatz 6, kann einen wertvollen Beitrag zur Sicherheit von Radfahrer/-innen und Fußgänger/-innen leisten. Die Unfallforschung der Versicherer hat bereits 2017 darauf hingewiesen, dass bei Unfällen mit rechtsabbiegenden Lkw innerorts beteiligte Radfahrer/-innen häufig überrollt werden und daher schwerwiegende – relativ oft tödliche – Unfallfolgen erleiden.

*2. wie viele Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen über 3,5 t verzeichnet wurden, bei denen zu Fuß Gehende und Radfahrende zu Schaden gekommen sind, und wie viele Unfälle davon auf eine zu hohe Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen sowie auf fehlende Abbiegeassistenten zurückzuführen sind (jeweils aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten);*

Eine Auswertung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

---

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

| <b>Tabelle 1: Verkehrsunfälle mit Kfz &gt; 3,5 t</b>                                    | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt  | 311         | 343         | 312         | 289         | 241         |
| → davon leichtverletzte Fußgänger/-innen <sup>2</sup> und Radfahrer/-innen <sup>3</sup> | 212         | 235         | 217         | 195         | 166         |
| → davon schwerverletzte Fußgänger/-innen <sup>2</sup> und Radfahrer/-innen <sup>3</sup> | 92          | 103         | 88          | 85          | 69          |
| → davon getötete Fußgänger/-innen <sup>2</sup> und Radfahrer/-innen <sup>3</sup>        | 15          | 15          | 15          | 15          | 7           |

<sup>1</sup> Andere Zugmaschine; Andere Zugmaschine mit Tank; KOM; landw. Zugmaschine; Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5 t m. A; Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5 t o. A; Linienbus; Lkw (Tank) mit Anhänger; Lkw (Tank) ohne Anhänger; Lkw mit Anhänger; Lkw mit Spezialaufbau; Lkw ohne Anhänger; Oberleitungs-Bus; Reisebus; Sattelschlepper; Sattelschlepper mit Tank; Schulbus; Tankkraftwagen

<sup>2</sup> Andere Person; Fußgänger/-innen; Fußgänger/-innen mit Sport- oder Spielgerät; Handwagen; Tierführer/-innen/Treiber/-innen

<sup>3</sup> Fahrrad; Pedelec

Mit Blick auf die Ursachen dieser Verkehrsunfälle kann beispielsweise für das Jahr 2021 festgestellt werden, dass bei 17 der oben genannten 241 Verkehrsunfälle ein „Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts“ und in fünf Fällen eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ Hauptunfallursache waren. Verkehrsunfälle, die auf eine zu hohe Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen zurückzuführen sind, werden statistisch durch eine Kombination der Unfallursachen „Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts“ sowie der Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ erfasst. In welcher Anzahl die oben ausgewiesenen Verkehrsunfälle mit jeweils einer der genannten Unfallursachen erfasst wurden, kann nachfolgender Tabelle entnommen werden.

| <b>Tabelle 2: Verkehrsunfälle beim Abbiegen und mit nicht angepasster Geschwindigkeit</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts  | 29          | 25          | 28          | 30          | 17          |
| nicht angepasste Geschwindigkeit  | 6           | 9           | 4           | 5           | 5           |
| → davon beide Unfallursachen in Kombination   | 0           | 1           | 1           | 0           | 0           |
| dabei leichtverletzte Radfahrer/-innen  | 0           | 1           | 0           | 0           | 0           |
| dabei schwerverletzte Radfahrer/-innen  | 0           | 0           | 1           | 0           | 0           |

Eine statistische Erfassung fehlender Abbiegeassistenten erfolgt nicht, sodass hierzu keine weitere Aussage im Zusammenhang mit der Verkehrsunfallstatistik getroffen werden kann.

3. wie die Landesregierung die konsequente Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen über 3,5 t sicherstellt;

4. in welchem Umfang und Turnus sowie mit welchen Methoden und Gerätemess-techniken die Polizei Baden-Württemberg die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen über 3,5 t kontrolliert und aufgrund welcher Kriterien diese Rahmenbedingungen (Umfang, Turnus, Methode) festgelegt wurden;

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen über 3,5 t wird durch die Polizei im Rahmen des täglichen Dienstes sowie bei gezielten Kontrollaktionen überwacht. Umfang und Turnus richten sich nach der örtlichen Lage und werden gegebenenfalls kurzfristig festgelegt. Daneben können bauliche Maßnahmen für die Gewährleistung der Einhaltung der Schritt-

geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen in Betracht kommen. Diese werden durch die zuständigen Behörden vor Ort im Rahmen der Verkehrsschauen geprüft und umgesetzt. Zur Feststellung von Verstößen gegen § 9 Absatz 6 StVO kommt – neben dem Personalbeweis – der Einsatz von Laserhandmessgeräten und Videotechnik sowie eine Auswertung des digitalen Fahrtenschreibers in Betracht.

*5. in welchen Kommunen solche Kontrollen/Messungen seit Inkrafttreten der Novelle bereits durchgeführt worden sind, welche Ergebnisse aus diesen resultierten und in welchen Kommunen in den nächsten zwölf Monaten weitere solcher Kontrollen/Messungen in Planung sind;*

Die betreffenden Kontrollen wurden insbesondere in den Städten Freiburg, Weinsberg, Beilstein, Brackenheim, Heilbronn, Bad Friedrichshall, Herrenberg und Stuttgart durchgeführt. Hierbei wurden insgesamt sieben Verstöße festgestellt. Umfang und Turnus künftiger Kontrollen richten sich nach der örtlichen Lage und werden gegebenenfalls kurzfristig festgelegt.

*6. welche Kenntnisse die Landesregierung darüber besitzt, inwiefern die unter Ziffer 1 aufgeführte Neuregelung in der Öffentlichkeit – insbesondere unter Berufskraftfahrenden – in Baden-Württemberg bekannt ist und welche Handlungsnotwendigkeiten sie aus diesen Erkenntnissen ggf. ableitet;*

Berufskraftfahrer/-innen unterliegen besonderen Aus- und Weiterbildungspflichten, die auch sicherheitsrelevante Fragen umfassen. Spezifische Erkenntnisse zur Kenntnis der Berufskraftfahrer/-innen der hier gegenständlichen Regelung liegen der Landesregierung nicht vor.

*7. welche Bedeutung für die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden die Landesregierung dem Vorhandensein sogenannter Abbiegeassistenten in Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t beimisst;*

Abbiegeassistenzsysteme können einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, Verkehrsunfälle beim Abbiegen zu verhindern. Sie ermöglichen, dass das Sichtdefizit im unmittelbaren Seitenraum (Sichtschatten, „toter Winkel“), das insbesondere auch von der in der Regel baulich bedingt hohen Sitzposition von Schwerverkehrs-Kfz mit hervorgerufen wird, minimiert oder sogar beseitigt werden kann. Daher wird dieser Technik eine große Bedeutung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen beigemessen.

*8. wie viele Kraftfahrzeuge über 3,5 t im Landesfuhrpark insgesamt existieren (Busse, Lkw, Sattelzüge etc.) unter Darlegung, welchen Ressorts (Polizei, Straßendienst, Forst und Landwirtschaft etc.) diese zugeordnet sind und wie viele davon bereits Abbiegeassistenten besitzen (aufgeschlüsselt nach RP);*

*9. wie viele Kraftfahrzeuge über 3,5 t im Bestand des Landesfuhrparks in den letzten fünf Jahren mit Abbiegeassistenten nachgerüstet wurden und bei wie vielen Fahrzeugen eine Nachrüstung bereits in Planung ist (aufgeschlüsselt nach RP);*

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Fahrzeugbestand der Landesinstitutionen wird nicht zentral verwaltet, da Beschaffung und Bewirtschaftung von Kraftfahrzeugen der jeweiligen Ressortverantwortung unterfallen.

Auch nachgeordnete Behörden verwalten ihre Fahrzeuge in der Regel in eigener Zuständigkeit; so erfolgt beispielsweise die Beschaffung von Fahrzeugen für den Betriebsdienst der Straßenmeistereien durch die Landkreise in eigener Zuständigkeit als Kommunalfahrzeuge. Das Land hat bereits 2019 an die Landkreise appelliert, Abbiegeassistenzsysteme bei der Neubeschaffung beziehungsweise bei der Nachrüstung von Lkw in ihrem Zuständigkeitsbereich vorzusehen. Die Autobahnmeistereien liegen in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes.

Vor diesem Hintergrund ist die Erhebung des angeforderten Sachverhalts in einem angemessenen Zeitraum und mit vertretbarem Aufwand nicht möglich.

*10. wie hoch der Finanzbedarf ist um (ggf.) sämtliche Kraftfahrzeuge über 3,5 t des Landesfuhrparks mit Abbiegeassistenten nachzurüsten;*

*12. wie der Sachstand (Umfang, Zeitplan etc.) bei der Entwicklung des im aktuellen Koalitionsvertrag vereinbarten Förderprogramms für die Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten ist.*

Die Fragen 10 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Beim Feldversuch zur Erprobung von 500 Lastkraftwagen mit Rechtsabbiegeassistenten in Baden-Württemberg (siehe Frage 11) wurden Kosten für die Nachrüstung ermittelt. Die Kosten für Hardware und Einbau betragen gemäß einer durchgeführten Abfrage überschlägig 1 000 Euro (Preisstand 2020). Zugrunde liegt der Einbau in einer externen Werkstatt mit einem Zeitaufwand von ca. 5 Stunden.

Ein online verfügbarer Vergleich des ADAC e. V. erbrachte zum Stand Mitte 2021 Einzelkosten (ohne Einbau) im Bereich von ca. 1 000 bis 3 700 Euro. Eine Hochrechnung auf den Fahrzeugbestand der Landesinstitutionen konnte nicht durchgeführt werden (siehe Antwort zu den Fragen 8 und 9).

Die Finanzausstattung und inhaltliche Ausgestaltung eines Förderprogrammes ist abhängig vom Umfang der Mittel, die hierfür zur Verfügung gestellt werden.

*11. welche Erkenntnisse sich aus dem „Feldversuch zur Erprobung von 500 Lastkraftwagen mit Abbiegeassistenten in Baden-Württemberg“ (bisher) ergeben haben und wie diese bewertet werden;*

Bei den Unternehmen, die am Feldversuch teilgenommen haben, zeigte sich eine mehrheitliche Unterstützung für Rechtsabbiegeassistenten. Bei mehr als 80 Prozent der Unternehmen liegt die Motivation für die Teilnahme am Feldversuch darin begründet, dass eine gesteigerte Verkehrssicherheit sowohl für die Fahrer/-innen als auch für andere Verkehrsteilnehmer/-innen erreicht werden kann. Mehr als ein Viertel der teilnehmenden Unternehmen zeigten eine hohe Akzeptanz für den täglichen Einsatz eines Rechtsabbiegeassistenten. Mehr als vier Fünftel möchten in Zukunft in diese Technologie investieren, entweder als Nachrüstungen oder durch eine direkte Integration in Neufahrzeuge.

Bei den teilnehmenden Radfahrer/-innen ist generell zu erkennen, dass eine weite Verbreitung von Rechtsabbiegeassistenten bei Lkw begrüßt wird. Mit mehr als 80 Prozent gab die Mehrheit der Befragten an, dass eine verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenten dazu führen würde, dass sie sich sicherer fühlen und gleichermaßen achtsam unterwegs wären.

Die Berufskraftfahrer/-innen erachten mit einer deutlichen Mehrheit von 82 Prozent derartige Rechtsabbiegeassistenten als eine wichtige Unterstützung im beruflichen Alltag. Nur 9 Prozent sind der Meinung, dass eine Integration dieser Systeme nur bei neuen Fahrzeugen Sinn ergibt. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass 91 Prozent der teilnehmenden und befragten Berufskraftfahrer/-innen sich für eine Nachrüstpflicht bei Bestandsfahrzeugen aussprechen.

63 Prozent der teilnehmenden Fahrer/-innen gaben an, dass sie selbst eine „kritische Verkehrssituation“ bewusst erlebt haben, die durch den „toten Winkel“ hervorgerufen wurde. 96 Prozent dieser Fahrer/-innen hätten in diesem Moment gerne einen Rechtsabbliegeassistenten gehabt. Bei 36 der teilnehmenden Berufskraftfahrer/-innen konnte dank des durch das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg geförderten Feldversuchs (beziehungsweise durch den nachträglichen Einbau eines Rechtsabbliegeassistenten) höchstwahrscheinlich ein Unfall vermieden werden. Insofern ist festzuhalten, dass aus Sicht des Ministeriums für Verkehr sowohl die Förderung dieses Projektes als auch die Nachrüstung dieser Systeme sinnvoll ist.

In Summe stellen alle zum Zeitpunkt der Studie am Markt erhältlichen Systeme sowohl eine signifikante Unterstützung des Fahrpersonals als auch ein Potenzial zur Reduzierung kritischer Verkehrssituationen dar. Abbliegeassistenten sollten daher verpflichtend in Lastkraftwagen eingebaut werden. In den aktuellen Debatten sollten auch Bestandsfahrzeuge berücksichtigt werden.

Im Nahverkehr besitzen die eingesetzten Fahrzeuge eine Betriebszeit von zehn Jahren. Somit würden die Systeme erst in geraumer Zeit flächendeckend in Straßenverkehr zur Anwendung kommen, die Ergebnisse des Feldversuches zeigen jedoch positive Effekte einer schnellen und flächendeckende Nachrüstung.

Hermann  
Minister für Verkehr