

2832/AB XXI.GP**Eingelangt am: 23.11.2001**

BUNDESMINISTERIUM
Verkehr, Innovation
und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2824/J-NR/2001 betreffend Rückfahrtpiepser für LKW, die die Abgeordneten Binder und Genossinnen am 26.9.2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Gibt es hinsichtlich der Rückfahrtpiepser Vorschriften, welche die Piepslautstärke begrenzen?

Antwort:

Ja. In § 18 Abs. 8 der KDV 1967 wird festgelegt, dass Fahrzeuge der Klassen N2, N3 und M3, an denen ein Rückfahrscheinwerfer angebracht ist, mit einem Rückfahrwarner ausgestattet sein müssen. Der A-bewertete Schalldruckpegel dieser Warnvorrichtung muss mindestens 68 dB(A) und darf maximal 78 dB(A), gemessen bei Nennspannung, betragen. Dies bei einer Entfernung von 7,5 m zwischen Mikrophon des Messgerätes und Rückfahrwarner und bei jeweils gleichem Abstand von der Fahrbahnoberfläche zwischen 0,5 m und 1,5 m.

Frage 2:

Gibt es gleichzeitig Vorschriften welche die Frequenzbreite einengen, um allzu quälende hochfrequente Piepsgeräusche zu vermeiden?

Antwort:

Nein. Lediglich die Zahl der Zyklen pro Minute wird begrenzt. Diese muss zwischen 60 und 100 liegen, bei einem annähernd gleichen Anteil von Signal- und Ruhezeit.

Frage 3:

Ist es denkbar, Piepsgeräte mit zwei Stufen auszustatten: Eine für normale übliche Lautstärken, eine zweite für Situationen in Ruhelagen?

Antwort:

Ja. Es ist bereits heute zulässig, Geräte in das Fahrzeug einzubauen, die den A-bewerteten Schalldruckpegel von Hand bis auf 55 dB(A) reduzieren lassen. In diesem Fall muss jedoch stets sichergestellt sein, dass bei "Normalbetrieb" (d.h. erneutem Vorwärtsfahren) der Ursprungszustand wiederhergestellt ist. Die Möglichkeit der gänzlichen Abschaltung per Hand wurde jedoch nie unterstützt. Stets sollte die Verkehrssicherheit vorrangig bleiben, jedoch nicht verbunden mit übermässiger Lärmbelastung. Würden nun solche Geräte verstärkt in die Fahrzeuge eingebaut und bestimmungsgemäß verwendet werden, gäbe es keinerlei Probleme mit Lärmbelästigung. De facto findet eine entsprechende Umrüstung jedoch aus Gründen geringer Mehrkosten nach wie vor fast nicht statt.

Mit der nächsten Novelle zur KDV 1967 ist eine entsprechende Änderung des §18 Abs 8 geplant, ein entsprechender Text ging bereits in die Begutachtung. Damit es vor allem in den Nachtstunden nicht zu einer übermäßigen Lärmbelastung kommt, muss ein Leiserschalten des Rückfahrwarners

auf nicht weniger als 55 dB(A) in Zukunft möglich sein. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass bei neuerlicher Inbetriebnahme des Fahrzeuges der Normalzustand wiederhergestellt ist. Im Fall eines selbstregulierenden Rückfahrwarners (d.h. Gerät regelt in Abhängigkeit des Umgebungslärms) muss gewährleistet sein, dass der vom System gemessene Umgebungslärm um mindestens 4 dB(A) überschritten wird. Entsprechende Geräte sind bereits am Markt verfügbar.

Frage 4:

Gibt es Zulassungsvorschriften hinsichtlich des Einbaus von Rückfahrtpiepsern in Personenkraftwagen? Halten Sie diese aus sicherheitstechnischen Gründen überhaupt für notwendig, oder sollte dies verboten werden?

Antwort:

Nein. Es gibt lediglich eine Bestimmung im KFG, die besagt, dass der Lenker mit dem von ihm gelenkten Kraftfahrzeug nicht ungebührlich Lärm, Rauch, üblen Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursachen darf als bei ordnungsgemäßen Zustand und sachgemäßen Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist.

Es ist nicht beabsichtigt, entsprechende Rückfahrwarner auch für Personenkraftwagen vorzuschreiben. Aus sicherheitstechnischen Gründen wird hier ein Einsatz nicht als sehr sinnvoll erachtet, da im Gegensatz zu den Schwerfahrzeugen im Pkw ein wesentlich besseres Sichtfeld für den Fahrer nach hinten gegeben ist.

Bereits heute fühlen sich viele Personen durch das emittierte Signal beim Rückwärtsfahren eines Schwerfahrzeuges subjektiv übermäßig gestört. Diese "Belästigungen" würden durch die Ausrüstung auch von Pkw's mit entsprechenden Warneinrichtungen überproportional zunehmen, was zu einer erneuten Diskussion einer an sich, für die Verkehrssicherheit vor allem schwächerer Verkehrsteilnehmer, sinnvollen Maßnahme führen würde.

Sollten im Pkw-Bereich verstärkt solche Geräte zum Einsatz kommen, wäre wohl auch ein entsprechendes Verbot zu überlegen.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßnahmen halten Sie für erforderlich, um einen vernünftigen Kompromiß zwischen zusätzlicher Verkehrssicherheit und Lärmbelästigung der Anrainer hinsichtlich Rückfahrtpiepseinrichtungen zu erreichen?

Antwort:

Bereits heute ist es möglich, dass bei Fahrten in gewerberechtlichen Anlagen mit Genehmigungspflicht und entsprechenden Auflagen zur Geräuschemission (insbesondere in den Nachtstunden) bei Nachweis derselben der Wert von 55 dB(A) noch weiter unterschritten werden kann.

Alternative Systeme wie Ultraschall- oder Radarnäherungsmeldern bzw. Kameras wären grundsätzlich möglich, da diese bereits Stand der Technik sind, jedoch ist die Nachrüstung mit solchen Systemen normalerweise mit ungleich höheren Kosten verbunden. Es müsste damit der gesamte Bereich im Heck des Fahrzeuges eingesehen werden, was nicht immer möglich ist. Auch geht es darum, die Informationen über einen gefährlichen Zustand an die gefährdete Person weiterzugeben, d.h. ein Reversiervorgang bedarf nicht nur der Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers, sondern vor allem der sich eventuell hinter dem Fahrzeug befindlichen Personen.

Abgesehen davon müssten Kameras oder Sensoren, um die Informationen für den Fahrer bereitzustellen, im hinteren Bereich des Schwerfahrzeuges an exponierten Stellen angebracht werden, wobei sich gerade hier Verschmutzungen oder Beschädigungen sehr nachteilig auswirken.