



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP-NR
2747/AB

GZ. BMVIT-11.000/0009-I/CS3/2005 DVR:0000175

2005-05-20

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

zu 2789/AB

Parlament
1017 Wien

Wien, 19. Mai 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2789/J-NR/2005 betreffend Gefährlicher Geländewagenboom, die die Abgeordneten Mag. Maier und GenossInnen am 22. März 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

In welchem Umfang haben die Zulassungen für sogenannte Offroaders (Geländewagen und SUV) seit 2000 zugenommen (Aufschlüsselung auf Jahre)?

Antwort:

Das bmvit hat dazu keine näheren Angaben. Die Daten zum Bestand der Fahrzeuge werden nur bei der Statistik Austria gesammelt und ausgewertet, wobei es sich hier lediglich um die zulassungsrelevanten Zahlen handelt. Dabei wird auch keine Unterscheidung vorgenommen, ob es sich um ein geländegängiges Fahrzeug handelt oder nicht. Eine Auswertung nach den geforderten Zahlen wäre nur mit einem erheblichen Aufwand für die Statistik Austria möglich, da man zuerst für jede Marke eruieren müsste, welche Type/Variante als Geländewagen ausgeliefert wird. Der gesamte Bestand müsste dann anhand der so festgestellten Typen- oder Variantenbezeichnungen durchsucht werden.

Seit 1998 dürfen Fahrzeuge der Klasse M1 (Pkw) grundsätzlich nur noch dann in der Europäischen Union verkauft werden, wenn diese eine EU-Betriebserlaubnis haben. Fahrzeuge müssen dafür der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG i.d. jeweils letztgültigen Fassung und damit einer Vielzahl von Einzelrichtlinien entsprechen. In der Rahmenrichtlinie werden Geländefahrzeuge definiert als Fahrzeuge der Klasse N1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse M1, wenn sie wie folgt ausgestattet sind:

- mit mindestens einer Vorderachse und mindestens einer Hinterachse, die so ausgelegt sind, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann;

- mit mindestens einer Differenzialsperre oder mindestens einer Einrichtung, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet; als Einzelfahrzeug müssen sie eine Steigung von 30 % überwinden können, nachgewiesen durch Berechnung.

Außerdem müssen sie mindestens fünf der folgenden sechs Anforderungen erfüllen:

- der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen,
- der hintere Überhangwinkel muss mindestens 20 Grad betragen,
- der Rampenwinkel muss mindestens 20 Grad betragen,
- die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 180 mm betragen,
- die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 180 mm betragen,
- die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 200 mm betragen.

Erfüllt ein Fahrzeug all diese Voraussetzungen, wird es in den auszustellenden Fahrzeugdokumenten entsprechend gekennzeichnet (z.B. „M1G“). Werden diese Daten ebenfalls übermittelt, könnte anhand des Symbols aus der Bestandsstatistik auch eine Auswertung vorgenommen werden, jedoch nur dahingehend, ob es sich um ein geländegängiges Fahrzeug im Sinne der o.g. Richtlinie handelt.

Die genannten Kriterien sind jedoch noch kein Garant dafür, dass es sich wirklich um einen „Geländewagen“ oder um ein Sport Utility Vehicle handelt. Diese Begriffe finden im allgemeinen Sprachgebrauch zwar Verwendung (beeinflusst vor allem durch die Werbung), diese sind jedoch nicht normiert und auch nicht näher definiert. So wird ein Fahrzeug mit Frontschutzbügel vielleicht als SUV bezeichnet, wobei es im Sinne der genannten Betriebserlaubnisrichtlinie jedoch noch lange kein geländegängiges Fahrzeug ist.

Frage 2:

Halten Sie diesen Trend für besorgniserregend?

Antwort:

Da wie bereits erwähnt keine Zahlen vorliegen, kann auch kein Trend festgestellt werden. Ich muss nochmals darauf hinweisen, dass auch geländegängige Fahrzeuge alle Einzelrichtlinien erfüllen müssen. Somit gilt für diese u.a. auch die RICHTLINIE 2003/102/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen.

Frage 3:

Ist es richtig, dass Fußgänger bei einem Unfall mit einem Geländewagen im Vergleich zu einem herkömmlichen PKW ein zweieinhalb mal höheres Risiko haben, getötet zu werden?

Antwort:

Hierzu kann ich keine eindeutige Antwort geben, da meinem Ressort diesbezüglich zu wenig Informationen vorliegen. Wenn es sich um ein geländegängiges Fahrzeug im Sinne der Rahmenrichtlinie handelt, ist wie unter Punkt 2 erläutert auch die Fußgängerschutzrichtlinie einzuhalten, sodass jedenfalls auch für diese Fahrzeuge die darin enthaltenen Mindestkriterien betreffend des Verletzungsrisikos gelten. Hier sollten zu einem herkömmlichen Pkw keine wesentlichen Unterschiede vorliegen. Problematisch sind jedoch schwere Fahrzeuge, da diese aus dem Geltungsbereich der genannten Richtlinie fallen. Dass bei Unfällen mit schwereren Fahrzeugen die Auswirkungen für den Kollisionspartner aufgrund der unterschiedlichen Energieabsorption gravierender sind, ist jedenfalls unbestritten.

Ergänzend sei noch auf eine Studie der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), über die Gefährdung durch Frontschutzbügel an Geländefahrzeugen (Fahrzeugtechnik – Heft F12) hin-

gewiesen. Diese experimentelle Studie hat ergeben, dass einige Geländewagen ohne Frontschutzbügel bei einem Test mit dem Kinderprüfkörper schon bei Tempo 30 einen HIC-Wert von über 1000 haben (Anmerkung: „HIC“ Head Injury Criterion als Kopfverletzungskriterium, das aus den Beschleunigungswerten errechnet wird, welche sich ergeben, wenn ein Prüfkörper gegen eine Fahrzeugfront geschossen wird). Ist dieser HIC Wert größer als 1000, werden Verletzungen vermutlich tödlich sein. Bei Unfällen mit einem Personenwagen bis Tempo 40 wird ein HIC von 1000 normalerweise nicht überschritten.

Frage 4:

Ist es richtig, dass besonders „Frontschutzbügel“ für andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Fußgänger, Radfahrer) gefährlich sind?

Antwort:

Auf die Gefährlichkeit von Frontschutzbügeln („Bullbars“) wird vom bmvit stets hingewiesen. Es ist unbestritten, dass „harte“ Frontschutzbügel (Metallgestänge) schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen. Die in Punkt 3 erwähnte Studie hat auch ergeben, dass bei einem Unfall mit Kopfanprall eines Kindes an ein mit Frontschutzbügel ausgestattetes Geländefahrzeug bei 20 km/h mit gleichen Kopfbelastungen zu rechnen ist, wie bei einem Unfall mit 30 km/h mit einem Geländefahrzeug ohne Frontschutzbügel.

Für den Hüftanprall eines Erwachsenen an die Haubenkante ist bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 25 km/h bei einem Fahrzeug mit Frontschutzbügel mit gleichen Belastungen zu rechnen, wie bei einem Unfall mit einem Fahrzeug ohne Frontschutzbügel bei 40 km/h.

Bei Frontschutzbügeln entsprechend dem Originalzubehör für die meistverkauften Geländefahrzeuge waren die HIC-Werte (Kopfverletzungskriterium) im Vergleich zu Geländefahrzeugen ohne montierten Frontschutzbügel bis zu einem Faktor 6 erhöht.

Die Hüftimpaktor-Werte stiegen mit montiertem Frontschutzbügel um bis zu einem Faktor 2.

Auffallend ist, dass die Kollision mit dem harten Frontschutzbügel bereits bei kleineren Kollisionsgeschwindigkeiten zu komplizierten Frakturen führt.

Zusammengefasst wird in der Studie festgestellt, dass bei Unfällen ungeschützter Verkehrsteilnehmer mit Fahrzeugen, die mit einem Frontschutzbügel ausgestattet sind, eine deutlich erhöhte Gefährdung für den Kopf von Kindern und für Oberschenkel und Becken von Erwachsenen besteht.

Überdies werden Kinder durch die Streben der Frontschutzbügel punktuell erfasst, was zu schweren Verletzungen von Kopf, Brust und Oberschenkeln führt. Ragt der Kopf noch über die oberste Querstrebe hinaus, kommt es zu einer Rotation des Kopfes mit einer entsprechend hohen Belastung der Halswirbelsäule.

Nichtsdestotrotz sind alle modernen Fahrzeuge hinsichtlich des Insassenschutzes und des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer crashoptimiert. Dazu gibt es neben der bereits erwähnten Einzelrichtlinie noch weitere, welche im Zuge der Genehmigung des Serienfahrzeuges ebenfalls einzuhalten sind (z.B. RL 74/483/EWG über vorstehende Außenkanten oder RL 96/79/EG über den Schutz der Fahrzeuginsassen beim Frontalaufprall).

Frontschutzbügel können genau dieser Optimierung entgegenwirken. Dies begründet sich einerseits in der direkten Einleitung großer Kräfte und Biegemomente in die vorderen Fahrzeugträger unter Umgehung der energieabbauenden Deformationselemente im Frontbereich und andererseits in einer Verkantung und Versteifung der speziell für den Schutz von Fußgängern „weich“ gestalteten Fahrzeugfront. Eine solche baut bei einem Aufprall durch Verformung Energie ab und verringert Belastungen durch eine Verteilung der Kräfte auf eine große gewölbte oder ebene Fläche.

Weiters ist anzuführen, dass durch den Anbau von Frontschutzbügeln oftmals die vorgeschriebenen Sichtwinkel für die Beleuchtungseinrichtungen nicht mehr eingehalten werden. Es kann auch die Auslösung der Sensoren für Airbag und Gurtstraffer durch die sich mit dem Anbau ändernde Energieabsorption negativ beeinflusst werden.

Beim Anbau geht es wohl rein um "optische" Gründe wie z.B. ein "bulliges oder aggressives Erscheinungsbild".

Auch die Europäische Kommission sieht eine wesentliche Gefährdung in „Rammschutzeinrichtungen“. Eine Richtlinie der Europäischen Kommission und des Rates über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen, welche auch Prüfverfahren für alle Frontschutzbügel und Einrichtungen mit ähnlicher Funktion vorschreibt, ist kurz vor der Verabschiedung. Schätzungen zufolge könnte durch „fußgängerfreundliche“ Gestaltung der Pkw die Zahl der jährlich im Straßenverkehr der EU getöteten Fußgänger und Radfahrer um 2000 gesenkt werden. Da viele dieser tödlichen Unfälle durch Fahrzeuge mit angebauten Frontschutzbügeln verursacht werden, kommt es wesentlich darauf an, dass die Verwendung solcher Bügel diese Prognose nicht negativ beeinflusst. Die Kommission spricht in ihrer Begründung für diese Richtlinie auch davon, dass dadurch die Zahl der direkt Verletzten verringert und die Auswirkungen des Frontal- oder Seitenaufpralls gegenüber einem mit einem Frontschutzbügel ausgestatteten Fahrzeuges, gemildert würden. Auch die Europäische Kommission gibt zu bedenken, dass eine fehlerhafte Montage von Frontschutzbügeln das ordnungsgemäße Funktionieren der Sicherheitsvorrichtungen der Fahrzeuge beeinträchtigen kann. Aus diesem Grund ist auch für die Kommission der Bedarf nach einer Regelung für solche Frontschutzbügel eindeutig gegeben. Es können zukünftig nur noch solche Bügel verbaut werden, welche keine Verschlechterung im Aufprallverhalten, vor allem für schwächere Verkehrsteilnehmer erwarten lassen, weshalb Frontschutzbügel eine Reihe von Prüfungen im Hinblick auf die von ihnen ausgehende Verletzungsgefahr für ungeschützte Verkehrsteilnehmer bestehen müssen.

Frage 5:

Werden Sie daher für ein Verbot von Frontschutzbügeln („Kuhfänger“) eintreten?

Antwort:

Das Schutzinteresse der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist nach Meinung des bmvit wesentlich höher zu stellen als das Schutzinteresse materieller Fahrzeugteile, wie Kühler und Scheinwerfer, wobei die Wirkung des Frontschutzbügels zum Schutz dieser Teile äußerst zweifelhaft ist.

Gemäß § 4 Abs. 2 KFG 1967 dürfen Fahrzeuge innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen.

In § 1a. KDV 1967 wird näher auf diese Bestimmung eingegangen, indem klargestellt wird, dass als vorspringende Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen solche zu gelten haben, durch die die Gefahr schwerer Verletzungen oder der Grad von schweren Verletzungen erhöht wird.

Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen gelten dann als vermeidbar, wenn sie ohne Beeinträchtigung der im Rahmen der Zweckbestimmung des Fahrzeuges liegenden Verwendbarkeit entfallen können.

Die Zweckbestimmung von Pkws liegt vorwiegend in der Beförderung von Personen. Deshalb ist der Anbau eines Frontschutzbügels als wesentliche technische Änderung eines Fahrzeuges anzusehen, weshalb dieser beim zuständigen Landeshauptmann anzuzeigen ist. Für den Landeshauptmann ergibt sich auch, dass gem. § 33 Abs. 6 Änderungen an Teilen und

Ausrüstungsgegenständen von genehmigten Fahrzeugen, durch die deren Eigenschaften oder deren Wirkung im Sinne der Verkehrs- oder Betriebssicherheit herabgesetzt werden können, unzulässig sind. Somit kann eine Genehmigung nur noch dann erfolgen, wenn nachgewiesen wird, dass keine Verschlechterung durch den Anbau eintritt.

Grundsätzlich wird bei der Genehmigung solcher Teile sehr rigoros vorgegangen, was de facto einem Verbot des nachträglichen Anbaus von starren Bullbars gleichkommt. Diesbezüglich wurden auch seitens des bmvt Festlegungen unter Berücksichtigung der Bestimmungen der in Verabschiedung stehenden EU Richtlinie zu Frontschutzbügeln getroffen. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass diese strenge Vorgehensweise der Genehmigungsbehörden auch von vielen Seiten (v.a. Nutzer solcher Fahrzeuge) kritisiert wird.

Auch die Europäische Kommission gibt in dem unter Punkt 4 genannten Richtlinienvorschlag zu bedenken, dass für die überwiegende Mehrheit der sich heute im Verkehr befindlichen Fahrzeuge überhaupt kein spezifischer Bedarf an der Ausstattung mit einem Frontschutzbügel besteht.

Frage 6:

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die derzeitige Vorgehensweise bei der Genehmigung von starren Frontschutzbügeln ist de facto einem Verbot gleichzusetzen (siehe auch Punkt 5), sofern diese Teile nicht gewissen Sicherheitskriterien, wie in der genannten Richtlinie gefordert, erfüllen. Ein generelles Verbot von Frontschutzbügeln ist EU-rechtlich bedenklich, da bereits ein Richtlinienvorschlag zu diesen Teilen vorliegt. Zukünftig können aber nur noch solche Bügel verbaut werden, welche dieser Richtlinie entsprechen.

Ergänzend darf ich darauf hinweisen, dass ein Verbot dieser Teile an sich bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen (ausgenommen an Fahrzeugen wo diese in der EU-Betriebserlaubnis beinhaltet sind) nach Inkrafttreten der EU-Richtlinie erwogen wird.

Frage 7:

Ist es richtig, dass ein Geländewagen mit Dieselmotor pro Jahr bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 14.000 km rund 1.03 kg mehr CO₂-Emissionen als ein herkömmlicher PKW ausstößt?

Antwort:

Dieselmotorkraftstoff hat einen wesentlich höheren Energieinhalt als Benzin. Somit ergibt sich für Fahrzeuge gleicher Leistung ein wesentlich geringerer Kraftstoffverbrauch und damit geringere CO₂-Emissionen beim Antrieb mit Dieselmotor. Die Ermittlung dieser Werte erfolgt entsprechend der Richtlinie 80/1268/EWG, basierend auf Messungen auf einem Fahrleistungsprüfstand nach der Richtlinie 70/220/EWG. Einen wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisse hat dabei die Bezugsmasse des Fahrzeuges.

Vergleicht man nun ein geländegängiges Fahrzeug mit Dieselmotor mit einem „konventionellen“ Pkw gleicher Masse mit Benzinmotor, so ergeben sich für das geländegängige Fahrzeug wesentlich geringere Verbräuche und CO₂-Emissionen.

Die in der Fragestellung enthaltene Aussage stimmt also nur insofern, als angenommen wird, dass ein Geländewagen größer und schwerer ist als der „herkömmliche“ Pkw. Grundsätzlich steigt der Dieselmotor gegenüber dem Benzinmotor in der CO₂-Bilanz wesentlich besser aus.

Frage 8:

Werden nun durch die dieselbetriebenen Geländewagen und SUV die europäischen Abgasvorschriften eingehalten (z.B. EU4)?

Wenn nein, welche Maßnahmen werden Sie ergreifen?

Antwort:

Ja.

Mit der Richtlinie 98/69/EG über die Emissionen von Kraftfahrzeugen wurden Grenzwerte festgelegt (EURO III und EURO IV), welche für alle Kraftfahrzeuge im Zuge des Betriebserlaubnisverfahrens einzuhalten sind. Hier wird lediglich eine Unterscheidung zwischen benzin- und dieselbetriebenen Fahrzeugen gemacht. Auch geländegängige Fahrzeuge fallen somit unter den Geltungsbereich dieser Richtlinie.

Fragen 9 und 10:

In welchen Ländern bzw. Städten Europas wurden bereits Maßnahmen gegen Geländewagen oder SUV erlassen?

Wie sehen diese Regelungen konkret aus?

Antwort:

Über entsprechende Maßnahmen gegen Geländefahrzeuge in anderen Staaten ist dem BmVt nichts bekannt. Es ist auch nicht vorstellbar, dass Staaten der Europäischen Union Hemmnisse bei geländegängigen Fahrzeugen schaffen können, da dies dem EU-Recht widerspricht. Pkw brauchen für die Zulassung in der EU eine Betriebserlaubnis nach 70/156/EWG. Wenn diese erfüllt ist, muss eine Zulassung grundsätzlich möglich sein; dies gilt auch für geländegängige Fahrzeuge.

Vorstellbar wäre jedoch, dass steuerliche Maßnahmen gesetzt sind, z.B. abhängig vom Gewicht, Antrieb etc., was unmittelbaren Einfluss auf die Kosten von Geländefahrzeugen und somit das Kaufverhalten hätte.

Frage 11:

Werden auch Sie entsprechende Maßnahmen vorschlagen?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Maßnahmen technischer Natur sind aufgrund des EU-Rechts nicht möglich (siehe dazu Punkt 9). Alle anderen möglichen Maßnahmen fallen in den Kompetenzbereich des BMF bzw. des BMLFUW.

Frage 12:

Ist es richtig, dass die EU-Fachleute davon ausgehen, dass Unfallgegner eines SUV schlechtere Überlebenschancen und höhere Verletzungsgefährdung in Kauf nehmen müssen?

Antwort:

Ich verweise auf die Antwort zu den Fragepunkten 4 und 5.

Fragen 13 und 15 bis 19:

In wie vielen Verkehrsunfällen waren 2000 - 2004 Lenker von Geländewagen bzw. SUV verwickelt (Aufschlüsselung auf Jahre)?

Wie viele Lenker von Geländewagen bzw. SUV wurden bei Verkehrsunfällen 2004 verletzt (Aufschlüsselung auf 18- bis 60-Jährige und über 60-Jährige sowie jeweils männlich/weiblich)?

Wie viele Lenker von Geländewagen bzw. SUV wurden bei Verkehrsunfällen 2000 - 2004 getötet (Aufschlüsselung auf 18- bis 60-Jährige und über 60-Jährige sowie jeweils männlich/weiblich und auf Jahre)?

Wie viele Fußgänger wurden durch Geländewagen bzw. SUV bei Verkehrsunfällen in den Jahren 2000 bis 2004 verletzt (Aufschlüsselung auf Jahre)?

Wie viele Fußgänger wurden durch Geländewagen bzw. SUV bei Verkehrsunfällen in den Jahren 2000 bis 2004 getötet (Aufschlüsselung auf Jahre)?

Wie sieht die Entwicklung der Unfälle durch Lenker von Geländewagen bzw. SUV in den letzten 10 Jahren aus?

Antwort:

Aus den in der Antwort zur Frage 1 angeführten Gründen hat mein Ressort dazu keine näheren Angaben.

Frage 14:

Wie viele Unfälle wurden durch Lenker von Geländewagen bzw. SUV 2000 - 2004 ausgelöst? In wie vielen Fällen davon waren diese Lenker alkoholisiert? (Aufschlüsselung jeweils auf 18- bis 60-Jährige und über 60-Jährige sowie jeweils männlich/weiblich)?

Antwort:

Die Schuldfrage, also wer den Unfall ausgelöst hat, wird in der Unfallstatistik nicht beantwortet. Die Unfallstatistik beruht auf den Angaben der Exekutive, die den Unfall aufnimmt. Das Unfallverschulden ist auf dem Unfallzählblatt, das der Statistik zu Grunde liegt, nicht enthalten, da es sich dabei um eine reine Einschätzung des amtshandelnden Organs handeln würde. Bei wem das Unfallverschulden liegt, kann vielfach nicht unmittelbar beurteilt werden und muss erst im Rahmen eines gerichtlichen Verfahrens durch Gutachten geklärt werden. Derartige Verfahren können sich über viele Jahre erstrecken. Das Ergebnis geht nicht mehr in die Unfallstatistik ein, da dies eine lange Verzögerung der Datenverfügbarkeit zur Folge hätte. Die Unfallstatistik enthält daher nur Angaben zu den beteiligten Fahrzeugen ohne Wertung, welcher Lenker den Unfall ausgelöst bzw. verschuldet hat.

Mit freundlichen Grüßen

