

Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T 01-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

An die
Parlamentsdirektion
z.Hdn. Hrn. Mag. Gottfried Michalitsch
Dr. Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien
Stellungnahmen.Petitionsausschuss@parlament.gv.at

Petition: Verpflichtende Einführung eines Abbiegeassistenten für Lkw
ZI. 51/PET–NR/2020

Wien, am 7. Mai 2021

Sehr geehrte Damen und Herren!

VCÖ – Mobilität mit Zukunft nimmt die Möglichkeit der Stellungnahme gerne wahr und bittet um Berücksichtigung der folgenden Empfehlungen.

Es steht außer Frage, dass der „tote Winkel“ bei abbiegenden Lkw eine massive Gefahr vor allem für Gehende und Radfahrende darstellt. Wie in der gegenständlichen Petition angeführt, wurden im Jahr 2019 neun Menschen bei solchen Unfallsituationen getötet, in den fünf Jahren zuvor lag die Zahl jährlich zwischen 14 und 21 Todesopfern. Nach dem am 31. Jänner 2019 in Wien ein 9-jähriger Bub bei einem solchen Lkw-Verkehrsunfall zu Tode gekommen ist, unterzeichneten rund 75.000 Personen eine Petition zur Umsetzung von verpflichtenden Abbiegeassistenten in Österreich.¹ Laut Unfallforschung könnten Lkw-Abbiegeassistenten und Totwinkel-Warnsysteme 60 Prozent dieser schweren Unfälle verhindern.² Aus technischer Sicht gibt es keine unüberwindbaren Hürden, auch funktionierende Nachrüstlösungen sind getestet und vorhanden.³

Gemäß EU-Gesetzgebung gilt eine Ausrüstverpflichtung für neue Typengenehmigungen per Juli 2022 sowie für neuzugelassene Fahrzeuge per Juli 2024. Eine verpflichtende Nachrüstung der bestehenden Lkw-Flotte ist nicht vorgesehen. Eine von der EU-Kommission im April 2020 veröffentlichte Studie zur

¹ <https://mein.aufstehn.at/petitions/verpflichtende-nachrustung-von-abbiegeassistenten-fur-lkws-jetzt-1> – Stand: 7.5.2021

² <https://udv.de/de/medien/mitteilungen/lkw-abbiegeassistent-gegen-radfahrerunfaelle> – Stand: 7.5.2021

³ <https://www.oeamtc.at/tests/assistentensystemtest/nachruestloesungen-fuer-lkw-abbiegeassistenten-im-test-31373443> – Stand: 7.5.2021

Nachrüstung mit Lkw-Abbiegeassistenten hält fest, dass die durchschnittliche Lkw-Nutzungsdauer in der EU mehr als zehn Jahre beträgt.⁴ Eine weitgehende Durchdringung der Lkw-Flotte mit Abbiegeassistenten auf Basis der per Juli 2024 in Kraft tretenden Verpflichtung für neuzugelassene Lkw könnte somit frühestens Anfang der 2030er-Jahre erreicht werden – was aus Sicht des VCÖ einer untragbaren Inkaufnahme von absehbar mehr als 100 Todesopfern (auf Basis des Durchschnitts der vergangenen Jahre) alleine in Österreich gleichkäme, die durch bereits heute verfügbare Technologie und weitere umsetzbare Maßnahmen größtenteils zu vermeiden wären. In der genannten Studie wird festgehalten, dass verpflichtende Maßnahmen eine doppelt so hohe Wirksamkeit zeigen, wie freiwillige Maßnahmen (etwa finanzielle Anreize und Bewusstseinsbildung).

Im März 2021 waren in Österreich rund 74.000 Lkw mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen zugelassen.⁵ Zur freiwilligen Nachrüstung mit Abbiegeassistenten gibt es in Österreich eine Förderung bis maximal 900 Euro pro Fahrzeug. Laut Auskunft des Klimaschutz-Ministeriums (BMK) wurden bis 25.3.2021 für 1.102 Fahrzeuge Förderungen beantragt und Förderungen an 232 Fördernehmer ausbezahlt – womit bisher weniger als 0,5 Prozent der in Österreich registrierten Lkw über 3,5 Tonnen eine solche Nachrüstung umgesetzt haben.

Weder ein Abwarten der aus Sicht des VCÖ ungenügenden EU-Gesetzgebung, noch die bisherigen Anreize zur freiwilligen Nachrüstung in Österreich reichen somit aus Sicht des VCÖ aus, um die tödliche Gefahr von Verkehrsunfällen mit abbiegenden Lkw zu reduzieren:

- Österreich muss sich auf EU-Ebene klar und öffentlich dafür aussprechen, die beschlossene Ausrüstverpflichtung bis zum frühestmöglichen Zeitpunkt vorzuziehen sowie zusätzlich eine Regelung für das Nachrüsten der bestehenden Lkw-Flotte implementieren.
- Für die Situation in Österreich ist zu prüfen, ob eine Ausrüstverpflichtung für in Österreich zuzulassende sowie bereits zugelassene Fahrzeuge zu einem früheren Zeitpunkt unabhängig von der EU-Regulierung möglich ist – unter Gewährleistung, dass die dabei allenfalls implementierten Assistenzsysteme mit der EU-Regulierung konform sind.
- Neben der Fortführung der bisherigen finanziellen Anreize für freiwillige Nachrüstung, sind in Österreich zusätzliche regulatorische Anreize für eine raschere Durchdringung der Lkw-Flotte mit Abbiegeassistenten zu setzen:
 - Umsetzung von lokalen Einfahrts- und Abbiegeverboten für Lkw ohne Abbiegeassistenten in Ballungsräumen – etwa nach dem Vorbild der in London seit dem Jahr 2020 umgesetzten Regelung.⁶

⁴ Directorate-General for Mobility and Transport (EU Commission): Study on the feasibility, costs and benefits of retrofitting advanced driver assistance to improve road safety. 14.4.2020.

⁵ Fahrzeugklassen N2, N3 sowie Sattelzugfahrzeuge (Statistik Austria: Fahrzeug-Bestand am 31. März 2021, vorläufige Ergebnisse)

⁶ <https://tfl.gov.uk/info-for/deliveries-in-london/delivering-safely/direct-vision-in-heavy-goods-vehicles> – Stand: 7.5.2021

- Wichtig für die Sicherheit von Gehenden und Radfahrenden, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, ist auch die Verbesserung der Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich. Eine rasch umsetzbare Maßnahme dafür ist die Ausweitung des Halte- und Parkverbots vor Schutzwegen von fünf auf zehn Metern.
- Darüber hinaus ist der Lkw-Verkehr in Ortsgebieten und urbanen Zentren nicht nur im Hinblick auf Verkehrssicherheit, sondern auch auf Lärm, Luftqualität und Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren. Dafür eignen sich etwa Maßnahmen zur Förderung von sogenannten Micro-Hubs in Kombination mit emissionsfreien Kleintransportern und Cargo-Bikes.
- Eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Vermeidung von tödlichen Verkehrsunfällen ist zudem die Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit im Ortsgebiet auf standardmäßig Tempo 30 – wie per 11. Mai 2021 etwa generell in spanischen Städten der Fall.⁷

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Michael Schwendinger, BSc
VCÖ-Verkehrspolitik

⁷ <https://www.adac.de/news/spanien-tempo-30/> – Stand: 7.5.2021