

**European Commission  
Directorate General for Energy and Transport  
Road Safety Unit  
"Blind Spot"  
Mr. Peter Schmitz  
Rue de la loi 200  
1049 Brüssel  
BELGIEN**

Ihre Zeichen / Schreiben vom

Unsere Zeichen RS/hb

Tel.-Dw.: 79 19- 266

Datum: 24.05.2006

## **Stellungnahme zu: „Consultation Paper“**

### **"FITTING BLIND-SPOT MIRRORS ON EXISTING TRUCKS - DG TREN E3"**

Sehr geehrter Herr Schmitz,

Sie hatten uns das o. g. Consultation Paper mit der Bitte um Stellungnahme zugesandt.

Aufgrund der neuen Situation möchten wir die Gelegenheit nutzen, nochmals kurz auf die aktuelle Situation in Deutschland einzugehen.

Bereits bei der Umsetzung der EG-Richtlinie 2003/97/EG kündigte in Deutschland das damalige BMVBW an, dass es, um die indirekte Sicht besonders bei schweren Lastkraftwagen kurzfristig zu verbessern und den so genannten toten Winkel zu vermindern, die verbindlichen Anwendungstermine, insbesondere für den rechten Weitwinkelspiegel, vorziehen möchte.

Aus bekannten rechtlichen Gründen konnte dies nicht umgesetzt werden. Jedoch erklärten sich die im VDA organisierten Hersteller (DC, MAN, Iveco) durch eine freiwillige Selbstverpflichtung gegenüber der Politik bereit, mit der Umsetzung der neuen Spiegelrichtlinie bereits ab September 2004 zu beginnen.

Zeitgleich wurde durch das BMVBW die Rechtsgrundlage geschaffen, dass Fahrzeuge, deren Typgenehmigung nach den alten Vorschriften erteilt wurde, auf die neuen Spiegelsysteme entsprechend EG-Richtlinie 2003/97/EG umgerüstet werden können. Dies betrifft nicht nur den rechten Weitwinkelspiegel, sondern auch alle anderen Spiegel, die man z.B. durch das Austauschen der Spiegelgläser auf die neuen Sichtfelder umrüsten kann.

Nach Auffassung des BGL war und ist dies absolut zu unterstützen, da nun der Transportunternehmer, z.B. auch bei beschädigten Hauptspiegeln, sofort paarweise auf Spiegel entsprechend der neuen Richtlinie umrüsten kann.

Prinzipiell unterstützt der BGL jede sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und begrüßt das Vorhaben der Kommission.

Wir möchten in unserer Stellungnahme jedoch differenzieren zwischen

- Lkw mit mehr als 3,5 t bis 7,5 t zGM und
- Lkw mit mehr als 7,5 t zGM.

#### Lkw mit mehr als 7,5 t zGM

Für die Mehrzahl der o. g. Fahrzeuge würden die Anforderungen der neuen EG-Richtlinie 2003/97/EG bezüglich des Rampen- (Klasse V) und Weitwinkelspiegels (Klasse IV) auf der Beifahrerseite durch Austausch des „alten“ Spiegelglases oder des gesamten Spiegels gegen „neue“ Systeme erfüllt.

Aus diesem Grunde befürwortet der BGL die Umsetzung einer Nachrüstpflicht durch eine umfassende, möglichst EU-einheitliche Regelung. Hieraus sind weitere Sicherheitsgewinne zu erwarten. Prinzipiell sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die Übergangsfrist entsprechend den Marktbedingungen angepasst werden muss, um den Fahrzeug- und Spiegelherstellern ausreichend Zeit für die Bereitstellung der Systemlösungen zu geben. Hinsichtlich des Zeitfensters erachten wir es als sinnvoll, über eine Verlängerung der Frist bis 2010 nachzudenken. Überdies könnten wir uns vorstellen, über eine zeitliche Staffelung innerhalb dieses Zeitfensters zu diskutieren. Damit sollte insbesondere für die problematischen Fälle ausreichend Zeit für eine technisch harmonisierte Lösungsfindung geschaffen werden.

Als kritisch erachten wir die in **Kapitel 3.3 „Other means of retrofitting“** beschriebene Vorgehensweise in den Fällen, bei denen durch einen Spiegelaustausch nur ein eingeschränkt erweitertes Sichtfeld zu realisieren ist oder der Spiegelaustausch mit technischen Problemen und unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden ist.

Die Entscheidung hierüber soll individuell durch „technical inspection bodies“ (Einzelbegutachtung) in den einzelnen Mitgliedsstaaten erfolgen.

Unserer Auffassung nach ist dies keine einheitliche Vorgehensweise, da zu große Freiräume für die Umsetzung geschaffen werden. Dies widerspricht nach unserem Verständnis einer EU-einheitlichen Vorgehensweise und verleitet zu „Hintertüraktionen“ mit allen erdenklichen Kombinationen gemäß dem Motto, möglichst kostengünstig eine positive Begutachtung zu erlangen.

Vielmehr erachten wir es prinzipiell als zielführend, seitens der Kommission dafür Sorge zu tragen, dass entsprechende Informationen hinsichtlich geeigneter Spiegel für die Umrüstung der betroffenen Fahrzeugtypen zur Verfügung gestellt werden. Hierbei ist zwingend zu beachten, dass nur bauartgenehmigte Systeme empfohlen werden und keine weiteren individuellen Genehmigungen durch die Fahrzeughalter zu beantragen sind. Diese Vorgehensweise gewährleistet eine rechtssichere Umsetzung in der Praxis mit größtmöglichen Sichtfeldern.

**In Kapitel 5. „Grandfather Cases“** werden bereits nationale, markteingeführte Spiegelsysteme thematisiert, die nicht der Richtlinie 2003/97/EG entsprechen.

Nach unserer Auffassung erfüllen diese Insellösungen nur unzureichend die Anforderungen der Richtlinie 2003/97/EG und sind somit aus Sicht der Verkehrssicherheit als Lösungsansätze für die Thematik „Toter Winkel“ abzulehnen. Eine entsprechend angepasste Übergangsfrist sollte jedoch zugestanden werden.

In diesem Zusammenhang betonen wir, dass z.B. auch in Deutschland eine intensive Prüfung der Thematik „Dobli-Spiegel“ in einschlägigen technischen Sachverständigengremien erfolgte. Diese ergab, dass der Anbau eines solchen zusätzlichen Spiegels einerseits den toten Winkel reduziert, andererseits jedoch die direkte Sicht aus dem Fahrerhaus einschränkt (zusätzliche Verdeckung) und eventuell zusätzliche Gefahren mit sich bringt.

Ein zusätzlicher Spiegel stellt auch einen zusätzlichen optischen Reiz dar, der im Fahrbetrieb durch den Fahrzeuglenker schnell und handlungssicher verarbeitet werden muss. Die Reizaufnahmefähigkeit und -verarbeitbarkeit eines Fahrzeuglenkers sollte nicht überschätzt werden.

Insofern begrüßt der BGL die Absicht der Kommission, für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse größer als 7,5 t den rechten Weitwinkelspiegel und Rampenspiegel gegen neue, entsprechend der neuen Richtlinie, auszutauschen.

#### Lkw mit mehr als 3,5 t bis 7,5 t zGM

Die Umsetzung dürfte sich im Vergleich zur obigen Fahrzeugklasse schwieriger gestalten, da diese Fahrzeuge oftmals über andere Befestigungssysteme und andere Anbringungshöhen für Spiegel verfügen. Bei diesen Fahrzeugen wird durch zusätzliche und ggf. größere Spiegelsysteme die direkte Sicht, die nicht mit der aus schweren Nutzfahrzeugen heraus zu vergleichen ist, negativ beeinträchtigt. Eine Bewertung von Strategien, die eine Umsetzung ermöglichen, ist uns derzeit nicht möglich.

### Allgemeine Einschätzung des Problems der Abbiegeunfälle

Der BGL sieht im Problem des toten Winkels nicht nur ein fahrzeugtechnisches Problem. Sowohl Lkw- als auch Radfahrer und Fußgänger müssen im Hinblick auf die Gefahren sensibilisiert werden. In diesem Zusammenhang rät der BGL Radfahrern, an einem wartenden / stehenden Lkw rechts nicht vorbeizufahren. Das Vorbeifahren an Kraftfahrzeugen auf der rechten Seite stellt prinzipiell eine gefährliche Verkehrssituation dar und sollte in jedem Fall vermieden werden.

Auch sollte man sich in den Bereichen des Straßenbaus und der Verkehrstechnik verstärkt mit der Problematik des toten Winkels beschäftigen und z.B. aus Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sichtbehindernde Objekte (Werbetafeln, Litfasssäulen usw.) konsequent verbannen.

Nur miteinander und unter Einschluss aller an der Situation Beteiligten kann eine Reduzierung der Unfälle zwischen Lkw- und Radfahrern bzw. Lkw und Fußgängern erreicht werden.

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR  
LOGISTIK UND ENTSORGUNG (BGL) E.V.



Prof. Dr. Schmidt