

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock, Weiss (München)
und der Fraktion DIE GRÜNEN
– Drucksache 11/5172 –

Technische Zulassung elektronischer Hilfssysteme in Kraftfahrzeugen

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 26. September 1989 – StV 13/37 Vm 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Bei dem schweren Tanklastzugunfall im Juli 1987 in Herborn spielte ein „Elektropneumatisches Schaltsystem“ (EPS) eine wesentliche Rolle.

1. Welche Erkenntnisse liegen dem Bundesminister für Verkehr über Probleme mit dem EPS vor?

Dem Bundesminister für Verkehr liegen Erkenntnisse über Probleme mit dem EPS-Getriebe vor, die im Zusammenhang mit den Ermittlungen zum „Herborn-Prozeß“ bekanntgeworden sind (siehe Antwort auf Frage 9).

2. Ist der Bundesregierung das Gutachten von Prof. B. Breuer über den Hergang des Tanklastwagenunfalls von Herborn bekannt, und welche Aussagen enthält das Gutachten zum EPS?

Der Bundesregierung ist das Gutachten von Prof. B. Breuer vom 19. April 1988 bekannt.

Das Gutachten enthält u. a. Untersuchungen (ab Seite 95 des Gutachtens), ob der Unfall bei Ausrüstung der Zugmaschine mit einer herkömmlichen Getriebeschaltung anstelle eines EPS-Getriebes anders verlaufen wäre.

3. Welche weiteren Gutachten zu EPS-Steuerungen liegen dem Verkehrsministerium weiter vor, und welche Unterlagen meinte Herr K. vom BMV, als er mitteilte, „wenn er alle Unterlagen hätte in Limburg vorlegen wollen, hätte er einen Kleintransporter zu Hilfe nehmen müssen“?

Dem Bundesminister für Verkehr liegt ein Auszug aus der Allgemeinen Betriebserlaubnis für die Sattelzugmaschine vor, der Hinweise auf die Prüfung des EPS-Getriebes durch den amtlich anerkannten Sachverständigen enthält. Weiter liegen dem Bundesminister für Verkehr das Gutachten von Herrn Prof. B. Breuer (s. Antwort auf Frage 2) sowie eine Stellungnahme der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, die sich mit dem Gutachten von Herrn Prof. B. Breuer auseinandersetzt, vor.

Der Vertreter des BMV, der vor dem Landgericht Limburg am 27. Juli 1989 aussagte, hatte auf Wunsch des Vorsitzenden Richters Roth Unterlagen mitgeführt, die u. a. Protokolle über Besprechungen zahlreicher Fachausschüsse und andere Akten enthielten. Das o. g. Zitat bezog sich auf den Fall, daß neben den Protokollen selbst beispielsweise die zugehörigen Einladungsschreiben zu diesen Sitzungen, Entwürfe zu Protokollen und dergleichen hätten mit vorgelegt werden sollen.

4. Treffen Aussagen aus den Fachabteilungen des BMV und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft und Technik zu, wonach EPS längst hätte vom Markt genommen werden müssen, weil es gefährlich sei?

Derartige Aussagen sind aus den Fachabteilungen des Bundesministeriums für Verkehr nicht gemacht worden. Auch sind dem BMV derartige Äußerungen aus dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Technik nicht bekannt.

5. Welche technischen Abnahmevoraussetzungen müssen Elektroniken für Kraftfahrzeuge erfüllen, und welche Instanz prüft die Einhaltung und erteilt Betriebsgenehmigungen?

Spezielle Vorschriften für die Prüfung elektronischer Anlagen gibt es derzeit nicht. Soweit es jedoch von der eingebauten Elektronik abhängt, ob der verkehrsbliche Betrieb des betreffenden Kraftfahrzeugs andere schädigt oder mehr als vermeidbar gefährdet, muß auch die Elektronik nach der Generalvorschrift des § 30 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geprüft werden. Für die Prüfung der Elektronik ist der amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr zuständig, der das Gutachten für die Erteilung der Betriebserlaubnis erstellt. Die Genehmigungsbehörde für die Allgemeine Betriebserlaubnis (reihenweise gefertigte Fahrzeuge) ist das Kraftfahrt-Bundesamt und für Einzelbetriebserlaubnisse die jeweils zuständige Landesbehörde. Im übrigen unterliegen derartige Fahrzeuge, die bereits im Verkehr sind, der regelmäßigen technischen Überwachung nach § 29 StVZO.

6. Wer sind die Mitglieder des „Elektronikausschusses beim BMV“?

Beim „Fachausschuß Kraftfahrzeugtechnik“ (FKT), einem Gremium, das den Bundesminister für Verkehr und die zuständigen Länderministerien in technischen Kraftfahrzeugfragen berät, ist ein Sonderausschuß „Elektronik“ eingerichtet worden. Mitglieder sind Vertreter der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine, der Deutschen Kraftfahrzeug-Vereine e. V., der Bundesanstalt für Straßenwesen, des Kraftfahrt-Bundesamtes, des Fachausschusses Verkehr bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung und der Fahrzeugindustrie (VdA und VDIK).

7. Ist der Bundesregierung bekannt, daß seit Februar 1986 23 sog. „Optimierungsschritte“ des EPS (für Ecosplitgetriebe) von der Herstellerfirma vorgenommen werden mußten, um die Sicherheit zu gewährleisten bzw. wiederherzustellen, und wie bewertet sie dies?

Dies ist der Bundesregierung erst im Zusammenhang mit der Vernehmung eines Vertreters des Kraftfahrt-Bundesamtes beim Landgericht Limburg bekanntgeworden.

Soweit bekannt, sind diese Optimierungsschritte vom Fahrzeughersteller durchgeführt worden, um von EPS-Getrieben möglicherweise ausgehende Gefährdungen zu beseitigen (siehe auch Antworten zu den Fragen 8 und 10 c).

8. Ist der Bundesregierung bekannt, daß am 21. Juli 1987, also zwei Wochen nach dem Unfall in Herborn, auf Verlangen der Herstellerfirma in Stuttgart ein Gespräch über EPS stattfand, an dem u. a. die Herren B. und K. vom BMV, die zwei für EPS zuständigen TÜV-Ingenieure sowie sieben Techniker der Herstellerfirma teilnahmen, und daß im Verlauf des Gespräches die Vertreter der Herstellerfirma auf Befragen der Vertreter des BMV mitgeteilt haben, daß „bislang keinerlei Beanstandungen an EPS vorgekommen seien“, und wie bewertet sie diese Aussage unter Berücksichtigung von Frage 9?

Das genannte Gespräch ist der Bundesregierung bekannt. Im Besprechungsvermerk des BMV ist u. a. festgehalten:

„... auf Befragen teilt Daimler-Benz noch mit, Beanstandungen an den EPS-Getrieben von seiten der Betreiber seien bislang nicht bekanntgeworden...“.

Wegen des laufenden Prozesses enthält sich die Bundesregierung einer Bewertung.

9. Ist der Bundesregierung die Mängelhäufigkeit von Fahrzeugen mit EPS bekannt, die dem Landgericht Limburg im Zusammenhang mit dem Herborn-Prozeß vorgelegt wurde, aus der hervorgeht, daß

im Zeitraum	01/86 – 06/87	11 966	Fahrzeuge
	07/87 – 12/88	17 435	Fahrzeuge

insgesamt zugelassen waren und daß in den

Zeiträumen	01/86 – 06/87	2 953	Schäden
und	07/87 – 12/88	13 530	Schäden

an EPS aufgetreten sind?

Wie bewertet die Bundesregierung diese erschreckenden Zahlen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit insgesamt und im besonderen im Hinblick auf EPS?

Der Bundesregierung sind Zahlen dieser Größenordnung im Zusammenhang mit dem „Herborn-Prozeß“ beim Landgericht Limburg bekanntgeworden.

Nach dem jetzigen Kenntnisstand sind die EPS-Getriebe verbessert und die bis Dezember 1988 bekanntgewordenen Mängel auch bei im Verkehr befindlichen Fahrzeugen beseitigt worden. Gleichwohl hat das Kraftfahrt-Bundesamt eine Nachprüfung zu dem Komplex EPS-Getriebe eingeleitet (§ 20 Abs. 6 StVZO). Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

10. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um
- Schlüsse aus dem Gutachten von Prof. Breuer zu ziehen,
 - alle anderen ihr vorliegenden Erkenntnisse über EPS in Regierungshandeln zu übersetzen,
 - EPS unverzüglich vom Markt zu nehmen und eine Sicherheitsüberprüfung aller in Betrieb befindlichen EPS-Systeme anzuordnen?

Wie begründet die Bundesregierung, daß sie bisher nicht tätig geworden ist und wie ggf. ihre weitere Duldung von EPS im öffentlichen Verkehr?

Zu a)

Das Gutachten von Herrn Prof. B. Breuer spielt im „Herborn-Prozeß“ eine nicht unerhebliche Rolle. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß in der Bewertung dieses Gutachtens dem Gericht nicht vorgegriffen werden soll. Der Ausgang des Gerichtsverfahrens ist insoweit abzuwarten.

Unabhängig hiervon ist beabsichtigt, die Gefahrgutvorschriften dahin gehend fortzuschreiben, daß der Einbau automatischer Bremsennachsteller für bestimmte Gefahrgutfahrzeuge gefordert wird. Als nationale Maßnahme ist diese Änderung der technischen Vorschriften bei den Europäischen Gemeinschaften zu notifizieren; das Notifizierungsverfahren läuft. Parallel dazu hat die Bundesrepublik Deutschland eine entsprechende Änderung des Europäischen Übereinkommens für die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) beantragt. Mit einer abschließenden Behandlung dieses Antrags ist im Jahre 1990 zu rechnen.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß für die Fortentwicklung der ECE-Regelung Nr. 13 ebenfalls automatische Bremsen-

nachsteller für bestimmte Kraftfahrzeuge vorgesehen sind. Derzeit wird eine Übernahme der entsprechenden Bestimmungen auch in die entsprechende EG-Richtlinie über Bremsanlagen behandelt.

Zu b)

Andere Erkenntnisse als die bereits erwähnten liegen der Bundesregierung nicht vor (siehe Antworten zu den Fragen 2 und 3).

Zu c)

Die bisherigen Erkenntnisse würden solche Maßnahmen nicht rechtfertigen. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

