



Antrag

der Abgeordneten **Kerstin Schreyer, Thomas Huber, Prof. Dr. Winfried Bausback, Martin Wagle, Dr. Stefan Ebner, Martina Gießübel, Josef Heisl, Melanie Huml, Andreas Jäckel, Andreas Kaufmann, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Helmut Schnotz, Steffen Vogel CSU,**

Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Tobias Gotthardt, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller, Prof. Dr. Michael Piazzolo und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Vorgaben für AVAS (Acoustic Vehicle Alert System) für E-Autos ändern!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, besonders für Fußgänger, Radfahrer und Menschen mit Sehbehinderung, die Vorgaben für das AVAS-Geräusch geändert werden.

Begründung:

Gemäß der Verordnung (EU) 540/2014 über den Geräuschpegel von Pkw, Lkw und Kraftomnibussen dürfen ab dem 1. Juli 2021 keine neuen Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeuge mehr zugelassen werden, die nicht über ein sogenanntes AVAS verfügen. Für die Typgenehmigung neuer Serien ist der Einbau von AVAS bereits seit dem 1. Juli 2019 verbindlich. Das AVAS muss so gestaltet sein, dass es ein Geräusch erzeugt, das für andere Verkehrsteilnehmer und insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer wahrnehmbar ist.

Die Studie „Wahrnehmung von Elektrofahrzeugen“ der Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat jedoch zutage gebracht, dass Elektrofahrzeuge, trotz vorschriftsmäßigem AVAS, schlechter wahrnehmbar sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Beispielsweise gibt ein AVAS nur wenige akustische Informationen, um die Beschleunigung eines Fahrzeugs gut einzuschätzen. Ein weiteres Problem ist, dass ein AVAS sich beim Erreichen von 29 km/h abschaltet, weil man davon ausging, dass ab dieser Geschwindigkeit die Reifengeräusche ausreichen – eine Annahme, die durch die Studie widerlegt wurde. Die Folge der Mängel des AVAS sind riskante Situationen im Straßenverkehr.

Daher wird die Staatsregierung aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die Vorgaben für AVAS so überarbeitet werden, dass die vorhandenen Mängel beseitigt werden. Für mehr Sicherheit auf Bayerns Straßen!