

Antragsteller/in:

ADFC-Regensburg, Ansprechpartnerin Regine Wörle,

ADFC-Bundesvorstand, Ansprechpartnerin Rebecca Peters

Betrifft: Verhütung von Abbiegeunfällen

Die BHV möge beschließen,

dass die Verantwortlichen des ADFC im Sinne der Vision Zero auf allen Gliederungsebenen bei den verantwortlichen Politiker*innen und den zuständigen Behörden und Institutionen in ihrem Einflussbereich fordern, dass

- 5 a) Kreuzungen und Einmündungen so fehlerverzeihend umzugestalten sind, dass schwere und tödliche Unfälle vermieden werden und dazu die in den Niederlanden und Dänemark erfolgreich umgesetzten Konzepte der „geschützten Kreuzungen“ als ein wichtiges Gestaltungselement im deutschen Kontext nutzbar gemacht werden.
Die Ergebnisse des InnoRAD Projektes zum Thema „Sichere Kreuzungen“ sollen von allen Gliederungen in die Kommunal- und Landesverwaltungen getragen werden.
- 10 b) Ampelschaltungen so geschaltet werden, dass rechtsabbiegende Kfz, insbesondere Lkw, gegenüber geradeaus fahrenden Radfahrer*innen nicht mehr gleichzeitig Grün-Signal bekommen.
- 15 c) die innerstädtische Logistik so organisiert wird, dass die Einfahrt und Durchfahrt mit schweren LKW in und durch die Städte stark reduziert und zudem auf LKW mit Abbiegeassistenzsystemen beschränkt wird.
- d) der Gesetzgeber Kommunen ermächtigt, entsprechende Regelungen zur innerstädtischen Logistikabwicklung zu erlassen damit z.B. bei großen Bauvorhaben konfliktarme Anfahrtsrouten bereits in der Planungsphase zur Genehmigung entwickelt und verbindlich vorgeschrieben werden dürfen.
- 20 e) maximal Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende KFZ vorgeschrieben und die Einhaltung dieses Gebots überwacht wird.

Begründung:

- 25 Viele, zu viele Menschen starben in diesem und in den vergangenen Jahren, weil sie von abbiegenden Fahrzeugen, meist Lkw, überfahren wurden; von 2013 bis 2018 starben 226 Radfahrer*innen bei Rechtsabbiegeunfällen, davon 206 durch Lkw. Zahlreiche weitere Radfahrer*innen überleben einen solchen Unfall schwerstverletzt und müssen ihr weiteres Leben mit Behinderungen meistern.
- 30 Der Lkw- und der Radverkehr nehmen zu. Ohne Gegenmaßnahmen ist keine Abnahme dieser besonders folgenschweren Unfälle zu erwarten. Seit ca. 10 Jahren fordert der ADFC einen Ab-

biegeassistenten für LKW. Dieses Gerät erkennt einen Menschen rechts des Lkws und gibt ein Warnsignal an die Fahrer*innen. Die Notwendigkeit eines solchen Assistenten wurde inzwischen auch im Bundesverkehrsministerium und von der EU-Kommission erkannt, weshalb Abbiegeassistenten ab dem Jahr 2024 verpflichtend für Neufahrzeuge eingeführt werden. Dies löst jedoch nicht die bis dahin weiter bestehende Problematik. LKW im Güterfernverkehr werden häufig schon nach drei Jahren außer Dienst gestellt, Bau- und Kommunalfahrzeuge sind langlebiger und werden noch viele Jahre vor allem in Städten ohne Schutz für Radfahrende unterwegs sein, sofern sie nicht freiwillig nachgerüstet werden, auf deutschen Straßen unterwegs sein. Über die Pflichtausstattung von neuen Lkw mit Abbiegeassistenten und die Nachrüstung des Bestands hinaus sind weitere Maßnahmen erforderlich.

Kreuzungen sollten daher so gestaltet werden, dass es eine weitgehende räumliche oder zeitliche Trennung von Lkws und Rad-/ und-Fußverkehr gibt und gute Sichtbeziehungen herrschen. Dies betrifft neu angelegte Kreuzungen genauso wie den Umbau bisheriger Problemstellen. Der Beseitigung der „freien Rechtsabbieger“ (Rechtsabbiegespur mit Dreiecksinsel) kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Ein Programm zur raschen Nachrüstung von Sicherheitselementen (z. B. Schutzinseln, Rad-Bypass, angepasste Haltelinien) sollte installiert werden. Neue Standards für die sichere Knotenpunktgestaltung sollten entwickelt und in die Regelwerke zur Anlage von Straßen und Radverkehrsanlagen aufgenommen werden.

Lichtsignalanlagen sollten zum besseren Schutz von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden so geschaltet werden, dass es zeitlich getrennte Ampelphasen für geradeausfahrenden Radverkehr und abbiegende Kfz gibt. Dies gilt auch dann, wenn dies rechnerisch einen Verzicht für die Leistungsfähigkeit zu Gunsten der Verkehrssicherheit der Kreuzung bedeutet. In der Praxis muss jedoch kein Zeitverlust eintreten, im Gegenteil: bei starkem Radverkehr können getrennte Grünphasen sogar dafür sorgen, dass mehr Kfz rechts abbiegen können.

Lkw sind für lange Fahrten, bevorzugt im Überlandverkehr, konstruiert. Nicht jedoch für den städtischen Verkehr. Dafür wäre es notwendig, dass der/die Fahrer*in ihre Fahrzeuge ohne viele Hilfsmittel überblicken können. Würden beispielsweise die Waren von großen schweren Lkw am Stadtrand auf kleinere, übersichtlichere Fahrzeuge umgeladen, könnte dadurch die Gefahr für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen erheblich reduziert werden. Daher sind neue Konzepte für die City-Logistik, die zur Reduktion des Schwerlastverkehrs innerorts beitragen, auch wichtig für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Kommunen.

Insgesamt sollte die Forschungslücke in der Bewertung von verschiedenen Kreuzungs- und Signalisierungsarten geschlossen werden. Auf Basis dieser Forschung sollten in Hinblick auf die Sicherheit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden neue Design-Standards für die Entschärfung und Neuanlegung von Straßen und Kreuzungen entwickelt werden, die in den jeweiligen Regelwerken verankert werden sollten. Einzelne Unfallgeschehnisse müssen auch in Hinblick auf die Infrastruktur ausgewertet werden.

Der ADFC hat in seinem „Gute-Straßen-für-alle-Gesetz“ vorgeschlagen, Lkw das Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit vorzuschreiben. Die Verkehrsministerkonferenz hat diesen Vorschlag aufgegriffen, und das BMVI hat Schrittgeschwindigkeit für rechts abbiegende Lkw in den Referentenentwurf der StVO-Novelle aufgenommen. Für Verstöße ist ein Bußgeld von 70 Euro

und ein Punkt im Fahreignungsregister geplant. Eine Ausweitung der Vorschrift auf alle Kfz ist im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit anzustreben.