

Gemeinsame Position ADFC und BGL

# Lkw-Abbiegeunfälle verhüten – jetzt!

Kollisionen mit abbiegenden Kraftfahrzeugen gehören zu den häufigsten Unfällen von Radfahrenden. Wenn Lastwagen beteiligt sind, führt das oft zu schwersten Verletzungen und Todesfällen. ADFC und BGL fordern daher Maßnahmen, die Abbiegeunfälle zwischen Lkw und Radfahrenden verhindern und das Ziel der „Vision Zero“ im Straßenverkehr erreichbar machen.

## Kreuzungen sicher umbauen – Verkehrsströme räumlich trennen!

Dringender Handlungsbedarf besteht bei den Kreuzungen, denn die übliche Gestaltung begünstigt Kollisionen. Um schwere Unfälle an Kreuzungen zu verhindern, müssen Lkw und Rad-/Fußverkehr räumlich weitgehend getrennt und gute Sichtbeziehungen hergestellt werden. „Freie Rechtsabbieger“ müssen zurückgebaut werden. Die neuen Bundesmittel aus dem Klimapaket sollten zur raschen Nachrüstung mit Sicherheitselementen (z. B. Schutzinseln, deutlich vorgezogene Haltelinien) genutzt werden. Neue Standards für die sichere Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen müssen dringend entwickelt und in die technischen Regelwerke aufgenommen werden.

## Grünphasen trennen – Ampelschaltungen entschärfen!

In Deutschland haben abbiegende Kfz und geradeaus fahrender Radverkehr fast immer gleichzeitig Grün. Das birgt Kollisionsgefahr. Eine Lösung sind zeitlich getrennte Ampelphasen für die unterschiedlichen Verkehrsströme. Zugunsten der Verkehrssicherheit ist auch eine geringere Leistungsfähigkeit der Kreuzung in Kauf zu nehmen. In der Praxis muss kein Zeitverlust eintreten, denn bei starkem Radverkehr sorgen getrennte Grünphasen sogar dafür, dass mehr Kfz abbiegen können.

## Lkw-Abbiegeassistenten zum Standard machen – für alle Lastkraftwagen!

Laut Unfallforschung der Versicherer (UDV) können elektronische Lkw-Abbiegeassistenten 60 Prozent der schweren Unfälle durch abbiegende Lkw verhindern. Der verpflichtende Einbau von Abbiegeassistenten in Neufahrzeuge muss schnellstmöglich umgesetzt werden. Hersteller von Abbiegeassistenten müssen die Systeme weiter entwickeln, so dass sie auch eine Notbremsung durchführen können. Auch die Nachrüstung muss weiter forciert werden. In diesem Zusammenhang begrüßen wir die „Aktion Abbiegeassistent“ des BMVI und Initiativen von Kommunen zur Umrüstung kommunaler Fahrzeugflotten.

## Sichere Anfahrt zu Baustellen – nur konfliktarme Routen!

Bei großen innerstädtischen Bauvorhaben sollten möglichst konfliktarme Anfahrtsrouten bereits in der Planungsphase zur Genehmigung entwickelt und verbindlich vorgeschrieben werden.

## Toten Winkel überwinden – Verkehrsteilnehmende sensibilisieren!

Theoretisch gibt es seit Einführung der seit 2007 vorgeschriebenen Zusatzspiegel am Lkw keinen toten Winkel mehr. In der Praxis kann der Fahrer / die Fahrerin während eines komplexen Abbiegevorgangs nicht alle Spiegel gleichzeitig im Auge behalten. Toter-Winkel-Kampagnen sind daher genauso irreführend wie die Aussage, der Fahrer / die Fahrerin könne alles überblicken. Alle Verkehrsteilnehmenden müssen für die Gefahr sensibilisiert werden. Lkw-Fahrende müssen besser geschult werden. Vor Fahrtantritt ist auf freie Sicht und die richtige Spiegeleinstellung zu achten.

## Unfallforschung verbessern – Forschungslücke zu Kreuzungsdesign schließen!

Es klafft eine Forschungslücke zur Bewertung verschiedener Kreuzungs- und Signalisierungsarten. Diese muss geschlossen werden. Auf Basis dieser Forschung müssen neue Design-Standards für sichere Straßen und Kreuzungen entwickelt und in Regelwerken verankert werden. Schwere Unfälle müssen auch in Hinblick auf die Infrastruktur systematisch ausgewertet werden.