

Antrag

der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mehr Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende beim Abbiegevorgang von Lkw (II)

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, ein Maßnahmenpaket für mehr Verkehrssicherheit von Lkw (EG Fahrzeugklasse N2 und N3) des Fuhrparks des Senats, der obersten Landesbehörden sowie der nachgeordneten Behörden der Senatsverwaltungen, der Bezirksverwaltungen sowie der landeseigenen Betriebe vorzulegen. Hierbei geht es insbesondere um:

- die Erarbeitung eines Zeit- und Kostenplans für die schnellstmögliche Nachrüstung des Bestandes mit Abbiegeassistenten, sofern entsprechende Systeme für den jeweiligen Fahrzeugtyp vorliegen. Dabei ist auch zu prüfen, inwieweit andere technische Systeme (etwa kameragestützte Überwachung der Abbiegesituation) als Übergangstechnologie bis zur Verfügbarkeit von Abbiegeassistenten genutzt werden können. Auch der verstärkte Einsatz von Beifahrenden oder Niederflurfahrzeugen (tiefliegende Fahrerinnenkabinen) soll als Option für mehr Verkehrssicherheit geprüft werden. Der Zeit- und Kostenplan soll dem Abgeordnetenhaus bis zum 30.06.2019 vorgelegt werden.
- die Initiierung eines Dialogs mit Fahrzeugherstellern und Zulieferern mit dem Ziel der Entwicklung von Abbiegeassistenten mit Notbremssystem von Fahrzeugtypen, für die bisher keine ausreichenden Systeme vorliegen, insbesondere von Spezialfahrzeugen der landeseigenen Betriebe.
- die stärkere Berücksichtigung des Themas Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende in den Schulungskonzepten der Berufskraftfahrer*innen und die Sicherstellung einer turnusgemäßen Schulung der Fahrer*innen.

- die Prüfung, ob in Ausschreibungen durch das Land, die Bezirke und die landeseigenen Betriebe für die Vergabe von Leistungen und Konzessionen die Bereitstellung von Lkw mit Assistenzsystemen oder Lkw mit Niederflersystem verpflichtend vorgeschrieben werden kann.

Begründung:

Die meisten Radverkehrsunfälle ereignen sich an Knotenpunkten. Entsprechend sind Unfälle beim Abbiegen und beim Einbiegen/Kreuzen die häufigsten Unfallkonstellationen. Dabei dominieren an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen die Abbiegeunfälle deutlich. Bei weit- aus den meisten Abbiegeunfällen sind Pkw die Unfallgegner des Radverkehrs. Immerhin an rund 10 % der Radverkehrsunfälle sind Lkw und Lieferwagen beteiligt. Diese Unfälle ereignen sich meist beim Rechtsabbiegen und haben für Radfahrende und zu Fuß Gehende oft schwere Unfallfolgen.

Die Ursache hierfür ist, dass trotz Ausrüstung der Lkw mit diversen Spiegeln, die im Ergebnis eine lückenlose Rundumsicht ermöglichen, Lkw-Fahrer*innen beim Rechtsabbiegevorgang sich nähernde zu Fuß Gehende und Radfahrende nicht wahrnehmen. Die Praxis zeigt, dass eine weitere Steigerung der Anzahl an Sicherheitsspiegeln das Problem nicht umfassend löst. Es gibt jedoch technische (verschiedene Fahr-Assistenz-Systeme, Annäherungssensoren, Videokameras und Fahrerinnenkabinen mit besserer Sicht vor dem Fahrzeug und seitlich des Fahrzeugs) oder personelle (verstärkter Einsatz von Beifahrer*innen) Möglichkeiten, die das Gefahrenpotenzial deutlich reduzieren und die Arbeit des Fahrpersonals im komplexen Großstadtverkehr entlasten können. Zum Einsatz kommende Fahrerassistenzsysteme schützen damit das Umfeld, das Fahrzeug, die Ladung und nicht zuletzt die Fahrenden selbst.

Die Kosten hierfür machen im Vergleich zu den Anschaffungskosten eines Lkw nur einen Bruchteil aus. Ohne eine verbindliche Verankerung der Notwendigkeit entsprechender Lösungen im Fahrzeug scheuen jedoch weiterhin viele Unternehmen entsprechende Investitionen.

Auch Verwaltung und landeseigene Betriebe haben mehrere tausend Lkw aller Klassen in ihren Fuhrparks. Um eine Vorbildfunktion der öffentlichen Hand beim Schutz von zu Fuß gehenden und Radfahrer*innen einzunehmen, muss die Sicherheit beim Abbiegen landeseigener Lkw so zügig wie möglich erhöht werden.

Da noch nicht für alle der diversen Fahrzeugtypen im Lkw-Bereich Abbiegeassistenten zur Nachrüstung oder bei der Neuanschaffung erhältlich sind, müssen auch alternative Strategien zur Sicherheitssteigerung wie der Einsatz von Niederflurfahrzeugen und Beifahrer*innen geprüft werden.

Berlin, d. 15. November 2018

Saleh Schopf
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
der SPD

Bluhm U. Wolf Ronneburg H. Wolf
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Die Linke

Kapek Gebel Moritz Dr. Taschner
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen