

Als einziger Hersteller bietet Daimler den Abbiegeassistenten serienmäßig bei Neufahrzeugen an – und demonstriert die Wirkung dieses Sicherheitsrequisits.



Die Brummi-Biker-Connection

Radfahrerunfälle bei abbiegenden LKW veranlassten den BGL im Sommer 2019, das Gespräch mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) zu suchen. Mitte Februar stellen beide Verbände ihr gemeinsames Positionspapier vor.

Sicherheit für Radfahrer ist das grundlegende Ziel der beiden Lobbyverbände, die unterschiedlicher nicht sein können. Aber „es kann nicht gegeneinander gehen. Es geht um maximale Rücksichtnahme. Es wollen wir erreichen“, verdeutlicht ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork. Denn die Unfälle zwischen diesen beiden Verkehrsteilnehmern mit meist sehr gravierenden Folgen für die Zweiradnutzer waren Anlass, das Thema gemeinsam anzugehen. Der Radverkehr werde sich in den nächsten Jahren

mindestens verdreifachen, machte Stork deutlich. Und da gleichzeitig der Gütertransport ebenfalls erheblich zunehmen wird, bedarf es nun gemeinsamer Strategien.

„Diese Kooperation ist genau die richtige Basis, um das gemeinsame Ziel erreichen zu können“, betont BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt. „Deshalb werden wir für eine sicherheitsoptimierte Radwegeinfrastruktur und fordern alle LKW-Besitzer auf, zeitnah in leistungsfähige Abbiegeassistenzsysteme zu investie-



ren“, fügt er hinzu. Denn jährlich sterben durch solche Kollisionsunfälle 30 bis 40 Radfahrer. Allerdings weist Engelhardt auch darauf hin, dass lediglich Daimler einen serienreifen Abbiegeassistenten anbietet. Ansonsten gibt es acht Hersteller, die eine derartige, zugelassene Sicherheitsausstattung für die Nachrüstung fertigen.

Bitte mehr Fördermittel

Hinzu kommt noch ein anderer Punkt: Es gibt keine einheitliche europäische Lösung, sodass ausländische LKW nicht mit einem solchen Abbiegesystem versehen sind. Und da Verladegeräte den billigsten Anbieter wählen, nimmt der Anteil ausländischer LKW auf hiesigen Straßen zu. Der teure Abbiegeassistent, den Daimler bereits in etwa jeden zweiten Neu-LKW

montiert, ist für die Fuhrunternehmer faktisch ein Wettbewerbsnachteil. Trotzdem gibt es ein großes Interesse an diesem zusätzlichen Sicherheitssystem. Das zeigt sich auch daran, dass die Fördergelder dafür innerhalb von wenigen Minuten abgerufen waren. Und nach Engelhardts Aussage haben inzwischen knapp zehn Prozent der LKW diese zusätzliche Abbiegehilfe. „Wir wären dankbar, wenn wir für den Assistenten mehr Fördermittel bekommen“, macht der BGLler deutlich.

Im vorliegenden Klimapaket sind „erstmalig Finanzhilfen für investive Maßnahmen der Länder und Kommunen zur Realisierung von Radverkehrsnetzen“ festgeschrieben worden. Damit sei „das Geld für Kreuzungsumbauten da“, betont Stork. „Die Kommunen müssen jetzt den politischen Willen aufbringen“, appelliert er. Er verweist auf positive Beispiele in Dänemark und den Niederlanden, wo Rad- und Kraftverkehr nicht nur räumlich besser getrennt sind, sondern auch spezielle Ampelschaltungen haben, um sich



Nur bedingt getrennt: Auto- und Radverkehr. Das ist für keinen von beiden optimal gelöst.



Unfallträchtig, wenn sich Autos und Radler die gleiche Spur teilen müssen.

ADFC/BGL

Das Positionspapier

(Auszüge)

- Kreuzungen sicher umbauen – Verkehrsströme räumlich trennen.
- Grünphasen trennen – Ampelschaltungen entschärfen.
- LKW-Abbiegeassistenten zum Standard machen.
- Sichere Anfahrt zu Baustellen – nur konfliktarme Routen.
- Toten Winkel überwinden – Verkehrsteilnehmende sensibilisieren.
- Unfallforschung verbessern – Forschungslücke Kreuzungsdesign schließen. ADFC und BGL beklagen eine Forschungslücke zur Bewertung unterschiedlicher Kreuzungs- und Signalisierungsarten. Diese muss geschlossen werden. Auf Basis dieser Forschung müssen neue Design-Standards für sichere Straßen und Kreuzungen entwickelt und schnell in den technischen Regelwerken verankert werden. Schwere Unfälle müssen auch in Hinblick auf die Verbesserung der Infrastruktur systematisch ausgewertet werden.

nicht ins Gehege zu kommen. Dies müsse hierzulande auch erreicht werden, sind sich beide Verbände einig.

Bitte nicht zeitgleich grün

„Wir haben Ampelphasen, die die Konflikte erst erzeugen“, verdeutlicht Stork. Denn meist bekommen Auto- und Radfahrer zeitgleich Grün. Das ist extrem unfallträchtig. So gab es allein in Berlin in den ersten fünf Wochen dieses Jahres sechs tödliche Radfahrerunfälle durch abbiegende Nutzfahrzeuge. Zu 90 Prozent lag die Hauptunfallursache bei den Kraftfahrern. Sie sind, wie viele ihrer Kollegen, denen zuvor schon Ähnliches passierte, traumatisiert mit lebenslangen Folgen. „Deswegen wollen wir etwas dagegen tun“, bekräftigt Engelhardt.

Aber der Abbiegeassistent kann eben nur ein Teil dieser Aktivitäten sein. Auch die Stadtplaner sind mehr denn je gefordert. Den beiden Verbänden ist bewusst, dass ihre sicherheitsstrategischen Aspekte Langzeitprojekte sind. Doch gerade jetzt stehen die Chancen für die Kommunen gut, das nötige Geld dafür vom Bund abzurufen. Und manche der in dem gemeinsamen Positionspapier von ADFC und BGL (siehe Kasten) geforderten Maßnahmen lassen sich durchaus kostengünstig und relativ rasch realisieren – für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. „Was wir auf Papier gebracht haben, ist ein guter Anfang“, unterstreicht Engelhardt. Gleichzeitig kündigte er weitergehende und vertiefende Aktionen für die nächsten Jahre an. **Herbert Schadewald**