

Positionspapier

Zu Abbiegeunfällen und Abbiegeassistenten von Lkw und Omnibussen

Arndtstraße 19
30167 Hannover
Tel (0511) 357726-80/1
Fax (0511) 357726-82

info@landesverkehrswacht.de
www.landesverkehrswacht.de

Die Ausgangslage

Von schweren Nutzfahrzeugen („Lkw“) verursachte Verkehrsunfälle nehmen im gesamten Unfallgebild und bezogen auf ihre Laufleistung einen geringen Anteil ein, sind aber wegen ihrer überproportionalen Unfallschwere mit Getöteten, Schwerverletzten und volkswirtschaftlichen Schäden besonders emotional und für die Beteiligten häufig traumatisch. Auf unseren Autobahnen betrifft dies vor allem schwere Auffahrunfälle, in unseren Städten dagegen vor allem Abbiegeunfälle, bei denen meist vorfahrtberechtigte Radfahrer oder Fußgänger von den Fahrern rechts abbiegender Sattelkraftfahrzeuge oder anderer Lkw wie Betonmischer, Müllfahrzeuge, o.a. nicht wahrgenommen, vom Lkw umgestoßen und dann überrollt werden.

Bundesweit wurden in 2017 bei 2.103 innerorts von Lkw verursachten Abbiegeunfällen 49 Radfahrende getötet sowie 343 schwerverletzt. Etwa 34 der 49 Radfahrenden starben bei Unfallsituationen mit rechts abbiegenden Lkw und eigener Geradeausfahrt. Die Zahlen für getötete oder verletzte Fußgänger sind niedriger. Das niedersächsische Innenministerium beziffert für entsprechende Rechtsabbiegeunfälle mit schweren Lkw und Bussen in 2017 auf niedersächsischen Innerorts-Straßen 6 getötete Rad-/Pedelec-Fahrende sowie 1 Fußgänger [1].

Bei diesen Rechtsabbiegeunfällen spielen mangelnde Sichtverhältnisse und der sogenannte „Tote Winkel“ eine wesentliche Rolle. Auch wenn die abbiegenden Fahrzeuge meist langsam fahren, sind die weiteren Randbedingungen und Einflussgrößen wie die Geschwindigkeiten der Radfahrenden sehr unterschiedlich, sodass die zuverlässige Identifikation und Vermeidung kollisionskritischer Abbiegesituationen recht komplex sind.

Position der Landesverkehrswacht

Zur Verhinderung von Abbiegeunfällen mit Nutzfahrzeugen und Omnibussen gibt es mehrere Ansätze.

1. Die Aufklärung und Schulung von Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern, aber auch Erwachsenen inkl. Lkw-Fahrende, über den „Toten Winkel“ – durchgeführt von den Verkehrswachten u.a. - ist wichtig und muss fortgeführt werden und auch ältere Radfahrende erfassen. Dabei sollten auch der notwendige Sichtkontakt und ein partnerschaftliches Verhalten der Beteiligten betont werden. Denn ein Vorfahrtsrecht allein hilft dem schwächeren Unfallbeteiligten wenig.

2. Die Infrastruktur in Kreuzungs- und Abbiegebereichen ist häufig nicht nach aktuell vorliegenden Erkenntnissen zu den Mechanismen der Abbiegeunfälle ausgelegt und verbesserungsfähig. So stören häufig ungünstig angeordnete Werbeflächen, parkende Fahrzeuge oder Bepflanzungen die direkte Sicht zwischen Kfz- und Radfahrenden bzw. Fußgängern. Im Kreuzungsbereich angebrachte Parabol-/Verkehrsspiegel können die Sicht auf sonst verdeckte Verkehrsteilnehmer ggf. verbessern.

Lichtzeichenanlagen sollten **getrennte Grünphasen** für abbiegende Kraftfahrzeuge und für geradeaus fahrende Radfahrer und Fußgänger verwenden.

3. Fahrzeugtechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und Fahrerassistenz lassen allgemein positive Wirkungen erwarten.

3.1 Die korrekte Einstellung der Spiegelsysteme ist zur Einschränkung des „Toten Winkel“ wichtig. Hierzu können spezielle „Spiegeleinstellplätze“ mit entsprechenden Fahrbahnmarkierungen auf Speditionshöfen sowie auf Rast- & Tankplätzen dem Lkw-Fahrer helfen, der sonst zur korrekten Spiegeleinstellung andere Hilfen benötigt.

3.2 Niedrige Fahrersitze, tiefe Fenster und „gläserne“ oder mit einem Fenster versehene Beifahrertüren

können gerade bei vorwiegend innerorts eingesetzten Fahrzeugen wie Linienbussen, Müllsammel- sowie leichteren Verteilerfahrzeugen die direkte Sicht auf vor Ampeln stehende Radfahrer und Fußgänger verbessern. Allerdings zeigen aktuelle Abbiegeunfälle von entsprechend gestalteten Müllfahrzeugen, dass bei zügig vorbeifahrenden Radfahrern „gläserne“ Beifahrertüren allein keine sichere Lösung darstellen.

3.3 Das seit kurzem zulässige **Blinken der seitlichen Positionsluchten** von Lkw und Anhängfahrzeugen bei Abbiegevorgängen wird seitlich nahenden Radfahrern helfen, die Abbiegeabsicht zu erkennen und auf ein Vorbeifahren zu verzichten. **Diese Ausstattung sollte in allen entsprechenden Neufahrzeugen verbaut und in vorhandenen Fahrzeugen nachgerüstet werden.**

3.4 „Intelligente“ Abbiegeassistenten sind seitens der EU-Kommission mit einer neuen Typprüfrichtlinie für einen europaweit verpflichtenden Einsatz in neuen Lkw-Typen ab 2022 und bei allen Erstzulassungen ab 2024 vorgesehen. Diese Systeme sollen UNECE-Anforderungen entsprechend Lkw-Fahrende bei Rechtsabbiegevorgängen warnen und zum Bremsen veranlassen, wenn ein konkretes Kollisionsrisiko mit Radfahrenden besteht. Eine automatische Bremsung ist noch nicht vorgesehen.

Entsprechende Systeme werden von Daimler als werksseitige Sonderausstattung bestimmter Fahrzeugmodelle angeboten. MAN kündigte im Februar 2020 eine integrierte „Abbiegehilfe“ für die neue TG-Baureihe an. Andere Hersteller werden entsprechende integrierte Systeme in Erstausrüstung sicherlich ab 2020/2021 anbieten.

Diese Systeme unterstützen den Lkw- bzw. Sattelzugfahrer auch bei Überholvorgängen im Fernverkehr mit einer Seitenraum-Überwachung, sodass deren Ausstattung **für sowohl im Stadt- als auch im Fernverkehr eingesetzte Fahrzeuge zu empfehlen** ist.

3.5 Seit Mitte 2019 werden von mehreren Systemlieferanten **nachrüstbare Abbiegeassistenten** zu unterschiedlichen Systempreisen von unter 1.000 bis etwa 3.000 Euro angeboten [1]. Diese verwenden unterschiedliche Sensor- und Anzeige-Technologien und erfüllen offenbar alle die BMVI-Anforderungen für eine finanzielle Förderung als auch für eine vom KBA bestätigte ABE. Sie wurden aber in einem umfangreichen Vergleichsversuch durch den ADAC in ihrer Warnquali-

tät und der Häufigkeit von Fehlwarnungen unterschiedlich gut beurteilt [1].

Während für im Fernverkehr eingesetzte Lkw infolge ihrer Laufleistungen und kurzen „Lebenszeiten“ umfangreiche Nachrüstungen mit diesen Abbiegeassistenten ggf. nicht wirtschaftlich sind, „leben“ die vorwiegend im Innerorts-Verkehr eingesetzten Lkw und Omnibusse länger. **Für solche Fahrzeugarten, also Linienbusse, Müllsammel-, Betonmischer- sowie andere Kommunal- und Einsatz-Fahrzeuge, ist es empfehlenswert, geeignete nachrüstfähige Abbiegeassistenten einzusetzen.**

Kommunalen und anderen Flottenbetreibern wird jedoch empfohlen, vor umfangreichen Nachrüstungen zunächst Detailinformationen von den vorgesehenen Systemen zu beschaffen und Mustereinbauten im Feldeinsatz im Hinblick auf korrekte und fehlerhafte Warnungen hin zu erproben [1].

Weitere Informationen:

[1] Abbiegeunfälle und Abbiegeassistenten für Lkw und Omnibusse. Wissensblatt Nr. 20, LVW Niedersachsen

<https://www.landesverkehrswacht.de/ratgeber/artikel-detail/zum-download-fuer-interessierte/>

Ansprechpartner Landesverkehrswacht

Dr.-Ing. Erwin Petersen

Telefon (05031) 7 23 84

E-Mail: Petersen@Landesverkehrswacht.de