

Unterrichtung

Hannover, den 24.10.2018

Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages
- Landtagsverwaltung -

Sicherheit für Rad- und Fußverkehr: Sichtfelderweiterung für Fahrerinnen von Lkw und Abbiegeassistenzsysteme verpflichtend einführen

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 18/758

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -
Drs. 18/1722

Änderungsantrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - Drs. 18/1795

Der Landtag hat in seiner 27. Sitzung am 24.10.2018 folgende Entschließung angenommen:

Sicherheit im Rad- und Fußverkehr erhöhen - Abbiegeunfälle verhindern

Seit 2011 hat sich der Anteil von Verkehrsteilnehmern, die als Fußgänger oder Radfahrer in einen Unfall mit zum Teil schweren Verletzungen verwickelt sind, deutlich erhöht. Unfälle von Fahrzeugen mit Fußgängern und Radfahrern sind zudem häufiger von schweren Verletzungen und Todesfällen gekennzeichnet. Für den außerörtlichen Straßenverkehr wirksame Fahrerassistenzsysteme - wie Elektronische Stabilitätsregelsysteme (ESP, EVSC), Notbremsassistenten (NBA, AEB) und Spurverlassenswarner (LDWS) - sind entwickelt und europaweit vorgeschrieben. Für den speziell innerörtlichen Verkehr fehlen bisher Systeme, die helfen, Abbiegeunfälle zu vermeiden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat einen Entwurf zur Regelung von technischen Anforderungen für Abbiegeassistenzsysteme bei einer Arbeitsgruppe der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) zur Abstimmung eingebracht. Auch Fachverbände wie z. B. ADFC, BGL und GVN fordern zuverlässig funktionierende Abbiegeassistenten zur Vermeidung sowohl von Unfällen als auch vermeidbarer Traumata für Lkw-Fahrer. Trotz dieser Bemühungen auf Bundesebene ist festzustellen, dass es bis dato nur einen Lkw-Hersteller gibt, der ein serienreifes Abbiegeassistenzsystem in einer Sonderausstattung anbietet. Eine flächendeckende und europaweit geltende Verpflichtung zur Ausrüstung von Nutzfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen wird auch vom Europaparlament gefordert und ist von der EU-Kommission im 3. Mobilitätspaket vorgesehen.

Sowohl auf politischer als auch auf unternehmerischer Ebene wird der Fokus mehr auf die Einführung verbindlicher Regelungen zur Einführung von Abbiegeassistenzsystemen gelegt werden. Dies beinhaltet Ansätze passiver, d. h. informierender bzw. warnender, wie auch aktiver, d. h. autonom eingreifender Sicherheitsmaßnahmen, die kurz- und mittelfristig einsetzbar sind. Dazu können bauliche Veränderungen an Fahrzeugen und Aufklärungskampagnen zählen.

In der Vergangenheit wurde durch eine steigende Anzahl von Spiegeln das Sichtfeld des Lkw-Fahrers vergrößert und die Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer durch den Seitenunterfahrschutz verbessert. Da Abbiegeunfälle trotz der Vielzahl an Spiegeln auch heute noch geschehen und Fahrerassistenzsysteme generell Einzug in viele Fahrzeugklassen gehalten haben, liegt es nahe, derartige Systeme für die Verhinderung von Abbiegeunfällen zu nutzen.

Der Landtag bittet die Landesregierung, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass

1. für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t schrittweise der Einbau autonom/selbstständig warnender, später auch selbsttätig bremsender Abbiegeassistenzsysteme, die Radfahrer und Fußgänger beim Abbiegen erkennen, vorgeschrieben wird,

2. europaweit eine Nachrüstung mit einfachen Abbiegeassistenzsystemen für Bestandsfahrzeuge mit mehr als 3,5 t vorangetrieben und mit geeigneten Anreizen unter Beachtung der de-minimis-Regel verbunden wird, bis die beschriebenen Systeme für Neufahrzeuge verbindlich sind,
3. Konzepte geprüft und erarbeitet werden, um insbesondere ältere und jüngste Fußgänger, Radfahrer sowie Handynutzer auf Gefahren von rechtsabbiegenden Nutzfahrzeugen hinzuweisen und dafür zu sensibilisieren.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

4. zu prüfen, ob und wie durch vorgezogene Haltepunkte, getrennte Ampelschaltungen und andere verkehrstechnische Maßnahmen die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrer und Fußgängerinnen/Fußgänger verbessert werden kann,
5. zu prüfen, wie im Zuge der Einführung des 5G-Netzes Potenziale des vernetzten und autonomen Fahrens zur Verbesserung der Abbiegesicherheit genutzt werden können,
6. die Forderung der Verkehrsministerkonferenz zu unterstützen, mit der die Bundesregierung gebeten wird, Forschungsvorhaben zu unterstützen, die die Implementierung und Erprobung einer Public-Key-Infrastructure für den informationstechnisch sicheren Betrieb kooperierender Komponenten intelligenter Transportsysteme vorsehen, soweit sie die Warnung vor potenziell gefährlichen Kreuzungssituationen mit besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern an Knotenpunkten vorsehen,
7. sich dafür einzusetzen, dass die Idee der MAUT-Unterstützung für Fahrerassistenzsysteme beim BMVI vorangebracht wird.