

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 10. Juli 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2013) und **Antwort**

#### Verringerung der Unfälle zwischen Radfahrern und LKW

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Wie viele verletzte (leicht/schwer) und tote Radfahrer\_innen hat es in den Jahren seit 2005 im Zusammenhang mit LKW gegeben (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Zu 1.: In den Jahren 2005 bis 2012 verunglückten bei 3.340 Verkehrsunfällen, die zwischen Lastkraftwagen (Lkw) und Radfahrerinnen bzw. Radfahrern stattfanden, insgesamt 2.636 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Eine Auflistung nach Jahren und Unfallfolgen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Unfallfolge bei Radfahrerinnen und Radfahrern	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Getötete	2	3	6	5	3	5	3	6
Schwerverletzte	43	36	44	42	31	26	49	53
Leichtverletzte	269	237	292	350	259	254	309	309

2. Was unternimmt der Senat um Unfälle mit Radfahrer\_innen und LKW zu senken, besonders im häufigen Fall des toten Winkels beim Rechtsabbiegen?

Zu 2.: Die Polizei Berlin führt regelmäßig Präventionsveranstaltungen als Maßnahme der Verkehrsunfallprävention durch, in denen über die Gefahren des „Toten Winkels“ informiert wird. Im Jahre 2012 konnten bei insgesamt 245 Veranstaltungen 8.492<sup>1</sup> Teilnehmerinnen und Teilnehmer erreicht werden. Präventionsveranstaltungen zum Thema „Toter Winkel“ werden überwiegend durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater der Polizei Berlin, u.a. in Zusammenarbeit mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit, durchgeführt (z.B. Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V., Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V., -ADFC Berlin e.V., Unfallkasse Berlin und Landesverkehrswacht Berlin e.V.).

Von der Fuhrgewerbe-Innung wird hierfür ein spezieller Lkw und von der Unfallkasse Berlin werden gelbe Dreiecks-Planen (Darstellung der Fläche des „Toten Winkels“) zur Verfügung gestellt.

<sup>1</sup> Insgesamt beläuft sich die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an dieser Art von Präventionsveranstaltungen bei ca. 13.500, da es auch Veranstaltungen der Träger der Verkehrssicherheitsarbeit gibt, an denen die Polizei Berlin nicht teilnahm.

Der ADFC Berlin e. V. bat in der Vergangenheit regelmäßig die Polizei Berlin um Unterstützung für seine durchgeführten ADFC Frühjahrs- und Herbst-Checks zur Aufbereitung und Darstellung der Problematik des „Toten Winkels“ im Zusammenhang mit der Risikogruppe der Radfahrerinnen und Radfahrern mit Visualisierung im Fließverkehr.

Daneben sind Maßnahmen der Verkehrsunfallbekämpfung zur Stärkung der Verkehrssicherheit seit 2012 im Behördenzielverfahren der Polizei Berlin fest verankert. Für das Jahr 2013 wurde die Verkehrsüberwachung zur Ahndung von Verstößen durch Vorrangmissachtung rechts abbiegender Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer gegenüber parallel fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer noch einmal intensiviert.

In der "Rücksicht"- Kampagne<sup>2</sup> des Senats für ein besseres Miteinander im Verkehrsgeschehen wird das Thema direkt aufgegriffen.

Derzeit plant die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt außerdem für Herbst 2013 einen Fachworkshop zum Thema „Abbiegeunfälle mit Radfahrerbe-

<sup>2</sup> <http://www.berlin-nimmt-ruecksicht.de/>

teiligung“ mit dem Ziel, daraus die Erprobung neuer modellhafter Maßnahmen für Berlin zu entwickeln.

Bei der Umgestaltung von Einmündungen und Kreuzungen, an denen dies aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse und Verkehrsströme möglich ist, wird darauf geachtet, dass der geradeaus fahrende Radverkehr links vom Rechtsabbiegerfahrstreifen geführt wird, so dass es hier nicht mehr zu den typischen Rechtsabbiegerunfällen kommen kann. Darüber hinaus wird bei allen baulichen Maßnahmen an Einmündungen und Kreuzungen darauf Wert gelegt, bestmögliche Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr zu gewährleisten.

3. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit der Unfallverringering durch Anbringung von sogenannten Trixi-Spiegeln über dem Rotlicht der Ampel?

4. Wie viele Testversuche mit Trixi-Spiegeln hat es in Berlin in welchen Zeiträumen an wie vielen Kreuzungen gegeben? Welche Erfahrungen wurden daraus gewonnen? Wieso blieb es bei Testversuchen und keiner dauerhaften Anbringung?

Zu 3. - 4.: Um das Unfallrisiko zwischen geradeaus fahrendem Radfahrverkehr und nach rechts abbiegenden Lkw und Bussen zu verringern, wurde der „Trixi-Spiegel“ seit 1996 versuchsweise an neun Kreuzungen<sup>3</sup> in Berlin angebracht. Es wurde dabei festgestellt, dass bei diesem nur punktuell wirksamen Spiegel Entfernungen nur schwer zu beurteilen sind und bei ungünstigen Licht- und Witterungsverhältnissen nur ein unzureichender Wirkungsgrad<sup>4</sup> vorliegt. Darüber hinaus zeigten Unfallauswertungen der Polizei Berlin über 18 Monate, dass keine signifikanten Änderungen der Verkehrsunfallentwicklung nach der Installation der Trixi-Spiegel vorlagen, so dass keine Wirksamkeit belegt werden konnte.

Daher wurde von einer stadtweiten Installation der „Trixi-Spiegel“ Abstand genommen. Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen hatte empfohlen, von einer generellen Anwendung abzusehen.

Die in Rede stehenden Verkehrsspiegel sind keine Verkehrseinrichtungen im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und damit auch straßenverkehrsrechtlich nicht anordnungsfähig.

Den Straßenbaulastträgern wurde es jedoch freigestellt, „Trixi-Spiegel“ an für den Radverkehr gefährlichen Kreuzungen und Einmündungen in eigener Zuständigkeit – in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde – anzubringen. Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Anbringung und die Erhaltung des ordnungsgemäßen Zustandes der Spiegel liegt beim zuständigen Straßenbaulastträger.

Der Senat vertritt die Auffassung, die Anwendung von „Trixi-Spiegeln“ nicht weiter auszudehnen und setzt sich vielmehr in den einschlägigen Fachgremien dafür ein, die Anforderungen an die technische Ausstattung von schweren Nutzfahrzeugen und Kraftomnibussen zur weiteren Verbesserung der rückwärtigen Sicht aus Kraftfahrzeugen weiter zu erhöhen.

5. Ist dem Senat bekannt, dass die Stadt Freiburg seit mehreren Jahren erfolgreich die Unfallgefahr an Kreuzungen durch Trixi-Spiegel verringert? Wie bewertet der Senat diese Strategie?

Zu 5.: Nein. Die Verkehrssicherheitsstrategie der Stadt Freiburg kann daher nicht bewertet werden.

6. Welche Kosten würden durch die Anbringung pro Spiegel in Berlin entstehen?

Zu 6.: Die Kosten wurden für die Beantwortung der KA 13/4551 ermittelt und seinerzeit im Landespressesdienst unter <http://www.abghs.verwalt-berlin.de:8080/starweb/adis/citat/VT/13/K1Anfr/k134551.pdf> veröffentlicht.

Die aktuellen Kosten, die für die Beschaffung, Anbringung und Unterhaltung pro „Trixi-Spiegel“ entstehen würden, sind dem Senat aufgrund der vorgenannten Erwägungen nicht bekannt.

Berlin, den 14. August 2013

Frank Henkel  
Senator für Inneres und Sport

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. August 2013)

<sup>3</sup> Siehe KA 13/4551 unter <http://www.abghs.verwaltberlin.de:8080/starweb/adis/citat/VT/13/K1Anfr/k134551.pdf>

<sup>4</sup> Auch durch Verdrehen, Bekleben und durch sonstige Beschädigungen konnten die Spiegel nur eingeschränkt genutzt werden.