



Pet 1-19-12-9213-015613

26197 Großenkneten

Straßenverkehrs-Ordnung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 23.06.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass Trixi-Spiegel (ortsfest installierte Verkehrsspiegel) an Ampeln Pflicht werden.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass viele Radfahrer und Fußgänger bei Abbiegeunfällen von Kraftfahrzeugfahrern aufgrund des toten Winkels übersehen würden und auf diese Weise zu Tode kämen. Da es noch Jahre dauern könne, bevor insbesondere Lkw flächendeckend mit Abbiege-Assistenten ausgestattet seien, könnten an Ampeln ortsfest installierte Verkehrsspiegel (sogenannte Trixi-Spiegel) hier vergleichsweise schnell und kostengünstig Abhilfe schaffen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen 241 Mitzeichnungen und 26 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass der Schutz aller am Verkehr Teilnehmenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer, einen sehr hohen Stellenwert besitzt.

Der Einsatz von ortsfesten Spiegelsystemen wie dem Trixi-Spiegel kann insbesondere an schwer einsehbaren Knotenpunkten eine sinnvolle und schnell umsetzbare Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sein. So wirken ortsfeste Spiegelsysteme besonders bei einem gemeinsamen Halt von Lkw und Radfahrern an einem Knotenpunkt. Wissenschaftliche Studien der Bundesanstalt für Straßenwesen zeigten jedoch, dass sich in den meisten Fällen beide Unfallbeteiligte vor dem Unfall in Bewegung befanden, ohne dass vorher ein Halt an einer Lichtsignalanlage stattgefunden hatte. Diese Unfälle ließen sich somit auch bei Ausstattung der Knotenpunkte mit entsprechenden Spiegeln nicht verhindern.

Ein Einsatz sollte in jedem Einzelfall vor Ort und abhängig von örtlichen Verhältnissen geprüft und bewertet werden. Primäres Ziel muss es sein, die Knotenpunkte durch infrastrukturelle Maßnahmen wie das Freihalten der Sichtbeziehungen, eine verbesserte Führung von Radfahrenden und aufmerksamkeitssteigernde Markierungen für alle Beteiligten verkehrssicher zu gestalten. Insbesondere das Einrichten einer vorgezogenen Haltelinie mit Zeitvorsprung für Radfahrer am Beginn der Grünphase wird als wirksame Maßnahme gegen Tote-Winkel-Unfälle angesehen.

In Ergänzung dazu können auch Abbiege-Assistenzsysteme die Zahl der tödlichen Unfälle deutlich reduzieren. Die schnelle und verpflichtende Ausrüstung neuer Lkw und Busse mit nichtabschaltbaren Abbiegeassistenten muss daher das Ziel sein. Neue Lang-Lkw müssen ab dem 1. Juli 2020 mit einem Abbiegeassistenten mit blinkenden Seitenmarkierungsleuchten ausgestattet werden. Diese Pflicht gilt ab dem 1. Juli 2022



auch für Bestandsfahrzeuge. Als spezielle Fahrzeug-Kombination sind Lang-LKWs nicht im europäischen Recht geregelt.

Zudem hatten sich zahlreiche deutsche Speditionsunternehmen im Rahmen der vom BMVI im Jahr 2018 initiierten „Aktion Abbiegeassistent“ freiwillig dazu verpflichtet, ihre Fahrzeuge mit entsprechenden Radar- und Kamerasystemen nachzurüsten.

Darüber hinaus werden zukünftig Abbiegeassistenzsysteme in allen neuen Lkw und Bussen verpflichtend vorgeschrieben. Da für diese Fahrzeuge die harmonisierten EU-Typgenehmigungsvorschriften verbindlich anzuwenden sind, war es erforderlich, zunächst die technischen Anforderungen zu entwickeln. Das BMVI hat im April 2017 auf Grundlage von Forschungsergebnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) einen Vorschlag für eine neue Regelung bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) eingereicht, um erstmalig verbindliche technische Anforderungen für Abbiegeassistenzsysteme zu schaffen. Nach einer langen und intensiven Diskussion in den Gremien der UNECE wurde der Vorschlag hinsichtlich der Verkehrssituationen in anderen Ländern erweitert und schließlich im März 2019 einstimmig von der UNECE angenommen. Am 15. November 2019 ist die UN-Regelung Nummer 151 für Abbiegeassistenzsysteme völkerrechtlich in Kraft getreten. Die Hersteller können jetzt auch internationale Genehmigungen für diese Systeme erhalten. Ferner hat sich das BMVI bei der Europäischen Kommission und bei den anderen EU-Mitgliedstaaten stets für eine Ausrüstungspflicht mit Abbiegeassistenten eingesetzt und diese erreicht. Laut der EU-Verordnung 2019/2144 zur Typgenehmigung, die am 16. Dezember 2019 verkündet wurde, sind Abbiegeassistenten (dort: „Totwinkel-Assistent“) ab 6. Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab 7. Juli 2024 für neue Fahrzeuge verpflichtend.

Der Einsatz von ortsfesten Spiegelsystemen kann daher vor allem als mögliche Übergangslösung und als ergänzende Maßnahme im Einzelfall im Zusammenhang mit



weiteren infrastrukturellen Änderungen dienen. Ein flächendeckender Einsatz wird nicht für sinnvoll gehalten.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.