

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Wagner, Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/14247 –**

Abbiegegeschwindigkeit von Lkw in novellierter Straßenverkehrs-Ordnung

Vorbemerkung der Fragesteller

Für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger sind rechtsabbiegende Lkw immer wieder eine große Gefahrenquelle und Ursache tragische Unfälle. Neben schärferen Vorschriften im Hinblick auf rechte Seitenspiegel kann die Verringerung der Abbiegegeschwindigkeit von Lkw eine Gefahrensituation verringern.

Nach dem von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer kürzlich vorgestellten Referentenentwurf zur Novelle Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) soll für rechts-abbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts Schrittgeschwindigkeit (7 bis 11 km/h) vorgeschrieben werden. Verstöße könnten künftig mit einem Bußgeld in Höhe von 70 Euro sanktioniert werden. Zudem werde ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen (siehe Artikel „StVO-Novelle: Wir machen die Straßen noch sicherer, klimafreundlicher und gerechter!“ auf www.bmvi.de).

Die nach Ansicht der Fragesteller an dieser Stelle aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich zu begrüßende Änderung soll nach Angabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVi) – wie die gesamte Novelle – „noch 2019 in Kraft treten“. Allerdings sind die Lichtsignalprogramme in Deutschland auf eine schnellere Abbiegegeschwindigkeit programmiert (je nach Abbiegeradius 18 bis 25 km/h); ein notwendiges Umprogrammieren dieser Ampeln wäre komplex und deutschlandweit nicht in wenigen Wochen zu bewerkstelligen.

Würde die Novelle in diesem Punkt ohne Übergangsfristen in Kraft treten, und wären die Lichtsignalanlagen bis dahin noch nicht entsprechend angepasst, könnten sich neue gefährliche Gefahrensituationen für den Fuß- und Radverkehr ergeben: Letzterer erhielt in Abbiegesituationen mit grünem leuchtenden Pfeil an der Ampel häufig bereits Grün, wenn sich Lkws aufgrund der verringerten Abbiegegeschwindigkeit noch beim Abbiegen befinden könnten. Nahe liegend wäre es aus Sicht der Fragesteller also, in diesen Fällen die Fahrt mit Schrittgeschwindigkeit nicht bereits mit Inkrafttreten noch 2019 vorzuschreiben. Die geplante Vorschrift wäre hier auch nicht zwingend notwendig, da nach jetziger Gesetzeslage kein Fuß- und Radverkehr während des Abbiegevorganges gleichzeitig Grün hat und beim Abbiegen zu beachten wäre.

Bei Signalisierung ohne grünen leuchtenden Pfeil ist nach Auffassung der Fragesteller die Neuregelung hingegen grundsätzlich sinnvoll, allerdings wäre auch hier jede signalisierte Kreuzung auf ggf. vorhandene spezielle Schaltungen zu prüfen, um eine Gefährdung durch das langsamere Abbiegen auszuschließen.

1. Trifft es zu, dass für Fahrzeuge des Schwerverkehrs in der Neufassung der StVO beim Rechtsabbiegen Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben wird?
2. Soll die Pflicht zur Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen auch gelten, wenn an Lichtzeichenanlagen durch grünen leuchtenden Pfeil ein konfliktfreies Abbiegen angezeigt wird?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften sieht dies vor.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, dass bei der Berechnung der Sicherheitszeiten (Zwischenzeiten) zwischen den einzelnen Phasen an Lichtzeichenanlagen nach den gültigen „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ eine deutlich höhere als Schrittgeschwindigkeit zugrunde gelegt wird?

Ja.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, wenn zukünftig die Kreuzung durch Fahrzeuge des Schwerverkehrs deutlich langsamer geräumt wird als in den Lichtsignalprogrammen berücksichtigt, mithin also „feindliche Verkehre“ bereits Grün erhalten könnten, bevor solche Fahrzeuge die Kreuzung geräumt haben?

Aufgrund der erforderlichen Sorgfaltspflicht aller Verkehrsteilnehmenden bei der Einfahrt in einen Knotenpunkt entstehen hieraus keine unmittelbaren Sicherheitsrisiken.

5. Welche Übergangsfristen plant die Bundesregierung, um den Straßenbau-
lastträgern und Straßenverkehrsbehörden die rechtzeitige Veranlassung der notwendigen Anpassungen an den Lichtsignalprogrammen zu ermöglichen?

Welche finanziellen Mittel werden dafür bereitgestellt?

Anpassungen der sogenannten Signalzeitenpläne sind nicht notwendigerweise geboten. Eine Überprüfung der Signalsteuerungen kann gegebenenfalls im Rahmen des routinemäßigen Qualitätsmanagements erfolgen. Daher bedarf es keiner Übergangsfristen und finanzieller Mittel.