

## **BAWN bringt alle Rückwärtsfahrten auf den Prüfstand**

Kreisweites Gefährdungskataster ergibt 789 „Rückwärtsstrecken“: Prüfung jedes Einzelfalls

Nienburg. Wie oft müssen die Fahrer des BAWN bei ihren Entsorgungstouren durch das Kreisgebiet rückwärtsfahren? Kann man nicht wissen? Doch, und zwar sehr genau: Es gibt exakt 789 Stellen, an denen rückwärts gefahren werden muss. Um Unfälle zu vermeiden, stellt der BAWN jeden einzelnen dieser Bereiche auf den Prüfstand.

Rückwärtsfahrten sollen bei der Abfalleinsammlung nach Möglichkeit vermieden werden, wie auch in jüngsten Presseartikeln berichtet wurde. Dabei ist das Rückwärtsfahrverbot für Lkw während der Abfalleinsammlung nicht neu. Bereits seit 1979 fordert die gesetzliche Unfallversicherung, Rückwärtsfahrten nach Möglichkeit zu vermeiden. Dennoch kommt es dabei immer wieder zu – auch tödlichen – Unfällen. „Bei uns ist beim Rückwärtsfahren zum Glück noch nichts passiert“, sagt BAWN-Vorstand Arne Henrik Meyer. „Wir wollen, dass das so bleibt.“

Gemäß geltender Unfallverhütungsvorschriften hat der BAWN ein Gefährdungskataster angelegt, in dem alle 789 Rückwärtsfahr-Bereiche einzeln erfasst sind. Diese exakte Zahl kennt der BAWN dank seiner Touren-Software. Jeder einzelne Bereich wird vor Ort im Rahmen einer Gefährdungsabschätzung geprüft, ob eine Rückwärtsfahrt vertretbar ist. „Das Verfahren läuft derzeit“, so der Vorstand. „In der Stadt Nienburg gibt es beispielsweise 262 Rückwärtsstrecken. 70 davon stufen wir als kritisch ein.“ „Kritisch“ ist eine Strecke dann, wenn die Straße inklusive Seitenstreifen zu schmal ist, zu unübersichtlich oder wenn es eine Kurve gibt. Auch das Umfeld wird berücksichtigt; etwa, ob in dem fraglichen Bereich ein Kindergarten, eine Schule oder ein Seniorenwohnheim liegt.

Parallel zur derzeit laufenden Gefährdungsabschätzung prüft der BAWN Assistenzsysteme für seine Lkw. Alle Fahrzeuge sind mit Rückfahr-Kameras ausgestattet, eines zusätzlich mit einer 360-Grad-Bildgebung. Untersucht werden jetzt auch Systeme, die das Fahrzeug im Notfall selbsttätig stoppen, wenn beispielsweise eine Person in den definierten Sicherheitsbereich eindringt. Für Meyer sind solche Systeme allein aber nicht ausreichend. Er setzt auf das Können seiner Fahrer und auf deren Erfahrung: „Ein solches System muss auch praxistauglich sein.“

Unabhängig von technischen Möglichkeiten muss eine Lösung gefunden werden, die die Rückwärtsfahrten künftig möglichst überflüssig macht. Die kann unter Umständen ganz einfach aussehen, so Meyer: „Es gibt zum Beispiel zugeparkte Wendehämmer, die eine Rückwärtsfahrt auslösen. Wenn unsere Fahrzeuge im Wendehammer auch tatsächlich wenden können, ist schon viel gewonnen.“ In anderen Fällen lässt sich am Ende des fraglichen Bereichs möglicherweise ein Wendepunkt anlegen. „Ob es eine Lösung gibt und wie die aussehen könnte, wird jeweils bei einem Ortstermin mit der zuständigen Gemeinde geklärt.“

„Etliche der genannten 789 Rückfahrstrecken werden – Umsicht der Fahrer vorausgesetzt – unbedenklich sein“, bilanziert Vorstand Meyer erste Ergebnisse. „Die meisten kritischen Bereiche werden wir gemeinsam mit Anwohnern und Kommune entschärfen können.“ Es gibt aber Fälle, in denen sich keine Lösung findet. Dann wird durch den BAWN eine Stellplatzverfügung erlassen. Arne Henrik Meyer nennt als Beispiele Punkte in Hoyerhagen oder die Stichstraße Am Scheibenplatz in Nienburg. Dort müssen die Anwohner nunmehr ihre Tonnen zur Leerung an die nächste Durchgangstraße etwas weiter schieben.