

SPIEGEL VERKEHRT



Lkw-Unfälle mit Radfahrern feiern immer noch traurige Rekorde auf hohem Niveau. Spiegel alleine helfen nicht. Sie überfordern die Fahrer.

Text | Jan Bergrath

Gleich mit drei Beamten kommt die Kölner Polizei an diesem Montagmittag auf das Gelände der Silo-Expedition Freund in Frechen. Doch das 2005 gegründete Verkehrsunfallanalyseteam (VU-Team) um Polizeihauptkommissar Achim Schulze-Schwanebrügger will sich nur informieren. Oder anders gesagt: ein eigenes Spiegel-Bild machen. Die Beamten sind immer dann im Einsatz, wenn in und um Köln Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten passiert sind. Nun sind sie der Einladung des FERNFAHRER gefolgt. Zuvor hatte sich Claus Kerschensteiner, Geschäftsführer des Verkehrsbildungszentrums (VBZ) Mainfranken, an die Redaktion gewandt.

In seinen Kursen lässt Kerschensteiner die Fahrer immer wieder Geschicklichkeitstests machen. „Die Übung mit dem Frontspiegel haben meist nur ein bis zwei

Der Spiegeltest

Es ist auf den ersten Blick nur eine einfache Geschicklichkeitsübung – aber sie hat es gewaltig in sich. In Zusammenarbeit des FERNFAHRER mit dem VBZ Mainfranken können alle interessierten Lkw-Fahrer den Spiegeltest gerne selbst machen: Beim Truckfestival in Geiselwind (6.–9.6.2014) am Info-Rondell und beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring (18.–20.7.2014). Ein verblüffender Eindruck ist garantiert.



ZUM MITMACHEN



„Ich frage mich natürlich, ob dieser Frontspiegel überhaupt noch ein Hilfsmittel ist.“

Achim Strobel, 44, Polizeihauptkommissar

Leute auf Antrieb geschafft. Das hat mich stutzig gemacht.“

Und so kommt Kerschensteiner aus Unterpleichfeld bei Würzburg angereist, um vor den Augen der Polizei und den Mitarbeitern der Expedition seine Übung aufzubauen: Er befestigt auf der rechten Seite des Actros eine Art Lanze mit einem gelben Tennisball an der Spitze und stellt in wenigen Metern Entfernung seine selbstgebaute Konstruktion auf – einen sehr einfachen Mechanismus, der laut hupt, wenn der gelbe Ball das Ziel trifft. Nur mit Blick auf den rechts oben über der Scheibe verbauten Spiegel sollen die freiwilligen Probanden nun den Kontakt auslösen.

Polizeihauptkommissar Achim Strobel setzt sich als Erster hinters Steuer. Er ist einer der 15 Spezialisten des VU-Teams, die beinahe täglich ausrücken müssen, um vor Ort die Spuren zu sichern, die später in



„Im dritten Versuch habe ich es endlich geschafft. Man muss hier ganz anders denken.“

Johann Puscas, 49, Lkw-Fahrer bei Freund



„Die Konsequenz heißt: stehen bleiben, wenn jemand vorne im Spiegel auftaucht.“

Claus Kerschensteiner, 45, Lkw-Fahrer-trainer

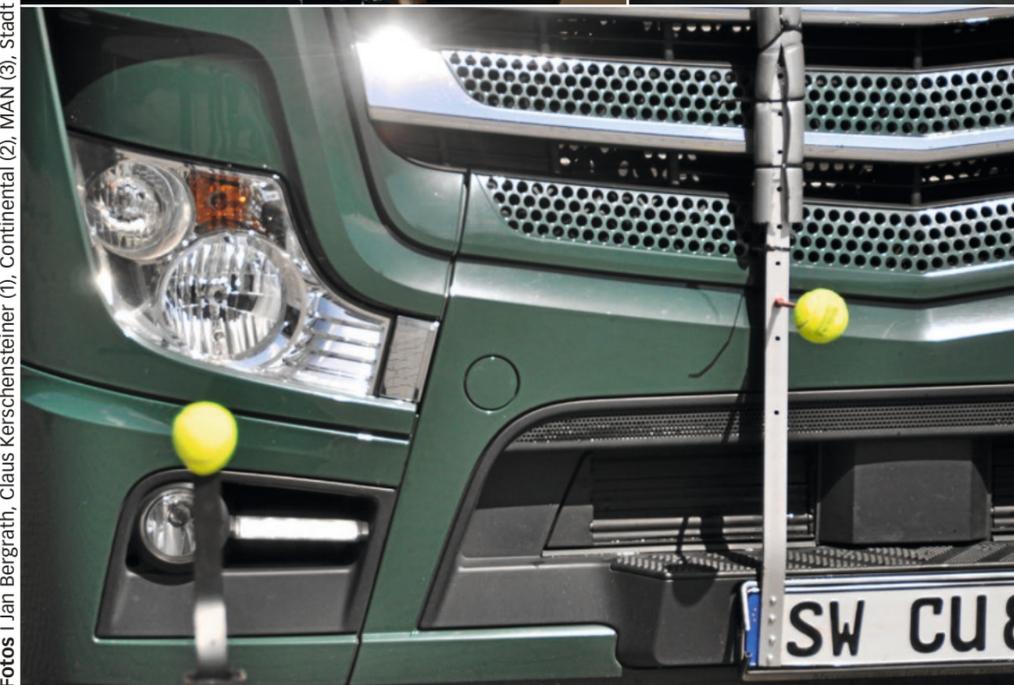
einem möglichen Gerichtsverfahren darüber entscheiden können wie ein Urteil gegen einen mutmaßlichen Unfallverursacher ausfallen wird.

Denn darum geht es: Bei bundesweit jährlich über 3.000 Unfällen zwischen Lastwagen und Radfahrern wird am Ende in der Regel der Lkw-Fahrer angeklagt. Erst Ende April wurde ein 52-jähriger Kollege vom Landgericht Leipzig wegen fahrlässiger Tötung zu einer Geldstrafe von 7.300 Euro verurteilt, weil er am 16. September 2013 eine 61-jährige Radfahrerin erst übersehen und schließlich mit seinem Lkw überrollt hatte.

Konzentriert tastet sich Hauptkommissar Strobel die wenigen Meter geradeaus an das Ziel heran. Im letzten Moment lenkt er schließlich nach links. Erst beim Aussteigen erkennt er allerdings, wie weit er noch danebenliegt. „Im Spiegel ist der Ball auf der rechten Seite zu sehen, tatsächlich befindet er sich auf der linken Seite“, so Strobel. Im dritten Versuch trifft er schließlich.

Den anderen Teilnehmern ergeht es nicht anders – selbst Freund-Fahrer Johann Puscas ist verblüfft: „Lenke ich nach links, fahre ich vom Ziel weg. Das ist mir im Speditionsaltag zwar noch nicht passiert, aber ich

Polizeihauptkommissar Strobel sieht den gelben Tennisball im Frontspiegel auf der rechten Seite, während er sich tatsächlich auf der linken Seite befindet. Im entscheidenden Moment steuert er den Lkw verständlicherweise in die entgegengesetzte Richtung.



Fotos | Jan Bergrath, Claus Kerschensteiner (1), Continental (2), MAN (3), Stadt Münster (1)

muss im entscheidenden Moment ganz anders denken.“

Die gleiche Erkenntnis bringt auch Strobel ins Grübeln: „Ich bin doch sehr überrascht, dass dieser Spiegel dem Fahrer auf den ersten Blick eine ganz verkehrte Perspektive zeigt. Jetzt frage ich mich natürlich, ob dieser Frontspiegel überhaupt noch ein Hilfsmittel ist, wenn es darum geht, Unfälle zu vermeiden.“ Und für Kerschensteiner kann es „eine gefährliche Situation ergeben, wenn der Fahrer plötzlich im Straßenverkehr dort eine Person stehen sieht und im ersten Reflex in die falsche Richtung ausweicht. Denn im entscheidenden Moment denkt man nicht daran, selbst wenn es in der Fahrschule bewusst trainiert wurde.“

Eine Woche später im Büro von Schulze-Schwanebrügger im Kölner Polizeipräsidium. Am Bildschirm zeigt er, wie groß der tote Winkel tatsächlich für einen Lkw-Fahrer sein kann. Ein tödlicher Unfall aus dem vergangenen Jahr, den sein Team analysiert hat, geht ihm besonders nah: Anfang Mai wurde der 60-jährige Fahrer in Köln wegen fahrlässiger Tötung zu einer Bewährungsstrafe von sechs Monaten und 3.000 Euro Geldbuße verurteilt. Der Fall zeigt, wie überfordert gerade die Lkw-Fahrer im innerstädtischen



Fest installierte Spiegel an gefährlichen Kreuzungen sind auch keine Lösung.

Verkehr sind. In Köln-Ehrenfeld hatte der Fahrer beim Abbiegen nach rechts eine junge Radfahrerin auf dem Radweg überfahren. „Wir gehen davon aus, dass die Frau den Blinker des Lkw gesehen haben muss, aber wohl glaubte, der Lkw würde 20 Meter weiter in die nächste Straße abbiegen. Tatsächlich bog er vorher in ein Firmengrundstück ab.“

Auch ein zweiter Unfall dokumentiert die Hilflosigkeit der Kollegen an vielen Kreuzungen. „Ein Fahrer hatte sich vorher vergewissert, dass neben ihm kein Rad zu sehen war.



Weißer „Geisterräder“ an Unfallstellen sollen an getötete Radfahrer erinnern.

Dann schaute er nach links auf den Verkehr und als er kurz danach abbog, stand eine Radfahrerin plötzlich neben dem Laster. Bei unserer Analyse haben wir festgestellt, dass der Lkw-Fahrer die Frau an dieser Stelle einfach nicht mehr sehen konnte.“

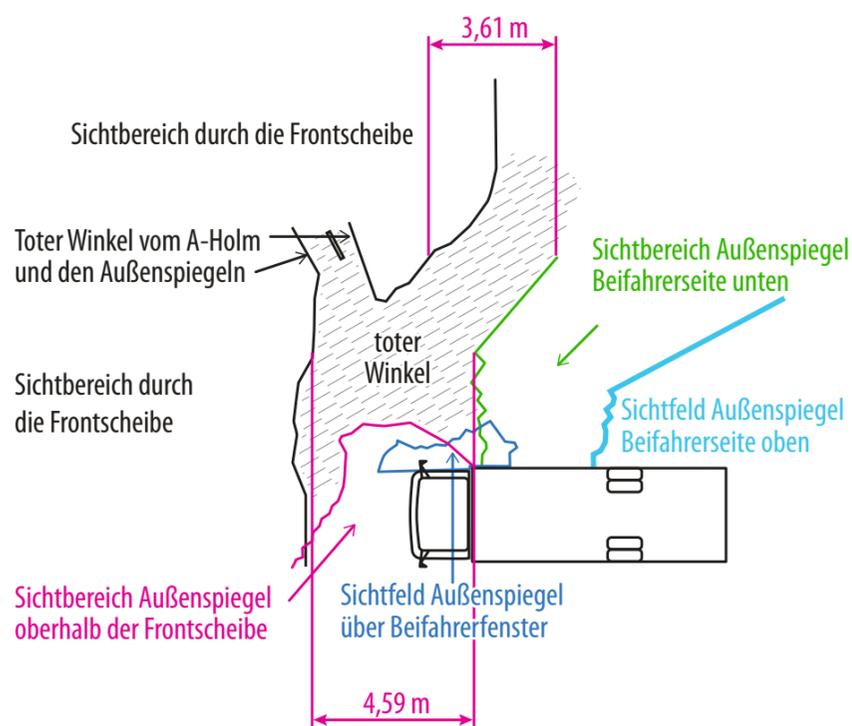
Bei jedem dieser Unfälle fordern die Medien immer wieder einen besseren Schutz der Radfahrer. Ganz oben auf der Wunschliste steht der gewölbte Spiegel, wie sie die Städte Münster und Osnabrück bereits einsetzen. Doch ein tödlicher Unfall aus diesem März an einer Kreuzung in Osnabrück belegt, dass auch diese sogenannten Trixi-Spiegel kein Allheilmittel sind: „Wer jemals in einem Lkw gesessen hat, weiß, dass es beinahe unmöglich ist, in einer dynamischen Situation die Gesamtlage zutreffend zu überblicken“, sagt der Unfallforscher Siegfried Brockmann vom Gesamtverband der Versicherer in Berlin. „Die Fußgänger und Radfahrer bewegen sich aus verschiedenen Richtungen und der Lkw muss ja auch irgendwann vorwärtsrollen.“

So äußert Brockmann auch Zweifel an der bestehenden Gesetzgebung, also den Richtlinien 2003/97/EG und 2007/38/EG, die nur wei-



Polizei-hauptkommissar Achim Schulze-Schwanebrügger erklärt die Größe des toten Winkels.

Sichtfeldmessung des Lkw (toter Winkel)



Quelle: Polizei Nordrhein-Westfalen Köln, Das Verkehrsunfallaufnahme team

Gefahr durch den toten Winkel

Die statistischen Zahlen der letzten drei Jahre belegen es: Obwohl der Tote-Winkel-Spiegel längst Vorschrift ist, sind nach der offiziellen Unfallanalyse bei 80 Prozent aller Unfälle die Fahrer die Hauptverursacher. So jedenfalls schreiben die Unfallforscher des Gesamtverbandes der Versicherer in Berlin auf Anfrage von FERNFAHRER. Offenbar steht jedoch eine weitere Untersuchung in einem Projekt zum toten Winkel vor dem Abschluss – demnach soll bei der überwiegenden Mehrheit der Abbiegeunfälle zwischen Lkw und Radfahrern aufseiten der Fahrer die Unfallursache „Fehler beim Abbiegen“ der Hauptgrund sein. Bei den beteiligten Radfahrern mit mindestens Teilschuld kam die Ursache „verbotswidrige Benutzung einer (Richtungs-)Fahrbahn“, also das Fahren in falscher Richtung und die Nutzung falscher Flächen, am häufigsten vor.

- 2012: 3.437 Unfälle mit Personenschaden (3.130 innerorts und 307 außerorts)
- 2011: 3.517 Unfälle mit Personenschaden (3.204 innerorts und 313 außerorts)
- 2010: 3.054 Unfälle mit Personenschaden (2.797 innerorts und 257 außerorts)

Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft



tere Spiegel vorschreiben, um die Gefahr des toten Winkels zu bannen. „Da sind aber offenbar weder Lkw-Fahrer noch Psychologen am Werk gewesen. Der Fahrer muss nämlich nicht nur zur rechten Zeit in den richtigen Spiegel blicken, er muss auch multitaskingfähig sein und in einer Art „Split-Screen-Blick“ verschiedene Bewegungsabläufe zu einem richtigen Ganzen zusammensetzen. Wobei Weitwinkelspiegel Objekte auch noch stark verkleinert und verzerrt wiedergeben. Im Ergebnis sind auch sehr umsichtige Lkw-

Fahrer immer in der Gefahr, wegen fahrlässiger Körperverletzung oder gar Tötung bestraft zu werden, weil es den idealen Fahrer nach juristischer Lesart in dieser komplexen Situation gar nicht gibt.“

Auch moderne Kamerasysteme, wie sie mittlerweile auf den Markt gebracht wurden, fordern die ganze optische Aufmerksamkeit des Fahrers. Rundum-Kamerasysteme scheitern zudem an einem einfachen Problem: Bei Planzügen können einige der seitlichen Kameras gar nicht angebracht werden.

„Eine deutliche Verbesserung könnte deshalb nur ein elektronischer Abbiegeassistent schaffen, der mit Sensoren Fußgänger und Radfahrer erfasst, die sich unmittelbar vor oder neben dem Fahrzeug befinden“, so Brockmann. „Im Ernstfall würde der Fahrer gewarnt, der Lkw automatisch gebremst. Solche Systeme könnten nach unseren Berechnungen fast die Hälfte dieser Abbiegeunfälle mit Fußgängern und Radfahrern vermeiden.“

Allerdings – es gibt sie nicht, selbst wenn eine renommierte TV-Sendung wie Westpol



ANZEIGE



Continental entwickelt an einer 360-Grad-Rundumsicht, die mehrere Kameras in einem Monitor vereint.

Kompressortechnik

Power satt – zum Kühlen und Tiefkühlen

WAECO CoolFreeze CDF 35

- Kompressorkühlbox für Normal- und Tiefkühlung
- Tiefkühlung bis -15 °C
- 12/24-Volt-Anschluss serienmäßig
- Volumen: 31 Liter

Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen inkl. MwSt.

www.dometic-waeco.de



nur 569,00 €



- WAECO CoolFun CXT 26
- Thermoelektrische Kühlbox
- Kühlung bis 18 °C unter Umgebungstemperatur
- 12/24 Volt DC

nur 99,00 €

WAECO
by Dometic GROUP

Der ADAC zeichnete 2008 einen Prototyp des TGX mit Abbiegeassistenten aus.



(WDR) aufgrund mangelnder Recherche behauptet, diese ausgereiften Systeme seien bereits „seit über zehn Jahren verfügbar“ und würden von den Spediteuren nur deshalb nicht eingesetzt, um Kosten zu sparen. Einzig MAN hatte bereits einen Prototyp vorgestellt, der 2008 vom ADAC in Bayern sogar mit dem Mobilitätspreis ausgezeichnet wurde. Das Projekt hat es aber noch nicht zur Marktreife geschafft. Auf Anfrage von FERNFAHRER heißt es aus München: „Auf dem Weg von einem Forschungsprojekt zum serienreifen Assistenzsystem müssen absolute Alltagstauglichkeit und Zuverlässigkeit erreicht werden. Daher steht ein Termin für die Serieneinführung noch nicht fest.“

Der Versuch eines freien Anbieters, mit Hilfe von Sensoren den Fahrer per Ultraschall vor Radfahrern zu warnen, scheiterte kläglich. Der Vertreter selbst riet vor Ort vom Einbau ab: „Die Sensoren können nicht zwischen Radfahrern und Mülltonnen unterscheiden. Da es dadurch beim Abbiegen ständig piept, schaltet der Fahrer das System spätestens nach zwei Wochen wieder ab.“

Offenbar tritt nun in Berlin Katharina Reiche, seit Dezember 2013 als parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium (BMVI) auch für den Bereich Verkehrssicherheit zuständig, beim Thema Abbiegeassistent kräftig in die Pedale. Das BMVI sorgt insbesondere auch in den internationalen Gremien wie der UNECE für die Zulassung moderner Technologien. „Mit der Bundesanstalt für Straßenwesen arbeiten wir im Bereich der Forschung zusammen an deren Einsatzmöglichkeiten. Mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans fördern wir unter anderem die Entwicklung eines Leitfadens zur Reduzierung von Abbiegeunfällen zwischen Kfz und Radfahrern.“ Immerhin: Der Wille ist da, nur mangelt es an der nötigen Technik.

„Mir ist es sehr wichtig, dass die Verkehrssicherheit bei rechtsabbiegenden Lkw rasch verbessert wird“, so Reiche. „Denn ich denke dabei auch an die vielen traumatisierten Lkw-Fahrer, die in solche Unfälle verwickelt werden.“



Ein Signalton warnt vor Radfahrern im toten Winkel.



Leider ist die Technik noch im Entwicklungsstadium.