

Kampf dem toten Winkel: „Trixi-Spiegel“

Bericht:

Die SPD-Stadtratsfraktion bittet die Verwaltung mit Antrag vom 08.01.2020 auf, einen Pilotversuch für sogenannte Trixi-Spiegel in Nürnberg zu prüfen, um die Anzahl der Fahrradunfälle, die im sog. toten Winkel von Lkws passieren, zu senken. Die Verwaltung hat den Antrag mit folgendem Ergebnis geprüft:

1. Ergebnisse des Modellversuchs zu Trixi-Spiegeln 1996 in Nürnberg

Es hat in Nürnberg bereits im Jahre 1996 einen Modellversuch mit Trixi-Spiegeln gegeben. Im Rahmen dieses Modellversuchs in München und Nürnberg wurden in Nürnberg an acht signalisierten Kreuzungen hauptsächlich entlang des Rings der B4 Spiegel installiert und anschließend evaluiert. Das Evaluationsergebnis des Modellversuchs kann wie folgt zusammengefasst werden:

Bis zu 50 % der Befragten – insbesondere ortsfremde Lkw- und Busfahrer – haben den Spiegel nicht wahrgenommen. Teilweise auch, weil dieser als zu klein empfunden wird und durch den schwarzen Rand recht unauffällig ist. Das Verkehrsgeschehen wird im Spiegel verkleinert dargestellt. Dadurch kann es zu Fehleinschätzungen der abbiegenden Kfz-Führer kommen. Weitere 14 % haben den Spiegel zwar bemerkt, wussten aber nicht, wofür dieser zu verwenden ist. Ein Großteil der LKW-Fahrer fühlt sich grundsätzlich beim Abbiegen durch den toten Winkel verunsichert und sieht deshalb einen Spiegel positiv. Allerdings verlassen sich die Fahrer, deren Fahrzeuge einen sog. Fahrradspiegel haben, mehr auf diesen. Deshalb sollten alle Fahrzeuge mit solchen Spiegeln ausgestattet werden. Wesentlich zielführender sind aus heutiger Sicht Abbiegeassistenten, die 1996 noch nicht verfügbar waren.

Ein weiteres Ergebnis war, dass Spiegel mehrfach beschlagen, verschmutzt, vereist oder verstellt waren und in Einzelfällen sogar zerstört. Konkrete Auswirkungen auf das Unfallgeschehen konnten nicht festgestellt werden, da es in beiden Städten keine Unfallschwerpunkte für solche Abbiegeunfälle gibt. Dennoch gab es in Nürnberg während des Modellversuchs einen tödlichen Fahrradunfall mit einem Lkw im Stauraum einer Kreuzung mit Trixi-Spiegel.

Damals wurde auch das Institut für Fahrzeugsicherheit des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. und die Bundesanstalt für Straßenwesen befragt. Beide haben einen generellen Einsatz von Trixi-Spiegeln nicht empfohlen und halten Verbesserungen der Sichtbeziehungen am Fahrzeug selbst für sinnvoller.

2. Aktuelle verkehrsrechtliche Situation

Seit dem Modellversuch 1996 hat sich einiges verbessert: So mussten ab 6. August 2007 und spätestens bis zum 31. März 2009 alle für die Güterbeförderung ausgelegten und gebauten Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen auf der Beifahrerseite mit einem Weitwinkelspiegel und Nahbereichsspiegel nachgerüstet werden. Auch alle ab 01.01.2000 zugelassenen Kfz über 3,5 t müssen dementsprechend ausgestattet werden. Die vollständige Umsetzung der Richtlinie und damit die Übernahme aller EU-Staaten in das jeweilige Recht gilt seit Juni 2009 als vollzogen. Damit wurde die Voraussetzung für gute Sicht rund um Lkws und Busse deutlich verbessert. Das Problem besteht nun häufig darin, ob die Spiegel richtig eingestellt sind, ob der Fahrer im richtigen Moment in den richtigen Spiegel schaut und ob man Bewegungsabläufe erfassen und zusammensetzen kann und dies bei stark verkleinerter und verzerrter Darstellung.

Auch mit der Novellierung der StVO 2020, wonach Fahrzeuge über 3,5 Tonnen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen, wenn mit Rad- und Fußverkehr zu rechnen ist, soll mehr Vorsicht und Sicherheit beim Abbiegevorgang erreicht werden.

Die EU-Gesetzgeber haben zudem ab 2022 verpflichtende Abbiegeassistenten für Busse und Lkws bei neuen Fahrzeugtypen vereinbart. Für alle neuen Lkw und Busse gilt diese Pflicht ab 2024. Auch damit sollen häufig tödliche Abbiegeunfälle mit Zufußgehenden und Radfahrenden künftig verhindert bzw. vermindert werden. Mit dem Förderprogramm „Abbiegeassistenzsysteme“ gibt es seit Mai 2020 finanzielle Unterstützung bei der Aus- und Nachrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Und auch mit der Aktion „Abbiegeassistent“, die das BMVI im Juli 2018 gestartet hat, konnten zahlreiche Logistikunternehmen – darunter auch alle großen Lebensmittelketten – als Sicherheitspartner für eine Ausrüstung mit diesen Systemen bereits vor dem Jahr 2024 gewonnen werden. Die Stadt Nürnberg geht in dieser Frage mit gutem Beispiel voran. Die Umsetzungsfrist ist aus hiesiger Sicht deutlich zu lange gewählt.

3. Fazit

Im Stadtgebiet gibt es keine Unfallschwerpunkte an bestimmten Kreuzungen, die eine Priorisierung der Notwendigkeit von Trixi-Spiegeln zulassen. Generell ist es nicht zweckmäßig, alle Gefahrendstellen mit solchen Spiegeln auszustatten. Ein „Trixi-Spiegel“ muss zudem vom Fahrer des abbiegenden Lkw richtig angewandt werden, ebenso wie die vielen bereits vorhandenen Spiegel an Lkws und Bussen, mit denen es eigentlich heute schon keine toten Winkel nach vorne und zur Seite geben dürfte. Es gibt nicht „den einen kritischen Winkel“, sondern mehrere kritische Positionen vor, neben und hinter dem Fahrzeug. Zudem wird die Wirksamkeit der Spiegel durch falsche Einstellungen, Verschmutzung, beschlagene Scheiben, Vereisung oder z.B. Vandalismus häufig zusätzlich beeinträchtigt. Auch die früher häufiger verwendeten Verkehrsspiegel sind aus solchen Gründen weitgehend aus dem Straßenraum verschwunden.

Das bedeutet, dass die Gefahr trotz der Spiegel bestehen bleibt. Es wird sogar an den dann nicht damit ausgestatteten Kreuzungen eine relative Zunahme der Gefahr durch Sorglosigkeit vermutet. Mit den Spiegeln stellt sich bei den Fahrradfahrenden eine Scheinsicherheit ein, da man davon ausgeht, nun nicht mehr übersehen zu werden, was aber aus den oben genannten Gründen in vielen Fällen nicht zutrifft. Zufußgehende und Radfahrende müssen dennoch sehr defensiv und vorausschauend fahren. Deshalb ist es vielmehr erforderlich, Anpassungen und Umbaumaßnahmen an den Verkehrsknoten selbst vorzunehmen, wie z.B. vorgezogene Haltelinien für Radfahrende und Ampelschaltungen, die den Zufußgehenden und Radfahrenden früher Grün geben, um diese für den abbiegenden Kfz-Verkehr sichtbar zu machen.

Maßgeblich sind zudem die Unfallprävention durch Verkehrserziehung vor allem auch von Kindern und Jugendlichen und die Öffentlichkeitsarbeit, um auf die Gefahren beim Rechtsabbiegen aufmerksam zu machen. Verhaltensweisen, wie sich als Fahrradfahrender immer deutlich vor oder weit rechts hinter einen Lkw aufzustellen und Blickkontakt zu halten, oder als Kfz-Fahrender stets einen Schulterblick zu machen, sind trotz aller Maßnahmen unverzichtbar. Daneben ist eine verpflichtende Installation von technischen Lösungen an den Fahrzeugen schneller als vom Bund vorgegeben erforderlich, wie z. B. Kamera-Monitor-Systeme, aber auch aktive Fahrerassistenzsysteme, die den Fahrer direkt durch Signale auf die Gefahr aufmerksam machen.

Auch die AGFK Bayern kam in Ihrer diesjährigen Beiratssitzung, in der das Thema „Erfahrungen mit Trixi-Spiegeln“ auf der Tagesordnung stand, zu diesem Ergebnis. Die Diskussion ergab, dass sich Trixi-Spiegel bestenfalls als Übergangslösung eignen, bis die Ausstattung mit Abbiegeassistenzsystemen weiter fortgeschritten ist. Es wurde empfohlen, die Erfahrungen und Ergebnisse eines erneuten, derzeit laufenden Versuchs der Stadt München abzuwarten. Insgesamt spricht sich der Beirat ebenfalls für die Verwendung von Abbiegeassistenzsystemen und baulichen Maßnahmen (vorgezogenen Haltelinien, Signalisierung) zur Vermeidung von Abbiegeunfällen aus.

In der Sitzung des Runden Tisches Radverkehr am 15.12.2016 wurde das Thema „Toter Winkel“ ebenfalls ausführlich diskutiert. Die Teilnehmenden haben dabei einvernehmlich entschieden, dass in Nürnberg auf die Installation von Spiegeln an Ampeln verzichtet werden soll und stattdessen erforderliche Umbaumaßnahmen an Verkehrsknoten sowie die Unfallprävention und Öffentlichkeitsarbeit mit Nachdruck verfolgt werden soll.

Grundsätzlich gibt es für die Reduzierung solcher schweren Abbiegeunfälle zwischen Lkws und Radfahrenden oder Zufußgehenden keine einfache und einheitliche Lösung. Nur die Kombination aus mehreren Maßnahmen kann hier zu einer weiteren Reduzierung beitragen. Mit den Erfahrungen aus dem Modellversuch von 1996 und den anderen hemmenden Faktoren befürwortet die Verwaltung derzeit keinen weiteren Modellversuch mit Trixi-Spiegeln in Nürnberg.

Die Verwaltung wird das Thema Verkehrserziehung und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Toter Winkel“ im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ besonders berücksichtigen und auch in die geplante Rücksichtskampagne „Bitte, gerne!“ miteinbeziehen.