

Anlage zu TOP 9.4

Von: Bromm, Christian
Gesendet: Freitag, 28. Februar 2020 07:52
An: Ludwig, Arnd; Schaefer, Rolf-Dirk; Bui, Quang-Thien
Cc: Haeke, Ulrich

Wenngleich Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und geradeausfahrenden Radverkehr bedingt durch den „Toten Winkel“ ein, gemessen am Gesamtkollektiv aller Unfälle in innerstädtischen Bereichen, bundesweit eher seltene Ereignisse darstellen, so sind sie geprägt von einer besonderen Unfallschwere mit einer vergleichsweise hohen Anzahl getöteter oder schwerverletzter Radfahrer. An den Unfällen sind überwiegend Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und Sattelzugmaschinen beteiligt.

Aufgrund dessen steht die Tote-Winkel Problematik sowie die Gefahr durch Rechtsabbiegender Lkw schon seit längerem im Focus der Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei gibt es immer wieder Bestrebungen und Ideen, diese Problematik zu entschärfen, u.a. mit ortsfesten Spiegelsystemen, sog. Trixi-Spiegel und BlackSpotMirrors.

Diese Spiegelsysteme sind jedoch nur wirksam bei gemeinsamem Halt der konfliktträchtigen Verkehrsarten, nicht jedoch bei durchgängiger Fahrt. Denn fahren beide gleichzeitig auf die Kreuzung zu, bleibt nur ein kurzes Zeitfenster von ein paar Sekunden, wenn der Lkw-Fahrer nah genug am Spiegel vorbeifährt um Details erkennen zu können, und sich gleichzeitig der Radfahrer in der richtigen Position relativ zum Fahrer aufhält, um im Spiegel reflektiert zu werden.

Nach den exemplarischen Unfalluntersuchungen in den Städten Berlin, Darmstadt, Magdeburg und Münster entstehen fast alle Tote-Winkel Unfälle aus freier Fahrt ohne vorherigen verkehrsbedingten Halt, so dass Spiegelsysteme hinsichtlich der Tote-Winkel und Abbiegeproblematik keinen merklichen Mehrwert darstellen. Bei der gefährlichsten Situation, wenn sich der Lkw bereits im Abbiegevorgang befindet, sind Spiegelsysteme sogar ungeeignet, da sich die Zugmaschine und somit das Sichtfeld des Fahrers bereits hinter dem Spiegel befindet und der Radfahrer womöglich noch von parkenden Kraftfahrzeugen, Litfaßsäulen und ähnlichem Stadtmobiliar verdeckt wird.

Zudem können Spiegelsysteme sogar das Gegenteil bewirken, da diese

- durch Umwelteinflüsse (Fahrzeugabgase, Spritzwasser) stark verschmutzen und vereisen,
- durch Vandalismus (Aufkleber, Graffiti) unkenntlich gemacht oder gar zerstört werden,
- durch das verkleinerte und verzerrte Spiegelbild bei den Fahrzeugführer Fehleinschätzungen der örtlichen Verkehrssituation bewirken,
- durch unbeabsichtigtes oder vorsätzliches Verdrehen unwirksam werden und
- durch Scheinwerfer oder Sonneneinstrahlung Blendungen der Fahrzeugführer verursachen.

Dies ist besonders für den für den Spiegel zuständigen Straßenbaulastträger problematisch, da nach einer Kommentierung zu § 9 des Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) der Straßenbaulastträger gehalten ist, den öffentlichen Verkehr auch vor solchen Gefahren zu bewahren, die dem Verkehr aus einem Verkehrsspiegel erwachsen können.

Der Straßenbaulastträger hat sowohl beim Anbringen von Verkehrsspiegel als auch bei deren Unterhaltung zugleich die Funktionalität des Verkehrsspiegels zu gewährleisten.

Die Verkehrssicherungspflicht erfasst daher nicht nur die aus der Substanz des Spiegels drohenden Gefahren, sondern auch die Funktionalität des Verkehrsspiegels.

Die Beseitigung von witterungs- und vandalismusbedingten Einflüssen auf Verkehrsspiegel erfordert aber einen erheblichen Aufwand.

Aufgrund dessen werden die o.a. Spiegelsysteme von vielen Städten und Kreisen sukzessive wieder abgebaut, z.B. im Rhein-Sieg Kreis, oder gar nicht erst angeschafft, wie z.B. in Bonn, weil kein positiver Nutzen nachweisbar ist. Zumal auch der Unterhaltungsaufwand der Spiegel den Anschaffungspreis erheblich übersteigt.

Nach den Erkenntnissen der BAST empfiehlt sich der Einsatz von Spiegelsystemen nur im Einzelfall als eine mögliche Übergangslösung bzw. als Maßnahmenkombination mit infrastrukturellen (baulichen oder betrieblichen) Maßnahmen oder wo ein tatsächliches Gefährdungspotenzial bestehen bleibt, obwohl alle baulichen und betrieblichen .. Maßnahmen ausgeschöpft wurden.

Unter den aufgeführten Gesichtspunkten wird seitens des Rhein-Kreis Neuss von einem flächendeckenden Einsatz solcher Spiegelsysteme Abstand genommen.

Ob die Installation eines Spiegels im Einzelfall möglich und sinnvoll ist, entscheiden die örtlichen Unfallkommissionen, die das örtliche Unfallaufkommen und -geschehen permanent im Blick haben.