

# VERKEHRSWACHT INTERN 08/2016 Sonderausgabe „Toter Winkel“



## Liebe Freundinnen und Freunde der Verkehrswacht,

Der tote Winkel ist immer wieder Ursache der so genannten Abbiegeunfälle. Gegenüber dem sonstigen Unfallgeschehen ist die Wahrscheinlichkeit eines Personenschadens sechsmal höher. In erster Linie treffen diese Unfälle Fußgänger und Fahrradfahrer. Aber auch Motorradfahrer sind gefährdet. In der Mehrheit der Fälle (91% laut UDV) ist der Autofahrer Allein- und Hauptunfallverursacher. Lastkraftwagen haben in diesen Zusammenhang ein besonderes Risikopotential.

Eine einfache Lösung für dieses Problem gibt es nicht. Wie so häufig kann nur durch eine Verzahnung unterschiedlicher Maßnahmen dazu führen, die Zahl der Abbiegeunfälle drastisch zu reduzieren. An erster Stelle sei der Autofahrer angesprochen, der beim Abbiegen immer aufmerksam sein muss. Ein Blick in den Außenspiegel ist nicht ausreichend. Der Schulterblick ist nicht zu ersetzen!

Auch Fahrradfahrer und Fußgänger können durch vorausschauende Verkehrsteilnahme das individuelle Risiko deutlich verringern. Wir empfehlen jedem Fußgänger und Fahrradfahrer besonders bei rechtsabbiegenden Autos oder Lastwagen aufmerksam zu sein und lieber auf seinen Vorrang zu verzichten als ein Risiko einzugehen.

Nicht zuletzt sind Abbiegeunfälle auch eine Frage der Infrastruktur. Die örtlichen Gegebenheiten müssen im Rahmen der Verkehrsschau kritisch bewertet und eine optimale Lösung gefunden werden. Hier sind Verkehrsplaner gefragt, aber auch die Ordnungsbehörden können Ihren Teil dazu beitragen. Falschparkende Autos, welche die Sichtachsen versperren, müssen konsequent umgesetzt werden.

Kritikwürdig ist ebenso der Trend bei modernen Autos, Seitenfenster immer schmaler zu gestalten. Diese Entwicklung mag zum Teil der Verbesserung des Luftwiderstandes und mittelbar damit zu einer Verringerung des Treibstoffverbrauches führen. Zu einem großen Teil ist diese Entwicklung jedoch den Designansprüchen geschuldet. Für die Verkehrssicherheit ist diese Entwicklung ungünstig. Die Rundumsicht in vielen modernen Autos ist unzureichend und damit für andere Verkehrsteilnehmer ein potentielles Risiko.

Ihr

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Kurt Bodewig'. The signature is written in a cursive style.

Prof. Kurt Bodewig  
Bundesminister a.D.  
Präsident der Deutschen Verkehrswacht

## Der tote Winkel

Als toten Winkel bezeichnet man beim Auto jene Stellen, die der Fahrer trotz Seiten- und Rückspiegel nicht einsehen kann. Prinzipiell gibt es vier tote Winkel. Direkt vor und hinter dem Fahrzeug und rechts und links neben dem Auto. Darüber hinaus kann es weitere Sichthindernisse geben, die zu toten Winkeln führen. Das können beispielsweise die A-, B- und C-Säulen, die Kopfstützen oder der Mitfahrer sein. Ebenso kann ein vollgepackter Kofferraum im Urlaub den toten Winkel hinter dem Auto erheblich vergrößern.

Konstruktionsbedingt ist bei Omnibussen und Lastkraftwagen der tote Winkel ausgeprägter. Hinzu kommt, dass viele Abhilfen, wie der Schulblick nach rechts, nur einen begrenzten Nutzen haben. Schrittweise wurden für Lastkraftwagen seit 1992 zusätzliche Spiegel vorgeschrieben. Heutzutage müssen die Spiegel eines LKW eine vollständige Rundumsicht vor und seitlich des Fahrzeuges gewährleisten. Erreicht wird dies durch vier Spiegel (einen Außenspiegel, drei Zusatzspiegel) auf der rechten Fahrzeugseite. Die linke Seite verfügt nur über zwei Spiegel, die Fläche links neben dem Fahrerhaus ist direkt einsehbar.

Trotz der zahlreichen Zusatzspiegel kommt es häufig zu schweren Abbiegeunfällen mit LKW. Bei vielen dieser Unfälle befand sich das Unfallopfer strenggenommen nicht im toten Winkel, sondern war durch einen der Spiegel zu sehen. In der Praxis muss der Fahrer sechs Fahrzeugspiegel und die Straße im Blick haben. Der sich nähernde Fahrradfahrer ist mitunter nur Bruchteile von Sekunden in einem Spiegel zu erkennen, bevor er in das Sichtfeld eines anderen Spiegels wechselt oder unmittelbar zu sehen ist. Die Tatsache, dass es weiterhin Abbiegeunfälle gibt zeigt, dass Spiegel nicht die alleinige Lösung sein können.

Eine Lösung, die bereits seit etlichen Jahren forciert wird, sind so genannte Tote-Winkel-Assistenten. Die elektronischen Systeme detektieren andere Verkehrsteilnehmer in schwer einsehbaren Bereichen und warnen den Fahrer bzw. leiten eine Vollbremsung ein. Trotz erheblicher technischer Anstrengung haben sich derartige Systeme noch nicht an breiter Front durchgesetzt.

### Tipps für Kraftfahrer

Bereits beim Kauf eines Fahrzeuges können die Weichen für ein sicheres Abbiegen gestellt werden. Ein übersichtliches Auto mit schmalen A, B und C-Säulen sowie einem guten Rundumblick ist die Grundlage für ein geringes Risiko beim Abbiegen. Elektrisch verstellbare Rückspiegel erleichtern das richtige Einstellen bei häufigem Fahrerwechsel. Falsch eingestellte Spiegel vergrößern den toten Winkel erheblich. So genanntes Abbiegelicht (Abbiege-/Nebelscheinwerfer in der Abbiegerichtung gehen an) oder adaptive Scheinwerfer (Leuchtkegel wird in Abbiegerichtung gelenkt) verbessern in der Nacht das sichere Abbiegen.

Bereits ab der Kompaktklasse bieten viele Fahrzeughersteller außerdem Abbiegeassistenten an. Diese Systeme warnen den Fahrer akustisch, optisch oder per Vibration im Lenkrad, wenn beim Abbiegen oder Spurwechsel sich ein anderer Verkehrsteilnehmer im seitlichen oder vorderen Raum neben den Fahrzeugen befindet. Einige dieser Systeme sind auch in der Lage selbstständig Teil- oder Vollbremsungen durchzuführen.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hatte schon 2011 nach einer mehrjährigen Studie berechnet, dass sich die Unfallzahl um 4,4% reduzieren könnte, wenn alle Lastkraftwagen mit einem elektronischen Abbiegeassistenten ausgestattet wären. Viel beeindruckender sind jedoch die Zahlen der vermeidbaren verletzten bzw. getöteten Fußgänger bzw. Radfahrer:

- Vermeidbare Lkw vs. FG/RF-Unfälle: 42,8 %
- Vermeidbare Getötete bei Lkw vs. FG/RF-Unfällen: 31,4 %
- Vermeidbare Schwerverletzte bei Lkw vs. FG/RF-Unfällen: 43,5 %
- Vermeidbare Leichtverletzte bei Lkw vs. FG/RF-Unfällen: 42,1 %

Neben diesen vorwiegenden technischen Maßnahmen gibt es auch zahlreichen Handlungsempfehlungen, die das Risiko eines Abbiegeunfalls deutlich reduzieren können. Die meisten Abbiegeunfälle passieren aufgrund der Unachtsamkeit von Auto- oder Lasterfahrern.

- Beim Abbiegen oder Spurwechseln immer den Blinker nutzen.
- Die Rückspiegel optimal einstellen. Zusatzspiegel können bei größeren PKWs hilfreich sein.
- Mit einem zweiten oder dritten Blick absichern, dass sich niemand im toten Winkel befindet.
- Bei keinem Abbiegen und Spurwechsel darf der prüfende Schulterblick fehlen.
- Bereits beim Heranfahren an die Kreuzung schauen, ob sich Fahrradfahrer oder Fußgänger nähern.
- Langsam abbiegen und stets bremsbereit sein.
- Nehmen Sie beim Rangieren mit einem großen Fahrzeug einen Einweiser zur Hilfe.

Diese Tipps haben auch dann Gültigkeit, wenn ein grüner Ampelfeul oder eine abknickende Vorfahrtstraße freie Fahrt gewähren. Rechnen Sie immer mit den Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer.

### Tipps für Rad Fahrende

Bei Abbiegeunfällen haben Fahrradfahrer und Fußgänger ein sechsmal höheres Risiko, zu Schaden zu kommen. Außer dem Fahrradhelm gibt es praktisch keine weiteren passiven Sicherheitseinrichtungen. Daher ist eine aufmerksame und der Situation angepassten Fahrweise ein wichtiger Baustein. Einige Verhaltensempfehlungen können das individuelle Risiko jedoch erheblich minimieren.

- An Kreuzungen möglichst weit vor einem Fahrzeug im Sichtbereich des Fahrers bleiben oder mit Abstand hinter dem Fahrzeug und warten, bis dieses abgebogen ist.
- Wenn der Fahrzeugführer im Spiegel zu erkennen ist, kann dieser den Radfahrer auch sehen.
- Bei einem LKW befinden sich die Blinker vorne und hinten. Deswegen ist es nicht ratsam, sich neben das Fahrzeug zu stellen, da Sie dort nicht erkennen, ob er abbiegen möchte.
- Im Zweifel: Verzichten Sie auf Ihre Vorfahrt, bleiben Sie bremsbereit und lassen Sie dem Kraftfahrzeug den Vortritt – so schwer dies auch fallen mag!
- Das Fahrradfahren entgegen der Fahrtrichtung – ob erlaubt oder nicht – ist besonders risikoreich. Autofahrer rechnen häufig nicht mit Verkehr aus der jeweiligen Richtung.
- Fahrradfahrer sollten bedenken, dass die hintere Spur insbesondere von langen Lastkraftwagen deutlich weiter innen verläuft als die Vorderräder bzw. das Zugfahrzeug.
- Eine gute Lichtanlage ist Grundlage dafür, im Dunkeln gesehen zu werden. Neben der vorgeschriebenen Beleuchtung gibt es zahlreiche Möglichkeiten, die Sichtbarkeit zu verbessern.

Bei kaum einem anderen Unfallgeschehen sind die „Fronten“ so eindeutig, wie bei den Abbiegeunfällen. Auto- und Lastkraftwagenfahrer sind in der Regel Verursacher, Fußgänger und Fahrradfahrer meist Opfer. Zur Unfallvermeidung können jedoch alle beitragen.

### Tipps für Fußgänger

Für Fußgänger gilt ähnliches wie für Fahrradfahrer. Dem abbiegenden Verkehr – Kraftfahrzeugen wie auch Fahrrädern – sollte erhöhte Aufmerksamkeit zukommen. Dies schließt die gleichzeitige Nutzung von Smartphones beispielsweise aus. Auch bei grüner Ampel sollte zur Sicherheit links und rechts geschaut werden. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch die Vorbildfunktion gegenüber Kindern und Jugendlichen.

Auch bei Fußgängern erhöht eine gute Sichtbarkeit die Sicherheit. Beim morgendlichen oder abendlichen Joggen kann z. B. helle Kleidung mit retroreflektierenden Applikationen die Sichtbarkeit deutlich erhöhen.

## Der tote Winkel unseren Bundesprogrammen

In der Halbzeitbilanz des BMVI-Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 werden unter anderem als Handlungsschwerpunkte der Verkehrssicherheit für den Bereich Innerortsstraßen Maßnahmen zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern genannt. Im Jahr 2016 gehört deshalb der tote Winkel in den vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Bundesprogrammen zu den Schwerpunkten.

Gute Anknüpfungspunkte für Gespräche bieten bei den Verkehrssicherheitstagen neben dem Informationsstand auch die Aktionselemente. So kann durch die Demonstration zum toten Winkel auf anschauliche Art dargestellt werden, die groß der tote Winkel sein kann. Informationsstände oder -wände sollten ansprechend gestaltet und mit thematisch passenden Medien für die Zielgruppe ausgestattet sein.

### **FahRad...aber sicher!**

Im Projekt „FahRad...aber sicher!“ kann die Demonstration toter Winkel als Aktionselement beantragt und abgerechnet werden. Hierzu steht zur Veranschaulichung die „Tote Winkel Plane“ zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es einen Flyer zum toten Winkel, der bei den Verkehrssicherheitstagen an Passanten verteilt werden kann. Dieser Flyer kann beim Versandservice „IBRo“ bestellt werden.

### **Mobil bleiben, aber sicher!**

Im Projekt „Mobil bleiben, aber sicher!“ kann die tote Winkel Demonstration als Aktionselement beantragt und abgerechnet werden. Zur Veranschaulichung gibt es die „Tote Winkel Plane“.

Darüber hinaus kann und sollte der tote Winkel auch in allen anderen Bundesprogrammen Erwähnung finden. Es ist jeweils der entsprechende thematische Kontext zu berücksichtigen.

## Impressum

Simon Wagner, Tel.: (030) 516 51 05 31, [simon.wagner@dvw-ev.de](mailto:simon.wagner@dvw-ev.de)

Verantwortlich für den Inhalt ist Daniel Schüle, Geschäftsführer der DVW e.V.

Sie finden die „Verkehrswacht intern“ im internen Bereich der DVW-Homepage:

<http://www.deutsche-verkehrswacht.de/intern/newsletter.html>