

K67908

ISSN 1862-3980

VRR VerkehrsRechtsReport

Arbeitszeitschrift für das gesamte Straßenverkehrsrecht

Aus dem Inhalt:

VRR-kompakt

Zivilprozessrecht • Verkehrsstrafrecht • Verkehrsordnungswidrigkeiten • Straf-/Owiverfahren • Verkehrsverwaltungsrecht • Anwaltsvergütung/Kostenrecht

Praxisforum

Schadensersatz nach Inanspruchnahme von Sonderrechten nach § 35 StVO

RA Dieter Birkeneder, München

Alkoholbedingte Schuldunfähigkeit bei Verkehrsstraftaten (Teil 2)

RIAG Dr. Axel Deutscher, Bochum

Kündigung eines Berufskraftfahrers wegen (vorübergehendem)

Verlust der Fahrerlaubnis/Anordnung von Fahrverbot

RA Helmut Hartung, Leverkusen

Abrechnung Kaskoschaden und Restschaden beim

Haftpflichtversicherer – kein Gebührengeschenk an die Versicherer

RAin Rita Zorn, Gernsbach

Unfallrekonstruktion

„Was (über-)sieht ein Lkw-Fahrer?“

Dipl.-Ing. Markus Oxenfarth, Münster

VRR-Buchreport

Rechtsprechungsreport

- Verkehrs-zivilrecht
- Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht
- Anwaltsvergütung

7

Juli 2006

2. Jahrgang

Herausgeber:

Detlef Burhoff
Richter am OLG, Münster/Hamm
(Geschäftsführender Herausgeber)

Lothar Jaeger
Vors. Richter am OLG a.D., Köln

Dieter Birkeneder
Rechtsanwalt/Fachanwalt für
Verkehrsrecht, München

Ralph Gübner
Rechtsanwalt/Fachanwalt für
Strafrecht, Kiel

Dr. David Herrmann
Rechtsanwalt/Fachanwalt für
Strafrecht, Augsburg

Michael Stephan
Rechtsanwalt/Fachanwalt für
Strafrecht, Dresden

Prof. Karl-Heinz Schimmelpfennig
Dipl.-Ing. Manfred Becke
Sachverständige für Straßen-
verkehrs-unfälle, Münster

ZAP

Wissen für Anwälte und Notare

Unfallrekonstruktion

„Was (über-)sieht ein Lkw-Fahrer?“

von Dipl.-Ing. Markus Oxenfarth, Münster

Sehen und gesehen werden ist im Straßenverkehr von entscheidender Bedeutung; über 90 % der verkehrsrelevanten Informationen werden visuell aufgenommen. Von Lkw-Fahrern wird allgemein angenommen, dass sie wegen ihrer erhöhten Sitzposition einen besonders guten Überblick über das Geschehen im Straßenverkehr haben müssten. Deshalb wird häufig nach dem Motto verfahren: „Der wird mich schon gesehen haben ...“. Genau das Gegenteil ist der Fall. Gerade aufgrund der hohen Sitzposition sind in Verbindung mit der durch Aufbauten verdeckten Sicht verschiedene Bereiche vom Fahrersitzplatz aus nicht zu überblicken. Sie befinden sich für den Fahrer im „toten Winkel“. Hierdurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen und Unfällen mit z.T. schwerwiegenden Konsequenzen für den i.d.R. schwächeren Unfallgegner.

Eingeschränktes Sichtfeld eines Lkw

I. „Toter Winkel“ und typische Unfallsituationen

Die dargestellte Grafik zeigt prinzipiell die Bereiche an, die den Blicken eines Lkw-Fahrers entzogen sind. Objekte bis zu einer Höhe von 1,3 m können von dem Fahrer i.d.R. in diesem Bereich nicht gesehen werden.

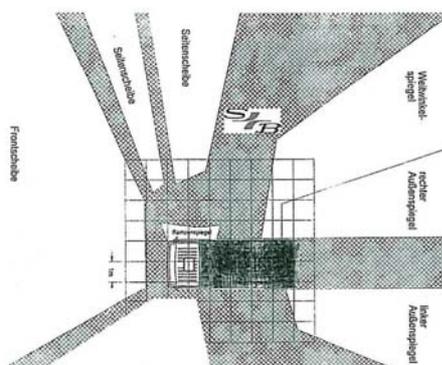


Abb. 1: „Toter Winkel“ am Lkw

Seriennmäßig sind Lkw in Deutschland zurzeit mit drei Spiegeln auf der rechten Fahrzeugseite ausgestattet: einem Hauptspiegel, einem Weitwinkelspiegel und einem Rampenspiegel.

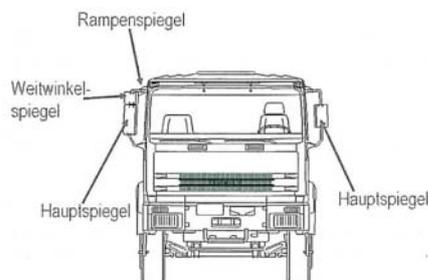


Abb. 2: Spiegel am Lkw

Dennoch bleiben bis zu 38 % des theoretischen, vollen Sichtfeldes vor und rechts neben dem Fahrzeug für den Fahrer im toten Winkel. Deshalb kommt es bei Spurwechseln (z.B. beim Auffahren eines Pkw vom Beschleunigungsstreifen auf die Autobahn) dann häufig zu einer Berührung zwischen dem Pkw und dem Lkw, wobei der Pkw-Fahrer davon ausgeht, dass er vom Fahrer des Lkw gesehen wurde.

Kritische Situation auf der Autobahn

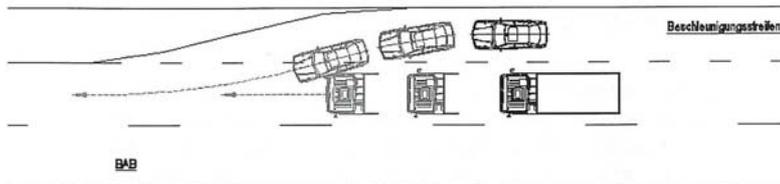
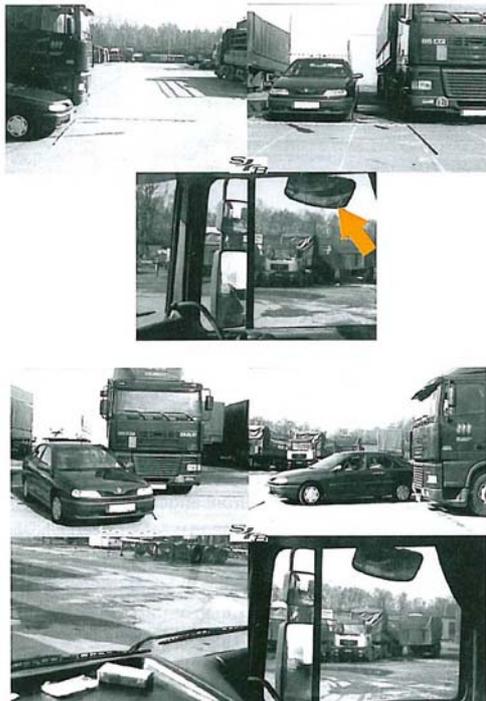


Abb. 3: Beispiel Einfädeln



Sichtfeld eines Lkw-Fahrers

Abb. 4: Sichtfeld und toter Winkel

Die beispielhaft nachgestellte Szene zeigt, dass dies trotz korrekt eingestellter Spiegel nicht der Fall sein muss. Der rechts vorbeifahrende und spurwechselnde Pkw ist nur kurzzeitig im Rampenspiegel des Lkw zu erkennen (s. orangefarbener Pfeil – Abb. 4). Außerdem ist das Fahrzeug nur teilweise und sehr verzerrt zu sehen. Wenn der Lkw-Fahrer gerade in diesem Moment seinen Blick nicht zum Rampenspiegel gerichtet hat, kommt es unweigerlich zur Kollision. Zumeist entsteht bei diesen Unfällen jedoch nur Sachschaden.

Eine weitere typische Unfallsituation, die nicht selten tragisch endet, ist das Abbiegen eines Lkw nach rechts. Hierbei befinden sich die nicht durch eine Knautschzone geschützten Fußgänger oder Radfahrer unmittelbar vor dem Abbiegevorgang des Lkw rechts neben dem Fahrzeug im toten Winkel. Beim Abbiegen des Lkw können sie dann bei nicht sorgfältiger Beobachtung des rechtsseitigen Verkehrsraumes durch den Lkw-Fahrer unter das Fahrzeug geraten und von den Hinterrädern des Lkw überrollt werden.

Kritische Situation „Rechtsabbiegen“



Abb. 5: Unfall mit Radfahrer beim Abbiegen nach rechts

Pro Jahr sterben laut der Gesetzlichen Unfallversicherung etwa 140 Radfahrer und Fußgänger bei Unfällen mit rechts abbiegenden Lkw.

Vorbild Niederlande

II. Technische Möglichkeiten

Ein in den Niederlanden entworfener zusätzlicher Spiegel soll den toten Winkel vor und rechts neben dem Fahrzeug von derzeit 38 % des theoretischen, vollen Sichtfeldes auf etwa 4 % verringern. Dieser sog. „DOBLI-Spiegel“ wird an der Fahrzeugfront angebracht und zeigt insbesondere den Bereich, der zuvor im Weitwinkelspiegel nicht zu erkennen war. Der Begriff „DOBLI“ setzt sich aus den beiden niederländischen Wörtern „dode“ (toter) und „blinde“ (blinder) Winkel zusammen. Jeder Fahrer kann dann durch das Frontfenster sehen, was sich in dem toten und blinden Winkel abspielt.



Abb. 6: DOBLI - Spiegel

Er gewährt z.B. Einblick in den vorherigen Sichtschatten direkt neben dem Fahrerhaus des Lkw (s. Abb. 7), neben dem an Kreuzungen Radfahrer stehen. Dieser zusätzliche Spiegel (oder ein vergleichbares sichtverbesserndes System) ist in den Niederlanden seit dem 1.1.2003 für alle Neu- und Altfahrzeuge über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht gesetzlich vorgeschrieben. Hierdurch konnte erreicht werden, dass bereits 2002 in den Niederlanden die Zahl der schweren und tödlichen Fahrradunfälle, verursacht durch den toten Winkel, um 42 % zurückging. Zu diesem Zeitpunkt waren erst etwa 50 % der Fahrzeuge mit diesem Zusatzspiegel ausgestattet.

Rückgang der tödlichen Fahrradunfälle



Abb. 7: Sicht im DOBLI-Spiegel

Weitere Varianten zur Verbesserung der Sicht werden von der Autoindustrie derzeit entwickelt, die bspw. mit Videokameras und Monitoren oder Radar arbeiten. Bei diesen Systemen besteht die Möglichkeit, auch hinter dem Fahrzeug liegende Bereiche einsehbar zu machen. Das am weitesten entwickelte System heißt „Blind spot detection system“ von der Firma Valeo.

Das „Blind spot detection system“ observiert den toten Winkel auf beiden Fahrzeugseiten. Falls ein Hindernis, bspw. ein überholendes Fahrzeug, im toten Winkel auftaucht, wird der Fahrer sofort durch ein Symbol im Außenspiegel alarmiert.

Eine weitere Möglichkeit wäre, am Fahrzeug seitlich und am Heck jeweils eine Kamera anzubringen, die sich bei Betätigung des Blinkers oder Einlegen des Rückwärtsgangs einschaltet und das Bild auf dem Display des Navigationssystem, mit dem moderne Nutzfahrzeuge heute fast serienmäßig ausgerüstet sind, projiziert. Der Fahrer könnte dann den nicht einsehbaren Bereich mit diesen Hilfsmitteln überblicken.

Zu achten ist aber auch darauf, dass der direkte Sichtbereich durch weitere große Spiegel oder andere Anbauten nicht verringert wird. Dann wird nämlich das Hilfsmittel zur Verbesserung des Sichtfeldes selbst zur Sichtbehinderung.

Sinnvolle Hilfsmittel

Ein Gesetz, das diese Varianten zur Verbesserung der Sichtmöglichkeiten der Lkw-Fahrer in Deutschland bzw. in der ganzen EU einheitlich vorschreibt, existiert momentan noch nicht. Ohne den Druck des Gesetzgebers werden diese Hilfsmittel aus Kostengründen von den Fahrzeugbetreibern auch bestimmt nicht freiwillig montiert. Es bleibt somit zu hoffen, dass diese sinnvollen baulichen Veränderungen an den Fahrzeugen baldmöglichst zur Pflicht werden.

III. Fazit

Der „tote Winkel“ an Nutzfahrzeugen lässt sich z.B. durch die Anbringung des sog. DOBLI-Spiegels wesentlich verringern. Der Spiegel darf aber nicht zu groß sein, da er dann selbst zur Sichtbehinderung wird.

Er wäre wünschenswert, wenn ein Gesetz verabschiedet würde, dass diese Hilfsmittel zur Verringerung des „toten Winkels“ vorschreiben würde.