



Ingrid Wundrak, Danziger Str. 19, 85748 Garching

Herrn 1. Bürgermeister
Dr. Gruchmann

Rathausplatz 3
85748 Garching

Dr. Hans-Peter Adolf
Walter Kratzl
Ingrid Wundrak
Werner Landmann

27. Oktober 2018

Antrag Fahrradsicherheit

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

seit langem verfolgen wir die Problematik, dass gefährliche und oft sogar tödliche Unfälle von Radfahrern in Kollision, besonders mit LKWs passieren, wenn diese rechts abbiegen. Nachdem bisher leider keine wirksamen gesetzlichen Gegenmaßnahmen beschlossen wurden diese Unfallursache weitgehend zu verhindern, meinen wir, dass die Stadt Garching eigenverantwortlich, auch als fahrradfreundliche Gemeinde handeln sollte. Die beiden anhängenden Artikel haben nun den Anstoß gegeben den zweigeteilten Antrag zu stellen. Was die Ausstattung der Kommunalfahrzeuge anbelangt, ist dies auch eine Fürsorge für das Bauhofpersonal um es vor folgenschweren Fahrfehlern zu bewahren. Die Kosten sind insofern nicht wirklich relevant.

Antrag:

1. Die Verwaltung beauftragt Sachkundige, wie den ADFC, das Garchinger Straßennetz untersuchen zu lassen, ob es Gefahrenstellen gibt, bei denen durch Rechtsabbiegen, insbesondere durch LKWs, Radfahrer besonders gefährdet werden können. Entsprechend geeignete Gegenmaßnahmen wie Trixi-spiegel und/oder bauliche Veränderungen, sollen dazu vorgeschlagen werden.

Soweit nicht Gemeindestraßen betroffen sind, sind die Straßenbaulastträger aufzufordern die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen.

2. Lkws, Unimogs der Stadt sind auf die Möglichkeit zu untersuchen, ob dort technische Einbauten (Abbiegeassistent) für die Fahrer möglich sind um Rechtsabbiegeunfälle mit Radfahrern weitgehend auszuschließen.

Mit freundlichen Grüßen
Ingrid Wundrak



Konzept zur Verkehrssicherheit

(Süddeutsche Zeitung, München und Region, 23.10.2018)

Trixi-Spiegel und Gehwegnasen für mehr Sicherheit

Von Andreas Schubert

Spiegeln an Ampeln, mehr Sicherheit an Baustellen und auf Schulwegen: Mit einem neuen Konzept zur Verkehrssicherheit will die Stadt die Zahl der Verkehrstoten möglichst auf Null reduzieren. Diese "Vision Zero" hat der Stadtrat bereits im April beschlossen. Jetzt hat das Kreisverwaltungsreferat (KVR) ein Maßnahmenbündel erarbeitet, das den ersten Schritt zu mehr Verkehrssicherheit bilden soll. Diesen Dienstag stimmt der Kreisverwaltungsausschuss darüber ab.

Es geht dabei noch nicht darum, welche konkrete Kreuzung umgebaut oder welche Ampel eventuell anders geschaltet werden muss. Dazu bräuchte es gegebenenfalls eigene Beschlüsse. Die Vorlage soll die Verwaltung aber damit beauftragen, die Vorarbeit zu leisten. So soll zunächst untersucht werden, wo Baumaßnahmen nötig sind oder auf welchen Straßen das Tempo gedrosselt werden muss.

Gerade die Radler haben an vielen Orten in der Stadt ein Problem: Viele Radwege sind sehr schmal und zum Beispiel durch einen Grünstreifen von der Autofahrbahn abgetrennt. Das kann spätestens an einer nächsten Kreuzung dazu führen, dass abbiegende Autos die Radfahrer übersehen. Dazu kommt noch, dass vielerorts Autofahrer illegal viel zu nahe an Kreuzungen parken und somit zusätzlich die Sicht auf die Radler versperren. Da die Stadt laut Kreisverwaltungsreferat nicht so viel Personal hat, um dies ständig kontrollieren zu können, schlägt die Behörde auch hier bauliche Maßnahmen vor, zum Beispiel, indem die Fahrbahn mit sogenannten Gehwegnasen an kritischen Stellen so verengt wird, dass hier niemand mehr stehen bleiben kann, ohne den restlichen Verkehr zu behindern.

Da gerade Lastwagenfahrer ein Problem haben, beim Rechtsabbiegen Radfahrer zu sehen, kommt es immer wieder zu tödlichen Unfällen. Noch immer verfügen viele Laster nicht über Tote-Winkel-Assistenten, die Leben retten könnten. Eine Möglichkeit, die Sicht auf den Radverkehr zu verbessern, könnten sogenannte Trixi-Spiegel sein. Das sind spezielle Spiegel, die an Ampeln angebracht werden und den Lkw-Fahrern die Sicht in den toten Winkel ermöglichen sollen. Benannt sind die Spiegel nach der Tochter des Erfinders, die selbst von einem abbiegenden Lastwagen überrollt wurde, den Unfall zwar überlebte, aber seither im Rollstuhl sitzt. 100 solcher Spiegel sollen nun versuchsweise an Knotenpunkten angebracht und deren Nutzen soll untersucht werden.



Besonders kritisch sind für Radler auch Baustellen, bei denen der Verkehr anders geführt wird. Mehr als 25 000 Baustellen gibt es jedes Jahr auf öffentlichen Straßen. Und so mancher Bauherr versäumt es, die Baustelle ordnungsgemäß zu sichern, sei es, weil die Beschilderung falsch ist oder die Baustellenfläche größer und die Verkehrsfläche kleiner ist als genehmigt. Hier wünscht sich das KVR mehr Personal, das die Baustellen besser überwacht - elf Stellen bräuchte es nach Angaben der Behörde dafür.

Dass Handlungsbedarf besteht, ist schon seit Längerem klar. 20 Menschen kamen dieses Jahr bislang im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München ums Leben. Dieses Frühjahr starb unter anderem ein neunjähriges Mädchen, das von einem nach rechts abbiegenden Lastwagen überrollt wurde, als es mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren wollte. Laut einer im März veröffentlichten Studie passierten zwischen den Jahren 2010 und 2014 durchschnittlich jährlich 18 150 Verkehrsunfälle im Stadtgebiet, die einen Personenschaden oder einen Sachschaden mit einem Bußgeld zur Folge hatten. Dazu kommen 26 200 Unfälle mit Sachschaden, sogenannte Kleinunfälle. Das KVR will diese Unfalldaten künftig schneller sammeln und analysieren können und sich die dafür nötige Software anschaffen. Damit wäre dann zum Beispiel eine Verkehrssicherheitskarte mit Unfallschwerpunkten und den Unfallursachen möglich. Weil viele Unfälle, gerade mit Radlern, gar nicht von der Polizei erfasst werden, will die Stadt künftig auch mit Kliniken und Notärzten kooperieren, versuchsweise zunächst für fünf Jahre.

Weiter sollen sich KVR, Bau- und Planungsreferat, Polizei und Münchner Verkehrsgesellschaft sechs Mal im Jahr zusammensetzen und sich in allen Fragen der Verkehrssicherheit abstimmen. Eine solche Zusammenarbeit ist deshalb sinnvoll, da mit dem Verkehr in der Stadt stets mehrere Referate befasst sind und es - noch - kein eigenes Verkehrsreferat gibt, in dem alle Verkehrsthemen zentral behandelt werden. Dabei wird es auch um die Schulwegsicherheit gehen, die ständig bewertet und intensiviert werden soll.

Für all die Maßnahmen sollen 2019 fünf neue Stellen und 2020 dann 17 weitere geschaffen werden. Doch auch wenn die Stadt noch so viel unternimmt, um die Zahl der Unfälle zu reduzieren, so sind letztlich auch die Verkehrsteilnehmer mit ihrem Verhalten für mehr Sicherheit verantwortlich. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll sie alle zu mehr Rücksichtnahme bewegen.

Neuer Lkw-Abbiegeassistent: Mehr Schutz für Radfahrer (ADAC Motorwelt10/18)

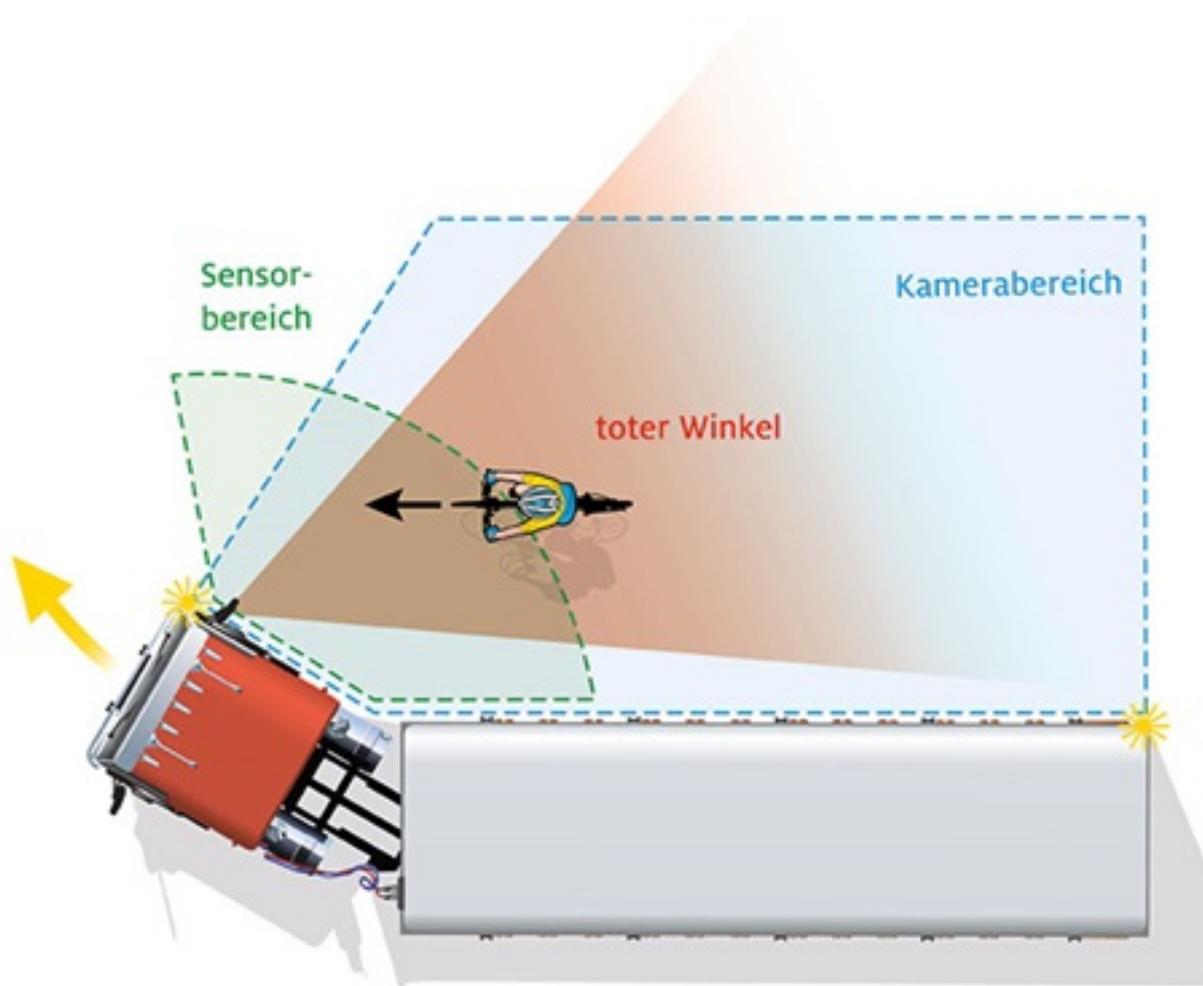
Abbiegeassistenten können tödliche Unfälle zwischen Radfahrern und Lkw verhindern. Doch der Markt gibt bislang wenig her. Deshalb rüstet Edeka seine Flotte mit einem eigens entwickelten Assistenzsystem aus



Radfahrer sind oft nicht sichtbar, da sie sich im toten Winkel befinden

Es war im Frühjahr 2015. Anton Klott hörte in den Nachrichten von mehreren tödlichen Unfällen. Radfahrer waren an verschiedenen Orten wieder einmal von Lastwagen erfasst worden, die an Kreuzungen rechts abbogen. Klott, technischer Leiter von Edeka Südbayern und seit 39 Jahren im Betrieb, fasste den Vorsatz: "Niemand soll ein Lkw aus unserer Flotte in solch einen schrecklichen Unfall verwickelt sein."

Warnton und Kamera machen auf Radfahrer aufmerksam



Die meisten Unfälle mit Radfahrern passieren beim Rechtsabbiegen

Klott begann zu forschen und erfuhr: **Mehr als 3000-mal kollidieren Lkw und Fahrradfahrer jährlich** in Deutschland. Knapp 700 Radler werden dabei verletzt, jeder zehnte tödlich, die Hälfte der Opfer stirbt durch rechts abbiegende Lastwagen – weil sie sich im toten Winkel befinden, den der Fahrer trotz diverser Spiegel nicht einsehen kann. Ein System, um das zu verhindern? Fehlanzeige! "Da war mir klar: Ich muss das selbst entwickeln."



Die Geschäftsführung gab grünes Licht, Klott machte sich an die Arbeit, sprach ausgiebig mit seinen Fahrern. Und schon drei Monate später war das System startklar, das mit einer Kamera den gesamten toten Winkel einsehbar macht und weitere Bereiche mit Ultraschallsensoren abdeckt. "Wichtig war mir dazu im Fahrerhaus die **Kombination aus Bildschirm und Warnton**", sagt Klott, "und vor allem, dass der Assistent zuverlässig arbeitet und nicht abschaltbar ist."

"Mittlerweile fahren alle 300 Lkw der Edeka-Flotte in Südbayern mit dem System. Und nicht nur das: Ein Partnerunternehmen baut die Komponenten zum Selbstkostenpreis in den Lkw jedes Interessenten ein. Das hat sich schnell herumgesprochen: **Kommunen, Behörden, Speditionen klopfen inzwischen an**; mehr als 1500 Fahrzeuge wurden bereits ausgerüstet.

"Unser System kostet nur 1000 Euro"



Im Interview: Anton Klott. Der 60-jährige ist gelernter Kfz-Mechaniker, Wagenbauer und Hufschmied. Er kam mit 21 zum Lebensmittelhändler Edeka und ist heute Technischer Leiter von Edeka Südbayern mit Sitz in Gaimersheim bei Ingolstadt.

ADAC Motorwelt: Herr Klott, wie kamen Sie auf die Idee, einen Abbiegeassistenten für Ihre Lkw-Flotte zu entwickeln?

Klott: Als ich Anfang 2015 mal wieder von schlimmen Unfällen las, bei denen Radfahrer von rechtsabbiegenden Lkw lebensgefährlich verletzt wurden, dachte ich nur: Das darf mit Fahrzeugen unserer Flotte niemals passieren. Auf dem Markt gab es aber keine wirklich guten Nachrüstlösungen für Warnsysteme. Gut heißt für mich: Nicht abschaltbar, ausfallsicher und mit einer Kamera ausgestattet, die den gesamten toten Winkel der Außenspiegel sichtbar macht. Zusätzlich gehört ein akustisches Warnsignal dazu. Wie gesagt: Das gab's nicht, also hab ich mir in der Geschäftsführung das OK für eine Eigenentwicklung geholt. Nach drei Monaten war ich fertig.

Hört sich alles sehr einfach an. Aber war es das?

Klott: Mit Kamerasystemen hatten wir schon Erfahrung, weil unsere Lkw mit Rückfahrkameras ausgerüstet sind. Zusätzlich hab ich mich mit der Unfallforschung der Uni München zusammengesetzt, aber auch die Wünsche und Erfahrungen unserer Fahrer eingeholt. Da ich keinen Zugang zu den Systemen der Fahrzeuge bekam, habe ich eine Lösung entwickelt, die unabhängig von der restlichen Infrastruktur funktioniert und vor allem in jedes Fabrikat passt. Sobald ein Fahrer den rechten Blinker setzt und langsamer als 30 km/h fährt oder mehr als 10 Grad Lenkeinschlag nach rechts macht, sieht er im Monitor den gesamten Bereich rechts des Fahrzeugs. Für die Fahrer ist das nach eigener Aussage eine riesige Hilfe und Erleichterung.

Wie teuer ist Ihr System?

Klott: Sehr günstig, wenn man bedenkt, dass ein neuer Sattelzug weit über 100.000 Euro kostet. Unser System kostet inklusive Einbau rund 1000 Euro, also weniger als ein Prozent des Fahrzeugpreises. Der Wert dagegen ist immens, wenn man zwei Dinge bedenkt: Schlimme, womöglich tödliche Unfälle werden vermieden. Und zweitens: Ein Fahrer, der solch einen Unfall verschuldet hat, ist in der Regel dauerhaft arbeitsunfähig. Was mich freut: Unser System, das mittlerweile ein Partnerunternehmen montiert, ist nicht nur in unseren 300 Lkw verbaut, sondern in mehr als 1500 Fahrzeugen von Behörden und externen Firmen.

Der Abbiegeassistent ist für jeden Lkw geeignet



Angebracht ist der Bildschirm neben dem Rückspiegel

Das geht, so der findige Edeka-Mann, völlig problemlos, weil die Technik in jedes Lkw-Fabrikat passt. Und die Kosten? Klott: "Rund 1000 Euro inklusive Einbau – bei einem Lastzug für 200.000 Euro im Grunde eine Kleinigkeit." Aber eine, die wirkt. "Es ist unglaublich beruhigend zu wissen, dass man beim



Abbiegen niemanden mehr übersehen kann", sagt ein Fahrer beim Ortstermin im bayerischen Gaimersheim.

Mehrfach machen wir mit einem Sattelzug Rechtsabbiegemanöver, stets ist die neben dem Gespann fahrende Radlerin im Monitor groß zu sehen. Auch der Motorwelt-Redakteur, der sich neben den vorderen Reifen kauert, ist sofort erkennbar.

Die Kunde vom Edeka-System drang inzwischen bis nach Berlin, wo Verkehrsminister Andreas Scheuer die Supermarktkette zum ersten Partner seiner neuen "**Aktion Abbiegeassistent**" machte. Ziel der Initiative: Möglichst bald möglichst viele Lkw auf freiwilliger Basis mit solchen Assistenten aus- und nachzurüsten, da eine gesetzliche Pflicht auf EU-Ebene frühestens 2022 kommt.
