

## DIE GEFAHR DER NEUN AUGENBLICKE

Fahrlässige Körperverletzung oder Tötung lautet der Vorwurf der Staatsanwaltschaften bei Rechtsabbiegeunfällen gegenüber den Lkw-Fahrern. Selbst Abbiegeassistenten waren in zwei Fällen nur bedingt hilfreich.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Helmut Huhn, Benedikt Spreine, Dieter Müller/Robert Michalk, picture alliance/dpa – Jonas Walzberg

**D**er Satz steht seit 1970 im Absatz 8 des Paragraphen 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO). „Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Rad Fahrende und Mofa Fahrende die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.“ In der Neufassung aus dem Jahr 2013 wurde der Absatz lediglich sprachlich modernisiert. Geblieben ist die Definition des ausreichenden Sicherheitsabstandes von min-

destens 1,5 Metern innerorts. Also dort, wo es zwischen Lkw-Fahrern in der Grünphase der Ampeln zu Konflikten mit den vorfahrberechtigten Radfahrerinnen und Radfahrern kommt.

Diese rechtliche Grundlage basiert auf Paragraph 9, Absatz 3 der StVO. In Köln erweckt es den Eindruck, dass die von der Staatsanwaltschaft mit den anschließenden Ermittlungen beauftragten Gutachter in der Regel alles daransetzen, um zu belegen, dass ein Lkw-

Fahrer die bei einem Unfall verletzten oder sogar getöteten schwächeren Verkehrsteilnehmer in einem der im Lkw verbauten sechs Spiegel erkannt oder durch die drei Fensterscheiben – also über eine dieser insgesamt neun Optionen – hätte sehen müssen, wie es auch frühere Fälle zeigen. Und sei es auch nur für wenige Sekunden.

Die bestehende Grundregel aus dem Paragraphen 1 der StVO, die ständige Vorsicht



**PROF. DR. DIETER MÜLLER**  
VERKEHRSWISSENSCHAFTLER

Es ist datenschutzrechtlich zulässig, Fahrerassistenzsysteme technisch mit Kameras zu koppeln und deren anlassbezogene Aufzeichnungen zu speichern.



und die gegenseitige Rücksichtnahme, tritt bei der Lobby-Arbeit etwa des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) längst in den Hintergrund. Auch wenn der Verein zur sichtbaren Betonung der verbrieften Rechte seiner immer größer werdenden Zahl der radelnden Mitglieder sogar entsprechende Abstandshalter zum Verkauf anbietet. Oder wenn er nach jedem Unfall die Nachrüstung der älteren Lkw mit modernen Abbiegeassistenten fordert. Zudem hat nun im Bereich der Baustellenfahrzeuge die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau) erst im Februar angesichts von bis zu 40 Menschen, die jedes Jahr bundesweit durch Abbiegeunfälle mit Lkw ums Leben kommen, noch einmal deren Förderung in Aussicht gestellt. Doch zwei außergewöhnliche Unfälle zeigen, dass diese gerade beim Thema ausreichender Abstand vor dem Unfall nur bedingt hilfreich waren.

Da ist zunächst der Unfall vom 8. September 2023 in Köln, von dem es in der Lokalpresse hieß, dass die Radfahrerin nach ersten Erkenntnissen der Polizei mit dem Rad auf der Sülzburgstraße in Richtung Uniklinik unterwegs war und der 40-Tonner laut Zeugenaussagen parallel zu der 28-Jährigen gefahren sein soll. Erst im Dezember 2024 war das Verfahren gegen den Kölner Blumenhändler Tobias Baum von der Staatsanwaltschaft Köln eingestellt worden, „da sich der für eine Anklageerhebung erforderliche Grad des hinreichenden Tatverdachts nicht hat begründen lassen.“ Der Versuch, diesen Unfall aufzuklären, steht im Blogbeitrag „Und plötzlich stand die Radfahrerin da.“ Den schwarzen 26-Tonner-Actros mit den MirrorCams haben die Halter, die diesen Lkw abwechselnd zu Kölner Wochenmärkten fahren, mittlerweile umlackiert.

Auf 78 Seiten kann der zuständige Gutachter zunächst belegen, dass Baum die Radfahrerin entgegen der Zeugenaussagen gar nicht überholt hat und diese nur an dem bereits vor der Kreuzung stehenden Lkw rechts vorbeigefahren sein kann. Das wiederum ist an dieser Stelle zwischen Lkw und in Schrägrichtung parkenden Pkw vor einer REWE-Filiale praktisch nur mit erheblichem Leichtsinns und schon gar nicht mit 1,50 Metern Abstand möglich. Dennoch hätte Baum, der zur gleichen Zeit die Kreuzung mit wartenden Radfahrern vor ihm im Blick haben musste, sie laut Gutachter für wenige Sekunden in den Spiegeln sehen müssen.

Doch vier dieser „Spiegel“ sind eben die beiden Monitore der MirrorCams, und diese wiederum gehören zum Active Side Guard Assist (ASGA), den die Halter beim Kauf des Actros mitbestellten, um im Stadtverkehr eben genau solche Unfälle zu vermeiden. Allerdings wollte Tobias Baum, wie sich schnell herausstellte, gar nicht nach rechts abbiegen, sondern weiter geradeaus fahren. Der ASGA hätte den Fahrer also eigentlich warnen müssen.



**DAS VERFAHREN WEGEN** fahrlässiger Körperverletzung gegen den Kölner Blumenhändler Tobias Baum wurde von der Staatsanwaltschaft im Dezember 2024 eingestellt.



**DER FAHRER DIESES MAN TGS** bekam wegen seiner geringen Schuld eine Verwarnung mit Strafvorbehalt. Laut Gutachten war der Abbliegeassistent falsch eingestellt.

Doch gegen Ende des Gutachtens heißt es: „Zu Einrichtungen des Fahrzeuges wie zum Beispiel dem „Active Brake Assistant“ ist auszuführen, dass bei der Unfallaufnahme nicht ermittelt wurde, ob und wie diese Systeme funktionieren und ob diese eingeschaltet waren oder nicht. Nach den Bildern zu bewerten, verfügte der Lkw nicht über ein Seitenradar oder einen aktiven Abbliegeassistenten oder eine Seitenkamera. Der Abstandsradar ist abschaltbar und funktioniert auch erst ab einer bestimmten einstellbaren Geschwindigkeit, wobei diese Einstellungen bei der Unfallaufnahme nicht festgehalten

wurden. Insofern sind diese Systeme im Nachhinein nicht mehr untersuchungsfähig.“

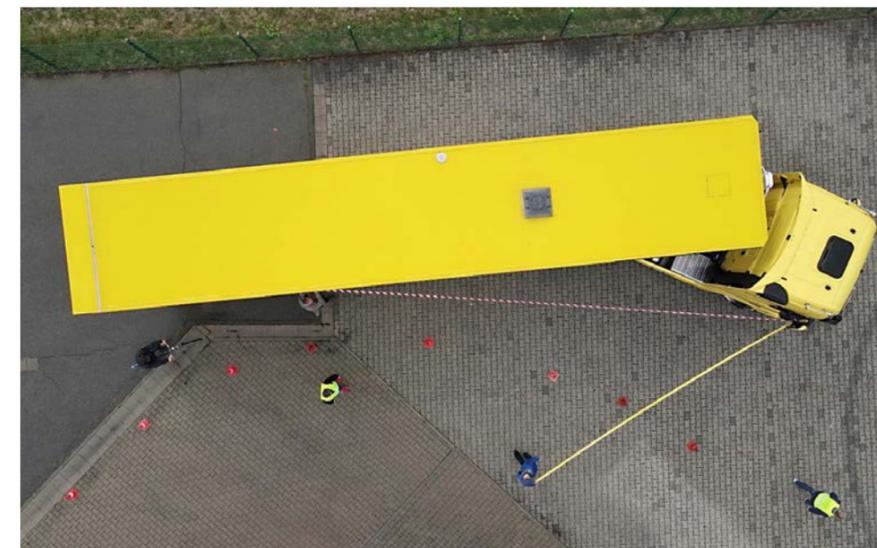
Abgesehen von der partiell falschen Aussage beschreibt das Gutachten tatsächlich ein Manko, da eine Aufzeichnung des seitlichen Hergangs vor oder während eines Unfalls den Lkw-Fahrer zumindest theoretisch entlasten könnte. Zumal immer mehr Hersteller nun diese Kamera-Monitor-Systeme anbieten. Bedenken der Hersteller entkräftet Prof. Dr. Dieter Müller, Leiter des Studienbereichs Verkehrswissenschaften der Hochschule der Sächsischen Polizei. „Es ist datenschutz-

rechtlich zulässig, Fahrerassistenzsysteme technisch mit Kameras zu koppeln und deren anlassbezogene Aufzeichnungen zu speichern.“ Das ergibt sich laut Müller aus der Rechtsprechung zu bereits in vielen Lkw eingesetzten Dashcams. „Die Videos von Fahrzeugkameras („Dashcams“) dürfen auf Servern des Fahrzeugherstellers gespeichert werden, wenn dies zuvor zwischen Käufer und Hersteller vertraglich vereinbart wurde. Anlassbezogene Aufzeichnungen von Fahrzeugkameras („Dashcams“) müssen auf Anforderung von Polizei und Staatsanwaltschaft von Herstellern herausgegeben werden.“

Auch ein Unfall vom 30. Januar 2023 in der Hamburger HafenCity zeigt, wie wichtig diese Möglichkeit wäre. Dort hatte der Fahrer eines Sattelzuges beim Rechtsabbliegen eine Radfahrerin überrollt, die noch vor Ort ihren tödlichen Verletzungen erlegen war. In dem MAN TGS war ein Assistenzsystem auf reiner Kamerabasis verbaut. In dem Blogbeitrag „Die Frage der richtigen Reaktion“ hatten sich frühzeitig ein Anwalt für Verkehrsrecht, ein freier Sachverständiger und ein Unfallforscher auch angesichts einer schnellen Mutmaßung des ADFC über den möglichen Hergang ausgetauscht. So hieß es: „Dem Radverkehr wird halt viel zu wenig Platz gegeben, und wenn man halt zwei Zentimeter neben einem großen Lkw steht, und der Lkw-Fahrer macht etwas, womit man halt nicht gerechnet hat, dann hat man halt keinerlei Zeit mehr zu reagieren.“ Dabei war just an diesem Tag nur ein Rechtsabbliegen erlaubt. Im Prinzip auch für die Radfahrerin.



**AN DIESER KREUZUNG** in der HafenCity hatte sich die Radfahrerin im „Toten Winkel“ am stehenden Lkw vorbeigedrängt, der aus dem Stand bis zum Unfall eine Geschwindigkeit von 18 km/h erreicht hatte.



**1 EIN SCHULUNGSFILM** des Dozenten Benedikt Spreine, den er zusammen mit Tom Döhler produziert hat, kann über [www.spreine.eu](http://www.spreine.eu) für eigene Schulungen direkt bestellt werden.

**2 BENEDIKT SPREINE** ist Dozent für Aus- und Weiterbildung. „Unser Schulungsfilm zeigt, dass es bei einem Lkw mit korrekt eingestellten Spiegeln und freien Sichtbereichen keinen toten Winkel gibt, auch nicht beim Abbliegen.“



Anlässlich der Urteilsverkündung am 20. November 2024 vor dem Amtsgericht Hamburg titelte die Bild-Zeitung die bittere Wahrheit. „Abbliegeassistent versagt! Lkw überrollt junge Mutter. Als sie ihr Kind von der Schule abholen wollte.“ Die Unfallauswertung ergab, dass der 58-jährige Fahrer Christian B. seit 45 Sekunden an der roten Ampel in der Hamburger HafenCity wartete, rechts blinkte und dann aus dem Stand auf 18 km/h beschleunigte, statt der erlaubten Schrittgeschwindigkeit. Wegen einer Baustellenverengung stand sein Sattelzug teilweise auf dem Fahrradstreifen, der Abstand zum Kantstein betrug nur 50 Zentimeter. „Kurz bevor die Ampel auf Grün umsprang, quetschte sich Theresa Sch. mit ihrem Fahrrad vorbei, der Abbliege-Assistent löste nicht aus.

Grund: Auf so eine geringe Nähe zum Lkw war das Gerät nicht eingestellt. In den verschiedenen Spiegeln hätte die junge Mutter allerdings zu sehen gewesen sein müssen, sie trug sogar eine Warnweste.“ Auch in diesem Fall gab der wegen fahrlässiger Tötung beklagte Fahrer an, die Radfahrerin nicht gesehen zu haben. „Dieses Verfahren handelt mehr von einer Tragödie als von einer Straftat“, so die Richterinnen zur Urteilsbegründung. „Und es zeigt, dass Technik nicht alle Probleme löst.“ Wegen seiner geringen Schuld bekam der Lkw-Fahrer nur eine Verwarnung mit Strafvorbehalt, das heißt eine Geldstrafe von 4.200 Euro auf Bewährung.“ Mittlerweile hat er den Beruf aufgegeben.

Nach Rücksprache mit der Pressestelle des Oberlandesgerichts Hamburg wurde laut den

Herstellerangaben empfohlen, das Assistenzsystem mit einem 20 Grad Winkel zu verbauen, es wurde aber wohl mit einem 40 Grad Winkel verbaut. Fazit: Die Radfahrerin in Hamburg habe sich genau in dem Bereich neben dem Lkw bewegt, der nicht von dem Assistenzsystem erfasst wurde. Hier habe der Trugschluss bei dem Fahrer entstehen können: Wenn kein optisches oder akustisches Signal auftauche, so die Richterinnen, sei da nichts.

Gegen das Urteil des Amtsgerichts hatte die Staatsanwaltschaft selbst Berufung eingelegt. Auch der ADFC hatte es kritisiert. Die Verhandlung fand am 25. April 2025 vor dem Oberlandesgericht statt. Diese war auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt, die Schuldfrage stand nicht mehr im Raum. Es ging also nur um die Höhe der Strafe, nicht mehr um die Sache. Die Berufung der Staatsanwaltschaft wurde verworfen, es blieb also beim erstinstanzlichen Urteil. Als Bewährungsauflage hat der Angeklagte eine Geldbuße in Höhe von 1.000 Euro zu bezahlen.

Für die Lkw-Fahrer bedeutet es laut Dieter Müller weiterhin, auch hinsichtlich mittlerweile dank eBikes stark unterschiedlicher Geschwindigkeiten, mit denen sich die Radfahrer annähern, dass sie den Vorrang der Radfahrer bereits dann zu beachten haben, wenn sie mit ihnen rechnen müssen. Also innerorts praktisch immer. Sie können die Unfallgefahr also nur durch rechtzeitige Vorsicht verringern.

„Wie unser Schulungsfilm zeigt, gibt es bei einem Lkw mit korrekt eingestellten Spiegeln und freien Sichtbereichen keinen toten Winkel, auch nicht beim Abbliegen“, erklärt zudem der Dozent Benedikt Spreine. „Unfälle entstehen meist durch schlecht eingestellte Spiegel, versperrte Sicht durch Gardinen oder Gegenstände, schlecht erkennbare Fußgänger und Radfahrer sowie die hohe Belastung des Fahrers, der alle neun Sichtbereiche im Blick behalten muss. Ablenkung, etwa durch Handy oder Navi, kann das Risiko zusätzlich erhöhen.“