

NR. 4 - 2017

BIKE BIKE

FASZINATION

FAHRRAD

NEU!

SERVICE

3,90 EURO

Auslandspreise: A: 4,40 € • B: 4,40 € • CH: 6,00 CH-F: 5,00 € • I: 5,00 € • L: 4,40 € • NL: 4,40 €

SO REISEN SIE SICHER
Fahrradträger
für die Anhängerkupplung

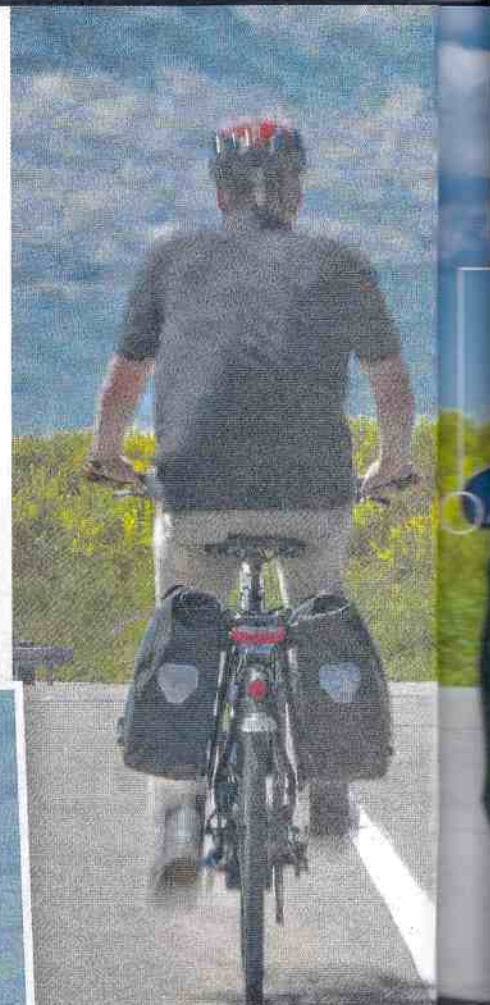


2
E-BIKES
ZU GEWINNEN
Im Wert von
6000 Euro



MERCEDES HAT EIN HERZ FÜR RADFAHRER

DER HORROR FÜR JEDEN RADLER: AUTOTÜREN, DIE PLÖTZLICH GEÖFFNET WERDEN! MERCEDES HAT EIN **SCHUTZSYSTEM** GEGEN DIE TÜCKISCHE UNFALL-URSAACHE ENTWICKELT UND STELLT ES BIKE BILD EXKLUSIV VOR. DIE TECHNIK KANN LEBEN RETTEN



Links: Bei deaktiviertem Ausstiegschutz erhält der Fahrer keine Warnung. Die offene Autotür ist ein gefährliches Risiko für Radfahrer

Oben: So bald die Tür einen Spalt geöffnet wird, warnt der Mercedes optisch und akustisch vor dem Radfahrer der sich nähert

Der Radfahrer hatte keine Chance. Gegen 23 Uhr an einem lauen Juni-Abend fuhr er durch den Berliner Stadtteil Neukölln als sich unvermittelt vor ihm die Tür eines schwarzen Porsche Cayenne öffnete. Der heftige Aufprall und anschließende Sturz verursachten so schwere Kopfverletzungen, dass der 55-Jährige am nächsten Tag im Krankenhaus starb.

Fachleute sprechen bei Kollisionen von Radfahrern mit Autotüren von „Dooring-Crashes“. Zwar gehen nach Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) nur sieben Prozent aller Unfälle zwischen Pkw und Radfahrern auf diese Ursache zurück, häufig enden sie aber mit schweren bis tödlichen Verletzungen.

Den Gefahren des Dooring will Autobauer Mercedes mit einem Schutzsystem entgegenwirken. Die Daimler-Ingenieure haben einen Ausstiegs-Assistenten entwickelt, der Autoinsassen vor und beim Öffnen der Türen signalisiert, wenn sich von hinten ein Radfahrer nähert. Das System wird gegen Aufpreis zu haben sein. Die Mercedes-Entwickler haben besonders großen Wert auf die Radfahrer-Erkennung gelegt und spezielle Biker-Dummys eingesetzt, um die Technik optimal zu kalibrieren. Im Herbst soll es als Erweiterung des Totwinkelwarners in der B-Klasse einge-

führt werden und danach in weiteren Modellen erhältlich sein. BIKE BILD konnte das Feature schon jetzt in einem Prototypen exklusiv testen. Eine typische City-Situation: Autos parken am Straßenrand. Die Biker-Spur führt direkt an ihnen vorbei. Für jeden Radfahrer ein mulmiges Gefühl. Geht da gleich eine Tür auf? Habe ich genug Platz zum Ausweichen? Wer in solchen Situationen mit 20 km/h oder mehr unterwegs ist, wird einen schweren Crash mit einer plötzlich geöffneten Tür nicht verhindern können. Genau hier setzt die Mercedes-Technik an. Im Heckstoßfänger überwachen zwei Radarsensoren den Bereich links und rechts bis zu 60 Meter hinter dem Auto. Abgetastet wird ein Areal von etwa 1,50 Meter Breite.

Detektiert die Radartechnik einen Radfahrer, aktiviert die Elektronik ein rotes LED-Signal im Außenspiegel und warnt die Autoinsassen vor der Gefahr. Wird diese ignoriert und der Türgriff betätigt, ertönt ein doppelter Piepton. Bei mehreren Versuchen funktioniert das Schutzsystem tadellos. „Eine sehr sinnvolle Lösung“, lobt Siegfried Brockmann, Leiter der UDV, die aber keinen Autofahrer von der Pflicht befreie, per Schulterblick Straße und Radweg mit den eigenen Augen zu kontrollieren. Er rät dringend zum „niederländischen Griff“: Autofahrer sollten

FOTOS: BERND HANSEL MANN (5), PRIVAT

„AUFFAHRER TRIFFT MEIST DIE ALLEINSCHULD“

PROF. DR. HELMUT HOLZAPFEL,
ZENTRUM FÜR MOBILITÄTSKULTUR KASSEL



Sie haben den Ausstiegsschutz bereits 2013 zum Patent angemeldet. Wie sind Sie auf die Idee gekommen?

Zwei Gründe waren es: Erst einmal habe ich mich mit Unfällen und deren Folgen seit mehr als 30 Jahren intensiv befasst und die Kollisionen von Radfahrern mit plötzlich geöffneten Türen gehören zu denen mit den schlimmsten, oft tödlichen Folgen. Zweitens hatte ich einen Diplomanden, der sich dem Thema „Autositzer“ befasst hat und der feststellte, dass in Geschäftsstraßen und in der Nähe von Bahnhöfen in 5–10 Prozent der Autos Personen sitzen, die ankündigungsgelöst aussteigen. Bei der steigenden Anzahl von Radlern ein untragbares Risiko.

Welche Konsequenzen drohen Autofahrern, die beim Aussteigen mit ihrer Tür Radfahrer gefährden?

In der weit überwiegenden Anzahl der Fälle hat der Autofahrer die Alleinschuld: Das ist fahrlässige Körperverletzung und kann mit einer Vorstrafe enden, aber noch schlimmer für einen Fahrer ist sicher auch, die Verantwortung für menschliche Tragödien – etwa bleibende Gehirnschäden bei einem Radler – zu haben, weil man unachtsam war.

In wie weit kann der Schutzmechanismus versicherungsrelevant sein?

Ein solcher Unfall kann noch dazu mit erheblichen materiellen Schäden einhergehen. Abgesehen von den Kosten die durch Verletzung oder Tod eines Menschen entstehen, können etwa auch Ausweichmanöver von anderen Autos unabsehbare Folgeschäden verursachen. Die Haftpflichtversicherungen könnten in eigenem Interesse den Einbau des Schutzmechanismus mit einem Bonus für entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge fördern. Das System wird als aufpreispflichtiges Extra kommen. Reicht das?

Ich würde es mir sofort bestellen, aber ich denke, der Gesetzgeber sollte vorschreiben, dass bei Annäherung eines Radlers der Tür-Öffnungsversuch mit einer Warnung einhergeht – wie auch immer das ein Hersteller technisch löst. Dann werden auch die zunehmend auf der Straße links von geparkten Autos aufgezeichneten Radwege deutlich sicherer. Halten Sie Nachrüstlösungen zu vertretbaren Kosten in naher Zukunft für möglich?

Klar, mit der weiteren Verbesserung der Radartechnik werden – vielleicht nicht ganz so komfortable – Nachrüstungen möglich und ich bin mir sicher, dass andere Hersteller bald Daimler folgen werden. Diese Einrichtung wird bei der Einstufung des Sicherheitsstandards von Fahrzeugen zukünftig eine Rolle spielen.



Kleines Teil, große Wirkung: Entwickler Christoph von Hugo zeigt einen Radarsensor. Das rote Dreieck im Spiegel warnt den Fahrer (oben)

DER AUSSTIEGSSCHUTZ SOLLTE PFLICHT WERDEN.

Prof. Dr. Helmut Holzappel

die linke Tür immer mit der rechten Hand öffnen. Das bringt den Oberkörper automatisch in die richtige Drehung und erleichtert den Blick nach hinten. „Gut wäre zusätzlich ein haptischer Widerstand im Türmechanismus, damit diese keinesfalls komplett geöffnet wird“, sagt Brockmann. Audi hat bereits angekündigt, den nächsten A8 entsprechend auszurüsten. Das Flaggschiff aus Ingolstadt soll sogar mit einer Blockiereinrichtung versehen sein. Sie hält die Tür kurzzeitig verriegelt während der Radfahrer passiert.

Ob mit Blockierung oder nicht, Mobilitätsforscher wie der Kasseler Professor Helmut Holzappel drängen auf eine rasche Einführung. „Möglichst auch als Nachrüstlösung für ältere Modelle“, fordert der Verkehrsexperte. Holzappel beschäftigt sich schon seit Jahren mit dem Dooring und hatte ein Schutzsystem 2013 zum Patent angemeldet, das Daimler jetzt zur Serienreife bringt. Da der Radverkehr in den Städten stark ansteigt und Bike-Spuren immer öfter auf die Straße verlegt werden, dürften die Gefahren für Radfahrer steigen. Elektronische Assistenzlösungen sind also wichtiger denn je. Das Berliner Todesopfer könnte möglicherweise noch leben, wäre der Porsche mit einer entsprechenden Warneinrichtung ausgerüstet gewesen.



Exklusiv-Termin bei Daimler: Chefentwickler Christoph von Hugo (r.) demonstriert Redakteur Jörg Maltzan an einem Prototypen der Mercedes C-Klasse, wie der radarbasierte Radfahrerschutz funktioniert