



An
Verteiler

Initiative Hellwach mit 80 km/h
Augustaanlage 66
68165 Mannheim

Mannheim, im Februar 2021

Unfälle unter Beteiligung von LKW – Nationale Koordination der technischen und personalisierten Prävention

Themenfelder: Abstand, Ablenkung

Anlagen

- Anschreiben „Unfallprävention Stauende“ von Dieter Schäfer an das Fernstraßenbundesamt
- Max-Achtzig-Sicherheitsregister für Fahrerhandbücher

Situationsbeschreibung

Erfreulich - aber keineswegs beruhigend: 10,4 % (294) weniger Verkehrstote bis Ende November 2020 gegenüber 2019. Das ist leider nur der Pandemie-Effekt.

Die Verkehrsteilnehmer sind laut letztem Verkehrsklimabericht des Gesamtverbandes der Versicherer nicht rücksichtsvoller oder vorsichtiger geworden und gerade der Transportsektor profitierte nicht vom Corona-Effekt.

Das deutsche Autobahnnetz ist sanierungsbedürftig. Die Bundesanstalt für Straßenverkehr weist in ihren Zustandsnoten für 40.000 Autobahnbrücken bereits 5.000 als sanierungsbedürftig aus. Der LKW-Verkehr wird prognostisch weiter wachsen. Auf den stark belasteten Autobahnen werden die Sanierungen schneller fällig. Der ADAC berichtet in seiner Staubilanz 2019 über eine 20prozentige Zunahme der Baustellen – Tendenz steigend.

Trotz moderner Notbremsassistentensysteme und telemetrischer Stauwarnanlagen steigen die Todeszahlen bei LKW-Unfällen. 2020 schreibt einen traurigen Rekord. So starb nahezu jede Woche ein LKW-Fahrer am Stauende. Außerdem wurden mehrere Fahrzeuginsassen am Stauende zwischen zwei LKW förmlich zerquetscht und getötet. Anzunehmende Hauptursachen waren Ablenkung und Unachtsamkeit. Und 2021 geht es gerade so weiter.

Technische Prävention

Telemetrie

Unaufmerksamkeit ist der Hauptgrund für Auffahrunfälle am Stauende. Das Fernstraßenbundesamt muss an Dauerbaustellen smarte Stauwarnanlagen (uStWA) mit dynamischen Geschwindigkeitsdisplays in der Straßenverkehrstechnik als Standard einsetzen und diese mit autonomen Geschwindigkeitsblitzern (z.B. Enforcement Trailer) digital koppeln.

Einerseits werden bei Echtzeitwarnung Geschwindigkeitsreduzierungen vom Verkehrsteilnehmer besser akzeptiert, als Anordnungen in Zeitfenstern mit Blechschildern. Und andererseits kann dem abgelenkten und deshalb zum Stauwarnzeitpunkt zu schnell fahrenden Fahrer in

Echtzeit ein optischer „Weckreiz“ in Form eines Geschwindigkeitsblitzers gegeben und er so vor der Gefahr gewarnt werden. Für die Gerätekoppelung bedarf es einer Zulassung durch die Physikalisch Technische Bundesanstalt. Ein Innovationsvorschlag an die Abteilung B, Bau und Verkehrstechnik, des FBA liegt seit Jahresanfang 2021 vor (Anhang).

AEBS-Systeme

Mit DAIMLER TRUCKS, MAN, SCANIA, VOLVO und zuletzt DAF rüstet seit Mitte 2020 der Großteil der europäischen Hersteller seine LKW serienmäßig mit wirksamen Notbremsassistenten aus. Mit dem sukzessiven Austausch der Flotten wird sich das nachhaltig auf die Verkehrssicherheit auswirken. Allerdings gelten Warnanhänger (noch) nicht als relevantes Hindernis im Sinne der EU-Norm. Bei der steigenden Zahl an Auffahrunfällen auf Autobahnen müssen die Algorithmen der AEBS dringend nachjustiert werden.

Navigations-Apps

Alle bisherigen Versuche, den Fahrer insbesondere vom Smartphone fernzuhalten und die Ablenkung zu reduzieren, waren bisher nicht erfolgreich.

Eine online-LKW-Navigations-App könnte den Fahrer zwei bis drei Kilometer vor einem entstehenden oder bereits existenten Stauende aktiv ansprechen und ihn vor dieser Gefahr warnen. Der abgelenkte Fahrer würde so nicht unwissend auf ein Stauende zufahren. Das könnte seines und das Leben vieler Unbeteiligter retten.

Einen entsprechenden Entwicklungsvorschlag haben wir im Dezember 2020 an den App-Entwickler Sygic für seine Truck Navigation gesandt. Eine Prüfung wurde zugesagt. Andere Entwickler sollten ermutigt werden.

Personalisierte Prävention

Bleibt zuletzt und gleichzeitig zuvorderst der Fahrer als Unfallrisiko. Zunächst ist festzuhalten, dass kein LKW-Fahrer der Welt absichtlich auf ein Stauende auffährt.

Auswertungen der Landesverkehrswacht für das Autobahnnetz in Niedersachsen haben ergeben, dass bis mehr als ein Viertel der Unfall-LKW einen Notbremsassistenten installiert hatten. Die Erkenntnis daraus ist, dass trotz aller Technik der Mensch Fehler macht, die jedoch von fatalem Ausmaß sind.

Sekundenschlaf ist zwar immer wieder eine Ursache, meist ist es aber die Monotonie des Fahreralltags und der Drang nach Ablenkung im Fahrerhaus. Hauptübeltäter ist das Smartphone. Baut sich überraschend ein Stau auf, kracht der Fahrer meist ungebremst in die stehenden Fahrzeuge. Leider gibt es auch Fahrer, die einen Bremsassistenten haben, mangels Schulung und Einweisung im Notfall aber falsch reagieren und das System unbeabsichtigt „übersteuern“ und es so dennoch zum Aufprall kommt.

Es ist äußerst schwierig, einem von sich überzeugten Fahrer zu erklären, dass er etwas falsch macht. Aus vielen Diskussionsforen ersichtlich, hat sich unter einigen Fahrern wohl die Marotte verfestigt, dass sie, um Termine einzuhalten, möglichst ihre Position in der LKW-Kolonnen halten müssen, um nicht durch ein „Nach-hinten-Durchgereicht-werden“ Zeit zu verlieren. Also versuchen sie, den Abstand zum Vordermann so gering wie möglich zu halten oder erschweren einem überholenden LKW das Wiedereinschneiden durch eigenes Beschleunigen¹.

¹ Originalkommentar am 11.02.2021 auf facebook, Gruppe – IchbinBerufskraftfahrerundhabeRespektverdient: „Das ist ja das schlimme. Man hält genug abstand, dann kommt so ein Volldepp und haut sich dazwischen. Als wenn Sie die einzigen wären die Termine haben. Mit jedem Bremsassistenten wird man bei solchen Idioten unweigerlich immer weiter nach hinten geworfen. Und wenn man dann noch das Glück hat, das gerade ein Überholverbot kommt und der Depp dann nur noch mit 70 vor einem auf der Autobahn fährt, obwohl vor ihm alles frei ist, geht der Puls auf 180“

Akt der unternehmerischen Selbstverpflichtung

Vor den Fahrern müssen deshalb die Unternehmer überzeugt werden, dass ein einzufordernder Akt der Selbstverpflichtung ihrer Fahrer zu Regeltreue und Aufmerksamkeit, aber auch zur gegenseitigen Rücksichtnahme, insbesondere auf Stau gefährdeten Strecken, fester Bestandteil ihrer Unternehmensregeln werden muss und so hilft, Leben zu retten.

Unfallprävention ist Chefsache. Nur zusammen mit den Unternehmern können die Fahrer überzeugt und zur Selbstverpflichtung angehalten werden.

Empfehlung

Unser Präventionsverein hat für die Transportunternehmen das „Max Achtzig Sicherheitsregister für Fahrerhandbücher“ (Anhang) erarbeitet und zusammengestellt. Es beinhaltet insbesondere unsere 10 Max Achtzig Regeln und trägt mit wenig Aufwand sicher zur Reduzierung der Unfallrisiken bei.

Der darin enthaltene Anspruch des Fahrers auf Schulung und Einweisung auf die Fahrzeugspezifischen Assistenzsysteme muss in ein Modul Berufskraftfahrer-Qualifikation integriert und in den Unternehmen zum Standard werden.

Außerdem hat unser Vorstandsmitglied Dieter Schäfer im Januar 2021 die Videoserie *#feierabendgedanken* auf InstagramTV und Facebook gestartet und erklärt in Kurztutorials die Hauptunfallursachen und gibt Unternehmern und Fahrern Tipps zur Unfallvermeidung.

Nationaler Koordinator

Das Transportgewerbe, das produzierende Gewerbe, der Handel, die Straßenbaulastträger, Lobbyverbände und -vereine und die Politik müssen konzertiert zur Reduzierung der Unfallgefahren beitragen.

Und hierzu muss ein anerkannter *Nationaler Koordinator* eingesetzt werden. Nach unserer Einschätzung sollte dieser aus dem wirtschaftspolitischen Resort oder dem Wirtschaftsumfeld kommen. Dessen Einsetzung sollte ressortübergreifend gesteuert werden.

Mit herzlichen Grüßen und der Bitte um Unterstützung,
Ihre Vorstandschaft „Hellwach mit 80km/h e.V.“



Konrad Fischer



Roland Koch



Dieter Schäfer

Verteiler

BK, Herrn Kanzleramtsminister Helge Braun, poststelle@bk.bund.de

BMWi, Herrn Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier, poststelle@bmwi.bund.de

BMVI, Herrn Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, buengerinfo@bmvi.bund.de

BMI, Herrn Bundesinnenminister Horst Seehofer, poststelle@bmi.bund.de

BGL, Herrn Prof. Dr. Dirk Engelhardt, engelhardt@bgl-ev.de

DSLVL, Herrn Frank Huster, FHUSTER@dslv.spediteure.de

DVR, Herrn Stefan Grieger, SGrieger@dvr.de

GDV, Herrn Siegfried Brockmann, s.brockmann@gdv.de

BG Verkehr, Herrn Dr. Jörg Hedtmann, gueterkraftverkehr@bg-verkehr.de

BGHW, Herrn Ulrich Süßner, U.Suessner@bghw.de

BGN, Herrn Joachim Fuß, joachim.fuss@bgn.de

Krautfahrerkreise Deutschland, Herrn Sven Fritzsche, svenfritzsche@krautfahrerkreise.de