

Abstand durch Technik

Sicherheit: Fast jeden Tag kracht ein Lkw ins Stauende oder ins Heck des Vordermanns. Die Autobahnpolizei moniert zu geringen Abstand als häufigste Ursache. Moderne Systeme helfen, das zu verhindern – dabei gibt es aber Grenzen.

Das, was derzeit auf den deutschen Autobahnen passiert, scheint nicht mehr normal zu sein. Es widerspricht auf den ersten Blick allen bisherigen Statistiken rund ums Unfallgeschehen: Jeden Werktag rast irgendwo ein Lkw ins Stauende oder rauscht ins Heck des Kollegen. So bringen beispielsweise am 12. März, gleich drei Kollisionen den kompletten Verkehr nördlich von Hannover zum Erliegen.

Eine Unfallhergang wiederholt sich dabei ständig: Mehrere Lkw nähern sich einem Stauende, der erste Fahrer erkennt die Situation noch rechtzeitig und bremst ab, der zweite schafft es durch ein beherztes Ausweichmanöver, der dritte kann den Aufprall nicht mehr verhindern.

In fast allen diesen Fällen konstatiert die Autobahnpolizei eine Kombination aus zu geringem Abstand und zu hoher Geschwindigkeit. Der Rest ist Physik: Bei 80 km/h beträgt schon der technische Brems-

weg eines 40-Tonnners rund 38 Meter. Wobei die Reaktionszeit nicht eingerechnet ist. Und ein Lkw legt pro Sekunde eine Strecke von 22 Metern zurück.

Allein die Autobahnpolizei Köln überwacht an 13 Kontrollstellen auf rund 600 Kilometern jeden Tag den Lkw-Abstand. 200 Abstandsverstöße stellt sie dabei an einem normalen Werktag fest, der Abstand liege oft bei fünf oder sechs Metern. Auf einer Pressekonferenz Ende Februar gibt Helmut Simon, Direktor Verkehr der Autobahnpolizei Köln, die traurige Meldung bekannt: »Die Zahl der verunglückten Personen bei einem durch einen Lkw verursachten Unfall ist 2013 um elf Prozent gestiegen.« Die Verkehrsführung vieler Baustellen sei viel zu eng, kritisiert Simon. Kleinere Unfälle in der Baustelle würden dann eine Kettenreaktion hervorrufen.

Das Innenministerium von Nordrhein-Westfalen hat die von Lkw verursachten Unfälle

am Stauende von der Autobahnpolizei zählen lassen – die kommt auf die Zahl 152. Im Jahr zuvor waren es noch 111. Die Unfälle ereignen sich dabei häufig in baustellen Baustellen. Seit beispielsweise die A 4 bei Düren ausgebaut wird, stieg die Zahl aller Unfälle um 212 zum Vorjahr. Eine weitere Erkenntnis beunruhigt Simon: »Lkw machen etwa 15 Prozent des Verkehrs auf den Autobahnen aus, sie sind aber an rund 40 Prozent der Unfälle beteiligt.«

Beteiligt heißt nicht, dass sie schuld sind. Unter diesem Gesichtspunkt sind auch die Zahlen des Statistischen Bundesamts zu werten, die die Beteiligung von Lkw an Unfällen im derzeit verfügbaren Vergleichszeitraum Januar bis November beziffern: Waren es 2012 noch 4.999 Unfälle stieg die Zahl im letzten Jahr auf 5.212. Was die Statistiker aus Wiesbaden ebenfalls ermittelt haben – die Gruppe der 3,5-Tonner und die Sattelzüge



Vollsperrung auf der A61: Gleich fünf Lkw krachten Anfang März ineinander.

sind am stärksten in Unfälle verwickelt. Deshalb setzt sich Simon auch dafür ein, dass mehr Lkw als bisher freiwillig mit einem Notbremsassistenten ausgestattet werden. »Ich habe selber einen in meinem Pkw. Ich bin fest davon überzeugt, dass sich die Unfälle am Stauende deutlich reduzieren ließen.«

Doch der Notbremsassistent muss laut EU-Verordnung erst ab November 2015 in neue Lkw eingebaut werden. Freiwillig setzen derzeit nur vorbildliche Unternehmen auf die Technik. Das zeigen die Verkaufszahlen etwa von Daimler.

Als erster Hersteller hat Mercedes-Benz den Notbremsassistenten bereits seit 2006 im Angebot. Mittlerweile ist er in der Stufe 3 verfügbar. Die Technik wird in verschiedenen Sicherheitspaketen angeboten, vom Safety Pack Basic für rund 7.000 Euro bis zum Safety Pack Top für knapp 13.000 Euro. Mittlerweile haben auch MAN, Volvo und Scania nachgezogen, DAF lieferte in der Woche neun seinen ersten Lkw mit Notbremsassistenten aus. Doch die Verkaufszahlen dümpeln noch dahin: Seit 2006 hat Daimler insgesamt 38.000 Einheiten in Europa ausgeliefert, überwiegend in Deutschland.

Derzeit liegt die Einbauquote bei 29 Prozent«, verrät eine Sprecherin. Auch bei Scania liegt sie nach Unternehmensangaben bei 25 Prozent aller Neufahrzeuge. Das heißt aber auch, es wird noch ungefähr bis zum Jahr 2025 dauern, bis alle relevanten Lkw mit der schützenden Technik ausgestattet sind.

So lange will Stephan Freund, Geschäftsführer der Silofachspedition Freund aus Frechen, nicht warten. Seine Flotte von 150 Lkw legt pro Jahr rund 25 Millionen Kilometer zurück, alle Lkw haben bereits den einfachen Abstandsregeltempomaten, die zehn Actros im Fuhrpark verfügen

über den Active Brake Assist. In punkto Sicherheit ist Freund Überzeugungstäter: »Ich denke, wir brauchen nicht darüber zu diskutieren, dass der optimale Fall darin liegt, Unfälle komplett zu verhindern«. Doch auch wenn die Technik dabei helfe, einen Personenschaden zu vermeiden, sei schon viel gewonnen.

bleibt die Frage, warum Fahrer einen Stau übersehen. Ein Grund ist die zunehmende Ablenkung der Fahrer durch Smartphones oder die bordeigene Telematik. Auch zunehmende Langeweile im Fahrerhaus verführt nach jüngsten Erkenntnissen der Polizei dazu, alles Mögliche zu tun – außer nach vorne zu schauen. Krasses Beispiel ist der Unfall eines rumänischen Lkw-Fahrers an Aschermittwoch, der auf der B20 bei Straubing mit einem Kollegen aus Tschechien kollidierte. Er hatte nebenher einen Film auf seinem Laptop angeschaut.

Doch zurück zur Sicherheitstechnik. Die ist nämlich nicht bei allen Fahrern beliebt. Viele Fahrer schalten die elektronischen Helfer sogar aus, weil sie nach ihrem Empfinden den eigenen Verkehrsfluss stören – etwa dann, wenn ein Pkw oder Lkw knapp vor ihnen einschert.

Die BG Verkehr aus Hamburg berichtet von Unfällen, bei denen der Fahrer mit ausgeschalteter Technik ins Heck eines Kollegen krachte. Wobei es durchaus Verständnis fürs Ausschalten der Systeme gibt (siehe Kasten). Ist diese ausgefeilter, kehrt hoffentlich wieder Normalität auf den Straßen ein.

Jan Bergrath

KEP-Transporter des Jahres 2014
14. – 15. Mai 2014 · Schloss Ehreshoven

KEP aktuell
trans aktuell
TRANSPORTER
DAS MAGAZIN FÜR HANDWERK UND GEWERBE

Werden Sie Testfahrer beim Praxistest der Kurier-, Express- und Postdienste

- 40 ausgewählte Branchenprofis
- Transporter aller Größen und Klassen
- 700 Testfahrten, 9.000 Kilometer
- Direkter Vergleich



Jetzt anmelden und Platz sichern unter:
www.transaktuell.de/kep



Mit freundlicher Unterstützung von



DIE RECHTLICHE LAGE

Der Spielraum der Versicherer zum Prämiennachlass beim Einsatz von Notbremsassistenten sei eng, sagt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft. Bezogen auf den Gesamtschaden machen diese Unfälle auch nur wenige Prozent aus. Konkret lasse sich die Minderung gar nicht vorhersagen. Die Prämie würde automatisch sinken, wenn in einer Flotte, beispielsweise durch den Einbau von Assistenzsystemen, der Schadenaufwand sinkt. Alle Regelungen gesetzlichen Regelungen gehen davon aus, dass der Fahrer jederzeit das Fahrzeug führt, also unabhängig von vorhandener oder nicht vorhandener technischer Unterstützung auch immer verantwortlich ist.

Laut Gesetzeslage dürfen alle Systeme nur assistieren und nicht selbst die Führung des Fahrzeugs übernehmen. »Infolgedessen ergibt sich versicherungsrechtlich nichts«, sagt Brockmann. Unabhängig davon sei ohnehin nicht der Fahrer sondern das Fahrzeug versichert. Der Anspruch des Gegners ergibt sich nicht aus der Verschuldens- sondern aus der Gefährdungshaftung. Das Verhalten der Fahrer habe einen guten Grund: Die Systeme gelangen oft an Grenzen, an denen das menschliche Gehirn überlegen ist. Deshalb müssen sie immer durch den Fahrer überregelt werden können. Passiert das zu oft, wird es abgeschaltet. Das lässt sich nicht durch Gesetze ändern, sondern nur durch bessere technische Systeme.