

MEHR ABSTAND,

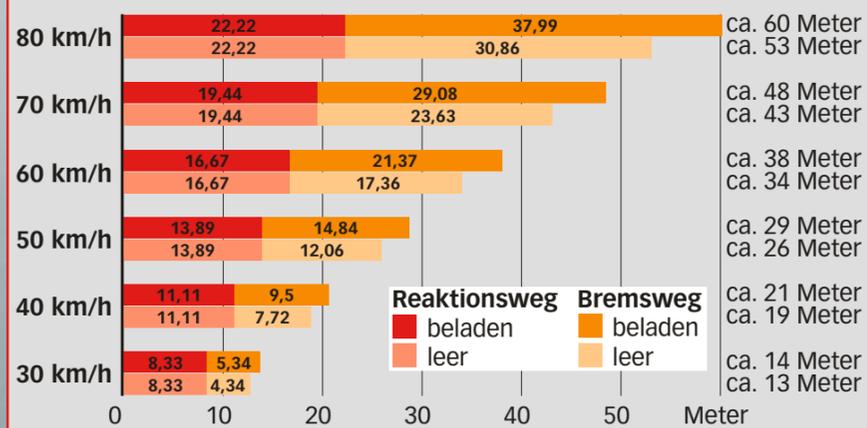
bitte!

SPEZIAL: SICHERHEIT Zu dicht, zu schnell und dazu noch abgelenkt: Vor allem die Autobahnpolizei Köln sorgt sich um die Zunahme der Lkw-Unfälle.

Text | Jan Bergrath



METER BIS ZUM STILLSTAND

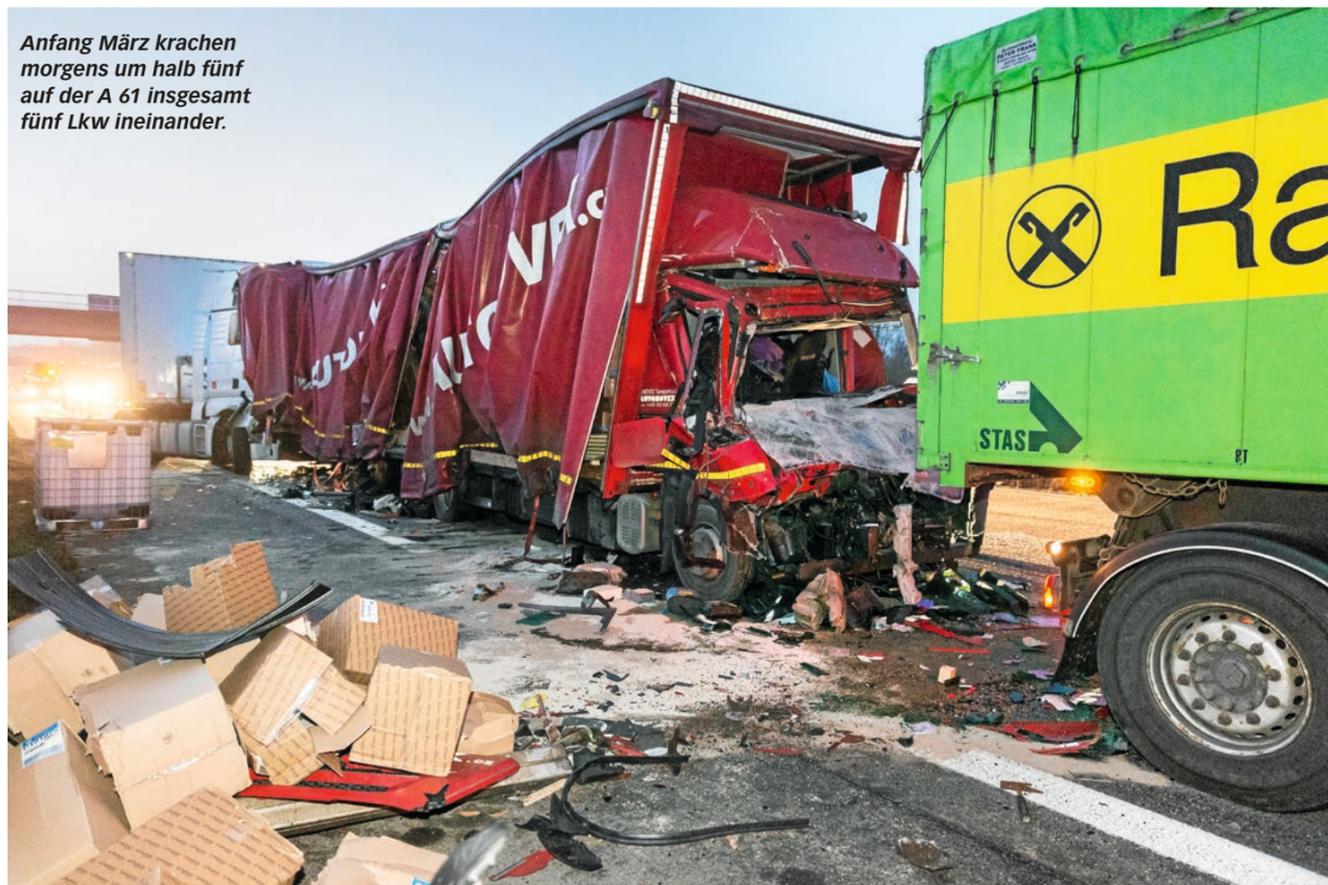


Anhalteweg (Bremsweg und Reaktionsweg) in Meter eines beladenen Lkw (Verzögerungswert 6,5 m/s²) und eines leeren Lkw (Verzögerungswert 8,0 m/s²)

Fotos | Jan Bergrath, Norbert Böwing (1), Rhein-Zeitung (1), Polizei Rheinland-Pfalz (1)

Keine Chance, bei Tempo 80 und diesem Abstand hier noch rechtzeitig zu bremsen.

Anfang März krachen morgens um halb fünf auf der A 61 insgesamt fünf Lkw ineinander.



Das Internet ist eine famose Erfindung. Im Live-Ticker ist es heute möglich, überall zu verfolgen, wie sich die in der Schweiz gebunkerten Spielgelder von Fußballpräsident und Wurstfabrikant Uli Hoeneß in einem Münchner Gerichtssaal gleich im Millionenpack

„Die meisten Kollegen sind sich nicht bewusst, dass sie mit zu geringem Abstand ihr Leben und das der anderen gefährden. Es sind mittlerweile zu viele „Rennfahrer“ im Lastwagen unterwegs. Die haben da nichts verloren“

Stefan Weitz via Facebook

erhöhen. Und wer sein Suchprogramm mit den Stichworten Lkw und Unfall beauftragt, erhält nahezu jeden Werktag die erschreckende Nachricht: Irgendwo ist wieder ein Lkw in ein Stauende, in das Heck des Kollegen oder in ein Baustellenfahrzeug gekracht. Das beweist ein zufälliges Protokoll.

5. März: Auf der A 3 bei Siegburg fährt frühmorgens ein Lkw aus Belgien in einen Pannen-Lkw aus Ungarn und fängt Feuer, die Asphaltdecke löst sich in der Hitze auf.

6. März: Um halb fünf morgens rasen fünf Lastzüge auf der A 61 bei Ahrweiler ineinander, mindestens zwei Personen werden schwer verletzt. 10. März: Auf der A 4 bei Wilsdruff kracht gegen neun Uhr ein Lkw ins Heck des Kollegen, der Fahrer wird in der Kabine eingeklemmt. 11. März: Auf der A 7 bei Fulda prallt ein mit PET-Flaschen beladener Lkw auf einen Tankcontainerzug. 11. März: Bei Fallingbostal auf der A 7 erkennt der Fahrer eines mit Spraydosen beladenen Lkw zu spät, dass der Vordermann bremst. Der Unfall endet in einem Flammenmeer. Und am 12. März bringt eine Serie von Lkw-Unfällen an Stauenden auf der A 7 und der A 27 den Verkehr bei Walsrode zum Erliegen.

Nur eine Momentaufnahme, zugegeben, aber offenbar läuft etwas falsch auf Deutschlands Autobahnen. Als das Statistische Bundesamt Anfang März die allgemeinen Unfallzahlen für 2013 veröffentlicht, liest es sich zunächst gut: Zwar starben deutschlandweit 3.340 Menschen bei Verkehrsunfällen. Das waren zum Glück 260 Tote oder 7,2 Prozent weniger als im Jahr zuvor und der niedrigste Wert seit Beginn der bundesweiten Statistik 1953. Auf den Autobahnen nahm jedoch die allgemeine Zahl der Todesopfer um 8,1 Prozent zu.

Statistisch dürfte das eigentlich alles gar nicht sein: Bis einschließlich 2012 gingen die Zahlen mit Lkw als Unfallbeteiligte deutlich zurück. Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) verweist auf eine Berechnung, dass seit 1993 die Zahl der bei Lkw-Unfällen Getöte-

ten und Verletzten im Verhältnis zur jährlichen Transportleistung gesunken ist. Das ist logisch: Je mehr Lkw unterwegs sind, desto weniger fällt der einzelne Unfall ins Gewicht.

Doch der Straßengüterverkehr in Deutschland hat 2013 noch einmal um 0,9 Prozent zugelegt. Die Zahl der Mautkilometer wuchs um vier Prozent. Laut Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) liegt der Anteil ausländischer Lkw mittlerweile bei knapp 40 Prozent. Und nun mehren sich die Zeichen, dass es 2013 wieder einen messbaren Anstieg der Lkw-Unfälle gibt. Vergleichbare Zahlen für die Unfälle mit Personenschäden auf Autobahnen hat das Statistische Bundesamt derzeit nur für den Zeitraum Januar bis November. Und die gehen nach oben: Waren Lkw im Vergleichszeitraum 2012 noch an 4.999 Unfällen beteiligt, waren es im vergangenen Jahr 5.212. Das ist eine Steigerung um 2,9 Prozent.

Beteiligung heißt dabei nicht Schuld. Am stärksten sind Transporter um 3,5 Tonnen und Sattelzüge involviert. Allein Nordrhein-Westfalen hat auf Anfrage der Sendung Westpol (siehe Kasten) einige Unfalldaten gesondert ausgewertet: 780 Unfälle gab es 2013 an einem Stauende, davon wurden 152 von Lkw verursacht. 2012 war es noch 111. Das Verhältnis ist typisch – denn der Anteil der Lkw auf Autobahnen beträgt im Schnitt 15 bis 20 Prozent.

So sorgt sich vor allem die Autobahnpolizei Köln, die von den 2.000 Autobahnkilo-

„Keiner verdient mehr, wenn er wie ein Irrer rast. Ganz im Gegenteil. Es kostet euch die Gesundheit“

Thomas Kaiser via Facebook



FERNFAHRER 5 | 2014

TV-Tipp: Ungebremst ins Stauende



Am 2. März zeigte die TV-Sendung „Westpol“ auf WDR wieder eine Reportage von Jan Bergrath und Sebastian Galle: „Ungebremst ins Stauende“. Ende Februar hatte das Innenministerium von Nordrhein-Westfalen eine von der WDR-Redaktion gestellte Frage beantwortet: Wie oft wurde vor Ort von der Autobahnpolizei ein Lkw als Verursacher bei Unfällen am Stauende festgestellt? Die Antwort: 152 Mal und damit rund ein Drittel öfter als im Jahr zuvor, wobei der Lkw an sich hier nicht in seiner Gewichtsklasse

definiert ist, also alle Fahrzeuge von 3,5 bis 40 Tonnen umfasst. Auf der Suche nach den Gründen kommen im Film die Autobahnpolizei Köln, der Unfallexperte der Versicherer, Siegfried Brockmann, und Stephan Freund, Geschäftsführer der Silospedition aus Frechen, zu Wort. Freund hat seine Flotte von 150 Fahrzeugen, die im Jahr rund 25 Millionen Kilometer zurücklegen, mit allen derzeit verfügbaren Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Sein Fazit: „Ich denke, wir brauchen nicht darüber zu diskutieren, dass der optimale Fall darin liegt, Unfälle komplett zu vermeiden. Wenn wir es aber schon erreichen, einen Unfall zu lindern und zu mindern und keinen Personenschaden dadurch auftreten zu lassen, haben wir unser Ziel bereits erreicht.“



Per Smartphone direkt zum Video? Mit Barcode-App, etwa dem kostenlosen „Scanlife“, einfach den Code abscannen.

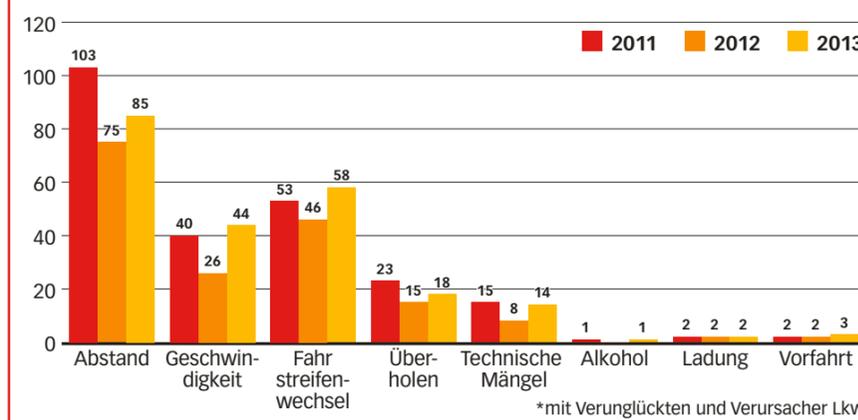
metern im stark staugeplagten Bundesland Nordrhein-Westfalen eine Strecke von 600 Kilometern kontrolliert, über die Unfallentwicklung: „Die Zahl der verunglückten Personen bei einem durch einen Lkw verursachten Unfall ist 2013 um elf Prozent gestiegen“, berichtet Helmut Simon, Direktor Verkehr der Autobahnpolizei. Die Verkehrsführung vieler Baustellen sei viel zu eng, kritisiert er. Kleinere Unfälle in der Baustelle würden dann eine Kettenreaktion hervorrufen.

Die eng umfasste Statistik der Autobahnpolizei zeigt einmal mehr, wie gefährlich sich die wechselnde Staulage auf das Unfallgeschehen auswirkt: Seit die A 4 von Köln nach Aachen ausgebaut wird, gab es dort 212

mehr Unfälle als im Jahr zuvor. Besonders tragisch ein Unfall am 6. Juni, bei dem der 38-jährige tschechische Fahrer eines Sattelzuges nahezu ungebremst in ein Stauende fuhr und das Wohnwagenspann einer Familie unter den Lkw davor schob. „Sieben Menschen, darunter zwei Kinder, wurden zum Teil schwer verletzt“, schildert Simon. „Zwei Frauen waren über Stunden in ihrem Fahrzeug eingeklemmt.“ Und er gibt auch gleich seine Einschätzung der Hauptunfallursachen bekannt. „Viele Lkw fahren zu dicht auf und sind zu schnell.“

An 13 Stellen kontrolliert die Autobahnpolizei jeden Tag den Abstand. „Wir stellen bis zu 200 Verstöße am Tag fest“, berichtet

URSACHEN BEI VERKEHRSUNFÄLLEN*



Nach Auswertung der Autobahnpolizei ist zu geringer Abstand die Hauptursache von Lkw-Unfällen. Zu hohe Geschwindigkeit hängt damit meist zusammen.



Immer öfter endet ein Lkw-Unfall in einer Katastrophe, zuletzt auf der A 7.

Kontrolleur Detlef Schlenstedt vom Verkehrsdienst. „Teilweise sind das Abstände von fünf, sechs Metern. Da besteht nicht der Ansatz einer Chance, rechtzeitig sein Fahrzeug zum Stehen zu bekommen.“ Wie auch, wenn sich ein beladener Lkw mit einem technischen Bremsweg von 38 Metern bei 80 km/h pro Sekunde um 22 Meter bewegt. Da ist es schon physikalisch unmöglich, überhaupt noch eine Schrecksekunde zu haben. Es kracht einfach nur noch.

Eine heftige Diskussion unter Lkw-Fahrern über Facebook macht es aber deutlich: Selbst für die besonnenen Fahrer wird es bei zunehmenden Überholverböten und dem sprichwörtlich zu engen Raum immer schwieriger, den nötigen Sicherheitsabstand überhaupt noch einzuhalten. Mal sind es Pkw, die sich in die Lücke quetschen, mal macht ein gehetzter Kollege von hinten Druck. Bei einer Umfrage von „Mix Telematics“ unter 800 Fahrern aus Frankreich, Spanien, Deutschland und Großbritannien kam jetzt heraus, dass 53 Prozent der Fahrer zu schnell sind, weil sie sich dem allgemeinen Verkehrsfluss anpassen, 37 Prozent schieben es direkt auf den permanenten Termindruck.

Mit der Veränderung der Kommunikation kommt nun noch ein dritter Aspekt hinzu –

die Ablenkung des Fahrers durch Smartphones, Bordcomputer und Laptops. Die Autobahnpolizei Köln wertet nun bei allen Unfällen die Handydaten aus. Der Studie eines Versicherungskonzerns zufolge erhöht sich das Unfallrisiko durch Telefonieren am Steuer um das Zwei- bis Dreifache. Besonders Lkw-Fahrer scheinen versucht, der Mo-

„Stress fügt man sich selbst zu. Jeder ist für sich selbst verantwortlich, sonst hat er den falschen Job. Punkt“

**Bea Trice
via Facebook**

notonie in einem technisch aufgerüsteten Fahrzeug, das sie von fast allen Aufgaben „befreit“ hat, durch bewusste Ablenkung entgegenzuwirken. Ein Beleg scheint der Unfall am Aschermittwoch auf der B 20 bei Straubing zu sein, bei dem ein rumänischer Lkw-Fahrer während der Fahrt einen Film auf seinem Laptop schaute – und mit einem tschechischen Laster kollidierte.

Als Leiter der Unfallforschung der Versicherer in Berlin hat Siegfried Brockmann die neuen Statistiken auch im Blick. „Einen Hinweis auf Stauende-Unfälle gibt meist der

ungenügende Sicherheitsabstand. Den haben wir in etwa zehn Prozent aller Unfälle mit Getöteten außerorts.“ Deshalb spricht Brockmann einen weiteren Aspekt an: Dass Fahrer am Ende einer langen Schicht den Stauschlacht und einfach nicht mehr wahrnehmen – trotz oder gerade wegen der lückenlosen Kontrolle durch den digitalen Tacho. Die führt nicht nur zu einem engen Zeitkorsett, bei dem die Touren bis auf die Minute genau vorgeplant werden, sondern auch zu Hetze und mangelnder Konzentration.

Bezogen auf den Gesamtschadenaufwand machen Stauende-Unfälle nur wenige Prozente aus, begründet Brockmann, warum sich die Versicherungswirtschaft mit Prämiennachlässen beim freiwilligen Einbau von Notbremsassistenten schwertut. „Die Prämie würde ja automatisch sinken, wenn in einer Flotte, beispielsweise durch den Einbau von Assistenzsystemen, der Schadenaufwand sinken würde.“ Die sollen ja nur eingreifen, wenn der Fahrer die Situation nicht mehr unter Kontrolle hat. „Die Verantwortung liegt bei den Logistikunternehmen. Viele kritische Situationen kann man verringern, wenn ich Ladezeiten auch zu Arbeitszeiten rechne und dann nicht übermüdete Fahrer am Steuer habe.“ ◀