



Auf deutschen Autobahnen kracht mittlerweile jeden Tag ein Lkw in ein Stauende oder eine Baustelle. Eine Fahrerinitiative kämpft dagegen an.

Text | Jan Bergrath

Fast vier Jahrzehnte fährt Siegfried Ross im Fernverkehr. Früher war er quer durch Europa unterwegs, heute pendelt er für das Kasseler Unternehmen Gubo Trans meistens zwischen den Nordseehäfen Hamburg oder Bremerha-

ven und Kunden in Nordhessen. Seit einiger Zeit hat er eine Kamera in der Kabine dabei, weil er dokumentieren möchte, was er tagtäglich auf der A 7 erlebt. Die Aufnahme, die er kürzlich aus seiner Kabine gemacht und FERNFAHRER zur Verfügung gestellt hat, ist

mehr als bedenklich. Denn der Schnappschuss zeigt den vollkommenen Wahnsinn, der sich mittlerweile auf den meisten deutschen Autobahnen abspielt. Mit einem Abstand von maximal fünf Metern jagt ein polnischer Container-Trucker, wie es Ross für

sich notiert hat, auf der mittleren Spur der A 7 einen Autotransporter. „Bei geschätzten 93 Stundenkilometern“, so Ross. „Nach 37 Jahren auf der Piste bekomme ich immer öfter Angst bei diesen Kamikaze-Fahrern. Auch wenn ich mit Kollegen spreche, wird immer wieder bestätigt, dass es meistens Lkw aus dem Osten sind, die so über die Bahn rasen. Zudem sind ihre Fahrzeuge vermutlich aufgedreht, denn sie überholen mich ständig. Und es vergeht kein Tag, an dem es zwischen Kassel und Hamburg nicht irgend-



wo kracht.“ Weitere Fotos, die Ross gemacht hat, belegen: Der Mindestabstand von 50 Metern ist für viele Fahrer, auch deutsche, offenbar nur noch eine theoretische Größe. Und das hat immer öfter dramatische Folgen – für sie selbst wie für andere.

Das schnelle Medium Internet macht aus der Vermutung Gewissheit. In der Tat rast auf den größten deutschen Transitautobahnen derzeit jeden Tag mindestens ein Lkw in ein Stauende oder eine Baustelle. Die Polizei Walsrode hat nach einem schweren Stauende-Unfall mit einem Gefahrgutlaster sogar ein „Schockvideo“ ins Netz gestellt. Und die Bild-Zeitung fragt nach zwei Unfällen binnen weniger Stunden auf der A 2 bei Hannover: „Wann hört dieser Wahnsinn endlich auf?“

Die Polizei nennt immer wieder dieselben Gründe: zu schnell, zu dicht und oft auch noch abgelenkt. Viele Lkw-Unfälle passieren nach einer nüchternen Logik: Der erste Fahrer einer Kolonne erkennt ein Hindernis

rechtzeitig, der zweite noch gerade, der dritte dann schon nicht mehr. Oft bezahlen Fahrer, wie im Juni auf der A 5 bei Heppenheim, für einen mutmaßlichen Moment der Unaufmerksamkeit mit ihrem Leben. Auch die Lkw mit Notbremsassistenten, die sukzessive, wenn auch erst in viel zu geringer Anzahl, auf den Autobahnen unterwegs sind, bergen in der Gesamtheit des rollenden Schwerverkehrs offenbar eine neue Gefahrenquelle – sie reagieren ohne die übliche Schrecksekunde. Der überraschte Hintermann, der nicht sieht, was vor ihm passiert, rast erst recht ins Heck. Erst ab 2015 sind diese Systeme für alle neuen Lkw vorgesehen. Bis der europaweite Bestand irgendwann ausgetauscht ist, beginnt viel-



„Manchmal ist es einfach nicht zu erklären, warum die Kollegen so dicht auffahren. Es ist doch das eigene Leben, das sie aufs Spiel setzen.“

Mike Örtel, 44, aus Masburg

Fotos | Jan Bergrath, Mike Örtel, Siegfried Ross, Jürgen Strieder



Immer öfter sieht Mike Örtel im Rückspiegel, wie andere Lkw viel zu dicht auffahren.

Wenn Mike im Lkw nach vorne schaut, überkommt ihn oft eine Gänsehaut.

Dieser Kollege, den Siegfried Ross fotografiert hat, kann niemals auf eine unvorhergesehene Situation reagieren.

leicht schon der Übergang zum sogenannten „autonomen Fahren“, das sich die Hersteller, allen voran Mercedes-Benz, auch als Lösung gegen Lkw-Unfälle vorstellen.

Nun gibt es sowohl bei der EU-Verkehrskommission in Brüssel als auch beim Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) in Frankfurt Experten, die auf Grund von Zahlen, die bis Ende 2012 einen Rückgang der Unfälle mit Lkw aufzeigen, Entwarnung geben. Alles halb so wild. Doch dem ist mitnichten so: Laut der akkuraten Datensammlung des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden ist die Zahl der Unfälle auf Autobahnen mit Personenschäden unter Beteiligung eines Lkw von 5.387 (2012) auf 5.631 (2013) gestiegen. Hauptbeteiligte sind, wie im Vorjahr, Transporter bis 3,5 Tonnen und Sattelzüge. Und die jüngste Pressemeldung aus Wiesbaden lässt aufschrecken: In den ersten vier Monaten des Jahres 2014 verloren 941 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ihr Leben, das waren 87 Personen oder 10,2 Prozent mehr als von Januar bis April 2013. Die Zahl der Verletzten stieg in diesem Zeitraum noch stärker an, um 13,8 Prozent auf 111.400.

Dazu kommen weitere Zahlen, die nachdenklich machen. Laut einer Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) soll der Schwerverkehr bis 2030 um 38 Prozent gegenüber 2010 zulegen – bei derzeit 40 Prozent Ausländeranteil. Und das auf maroden Autobahnen, die schon unter der heutigen Belastung längst nicht mehr mitspielen. Überall Baustellen, überall Staus – und immer öfter aufgrund ihrer Arbeitsbelastung und der Eintönigkeit des Verkehrs müde Fahrer.

„Das ist purer Krieg auf den Straßen. Sie setzen sich ins Auto und schalten ihre Hirne ab. Meiner Meinung nach ist der Grund dafür die moderne Technik, die die Fahrer glauben lässt, sie wären zu 100 Prozent sicher in ihrem Fahrzeug. Dazu kommt die überhöhte Geschwindigkeit und die Meinung, es eilig zu

haben. Aber nichts kann so eilig sein, um sein eigenes Leben aufs Spiel zu setzen, oder?“, schreibt FERNFAHRER-Leser Tobias Loose auf Facebook. Das sieht auch Mike Örtel aus Masburg so. Seit 2008 fährt er im Fernverkehr, heute bei der Spedition Nolden in Kerpen. „Ich bekomme immer öfter eine pure Gänsehaut, wenn ich auf der Autobahn unterwegs bin und im Rückspiegel einen Kollegen sehe, der mir bis auf fünf Meter ins Heck fährt.“

Mike ist früh der „Actie in de Transport Deutschland“ beigetreten und war bei fast allen Demos gegen Sozialdumping dabei. „Das hat sich leider etwas totgelaufen, auch weil uns am Ende die Unterstützung der betroffenen Fahrer gefehlt hat.“ Doch Mike hat mit Michael Schmalz, Markus Rüdiger und Udo Skoppeck durch dieses politische Engagement Kollegen kennengelernt, die einfach nicht mehr zusehen wollten, wie sich die Zu-

„Es ist der absolute Wahnsinn, was sich da abspielt. Nach 37 Jahren auf der Piste bekommt man jetzt immer öfter Angst vor diesen Kamikaze-Fahrern.“

Siegfried Ross, 61, aus Kassel



Der Vorstand der Allianz im deutschen Transportwesen, AidT e. V., von links: Michael und Katja Schmalz, Udo und Claudia Skoppeck sowie Mike Örtel.

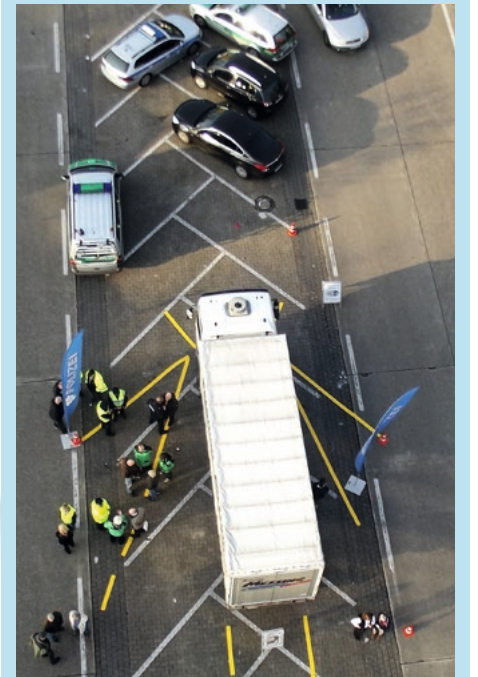
stände weiter verschlimmern. Sie wollten etwas bewegen. Und dann kam der zündende Funke. Genau am Tag, als die Gruppe beschlossen hatte, einen neuen Dachverband für ihre Aktivitäten zu gründen, die „Allianz im deutschen Transportwesen“ (AidT, siehe Kasten). Ein Tag, an dem auf der A 61 wieder ein schwerer Lkw-Auffahrunfall durch die Medien ging. „Wir telefonierten und nebenbei lief im Fernsehen eine Dokumentation über Wale. Als der Reporter erzählte, dass sich die tonnenschweren Tiere aus dem Weg gehen und einen Abstand einhalten, war der Slogan unserer neuen Kampagne geboren: Abstand halten – Leben retten.“ So wie der Titel dieser Reportage. Einen Aufkleber für die Kabine hat

Nach einer Idee des AidT sollen auch die Heckportale der Lkw die Kollegen warnen.



Mitte Juni stirbt der 34-jährige Fahrer dieses Sattelzugs auf der A 5.

Aufklärung



Aus Enttäuschung über die in ihren Augen erschreckende Untätigkeit der Kontrollbehörden, bestehende EU-Verordnungen und Richtlinien auch tatsächlich umzusetzen, haben sich im März 2013 deutsche Fahrer um den Solinger Kollegen Udo Skoppeck in der „Actie in der Transport Deutschland“ zusammengeschlossen und bis heute bundesweit sieben Demonstrationen gegen das zunehmende Sozialdumping in Europa organisiert. Nun ändert sich ein wenig der Fokus – die Fahrer haben sich auch aufgrund der bisherigen Erfahrungen professionalisiert. Im Frühjahr wurde nun ein eingetragener Verein gegründet, die „Allianz im deutschen Transportwesen“ (www.aidt-ev.de).

Unter diesem Dach und jeweils mit einem eigenen Logo gibt es nun vier sogenannte Aktionsgruppen: eine für Aufklärungskampagnen im Transport, eine für gemeinnützige Hilfsaktionen, eine für die Kurier-, Express und Paketdienstleister und eine zur Durchsetzung politischer Forderungen. Den größten Schwerpunkt legt die AidT derzeit auf die Sicherheit im Straßenverkehr. Neben der „Aufkleber-Aktion“ haben die Fahrer um Markus Rüdiger und Michael Schmalz ihren ersten Verkehrssicherheitstag organisiert: am 9. August, auf dem Wurstmarktgelände in Bad Dürkheim. „Wir wollen einerseits die lokale Bevölkerung über das Berufsbild der Lkw-Fahrer aufklären und andererseits unter den Kollegen für ein besseres Miteinander auf der Straße werben“, sagte Rüdiger im Vorfeld. Er wohnt in Bad Dürkheim, was die Planung erleichterte. Unterstützt wird die Aktion unter anderem durch V-Top mit einer Aufklärungsaktion zum toten Winkel sowie durch die Spedition Modschiedler aus Bobenheim-Roxheim, die ihre neuesten Lkw mit Sicherheitstechnik zur Verfügung stellt. So können die Besucher einen Einblick in den modernen Arbeitsplatz des Lkw-Fahrers gewinnen.