



ABSCHALTVERBOT OHNE SACHVERSTAND

Noch 2024 greift das Verbot, den Notbremsassistenten im Lkw ab 30 Kilometern pro Stunde manuell abzuschalten. Ein Verstoß wird mit 100 Euro und einem Punkt bestraft. Kontrollieren lässt er sich kaum.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Matthias Pfitzenmaier, Uwe Pohl, Daimler Trucks

Der Abstand zum vorausfahrenden Lkw auf der A61 zwischen Hochneukirch und Mönchengladbach dürfte um die fünfzehn Meter sein. Mit deutlich über 80 km/h strebt der Fahrer des Actros in einer langgezogenen Rechtskurve der niederländischen Grenze entgegen. Sollte sich weiter vorne plötzlich der Verkehr verzögern oder gar ein Rückstau bilden, etwa durch ein Pannenfahrzeug, hätte selbst der beste Notbremsassistent (NBA) keine Chance, einen Unfall zu verhindern. Auch das Stroh auf dem

vorderen Anhänger würde einen möglichen Aufprall nicht wirklich abmildern. Aber diese Szene, die sich tagtäglich tausende Male auf deutschen Autobahnen abspielt, ist die Grundlage für den Gesetzesentwurf aus dem Jahr 2019, noch unter dem glücklosen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, wenn nun das Abschaltverbot für den Notbremsassistenten – deutsch für Advanced Emergency Braking System (AEBS) – für Fahrzeuge ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h spätestens vierzehn Tage nach Veröffentli-

chung im Bundesgesetzblatt greift. Also nach Veröffentlichung dieses Brennpunkts. Leider ist das konkrete Verbot offenbar ohne den notwendigen technischen Sachverstand entstanden. In der gut gemeinten Hoffnung der Politik, dadurch zukünftig schwere Lkw-Unfälle zu verhindern.

„Zahlreiche Auffahrunfälle auf der Autobahn passieren, weil stehende oder langsam fahrende Fahrzeuge am Stauende zu spät wahrgenommen werden“, begründete etwa die

Innenministerin von Brandenburg, Tamara Zieschang, in den lokalen Medien ihre Zustimmung am 5. Juli 2024 im Bundesrat. „Der Notbremsassistent setzt genau hier an. Er soll die Menschen hinter dem Steuer unterstützen und sie selbst sowie weitere Verkehrsteilnehmer besser schützen. Fahrassistenzsysteme können ihre Wirkung nur entfalten, wenn sie aktiviert und nicht abgeschaltet worden sind.“

Das ist im Prinzip richtig, doch dazu müssen vor allem die Fahrer die Wirkung gerade des Notbremsassistenten auch verstehen – was eigentlich nur durch eine intensive praktische Schulung möglich ist. „Für mich ist der Notbremsassistent meine Lebensversicherung im Hintergrund“, sagt etwa Berufskraftfahrer Uwe Pohl aus Coswig. Seit 14 Jahren ist er auf deutschen Autobahnen unterwegs, mittlerweile im neunten Jahr bei Hoyer, und einer der Administratoren der Facebookgruppe „Lkw-Unfälle und Kontrollen“, die jeden veröffentlichten Unfall am Stauende akribisch erfasst. In seinem Iveco S-Way etwa lässt sich der Notbremsassistent nur über zwei Schritte am Lenkrad deaktivieren. Zwischen Gesetzesentwurf und Vollzug liegen fünf Jahre technischer Fortschritt.

Unterschiedliche Abschaltmöglichkeiten

Das macht das anstehende Verbot zunächst komplex, denn in der Bestandsflotte auf deutschen Autobahnen sind alle möglichen Varianten von acht Lkw-Herstellern unterwegs. Bei Volvo etwa ist die Bedienung über den Taster im Armaturenbrett bei den Modellen FH, FM und FMX zweistufig: Ein kurzer Tastendruck schaltet die akustische Warnfunktion aus, der NBA bleibt aber aktiv. Über einen sehr langen Tastendruck lässt sich die NBA-Funktion deaktivieren. Bei den Volvo-



MATTHIAS PFITZENMAIER
ANWALT FÜR VERKEHRSRECHT

Der Bundesrat hat mit gewissen Änderungen bereits am 5.7.2024 der Beschlussvorlage zum Abschaltverbot ab 30 km/h zugestimmt. Das geänderte Gesetz tritt nach der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt in Kraft.



Modellen FE und FL kann der NBA wiederum durch einen einmaligen Tastendruck deaktiviert werden. Alle Funktionen werden bei allen Modellen nach einem Neustart des Lkw wieder aktiv. Ergänzend zu diesem Brennpunkt sind daher die alten und neuen Abschaltmöglichkeiten der AEBS der Hersteller im Blogbeitrag „Taster in den Tod“ auf eurotransport.de erfasst.

Doch was bringt nun das neue Verbot? Grundlage für die Änderung der Straßenverkehrsverordnung (StVO) ist die Drucksache 518/2023, die die Ergänzungen von Paragraph 23 StVO mit dem neuen Paragraphen 1d vorsieht. „In derselben Drucksache gibt es die entsprechende Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung, wonach für das Ausschalten des Notbremsassistenten mit 100 Euro und einem Punkt bestraft wird“, so der

DIE NOTBREMSASSISTENTEN
der acht europäischen Lkw-Hersteller reagieren im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – und dennoch teilweise unterschiedlich.



Heilbronner Fachanwalt für Verkehrsrecht, Matthias Pfitzenmaier. „Dies wird zukünftig in der Nummer 109 BKatV geregelt sein.“

Wirtschaftliche Gründe als Motiv

Dort heißt es nun wortwörtlich: Die Festlegung der Höhe eines Bußgeldbescheides von 100 Euro ist der Höhe nachgebildet, die für einen Verstoß gegen das Sonn- und Feiertagsverbot (120 Euro laut Nr.119 BKat) veranlagt wurde. In beiden Fällen sind wirtschaftliche Gründe häufig Motiv für die Zuwiderhandlung. Die Fahrer stellen den Notbremsassistenten aus, um näher an den Vordermann heranzufahren zu können, unter Missachtung des Sicherheitsabstands. Dies ermöglicht ein Windschattenfahren, was zu Kraftstoff- und Zeitersparnissen führt, weil dem Überholvorgang so leichter mit einem Geschwindigkeitsvorteil in Angriff genom-

men werden kann. Anders als der Verstoß gegen das Sonn- und Feiertagsverbot sind die Verstöße oft von kürzerer Dauer, weshalb eine leicht geringere Bebußung unter diesem Aspekt gerechtfertigt ist.

„Die Ahnungslosigkeit ist hier deutlich greifbar“, beklagt Dieter Schäfer, der sich schon seit 2018 im Rahmen des Vereins „Hellwach mit 80 km/h“ dafür einsetzt, schwere Lkw-Unfälle am Stauende zu verhindern und das persönliche Gefahrenradar der Fahrer zu schärfen. Zuletzt in seinem mittlerweile in zweiter Auflage veröffentlichten Buch „40 Tonnen Verantwortung“. Was trotz einer verpflichtenden Modulschulung bei vielen Lkw-Fahrern selbst immer noch nicht verstanden wird, dient nun als Begründung für eine potentielle Bestrafung. Doch Achtung: Um aus dem Windschatten heraus einen anderen Lkw zu überholen, schalten die Fahrer lediglich den Abstandsregeltempomaten aus. Der eingeschaltete Notbremsassistent selbst bleibt weiter aktiv, selbst wenn der Lkw dem Vordermann im Heck hängt. Denn er reagiert nur auf Differenzgeschwindigkeit.

Entscheidend ist die Warnphase

Wie bereits 2020 im Beitrag „Trügerische Sicherheit“ auf eurotransport.de ausführlich beschrieben, spielt sich selbst bei einem eingeschalteten Notbremsassistenten bei Missachtung des Mindestabstands im fließenden Verkehr oft folgendes Szenario ab: Brems der erste Lkw plötzlich vor einem Stau abrupt ab, hat vielleicht der zweite Fahrer dahinter noch eine Chance – der dritte nicht mehr. Denn ein Notbremsassistent in den aktuellen Bestandsflotten hat eine Warnzeit von mindestens 1,8 Sekunden, bevor er eine Vollbremsung einleitet. In dieser Zeit legt der Lkw bei 89 km/h knapp 40 Meter zurück. Der gesamte Anhalteweg eines Lkw beträgt allerdings etwa 70 Meter.

Und fährt ein Lkw mit einem durch ein Handy abgelenkten oder durch Stress übermüdeten Fahrer, Stichwort Sekundenschlaf, auf einen bereits stehenden Stau etwa vor einer Baustelle zu und reagiert nicht, so zeigen Unfallanalysen, dass er den Notbremsassistenten wahrscheinlich aus rein menschlichem Reflex in letzter Sekunde übersteuert hat, indem er noch versuchte, den Lkw nach rechts oder links vorbeizuziehen statt unterstützend eine eigene Vollbremsung einzuleiten. Das lässt sich selbst bei intensiver Schulung kaum „wegtrainieren“. Das ist Stammhirn.

Nahezu alle tödlichen Auffahrunfälle, so wie etwa am 13. August auf der A2 unweit der Tank- und Rastanlage Börde, wo ein 65-jähriger polnischer Lkw-Fahrer nahezu ungebremst auf ein am Stauende stehendes Wohnmobil kracht und dieses auf zwei weiteren Lkw schiebt, haben das gleiche Muster, wie es Schäfer beschreibt: „Der Tod kommt mit Anlauf und der Wucht von 40 Tonnen.“ In diesem spektakulären Unfall, womöglich durch die unerträgliche Hitze an diesem Tag beeinflusst, endete der Unfall in einem flammenden Inferno. Auch weil ein einmal eingeschalteter Tempomat den Fahrer bis zum Eingreifen des Notbremsassistenten auf den Stau weiterfahren lässt. „Zu geringer Abstand dagegen führt in der Regel lediglich zu mittelschweren bis schweren Verletzungen bei den Lkw-Fahrern selbst“, so Schäfer.

Verbot kaum zu kontrollieren

Doch wie praxisnah ist das neue Verbot? „Diese Bußgeldvorschrift ist für die Überwachungspraxis reine Dampf- und Drohkulisse“, so Schäfer, „weil das Abschalten weder personell noch ohne größeren technischen Ermittlungsaufwand überwacht werden kann.“ Das bestätigt indirekt auch das Bundesamt für Mobilität und Logistik (BALM) auf Nachfrage. „Aktuell kann das BALM einen deaktivierten Notbremsassistenten noch nicht in der Vorbeifahrt kontrollieren“, heißt es aus Köln. Das BALM entwickelt digitale Kontrollsysteme zwar kontinuierlich weiter und setzt sich grundsätzlich für ein Höchstmaß an Kontrolleffizienz und -Effektivität ein, aber selbst bei einer Kontrolle im Stand ließe sich der vorherige Verstoß nur durch einen Zugang zur OBD2-Schnittstelle im Fahrzeug ermitteln. Ob das BALM dazu die nötige Software hat und überhaupt für eine Kontrolle eines Verbots aus der StVO zuständig ist, ließ sich bis Redaktionsschluss nicht klären. Ebenso die Frage, wie sich die Autobahnpolizei der Länder darauf einstellt.

Also bleibt am Ende eigentlich nur die mögliche nachträgliche Verantwortung des Fahrers nach einem Lkw-Unfall. „Das vorsätzliche Abschalten des AEBS gefährdet nicht nur das eigene Leben, sondern stellt meines Erachtens das bedingte In-Kauf-Nehmen des Unfalldes unschuldiger Dritter dar“, sagt Schäfer. „Wer also gegen das Abschaltverbot verstößt, sollte sich über mögliche Folgen seines Tuns klar sein. Im Falle eines tödlichen Unfalles kann ein Richter das Auslesen der Daten zum Schaltzustand des



1 DIETER SCHÄFER VON "HELLWACH MIT 80 KM/H" setzt sich weiter dafür ein, das persönliche Gefahrenradar der Fahrer zu schärfen. Für ihn passieren tödliche Auffahrunfälle am Stauende durch Ablenkung oder Sekundenschlaf. Die neue Bußgeldvorschrift hält er für die Überwachungspraxis als reine Dampf- und Drohkulisse.

2 JE NACH BAUJAHR DES FAHRZEUGES lässt sich der Notbremsassistent im aktuellen Flottenbestand (hier im Ford F-Max) immer noch per Schalter manuell deaktivieren.



AEBS im Zeitpunkt des Aufpralls über den Fahrzeughersteller anordnen. Die Fallfrage vor Gericht wird dann nicht mehr Fahrlässigkeit, sondern bedingter Vorsatz zur Tötung sein. Dabei hält der Täter den Taterfolg lediglich für möglich, obwohl er diesen nicht unbedingt erfüllen möchte. Der Täter begeht also die Tat, obwohl ihm die möglichen Konsequenzen seines Handelns bewusst sind. Er nimmt den Taterfolg also billigend in Kauf.“

Das wiederum bewertet Fachanwalt Pfitzenmaier aus der Gerichtspraxis vollkommen anders: „Wenn durch das Ausschalten des Notbremsassistenten ein Unfall entsteht, dann kann man sicherlich die Frage stellen, ob ein Fahrer, der dies tut, tatsächlich eine mögliche Folge wie den Tod eines Menschen

billigend in Kauf nimmt. Dann wäre es in der Tat Vorsatz. Wenn der Täter allerdings darauf vertraut, es werde schon nichts passieren, bleibt es beim Fahrlässigkeitsvorwurf.“

Zudem beißt sich hier wohl die vom Gesetzgeber selbst festgelegte Begründung für das kommende Abschaltverbot. „Da die Motivation der Fahrer in erster Linie das bessere Überholen und schnellere Vorankommen oder auch die bisherige Gewohnheit sein wird, habe ich Zweifel, ob sich aus der bloßen Abschaltung des Notbremsassistenten auf Vorsatz wird schließen lassen“, erklärt Pfitzenmaier. „Auch müsste in diesen Fällen die Kausalität geklärt werden, dass nämlich mit eingeschaltetem Notbremsassistenten der Unfall nicht so erfolgt wäre.“

1 FÜR UWE POHL AUS COSWIG ist der immer aktivierte Notbremsassistent in seinem Iveco S-Way die Lebensversicherung im Hintergrund. Die wieder steigende Zahl der Lkw-Unfälle am Stauende besorgt ihn allerdings. „Es muss in die Köpfe aller Kollegen, egal welcher Nationalität, dass das Handy oder sonstige elektronische Medien während der Fahrt tabu sind.“

2 BEIM IVECO S-WAY lassen sich die Assistenzsysteme direkt am Lenkrad bedienen.

3 ES BEDARF HIER zweier Schritte, um den Notbremsassistenten manuell zu deaktivieren. Dann erscheint ein roter Daumen nach unten.

