Der Wahnsinn auf der Autobahn

Nach schwerem Lkw-Unfall auf A6 sind Politik, Polizei, Verbände und Fahrer alarmiert – Ursachen sind komplex

Der 18. Mai 2016 wird wohl als „Schwarzer Mittwoch" in die Annalen des europäischen Straßengütertransports eingehen. Zwei schwere Lkw-Unfälle ereignen sich auf der A 6 bei Nürnberg. Erst rast ein Sattelzug aus Bulgarien in das Ende eines Staus, vier Mitglieder einer fünfköpfigen Familie verlieren in ihrem Pkw ihr Leben. Wenig später kracht ein Lkw aus Tschechien auf einen Sattelzug, der verbotenerweise auf dem Standstreifen parkt, weil der Fahrer seine Ruhezeit dort machen will. Wie die Polizei später mitteilt, hatte der auffahrende Fahrer einen Herzinfarkt erlitten.

Seit diesem Tag sind Politik, Polizei, Verbände aber auch die Fahrer in Aufruhr und diskutieren über Ursachen und Hintergründe.Dabei sind die beiden tödlichen Unfälle nur die Spitze eines Eisbergs. Fast an jedem Werktag kracht nach Auswertung der Unfallmeldungen lokaler Medien irgendwo in Deutschland ein Lkw auf einer Autobahn in ein Stauende, an Spitzentagen bis zu dreimal.

Vor allem die regionalen Verbände des Verkehrsgewerbes wie der GVN in Niedersachsen oder der bayrische LBT bemühen sich, den Imageschaden für die Transportbranche zu begrenzen – grundsätzlich seien doch die Unfallzahlen schwerer Lkw im Vergleich zur weiter steigenden Transportleistung gesunken. So dringen reflexartig die Rufe nach mehr Überholverboten und verstärkten Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten in die Medien.

Doch die Ursachen für schwere Unfälle sind vielfältig: fehlender Abstand, Eintönigkeit und daraus folgend Müdigkeit und sinkende Konzentration, Ablenkung, aber auch Übermüdung und überhöhte Geschwindigkeit. Die Unfälle passieren oft dort, wo eine Dauerbaustelle auf einer überlasteten Autobahn zu einem Rückstau führt. Bis Ende 2014 häuften sich auf der A 7 im Heidekreis die Lkw-Unfälle. Die dortige Autobahnpolizei hatte seinerzeit zur Prävention ein Schockvideo ins Netz gestellt, das einen derartigen Unfall durch Überwachungskameras zeigt. Zu sehen ist, wie eine Gruppe von drei Lkw in einen Stau rast und ein mit Gefahrgut geladener Sattelzug in Flammen aufgeht.

Seit Ende der Baustelle passierten dort keine Unfällel mehr, doch nun wiederholt sich das Szenario auf anderen Routen, derzeit etwa auf der A 2 bei Hannover oder auf der A 5 bei Karlsruhe. Ein mittlerweile eingeführtes Tempolimit auf 60 km/h auf der A 2 bei Hannover konnte Unfälle am Stauende nicht komplett verhindern, es führt eher zu mehr Eintönigkeit.

Immer führt ein Zusammentreffen mehrerer Faktoren zu einem fatalen Crash. Wie dramatisch die lokale Situation zum Teil ist, belegen Zahl der Autobahnpolizei Köln. 2015 waren im gesamten Jahr 17 Menschen bei einem Unfall am Stauende verstorben, darunter vier Lkw-Fahrer, 2016 allein bis Ende April schon 16 Menschen, darunter drei Lkw-Fahrer. Polizeipräsident Jürgen Mathies kündigte Anfang Juni massive Verkehrskontrollen an. Das Problem seien vor allem Temposünder – und Strecken ohne Tempo-Limit.

Das Schlimmste könnten Fahrerassistenzsysteme verhindern. Aufgrund des Wiener Abkommens dürfen Fahrer den Notbremsassistenten (NBA) jedoch manuell deaktivieren. Es sind auch Unfälle bekannt, bei denen Fahrer den NBA im letzten Moment durch eine Übersteuerung (Kick-Down, Lenken, Bremsen) deaktiviert haben – und es zum Unfall kam, leider auch mit Todesfolge. Der Bundesverband Güterverkehr, Logistik und Entsorgung fordert schon lange, dass sich der Notbremsassistent nach 15 Minuten wieder automatisch aktiviert.

Bei einer Abstandskontrolle der Autobahnpolizei auf der A 2 bei Braunschweig Ende Mai hielt ein Viertel der rund 100 kontrollierten Fahrzeuge den Abstand nicht ein. Fahrer aus Osteuropa sind auf den Transitrouten stärker beteiligt, bundesweit hält sich die Zahl der Verstöße die Waage. Deutsche Fahrer monieren, dass nicht ausreichend kontrolliert wird und die Strafen zu gering seien.

Forscher der Virginia-Tech-Universität werteten kürzlich mehr als 900 Unfälle über drei Jahre aus und stellten dabei fest: etwa die Hälfte der Fahrer waren kurz vor dem Unfall abgelenkt. Ablenkung verdoppelt also das Unfallrisiko. „Aktivitäten, die den Fahrer dazu zwingen, die Augen von der Straße zu nehmen, erhöhen das Risiko am meisten", erklären die Forscher.

Beim Fahren werden Textnachrichten verschickt oder gelesen oder das Navi bedient.In Deutschland hat der ADAC 2015 das Reaktionsvermögen abgelenkter Fahrer bei langsamer Fahrt getestet: Drei Viertel fuhren auf ein plötzlich auftauchendes Hindernis auf.

Die bayrische Polizeigewerkschaft forderte jüngst mehr Kontrolldruck und die Nachrüstung älterer Lkw mit Bremsassistenz-Systemen. Bei schweren Unfällen überprüft die Autobahnpolizei bundesweit, ob der Fahrer abgelenkt war.. So wie bei einem Auffahrunfall am Stauende auf der A 4 bei Aachen im September 2015. Der polnische Unfallfahrer war auf der Stelle tot, sein Laptop klebte zwischen Kopf und Windschutzscheibe.

Die meisten Fehler im Verkehr macht der Mensch. Entlastung wird das „vernetzte Fahren" bringen, bei dem Verkehrsteilnehmer miteinander kommunizieren. Ein erster Schritt ist der autonome oder teilautonome Lkw, wie ihn Mercedes-Benz testet. Das Platooning wird vielleicht in naher Zukunft ein sicheres Kolonnenfahren ermöglichen, dabei sind aktuell bis zu drei Lkw durch eine elektronische Deichsel verbunden. Die Reaktionszeit vom ersten auf die nachfolgenden Lkw verkürzt sich auf Sekundenbruchteile.

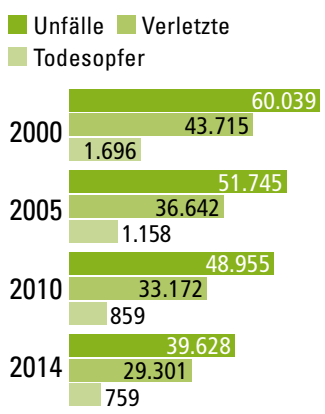
Eine zentrale Frage dieses neuen Kapitel in der Verkehrstechnik heißt: Was macht der Mensch in dieser Zeit? Eine Ruhepause ist es jedenfalls nicht, wenn der Fahrer hinterm Steuer sitzt und jederzeit eingreifen können muss.

Text: Jan Bergrath | Foto: News5/Lange

MERCEDESSERVICE--909/12/15/004
(id #27949534)
90.0 mm x 50.0 mm

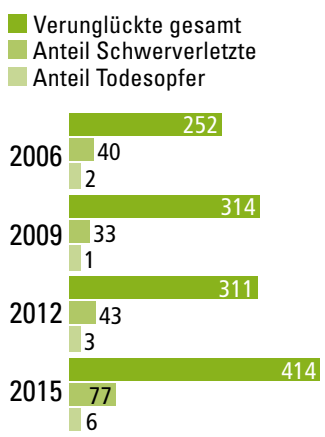
BAUSTELLEN SIND OFT SCHWERPUNKT

WENIGER UNFÄLLE MIT LKW



Quelle: Destatis 2014

MEHR UNFÄLLE AM STAUENDE



Quelle: Polizeipräsidium Köln 2015

WARUM ES AM STAUENDE SO HÄUFIG KRACHT

- **Fehlender Abstand:** Auf vielen stark belasteten Strecken, besonders im Überholverbot, fahren Lkw oft zu dicht auf und der Sicherheitsabstand (gesetzlich: 50 Meter) schrumpft auf 15 oder teils wenige Meter zusammen
- **Ablenkung**: Immer mehr Fahrer sind im Lkw abgelenkt – beginnend bei der Tasse Kaffee, gefolgt vom regelmäßigen Blick auf Bordcomputer, Navigationsgeräte und Smartphone bis hin zum Schauen von Videos beim Fahren. In Österreich beinhaltet das Handyverbot jetzt auch das Internetsurfen sowie das Schreiben und das Lesen von SMS und E-Mails beim Fahren
- **Eintönigkeit:** Die Arbeit hinterm Lkw-Steuer wird immer eintöniger. Automatik, Tempomat, der mittlerweile sogar die Topografie erkennt, öde Autobahnen und Kolonnenfahrten im Überholverbot führen bei langen Strecken unweigerlich zu Müdigkeit, schlechter Konzentration und dem Wunsch nach Ablenkung. Fahrerassistenzsysteme sollen helfen
- **Abgestellte Assistenzsysteme:** Notbremsassistenten werden von Fahrern immer wieder manuell abgestellt – etwa in Baustellen, was gesetzlich sogar erlaubt ist. Seit November 2015 ist für neu zugelasse Lkw in Europa ein Notbremsassistent gesetzlich vorgeschrieben. Alle sieben europäischen Hersteller bieten serienmäßig die ab 2018 vorgeschriebene Stufe 2 an, die ein Fahrzeug vor einem stehenden Hindernis stoppt. Die Einbauquote steigt, Mercedes-Benz liegt vorne, die Flotten aus Westeuropa sind bei den Zulassungen moderner
- **Hohe Geschwindigkeit und Tourenstress:** Viele Lkw, besonders auf nächtlichen Linienverkehren, sind nach wie vor bis zum Anschlag des Geschwindigkeitsbegrenzers (89 km/h) unterwegs. Ein Grund ist, so klagen Fahrer, dass die Touren zwischen den Depots oder Begegnungsverkehren zu knapp geplant sind, selbst auf der dritten Spur überholen die Fahrer dieser Verkehre dann zuweilen
- **Verstöße gegen Lenk-/ Ruhezeiten:** Nach der letzten Kontrollstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG, 2014) wurden 201.032 deutsche und 304.797 ausländische Lkw kontrolliert. Gegen das Fahrpersonalrecht verstoßen haben 83,2 Prozent der Fahrer deutscher Unternehmen und 61,8 Prozent der ausländischen. Oftmals sind es kleinere Verstöße. Viele Fahrer stellen jedoch beim Abladen den Tacho nach wie vor auf Pause und arbeiten so, unerkannt von der Polizei, länger als erlaubt ist.
- **Geringer Abstand bei Kolonnenfahrt:** Überlastete Autobahnen bei gleichzeitigem Überholverbot führen zu Kolonnenfahrten, gerne auch von Fahrern einer Firma, mit zu geringem Abstand. Immer wieder entstehen dieselben Gefahren, wenn plötzlich ein Hindernis oder ein Stau auftaucht. Da es das „Platooning" nicht im Realeinsatz gibt, kann nur der erste Fahrer rechtzeitig bremsen, der zweite oft gerade noch ausweichen und der dritte kracht ins Stauende oder ein Sicherungsfahrzeug der Straßenverkehrsmeisterei.
- **Übermüdung:** Immer wieder berichten Medien über Fahrer, die 20 Stunden oder länger ohne Pause am Steuer saßen. Der Fehler: Die Kontrollsoftware von Polizei oder BAG wertet etwa eine Pause des Fahrers von acht Stunden (statt neun) nicht und zieht beide Lenkzeiten zusammen. Weitaus größer ist die Gefahr eines Schlafdefizits, wenn Fahrer im überhitzen Fahrerhaus ohne Standklimaanlage nach einer nächtlichen Tour tagsüber nicht zur Ruhe kommen und übermüdet auf Tour fahren. Der verpflichtende Einbau von Standklimaanlage ist aber derzeit in der EU nicht vorgesehen.