



weg von rund 45 Metern. Wenn der Beifahrer ein Schutzengel ist, der schnell rechnen kann, könnte es noch mal gut gehen. Wenn nicht, kracht es. Brutal und unausweichlich.

So wie am 23. Mai auf der A1, der Hansalinie. Zur Unfallzeit um 10.35 Uhr gibt es auf dem rechten Fahrstreifen in Fahrtrichtung Bremen unmittelbar hinter der Anschlussstelle Bockel eine Tagesbaustelle. Der Grund sind Markierungsarbeiten. Damit sollte man als erfahrener Kollege heute eigentlich rechnen in einer Großbaustelle. Auf dem Hauptfahrstreifen bildet sich ein Lkw-Stau. Die beiden Überholfahrstreifen sind frei.

Ein 34-jähriger Rumäne bremst und fährt langsam auf den Stau zu. Hinter ihm fährt ein 57-jähriger Niederländer. Der ist, so steht es im Unfallbericht, unaufmerksam und bremst, wie die Polizei zwischenzeitlich ermittelt hat, aus wesentlich höherer Geschwindigkeit erst wenige Meter hinter dem rumänischen Gespann. Die Folge: Er kann nicht mehr ausweichen und kracht in das Heck des rumänischen Sattelzugs, den er nach links in die Mittelleitplanke schiebt. Dabei wird der 38-jährige rumänische Beifahrer leicht verletzt. Der Niederländer selbst wird in seiner Zugmaschine mit schwersten Brustverletzungen eingeklemmt.

Das total zerstörte Fahrerhaus fängt nun im Bereich des Motors an zu brennen. Durch den Brand atmet der Fahrer im Fahrzeugwrack Rauchgase aus dem Motorraum ein. Geistesgegenwärtige Ersthelfer leiten sofort erste Löschmaßnahmen mit Feuerlöschern

ein, bis die Feuerwehren aus Gyhum und Zeven die Löscharbeiten übernehmen und gleichzeitig mit schweren Spreizern versuchen, den Schwerverletzten aus seinem Fahrerhaus zu befreien. Das gelingt erst nach geraumer Zeit und höchsten Anstrengungen durch einen Notarzt und die Rettungshelfer. Schließlich wird der Fahrer per Hubschrauber ins nächstgelegene Klinikum geflogen. Ein geschätzter Sachschaden von mehr als 100.000 Euro und ein volkswirtschaftlicher Schaden von schwer zu berechnendem Ausmaß durch die stundenlange Vollsperrung der A1 kommen dazu.

Immer wieder muss Polizeihauptkommissar Detlev Kaldinski, 55, Pressesprecher der Polizei in Rotenburg (Wümme), mit seinem

Fotoapparat zu einer Unfallstelle ausrücken. Erst recht, seit die A1 sechsstreifig ausgebaut wird. Insgesamt 31 Lkw-Unfälle

von 2009 bis Juni 2012, davon sechs mit einem toten Fahrer, 25 mit Schwerverletzten. In 21 Fällen konstatiert die Polizei als Ursache Unaufmerksamkeit „Als erfahrener Fahrer muss ich doch damit rechnen, dass es sich hier jederzeit stauen kann“, sagt Kaldinski. „Aber leider sind immer mehr der Kollegen im Lkw nicht ausschließlich auf den Verkehr konzentriert und schauen auf alles andere als die Straße vor ihnen.“

Blicke, die töten können. So auch am 5. Juni, unweit der Unfallstelle eine Woche zuvor. Wieder der gleiche Ablauf. Ein 49-jähriger Bremer nähert sich mit seinem Sattelzug, der Granulat geladen hat, einem Stau. Dort steht bereits ein Niederländer. Übermü-

**Fahrerassistenz-Systeme sollen unterstützen, ein Autopilot sind sie aber noch lange nicht**

# WENN BLICKE TÖTEN

**Immer wieder fahren Lkw ungebremst in ein Stauende. Häufig analysiert die Polizei einen entscheidenden Grund – der Fahrer war abgelenkt.**

Text | Jan Bergrath

**E**in Lastzug, der mit 80 Stundenkilometern auf der Autobahn unterwegs ist, legt umgerechnet 22 Meter in der Sekunde zurück. Einmal im Bordcomputer während der Fahrt noch schnell die Nachricht aus der Disposition bestätigt, schon rollt das Gefährt gleich mehrere Sekunden unkontrolliert geradeaus. Dut-

zendmal praktiziert, jedes Mal gut gegangen. Bislang jedenfalls. „Bislang“ ist aber leider kein berechenbares Kriterium für die Verkehrssicherheit auf überlasteten Autobahnen. „Bislang“ kann von einer Sekunde auf die andere in die Katastrophe führen.

Jeder Unfall ist immer eine Verkettung von Zufällen: Weiter vorne steht ein Pannen-

auto auf dem Seitenstreifen einer ansonsten freien Autobahn, der fließende Verkehr gerät ins Stocken, weil der Mensch im Fahrzeug von Grund auf neugierig ist, bremst und kurz rüberschaut. Unsinnig, eigentlich, aber leider gelebte Realität. Es bildet sich ein Rückstau – und von hinten naht ein 40-Tonner, dessen Fahrer gerade schriftlich bestätigt, dass er pünktlich an der Ladestelle ist.

Der Kunde wartet vergeblich – noch das geringste Problem. Von dem Moment an, in dem der Fahrer erkennt, dass sich vor ihm plötzlich eine gefährliche Verkehrssituation gebildet hat, sind es mindestens zwei Sekunden Reaktionszeit. Das ist heute wissenschaftlich belegt. Dazu kommt der Brems-

Fotos | Jan Bergrath, Detlev Kaldinski (1)

**Unaufmerksamkeit ist laut Polizei die Ursache für diesen schweren Auffahrunfall am 23. Mai auf der A1 bei Bockel.**







Detlev Kaldinski warnt mit drastischen Bildern vor der Unfallgefahr.

„Der Bremer war möglicherweise abgelenkt und leitet erst rund 20 Meter hinter dem Niederländer eine Vollbremsung ein“, schreibt Kaldinski deshalb in seine Meldung. Er kracht voll in das Heck des holländischen Lkw und schiebt diesen auf einen dänischen Forellens-Laster. Der Bremer wird in seinem Fahrerhaus eingeklemmt. Die Freiwillige Feuerwehr Sittensen kann ihn erst nach über einer Stunde und mit schwerem Bergungsgerät retten. Der Rettungshubschrauber Christoph 6 fliegt den Schwerstverletzten in das Rotenburger Diakoniekrankenhaus. Die Ärzte holen ihn dort wieder ins Leben zurück.

**Ablenkende Tätigkeiten gibt jeder zu – die Gefahr schätzen viele aber nur als gering ein**

„Beide Fahrer haben sehr großes Glück gehabt, dass sie diese schweren Unfälle überlebt haben“, so Kaldinski. „Ich bin zwar

nach 40 Dienstjahren und 20 Jahren als Pressesprecher hart gesotten, aber mich verfolgen diese Bilder trotzdem immer wieder.“ Alle Beteiligten sind nach so einem Unfall traumatisiert. Die Fahrer selbst, wenn sie mit schwersten Verletzungen noch einmal davonkommen, die Unfallzeugen und vor allem die Feuerwehrleute, die einen Fahrer aus einem Lkw schneiden müssen. „Es ist nicht schön zu sehen, wie sich ein Fahrerhaus auf 20 Zentimeter Blech zusammenknüllt und die Gliedmaßen des Verunglückten danach regelrecht zertrümmert sind.“

Dennoch will Kaldinski diese Bilder aus seiner Sammlung nun veröffentlichen: Der Pole, der nachweislich eine SMS geschrieben hat, bevor er in einen anderen Lkw kracht und im Fahrzeug verbrennt. Der Futtermittelzug, von dessen Kabine nach dem Aufprall

auf einen Muldenkipper nur eine Handbreit Stahl übrig bleibt, oder der hungrige Schwede, der zur Fähre hetzt und mitten in der Baustelle zu einer Konserve greift. „Als die Feuerwehr ihn aus dem Wrack schnitt, hatte er das Würstchen noch im Mund, der Kartoffelsalat lag auf dem Sitz“, konstatiert Kaldinski. „Der Fahrer wurde durch 24 Tonnen Bauformteile von hinten erschlagen.“

Seine Fotos sind wahrlich nichts für schwache Nerven, aber das soll auch genauso sein. Eine abschreckende Wirkung ist vollkommen beabsichtigt. Die Zusage seines Vorgesetzten hat er nun bekommen, der erste Entwurf ist bereits fertig, jetzt wird er aktualisiert, an schauerlichen Motiven mangelt es leider nicht. Spätestens ab Sommer sollen die warnenden Plakate entlang der A1 in den Raststätten und Autohöfen hängen. Schocktherapie zur Prävention.

Auch die Begründung, warum so viele Auffahrunfälle aus Unachtsamkeit passieren, liefert Kaldinski. Jahrelang war der

**Unterschätzte Gefahr – die SMS an die Liebste bei voller Fahrt.**

Job des Lkw-Fahrers Schwerarbeit, kaum Leistung unter der Haube, ein manuelles Getriebe, das fast allein die ganze Konzentration beansprucht. Am Berg oft ein Kampf, Mann und Maschine, meist allein auf weiter Flur. Heute oft Vollautomatik, teilweise Übermotorisierung, Telematik, Retarder, Abstandstempomat – und Langeweile auf der Tour. Dazu kommen Funkgerät, Radio mit CD, Diagnosegeräte, Bordcomputer und immer wieder Smartphones und Laptops gegen die Einsamkeit. „Viele Fahrer schauen sogar während der Fahrt Filme an oder sind über Facebook mit ihren Freunden in Kontakt. Das ist gefährlich und wird von uns allen immer wieder unterschätzt.“

Wissenschaftliche Unterstützung bekommt Kaldinski jetzt von der neuen BAST-Studie zum Thema Ablenkung. „Bei den von uns befragten Lkw-Fahrern sind vor allem Essen, Trinken und Rauchen neben der Bedienung fahrzeugeigener Geräte sehr häufig“, konstatiert Diplom-Psychologe Dr. Eike A. Schmidt. „Auch selbstinitiierte Handlungen, Ablenkungen von außen und die Bedienung fahrzeuggesteuerter Geräte wurden uns von den Befragten bestätigt. Die Fahrer waren sich zwar des Risikos bewusst, aber sie haben auch die daraus resultierende Gefahr als gering beurteilt.“

Ein Trugschluss, wie Schmidt feststellt, der vier Jahre bei Daimler in Sindelfingen im Bereich der Fahrersicherheit arbeitete, bevor er zur BAST nach Bergisch-Gladbach wechselte. Dass Fahrerassistenzsysteme auf Dauer zur Monotonie in der Kabine führen, ist unumstritten. Nun kommt eine andere Gefahr hinzu. „Fahrer vertrauen diesen Assistenzsystemen zu sehr und wenden sich komplett anderen Aufgaben zu.“

Vielleicht hilft mal wieder ein Blick in die Straßenverkehrsordnung. Die Grundregel besagt: Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Vorsicht bedeutet schlicht nach vorne schauen. Denn es bringt nichts, der Liebsten während der Fahrt noch schnell eine SMS zu schreiben, wenn sie auf den Hof kommen soll, um ihren Schatz abzuholen – wenn man selbst dort nie ankommt.



Diskutiere dieses und viele andere Themen mit uns auf [www.facebook.com/fern-fahrermagazin](http://www.facebook.com/fern-fahrermagazin). Wir freuen uns schon auf deinen Beitrag.

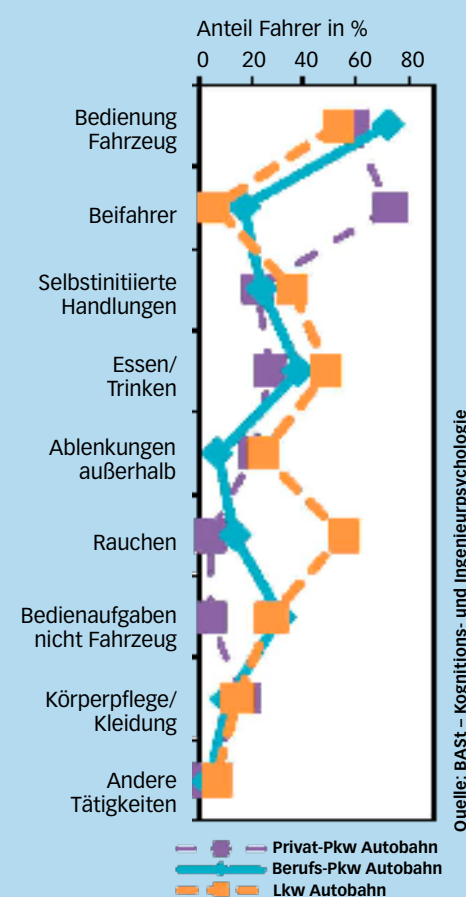


**Ablenkung in der wissenschaftlichen Untersuchung**

Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – so heißt eine Machbarkeitsstudie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), die unter Leitung des Diplom-Psychologen Dr. Eike A. Schmidt im Mai veröffentlicht wurde. Bereits 2009 befragte ein Team des Instituts für Psychologie der Technischen Universität Braunschweig im Auftrag der BAST rund 300 Personen, davon 100 Lkw-Fahrer. 80 Prozent der Fahrer gaben an, dass sie ein bis drei fahrfremde Tätigkeiten in der letzten halben Stunde vor der Befragung ausgeführt haben (siehe Grafik). Besonders häufig finden fahrfremde Tätigkeiten während beruflicher Pkw-Fahrten in der Stadt und bei Lkw-Fahrten auf der Autobahn statt. Die daraus resultierende Gefährdung wird als gering beurteilt. Bei der Befragung nach der prinzipiellen Gefährlichkeit ablenkender Tätigkeiten ist die Mehrheit der Fahrer jedoch der Meinung, dass diese ein Risiko bergen könnten.



Diplom-Psychologe Dr. Eike A. Schmidt erforscht Unfallursachen.



Quelle: BAST – Kognitions- und Ingenieurpsychologie