

VISION ZERO

SCHWERE LAST FÜR DIE VERKEHRS- SICHERHEIT?



Unfälle unter Beteiligung von Lkw haben häufig schwere Folgen. Langfristig betrachtet

ist die Zahl der Unfälle, an denen **Güterkraftfahrzeuge** beteiligt sind, zwar stetig zurückgegangen. Das gilt auch für die Anzahl der Getöteten durch Lkw. Im Vergleich zu 1995 ist die Anzahl der Unfälle, an denen Güterkraftfahrzeuge beteiligt waren, um über 30 Prozent zurückgegangen. Hingegen ist ihre **Fahrleistung** seit 1995 um rund 40 Prozent **angestiegen**.

Doch auch wenn sich die Zahl der Unfälle und Verunglückten stark verringert hat, sind die **Folgen von Unfällen** unter Beteiligung von Lkw häufig **dramatisch**. Das liegt vor allem an der Größe und Masse der Fahrzeuge. Deutlich wird das zum Beispiel bei den **Rechtsabbiegeunfällen innerorts**, die für Radfahrende oder Fußgängerinnen und Fußgänger häufig tödlich enden. Auch **Auffahrunfälle am Stauende** auf Autobahnen werden trotz Notbremsassistenten nach wie vor leider noch viel zu häufig verursacht.

Die **Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer** von Güterkraftfahrzeugen sind hoch, ihr Arbeitsalltag ist geprägt von **Hektik und Stress**. Es mangelt an Parkplätzen und oftmals auch an erholbarem Schlaf durch ungünstige Umgebungsbedingungen. Arbeitssicherheit und Gesundheitsprävention sind unverzichtbar, denn **verbesserte Arbeitsbedingungen** für das Fahrpersonal **erhöhen** auch die **Verkehrssicherheit** auf unseren Straßen.

Stefan Grieger
DVR-Hauptgeschäftsführer

Unfallzahlen Güterkraftfahrzeuge

Getötete

600

|||||



Leichtverletzte

26.226

Schwerverletzte

5.628



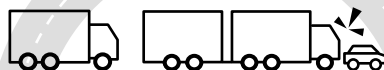
Unfälle außerorts

12.416

24.173

Unfälle mit
Personenschaden

2022



einschließlich
Autobahnen

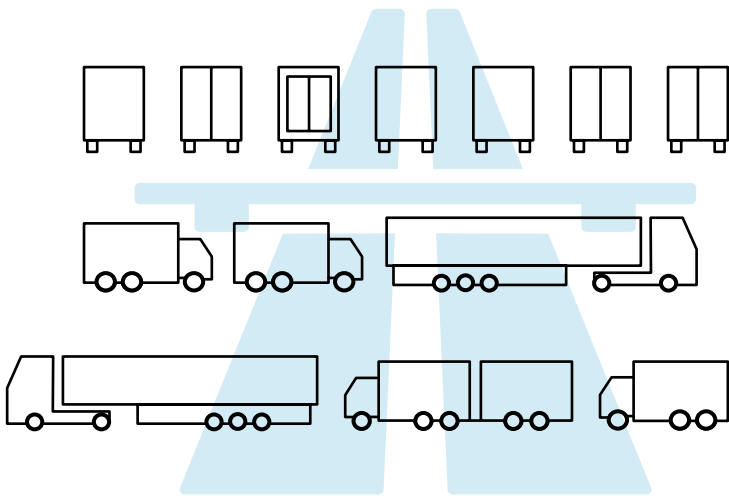
Bestand 2022: ca. 4,2 Mio. Güterkraftfahrzeuge

GROSSE HERAUSFORDERUNGEN IM STRASSENGÜTERVERKEHR



Mit der prognostizierten deutlichen Zunahme des Straßengüterverkehrs wachsen auch die **Herausforderungen** für die Männer und Frauen hinter dem Steuer. Noch immer resultieren aus dem **anstrengenden Arbeitsalltag** des fahrenden Personals viel zu **häufig Unfälle** auf unseren Straßen. Zu den **Belastungsfaktoren** gehören **Zeitdruck** durch dichten Verkehr oder Verzögerungen beim Be- und Entladen, **unregelmäßige** und oft lange **Arbeitszeiten**, die aufreibende **Suche nach Parkplätzen** und zu **wenig Schlaf**. Zudem herrscht ein **akuter Fahrpersonalmangel**, zu wenig junge Menschen entscheiden sich dafür, Berufskraftfahrer oder Berufskraftfahrerin zu werden.

Parkplatzmangel an Autobahnen



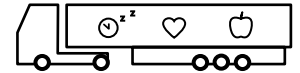
Die Suche nach einem Parkplatz verursacht **Stress** für die Lkw-Fahrenden, müssen sie doch die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten. Laut Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. **fehlen** aktuell **bis zu 40.000 Lkw-Stellplätze** – Tendenz steigend. Die Konsequenz der Parkplatznot: Das Ausweichen auf illegale Halteplätze, Parken auf dem Standstreifen, direkt in der Autobahnausfahrt oder die Pausenzeiten werden schlichtweg übergangen und die Fahrt fortgesetzt – mit oftmals dramatischen Folgen, denn **Übermüdigungserscheinungen** bergen ein enormes **Risikopotenzial für Verkehrsunfälle**. Laut einer Befragung des DVR ist fast die Hälfte der Lkw-Fahrenden schon mindestens einmal am Steuer eingeschlafen.

Ein Lösungsansatz können **digitale Systeme** sein, die über **freie Parkmöglichkeiten** informieren und sich in die Routenplanung integrieren lassen. Die **App MICHELIN TruckFly** zum Beispiel liefert Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern relevante Informationen für ihre tägliche Arbeit, wie etwa die besten Tank-, Essens-, Park- und Rastplätze, aber auch Ladebedingungen bei Logistik-Hubs.

➔ Weitere Informationen zur MICHELIN TruckFly-App gibt es hier:



Hellwache Lkw-Fahrende



Ausgeschlafene und fitte Fahrende im Güterkraftverkehr bedeuten mehr Verkehrssicherheit. Dieses Ziel verfolgt auch der Verein „**Hellwach mit 80 km/h**“. Neben der **Gefahr des Sekundenschlafs** für Fahrerinnen und Fahrer widmet sich der Verein u.a. auch dem **Unfallrisiko Ablenkung**. Er plädiert dafür, **Unfallprävention zur Chefsache** zu machen, denn „Truckerinnen und Trucker haben **40 Tonnen Verantwortung**“. Dafür haben die Fachleute des Vereins z. B. zehn „**Max-Achtzig-Regeln**“ für Lkw-Fahrende aufgestellt, die in 14 Sprachen verfügbar sind.

➔ Weitere Informationen zur Initiative sind hier abrufbar:



Akuter Personalmangel



Die Transport- und Logistikbranche verzeichnet zudem einen Mangel an Fahrerinnen und Fahrern, der sich in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen wird: **derzeit fehlen etwa 70.000 Lkw-Fahrende**. Da pro Jahr etwa 30.000 Fahrerinnen und Fahrer altersbedingt ausscheiden, jedoch nur rund 15.000 den Beruf neu ergreifen, verschärft sich allein durch diese Differenz der Personalmangel.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V., der BGL, der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) e.V. und der Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Kreislaufwirtschaft (BDE) e.V. werben deshalb für eine grundlegende **Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung** und benennen konkrete Maßnahmen.

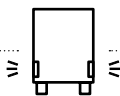
➔ Das gemeinsame Positionspapier der Verbände „Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung“ finden Sie hier:



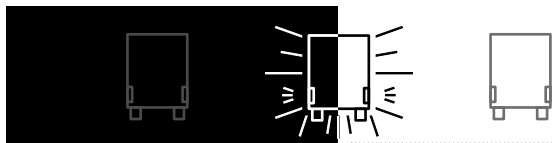
Bessere Sichtbarkeit von Unfallstellen



Nach einem Verkehrsunfall ist es wichtig, die **Unfallstelle** so abzusichern, dass diese für nachfolgende Fahrzeuge **gut sichtbar** ist und ein Auffahren vermieden wird. Analysen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigen, dass mangelnde Sichtbarkeit nach Unfällen mit Lkw für den nachfolgenden Verkehr zur Unfallursache werden kann.



Nach der UN-Regelung Nr. 48-07 sowie der europäischen „General Safety Regulation“ (GSR II) wird für Neufahrzeuge bereits ein **Notbremsignal** verpflichtend gefordert. Nach einem Unfall kann zudem **automatisch ein Warnblinklicht** aktiviert werden. Mit der Revision der Verordnung (GSR II) wurden ab 2022 diverse sicherheitsrelevante Fahrassistenzsysteme verpflichtend eingeführt.

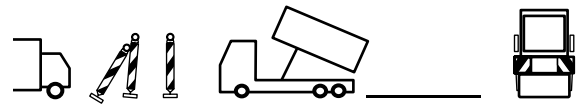


Die Sichtbarkeit einer Unfallstelle könnte unabhängig von der Tageszeit aber noch zusätzlich durch die **Aktivierung der Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- und Umrissleuchten** erhöht werden.

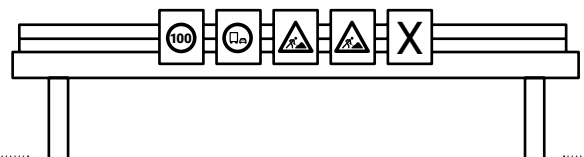
Der DVR empfiehlt deshalb dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie den Fahrzeug- und Anhängerherstellern,

- in Neufahrzeugen sicherzustellen, dass Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- und Umrissleuchten nach einem Verkehrsunfall aktiviert sind, wenn ein Unfall detektiert wurde;
- sich dafür einzusetzen, eine solche Anforderung in der UN-Regelung Nr. 48 sowie der GSR zu ergänzen;
- die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dahingehend anzupassen, dass die Fahrenden, soweit möglich, nach einem Unfall oder einer Panne – unabhängig von der Unfalldetektion durch das Fahrzeug – die Beleuchtungseinrichtungen aktivieren müssen.

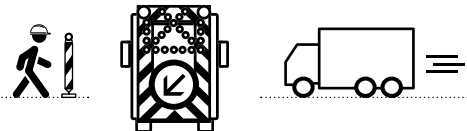
Vermeidung von Lkw-Auffahrunfällen auf fahrbare Absperrtafeln



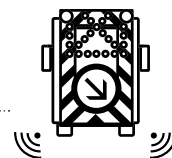
Immer wieder kommt es auf Autobahnen zu teils schweren **Verkehrsunfällen mit Lkw im Bereich von Baustellen**. Besonders gefährlich sind Arbeitsstellen, die nur von kürzerer Dauer sind.



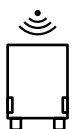
Vorwarneinrichtungen machen frühzeitig auf Autobahnbaustellen aufmerksam, ordnen **Geschwindigkeitsbeschränkungen** an und weisen auf **Fahrstreifenreduktionen** oder -verschwenkungen hin. Kurz vor der Arbeitsstelle (mindestens 50 Meter) ordnet eine **fahrbare Absperrtafel** (Zeichen 616 StVO) die Sperrung des betroffenen Fahrstreifens und den Wechsel auf den benachbarten Fahrstreifen an.



Dennoch kommt es immer wieder zu **Auffahrunfällen von Lkw auf fahrbare Absperrtafeln** mit schweren und bisweilen tödlichen Verletzungen beim Baustellenpersonal sowie den Insassen des anprallenden Fahrzeugs und möglicherweise weiterer Fahrzeuge.



Der DVR unterstützt das Vorhaben des BMDV und der Autobahn GmbH, die Zahl der Auffahrunfälle auf Baustellen durch die **Ausstattung aller fahrbaren Absperrtafeln mit C-ITS** zu reduzieren. Über diese „**Baustellenwarner**“ werden Signale, die derzeit auf dem WLANp-Standard basieren, ausgesendet, um den Verkehr frühzeitig und zuverlässig vor nahenden Arbeitsstellen zu warnen. C-ITS steht für „Cooperative Intelligent Transport System“ im Sinne eines hybriden Kommunikationsansatzes mit WLANp und Mobilfunk.



WEITERE ANGEBOTE DES DVR

„Hat's geklickt?“

Die Kampagne „Hat's geklickt?“ wird vom DVR in enger Kooperation mit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation (BG Verkehr) seit 2002 umgesetzt und trägt dazu bei, die **Gurtanlagequote** und das **Abstandsverhalten** im Schwerlastverkehr zu erhöhen bzw. zu verbessern. Die Kampagne wird von mehreren Säulen getragen: einer Website mit Terminen und Hintergrundinformationen sowie einer **Überschlagkabine**, einem **Lkw-Gurtschlitten** und einem **Abstands-simulator** für Aktionen vor Ort. Bereits nach zehn Jahren hatte sich die Anschallquote bei den schweren Nutzfahrzeugen 2012 von zehn auf rund 60 Prozent erhöht, derzeit liegt sie bei ca. 90 Prozent. Ziel ist es, ähnliche Anschallquoten wie im Pkw (98 Prozent) zu erreichen, denn nach wie vor ist der Sicherheitsgurt Lebensretter Nummer eins.

➔ Weitere Informationen zu „Hat's geklickt?“ gibt es hier:



Sicherheitstrainings und -programme

Der DVR entwickelt seit Mitte der 1970er-Jahre gemeinsam mit seinen Mitgliedern Sicherheitstrainings und -programme mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für unterschiedliche Zielgruppen zu erhöhen. Gemeinsam mit seinen Mitgliedern hat er ein **Qualitätsmanagementsystem** nach ISO 9001 eingeführt. Damit wird ein gleichmäßig **hoher Qualitätsstandard** bei der Entwicklung von Sicherheitstrainings und -programmen, bei der Aus- und Fortbildung von Trainerinnen und Trainern sowie Moderatorinnen und Moderatoren und bei der Qualitätssicherung in Form von Praxisbegutachtungen umgesetzt.

➔ Hier geht es zu den Angeboten:



➔ DVR-Beschluss „Bessere Sichtbarkeit von Unfallstellen durch Aktivierung der Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- und Umrissleuchten ...“:



➔ DVR-Beschluss „Vermeidung von Lkw-Auffahrunfällen auf fahrbare Absperrtafeln vor Arbeitsstellen auf Autobahnen“:



➔ DVR-Beschluss „Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Vehicle-to-X-Kommunikation“:



➔ Umfassendes Schulungsmaterial für Berufskraftfahrende zu Müdigkeit am Steuer gibt es hier:



Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.

Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

T +49 (0)30 22 66 77 1-0
F +49 (0)30 22 66 77 1-29

info@dvr.de
<https://www.dvr.de>



Verantwortlich für den Inhalt:

Stefan Grieger
Hauptgeschäftsführer

Kontakt im DVR:

Jonas Hurlin
Referatsleiter Politik & Recht
jhurlin@dvr.de

Konzept und Redaktion:

Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH (VKM)
<https://www.vkm-dvr.de>

Gestaltung:

Gipfelgold Werbeagentur GmbH
<https://www.gipfelgold.de>

Bildnachweis:

am – stock.adobe.com
Daniela Stanek – DVR