

2016 war das unfallreichste Jahr seit 1991, dem ersten Jahr der statistischen Unfallfasserfassung Gesamtdeutschlands nach der Wiedervereinigung. Bei den tödlich Verunglückten wurde jedoch der bisher niedrigste Stand erreicht. Bei der Anzahl schwer- oder leichtverletzter Personen ist eine Zunahme gegenüber 2015 festzustellen. In Europa hat die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der statistischen Datenerhebung Europas im Jahr 2001 erreicht.

Fahrerassistenzsystemen ist eine entscheidende Rolle bei der Vermeidung von Straßenverkehrsunfällen zuzuordnen. Dies betrifft im Besonderen Notbrems- und Abbiegeassistenzsysteme.

Die Digitalisierung im Straßenverkehr bietet durch die intelligente Vernetzung der Verkehrsteilnehmer ein erhebliches Optimierungspotenzial für die Verkehrssicherheit. Selbstfahrende Fahrzeuge können dazu beitragen, die Verkehrsunfallzahlen zu senken. Die Interoperabilität intelligenter Verkehrstechniken verlangt nach einem europäischen Standardisierungsrahmen.

Zur Verringerung der Verkehrsunfallzahlen hat sich das BMVI der Bekämpfung der Unfallursache „Müdigkeit am Steuer“ angenommen. Der BGL begleitet die Initiative.

Sichere Lkw-Parkplätze verringern die Gefahr von kriminellen Übergriffen. Nach Auffassung des BGL sind bereits einfache Sicherungsvorkehrungen zur Prävention wirkungsvoll.

Der akute Parkplatzmangel lässt den Wunsch nach einer verlässlichen Suche nach freien oder reservierbaren Lkw-Stellplätzen aufkommen. Der BGL hat eine Initiative zur Bündelung der verschiedenen Aktivitäten der Marktteilnehmer gestartet.

Mit der EU-Richtlinie 2014/47/EU zur technischen Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen soll u.a. eine Harmonisierung der behördlichen Kontrollen der Ladungssicherung erfolgen. Die nationale Umsetzung erfordert die Anpassung der Kontrollvorgaben an den in Deutschland geltenden Stand der Technik.

Hinsichtlich der Digitalisierung in der Ladungssicherung zeichnen sich erste Entwicklungen ab.

Unfallentwicklung

Allgemeine Unfallentwicklung im Straßenverkehr

Entwicklung der Zahl der tödlich Verletzten im Straßenverkehr

Im Jahr 2016 kamen 3 206 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Dies sind 7,3 Prozent weniger als 2015, als noch 3 459 Todesopfer zu beklagen waren.

Der Anstieg der Zahl der Getöteten in den beiden Vorjahren war zu einem großen Teil auf den Anstieg der getöteten Nutzer von motorisierten Zweirädern zurückzuführen. Demgegenüber ist in diesem Segment für das Jahr 2016 ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Die Zahl der getöteten Motorradnutzer ist um 16,1 Prozent zurückgegangen. Dies ist nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

vorwiegend auf die im Vergleich zu den Vorjahren weniger zweiradfreundliche Witterung zurückzuführen. Demgegenüber ist jedoch die Anzahl getöteter Radfahrer um 2,6 Prozent gegenüber 2015 gestiegen. Die Zahl tödlich verunglückter Fußgänger im Straßenverkehr ist im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015 um 8,8 Prozent zurückgegangen.

Stand des „Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020“

Dank des oben beschriebenen Rückgangs lag die Zahl der Todesopfer bei Straßenverkehrsunfällen 2016 um 20 Prozent niedriger als im Jahr 2011, dem Basisjahr des „Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Erklärtes Ziel des BMVI ist es, im Zeitraum von 2011 bis 2020 die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 40 Prozent zu senken. Der BGL teilt

die Einschätzung von Verkehrssicherheitsexperten, dass es in Anbetracht des bereits heute sehr hohen Sicherheitsniveaus in Deutschland sehr großer Anstrengungen auf allen Gebieten der Verkehrssicherheit bedarf, um dieses Ziel zu erreichen.

Entwicklung der Zahl der tödlich Verletzten im Straßenverkehr nach Ortslage

Auf den Bundesautobahnen (BAB) war gegenüber dem Jahr 2015 eine Abnahme um 5,1 Prozent zu beobachten. Innerhalb von Ortschaften betrug der Rückgang 8,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auf den Landstraßen verringerte sich die Zahl der Todesopfer von 2015 auf 2016 um 7,2 Prozent. Auf Landstraßen wurde damit der niedrigste Wert seit 1991 erreicht.

Im Jahr 2016 kamen auf Landstraßen 1 853 Menschen (58 Prozent), innerhalb geschlossener Ortschaften 960 Menschen (30 Prozent) und auf Autobahnen 393 Menschen (12 Prozent) bei Verkehrsunfällen ums Leben.

Verkehrsunfallbilanz tödlich Verletzter im Rückblick

In der rückblickenden Gesamtbetrachtung lag die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland 2016 auf dem niedrigsten Stand seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1950! Gegenüber dem Jahr 1970 mit einem Höchststand von 21 332 Getöteten sank die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr damit bis zum heutigen Tag um 85 Prozent. Als Getötete gelten in der amtlichen deutschen Unfallstatistik „Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben“.

Das auf die Bevölkerungszahl bezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, hat sich im Laufe der Jahre drastisch verringert: im Bundesdurchschnitt von 140 Getöteten je 1 Mio. Einwohner im Jahr 1991 auf 40 Getötete je 1 Mio. Einwohner im Jahr 2016.

Für die Gesamtfahrleistung der Kraftfahrzeuge wird für das Jahr 2016 ein Anstieg um etwa 1,8 Prozent geschätzt. Auf den Bundesautobahnen wird von

einem Anstieg um 2,5 Prozent, auf den außerörtlichen Bundesstraßen von einem Anstieg von etwa 1,3 Prozent ausgegangen. Bewahrheitet sich diese Vorhersage, so wird die „Getötetenrate“, also das fahrleistungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, im Jahr 2016 insgesamt um neun Prozent auf etwa 4,2 Getötete je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer sinken. Auf den Bundesautobahnen sank die Getötetenrate geringfügig von 1,7 Getöteten je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer im Jahr 2015 auf 1,6 im Jahr 2016.

Entwicklung der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr

Die Zahl der Personen, die schwer oder leicht verletzt wurden, erhöhte sich im Jahr 2016 leider erneut um 0,8 Prozent gegenüber 2015 von 393 432 auf 396 476. Darunter befanden sich 67 426 Schwer- und 329 240 Leichtverletzte. Im Jahr 2015 wurden 67 706 Personen schwer und 325 726 Personen leicht verletzt. Die Zunahme der Leicht- und Schwerverletzten im Jahr 2015 gegenüber 2014 betrug 1,0 Prozent, die Zunahme im Jahr 2014 gegenüber 2013 noch 4,1 Prozent. Eine amtliche Definition für „Verletzte“ existiert nicht. „Schwerverletzte“ sind in der amtlichen deutschen Unfallstatistik definiert als „Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden“. Als „Leichtverletzte“ gelten alle übrigen Verletzten.

Straßenverkehrsunfälle mit Sach- und Personenschaden

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle erhöhte sich 2016 gegenüber 2015 um 2,7 Prozent auf 2 585 327. Für das Jahr 2015 war eine Erhöhung gegenüber 2014 um 4,6 Prozent festzustellen. Im Gegensatz dazu war 2014 gegenüber dem Vorjahr 2013 noch eine leichte Abnahme um 0,3 Prozent zu verzeichnen.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

2016 ist gegenüber dem Vorjahr die Anzahl Getöteter bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung aller

Größenklassen – also vom Kleintransporter bis zum Sattelzug – um 5,3 Prozent von zuvor 787 auf 745 Personen gesunken. Dies entspricht dem niedrigsten Wert seit der Wiedervereinigung. Die Zahl der bei Lkw-Unfällen ums Leben gekommenen Menschen seit 1992 (dem Jahr der ersten statistischen Erfassung für Gesamtdeutschland) hat sich demnach um 60,4 Prozent verringert!

Die Anzahl der Schwerverletzten bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Prozent verringert und zwar von 7 342 auf 7 278 Personen. Im Vergleich zum Jahr 1992 ist dies ein Rückgang um 45,5 Prozent.

Die Abbildungen 1 und 2 zeigen die zeitliche Entwicklung der Getöteten und Schwerverletzten bei Straßenverkehrsunfällen unter Lkw-Beteiligung.

Stellt man die Unfallzahlen der Verkehrsentwicklung in Deutschland gegenüber, zeigt sich Folgendes: Im Zeitraum von 1992 bis 2016 stieg die Transportleistung auf deutschen Straßen von 252,3 Mrd. tkm auf 471,8 Mrd. tkm (vorläufiger Wert), was einer Zunahme von 87,0 (!) Prozent entspricht.

Die Zahl der auf die Transportleistung bezogenen tödlichen Unfälle, also die Anzahl Getöteter pro 1 Mrd. tkm, sank seit 1992 von rechnerisch 7,5 Personen auf 1,6 Personen im Jahr 2016. Dies entspricht einem signifikanten Rückgang um 78,7 Prozent sowie dem niedrigsten Wert seit der Wiedervereinigung. Der Rückgang bei den Schwerverletzten von 1992 bis 2016 betrug 70,9 Prozent auf rechnerisch 15,4 Personen pro 1 Mrd. tkm – auch dies der niedrigste Wert im wiedervereinigten Deutschland.

Abbildung 3 zeigt die zeitliche Entwicklung der Getöteten und Schwerverletzten bei Straßenverkehrsunfällen unter Lkw-Beteiligung im Vergleich zur Transportleistung.

Hauptunfallursachen

Bei den durch Lkw-Fahrer verursachten Unfällen ist mangelnder Abstand mit einem Anteil von 20,1 Prozent die häufigste Unfallursache, gefolgt von Vorfahrt- bzw. Vorrangfehlern (12,5 Prozent) sowie Fehlern beim Abbiegen, Ein- und Ausfahren (11,6 Prozent). Unangepasste Geschwindigkeit ist in ca. 10 Prozent der Unfälle die Unfallursache.

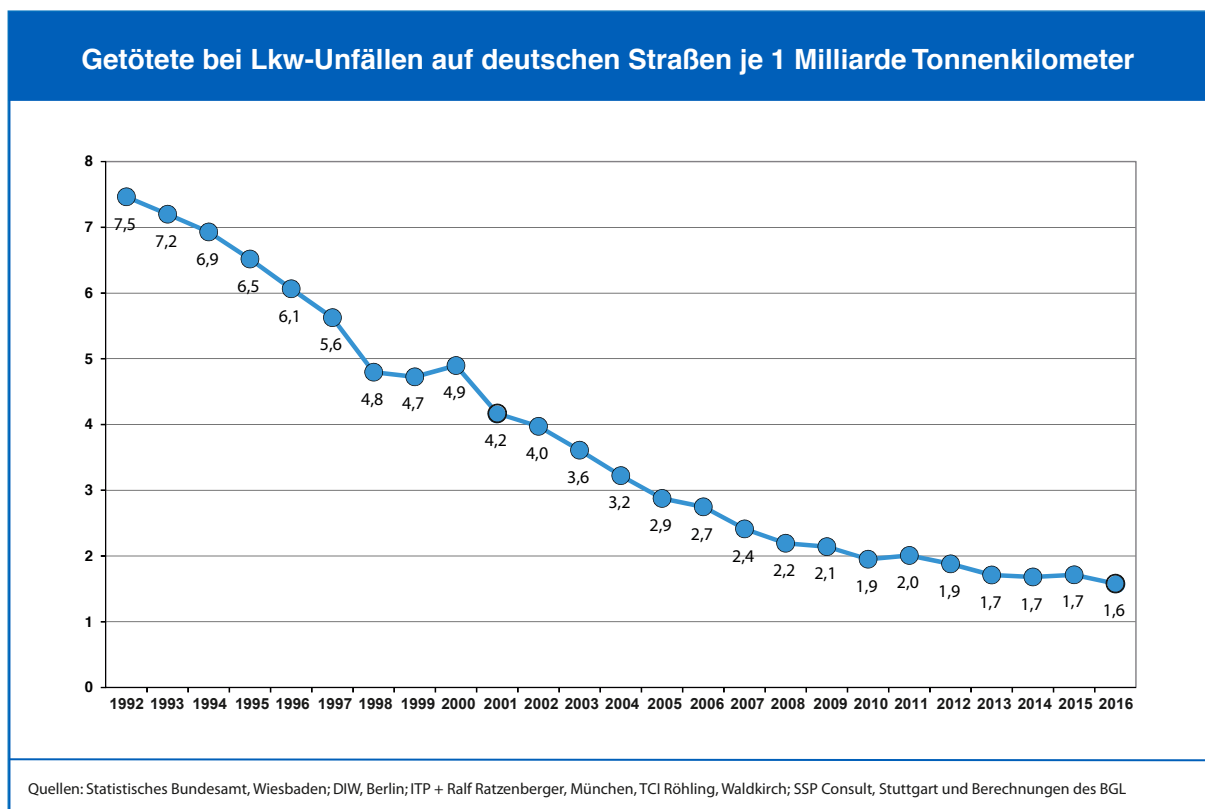
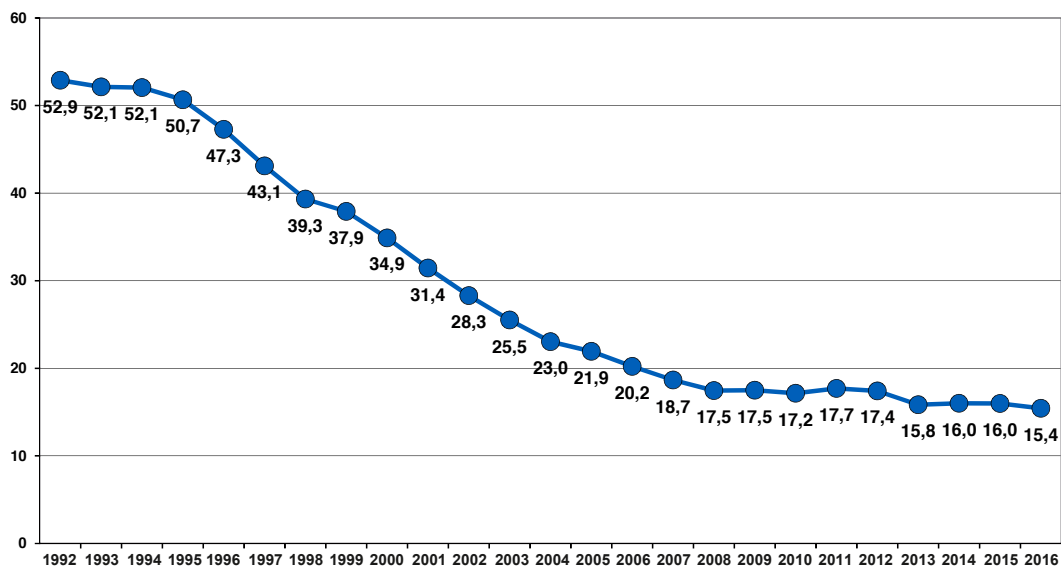


Abbildung 1

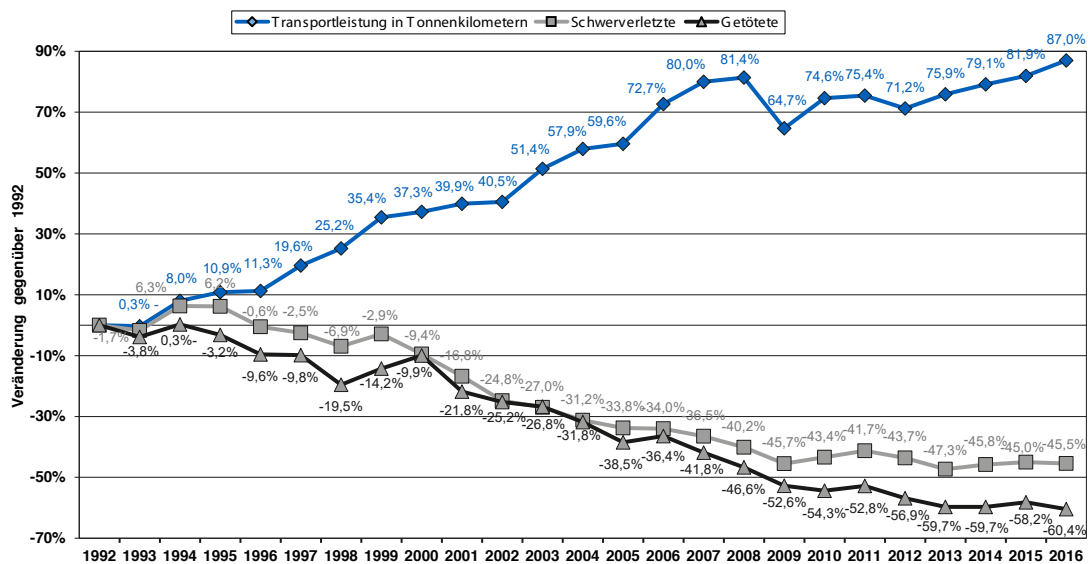
Schwerverletzte bei Lkw-Unfällen auf deutschen Straßen je 1 Milliarde Tonnenkilometer



Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP + Ralf Ratzenberger, München; TCI Röhling, Waldkirch; SSP Consult, Stuttgart und Berechnungen des BGL

Abbildung 2

Getötete und Schwerverletzte bei Lkw-Unfällen auf deutschen Straßen im Vergleich zur Lkw-Transportleistung (1992-2016)



Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP + Ralf Ratzenberger, München; TCI Röhling, Waldkirch; SSP Consult, Stuttgart und Berechnungen des BGL

Abbildung 3

Unfallvermeidung durch Fahrerassistenzsysteme

Für den BGL steht außer Frage, dass Fahrerassistenzsystemen eine entscheidende Rolle bei der Vermeidung derartiger Unfallursachen zukommt. Der BGL stützt sich dabei auf seinen gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) und der KRAVAG-Versicherung durchgeführten Feldversuch mit 1 000 Fahrzeugen. Dabei konnte der Nachweis erbracht werden, dass mit den drei Fahrerassistenzsystemen Abstandsregeltempomat (ACC; Adaptive Cruise Control), Spurverlassenswarner (LDWS; Lane Departure Warning System) sowie Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) ausgestattete Lkw eine um 34 Prozent geringere Unfallwahrscheinlichkeit gegenüber gleichartigen Referenzfahrzeugen aufweisen (vgl. BGL-Jahresbericht 2008/2009). Das derzeit mögliche manuelle Abschalten durch den Fahrer – also das Fahren ohne Fahrerassistenzsystem bis zum nächsten Starten des Motors! – hält der BGL aus Sicht der Verkehrssicherheit für nicht vertretbar. Die manuelle Abschaltbarkeit sollte entweder nicht mehr zugelassen sein oder nur noch für eine begrenzte Zeit mit automatisierter Reaktivierung. Der verpflichtende Einbau eines Abstandswarners oder Abstandsregeltempomaten bei Neufahrzeugen ist nach Auffassung des BGL längst überfällig, denn bei zu geringem Abstand kann auch der Notbremsassistent aufgrund der Fahrphysik eine Kollision nicht mehr vermeiden. Weiterhin appelliert der BGL, die gesetzlichen Mindestanforderungen an Notbremsassistentensysteme auf den Aspekt der Kollision mit stehenden Vorfahrzeugen zu erweitern. Systemlösungen einiger Fahrzeughersteller liegen hierzu bereits vor.

Der vom BGL seit langem geforderte elektronische Abbiegeassistent zur Vermeidung von Abbiegeunfällen insbesondere mit schwächeren Verkehrsteilnehmern wartet immer noch auf seine Serienreife. Auf der 66. Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) Nutzfahrzeuge-Messe im September 2016 konnte lediglich ein einziger Lkw-Hersteller für ausgewählte Modelle einen Abbiegeassistenten vorstellen. Mit Blick auf den „Hype“ in der Digitalisierung/Automatisierung ist dies nur schwer nachvollziehbar.

Betroffene bei tödlichen Verkehrsunfällen

Im Durchschnitt sind nach wissenschaftlichen Erkenntnissen 113 Personen von einem tödlichen Verkehrsunfall unmittelbar betroffen. Dazu zählen durchschnittlich 11 Angehörige, vier enge Freunde, 56 Freunde und Bekannte sowie 42 Einsatzkräfte wie Rettungssanitäter, Feuerwehrkräfte oder Polizisten am Unfallort, die mit diesem schweren Schicksal konfrontiert werden. Dies ergab eine aktuelle Untersuchung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) im Rahmen seiner Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“.

Für den BGL gilt deshalb mehr denn je, dass mit jedem Unfallopfer tragische menschliche Schicksale verbunden sind und dass jedes Unfallopfer im Straßenverkehr eines zu viel ist. Der BGL bekennt sich deshalb zur „Vision Zero“ als Leitmotiv für die Reduzierung der Unfallopfer im Straßenverkehr. Auf dem Weg dorthin ist nach Einschätzung des BGL neben einer gefahrenorientierten Ausbildung für Lkw-Fahrer eine entsprechende Verkehrserziehung aller am Straßenverkehr Beteiligten erforderlich. Ebenso sind alltagstaugliche Fahrerassistenzsysteme sowie eine dem wachsenden Verkehrsaufkommen angepasste Infrastruktur vonnöten. Intelligente Verkehrstechniken zur Kommunikation sowohl zwischen Fahrzeugen als auch von Fahrzeugen mit der Infrastruktur und die damit einhergehende Entwicklung automatisierter Fahrtfähigkeiten lassen einen weiteren positiven Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erwarten. Der BGL ist davon überzeugt, dass sich nur durch Kombination aller Handlungsoptionen die Zahl der Unfallopfer signifikant und auf Dauer senken lässt.

Verkehrssicherheit in Europa

Im Jahr 2016 konnte innerhalb der Europäischen Union (EU) mit 25 500 Getöteten im Straßenverkehr ein Rückgang um 2,3 Prozent gegenüber 2015 mit 26 100 Getöteten verzeichnet werden. Damit hat die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der statistischen Datenerhebung Europas im Jahr 2001 erreicht.

2016 waren im Durchschnitt der EU-Mitgliedsstaaten 50,3 Getötete je 1 Mio. Einwohner zu

beklagen. 2015 lag diese Kenngröße bei 51,5 und 2001 noch bei 113! Die jeweilige Verkehrsentwicklung in den Mitgliedsstaaten ist hierbei nicht berücksichtigt, was tiefere Aussagen nicht ermöglicht. Deutschland liegt mit 40 Todesopfern je 1 Mio. Einwohner unter dem Durchschnitt und an achter Stelle der 28 EU-Mitgliedsstaaten. An erster Stelle liegt Norwegen mit nur 23 Todesopfern je 1 Mio. Einwohner. Bulgarien, Rumänien und Lettland halten mit jeweils über 90 Todesopfern je 1 Mio. Einwohner weiterhin die traurigen Schlussplätze.

Ziel: Halbierung der Anzahl Getöteter auf Europas Straßen

Die EU verfolgt im Rahmen der Strategie „Vision Zero“ das Ziel, bis zum Jahr 2050 die Anzahl der Todesopfer im Straßenverkehr auf nahezu Null zu reduzieren. In der Dekade 2010 bis 2020 soll die Anzahl Getöteter im Straßenverkehr von 31 400 auf 15 700 halbiert werden. Der bis einschließlich 2016 erfolgte Rückgang auf 25 500 Todesopfer entspricht bislang lediglich einer Minderung um 18,8 Prozent. Die EU ist von ihrer Zielsetzung also noch sehr weit entfernt. Aus diesem Grund wurde auf der EU-Verkehrsministerkonferenz Ende März 2017 in der maltesischen Hauptstadt Valletta die sogenannte „Valletta-Deklaration“ angenommen. Gemeinsam wollen die 28 EU-Mitgliedsstaaten (einschließlich Großbritannien) sowie Norwegen, Bosnien-Herzegowina und Albanien die Verkehrssicherheit auf ihren Straßen im Zeithorizont bis 2030 durch geeignete politische, technische und infrastrukturelle Maßnahmen erhöhen.

Digitalisierung im Straßenverkehr

Autonomes / automatisiertes Fahren

Im vergangenen BGL-Jahresbericht 2015/2016 wurde das autonome und automatisierte Fahren im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit ausführlich behandelt. Im Rahmen der Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik, die vom 22. bis 23.05.2017 in München stattfand, hob Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt wiederholt hervor, für ihn und sein Haus gelte der Grundsatz: „Wer nicht komplett digitalisiert, der verliert“. Aus

diesem Grunde setze sich die Bundesregierung dafür ein, den digitalen Wandel aktiv mitzugestalten, um den Anschluss Deutschlands an das digitale Zeitalter nicht zu verpassen. Die Ende September 2015 vom BMVI verabschiedete „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ verankert auf politischer Ebene Aktivitäten in den fünf Handlungsfeldern Infrastruktur, Recht, Innovation, IT-Sicherheit und Datenschutz.

Der BGL teilt die Einschätzung von Experten, dass mit der Digitalisierung im Straßenverkehr und der intelligenten Vernetzung der Verkehrsteilnehmer sowohl untereinander als auch mit der Verkehrsinfrastruktur ein erhebliches Optimierungspotential für die Sicherheit im Straßenverkehr und damit auch im Straßengüterverkehr verbunden ist. Der BGL begrüßt daher grundsätzlich die mit der „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ gekoppelten Projekte wie bspw. das „Digitale Testfeld BAB 9“ (vgl. Jahresbericht 2014/2015) sowie das „Automatisierte Parken“ (vgl. Jahresbericht 2015/2016). In diesem Zusammenhang sind auch die noch nicht für den Routineeinsatz abgeschlossenen Entwicklungen zur „Elektronischen Deichsel“, besser bekannt unter dem Begriff „Platooning“, zu nennen. Zum Aspekt der Rechtsfortentwicklung im Bereich des autonomen Fahrens im aktuellen Berichtszeitraum sei auf das Kapitel „Rechtliche Rahmenbedingungen“ verwiesen.

Autonomes Fahren noch in weiter Ferne

Trotz der ungebrochenen medialen Präsenz und großer Aktivitäten auf dem Gebiet der Digitalisierungstechnologien im Straßenverkehr ist nach dem heutigen Stand der Entwicklungen aus Sicht des BGL die Realisierung eines „fahrerlosen Fahrens“ im Straßengüterverkehr zeitlich noch nicht absehbar. Unbestritten ist, dass die Sicherheit im Straßenverkehr mit ausgereiften selbstfahrenden Systemen wesentlich erhöht werden kann. Die derzeitigen Entwicklungen befinden sich noch auf dem Niveau teilautomatisierter Fahrfunktionen. Ob fahrerlose Transporte überhaupt zu realisieren sind, ist fraglich. Begleitpersonal wird insbesondere zur physischen Behebung von Störfällen während des Transports – z.B. bei Gefahrgut- oder Tiertransporten – vonnöten sein. Der BGL betont,

dass Autonomie und Digitalisierung im Zeitalter des globalen Terrorismus auch kritisch hinterfragt werden müssen. Eine Herausforderung der Zukunft wird sein, zu verhindern, dass autonome Fahrzeuge „digital gekapert“ und als ferngelenkte „Waffen“ missbraucht werden.

Intelligente Verkehrssysteme

Die Europäische Kommission hat am 30.11.2016 ihre „Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme – ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität“ vorgelegt.

Die EU-Kommission geht in diesem Strategiepapier davon aus, dass durch die intelligente Vernetzung von Fahrzeugen ein nachhaltiger Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr erreicht werden kann. Der BGL teilt diese Einschätzung uneingeschränkt.

Angesichts der sich rasch entwickelnden Technik und der erheblichen Investitionen des privaten und öffentlichen Sektors in die Entwicklung und Anwendung von kooperativen intelligenten Verkehrssystemen (Cooperative Intelligent Traffic Systems; C-ITS) besteht nach Auffassung der EU-Kommission die Gefahr, dass ohne einen europäischen Rahmen die unionsweite Interoperabilität nicht rechtzeitig erreicht werden kann. Die Kommission setzt sich deshalb dafür ein, die führende Position der EU im Bereich der kooperativen, vernetzten und automatisierten Fahrzeuge zu unterstützen. Angestrebt wird, vorrangig kooperative und intelligente Verkehrssysteme bis zum Jahr 2019 europaweit einzuführen. Im Vordergrund stehen Fragen zur Entwicklung kooperativer und intelligenter Informationsdienste für den Verkehrsteilnehmer, zur Sicherheit in der C-ITS-Kommunikation, zum Schutz der Privatsphäre und persönlicher Daten sowie zur Standardisierung und Interoperabilität elektronischer Kommunikationsnetze.

Der BGL begrüßt die Initiative der EU-Kommission grundsätzlich als wertvollen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Besonders erfreulich aus Sicht des BGL ist die Tatsache, dass sich die EU-Kommission bei ihrer C-ITS-Strategie auch dem

Aspekt der Anfälligkeit von C-ITS-Systemen gegenüber „Hacker“- und „Cyber“-Angriffen widmet.

Bei aller Euphorie im Zusammenhang mit der Einführung intelligenter Verkehrs- und Sicherheitstechniken teilt der BGL aber auch die Einschätzung von Verkehrssicherheitsexperten, dass es selbst auf längere Sicht keine hundertprozentige Sicherheit im Straßenverkehr geben kann. Sicherheitsgrenzen bleiben die physischen und psychischen Belastungsgrenzen des Menschen sowie Einschränkungen der Perfektion technischer Systeme.

Aktivitäten auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit

Müdigkeit am Steuer

Das „Nationale Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020“ des BMVI sieht zur Verringerung der Anzahl tödlicher Straßenverkehrsunfälle auch Maßnahmen zur Bekämpfung der Unfallursache „Müdigkeit am Steuer“ vor. Bis Mitte 2016 ist die Umsetzung dieser Maßnahme in die Verkehrssicherheitsarbeit des BMVI jedoch noch nicht eingeflossen. Aufgrund des Handlungsbedarfs hat das BMVI den DVR beauftragt, noch in dieser Legislaturperiode die Verkehrssicherheitskampagne „Bekämpfung von Müdigkeitsunfällen im Straßenverkehr“ zu starten.

Ziel ist es, ein Maßnahmenbündel zur Vermeidung von Müdigkeitsunfällen im Straßenverkehr zu erarbeiten und umzusetzen. Diese Aktivitäten sollen zusammen mit den Mitgliedern des DVR sowie weiteren Partnern erfolgen. Die Kampagne soll auf eine Laufzeit von zwei Jahren ausgelegt werden.

Schlaf stellt ein elementares Grundbedürfnis dar und ist unverzichtbar zur Regeneration des menschlichen Körpers. Die Relevanz von ausreichendem Schlaf wird in unserer Gesellschaft jedoch verkannt. Müdigkeit gehört inzwischen zur alltäglichen Lebenscharakteristik. Dies führt dazu, dass Ermüdungserscheinungen während der Fahrt als Sicherheitsrisiko nicht erkannt werden. Dabei ist das Ermüden leicht zu erkennen: Das erste Gähnen ist gleichzeitig das erste Warnsignal!

Die Kampagne verfolgt daher das grundlegende Ziel, auf die Auswirkungen von Ermüdung und Müdigkeit am Steuer aufmerksam zu machen, entsprechende Lösungsansätze aufzuzeigen und ggf. politische Anstöße zu geben. So soll beispielsweise das Thema „Müdigkeit“ im Rahmen der Aus- und Weiterbildung nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz intensiver behandelt werden.

Der Aspekt „Unfallursache Müdigkeit“ ist in der Verkehrssicherheitsarbeit des BGL bereits seit Jahren verankert (vgl. u.a. die BGL-Jahresberichte 2014/2015 und 2015/2016). Hervorzuheben ist der bereits im Jahr 2004 gemeinsam mit dem DVR und der BG Verkehr erstellte Profi-Tipp „Fit am Steuer – Was tun, wenn die Augenlider schwer werden?“. Dieser steht auf der Homepage des BGL zum kostenlosen Download unter http://www.bgl-ev.de/images/downloads/initiativen/tipps_fit.pdf zur Verfügung. Der BGL als Mitglied des DVR bringt sich aktiv in die Gestaltung und Umsetzung auch dieser Kampagne ein.

Unfallursache Müdigkeit am Steuer

Bis dato fehlen repräsentative Statistiken für durch Müdigkeit verursachte Verkehrsunfälle. Laut Unfallstatistik für 2015 ist Müdigkeit in nur etwa 0,5 Prozent aller schweren Unfälle die Ursache. Die Unfallbeteiligten geben nach Polizeiaussagen in der Regel aus Gründen der Strafverfolgbarkeit nur ungern zu, müde gewesen zu sein. Verkehrssicherheitsexperten gehen davon aus, dass ca. 40 Prozent aller schweren sowie ca. 20-30 Prozent aller tödlichen Autobahnunfälle auf die Ursache Müdigkeit am Steuer zurückzuführen sind.

Schlafstörungen

Ein durch Schlafstörungen und Schlafkrankheiten bedingter regelmäßiger Schlafmangel kann zu einem erhöhten Risiko für Stoffwechsel- und Herz-Kreislaufkrankungen, zu psychischen Störungen und zu einem Abfall der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit führen. Letzteres ist besonders beim Führen eines Kraftfahrzeugs gefährlich, da die Wahrscheinlichkeit folgenschwerer Fehleinschätzungen steigt. Schlafapnoe ist die dominierende

Schlafkrankheit. Bei der Schlafapnoe treten während des Schlafs Atemaussetzer ein. Der Schlafende wacht infolge des Sauerstoffmangels kurz auf und „schnappt“ nach Luft. Dieser Vorgang wiederholt sich mehrfach während des Schlafs.

Die Gefahr des Schlafs am Steuer wird dadurch deutlich, dass bei einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h in nur fünf Sekunden „Schlaf“ über 111 Meter im „Blindflug“ zurückgelegt werden. So ist selbst der vorgeschriebene Mindestabstand von 50 Metern in nur 2,2 Sekunden aufgebraucht!

Die Schlafapnoe soll daher im Rahmen der Kampagne insbesondere bei den Berufskraftfahrern thematisiert werden. Grundsätzlich sollte die im Unternehmen vorhandene Fachkraft für Arbeitssicherheit in die sicherheitsmedizinische Untersuchung einbezogen werden, damit auch Schlafkrankheiten, wie etwa die Schlafapnoe, frühzeitig erkannt und entsprechend behandelt werden können.

Aber auch Medikamente können das Eintreten von Müdigkeit am Tag beschleunigen. Vor Fahrtantritt sollte sich davon überzeugt werden, ob eingenommene Medikamente die Fahrtüchtigkeit beeinflussen können. Hierzu zählen besonders Antihistaminika (für bspw. Pollen-Allergiker) und einige Erkältungs- und Schmerzmittel.

Powernapping gegen Müdigkeit

Bei den ersten Anzeichen einer Ermüdung, wie Gähnen oder schweren Augenlidern, ist es am sinnvollsten, eine Pause einzulegen und sich an der frischen Luft zu bewegen. Von Medizinern empfohlen wird auch das Einlegen eines so genannten „Powernappings“. Als „Powernapping“ bezeichnet die Schlafmedizin einen Kurzschlaf ohne Tiefschlafphase außerhalb des nächtlichen Hauptschlafs. Bei einem Powernapping sollte maximal 20 Minuten geschlafen werden, um nicht in die Tiefschlafphase zu gleiten. Bei Aufwachen während der Tiefschlafphase ist der Betroffene nicht erholt und fühlt sich schlapp und unausgeruht. Zum Schlafen muss man nicht liegen, der Kopf sollte jedoch gestützt sein (z.B. Rückenlehne nach hinten geneigt oder Kopf und Arme nach vorne auf das Lenkrad aufgelegt). Wichtig ist, dass

wirklich geschlafen werden kann und nicht nur die Augen geschlossen werden. Zusätzlich zum Kurzschlaf sollten ca. drei Minuten Aufwachzeit und eine kurze körperliche Aktivierung eingeplant werden. Die perfekte Tageszeit für ein Powernapping liegt nach Angaben von Schlafmedizinern zwischen 13:00 und 14:00 Uhr. Aber Achtung: Trotz seiner regenerativen Wirkung ist Powernapping keinesfalls ein Ersatz für eine ausreichende Nachtruhe!

Bundesweiter Tag der Verkehrssicherheit

Im Rahmen des vom DVR alljährlich veranstalteten Tages der Verkehrssicherheit fand am 17.06.2017 mit Unterstützung des BGL und des Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V. bei der Firma 3G in Fulda ein Verkehrssicherheitstag zum Thema „Bekämpfung von Sekundenschlaf“ statt. Schirmherr der Veranstaltung war der Hessische Ministerpräsident Volker Bouffier. Im Rahmen dieses Aktionstages wurde rund um das Thema „Müdigkeit am Steuer“ in Form von Vorträgen, Fachausstellungen und eines Flyers informiert.

Lkw-Parken auf Bundesautobahnen

Aufgrund des seit Jahren andauernden Lkw-Parkplatzmangels ist das Problem „Lkw-Parken“ ein Dauerthema für den BGL. In den BGL-Jahresberichten der letzten drei Jahre wurde dieses Thema bereits unter verschiedenen Gesichtspunkten beleuchtet. Der BGL sieht eine ausreichende Kapazität an Park- und Rastanlagen für Lkw entlang des Autobahnnetzes sowohl aus sozialen Gründen als auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als unverzichtbar an. Lkw-Fahrer sind durch die gesetzlich vorgegebenen Lenk- und Ruhezeiten zwingend darauf angewiesen, entlang des Straßennetzes geeignete Parkflächen mit den notwendigen Versorgungs-, Sozial- und Hygieneeinrichtungen vorzufinden. Mit Spannung erwartet der BGL daher das Ergebnis der BAST-Prognose für den Lkw-Stellplatzbedarf bis 2030. Diese wurde vom BMVI in Auftrag gegeben und soll noch im Jahr 2017 vorgelegt werden. Zu Redaktionsschluss lag die Prognose noch nicht vor.

Initiativen zum sicheren Lkw-Parken

Ladungsdiebstähle weiterhin auf hohem Niveau

Die aktualisierte Marktbeobachtung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) zur Kriminalität auf Lkw-Parkplätzen vom Dezember 2016 kommt zu der Feststellung, dass die Zahl der Ladungsdiebstähle in Deutschland gegenüber der ersten diesbezüglichen Marktbeobachtung aus dem Jahr 2015 (vgl. BGL-Jahresbericht 2014/2015) unverändert hoch geblieben ist. Weiterhin stehen das „Planenschlitzen“ zum Auskundschaften von Lkw-Ladungen und der Kraftstoffdiebstahl an oberster Stelle. Diese Delikte sind flächendeckend zu beobachten und gelten als Massenphänomene. Der durch Diebstahl von Ladung aus Lkw verursachte direkte Schaden wird vom deutschen Versicherungsgewerbe auf rund 300 Mio. Euro pro Jahr geschätzt. Zusätzlich entstehen volkswirtschaftliche Kosten durch Verzögerungen und Produktionsausfälle. Der durchschnittliche Schaden pro Kraftstoffdiebstahl aus Lkw liegt zwischen 500 und 1 000 Euro. Durch Schäden an Lkw und notwendige Säuberungen des Untergrunds können weitere Schäden entstehen. Weiterhin berichtete das BAG, dass im Jahr 2015 innerhalb Deutschlands 1 605 Lkw dauerhaft entwendet wurden. Der BGL ist Mitglied der BMVI-Arbeitsgruppe „Sicherheit in der Lieferkette“, welche die Erstellung der BAG-Marktbeobachtungen zur Kriminalität auf Lkw-Parkplätzen initiierte. In der Folge wurde die Problematik in dem weiterentwickelten Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des BMVI als Maßnahme 1g aufgenommen. Hierin werden die Verbesserung des polizeilichen und behördlichen Lagebildes, eine klare Regelung über die Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern sowie eine Optimierung der länderübergreifenden Koordinierung auf polizeilicher Ebene angemaht.

Sicherheitsparkplätze – Sichere Parkplätze

Sichere Lkw-Parkplätze verringern die Gefahr von kriminellen Übergriffen. Die im Rahmen des EU-Projekts Setpos (Secure European Truck Parking Operational Services) geschaffenen Sicherheitsparkplätze

(vgl. BGL-Jahresbericht 2010/2011) trafen europaweit im Markt bislang auf wenig Akzeptanz und werden allenfalls von Lkw mit hochwertigen Ladegütern genutzt. Nach Auffassung des BGL sind zur nachhaltigen Bekämpfung der organisierten Kriminalität und zur Eindämmung von Gelegenheitsdelikten wie Planenschlitzen oder Kraftstoffdiebstahl auf Lkw-Parkplätzen bereits einfache Sicherungsvorkehrungen wirkungsvoll. Dazu zählen eine Umzäunung, eine gute Beleuchtung und eine Kameraüberwachung des Parkareals. Darüber hinaus sollte ein kontrollierter Zugang, bspw. über eine Schranke, erfolgen.

Der BGL begrüßt, dass sich die Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) der Umsetzung dieser Sicherheitsphilosophie angenommen hat. Bereits 14 der 70 VEDA-Mitglieder verfügen mit Stand Juni 2017 über derartige sichere Parkplätze, die als „Premium-Parkplätze“ ausgewiesen sind. Weitere sechs Mitglieder sollen im Laufe des Jahres 2017 hinzukommen. Nach Angaben von VEDA war auf diesen sicheren Parkplätzen bislang kaum ein krimineller Vorgang zu beobachten.

Trotz dieser Bemühungen weist der BGL aber mit Nachdruck darauf hin, dass die Schaffung von sicheren Parkplätzen nicht alleine der Privatwirtschaft überlassen werden darf. Der Staat muss sich seiner Verpflichtung zur Daseinsvorsorge auch in diesem Punkt bewusst sein und darf sich auf diesem Gebiet seiner Verantwortung nicht entziehen. Andere Marktteilnehmer haben bislang die Einführung von sicheren Parkplätzen aus diesem Grund abgelehnt.

Initiativen zur Reservierung von Lkw-Parkplätzen

Der akute Mangel an Lkw-Stellflächen entlang dem bundesdeutschen Autobahnnetz besonders während der Abend- und Nachtstunden lässt den Wunsch nach reservierbaren Lkw-Stellplätzen aufkommen. In jüngster Zeit entwickelt sich diese Dienstleistung mehr und mehr zum Geschäftsmodell sowohl von Lkw-Parkplatzbetreibern als auch internetbasierten Dienstleistungsanbietern.

Der Systemanbieter Bosch hat im Rahmen seines „Bosch-Secure-Truck-Parking“-Projekts eine webbasierte Buchungsplattform und elektronisch vernetzte

Ausrüstungsmerkmale für sichere Parkplätze entwickelt. Neben Parkplatzbetreibern steht dieses Konzept auch sonstigen Anbietern von Abstellflächen für Lkw, bspw. in Zusammenhang mit Freiflächen auf Geländen von Expeditionen oder Logistikunternehmen, zur Anwendung zur Verfügung.

Die webbasierte Buchungsplattform erfasst die aktuelle Belegung von Lkw-Parkplätzen am System teilnehmender Parkplatzanbieter. So können Parkplätze im Voraus oder auch während der Fahrt in Fahrpausen über ein Onlineportal oder eine App entlang einer Route reserviert werden. Die Parkareale sind mit Sicherheitstechnik ausgestattet und videoüberwacht. Zur Sicherheitstechnik zählen eine Umzäunung, ein beschränkter Zugang, eine Kameraüberwachung und eine ausreichende Beleuchtung des Areals sowie eine Lkw-Kennzeichen-Erkennung. Darüber hinaus sollten sanitäre Anlagen vorgehalten werden. Diese Attribute sind vergleichbar mit denen der sicheren Premium-Parkplätze der VEDA.

Bündelung von Initiativen

Die Digitalisierung ermöglicht die elektronische Erfassung der Belegungsgrade von Lkw-Parkplätzen, Reservierungsmöglichkeiten und vieles mehr. Diese Daten können in Navigationssysteme, Apps oder Internetplattformen privater Anbieter eingespeist werden. Der Lkw-Fahrer sieht über Echtzeitdaten, ob und wo freie Stellflächen vorhanden sind und kann diese vorab buchen.

In der jüngsten Vergangenheit mehrten sich im Markt die Anbieter elektronischer Plattformen oder Apps zur Lkw-Parkplatzsuche bzw. zur Buchung von Lkw-Stellplätzen. Für die Parkplatzsuchenden ist eine einfache und unkomplizierte Marktübersicht nicht mehr gegeben. Dies erschwert die Suche nach geeigneten webbasierten Möglichkeiten zur Lkw-Parkplatzfindung bzw. -Parkplatzbuchung nach jeweils individuellen Anforderungen. Um dieser Problematik zu begegnen, hat der BGL eine Initiative ergriffen, mit der eine Bündelung der verschiedenen Initiativen und Aktivitäten der Serviceanbieter realisiert werden soll. Dafür bietet sich bspw. eine zentrale Internet-Plattform an, über die alle Marktteilnehmer verlinkt sind. Über eine Suchmaske zu individuellen Parkplatzattributen

kann der Anfragende so den für ihn geeigneten Lkw-Parkplatz gezielt auffinden.

Der BGL legt Wert auf die Feststellung, dass der bestehende Fehlbedarf an Lkw-Stellplätzen nicht mit der optimierten Verwaltung bestehender Lkw-Stellflächen gelöst werden kann. Letztlich handelt es sich um eine „Mängelverwaltung“, die durch Datendienste nicht behoben, sondern allenfalls gemildert werden kann.

Ladungssicherung

Regelsetzung zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

Richtlinie 2014/47/EU zur technischen Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen

Mit der vorbezeichneten Richtlinie soll ein Beitrag der EU u.a. zur Harmonisierung der Unterwegskontrolle der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen innerhalb der EU geleistet werden. Der BGL bedauert, dass es im Rahmen dieser Verordnung nicht gelungen ist, einen einheitlichen technisch normativen Standard zur Kontrolle der Ladungssicherung vorzugeben. Die Kontrolle der Ladungssicherung kann demnach als Option nach den Vorgaben der europäischen Sicherungskraftennorm EN 12195-1 vorgenommen werden. Diese ist aber in Deutschland als technische Regel nicht anerkannt. Zur Umsetzung der Ladungssicherung findet in Deutschland in erster Linie die Richtlinie VDI 2700 (Verein Deutscher Ingenieure) als anerkannte technische Regel Anwendung. Überdies ist festzustellen, dass die in der EU-Richtlinie genannten Kriterien zur Überprüfung der Ladungssicherung mit den Vorgaben der europäischen Sicherungskraftennorm zuweilen nicht übereinstimmen.

Der BGL macht darauf aufmerksam, dass Adressaten der technischen Unterwegskontrolle die Überwachungsbehörden wie das BAG und die Polizei sind. Die Verantwortlichen zur Ladungssicherung unterliegen der Pflicht zur Ladungssicherung im Straßenverkehr nach den Vorgaben von § 22 Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese nehmen Bezug

zu den anerkannten technischen Regeln, also der Richtlinie VDI 2700. Bei der EU-Richtlinie zur technischen Unterwegskontrolle handelt es sich um keine eigenständige technische Regel. Für die Betroffenen ändert sich mit Inkrafttreten der technischen Unterwegskontrolle hinsichtlich der Durchführung der Ladungssicherung also nichts! Bestehende Gutachten, Zertifikate, Verladeempfehlungen etc. zur Ladungssicherung behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Diese Situation verdeutlicht, dass im Rahmen der nationalen Umsetzung aus Gründen der Rechtssicherheit eine Anpassung der technischen Unterwegskontrolle zur Ladungssicherung auf deutsche Verhältnisse zwingend vorzunehmen ist. Der BGL begrüßt, dass das BMVI in seinem im Juli 2017 vorgelegten Entwurf zur nationalen Umsetzung der Kontrollvorgaben zur Ladungssicherung innerhalb der Richtlinie zur technischen Unterwegskontrolle diese Rechtsauffassung uneingeschränkt teilt. Demnach sind die in Deutschland anerkannten technischen Regeln zur Ladungssicherung weiterhin unverändert als Kontrollvorgaben heranzuziehen. Bis zum Redaktionsschluss lag noch keine konsolidierte Fassung für die nationale Umsetzung der Richtlinie 2014/47/EU vor. Die Richtlinie muss spätestens am 20.05.2018 in nationales Recht umgesetzt sein.

Nationale Entwicklungen zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

Fortschreibung der Richtlinie VDI 2700

Unter Beteiligung des BGL wurden im Berichtszeitraum die Überarbeitungen der Richtlinien VDI 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“, VDI 2700 Blatt 2.1 „Berechnung von Sicherungskraften – Sonderfälle“, VDI 2700 Blatt 9 „Ladungssicherung von hart gewickelten Papierrollen“ und VDI 2700 Blatt 18 „Ladungssicherung von Weichverpackungen“ fortgeführt.

Digitalisierung in der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

In der Transportlogistik steht die digitale Transformation von Prozessen mit an oberster Stelle der

Agenda für die Zukunft. Ziel ist es, den Transport noch effizienter und sicherer zu gestalten. Für die Ladungssicherung als Teil der Logistikkette ist bei aller Euphorie festzustellen, dass die digitale Transformation hier noch keinen Einzug gefunden hat. Noch müssen alle Beteiligten bei der Ladungssicherung „Hand anlegen“.

Erste Innovationen finden sich bei der Anwendung von Zurrmitteln. Hierbei werden dem Fahrer Echtzeitinformationen über die wirkenden Sicherungskräfte der Zurrmittel auf elektronischem Wege ins Fahrerhaus eingespielt. Der BGL begrüßt grundsätzlich derartige Entwicklungen als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das ggf. erforderliche Nachsichern während der Fahrt muss aber auf klassische Weise „händisch“ und mit „eigener Muskelkraft“ erfolgen. In diesem Zusammenhang ergeben sich aus Sicht des BGL jedoch neue Fragestellungen zur rechtlichen Verwertbarkeit von auf diese Weise generierten Daten.

BGL/BG Verkehr Praxishandbuch Laden und Sichern

Aktualisierung des Leitfadens für Fahrer

Der BGL/BG Verkehr-Leitfaden für Fahrer wendet sich mit praktischen Umsetzungshilfen zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen direkt an die Umsetzer vor Ort. Anlässlich behördlicher Beanstandungen zur Zulässigkeit von gekürzten Zurrgurten zur Ladungssicherung hat die BG Verkehr in Zusammenarbeit mit Zurrgurtherstellern eine Klarstellung getroffen. Demnach ist die Verwendung von gekürzten Zurrgurten zur Ladungssicherung unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Die Klarstellung findet Eingang in die Richtlinie VDI 2700 Blatt 3.1 „Gebrauchsanleitung von Zurrgurten“. Ebenso wurde die Klarstellung in den BGL/BG Verkehr-Leitfaden für Fahrer aufgenommen. Dieser steht auf der Homepage des BGL unter http://www.bgl-ev.de/images/downloads/programme/leitfaden_fuer_fahrer.pdf zum kostenlosen Download zur Verfügung.