

NUTZFAHRZEUG- TECHNIK UND VERKEHRSSICHERHEIT

UNFALLGESCHEHEN AUF DEUTSCHLANDS STRASSEN

Für das Jahr 2017 konnte erneut ein Tiefststand an tödlich verletzten Unfallopfern im Straßenverkehr seit Beginn der Unfallstatistik im Jahr 1950 verzeichnet werden. Auch die Zahl der Verletzten ging 2017 gegenüber dem Vorjahr zurück.

Entwicklung der Zahl der tödlich Verletzten im Straßenverkehr

Im Jahr 2017 kamen 3 180 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben. Dies sind 26 Todesopfer bzw. 0,8 % weniger als im Jahr 2016 mit 3 206 Todesfällen. Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der statistischen Erfassung im Jahr 1950! Im Vergleich zum Jahr 1970 mit einem Höchststand von 21 332 Getöteten sank damit die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr um rd. 85,1%. Als Getötete gelten in der amtlichen 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

Bundesdurchschnitt von 140 Getöteten je 1 Mio. Einwohner im Jahr 1991 auf nunmehr 39 im Jahr 2017 verringert.

Das auf die Fahrleistung bezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, ist ebenfalls gesunken: Aufgrund des Anstiegs der Gesamtfahrleistung um rund 2 % ergibt sich für 2017 ein Wert von 4,1 Getöteten je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer. 2016 betrug die Getötetenrate 4,2.

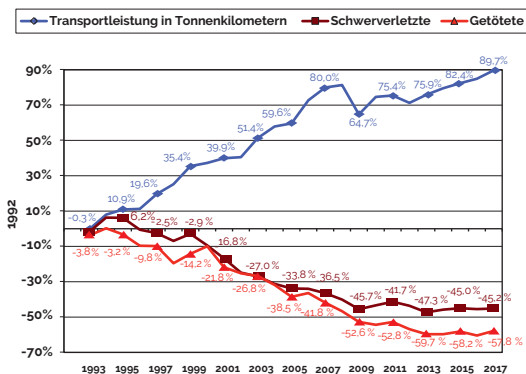
Tödlich Verletzte nach Ortslage

Im Jahr 2017 kamen auf Landstraßen 1 795 Menschen (56 %; 2016: 58 %), innerhalb geschlossener Ortschaften 976 Menschen (31%; 2016: 30 %) und auf Autobahnen 409 Menschen (13 %; 2016: 12 %) bei Verkehrsunfällen ums Leben.

Entwicklung der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr

Die Zahl der Personen, die schwer oder leicht verletzt wurden, verringerte sich 2017 gegenüber 2016 um 1,6 % von 396 476 auf 390 312 Personen.

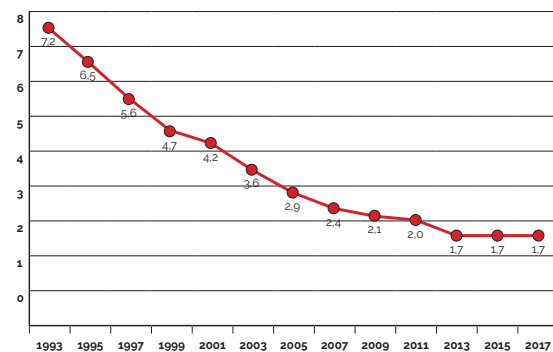
In Deutschland bei Lkw-Unfällen Getötete und Schwerverletzte im Vergleich zur Lkw-Transportleistung (1992-2017)



Quellen: STBA, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP-Ralf Ratzenberger, München; TCI Röhling, Waldkirch; SSP Consult, Stuttgart und BGL-Berechnungen

Abbildung 1

In Deutschland Getötete bei Lkw-Unfällen je 1 Milliarde Tonnenkilometer



Quellen: STBA, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP-Ralf Ratzenberger, München; TCI Röhling, Waldkirch; SSP Consult, Stuttgart und BGL-Berechnungen

Abbildung 2

Darunter befanden sich 66 513 Schwerverletzte (-1,4%) und 323 799 Leichtverletzte (-1,7%). 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 seit 2015 zum dritten Mal in Folge und nahm 2017 gegenüber 2016 um 2,2% auf 2 643 098 zu. Erfreulich ist, dass der Anteil der Unfälle mit Personenschaden um 1,8% auf 302 656 zurückgegangen ist. Die Unfälle mit reinem Sachschaden nahmen dagegen um 2,5% auf 2 340 442 Unfälle zu.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

2017 ist gegenüber dem Vorjahr die Anzahl Getöteter bei Unfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen aller Größenklassen um 6,6% von zuvor 745 auf 794 Personen angestiegen. Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von weniger als 3,5 t haben hieran einen Anteil von ca. 28%. Der Anteil der Getöteten bei Unfällen unter Lkw-Beteiligung an der Gesamtzahl aller Getöteten im Straßenverkehr beträgt rd. 25%.

Der im Vorjahr erreichte Tiefststand seit der ersten statistischen Erfassung Gesamtdeutschlands im Jahr 1992 konnte also nicht verbessert werden. Dennoch ist festzustellen, dass sich die Zahl der bei Lkw-Unfällen ums Leben gekommenen Menschen seit dieser Zeit um 57,8% verringert hat.

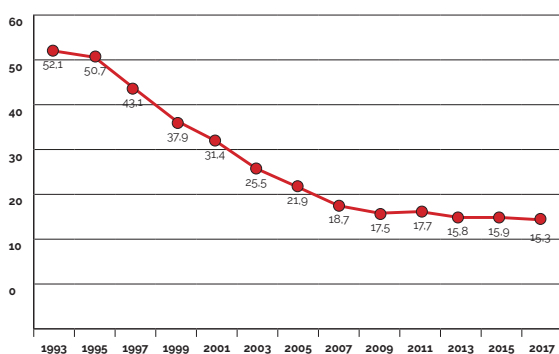
Die Anzahl der Schwerverletzten bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung hat sich gegenüber 2016 wie im Falle der Getöteten leider ebenfalls erhöht und zwar um 0,5% von 7 278 auf 7 316. Im Vergleich zum Jahr 1992 ist dies dennoch ein beachtlicher Rückgang um 45,2%.

Getötete und verletzte Lkw-Insassen

Mit großer Sorge erfüllt den BGL die Feststellung, dass die Zahl getöteter Fahrer und Mitfahrer von Lkw aller Größenklassen im Jahr 2017 um 26,5% auf 167 Personen gegenüber 133 Personen im Jahr 2016 gestiegen ist. Zur Ursachenermittlung liegen bis dato keine näheren Erkenntnisse vor. Demgegenüber hat sich die Anzahl schwerverletzter Lkw-Insassen 2017 mit 1 831 Personen im Vergleich zum Vorjahr mit 1 832 Personen kaum verändert.

Stellt man die Unfallzahlen der Verkehrsentwicklung in Deutschland gegenüber, zeigt sich Folgendes: Im Zeitraum von 1992 bis 2017 stieg die Transportleistung auf deutschen Straßen von 252,3 Mrd. tkm auf 478,5 Mrd. tkm (vorläufiger Wert), was einer Zunahme von 89,7% (!) entspricht (vgl. Abb. 1).

Schwerverletzte/1 Mrd. Tonnenkilometer bei Lkw-Unfällen in Deutschland



Quellen: StBA, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP-Ralf Ratzenberger, München; TCI Röhling, Waldkirch; SSP Consult, Stuttgart und BGL-Berechnungen

Abbildung 3

Die Zahl der auf die Transportleistung bezogenen tödlichen Unfälle sank seit 1992 von rechnerisch 7,5 auf rd. 1,7 (1,66) Getötete pro 1 Mrd. Tonnenkilometer. Dies entspricht einem signifikanten Rückgang um 77,3%. Der im Vorjahr erreichte bisherige Tiefststand von 1,6 Getöteten (Rückgang um 78,7% seit 1992) konnte nicht verbessert werden (vgl. Abb. 2). Anders ist der Sachverhalt bei den Schwerverletzten. Hier ist ein Rückgang von 1992 bis 2017 um 71,0% auf rechnerisch 15,3 Personen pro 1 Mrd. tkm zu verzeichnen. Dies ist der bisher niedrigste Wert (vgl. Abb. 3).

(An)

FAHRERASSISTENZSYSTEME

Fahrerassistenzsysteme unterstützen den Fahrer dabei, kritische Situationen besser zu erkennen, rechtzeitig richtig zu reagieren und möglichst jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten. Mit ihrer Unterstützung soll ein Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern verhindert oder zumindest die Auswirkungen gemildert werden.

Jeder Unfall ist einer zu viel! Deshalb fordert der BGL bereits seit Jahren die verpflichtende Ausrüstung von allen neu zugelassenen Lkw mit sicheren und erprobten Fahrerassistenzsystemen. Dazu zählen insbesondere die Ausstattung von Lkw mit einem Notbremsassistenten und einem elektronischen Abbiegeassistenten.

Notbrems-Assistenzsystem (Advanced Emergency Braking System (AEBS)):

Auch ohne Mitwirkung des Fahrers kann AEBS in Gefahrensituationen das Fahrzeug nach entsprechender Vorwarnphase für den Fahrer abbremsen und damit einen Zusammenstoß verhindern oder die Folgen abmildern. AEBS werden in zwei Schritten in die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge eingeführt, wobei Genehmigungsstufe 1 ab einer zGM über 8 t für Lkw und Busse spätestens bei Erstzulassung (EZ) ab dem 01.11.2015 verpflichtend ist.

Mit der Genehmigungsstufe 2 werden die technischen Anforderungen für die erstmals unter die Genehmigungsstufe 1 fallenden Fahrzeuge verschärft und der Anwendungsbereich bereits ab einer zGM über 3,5 t für Lkw und Busse spätestens bei EZ ab dem 01.11.2018 verpflichtend.

Forderungen aus Erfahrungen des BGL

Der Anteil an mit AEBS ausgerüsteten Nfz nimmt europaweit seit 2015 durch die obligatorische Ausrüstungspflicht mit jedem neuen Nfz zu und somit auch die Praxiserfahrungen. AEBS erfüllen in der Regel bereits weit im Vorfeld die Anforderungen der erst ab November 2018 verpflichtenden Genehmigungsstufe 2. Oftmals erreichen diese AEBS eine höhere Minderung der Kollisionsgeschwindigkeit auf stehende Fahrzeuge, als es in der Stufe 2 gefordert wird. Teilweise ist bereits ein rechtzeitiges kollisionsfreies Anhalten möglich. Trotz dieser positiven Entwicklung fordert der BGL eine schnelle Weiterentwicklung und Vereinheitlichung der Systeme. Beachtet werden sollte auf jeden Fall:

- Abschaltbarkeit von AEBS: Eine manuelle und dauerhafte Abschaltung durch den Fahrer bis zum nächsten Aus- bzw. Wiedereinschalten des Motors darf zukünftig nicht mehr möglich sein. Wenn das Abschalten möglich ist, sollte es zeitlich begrenzt sein und durch automatisiertes Wiedereinschalten beendet werden.
- Übersteuerung bei bereits eingeleiteter Aktion des AEBS: Die Notbremsphase sollte nicht abgebrochen werden können. Eine Übersteuerung des AEBS sollte in der Warnphase weiterhin, allerdings erschwert möglich sein (z.B. nicht alleine durch versehentliches Betätigen des Fahrtrichtungsanzeigers).
- Zielerkennung und Warnung sollten verbessert werden, um grundsätzlich ein rechtzeitiges Anhalten vor einer Kollision zu ermöglichen.

- Es sollte ein Abstandsregeltempomat (ACC-System) integriert werden.
- Die Geschwindigkeitsreduktion vor stehenden Zielen muss zur Kollisionsvermeidung weiter erhöht werden.
- Fahrer müssen im Umgang mit Assistenzsystemen geschult und auf die kritischen Situationen gut vorbereitet werden.
- Systeme sollten in ihrer Bedienung vereinheitlicht werden, so dass der Fahrer, unabhängig vom Fahrzeug, stets die gleichen Bedienfunktionen vorfindet.

Abbiegeassistent

BGL-Faktenpapier zum Abbiegeassistenten

Obwohl vom BGL und weiteren mit der Verkehrssicherheit befassten Organisationen und Institutionen seit Jahren angemahnt, liegt bis dato noch keine technische Regelung vor, die für eine Typgenehmigung die Anforderungen an einen Abbiegeassistenten definiert. In Anbetracht oftmals widersprüchlicher und inhaltlich unzutreffender Medienberichte zum Abbiegeassistenten hat der BGL ein Faktenpapier zur gegenwärtigen Situation erstellt. Darin wird u.a. klargestellt, dass derzeit lediglich ein einziger Lkw-Hersteller einen eigenen entwickelten Abbiegeassistenten für einige Fahrzeuge seiner Baureihe anbietet. Ebenso wird auf die Thematik von über den „After-Sales-Markt“ angebotenen „Abbiegeassistenten“ vor dem Hintergrund fehlender verbindlicher Vorschriften zu dessen Wirksamkeit eingegangen.

Wirkvorschrift für den Abbiegeassistenten

Bereits im April 2017 hat das BMVI bei der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) einen Vorschlag der BAST für die Ausrüstung schwerer Lkw mit Abbiegeassistenten eingereicht. Demnach soll der Abbiegeassistent in seiner Wirkungsweise das seitliche Umfeld schwerer Nutzfahrzeuge permanent überwachen und bei kritischen Abbiegemanövern schwächere Verkehrsteilnehmer wie z. B. Radfahrer fehlerfrei und eindeutig erkennen sowie ohne Fehlalarme auf sie aufmerksam machen.

Wann kommt der Abbiegeassistent?

Nach heutiger Einschätzung ist für Ende 2019/Anfang 2020 von der Implementierung einer obligatorischen Ausrüstungspflicht von Neufahrzeugen bzw. neuen Nutzfahrzeugtypen in die UN-Regelwerke auszugehen. Eine Umsetzung in die Praxis wird für 2022 in Aussicht gestellt!

„Aktion Abbiegeassistent“ des BMVI

Bei allem Verständnis für den langwierigen Fahrplan zur Markteinführung eines in ganz Europa obligatorischen Abbiegeassistenten ist aus Sicht des BGL ein sofortiger Handlungsbedarf erforderlich. Der BGL hat sich hierfür auf politischer Ebene eingebracht. Umso mehr begrüßt der BGL die im Juni 2018 erfolgte Bundesratsinitiative zur beschleunigten Einführung eines Lkw-Abbiegeassistenten und die besonders hervorzuhebende „Aktion Abbiegeassistent“, die vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, initiiert wurde. Ziel der Aktion ist es, schnellstmöglich effektive Maßnahmen gegen Abbiegeunfälle mit Lkw zu erarbeiten und

umzusetzen. Der BGL begleitet die Aktion und hat angeregt, diesbezüglich den bereits im Jahr 2012 unter seiner Mitinitiative eingerichteten Runden Tisch „Lkw-Abbiegeassistent“ des BMVI fortzuführen.

5-Stufenplan des BGL

Zur Unterstützung der „Aktion Abbiegeassistent“ und um schnellstmöglich eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation zu erreichen, hat der BGL einen 5-Stufen-Plan gegen Lkw-Abbiegeunfälle erarbeitet. Dazu zählen u.a. die Einführung von Zwischenlösungen als Sofortmaßnahme, die serienmäßige Ausrüstung von Neufahrzeugen mit zusätzlichen Blink- beziehungsweise blinkenden Seitenmarkierungsleuchten sowie die Optimierung der Verkehrsplanung und Verhaltensregelungen

zum sicheren Vorbeifahren an Kraftfahrzeugen auf der rechten Seite (Beifahrerseite). Aufgrund der fortbestehenden Brisanz von Lkw-Rechtsabbiegeunfällen rät der BGL dringend in der Verkehrserziehung die Problematik der Abbiegeunfälle aufzugreifen und Radfahrer davor zu warnen, an einem wartenden oder stehenden Lkw rechts vorbeizufahren!

De-minimis-Förderprogramm

Der 5-Stufen-Plan wird durch das De-minimis-Förderprogramm flankiert. Der BGL hat mit dazu beigetragen, dass „Abbiegeassistenzsysteme“ unter der Maßnahmennummer 1.3 „Zusätzliche Sicherheitseinrichtungen am Fahrzeug“ finanziell bezuschusst werden. (An/RS)



Fahrzeug der Hütter Spedition und Logistik GmbH, Mitglied im Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes und der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

Digitalisierung – autonomes/automatisiertes Fahren (AF)

Grundsätzlich können moderne Fahrzeuge mit aktiven und passiven Sicherheitssystemen einen großen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Der BGL beobachtet deshalb aufmerksam die technische und rechtliche Entwicklung auf dem Gebiet des automatisierten Fahrens (vgl. insbesondere BGL-Jahresbericht 2015/2016).

Im Bereich des Güterkraftverkehrs wird in diesem Zusammenhang oft das Platooning, also das Kolonnenfahren von Lkw, thematisiert. Die Verkehrsführung der dem Spitzenfahrzeug folgenden Fahrzeuge soll über eine automatisierte und intelligente Vehicle-to-Vehicle-Kommunikation erfolgen. In erster Linie betrifft dies die Synchronisation von Beschleunigungs- und Spurhalteprozessen. Dadurch soll neben ökologischen Vorteilen (z.B. Kraftstoffeinsparungen) eine sicherere Fahrt gegenüber einer Alleinfahrt erreicht werden. Die Lkw-Fahrer im Platoon sollen vom Fahrzeugführenden zum „Passagier“ werden. Testläufe namhafter Nutzfahrzeughersteller sind im Gange. Diese beziehen sich jedoch bisher lediglich auf teilautomatisierte Fahrtätigkeiten, was die ständige Bereitschaft des Fahrers zur Fahrzeugübernahme erfordert. Die bisher gemachten Erfahrungen zur Einführung von sicheren Fahrerassistenzsystemen zeigen nach Einschätzung des BGL überdeutlich, welche enormen technische und haftungsrechtliche Hürden zu bewältigen sind. So geht die BAST davon aus, dass das hochautomatisierte Fahren frühestens ab dem Jahr 2030, das autonome Fahren frühestens ab dem Jahr 2050 im Straßenverkehr Einzug halten wird. Vor diesem Hintergrund und in Unkenntnis zukünftiger technischer, verkehrlicher und gesellschaftlicher Entwicklungen sollte in der aktuellen Diskussion des automatisierten Fahrens zwischen Machbarem und Wunschdenken differenzierter unterschieden werden. Der BGL sieht hierfür die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Betrachtung. Ohne entsprechende Verkehrserziehung aller am

Straßenverkehr Beteiligten und ohne entsprechende Ausbildung der Fahrzeugführenden kann das Potenzial der hochtechnologischen Entwicklungen nicht ausgeschöpft werden.

Gerade aber auch im Hinblick auf die Entwicklung des Berufsbildes des Lkw-Fahrers ist dies dringend erforderlich! Befürworter des AF benutzen oftmals die aktuelle Fahrerknappheit als Argument für die Notwendigkeit einer schnellen Einführung des AF, um fehlende Fahrer zu ersetzen. Der BGL sieht dies nicht als zielführend an, da durch AF ein Fahrer zukünftig ggf. entlastet, aber nicht ersetzt werden kann. Der Lkw der Zukunft muss noch sicherer, leistungsfähiger und somit effizienter werden. Assistenzsysteme werden hierbei den Fahrer und den Transportlogistiker in ihren Prozessen unterstützen, aber sicher nicht den Fahrer ersetzen.

Genauso muss aber auch eine gut ausgebaute, den neuen Technologien und dem wachsenden Verkehrsaufkommen angepasste Infrastruktur vorgehalten werden, damit Verkehrssicherheitsrisiken ganzheitlich reduziert werden können.

In der Praxis bedeutet das ein schrittweises Vorgehen, damit Innovationen etabliert und perfektioniert werden können.

Zusammenfassung der Erwartung des BGL bzgl. Fahrerassistenzsysteme

- keine grundsätzlich dauerhafte Abschaltmöglichkeit von FAS, da sonst deren Unfallvermeidungspotenzial stark geschmälert wird,
- schnelle Ent- bzw. Weiterentwicklung und Vereinheitlichung der Bedienung von FAS,
- Abstandsregeltempomat als Serienausstattung im Nutzfahrzeug,
- Abbiegeassistent als Serienausstattung im Nutzfahrzeug. (An)

MÜDIGKEIT AM STEUER



Aufklärungskampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“

Der BGL begleitet neben weiteren Partnern die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) gemeinsam im Jahr 2016 ins Leben gerufene Aufklärungskampagne „Vorsicht Sekundenschlaf! Die Aktion gegen Müdigkeit am Steuer“ (vgl. BGL-Jahresberichte 2014/2015 bis 2016/2017).

Erkennen der eigenen Müdigkeit

Im Rahmen der Kampagne konnte in Expertengesprächen erarbeitet werden, dass die Unfallursache „Müdigkeit“ bereits mit einfachen Mitteln verhindert werden kann. Für die Fitness am Steuer spielt die Schlafqualität eine wesentliche Rolle. Diese kann bei Berufskraftfahrer/innen u. a. durch unregelmäßige Arbeitszeiten nachteilig beeinflusst werden. Nicht minder kann der Umgebungslärm der Autobahn auf Lkw-Parkplätzen zu einem Erholungsdefizit führen. Müdigkeit am Steuer während der Fahrt tritt unbewusst und schleichend ein. Die vordringlichste Maßnahme zur Prävention von Müdigkeitsunfällen besteht daher in der Sensibilisierung für das Erkennen eintretender Müdigkeit. Und das ist ganz einfach: Das erste Alarmzeichen ist das Gähnen!



Die Folgen von übermüdetem Fahren

Die Folgen von übermüdetem Weiterfahren sind:

- ruckartiges Lenken
- verlangsamte Reaktionszeit
- Konzentrationsmangel
- Fehleinschätzungen der unmittelbaren Verkehrssituation vor und neben dem Lkw
- Erhöhte Blend- und Lichtempfindlichkeit

Appell: Mach mal Pause!

Als akute Maßnahme gilt: Bei den ersten Anzeichen von Müdigkeit am Steuer umgehend eine Pause einlegen. Diese kann mit etwas Bewegung zur Kreislaufaktivierung oder mit einem Kurzschlaf von zehn bis 20 Minuten (Powernapping; vgl. BGL-Jahresbericht 2016/2017) kombiniert werden. Es ist ein Irrglaube, die Müdigkeit während der Fahrt durch koffeinhaltige Getränke, ein offenes Fenster oder laute Musik übergehen zu können. Der Appell „Mach mal Pause“ soll Verkehrsteilnehmern über bedruckte Lkw-Heckplanen kommuniziert werden.

Ein „Yoga-Brummi“ (vgl. Abbildung) auf Informationsmedien der Kampagne soll als kreativer Ansatz zur Thematisierung der Relevanz von Kurzschlaf und/oder Bewegung in der Pause dienen.

Medien zur Schulung

Unter dem Titel „Lass Müdigkeit nicht ans Steuer“ werden darüber hinaus Medien zur Schulung erstellt, die auf die Relevanz des Schlafes, die Ursachen und die Gefahren von Müdigkeit sowie Maßnahmen gegen Müdigkeit am Steuer detailliert eingehen. Auf dieser Grundlage sollen entsprechende Flyer und Infos erstellt werden. Der BGL bringt sich hierzu insbesondere über den Ausschuss Verkehrssicherheit und Umweltschutz ein. (An)

LKW-PARKEN

Der Mangel an Lkw-Stellplätzen ist aus Sicht des Transportgewerbes weiterhin eines der markantesten Defizite in der Verkehrsinfrastruktur. Der BGL mahnt bereits seit Jahren gegenüber der Politik die Schaffung ausreichender Lkw-Stellflächen sowie den Aus- und Umbau bestehender Lkw-Parkplatzareale an (vgl. vorherige BGL-Jahresberichte).

Fehlbedarf an Lkw-Stellplätzen

Der aktuelle Fehlbedarf bis zum Jahr 2030 wird von Experten der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) auf ca. 30 000 Lkw-Stellplätze beziffert. Der BGL geht davon aus, dass gegenwärtig etwa 11 000 Parkplätze entlang dem deutschen Autobahnnetz fehlen.

Lkw-Parkplatzausbau im Koalitionsvertrag verankert

Der BGL begrüßt außerordentlich, dass die Behebung des Lkw-Parkplatzmangels in den Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode zwischen CDU, CSU und SPD aufgenommen wurde. Darin heißt es: „Zur verkehrssicheren Abwicklung des Verkehrs auf unseren Autobahnen gehört auch die bedarfsgerechte Bereitstellung von Stellplätzen für den Güterverkehr, damit die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden können. Wir wollen deshalb weiterhin in den Ausbau des Parkplatzaangebotes für Lkw auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen investieren.“

„Shared Parking“ auf dem Firmengelände

Der BGL sieht in der Bereitstellung von Lkw-Parkflächen für Dritte auf dem Firmengelände von beispielsweise Transportlogistikunternehmen einen positiven Beitrag zur Minderung des akuten Lkw-Parkplatzmangels. Der Anbieter dieser Stellflächen tritt hierbei als Parkplatzbetreiber auf. Das Konzept wird als „Shared Parking“ bezeichnet. Über elektronische Plattformen, wie z.B. „Bosch Secure Truck Parking“ (vgl. BGL-Jahresbericht 2016/2017), sollen die jeweiligen Angebote einer webbasierten Nutzung zugeführt werden. Der BGL unterstützt das Konzept des „Shared Parking“

und ist bestrebt, dieses in sein Vorhaben zur webbasierten Bündelung von Initiativen zu integrieren.

Bündelung von Initiativen

Zur im vergangenen Berichtszeitraum aufgenommenen Initiative zur Bündelung intelligenter webbasierter Lkw-Parkplatz-Such- und Reservierungssysteme wurde in einem ersten Schritt ein Lkw-Parkplatz-Reservierungssystem unter Angabe der jeweiligen Ausstattungsmerkmale des Anbieters „Unser Parkplatz GmbH“ auf der vom BGL neu geschaffenen „BGL-Vorteilswelt“ hinterlegt. Hierfür wurde in der „BGL-Vorteilswelt“ eine gesonderte Kachel „Lkw-Parkplatz“ installiert. Die Aufnahme weiterer Partner ist vorgesehen. Ziel des BGL ist es, eine zentrale Anlaufstelle für intelligente Parkplatzkonzepte zu schaffen.

Sichere Parkplätze haben sich etabliert

Die vom BGL zum Schutz vor kriminellen Übergriffen auf das Fahrpersonal sowie auf den Lkw (Fahrzeug-, Ladungs-, Kraftstoffdiebstahl) unterstützte Einführung so genannter „Sicherer Parkplätze“ stößt insbesondere bei Autohofbetreibern auf immer größere Resonanz. Beispielsweise weist die Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) derartige Lkw-Parkplätze – zurzeit bundesweit rund 20 Stück – als „Premium-Parkplätze“ aus. Sichere Parkplätze zeichnen sich durch eine Umzäunung, eine gute Beleuchtung, eine Kamera-/Videoüberwachung, einen kontrollierten Zugang (z.B. über eine Schranke) und durch fußläufig erreichbare sanitäre Anlagen aus.

De-minimis-Förderung für sichere Parkplätze

Der BGL ist erfreut, dass nicht zuletzt durch seine Initiative das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Bezuschussung der kostenpflichtigen Nutzung von sicheren Lkw-Parkplätzen in den De-minimis-Förderkatalog aufgenommen hat. In der Förderperiode 2018 werden so bis zu 80% der zwendungsfähigen Ausgaben von Unternehmen durch Fördermittel übernommen, wenn diese ihre Lkw auf sicheren Parkplätzen abstellen. (An)

LADUNGSSICHERUNG



Die Dolores 3-Brummi App

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

Der BGL begrüßt die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), bei der nationalen Umsetzung der Richtlinie 2014/47/EU zur technischen Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen die Kontrolle der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen weiterhin auf der Grundlage der in Deutschland anerkannten technischen Regeln und der entsprechenden behördlichen Kontrollpraxis durchzuführen. „Damit wird sichergestellt, dass die in Deutschland bisher geltenden Standards weiterhin Anwendung finden und dass die Kontrolle der Ladungssicherung in Deutschland einheitlich erfolgt, unabhängig davon, ob die Ladung anlässlich einer technischen Unterwegskontrolle oder einer allgemeinen Kontrolle überprüft wird“, so das BMVI.

Stabilität von Transporteinheiten

Zwingende Voraussetzung für eine sachgerechte Ladungssicherung ist das Vorliegen einer stabilen Transporteinheit. Der BGL hat im Rahmen seiner Gremienarbeit in interdisziplinärer Besetzung zeigen können, dass zur Bewertung der Transportstabilität gegenwärtig keine Prüfmethode/Prüfnorm die Bedingungen im realen Fahrbetrieb sachgerecht abbildet. Das Deutsche Institut für Normung (DIN) hat dies zum Anlass genommen, einen entsprechenden europäischen Normungsantrag beim Europäischen Komitee für Normung

(CEN; Comité Européen de Normalisation) einzureichen. Der BGL befürwortet diese Initiative und hat angeregt, für die Praxis eine Checkliste mit Merkmalen zum Erkennen nicht transportfähiger Ladeeinheiten in die Norm aufzunehmen.

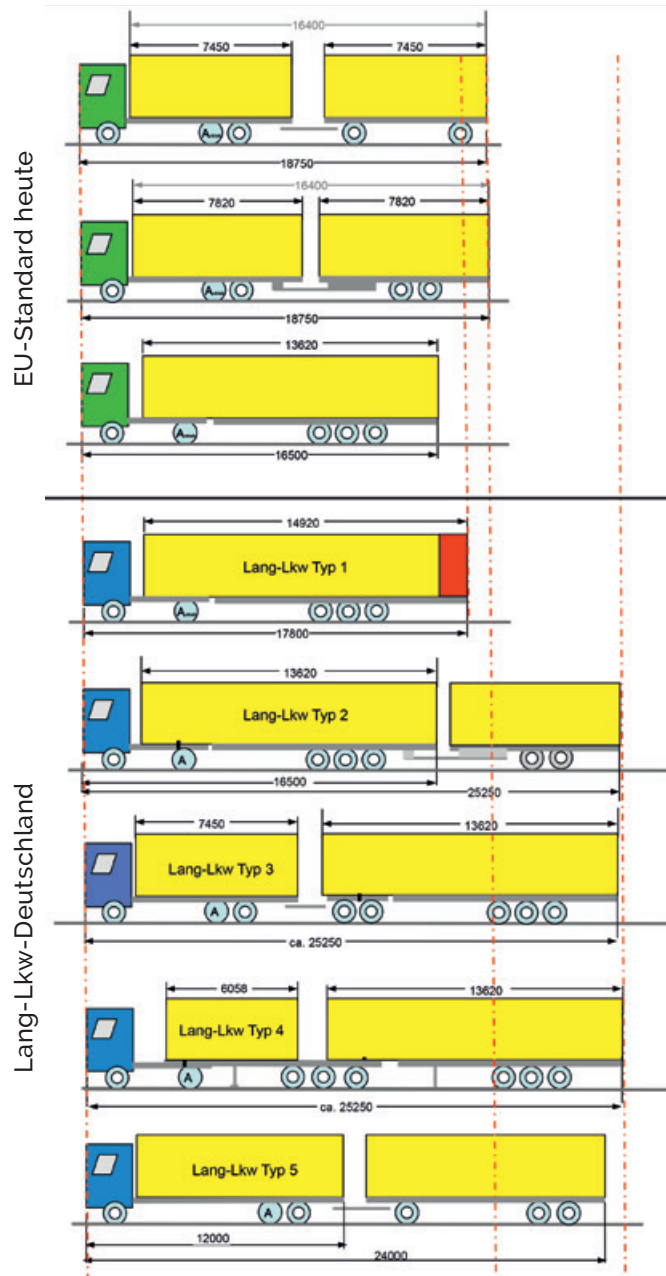
BGL auf der 67. IAA-Nutzfahrzeuge-Messe in Hannover

Am 24.09.2018 fand das nunmehr neunte im zweijährigen Turnus stattfindende BGL/VDA-Symposium Ladungssicherung (Verband der Automobilindustrie) auf der 67. IAA-Nutzfahrzeuge-Messe in Hannover (Internationale Automobil-Ausstellung) statt. Das Symposium zählt ungebrochen mit weit über 300 Teilnehmern nach dem Gefahrgutsymposium des BMVI zur zweitgrößten Veranstaltung auf der IAA. Thematisiert wurde u.a. die Ladungssicherung von Fahrzeugreifen, Rollcontainern und Weichverpackungen. Ebenso wurde über grundlegende Innovationen (textile Zurrkette, intelligente Ladegutsicherung) sowie die Umsetzung der technischen Unterwegskontrolle informiert.

Dolores 3 – Brummi App

Im Rahmen einer Kooperation zwischen BGL und der Doleych GmbH & Co. KG, Dortmund, konnte eine App zur Berechnung von Sicherungskräften und der Anzahl von Zurrmitteln nach den gängigen Sicherungsverfahren erstellt werden. Die „Dolores 3 – Brummi App“ steht auf der Webseite „Vorteilswelt“ des BGL zur Nutzung zur Verfügung. (An)

LANG-LKW



Im Januar 2012 startete in Deutschland der Feldversuch „Lang-Lkw“ für fünf unterschiedliche Lang-Lkw-Typen unter wissenschaftlicher Begleitung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Während für herkömmliche Sattelkraftfahrzeuge eine Gesamtlänge von bis zu 16,50 Metern und Lkw mit Anhänger bis zu 18,75 Metern zulässig ist, dürfen Lang-Lkw von 17,80 bis zu 25,25 Meter lang sein. Gebunden ist ihr Einsatz an ein „Positivstreckennetz“, bei der zulässigen Gesamtmasse gelten für herkömmliche und Lang-Lkw mit max. 40 bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr die gleichen Grenzwerte.

Für die im Feldversuch unauffälligen Lang-Lkw Typen 3, 4 und 5 ist seit Januar 2017, für den Lang-Lkw Typ 2 seit Januar 2018 ein zeitlich unbefristeter Betrieb möglich. Lediglich für den Lang-Lkw Typ 1 (verlängertes Sattelkraftfahrzeug) läuft aktuell noch die Versuchsphase bis Dezember 2023.

Grundsätzlich dürfen alle Lang-Lkw unter Einhaltung der Auflagen der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusV) auf dem jeweils gültigen Positivstreckennetz eingesetzt werden.

Position des BGL

Der BGL begrüßt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Ende des Feldversuchs den Betrieb der Lang-Lkw auf bestimmten Autobahnen und Straßen ermöglicht, da sich während des Feldversuchs keinerlei Sicherheitsrisiken oder sonstige Nachteile durch einen Einsatz von Lang-Lkw ergeben haben.

Zum Streckennetz

Hinsichtlich des Streckennetzes für Lang-Lkw sieht der BGL allerdings noch Handlungsbedarf. Das jeweils zulässige Streckennetz variiert zwischen Lang-Lkw Typ 1 und den Typen 2 bis 5. Für Typ 1 ist zusätzlich zu dem für alle Lang-Lkw ausgewiesenen Positivstreckennetz das gesamte Streckennetz in nur 11 Bundesländern (Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen) freigegeben. Dies ist bedauerlich, da gerade für den Lang-Lkw Typ 1 ein bundesweit flächendeckender Einsatz erforderlich ist. Wegen der geringen Anzahl der im Feldversuch eingesetzten Lang-Lkw Typ 1 waren die im Feldversuch gewonnenen Erkenntnisse nicht aussagekräftig genug und die bislang erhobenen Daten reichten für eine abschließende Bewertung nicht aus, weshalb das BMVI für diesen Fahrzeugtyp die Erprobungsphase verlängert hat. Aus Sicht des BGL ist der vergleichsweise geringe Einsatz dieses Fahrzeugtyps auf die Tatsache zurückzuführen, dass sich dieses Fahrzeugkonzept in einem wesentlichen Punkt von den Lang-Lkw Typen 2 bis 5 unterscheidet.

Die Typen 2 bis 4, die aus drei Einzelfahrzeugen bestehen, können im Bedarfsfall problemlos getrennt/entkoppelt und in Kombinationen aus zwei Einzelfahrzeugen regelkonform und unabhängig von der LKWÜberlStVAusV bundesweit auf dem gesamten Straßennetz betrieben werden. Auch Typ 5, der aus einem Motorwagen und einem Anhänger besteht, kann nach Entkoppelung des Motorwagens mit entsprechend kürzerem Anhänger oder einem Anhänger mit entsprechend kürzerem Motorwagen ebenfalls regulär auf dem gesamten bundesweiten Straßennetz eingesetzt werden. Bei Typ 1 hingegen handelt es sich um eine Fahrzeugkombination,

bei der aufgrund der mangelnden Regelkonformität mit der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StZVO) weder das Sattelkraftfahrzeug als Ganzes noch der Sattelanhänger entkoppelt von der Sattelzugmaschine das Positivstreckennetz verlassen dürfen.

Es ist sicher richtig, für Lang-Lkw mit Zuggesamtängen von bis zu 25,25 m ein detailliertes Positivnetz auszuweisen, denn diese größeren Fahrzeuggesamtängen sind nicht ohne Weiteres im gesamten Straßenverkehrsnetz einsetzbar. Ein Lang-Lkw Typ 1 mit einer Zuggesamtänge von bis zu 17,80 m ist hingegen in seinem Absolutmaß deutlich kürzer als der bereits seit über 20 Jahren zulässige Gliederzug mit 18,75 m. Durch die geforderte Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften nach § 32d StVZO sollte daher eigentlich ein problemloser Einsatz im gesamten bundesweiten Straßennetz möglich sein. Bisher sind dem BGL in diesem Zusammenhang auch keine negativen Auffälligkeiten des Lang-Lkw Typ 1 bekannt. Gerade aufgrund der Eigenschaften, dass der Lang-Lkw-Typ 1 (17,80 m) von seiner Gesamtlänge um bis zu 7,45m kürzer ist als die anderen Lang-Lkw Typen (Standardlänge von 25,25m) und auch noch ca. 1m kürzer als der aktuell zulässige Gliederzug (18,75) ist, aber grundsätzlich ca. 8–10 m³ mehr Ladevolumen als der heute konventionelle Sattelzug zur Verfügung stellen kann, ist mit einer entsprechenden Effizienzsteigerung und auch CO₂-Einsparung von etwa 10 % auszugehen. Auch könnte durch seinen Einsatz ein zusätzlicher Beitrag zur Erhöhung der Multi-Modalität

durch den einfachen Wechsel der Ladungsträger zwischen den Verkehrsträgern geleistet werden, da zwei normierte C 745-Wechselbehälter oder ein 40'-ISO-, 45'- oder 48'-Container befördert werden könnten.

Aus Sicht des BGL ist daher im Rahmen der Fortführung der Erprobungsphase für den Lang-Lkw Typ 1 eine möglichst bundesweite Freigabe auf dem gesamten Streckennetz dringend erforderlich, um entsprechend viele Erkenntnisse und Versuchsdaten im Umgang mit diesem Lang-Lkw-Typ – gerade im Vergleich mit den anderen Lang-Lkw-Typen – zu bekommen. Dem BGL ist bewusst, dass das BMVI nicht über die Bundesländer hinweg deren gesamtes Straßennetz für Lang-Lkw Typ 1 freigeben kann. Auch ist nachvollziehbar, dass ggf. ein Bundesland für das nachgelagerte Netz vorsorglich nochmals kritische Strecken prüfen möchte. Der BGL appelliert allerdings an das BMVI, gemeinsam mit Ländervertretern diese Thematik erneut aufzugreifen. Ziel sollte sein, möglichst alle Bundesländer für eine Freigabe ihrer Strecken zu gewinnen – natürlich immer unter der Prämisse der Verkehrssicherheit – und diese in das Positivnetz einzugliedern.

Zusätzlich appelliert der BGL, dass die von den Bundesländern neu geprüften und positiv bewerteten Strecken zügig an das BMVI gemeldet und vom BMVI auch zeitnah durch eine entsprechende Änderungsverordnung in das Positivnetz integriert werden. (RS)