

An die
Generalsekretäre
von CDU, SPD und FDP und
den Bundesgeschäftsführer von Bündnis 90 / Grüne

Mannheim, 19.05.2021

Wahlprogramm: Transportgewerbe und zunehmende LKW-Unfälle **Maßnahmen der Gefahrenabwehr im Lichte des Pakts für Verkehrssicherheit** Themenfelder: Abstand, Überholverbot, Ablenkung, Sekundenschlaf, Alkoholismus und Telemetrie

Anlagen

Stand heute sind 2021 bereits 33 LKW-Fahrer an einem Stauende gestorben.

Was ist der Staat im Rahmen seiner Pflicht zur Gefahrenvorsorge bereit zu tun?

Wir wollen von Ihnen wissen, was Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode in Regierungsverantwortung zur Abwendung der tödlichen Gefahren und zur Verbesserung der Situation für die Berufskraftfahrer und das Transportgewerbe tun wird. Hierzu bitten wir um Beantwortung nachfolgender Fragen bis spätestens **30. Juli 2021**, damit wir diese Anfrage und Ihre Antworten unseren Mitgliedern und der Öffentlichkeit noch vor Beginn der Briefwahlen vorstellen können.

Fragenkatalog Kurzfassung

- 1. Wie wollen Sie zur Unfallvermeidung die Verkehrsmoral auf deutschen Autobahnen heben und den Standortnachteil deutscher Transportunternehmen und Fahrer beseitigen?**

Fehlender Kontroll- und Überwachungsdruck bei Geschwindigkeits-, Abstands- und Überholverbotsverstößen sowie fehlende Voraussetzungen zur nachträglichen Ermittlung des Betroffenen innerhalb der Verjährungsfristen bei osteuropäischen LKW-Fahrern wirken sich negativ auf deren Verkehrsmoral aus und steigern auf hochbelasteten Transitrouten die Unfallgefahren an den Stauenden.

- 2. Wie wollen Sie der durch den andauernden Fahrermangel verursachten importierten Alkoholgefahr begegnen?**

Wir müssen davon ausgehen, dass eine Minderheit von mindestens zwei Prozent, aber täglich mehr als 6.000 alkoholranke Fahrer aus Osteuropa am Steuer eines 40-Tonnners durch Deutschland fahren. Die polizeilichen Mittel reichen nicht aus, diese Gefahr zu beseitigen. Entweder bedarf es der Einführung einer Null-Promille-Grenze für Berufskraftfahrer und/oder der effizienteren Gestaltung des präventiven Verfahrens zur Herbeiführung einer MPU nach der Fahrerlaubnisverordnung auch bei ausländischen Fahrerlaubnisinhabern, die bei präventiven

Abfahrtskontrollen Atemalkoholkonzentrationen von mehr als 1,6 Promille aufweisen. Hierzu müssten die örtlichen Führerscheinbehörden deutschlandweit vernetzt und zum Datenaustausch ermächtigt werden, damit Ereignismeldungen der Polizei nicht versanden.

3. Werden Sie zur Beseitigung des Unfallfaktors „Stress“ beim Fahrer politische Impulse an die Wirtschaft zur Erreichung sozialer Nachhaltigkeit geben?

Just-in-Time-Lieferverträge und überlastete Transitrouten vertragen sich nicht. Der Fahrer gerät unter Dauerstress und entwickelt Schlafstörungen. Diese können tagsüber, während der Fahrt den gefährlichen Sekundenschlaf auslösen. Auf staubelasteten Strecken kann dies tödlich enden.

4. Werden Sie zur Beseitigung des Unfallfaktors „Stress“ beim Fahrer politische Impulse an die Wirtschaft zur Erreichung einer georeferenzierten Digitalisierung des Rampenmanagements geben?

Die Fahrer werden über Zeitfenster an den Laderampen disponiert. Können Sie diese nicht einhalten, stehen sie hinten an und verlieren Zeit. Kommen Sie freitags auch nur wenige Minuten nach Rampenschließzeit an, müssen sie u.U. die Ware wieder mit an den Standort nehmen oder bis Montag auf die Fracht warten. Unter diesem Zeitdruck sind manche Fahrer versucht, verlorene Zeit wieder „herauszufahren“. Dabei gehen sie Unfallrisiken ein.

5. Werden Sie zur Reduzierung des Aufmerksamkeitsdefizits vor Dauerbaustellen die standardmäßige Installation von intelligenter Technik unterstützen?

Warnung in Echtzeit verhindert beim Verkehrsteilnehmer einen Gewöhnungseffekt, sodass er bei Warnung weiß, dass auch Gefahr droht.

Eine Kombination mit einem mobilen autonomen Geschwindigkeitsblitzer auf der Annäherungsstrecke gibt auch dem abgelenkten LKW-Fahrer durch das Auslösen eines Messblitzes einen „Weckreiz“ bevor er ungebremst auf ein Stauende kracht.

Situationsbeschreibung und Hintergründe zum Fragenkatalog

Erfreulich - aber keineswegs beruhigend: 10,7 % (-327) weniger Verkehrstote im Jahr 2020 gegenüber 2019. Das ist leider nur der Pandemie-Effekt. Denn die Verkehrsunfälle mit LKW und die Todeszahlen am Stauende steigen besorgniserregend.

Zudem sind die Verkehrsteilnehmer laut letztem Verkehrsklimabericht des Gesamtverbandes der Versicherer nicht rücksichtsvoller oder vorsichtiger geworden. Gerade der Transportsektor profitierte nicht vom Corona-Effekt. Und die Verkehrsmoral auf deutschen Autobahnen ist laut Tenor vieler Fahrerforen im Netz auf einem besorgniserregenden Stand. Viele sprechen gar von täglichem „Krieg“ auf den stark belasteten Transitrouten.

Das deutsche Transportgewerbe und die Berufskraftfahrer stehen unter ständigem Konkurrenzdruck durch Unternehmen aus osteuropäischen Billiglohn-Ländern. In Deutschland sind laut ETSC täglich bis zu 800.000 LKW unterwegs. Nach der Mautstatistik der BAG leisten osteuropäische Frachtführer mehr als ein Drittel der Gesamtkilometer. Die Gewinnmargen für deutsche Unternehmen liegen im sehr niedrigen einstelligen Bereich. Lohndumping wirkt sich aber auch auf die Fahrerqualifikation aus. Der seit Jahren existente Fahrermangel hat in den letzten fünf Jahren zur Anwerbung und Lizenzierung von geschätzt 350.000 Fahrern aus Ländern außerhalb der EU geführt. Polnische Unternehmen sind dabei zu 50 Prozent vertreten, aber Litauen holt stark auf.

Bei der Lizenzvergabe gab es nicht selten ein Kontrollversagen und so haben deutsche Auftraggeber unbewusst zu einer **importierten Alkoholgefahr**¹ aus dem Osten beigetragen. Täglich fallen Fahrer mit sehr hohen Promillewerten auf. Bei Abfahrtskontrollen der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen sind Atemalkoholkonzentrationen von deutlich über 1,6 Promille bis in der Spitze 5 Promille nicht selten. Die Kontrollstatistiken lassen einen Alkoholikeranteil von mindestens zwei Prozent befürchten. Das sind bei 40 Prozent osteuropäischer Fahrer täglich mehr als 6.000, die alkoholisiert einen 40-Tonner lenken.

Und auch die **Verkehrsmoral** vieler dieser Fahrer lässt zu wünschen übrig. Mangels bilateraler Verfolgungsabkommen in Ordnungswidrigkeitensachen mit osteuropäischen Ländern werden Verstöße von Fahrern aus diesen Ländern fast ausschließlich bei Anhaltekontrollen sanktioniert. Die Kontrollzahlen der Länderpolizeien sind im Verhältnis zur Mautkilometerleistung verschwindend gering. Bei digitaler Massenüberwachung des Abstandes und der Geschwindigkeit werden osteuropäische Datensätze bei den Bußgeldbehörden entweder gelöscht oder man schreibt die über EUCARIS feststellbaren Halter an und hofft, dass sie innerhalb der Verjährungsfrist bezahlen.

Deutsche und Fahrer aus der alten EU erhalten Bußgelder und Punkte und riskieren ihre Fahrerlaubnis. So ist ein zusätzlicher **Standortnachteil**² entstanden und nicht wenige unter den osteuropäischen Fahrern lernen am Erfolg und pfeifen auf die Verkehrsregeln hinsichtlich Geschwindigkeit, Abstand und Überholverbot. Das wiederum steigert die Unfallgefahren am Stauende auf hochbelasteten Strecken.

Trotz der wachsenden Zahl moderner Notbremsassistentensysteme in den Fahrzeugen steigen die Todeszahlen bei LKW-Unfällen. 2020 schreibt einen traurigen Rekord. So starb nahezu jede Woche ein LKW-Fahrer am Stauende. Außerdem wurden mehrere Fahrzeuginsassen zwischen

¹ Der Verkehrspolizist, Kapitel 7, S.159

² Der Verkehrspolizist, Kapitel 7, S. 148

zwei LKW förmlich zerquetscht und getötet. Anzunehmende Hauptursachen waren Ablenkung und Unachtsamkeit.

Durch Maßnahmen in der **Telemetrie**³ könnte das **Aufmerksamkeitsdefizit** vermindert werden. Die Stauwarnanlagen vor Dauerbaustellen müssen smarter werden und es muss technisch eine Warnung in Echtzeit möglich sein. Das Fernstraßenbundesamt sollte deshalb intelligente Stauwarnanlagen (uStWA) mit dynamischen Geschwindigkeitsdisplays in der Straßenverkehrstechnik als Standard einsetzen. Optimal wäre, diese mit autonomen Geschwindigkeitsblitzern (z.B. Enforcement Trailer) digital zu koppeln.

Denn einerseits werden bei Echtzeitwarnung Geschwindigkeitsreduzierungen vom Verkehrsteilnehmer besser akzeptiert, als Anordnungen in Zeitfenstern mit Blechschildern. Und andererseits könnte dem abgelenkten und deshalb zum Stauwarnzeitpunkt zu schnell fahrenden Fahrer in Echtzeit ein optischer „Weckreiz“ in Form eines Geschwindigkeitsblitzers gegeben und er so vor der Gefahr gewarnt werden. Für die Gerätekoppelung bedarf es einer Zulassung durch die Physikalisch Technische Bundesanstalt. Unser Innovationsvorschlag an die Abteilung B, Bau und Verkehrstechnik, des FBA liegt seit Jahresanfang 2021 vor.

Nicht zu vernachlässigen ist aber auch der **Sekundenschlaf**. Viele Fahrer sind durch Just-in-Time-Verträge und ein unflexibles, nicht digitalisiertes Rampenmanagement ständig im Stress, ihren zugewiesenen Timeslot an der Rampe oder gar die Schließzeit zu verpassen. Nicht wenige leiden deshalb unter Schlafstörungen und laufen Gefahr, während der Fahrt in Sekundenschlaf zu verfallen. Hier wäre nicht nur aus umweltpolitischen, sondern auch aus Gründen der **sozialen Nachhaltigkeit**⁴ die Wirtschaftspolitik zu hinterfragen und eine georeferenzierte Digitalisierung des Rampenmanagements anzustreben.

Aber auch das **aggressive und rücksichtslose Überholverhalten**⁵ steigert die Unfallgefahren, weil es unnötige Bremsvorgänge auslöst, die bei hoher Verkehrsmenge zu sogenannten Schaukelstaus führen. Am Stauende lauert dann der Tod.

Neben den eh schon erhöhten Unfallgefahren durch die zunehmende Zahl an Dauerbaustellen auf den hochbelasteten Transitrouten kommen so noch die Gefahren durch aggressives und verkehrswidriges Abstands- und Überholverhalten vieler LKW-Fahrer dazu.

2021 geht es gerade so weiter. Bis heute haben 33 LKW-Fahrer ihr Leben bei Auffahrunfällen gelassen. Und jeden Tag kracht es oft mehrfach.

Die Hebung der Verkehrsmoral ist ein gesellschaftliches Problem⁶ und muss präventiv durch Überzeugungsarbeit und Aufklärung herbeigeführt werden.

³ Der Verkehrspolizist, Kapitel 7, S. 142 und 145

⁴ Der Verkehrspolizist, Kapitel 7, S. 183

⁵ Exemplarischer Originalkommentar eines LKW-Fahrers auf Facebook am 13.05.2021: **Roman Jansen**

Dieter Schäfer die Kommentare lassen größtenteils schwer zu wünschen übrig, allerdings muss ich dem Fahrer recht geben, der behauptet hat, es wäre fast unmöglich den Abstand von "gesunden" 70 Metern zu halten !

Mit minimalster Geschwindigkeit wird überholt und manchmal bei schon 4 Metern reingezogen, selbst im Überholverbot hat man mit 70 Metern keine Ruhe, denn es wird nicht manchmal, sondern trotz Verbots regelmäßig überholt, und auch da haben die Spezis meist nur 1 bis 2 km/h Übergeschwindigkeit ! Und reingezogen wird, wie erwähnt schon wenn die Stoßstange mein Fahrerhaus passiert hat !

Ich habe glücklicherweise absolut keinen Zeitdruck, und würde gerne mit genug Abstand und größtenteils regelkonform fahren, aber wie gesagt, es ist nicht möglich ! Und da muss ich leider kritisieren, dass viel zu wenig von der Polizei kommt !

Egal, wer das jetzt Schuld ist, aber wenn ich z.B. die A6 von Heilbronn bis Nürnberg fahre, und 90 Minuten einen Kollegen mit weniger als 10 Metern Abstand hinter mir habe, andauernd trotz Verbots überholt werde, bei jedem einscheren Angst habe zu bremsen, weil der Kollege hinter mir vielleicht grade nicht aufpasst, dann stimmt da was nicht !

In Deutschland fährst Du keinen Kilometer ohne Maut, aber wochenlang (höchstwahrscheinlich ungeahndet) wie ein Geisteskranker durch die Gegend ! Da können wir ja jetzt mal drüber nachdenken.

(https://www.facebook.com/jan.bergrath.3/posts/2125258470947745?notif_id=1620893997869477¬if_t=comment_mention&ref=notif).

Dennoch sind die Länderpolizeien nicht außen vor. Beim internationalen LKW-Verkehr könnten länderübergreifende, konzertierte Kontrollwochen auf den Transitrouten helfen, in denen nicht ganzheitlich sondern nur der Abstand und das Überholverbot überwacht und geahndet wird. So würde die Wahrnehmung und der Kontrolldruck und subjektiv das Gefühl der Entdeckungswahrscheinlichkeit erhöht. Die IMK und der UA FEK müssten hier federführend tätig werden.

Pakt für Verkehrssicherheit und Hinweis auf unsere Max-Achtzig-Europakampagne

Wir begrüßen den ausgerufenen, ressortübergreifenden Pakt für Verkehrssicherheit des BMVI und beteiligen uns. Allerdings ist der Tod am Stauende ein internationales Problem.-

Wir sind dabei, ein Netzwerk unter deutschen Unternehmen und Organisationen zu knüpfen, um notwendige Aufklärung und nachhaltige Prävention bei den 800.000 Fahrern zu betreiben, von denen viele sich täglich auf deutschen Autobahnen fahrlässig erhöhten Unfallgefahren aussetzen. Dieses Netz spannen wir gerade erfolgreich auch nach Osteuropa. Unsere Max-Achtzig-Broschüre und die Erläuterungen in mehreren europäischen Sprachen bilden dabei den Mittelpunkt der Aufklärungskampagne. Sie werden über die teilnehmenden Unternehmen und Organisationen an so viele wie möglich der 800.000 Fahrer verteilt.

Die deutschen Versionen habe ich Ihnen beigefügt. Weitere Informationen erhalten Sie auf www.hellwach-mit-80-kmh.de.

Sie können mit einer fahrerfreundlichen Politik dazu beitragen, dass das Sterben ein Ende nimmt.

Mit herzlichen Grüßen und der Bitte um Unterstützung,
Ihre Vorstandschaft „Hellwach mit 80km/h e.V.



Konrad Fischer



Roland Koch



Dieter Schäfer

⁶ Der Verkehrspolizist, Kapitel 7, S. 184/185