

Die Max Achtzig Idee 2022

Grundlage für eine europaweite Bewegung zur Eindämmung des Unfalltodes am Stauende



Zeit für Veränderung –

Zeit am Leben zu bleiben

Managementfassung

Die Zahl der Unfalltoten in Deutschland sank in den Pandemie Jahren 2020/21 um 596 auf einen Tiefststand. Das ist ein Minus von 20 Prozent. Die Zahl der toten Insassen von Güterkraftfahrzeugen stieg hingegen in diesem Zeitabschnitt um 60 Prozent auf 70 tote Fahrer. Der überwiegende Teil starb auf hoch belasteten Transitrouten an Stauenden vor Dauerbaustellen zu Spitzenverkehrszeiten.



Wir wissen wo die Todesgefahr lauert. Wir wissen, zu welchen Zeiten sie erhöht ist. Wir wissen, warum es zum Unfall kommt und wir wissen, dass die Ursachen für den Unfalltod fast ausschließlich in der Ablenkung oder dem Sekundenschlaf zu suchen sind, weil der tödliche Einschlag ungebremst, also mit Anlauf und der Wucht von 40 Tonnen erfolgt.

Sofort beenden kann das Sterben nur einer: *der Fahrer!*

Vielen fehlt es jedoch an einem vitalen Gefahrenradar. Es herrscht ein europaweites Fortbildungsdefizit hinsichtlich der Unfallrisiken, als auch hinsichtlich der Wirkungsweisen der im LKW verbauten Assistenzsysteme.

Die *Max Achtzig Idee 2022* stellt eine mehrsprachige illustrierte Aufklärungsbroschüre in den Mittelpunkt, die den Fahrer gezielt aufklärt. Sie ist Bestandteil des Max Achtzig Sicherheitsregisters für die Fahrerhandbücher der Transportunternehmen, welches in die Firmenphilosophie implementiert unfallreduzierend wirkt.

Aber der Fahrer braucht Rückhalt im Unternehmen, in Industrie und Handel, in der Politik und letztendlich auch in der Gesellschaft. Die Versorgung mit Gütern und die logistische Lieferkette können auch reißen. Ihr stärkstes, aber gleichzeitig schwächstes Glied ist der Fahrer. Er braucht Wertschätzung, aber auch das unmissverständlich vermittelte Bewusstsein, dass er 40 Tonnen Verantwortung transportiert. Unternehmen mit sozialer Nachhaltigkeit sind geeigneter, Stressoren für die Fahrer zu beseitigen. Sie können darüber hinaus mit der Einführung eines digitalen Rampenmanagements flexibler und damit für den Fahrer stressfreier Zeitfenster für Ladetätigkeiten managen.

Flankierend sind technische Maßnahmen geboten.

Für Navigations-Apps muss ein universelles Gadget entwickelt werden, das mit nationaler Sprachausgabe bei Annäherung an ein Stauende aktiv warnt.

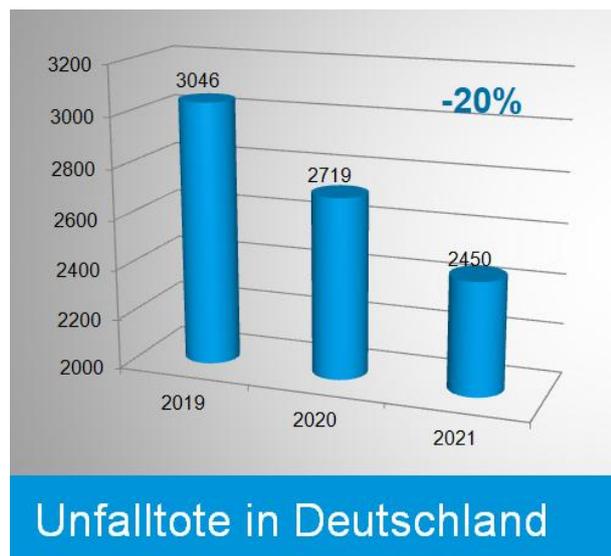
Die Straßenbaulastträger müssen bei Einrichtung von Dauerbaustellen auf hoch belasteten Transitrouten den Einsatz von intelligenten, umsetzbaren Stauwarnanlagen als Standard planen, um den Verkehrsteilnehmer in Echtzeit vor einem Stauende zu warnen. Die Koppelung mit einem autonomen Geschwindigkeitsblitzer würde einem abgelenkten Fahrer im letzten Augenblick einen „Weckreiz“ geben.

Es sterben Deutsche, wie internationale Fahrer. Bei dem zunehmenden Fahrermangel sollten sich alle an der Supply Chain Beteiligten verpflichtet fühlen, die *Max Achtzig Idee 2022* zu übernehmen und das Motto der Kampagne verinnerlichen:

Es ist Zeit für Veränderung – Zeit am Leben zu bleiben.

Trügerische Unfallentwicklung

Ein kleines Virus hat geschafft, was der Verkehrspolitik im Streben um die Vision Zero bisher in diesem Ausmaß und dieser Geschwindigkeit vergönnt war. Die Zahl der Unfalltoten sank in den pandemischen Jahren allein in Deutschland um knapp 20 Prozent. 596 prognostizierte Tote weniger reduzieren statistisch das Leid und die Belastungsstörungen von mehr als 67.000 Menschen aus deren Umfeld.



Im Schatten dieser überragenden Zahlen verblässen aber leider die dramatischen Entwicklungen im Transportgewerbe. Völlig gegenläufig eilt der Tod am Stauende traurig von Rekord zu Rekord. Ließen 2020 bereits 48 Fahrer beim Aufprall ihr Leben, waren es Ende 2021 mit 70 nochmals 46 Prozent mehr. Und viele Schwerverletzte müssen noch dazu addiert werden.

Was sind die Gründe?

Während durch Lockdown-Maßnahmen der Individualverkehr stark eingebremst wurde, müssen die LKW-Fahrer gewährleisten, dass die Warenkette funktioniert und nicht abreißt. Der boomende Online-Warenhandel tat sein übriges. Immer mehr Transporte über marode Brückenbauwerke verstärken den Sanierungsstau, bedingen Verkehrsbeschränkungen und erhöhen so die Staugefahr.

Doch kein LKW-Fahrer fährt absichtlich auf ein Stauende und alle hängen am Leben. Vielen mangelt es aber an einem vitalen Gefahrenbewusstsein. Stress, Fahrermangel, ungesunder Schlaf, Monotonie und der Drang zur Ablenkung während der Fahrt, aber auch europaweite Fortbildungsdefizite hinsichtlich der lebensrettenden Assistenzsysteme im LKW sind ein gefährliches Gemisch, welches die Todesgefahr potenziert. Und von alleine kommen sie gar nicht darauf, hier etwas ändern zu müssen.

Todbringend sind die hohen Differenzgeschwindigkeiten beim Aufprall. Bei zu wenig Abstand reicht in der Kolonnenfahrt bei normaler Reaktion zwar der Bremsweg nicht aus. Die Aufprallgeschwindigkeit liegt dann aber meist bei unter 40 km/h und wirkt nicht tödlich.

*Der Tod unterscheidet
nicht zwischen
Nationalitäten*



Ungebremst, bei voller Fahrt wird der Fahrer vom Schub seiner Ladung im Fahrerhaus zerquetscht. Gerät ein PKW dazwischen, haben die Insassen kaum eine Überlebenschance.

Ursache ist hier eindeutig die temporär fehlende *Aufmerksamkeit* des Fahrers.

Diese kann auf *Sekundenschlaf* zurückzuführen sein. Ursächlich sind physische Belastungen durch Be- und Entladetätigkeiten des Fahrers. Hinzu kommen Schlafstörungen durch Stress, ausgelöst durch Vertragsdruck für Just-in-Time-Lieferungen und Druck der eigenen Disposition. Außerdem fehlt ein flexibles und digitalisiertes Rampenmanagement. Verfehlt der Fahrer seinen Timeslot, muss er hinten anstehen oder die Ladung wieder mitnehmen. Ab 15:30 Uhr ist er auf Parkplatzsuche für die Tagesruhezeit. Während der Nachtzeit stressen Umweltbedingungen wie Hitze und Lärm, weil die Fahrerzellen nicht ausreichend isoliert sind und oft Standklimaanlagen fehlen. Schlechte Arbeitsbedingungen, wie die Verweigerung der Toilettenbenutzung an den Abladestellen sowie unflexible Rampenzeiten, die regelmäßig zu nicht eingeplanten Wartezeiten führen, tun ihr übriges. Hinzu treten oft unregelmäßige, lange Arbeitszeiten und ungesunde Ernährung.

Es kann ein vertieftes *Telefonat* sein. Private, Sorgen behaftete Gespräche fordern den Fahrer emotional. Egal ob er eine Freisprecheinrichtung hat, er ist nicht bewusst mit den Augen auf der Straße.

Werden von den Unternehmen die Smartphones gestellt oder die Telefonkosten übernommen, entwickeln sich viele Fahrer zu Dauertelefonierern. Zuletzt sind es auch Gespräche mit der Disposition, die den Fahrer unter Stress setzen können.

In vielen Fällen ist es aber die Beschäftigung mit dem *Smartphone* und *Social Media*. Beim scrollen in seiner Timeline oder beim Texten in whatsapp schaut der Fahrer sekundenlang auf das Display. Binnen zweier Sekunden ist im Notfall der Sicherheitsabstand aufgebraucht. Genau dann entstehen die hohen Differenzgeschwindigkeiten beim Aufprall.

Lassen sich diese Unfälle verhindern?

Ein klares Ja, wenn der Fahrer mit den Assistenzsystemen vertraut und sein persönliches Gefahrenradar intakt wäre.

Denn wir wissen wo die Todesgefahr lauert.

Wir wissen, zu welchen Zeiten sie erhöht ist.

Wir wissen, warum es zum Unfall kommt.

Und wir wissen, dass die Ursachen für den Unfalltod fast ausschließlich in der Ablenkung oder dem Sekundenschlaf zu suchen sind, weil der tödliche Einschlag ungebremst, also mit Anlauf und der Wucht von 40 Tonnen erfolgt.

Max Achtzig Idee 2022 zum Tod am Stauende

Wo?	⊗ Transitrouten vor Dauerbaustellen
Wann?	⊗ zu Stoßverkehrszeiten
Wie?	⊗ ungebremst, mit Anlauf
Warum?	⊗ Ablenkung oder Sekundenschlaf
Fazit:	😊 Du kannst es ändern!

**Zeit für Veränderung –
Zeit am Leben zu bleiben**



© Hellwach mit 80 km/h e.V.

Was ist zu tun?

Leitfigur Max Achtzig

Eine Bewegung braucht Leitbilder, mit denen auf Anhieb das Erwünschte assoziiert wird. Es muss vorausschauendes und rücksichtsvolles Fahren auf Strecken mit Staugefahr triggern.

Wir haben unseren Helden als freundlichen und hilfsbereiten Fahrer mit zupackenden Händen und hellwachen Augen entworfen.

Mit den Charaktereigenschaften beliebt, humorvoll, zuverlässig mit hoher sozialer Kompetenz knüpft er schnell Kontakte.

Er ist „leicht“ übergewichtig und sein gesamtes Äußeres lässt ihn auf keine spezielle europäische Nation festlegen.



Sofortmaßnahmen



Nur der Fahrer selbst kann auf das Unfallgeschehen unmittelbar einwirken und helfen, die Unfallserie schnell zu beenden. Er muss sich aber bewusst sein, dass er 40 Tonnen Verantwortung transportiert.

Nun ist es nicht eben leicht, einen Berufskraftfahrer mit mehreren Jahren Erfahrung davon zu überzeugen, dass er sein Fahrverhalten ändern oder angleichen soll.

Deshalb müssen wir die Transportunternehmer überzeugen, dass Unfallprävention Chefsache ist. Wir empfehlen einen Akt der Selbstverpflichtung zu Regeltreue und Aufmerksamkeit auf Stau gefährdeten Strecken. Dies muss fester Bestandteil der Unternehmenskultur werden und hilft, Leben zu retten.

Wer die Vision Zero ernst nimmt, sollte mit seinen Mitarbeitenden *Max Achtziger* werden oder zumindest die Idee annehmen und verbreiten. In einem Expertenworkshop aus fachkompetenten Mitgliedern hat der Präventionsverein ein Sicherheitsregister für die Fahrerhandbücher der Unternehmen erarbeitet, dessen Übernahme in die Firmenphilosophie Unfallfreiheit der Belegschaft wahrscheinlicher macht.

Das Unternehmen und seine Fahrer verpflichten sich hierbei zu folgenden Grundsätzen:

1. Jeder Fahrer hat das Recht und die Pflicht sich mit den Assistenzsystemen im LKW vertraut zu machen.
2. Die Nutzung des Abstandsregeltempomaten wird außerhalb geschlossener Ortschaften vorgeschrieben
3. Ausschließliche Nutzung LKW-tauglicher Navigations-Apps
4. Disposition ausreichender Zeitpuffer für Termine und Zeitfenster. Unerlaubte Handlungen zum Aufholen verlorener Zeit sind untersagt.
5. Die Fahrer bekennen und verpflichten sich zur Einhaltung der 10 Max Achtzig Regeln.

Strategische Umsetzung

Personalisierte Prävention: Die Max Achtzig Idee 2022 fördert das Gefahrenbewusstsein und fordert konditioniertes vorausschauendes und rücksichtsvolles Fahren vor Dauerbaustellen auf stark belasteten Transitrouten zu Spitzenverkehrszeiten.

An dieser lebenswichtigen Nahtstelle müssen all diejenigen konzentriert werden, für die eine funktionierende Supplychain ein Grundwert ist. Nicht nur die Transportunternehmer, nein, auch das produzierende Gewerbe und der Warenhandel tragen eine große Mitverantwortung. Hierzu bedarf es nicht nur in Deutschland einer breiten Aufklärung.

Im Mittelpunkt steht unsere in alle europäischen Sprachen übersetzte Aufklärungsbroschüre. Die Europa-Kampagne will den Unfalltod am Stauende von allen Seiten „einkreisen“. Zwar sind die Fahrer die unmittelbaren Adressaten der Maßnahmen. An die Unternehmer ergeht hier der dringende Appell, es dem Einzelnen aber auch in dessen Landessprache zu vermitteln. Sie müssen aufmerksames und defensives Fahren genau dort, auf solchen Strecken, innerbetrieblich vereinbaren und einfordern.

Und sie müssen den Fahrer auf die Sicherheitssysteme im LKW schulen, sie aber zumindest einweisen. Verantwortungsbewusste Unternehmen minimieren dabei Stressoren durch *soziale Nachhaltigkeit*¹. Es gilt aber ganzheitlich in Industrie, Handel und Warenlogistik Bewusstsein für die (Mit-)Verantwortung von Stressoren zu erzeugen, die bei den Fahrern Unfallgefahren heraufbeschwören.

Assistenzsysteme im LKW: In mehr als 85 Prozent der LKW im Fernverkehr sind mittlerweile Notbremsassistentensysteme (AEBS) verbaut. Warum es dennoch öfter als erwartet kracht, zeigt eine niedersächsische Studie von Berg/Petersen² auf. In 26 Prozent der untersuchten Auffahrunfälle war ein AEBS aktiviert. Da Systemfehler nahezu ausgeschlossen werden können, muss der Fahrer die Bremskaskade im letzten Moment unbeabsichtigt übersteuert haben. Die Übersteuerungsoption ist vorgeschrieben, damit der Fahrer bei Fehlmeldungen des Systems eine Notbremsung vermeiden kann. Dazu muss er bspw. den



¹ Ziele, die soziale Nachhaltigkeit in Unternehmen betreffen, sind neben gerechtem Einkommen die Einhaltung von Arbeitsrechten, Gesundheitsschutz und allgemeine Sozialstandards der Beschäftigten.

² <https://www.vkuonline.de/erweiterte-betrachtungen-zum-umgang-mit-automatischen-notbremssystemen-und-zu-deren-auslegung-teil-1-2669196.html>

Blinker betätigen, das Gaspedal durchtreten (Kickdown) oder eine Lenkbewegung machen. Und genau letzteres passiert, wenn der abgelenkte Fahrer mit Einsetzen der akustischen Warnung des AEBS hochschreckt und instinktiv das Lenkrad herumreißt. Damit schaltet er jedoch die Bremskaskade ab und kracht meist versetzt ins Stauende. Ursächlich ist ein europaweites Defizit in den Speditionen. Es fehlt meist an einer gründlichen Einweisung in die Wirkungsweise der unterschiedlichen Hilfssysteme. Der Fahrer vertraut aber blauäugig darauf, dass diese schon ihre Arbeit machen werden.

Hier muss im Interesse aller dringend nachgebessert werden.

Navigations-Apps:

Kann eine App den Fahrer kurz vor einem Stauende warnen?

Ablenkung ist eines der Hauptunfallrisiken beim Fahrer. Alle bisherigen Versuche, ihn insbesondere vom Smartphone fernzuhalten, waren nicht erfolgreich.

MOVE³ empfiehlt die Nutzung der Freeware *WAZE Mobile*, die seit 2010 verfügbar ist. *WAZE* ist Nutzerabhängig, denn die Straßendaten werden ausschließlich von den Benutzern editiert. Eine lückenlose Darstellung der Verkehrslagen ist nur bei einer großen Nutzeranzahl gewährleistet.

Gefahrenrelevante, automatisierte fahrtrichtungsabhängige Staumeldungen auf Autobahnen gibt es gerade in Deutschland nicht. Zudem muss der Nutzer beim Fahren auf den Bildschirm tippen und zoomen und ist dabei abgelenkt.

WAZE wurde 2013 von Google aufgekauft, aber nicht in den Kartendienst von Google integriert.

WAZE hat sich bis heute nicht auf dem Markt durchgesetzt. Eine nutzerabhängige Aktualität birgt Lücken und damit Gefahren, im entscheidenden Moment nicht vor einem Stau zu warnen.

Es bedarf einer georeferenzierten Möglichkeit, entstehende Staus in Echtzeit an den sich nähernden Kraftfahrzeugführer zu melden.

Hierzu wäre ein universelles Gadget für Navigations-Apps hilfreich, das mit nationaler Sprachausgabe bei Annäherung an ein Stauende aktiv warnt. Der abgelenkte Fahrer würde so nicht unwissend auf ein Stauende zufahren. Das könnte seines und das Leben von Unbeteiligten retten.

Wir haben hierzu bereits die Entwicklungsabteilungen von *Sygyic* und *Tom Tom* angeschrieben. Wir wissen allerdings nicht, inwieweit die Vorschläge weiterverfolgt wurden. Ein europäischer Vorstoß wäre hier sicher erfolgversprechender.

Smarte Stauwarnung in Echtzeit: 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.

Deshalb sollten bei Einrichtung von Dauerbaustellen intelligente Stauwarnanlagen (z. B. uStWA von AVTC) in der Straßenverkehrstechnik Standard werden. 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 Autobahn GmbH liegt seit 2021 vor. Es erfolgte aber keine Reaktion.

³ Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Rolle der Politik: Natürlich muss auch die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik für ein LKW-freundliches Umfeld sorgen. Die Stressoren für die Fahrer können aber nur gemeinsam von Wirtschaft, Warenhandel und Logistik durch sozial nachhaltiges Zusammenwirken erzielt werden. Die Politik kann diesen Prozess moderieren. Leere Regale und unterversorgte Tankstellen sind für die kommenden Jahre keine Utopie mehr.

Wir arbeiten deshalb stetig an unserem Unterstützernetzwerk und konnten neben einigen namhaften mittelständischen Unternehmen im Transportsektor auch Zugpferde wie die Iveco Magirus AG oder die Kögel Trailer GmbH gewinnen. Auch von Daimler Trucks haben wir bereits eine Unterstützungszusage.

Wir sind der festen Überzeugung, dass die an der Supplychain Beteiligten das Sterben am Stauende am schnellsten eindämmen können.

Synergien sollten genutzt werden, um gesamtgesellschaftlich wieder mehr gegenseitige Rücksichtnahme und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr zu erzielen. Denn auch PKW-Führer stehen nicht selten im Konflikt mit LKW-Fahrern. Wir sind als NGO im Begriff, viele an der Versorgungskette Beteiligte zu konzertieren. Eine zielgerichtete politische Unterstützung würde den Prozess zu einer Bewegung jedoch verstärken und beschleunigen.

Auf europäischer Ebene wäre die Europäische Kommission. Generaldirektion Mobilität und Verkehr (MOVE)) ein notwendiger Unterstützer, um die Max Achtzig Europakampagne voranzutreiben und zu promoten.

Wann, wenn nicht jetzt? Es ist Zeit für Veränderung – Zeit am Leben zu bleiben.

Bitte Unterstützen Sie die Max Achtzig Idee 2022.

Herzlichst

Dieter Schäfer

Sprecher und Vorstandsmitglied

Hellwach mit 80km/h e.V.

Zeit für Veränderung -
Zeit am Leben zu bleiben



Du hast 40 Tonnen Verantwortung!

www.hellwach-mit-80-kmh.de

Zum Verfasser: Dieter Schäfer ist Mitbegründer und Sprecher des Präventionsvereins „Hellwach mit 80 km/h e.V.“. Er war bis Ende 2019 Leiter der Verkehrsdirektion beim Polizeipräsidium Mannheim und ist Autor des Buches „Der Verkehrspolizist“, einer Fachbiografie über urbane und überregionale Unfallgefahren mit erprobten Praxisbeispielen zu deren Abwendung