

# Der Tod am Stauende – Beseitigung von Unfallstressoren

## 1 Gebot der Unfallprävention

Immer mehr Transporte über hochbelastete Autobahnabschnitte und marode Brückenbauwerke verstärken den Sanierungsstau, bedingen Verkehrsbeschränkungen und erhöhen so die Staugefahr. Fahrermangel, Stress, 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. Kein LKW-Fahrer fährt absichtlich auf ein Stauende und alle hängen am Leben. Vielen mangelt es aber an einem vitalen Gefahrenbewusstsein. Und von alleine kommen sie gar nicht darauf, hier etwas ändern zu müssen. An dieser lebenswichtigen Nahtstelle müssen all diejenigen konzertiert werden, für die eine funktionierende Versorgungskette ein wichtiger Grundwert ist. Nicht nur die Transportunternehmer, nein, auch das produzierende Gewerbe und der Warenhandel tragen eine große Mitverantwortung. 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 beseitigt werden. Die Politik kann diesen Prozess moderieren.

## 2 Unfallbegünstigende Wechselwirkungen zwischen Fahrverhalten und Technik

Es gibt Umstände, die ein Augenblicksversagen des Fahrers wahrscheinlicher machen. Solche Stressoren rühren aus den Einstellungen und Befähigungen des Fahrers, aber auch aus den Arbeitsbedingungen, fehlenden technischen Lösungen und der Infrastruktur des Verkehrsraumes. Wir müssen uns deshalb mit allen Beteiligten vernetzt den unterschiedlichen Stressoren widmen, Lösungen zu deren Beseitigung benennen und diese zielgerichtet umsetzen.

### Wechselwirkungen Fahrverhalten und Technik



# Umfrage zum Rampenmanagement

## 3 Hauptursachen für tödliche Unfälle: Ablenkung und Sekundenschlaf

Eine Analyse der tödlichen Unfälle am Stauende, bei denen der Fahrer selbst ums Leben kam, zeigt in allen Fällen eine hohe Geschwindigkeitsdifferenz beim Aufprall und dadurch stark deformierte Fahrerhäuser auf.

### Tödlich verletzte LKW-Fahrer:

Die meisten Verunglückten fuhren mit Anlauf ungebremst und mit der Wucht von bis zu 40 Tonnen auf hoch belasteten Transitrouten vor Dauerbaustellen auf ein Stauende auf – untrügliches Indiz für *Ablenkung* oder *Sekundenschlaf* und weniger für unzureichenden *Sicherheitsabstand*.



### Tödlich verletzte PKW-Insassen:

Hier zeigen technische Untersuchungen, dass schon ab einer Differenzgeschwindigkeit von unwesentlich mehr als 40 km/h der Unterschutz des vorderen Schwerlastfahrzeuges abreißt wenn ein PKW vom auffahrenden LKW lebensbedrohlich unter den LKW, Auflieger oder Anhänger des Vordermannes geschoben wird. Das kann auch bei zu geringem *Sicherheitsabstand* eintreten. Allerdings bedarf es einer verzögerten Reaktionszeit beim Auffahrenden und das schließt wieder *Ablenkung* oder *Sekundenschlaf* mit ein.



### 3.1 *Sekundenschlaf*

Widmen wir uns zunächst diesem Unfallfaktor und den auslösenden Stressoren.

Jeder vierte Unfall lässt sich nach Expertenmeinung auf Sekundenschlaf zurückführen. Neben medizinischen Ursachen, wie bspw. der *Schlafapnoe*<sup>1</sup>, sind wesentliche Hauptursachen der *Stress*, *Schlafmangel* oder *Ein- und Durchschlafschwierigkeiten*. Offensichtlich sind Berufskraftfahrer davon besonders betroffen. Die ETF-Studie<sup>2</sup> aus 2021 macht hellhörig. 60 % der befragten BKF sind ständig müde. 27% räumen ein, innerhalb der letzten 12 Monate mindestens einmal während der Fahrt kurz eingeschlafen zu sein.

<sup>1</sup> <https://www.resmed.de/patienten/schlafapnoe/was-ist-schlafapnoe/>

<sup>2</sup> [www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf](http://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf)

# Umfrage zum Rampenmanagement

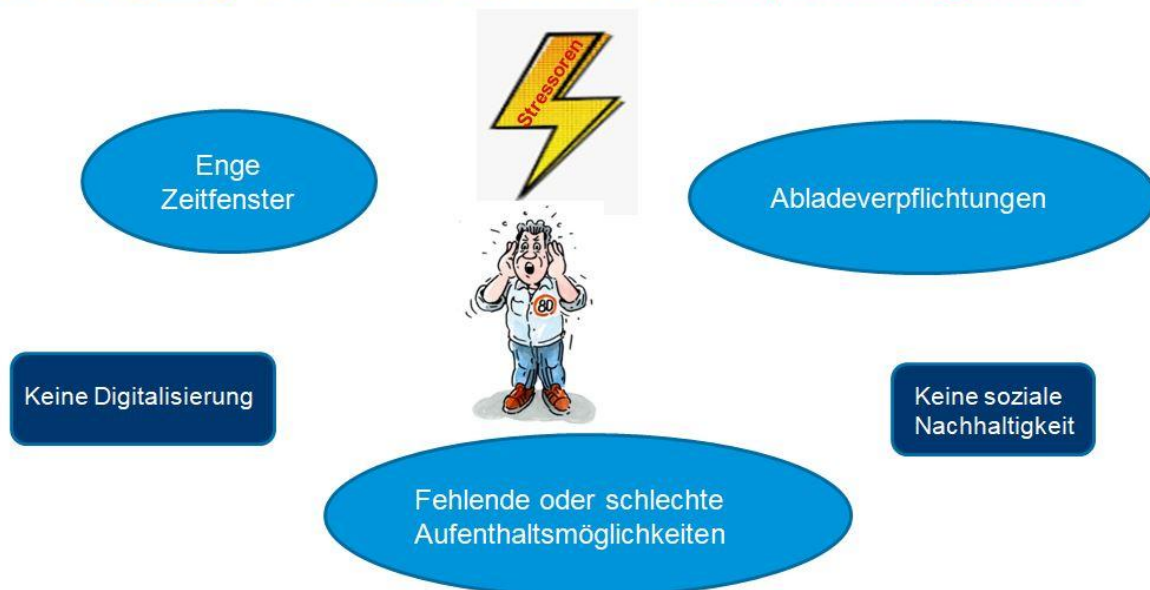
## 4 Sekundenschlaf und fahrerfeindliches Rampenmanagement

Neben anderen Gründen wirkt sich auch der tägliche Stress beim Be- und Entladen der Ware und die tatsächlichen Arbeitsbedingungen der Fahrer ungünstig auf das Schlafverhalten aus und kann (mit-) ursächlich für den gefährlichen Sekundenschlaf sein.

Liest man aufmerksam in den Fahrerforen der verschiedenen Social-Media-Plattformen, begegnet man sehr oft Klagen über die Behandlung und den Umgang mit den Fahrern an den Rampen von Industrie und Handel. Seltener werden Unternehmen herausgestellt, deren Rampen fahrerfreundlich gemanagt werden.

Wenn wir die Ursachen Stress und stressfördernde Arbeitsbedingungen verbessern wollen, müssen wir feststellen, was in der Praxis des Rampenmanagements als fahrerfreundlich und damit weniger belastend gilt.

## Beseitigung von Unfallstressoren: Rampenmanagement



Für die Erarbeitung von Best-Practice-Modellen wollen wir unseren Partnern und Unterstützen im Transportgewerbe die Möglichkeit der Mitwirkung eröffnen. Berufskraftfahrer können uns auf unserer Facebook-Seite <https://www.hellwach-mit-80-kmh.de/> über den Mitteilungsbutton anonym und einfach Beispiele zu einem positiven Rampenmanagement beschreiben. Wichtig sind auch negative Beispiele, um die Herangehensweise so umfassend und praxisnah wie möglich zu gestalten.

Mitteilungen unter dem Stichwort „Rampenmanagement“ sind auch per Email unter [info@hellwach-mit-80-kmh.de](mailto:info@hellwach-mit-80-kmh.de) möglich.

### **Bitte beteiligt Euch und unterstützt unsere Initiative!**

Mit den Ergebnissen wollen wir an unsere Mitgliedsorganisationen aus der Unfallprävention herantreten und erörtern, wie und auf welchen Wegen Veränderungen herbeigeführt werden können.

# Umfragebogen zum Rampenmanagement

Staufälle sind in den allermeisten Fällen auf Augenblicksversagen des Fahrers zurückzuführen.

Der Unfalltod für den Fahrer kommt überwiegend ungebremst und mit Anlauf .

Verantwortlich sind nahezu ausschließlich Ablenkung und Sekundenschlaf.

Stress wirkt sich ungünstig auf das Schlafverhalten aus.

Ein fahrerfeindliches Rampenmanagement ist einer der größten Stressoren für den BKF.

Aber was unterscheidet ein fahrerfreundliches von einem fahrerfeindlichen Rampenmanagement?

Aus Diskussionsbeiträgen in Fahrerforen geht es überwiegend um:

- Ausgestaltung und Flexibilität der Zeitfenster
- Unangemessene Wartezeiten
- Persönlicher Umgang mit dem Fahrer an den Rampen
- Aufenthaltsqualität (Aufenthaltsraum für Fahrer, Verpflegungsmöglichkeit, Sanitäre Anlagen)
- Abladeverpflichtung (ohne dass es im Arbeitsvertrag festgehalten ist)
- Zeitdruck (Kontrollgerät auf Pause statt Arbeitszeit beim Abladen)
- ???

Bitte helft uns, anhand von positiven, wie auch negativen Beschreibungen aus der Praxis einen Empfehlungskatalog zu erstellen, mit dem wir in eine konstruktive Diskussion über Verbesserungsmöglichkeiten zur Stressbeseitigung und damit Reduzierung von Unfallursachen einsteigen können.

Die Beschreibungen können **anonym** mitgeteilt werden.

Antworten könnt ihr über den Mitteilungsbutton auf <https://www.hellwach-mit-80-kmh.de/> oder per Email unter [info@hellwach-mit-80-kmh.de](mailto:info@hellwach-mit-80-kmh.de)

Ihr könnt Eure Beschreibungen auch formlos und freitextlich zum jeweiligen Stichwort „fahrerfreundlich“ bzw. „fahrerfeindlich“ abgeben.

Beispiele für ein <b>fahrerfreundliches</b> Rampenmanagement	
<b>Firma</b>	
<b>Standort</b>	
<b>Beschreibung:</b>	

Beispiele für ein <b>fahrerfeindliches</b> Rampenmanagement	
<b>Firma</b>	
<b>Standort</b>	
<b>Beschreibung:</b>	