

Hellwach mit 80 km/h

Die Initiative für 40 Tonnen Verantwortung



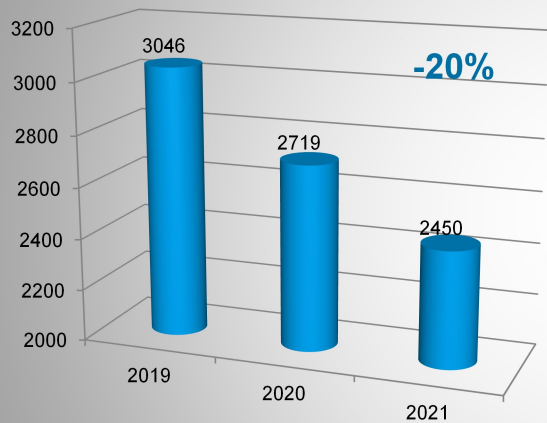
Dieter Schäfer, DGUV Fachgespräch
„Verkehrssicherheit“, 22.03.2022

Dieter Schäfer

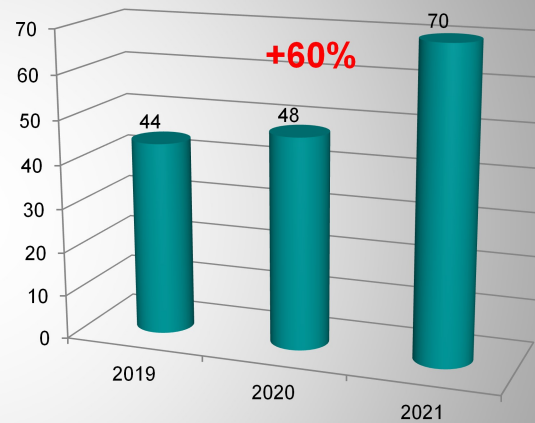
Langjähriger Chef der Verkehrspolizei
Mannheim
Vorstandsmitglied im Präventionsverein
„Hellwach mit 80 km/h e.V.“
Berater in Verkehrssicherheitsfragen
Buchautor



Trägerischer Trend für BKF



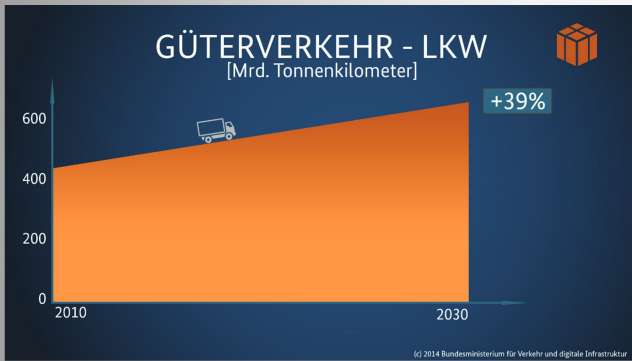
Unfalltote gesamt



Tote in GüKfz am Stauende

© Dieter Schäfer, Heidelberg

Einflussfaktor Verkehrsmenge



Verkehrsentwicklung
- BAB 6 Kreuz Walldorf – AS Rauenberg -

Nur Werktage			
Jahr	KFZ	SV	SV-Anteil
2013	91.806	22.270	24,3%
2014	94.884	22.623	23,8%
2015	95.413	22.409	23,5%
2016	97.160	23.209	23,9%
2017*	91.331	22.876	25,0%
2030	105.000	30.000	28,6%

Quelle: http://www.evz-bw.de/fileadmin/verkehrszahlung/gdz/angaben_bab/A6_Walldorf.pdf
*Quelle: ...; vorhandene Daten Jan - Nov 2017

Letzte Prognose BMVI

Bsp.: Regionalprognose

Sanierungsland Deutschland*

40.000 Autobahnbrücken*
>50% aus 70er Jahren und älter
27.900 Zustand mindestens befriedigend
10.000 ausreichend
1.900 nicht ausreichend
200 ungenügend

Folge: Dauerbaustellen über Jahre
Staus und Unfallgefahren bleiben

*BASt – Zustandsnoten der Brücken

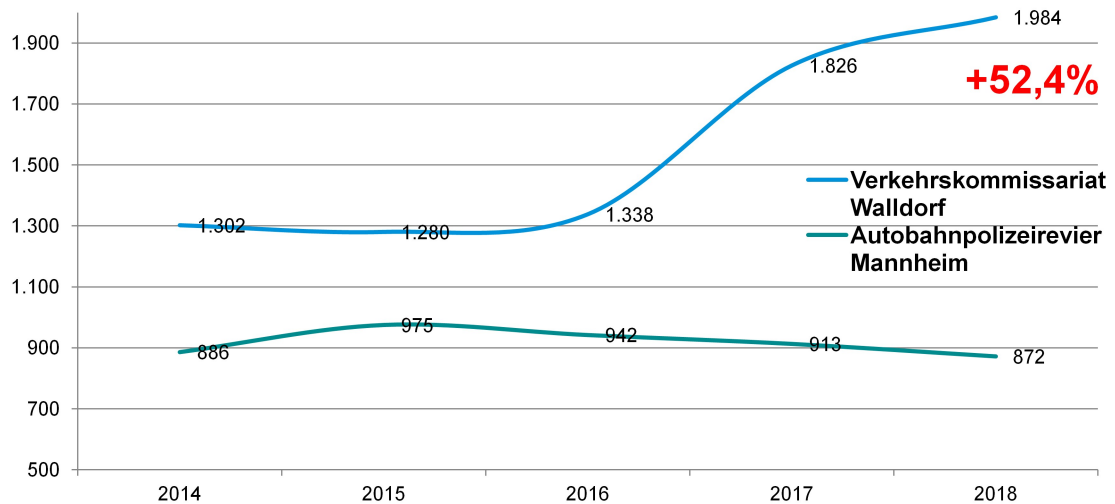
https://www.bast.de/DE/Statistik/Bruecken/Brueckenstatistik.pdf%3F__blob%3DpublicationFile%26v%3D1
(Stand 9/2021)



Das Autobahnnetz ist sanierungsbedürftig.

- Von den 40.000 Autobahnbrücken sind fast die Hälfte älter als 50 Jahre
- mehr als 2.000 sind schon oder bald sanierungsbedürftig.
- Dauerbaustellen werden den Verkehrsfluss auf Jahre, vielleicht Jahrzehnte, behindern.
- Die Folge sind tägliche Staus und steigende Unfallgefahren am Stauende.

Verkehrsunfallentwicklung vs. Dauerbaustelle - BAB'en im Bereich des PP Mannheim -



Beispiel A5 / A6 rund um das Walldorfer Kreuz

Das Unfallaufkommen im Zuständigkeitsbereich der Autobahnpolizei Walldorf hat sich mit Baubeginn seit 2016 dramatisch erhöht, auf Teilstrecken sogar um mehr als 70 Prozent.

Beim angrenzenden Autobahnrevier Mannheim hingegen sind die Zahlen dagegen leicht rückläufig.

Ursachen „Unaufmerksamkeit“ und „Ablenkung“

Wo?	⊗ Transitrouten vor Dauerbaustellen
Wann?	⊗ zu Stoßverkehrszeiten
Wie?	⊗ ungebremst, mit Anlauf
Warum?	⊗ Ablenkung o. Sekundenschlaf

- Mehrspurige BAB
- bereits LKW-Stau auf dem rechten Fahrstreifen
- noch ungehinderter Verkehrsfluss auf übrigen Fahrstreifen



Unfallhäufungen

Größtes Gefahrenmoment

© Dieter Schäfer, Heidelberg

- 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.

Ursachen „Unaufmerksamkeit“ und „Ablenkung“



ADAC Crash-Test 2011



BAB A2 im November 2019

© Dieter Schäfer, Heidelberg

Der ADAC zeigt, welche fatale Wirkung schon die Wucht von 5,5 Tonnen bei 70 km/h entfaltet.

Der Fahrer des Sattelzuges auf der A2 hatte einfach nur Glück. Der Aufprall erfolgte reaktionslos und ungebremst. (Quelle:

<https://www.youtube.com/watch?v=Rzpdla7kkqQ>)

Wechselwirkungen Fahrverhalten und Technik

Fahrzeugtechnik
AEBS, ART, ...



Telemetrie
Intelligente
Stauwarnanlagen,
Autonome Blitzer,
...

Echtzeit

Digitales
Rampenmanagement



Soziale
Nachhaltigkeit

Fahrer-Skills
Grad der Fortbildung
Pers. Befähigungen
Einstellungen...

Technische Prävention

Notbremsassistenten (AEBS) und Abstandsregeltempomat (ART)

- AEBS in mehr als 85% der LKW im Fernverkehr verbaut
- Gefahrenquelle ist nicht Abschaltbarkeit sondern Übersteuerung
- Europaweites Defizit in der BKF-Fortbildung
- Nutzung ART führt a.g.O. zu defensiverer Fahrweise



© Dieter Schäfer, Heidelberg

Eine Niedersächsische Untersuchung der LKW-Unfälle am Stauende legt offen, dass 27 Prozent der unfallverursachenden LKW über einen eingebauten Notbremsassistenten verfügten. Die Studie kommt zum Schluss, dass es an der Einweisung der Fahrer mangelt und sie in der Notsituation bspw. durch Herumreißen des Lenkrades, den Notbremsassistenten ungewollt übersteuern und die Bremsung unterbrechen.

Die Experten fordern eine umfassende Einweisung des Fahrers in die Funktionalitäten bei Übernahme des LKW. Sie empfehlen Fahrsicherheitstrainings. Wird der Fahrer in der Notsituation gewarnt, soll er entschlossen mit einer Notbremsung reagieren. Aber, die Systeme sind nur so gut, wie das Zusammenspiel zwischen Fahrer und Technik. Deshalb gilt auch hier der Appell für vorausschauendes Fahren.

Dr. Erwin Petersen, Alexander Berg, www.vkuonline.de/erweiterte-betrachtungen-zum-umgang-mit-automatischen-notbremssystemen-und-zu-deren-auslegung-teil-1-2669196.html

Proaktives Gefahrenradar

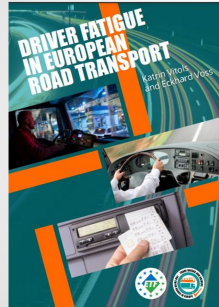
- Kein Fahrer fährt absichtlich auf ein Stauende auf!
- Der Fahrerberuf ist ein Anachronismus.
- Die Monotonie der Kolonnenfahrt schreit nach Ablenkung.
- Schon drei Sekunden Ablenkung können tödlich enden!
- Gefährliche Routinen!
- Stressbedingte Schlafstörungen!



© Dieter Schäfer, Heidelberg

Schlafstörungen und Sekundenschlaf

- 60% der befragten BKF fühlen sich müde beim Fahren
- 27% räumen ein, innerhalb der letzten 12 Monate während der Fahrt kurz eingeschlafen zu sein!



Studie der Europäischen
Transportarbeiter Föderation (ETF)
Juni 2021

© Dieter Schäfer, Heidelberg

- ▶ Körperliche Anstrengung durch Be- und Entladeverpflichtungen
- ▶ Stress und Umweltbedingungen (Hitze, Lärm)
- ▶ Unflexible, analoge Rampenzeiten
- ▶ unregelmäßige, lange Arbeitszeiten
- ▶ ungesunde Ernährung

Ursachen

Quelle: <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf>

Unternehmerische Versäumnisse

- zu enge Taktung der Ablade-Zeitfenster
- analoges und deshalb unflexibles Rampenmanagement
- Be-/Entladeverpflichtungen trotz eindeutiger VO-Lage
- mangelhafte oder fehlende Aufenthaltsqualität am Be-/ und Entladeort

Technische Stressoren

Physische Stressoren

© Dieter Schäfer, Heidelberg

13

Just-in-Time-Lieferverträge und überlastete Transitrouten vertragen sich nicht. Hinzu kommt der Parkplatzmangel um die Tagesruhezeit zu absolvieren. Unflexible Rampenzeiten können den Fahrer, wenn er zu spät kommt, einen ganzen Tag oder ein ganzes Wochenende kosten. Und besonders im Lebensmittelhandel wird noch oft vom Fahrer verlangt, dass er die Paletten selbst ent-/lädt.

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.

Technisch hilft zur Stressminderung ein georeferenziertes, digitalisiertes Rampenmanagement.

Maßnahmen Transportgewerbe / Supplychain

Umsetzung



- Unternehmerische Selbstverpflichtung
- Schulungsmaßnahmen
- Motivationsanreize für BKF
- Nachprüfbarkeit der Einhaltung
- Soziale Nachhaltigkeit und Wertschätzung für BKF

© Dieter Schäfer, Heidelberg

Vielen LKW-Fahrern mangelt es an einem vitalen Gefahrenbewusstsein. Von alleine kommen sie gar nicht darauf, hier etwas ändern zu müssen. Hier sind zunächst die Arbeitgeber gefordert.

Aber an dieser lebenswichtigen Nahtstelle müssen auch all diejenigen konzertiert werden, für die eine funktionierende Lieferkette ein Grundwert ist.

Nicht nur die Transportunternehmer, nein, auch das produzierende Gewerbe und der Warenhandel tragen eine große Mitverantwortung.

Die Stressoren für die Fahrer können aber nur gemeinsam von Wirtschaft, Warenhandel und Logistik durch sozial nachhaltiges Zusammenwirken erzielt werden. Wichtige Faktoren sind, neben rechtem Einkommen, die Einhaltung von Arbeitsrechten, Gesundheitsschutz sowie allgemeine Sozialstandards der Beschäftigten.

Konkrete Maßnahmen Transportgewerbe

Max Achtzig
Sicherheitsregister



1. Vertrautheit und Kenntnis der Assistenten durch Schulung
2. Pflicht zur Nutzung des Abstandsregeltempomaten (ART) a.g.O.
3. Einsatz LKW-tauglicher Navigations-Apps
4. Termine und Zeitfenster mit sozialverträglichen Zeitpuffern
5. Bekenntnis zu den 10 Max Achtzig Regeln

© Dieter Schäfer, Heidelberg

Die Experten waren sich einig. Bei verbindlicher Implementierung des Max-Achtzig-Sicherheitsregisters in das Fahrerhandbuch des Transportunternehmens werden die Unfälle mit hoher Wahrscheinlichkeit abnehmen.

Maßnahmen Fahrer

Selbstkonditionierung



- Forderung nach Einweisung und Studium der Assistenzsysteme
- Änderung der Tagesroutine
- vorausschauende und regeltreue Fahrweise auf den staugefährdeten Abschnitten

© Dieter Schäfer, Heidelberg

Die Schärfung des Gefahrenbewusstseins geht mit Verhaltensänderungen einher. Neue Routinen müssen erlernt und gefährliche Angewohnheiten müssen aktiv abgelegt werden.

Beispiele: vor Fahrtantritt Aufklären der Fahrtroute nach Dauerbaustellen; auf diesen Streckenabschnitten keine Ablenkung, kein Smartphone

wenn...

dann...



Minimieren Sie Ihr Unfallrisiko

Entschleunigen Sie Ihre Routine.
Fahren Sie regeltreu und rücksichtsvoll.

© Dieter Schäfer, Heidelberg

EU – Rückkehrpflicht – Soziale Verantwortung

Kritik am EU-Mobilitätspaket

Über den Tisch gezogen



MEINUNG Bringt das Mobilitätspaket tatsächlich den versprochenen fairen Wettbewerb in den europäischen Straßengüterverkehr? Vorerst nein, lautet die Bilanz nach gut einem Jahr. Es ist noch ein ernüchternd langer Weg – und selbst das ist untertrieben.

18.06.2021 Jan Bergrath

- Unternehmen wie Amazon oder Hegelmann bauen Übernachtungsstützpunkte in Polen
- Girteka steht in Norwegen vor Gericht wg. Illegaler Kabotage
- Jost Group - sozialer Betrug und Menschenhandel. Der belgische Spediteur zahlt 30 Millionen Euro in einem Deal.

Der Mobilitätspakt wird immer mehr ausgehöhlt, da es zu viele Grauzonen und Schlupflöcher gibt. Was in Westeuropa als Sozialdumping angeprangert wird, bringt aber Fahrern aus den ehemaligen GUS-Staaten tatsächlich mehr Wohlstand und beruht oft auf individueller Freiwilligkeit.

<https://www.eurotransport.de/artikel/kritik-am-eu-mobilitaetspaket-ueber-den-tisch-gezogen-11185782.html>

<https://www.eurotransport.de/artikel/kabotage-unklare-regelungen-werden-ausgenutzt-10906276.html>

<https://trans.info/de/hegelmann-bereitet-sich-auf-das-mobilitaetspaket-vor-und-baut-in-polen-ein-hotel-fuer-polnische-lkw-fahrer-246416>

<https://trans.info/de/girteka-kabotage-gericht-271346>

<https://trans.info/de/sozialer-betrug-und-menschenhandel-in-belgien-260533>

Die Max Achtzig Idee 2022



- Wir arbeiten stetig an der Erweiterung eines Netzwerkes zur Optimierung von Wechselwirkungen in der personalisierten und technischen Unfallprävention mit Güterkraftfahrzeugen.
- Alle die es mit der Vision Zero ernst meinen, sind willkommen.
- Jeder kann seinen Beitrag dazu leisten, die unfallträchtigen Stressoren zu beseitigen und den Tod am Stauende „einzukreisen“.

© Dieter Schäfer, Heidelberg

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.

© Dieter Schäfer, Heidelberg

- Verantwortung tragen **alle** an der Supplychain Beteiligten, neben Transportgewerbe auch Industrie und Handel.
- Schaffen wir gemeinsam eine Bewegung für mehr gegenseitige Rücksichtnahme und das Sterben am Stauende wird eingedämmt.

Ausblick und Perspektiven

Eine zielgerichtete politische Unterstützung würde den Prozess verstärken und beschleunigen. Eine Anfrage im BMDV läuft.

Auf europäischer Ebene unterstützt uns bereits Herr MDE Ismail Ertug. Sein Europabüro hat uns für 2022 eine Einladung ins Europaparlament avisiert, um die Max Achtzig Europakampagne voranzutreiben und zu promoten.

Max Achtzig Qualitätssiegel



© Initiative „HELLWACH MIT 80 km/h“

- Max Achtzig Idee 2022
 - Implementierung im eigenen Verantwortungsbereich
 - z.B. bindende Übernahme des Max Achtzig Sicherheitsregisters im eigenen Fahrerhandbuch
- Max Achtzig Qualitätssiegel mit denkbaren Anreizen / Vorteilen

Von der Idee zu einer europäischen Bewegung

MAX ACHTZIG



- ✓ Zur Selbstkonditionierung müssen die Botschaften einfach und begreifbar sein.
- ✓ „Ein Bild sagt mehr als 1.000 Worte“
- ✓ Wir sind dann eine Bewegung, wenn schon das Abbild unserer Leitfigur die supranationalen Ziele der Max Achtzig Idee 2022 triggert.