

Tödliche Gefahr am Stauende

Von Polizeidirektor Dieter Schäfer, Mannheim

Rund um das Walldorfer Kreuz verzeichnet die Polizei seit Anfang 2017 einen alarmierenden Anstieg der Unfälle. Beim Blick auf die örtliche Unfallverteilung liegen die Schwerpunkte eindeutig auf der A6 vor und nach dem Walldorfer Kreuz in Fahrtrichtung Ost und auf der A5 in Fahrtrichtung Nord. Hier sind auf Teilstücken Zunahmen um bis zu 78% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen – Folge der Einrichtung der Dauerbaustelle zwischen AS Rauenberg und Sinsheim und der chronischen Überlastung der A6. Mit täglichen Durchfahrtsmengen an Werktagen von nahezu 100.000 Fahrzeugeinheiten bei rund 23.000 Schwerlastfahrzeugen ist die Kapazitätsgrenze zu Spitzenzeiten deutlich überschritten. Der Rückstau wirkt sich auch auf die A5 zwischen AS Kronau und dem Kreuz aus. Ab km 593, etwa Parkplatz Lußhardt, erhöht sich deshalb die Gefahr für Auffahrunfälle deutlich. Und die Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr (BMVI) weist bis 2030 einen weiteren deutlichen Anstieg im Schwerlastverkehr aus.

12. Februar 2018

Der Schock beim fatalen Auffahrunfall auf der A5 mit vier Toten und einer Schwerverletzten wirkt immer noch nach. Ursächlich war vermutlich ein Aufmerksamkeitsdefizit beim verursachenden LKW-Fahrer.

Auf der BAB 5, bei km 593, Fahrtrichtung Nord prallt ein LKW mit Sattelaufliieger um 14:18 Uhr mit 81 km/h ungebremst auf ein Stauende. Dabei schiebt er zwei PKW auf einen Tanklastaufliieger. Im vorderen Fahrzeug stirbt der Fahrer. Im zweiten Fahrzeug kommen Vater, Mutter und eine 14jährige Tochter ums Leben.

Der LKW-Fahrer bleibt unverletzt. Im hinteren der beiden völlig zerstörten und zusammengepressten Fahrzeugwracks überlebt von der 4köpfigen Familie nur die 15jährige Tochter. Aus dem Abfall-Tanklastfahrzeug laufen mehr als 10.000 Liter Schweineblut aus und ergießen sich auf die Fahrbahn. Die Retter bemerken erst spät, dass es eine Überlebende gibt.



Beurteilung der Gefahren am Stauende durch abgelenkte LKW-Führer

Der tödliche Unfall auf der BAB 5, Fahrtrichtung Nord, geschah etwa bei km 593. Die Besonderheit bei der Annäherung an die Unfallgefahr ist, dass der sich mit ca. 89 km/h nähernde LKW-Fahrer aufgrund einer Rechtskurve mit Scheitelpunkt bei km 593,5 ein sich dort aufbauendes Stauende erst sehr spät wahrnimmt. Ist er vor der Kurve abgelenkt, nimmt er im Augenwinkel den auf dem linken und mittleren Fahrstreifen noch frei fließenden Verkehr wahr und rechnet nicht mit bereits stehenden Fahrzeugen am Stauende auf dem rechten Fahrstreifen, schlimmstenfalls bereits unmittelbar hinter der Kurve. Es bleibt ihm, wenn überhaupt, nur eine sehr kurze Reaktionsphase und er fährt nahezu ungebremst oder mit nur wenig reduzierter Geschwindigkeit auf, da auch ein eingebauter Notbremsassistent auf Sicht arbeitet und nach derzeitigen EU-Vorschriften die Geschwindigkeit bisher nur um 10 km/h, ab November 2018 um 20 km/h reduzieren können muss¹. In einem solchen Falle nützt dieser nur wenig. Die Aufprallgeschwindigkeit reicht immer noch für schwerste Folgen. Das zeigt eindrucksvoll ein Crash-Test des ADAC². Es gibt mittlerweile Notbremsassistenten, die den 40-Tonner vor einem Hindernis zum Stehen bringen³. Bis alle LKW auf dem neusten Stand der Technik sind, wird es aber noch einige Jahre dauern.

Die Gefahr tödlicher Auffahrunfälle entsteht regelmäßig, wenn sich vom Walldorfer Kreuz aus ein Rückstau auf

dem Abbiegestreifen aufbaut und dieser in Richtung Parkplatz Lußhardt und weiter wächst. Wenn dann ein LKW-Fahrer abgelenkt ist, kommt es zum fatalen Aufprall.

Eine polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung bei zulässigen 80 km/h zur Abwehr der Gefahr ergibt gegenwärtig keinen Sinn, da richterlich eine Toleranz von 3 km/h vorgegeben ist und landesweit erst ab 6 km/h zusätzlicher Überschreitung, also bei 90 km/h geblitzt wird. Und kaum ein LKW fährt schneller als 89 km/h. Unter den 15.017 im Jahr 2017 vom PP Mannheim angezeigten Geschwindigkeitsverstößen auf der BAB waren deshalb auch nur 63 LKW-Fahrer.

Gefahrenreineinordnung

Bei der Gefahrenabwehr unterscheidet man zunächst in abstrakte Gefahr und konkrete Gefahr. Bei letzterer kann die Polizei unmittelbar tätig werden. Von der Gefahrenqualität ordnet man in zeitliche und qualitative Dringlichkeiten ein. Eine unmittelbar bevorstehende Gefahr duldet kaum Aufschub. Handelt es sich dabei noch um eine qualitativ dringende Gefahr, schrumpft auch das Auswahlermessen. Die höchste Stufe der Gefahrenreineinordnung ist eine gemeine Gefahr in der eine unbestimmte Anzahl von Personen an Leib und/oder Leben gefährdet ist. Hier muss ohne Verzug gehandelt werden.

Die akuten Unfallgefahren am Walldorfer Kreuz erreichen schnell die Qualität einer gemeinen Gefahr i.S. des Polizeigesetzes BW. Im Einzelfall entsteht dabei für eine unbestimmte Personenmehrheit eine akute Lebensgefahr. Die Abwehr der Gefahren duldet keinen Aufschub. Ein Ermessensspielraum ist sehr stark eingeschränkt.

¹

<https://www.adac.de/infotestrat/tests/assistenzsysteme/>

[me/lkw_notbremsassistent_2017/default.aspx](https://www.adac.de/infotestrat/tests/assistenzsysteme/me/lkw_notbremsassistent_2017/default.aspx)

² „Gefahr am Stauende“

<https://www.youtube.com/watch?v=s-8mbaRUj88>

³ (<https://www.eurotransport.de/artikel/einsatz-von-notbremsassistenten-aufklaerung-dringend-erforderlich-10184358.html>)



PD Dieter Schäfer, Chef der Verkehrspolizei Mannheim

Optionen zur Gefahrenbeseitigung

Kein Fahrer fährt absichtlich auf ein Stauende auf. Es ist somit auch kein Geschwindigkeitsproblem, ursächlich ist ein Aufmerksamkeitsdefizit.

Der abgelenkte Fahrer braucht bei entstehender Gefahr einen „Weckreiz“. Dieser kann nur optisch gegeben werden. Es gibt Versuche mit kombinierten Stauwarnanlagen, die verkehrsmengenabhängig die Staugefahr berechnen und neben der Stauanzeige einen Sendeimpuls an ein programmierbares Geschwindigkeits-Display abgeben. So kann in Echtzeit auf die entstehende Gefahrensituation hingewiesen werden. Das Display könnte durch vorprogrammiertes, grelles Blinken des Warnzeichens den optischen Warnimpuls geben, den der abgelenkte Fahrer auch „im Augenwinkel“ beim peripheren Sehen wahrnimmt. Eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung auf stark Stau gefährdeten Strecken würde sich dann erübrigen. Diese technische Lösung lässt aber noch auf sich warten. Sofort helfen würde der Blitz einer Geschwindigkeitsmessanlage.

Dazu müsste auf Strecken mit akuter Staugefahr eine Reduzierung der Geschwindigkeit für LKW auf 60 km/h ver-

fügt werden. Diese ermöglicht der Polizei Geschwindigkeitsmessungen auch beim Schwerlastverkehr, da bereits ab 70 km/h geblitzt und schwarze Schafe ab 76 km/h abschreckend mit 70 Euro und einem Punkt sanktioniert werden können.

Jeder hat dies beim Fahren schon erlebt: Blitzer werden wahrgenommen, rütteln zusätzlich wach und sprechen sich herum. Eine präventive Wirkung auf die Fernfahrer kann unterstellt werden. Besonders geeignet und auch wirksam wäre hierfür der Einsatz eines autonomen Systems. So ermöglicht bspw. der ENFORCEMENT TRAILER von VITRONIC⁴ nach Herstellerangaben langfristige oder permanente Geschwindigkeitsmessung an Unfallschwerpunkten, die nicht über die für eine stationäre Überwachung nötige Infrastruktur verfügen. Dazu zählen z.B. Baustellen und zeitlich begrenzte Änderungen der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Mit der Laser-Geschwindigkeitsmessung können alle Fahrzeuge über mehrere Spuren hinweg gleichzeitig erfasst werden. Variable Geschwindigkeitsbegrenzungen nach Uhrzeit, Fahrstreifen und Fahrzeugklasse lassen sich ebenfalls überwachen. Damit bieten solche Systeme einen völlig autonomen, mehrtägigen Messbetrieb ohne Personaleinsatz. Dies wäre eine effiziente Hilfe, die gemeine Gefahr durch abgelenkte Fahrzeugführer abzuwehren, weil angenommen werden darf, dass diese wegen der Ablenkung auch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht wahrgenommen haben und weiterhin mit 80 km/h oder schneller unterwegs sind. Optimal wäre die Kombination aller drei Systeme – Stauwarnung, Geschwindigkeitsreduzierung im Gefahrenfall bei gleichzeitiger autonomer Geschwindigkeitsüberwachung.

⁴<https://www.vitronic.de/verkehrstechnik/anwendung/verkehrsueberwachung/geschwindigkeitsmessung/enforcement-trailer.html>

Ähnliches gilt auch für die stark Unfall belasteten Streckenabschnitte auf der A6, Fahrtrichtung Ost, vor und nach dem Walldorfer Kreuz und für die Strecke von Sinsheim / Steinsfurt bis Baustellenbeginn in Fahrtrichtung West.

Die Gefahren werden auch nicht verschwinden, da das Walldorfer Kreuz in den nächsten mindestens fünf Jahren komplett umgebaut wird. Überwachungsmaßnahmen der Verkehrspolizei erzeugen wenig Überwachungsdruck. Denn geschätzt 70 Prozent des LKW-Aufkommens sind Transitverkehr, überwiegend aus Osteuropa. Doch viele Fahrer aus osteuropäischen Ländern werden gar nicht zur Kasse gebeten. Das zeigt ein aktuelles Forschungsprojekt von Prof. Dr. Dieter Müller vom Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten in Bautzen für das Bundesverkehrsministerium⁵. In vielen Fällen gibt es keine bilateralen Rechtshilfeabkommen hinsichtlich der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten. Sicherheitsleistungen scheitern oft daran, dass die Fahrer nur wenig Bargeld vorweisen. Die Beamten versuchen dann im Kontakt mit der ausländischen Spedition die Sicherheitsleistung über die Tankkarte des Fahrers an einem Bankautomat zu erheben. Diese Einzelmaßnahmen sind sehr zeitaufwändig. Täglich passieren mehr als 20.000 LKW das Walldorfer Kreuz. Was bleibt sind wenige Stichproben.

Stichwort Leichtigkeit des Verkehrs

Zur Reduzierung der Aufprallgeschwindigkeit abgelenkter LKW-Führer wäre neben der Stauwarnung eine temporäre Anordnung von 60 km/h für LKW aus Gründen der Gefahrenabwehr auf der A5 mindestens vor der Kurve vor km 594 wünschenswert.

Pro gefahrenen Kilometer erreicht ein LKW bei konstant 80 km/h einen Zeitgewinn von 27 Sekunden gegenüber

einem LKW mit 60 km/h, also 1 Minute und 8 Sekunden auf der gesamten Strecke von 4 Kilometern bis zum Autobahnkreuz. Dafür hat er bei trockenen Straßenverhältnissen in einer Gefahrensituation einen bis zu 30 Metern längeren Anhalteweg. Ein mit 80 bis 89 km/h fahrender 40-Tonner prallt bei Ablenkung des Fahrers mit verheerender Wucht auf das Stauende. Ein mit 60 bis 69 km/h Fahrender kann im Einzelfall ungebremst zwar auch schwere Folgen verursachen, die Aufprallwucht ist aber deutlich geringer. Wenn dann noch eine kurze Notbremsung möglich ist, kann das Leben retten.

Beleg dafür bietet ein Auffahrunfall am 29.05.2018 an fast gleicher Stelle wie am Rosenmontag.



Ein Sattelzug fährt mit 90 km/h Richtung Walldorfer Kreuz. Verkehrsbedingt wird er auf 60 km/h heruntergebremst. In der folgenden Beschleunigungsphase prallt der vermutlich abgelenkte Fahrer mit 65 km/h auf einen Kleintransporter und schiebt diesen auf einen SUV. Dieser wird so beschleunigt, dass er unter einen davor stehenden 3,5t Kleinlastwagen gedrückt wird, diesen aufgabelt und beide im Keil auf einen stehenden Lastzug geschoben werden. Die Fahrer des Kleintransporters und des SUV werden nur leicht verletzt. Mit der Wucht von zuvor 90 km/h hätten die Fahrer vermutlich nur eine geringe Überlebenschance gehabt. Klar ist aber auch: Hätte es sich

⁵

<https://www.jumpradio.de/thema/temposuender-osteuropa-bussgeld-100.html>

bei den Unfallbeteiligten um weniger robuste Fahrzeuge, wie zum Beispiel Kleinwagen, gehandelt, wäre es sicher zu schweren Verletzungen bei den Insassen gekommen. So war viel Glück im Spiel. Neben der Gefahrenabwehr geht es also darum, die Wucht aus dem Aufprall zu nehmen.

Und was ist mit den Unfallverursachern?

Ziel muss es sein, proaktiv die „Todsünden“ im Fahrerhaus zu vermeiden, die durch Ablenkung die Gefahren heraufbeschwören. Hierzu haben Mannheimer Logistikunternehmen und Spediteure und weitere betroffene Institutionen die Initiative „Hellwach mit 80 km/h“ gegründet. Dabei geht es um eine aktive Selbstverpflichtung der beteiligten Unternehmen, deren Fahrern sowie der eingesetzten Transportunternehmern, wobei fahrerfremde Tätigkeiten und die Nutzung elektronischer Geräte während der Fahrt klar verpönt werden. Außerdem soll bei nicht vermeidbaren Auffahrunfällen die Aufprallwucht dadurch reduziert werden, dass die Fahrer auf Stau gefährdeten Strecken nur noch regeltreu mit maximal 80 km/h oder angeordneten 60 km/h fahren. Im Rahmen einer positiven Image-Kampagne wird die Comic-Figur Max Achtzig mit 10 Regeln zur Selbstverpflichtung weitere Transportunternehmen motivieren, an der Initiative teilzunehmen. Das Rollout startet zwar aus der Mannheimer Region. Die Initiative als Welle sehr weit getragen werden, um möglichst viele Fahrer und



Unternehmen zu erreichen und zum Mitmachen zu bewegen.

Verhaltenstipps am Stauende

Zum Selbstschutz ist Autofahrern bei Annäherung an ein Stauende zu empfehlen, zunächst ein bis zwei Fahrzeuglängen Abstand zum Vordermann zu lassen und beim Ausrollen den Verkehrsraum auf Ausweichmöglichkeiten zu sondieren. Gleichzeitig sollten sie immer auch den nachfolgenden Verkehr im Rückspiegel beobachten und erst zum Vordermann aufschließen, wenn klar ist, dass die nachfolgenden Fahrzeuge sicher zum Stand kommen. So kann man vor einem Aufprall beschleunigen und in eine Lücke stoßen. Um Verletzungen zu entgehen, sollte man lieber dabei entstehende Blechschäden in Kauf nehmen.

Fazit

Auf der A6 passieren Woche für Woche mehr als 100.000 Schwerlastfahrzeuge das Walldorfer Kreuz. Viele verhalten sich dabei ordnungswidrig. Bei mutmaßlich tausenden von Verstößen am Tag ist die Polizei überfordert. Die Kontrolle eines 40-Tonnners dauert mindestens eine halbe Stunde. Die Stichproben der Verkehrspolizei erzielen so nicht die erwünschte erzieherische Breitenwirkung. Das Problem schreit zwar augenfällig nach mehr Spezialisten. Letztendlich ist es aber nur gemeinsam - politisch, zusammen mit der Wirtschaft und vor allem unter Beteiligung der Fahrer zu lösen.

Nur bei einer Vernetzung der Möglichkeiten zur Gefahrenabwehr, nur wenn alle Beteiligten sich bewusst werden, dass sie Teil und Mitverursacher des Problems sind, können die Gefahren wirksam abgewehrt werden.

Die Zeit drängt. Die deutschen Autobahnen sind sanierungsbedürftig und eine tödliche Unfallgefahr wie am Walldorfer Kreuz findet sich vielerorts in Deutschland.