



Eigentlich sind die zehn Regeln des Comic-Helden „Max Achtzig“ eine Selbstverständlichkeit, sollte man meinen. Die Realität auf den Fernstraßen ist eine andere. Foto: zg/RNZ-Repro

# Gegen das Sterben am Stauende

Präventionsverein „Hellwach mit 80 km/h“ erhält prominente Unterstützung

Von Alexander Albrecht

Rhein-Neckar. Die in der Kurpfalz entstandene Initiative „Hellwach mit 80 km/h“ ist in die Bundesliga der Präventionsvereine aufgestiegen. Nichts anderes bedeutet aus Sicht von Dieter Schäfer der Beitritt des 45. Mitglieds. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ist als höchstes Präventionsgremium direkt dem Bundesverkehrsministerium angegliedert – „und dadurch können wir hoffentlich eine breite Bewegung für vorausschauendes Fahren auf nationalen Transitrouten und darüber hinaus anstoßen“, sagt der Mitbegründer, Vorstand und ehemalige Mannheimer Verkehrspolizeichef.

Seit 2018 kämpfen Schäfer und seine Mitstreiter gegen schwere Unfälle unter Beteiligung von Lkw-Fahrern, häufig am Stauende auf Autobahnen. Deshalb setzt der Verein auf Aufklärung in der Logistikbranche und hat dafür eine eigene Leitfigur geschaffen: Comic-Held „Max Achtzig“ erklärt den Brummi-Lenkern zehn Grundregeln am Steuer, die eigentlich selbstverständlich sein müssten. Die Unfallzahlen sprechen – leider – eine andere Sprache. Viel zu oft lassen sich die Fahrer ablenken, verursachen häufig tödlich endende Kollisionen.

„Wir wissen aus mittlerweile vierjähriger Recherche und Beobachtung, dass die schweren Zusammenstöße mit Lkw überwiegend vor Dauerbaustellen auf hochbelasteten, mehrspurigen Autobahnen zu Spitzenverkehrszeiten geschehen“, so Schäfer. Der Unfalltod komme ungebremst und mit Anlauf. Schäfer hat

in diversen Fahrerforen recherchiert und dabei erfahren, dass einige Berufskraftfahrer in Sozialen Medien nach Ablenkung suchen. Eine Vielzahl habe während der Tour das Smartphone auf der Lenkradnabe liegen, texte oder scrolle in der Timeline.

Übermüdung ist ein zweites großes Problem. Schon ab 15.30 Uhr beginnt die Parkplatzsuche für den Feierabend. Mangelnde Schall- und Wärmeisolierung oder fehlende Standklimaanlagen sorgten allerdings für unruhigen, ungesunden Schlaf. Dazu kommen laut Schäfer „immer noch nicht geächtete, wegen des gnadenlosen Wettbewerbs stillschweigend geduldete Verpflichtungen beim Abladen der Waren“. Und das trotz entgegenstehender Arbeitzeitsvorschriften. Der physische Stress potenziere insbesondere in den heißen Sommermonaten die Gefahr des Sekundenschlafs, weiß Schäfer. „Wir müssen davon ausgehen, dass mehr als die Hälfte der Fernfahrer unter Schlafstörungen leidet.“

Unfalluntersuchungen zeigten zudem, dass es international ein „gewaltiges Defizit“ beim Umgang mit Notbremsassistenten in Lkw gibt. Schäfer sieht überhaupt keinen Grund, das Gerät auszuschalten. Gesetzlich vorgeschrieben muss der Assistent zu jeder Zeit durch den Fahrer übersteuerbar sein, was fatale Folgen haben kann. So rissen abgelenkte Brummi-Lenker in vielen Fällen aufgeschreckt das Lenkrad kurz vor dem Aufpralle herum – setzten damit aber die Bremskaskade außer Kraft. Überhaupt fehle den Fahrern zum Teil die notwendige Kompetenz, Gefahren frühzeitig zu

erkennen und darauf zu reagieren. „Es existiert ein gravierender Fortbildungsmangel“, schließt Schäfer. Was helfe, sind die zehn „Max-Achtzig-Regeln“. Kein Fahrer steuere seinen Lastwagen absichtlich auf ein Stauende, „aber wir müssen an seinen Einstellungen und Routinen arbeiten“.

Zu den Mitgliedern gehört inzwischen auch die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW). Die setzt bewusst auf Schockeffekte und bringt zu ihren Schulungen einen Anhänger mit, auf dem das völlig zerstörte Fahrerhäuschen eines Daimler Actros steht. In dem Cockpit kam Mitte Juli vergangenen Jahres auf der A6 am Walldorfer Kreuz ein 43-jähriger Lkw-Fahrer ums Leben, er hinterließ eine Frau und zwei Kinder.

Während „Hellwach mit 80 km/h“ in der Logistikbranche mittlerweile ein deutschlandweites Netzwerk gespannt hat, „ist der direkte Zugang zur Politik mühsam“, seufzt Schäfer. So habe Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) es abgelehnt, die Schirmherrschaft für die Präventionsinitiative zu übernehmen. Wohlwollend unterstützt wird der Verein vom bayerischen Europaabgeordneten Ismail Ertug (SPD), der sich seit Jahren um die Probleme im Transportwesen kümmert.

Schäfer freut sich derweil, als Referent die Ideen des Vereins in die Ausschüsse des Deutschen Verkehrssicherheitsrats einbringen zu können. Der DVR verfolgt die Strategie „Vision Zero“ – also das Ziel, dass es keine Getöteten oder Verletzten im Straßenverkehr mehr gibt.