
Dekra: Straßengüterverkehr ist sicherer als sein Ruf

Die Unfallzahlen aus den EU-Mitgliedstaaten zeigen: Güterkraftfahrzeuge sind weit besser als ihr Ruf. Im Vergleich zu Pkw sind sie verhältnismäßig wenig an Unfällen beteiligt. Zur Entwarnung besteht allerdings kein Grund. Denn vor allem Unfälle mit schweren Lkw ab zwölf Tonnen haben aufgrund der hohen Massen oft besonders schwerwiegende Folgen – zum einen für die Lkw-Fahrer selbst, vor allem aber auch für Pkw-Fahrer und für ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer.

„Die Potenziale, die sich bei der aktiven und passiven Sicherheit von Nutzfahrzeugen bieten, gilt es noch effizienter auszuschöpfen“, mahnte Dekra-Vorstand Clemens Klinke, verantwortlich für die Business Unit Automotive, dennoch, als er im Rahmen eines Parlamentarischen Abends in Berlin den Dekra-Verkehrssicherheitsreport 2018 vorstellte. Im Mittelpunkt des seit 2008 jährlich erscheinenden Reports steht diesmal der Güterverkehr.

Regelmäßig finden sich in den Medien Meldungen über Unfälle mit Nutzfahrzeugen, bei denen Menschen schwer verletzt worden sind oder ihr Leben verloren haben. Doch bei aller Tragik für die Betroffenen dürfen diese Fälle über eines nicht hinwegtäuschen: Bezogen auf ihre Fahrleistung sind Güterkraftfahrzeuge deutlich seltener an Unfällen mit Personenschaden beteiligt als Pkw. Schaut man sich die konkreten Unfallzahlen an, wird dadurch der schon seit Jahren grundsätzlich positive Trend in vielen Teilen der Welt bestätigt. So reduzierte sich zum Beispiel in den EU-Mitgliedstaaten die Zahl der Getöteten bei Unfällen mit Nutzfahrzeugen über 3,5 Tonnen von 7233 Personen im Jahr 2006 auf 3848 im Jahr 2015, also um rund 47 Prozent. Die Zahlen sind zwar stark rückläufig, der Prozentsatz der Getöteten bei Unfällen mit Nutzfahrzeugen im Verhältnis zu allen Verkehrstoten in der EU verharrt allerdings seit Jahren auf ungefähr demselben Niveau. Häufigste Unfallgegner sind Pkw. 55 Prozent der bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen Getöteten kamen auf Landstraßen ums Leben, 25 Prozent innerorts und 19 Prozent auf Autobahnen.

„Allein schon diese wenigen Zahlen untermauern die Notwendigkeit, nachhaltig gegenzusteuern“, sagte Clemens Klinke bei der Vorstellung des Dekra-Verkehrssicherheitsreports 2018 in der Landesvertretung von Baden-Württemberg in Berlin. Der Report zeigt für die Bereiche Mensch, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur auf, wo es anzusetzen gilt, um alle sich bietenden Optimierungspotenziale für die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit von Güterkraftfahrzeugen effizient zu nutzen.

Als ein Beispiel für erfolgreiche Maßnahmen nannte der Dekra-Vorstand die Weiterentwicklung der Lkw-Bremsen in den vergangenen Jahrzehnten. Bei einem Vergleich zwischen einem aktuellen Mercedes-Benz Actros und seinem Vorgänger SK aus dem Jahr 1997 – beide samt Auflieger mit 38,5 Tonnen Gesamtmasse – zeigte sich: Bei einer Vollbremsung aus 80 km/h kam der moderne Lkw nach 41 Metern zum Stehen. Das ältere Fahrzeug hatte nach dieser Strecke noch eine Restgeschwindigkeit von 43 km/h und stand erst nach 57 Metern.

Welchen Unterschied diese Weiterentwicklung machen kann, zeigte auch ein Dekra-Crashversuch, bei dem ein Lkw mit rund 40 km/h Restgeschwindigkeit auf ein Stauende auffuhr. „Ein solches Unfallszenario gibt es leider noch zu häufig – oft mit schweren Folgen“, so Klinke. „Fährt ein Lkw mit großer Differenzgeschwindigkeit auf einen stehenden oder langsam fahrenden Pkw auf, sind beim Pkw extreme Deformationen zu erwarten. Häufig werden dabei mehrere Fahrzeuge ineinander geschoben“, erläuterte er. Effektive Verbesserungen seien daher primär im Bereich der Unfallvermeidung

beziehungsweise der Verringerung der Unfallschwere durch den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen zu erzielen. Dabei gehe es darum, abgelenkte Fahrerinnen und Fahrer in geeigneter Weise und rechtzeitig in die Realität des Verkehrsgeschehens zurückzuholen sowie – unmittelbar bevor eine Kollision unvermeidlich wird – automatisch eine Bremsung einzuleiten.

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit immer mehr Assistenzsystemen ist nach Ansicht von Dekra ein sinnvoller Schritt im Hinblick auf die „Vision Zero“ – also das Ziel eines Straßenverkehrs, in dem es bei Unfällen keine Getöteten und Schwerverletzten gibt. Entscheidend komme es aber darauf an, dass die Fahrzeugführer über die Funktionalitäten der Systeme Bescheid wissen, um nicht Gefahr zu laufen, aus mangelnder Kenntnis unter Umständen das „falsche“ System abzuschalten – etwa den lebensrettenden Notbremsassistenten.

„Darüber hinaus muss jedem Fahrzeugführer bewusst sein, dass sich die physikalischen Gesetzmäßigkeiten durch Assistenzsysteme nicht außer Kraft setzen lassen – sie erhöhen zum Beispiel weder die Bremsleistung noch können sie den Bremsweg auf nasser oder glatter Fahrbahn verkürzen“, gab Clemens Klinke zu bedenken.

Eine Voraussetzung bei allen elektronischen Systemen sei darüber hinaus, dass sie auch über das ganze Fahrzeugleben hinweg zuverlässig funktionieren. Denn nur dann können sie ihre erhoffte Wirkung entfalten. Der periodischen Fahrzeugüberwachung komme daher in Zukunft eine noch größere Bedeutung zu als heute schon – auch angesichts der zunehmenden Komplexität der Systeme und der Gefahr von elektronischen Manipulationen. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Lastwagen sind mit großen Abstand Hauptträger des Güterverkehrs in der EU.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler