

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien



ALTERNATIVE ANTRIEBE

„Alle reden – Stummer macht es!“



FÖRDERUNGSBÜROKRATIE Bremse der Klimawende

Reine Ankündigungspolitik? Nicht nur für Stummer-Geschäftsführer Hannes Streif hemmen fragwürdige Förderhürden die Investitionsbereitschaft. *Seiten 4+38*

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



Wer ist schuld?

Warum passieren Lkw-Unfälle und was kann man dagegen tun? Der Einblick in Statistiken bringt teils überraschende Erkenntnisse.

Aus den laufenden Unfallstatistiken können wir aktuell leider nur die Anzahl der Unfälle und der daran beteiligten Verkehrsmittel entnehmen, aber diese Aufzeichnungen geben keine Auskunft darüber, wo die Ursachen der Unfälle zu lokalisieren waren. Die Statistik Austria hat zum Jahr 2021 zwar berichtet, dass 984 verletzte und 15 getötete Personen unter der Verkehrsart „Lkw bis 3,5 t“ und weitere 259 Verletzte und vier getötete Personen unter der Verkehrsart „Lkw über 3,5 t“ erfasst wurden. Ob in diesen Unfällen die Lkw nur beteiligt waren oder den Unfall auch verursacht haben, kann anhand der Statistik nicht nachvollzogen werden.

ETAC-Studie

Aus diesem Grund widmen wir uns im Rahmen dieses Blaulichtreports der Frage, wo die tatsächlichen Ursachen für Lkw-Unfälle zu lokalisieren sind: Sind es Unaufmerksamkeit bzw. Übermüdung, technische Mängel, mangelhafte Ladungssicherung oder Überladung, überhöhte Geschwindigkeit oder gar Alkoholisierung? Die einzig wirklich repräsentative und aussagekräftige Studie zu diesem Thema

stammt aus dem Jahr 2007 und ist als sogenannte ETAC-Studie (European Truck Accident Causation) bekannt. Damals wurden 624 Lkw-Unfälle durch Expertenteams in sieben europäischen Ländern (Frankreich, Deutschland, Ungarn, Italien, Niederlande, Slowenien, Spanien) untersucht. Die Hauptunfallursache war bei 85,2 Prozent der Verkehrsteilnehmer (Lkw-Fahrer, Pkw-Fahrer, Fußgänger usw.) auf menschliches Versagen zurückzuführen. Davon waren jedoch nur 25 Prozent der Unfälle auf den Lkw-Fahrer zurückzuführen. Andere Faktoren wie Wetter (4,4 Prozent), Infrastrukturbedingungen (5,1 Prozent) oder technisches Versagen des Fahrzeugs (5,3 Prozent) spielten nur eine geringe Rolle. Wenn wir das auf unsere österreichische Statistik aus dem Jahr 2021 umlegen, heißt das, dass von den vier tödlichen „Lkw-Unfällen über 3,5 t“ nur einer vom Lkw-Fahrer ausgelöst wurde. Natürlich immer noch einer zu viel, aber bei mehreren Millionen Lkw, die jährlich in und durch Österreich unterwegs sind, eigentlich ein sehr niedriger Wert. Nur zum Vergleich: Auf der A1 bei Traun (OÖ) sind pro Jahr rund fünf Millionen Lkw unterwegs.

Toter Winkel

Besondere Aufmerksamkeit wurde den Unfällen mit Fußgängern gewidmet, die 6,2 Prozent aller Unfälle ausmachen. Das Problemfeld „Toter Winkel“ in Zusammenhang mit Lkw-Unfällen wird verstärkt auch bei der Verkehrserziehung in den Volksschulklassen behandelt. Bereits die ETAC-Studie hat sich mit dem Thema beschäftigt und fest-

FAKTEN, BITTE!

Unfallgeschehen nach Unfallort bzw. Beteiligung

- 27,0 % Unfälle im Kreuzungsbereich
- 20,6 % Unfall in einer Stausituation / Auffahrunfall
- 19,5 % Unfall aufgrund von Verlassen der Fahrspur
- 11,3 % Unfall nach einem Überholmanöver
- 7,4 % Einzelfahrzeugunfall ohne Fremdbeteiligung
- 6,2 % Unfall mit einem Fußgänger
- 3,0 % Unfall mit einem Fahrzeug, das aus einer Parklücke ausfährt
- 1,8 % Hauptunfall nach dem ersten Aufprall (Massenkarambolage)
- 3,2 % atypische oder nicht zuzuordnende Unfälle

gestellt, dass bei 14 von 30 Unfällen, die sich auf einer Kreuzung ereigneten und an denen mindestens ein ungeschützter Verkehrsteilnehmer (Fußgänger oder Zweiradfahrer) beteiligt war, der tote Winkel aus Sicht des Lkw-Fahrers die Hauptursache war. Wenn der tote Winkel als Hauptunfallursache lokalisiert wurde, dann gingen 2/3 dieser Unfälle tödlich aus. Die folgenden Zahlen zeigen, wo der ungeschützten Verkehrsteilnehmer vom Lkw touchiert wurde:

- 61,9% Vorderseite / Front des Lkw
- 24,3% an der Seite des Lkw,
- 13,8% nicht klassifizierbare Aufprälle.

Ein Notbrems-Assistent kann niemals lästig sein. Warum? Weil er Leben retten kann!

Bei trockenem Wetter ...

Sehr interessant sind auch die Ergebnisse einer aktuellen Untersuchung der europäischen Lkw-Unfälle anhand einer dreistufigen Analyse von Unfalldaten der Chalmers University of Technology, Göteborg und der Abteilung für Unfallforschung, der Medizinischen Hochschule Hannover aus dem Jahr 2022. Dort wurden z.B. die Variablen Wetter, Tageszeit und Geografie näher beleuchtet. Die Ergebnisse zeigen, dass die meisten Unfälle mit Beteiligung von „Lkw über 3,5 t“ in der EU-28 bei

- trockenem/klaarem Wetter (81%),
- bei Tageslicht (78%),

SO SEHE ICH DAS!

KOMMENTAR Auf Basis wissenschaftlicher Untersuchungen von Lkw-Unfallursachen wurde offenbar mehrfach unabhängig voneinander festgestellt, dass die Mehrheit von Lkw-Unfällen nicht von den Lkw-Lenkern ausgelöst wurde. Wenn Lkw tatsächlich als Unfallauslöser in Frage kommen, dann mit den schlimmsten Auswirkungen in diesen drei Szenarien:

1. Auffahrunfälle mit anderen Fahrzeugen, bei denen der Lkw der Auffahrende ist.
 2. Konflikte bei Rechtsabbiegemanevern zwischen Lkw und Radfahrer, mit der Absicht des Radfahrers, geradeaus neben dem Lkw zu fahren.
 3. Fußgänger, die die Straße quer zur Fahrtrichtung des Lkw überqueren.
- Bei diesen drei Unfallursachen können automatische Assistenzsysteme wesentlich zur Vermeidung beitragen. Ja, sie können sie sogar zur Gänze verhindern. Vor allem das Thema des Auffahrunfalls sollte eigentlich beim Einsatz von modernen Fahrzeugen kein Thema mehr sein. Ich muss aber aus meiner gutachterlichen Praxis feststellen, dass Assistenzsysteme im Lkw von den Lenkern gerne deaktiviert werden, weil sie als lästig empfunden werden. Obwohl unsere Lkw-Lenker in Österreich nur sehr selten bis überhaupt nie Verursacher tödlicher Verkehrsunfälle sind, muss ich an dieser Stelle trotzdem an ALLE appellieren, dass ein Notbrems-Assistent niemals lästig ist, weil er Leben retten kann!

- auf Straßen, die keine Autobahnen sind (77%),
 - auf Straßen mit trockener Oberfläche (72%) und
 - in ländlichen Gebieten (57%) passieren.
- Das zeigt uns also, dass die Lkw-Unfälle überwiegend nicht in der Nacht und nicht auf der Autobahn passieren. Sie passieren am Tag, bei trockenem Wetter, im niederrangigen Straßennetz.



ZUM AUTOR

Mag. Dr. Christian Spendel

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen
 TRANSPORT COMPETENCE CENTER
 Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077
 Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



SCHULTERSCHLUSS Rechtes Bild: Wiens Verkehrsinteressenvertreter Davor Sertic (Sparte), Wolfgang Böhm (Güterbeförderung), Karl Schlosser (Fahrschulen) und Wilhelm Böhm (Bus; von links).

Verkehrsbildung beginnt am besten ganz früh!

BUNDESWEITE AKTION Der Tote Winkel ist einer der Hauptursachen für Unfälle mit Lkw-Beteiligung. Österreichweit unterstützt die Interessenvertretung entsprechende „Workshops“ mit Schülern, wie jüngst die Fachgruppe Wien, die im Bezirk Hietzing 12 Klassen mit 250 Schülerinnen und Schülern die Gefahren des Toten Winkels anschaulich vermit-

telte – im Lehrsaal genauso, wie direkt am Lkw. „Verkehrsbildung beginnt am besten ganz früh und muss einen fixen Bestandteil in unserem Leben haben“, sagt Spartenobmann Davor Sertic. Fachgruppenobmann Wolfgang Böhm ergänzt folgerichtig: „Neben unseren Fahrern müssen auch Kinder wissen, worauf es zu achten gilt.“