

Rainer Bernickel

# **A-Z** der Verkehrs- sicherheit

Tipps für unterwegs



Rainer Bernickel

# A–Z der Verkehrs- sicherheit

Tipps für unterwegs

© 2006 Verlag Heinrich Vogel GmbH, München –  
ein Unternehmen von Springer Science+Business Media

1. Auflage

Stand Mai 2006

**Umschlaggestaltung:** Bernd Walser

**Lektorat:** Ralf Vennefrohne

**Herstellung:** Silvia Hollerbach

**Innengestaltung und Layout:** Uhl + Massopust, Aalen

Bei der Fülle des Materials sind trotz sorgfältiger Bearbeitung Fehler nicht auszuschließen. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit aller Informationen kann daher vom Verlag nicht übernommen werden.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberschutzgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

## Klaus Peter Röskes

**Vorstandsvorsitzender Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) Hamburg, Vizepräsident Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.**

Miteinander anstatt gegeneinander. Es steckt eine Menge Wahrheit in diesen Worten. Die Zulassungszahlen von Kraftfahrzeugen steigen permanent an. Unsere vorhandenen Verkehrsräume können diese Vielzahl an Fahrzeugen kaum noch bewältigen. Der erforderliche Regelungsbedarf wird zu großen Teilen durch die Straßenverkehrsordnung und weitere Verordnungen und Gesetze abgedeckt.

Aber es müssen nicht immer Gesetze und Verordnungen sein, die dem Kraftfahrer signalisieren, dass er sein Verhalten im Umgang mit den anderen Verkehrsteilnehmern überprüfen und gegebenenfalls ändern sollte.

Verkehrssicherheit können wir uns nicht mit immer besserer Technik erkaufen. Nur im Zusammenspiel aller Beteiligten und mit gegenseitiger Rücksichtnahme wird es uns gelingen, die hohen Verkehrsunfallzahlen zu senken.

Wichtigste Erkenntnis von Unfallforschern ist, dass im Regelkreis Mensch, Straße, Fahrzeug vermeidbare Verstöße gegen die Regeln die Hauptursachen für Verkehrsunfälle sind. Der Mensch ist das schwächste Bindeglied in dieser Kette und sorgt durch häufiges Überschätzen seiner Fähigkeiten dafür, dass er sich selbst die Freude am Fahren verdirbt. Zu



Klaus Peter Röskes

häufig nimmt er auch eine vermeidbare Gefährdung seines eigenen Lebens sowie die der anderen Verkehrsteilnehmer in Kauf. Ohne Regeln würde noch mehr Chaos auf unseren Straßen herrschen. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erfüllt daher zweierlei wichtige Aspekte: Sie bringt mehr Sicherheit für den Verkehr und sie fördert den Verkehrsfluss.

Hohe Unfallzahlen und ihre Folgen müssen gesenkt werden. Durch eine Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr und gegenseitige Rücksichtnahme können wir alle dazu beitragen, den öffentlichen Verkehrsraum sicherer zu machen. Lassen Sie uns alle damit nicht erst übermorgen beginnen!

**Klaus Peter Röskes**  
Heiligenhaus, im Mai 2006

## Sicherheit hat Vorfahrt

Wussten Sie eigentlich, dass Krone die Coilmulde für den sicheren Transport von tonnenschweren Stahlrollen erfunden hat? Und wussten Sie auch, dass Krone als erster Trailer-Hersteller den Unterfahrschutz präsentiert hat? Diese beiden Innovationen sind inzwischen mehr als drei Jahrzehnte alt und heute eine Selbstverständlichkeit in der Nutzfahrzeugbranche. Sowohl die Coilmulde als auch der Unterfahrschutz sind nur zwei von zahlreichen Beispielen dafür, wie Krone immer wieder wichtige Sicherheitsdetails in den Trailerbau einfließen lässt, und so maßgeblich zum Schutz von Menschenleben beiträgt. Denn nicht ohne Grund lautet das Krone-Motto „Maximale Nutzlast bei größtmöglicher Ladungssicherheit“. Als „Prime Mover“ der Branche setzt Krone am Trailermarkt kontinuierlich innovative Trends, insbesondere im Bereich der aktiven Prävention. Eines der jüngsten Krone-Beispiele: Das patentierte Multilock-Multiblock-Ladungssicherungssystem, welches insgesamt mehr als 3.000 Zurrmöglichkeiten zum sicheren Niederzurren der Ladung bietet. Dieser von Krone definierte Standard setzte abermals neue Maßstäbe unter dem Gesichtspunkt Sicherheit im Straßenverkehr.

Als zweitgrößter Hersteller von LKW-Anhängern und Aufliegern ist Krone sich seiner Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr äußerst bewusst. Dementsprechend stellen wir unsere Fahrzeuge kontinuierlich auf den Sicherheits-Prüfstand und integrieren neu entwickelte Ladungssicherungs-



Dr. Frank Albers

Komponenten schnellstmöglich in die Serienfertigung. Neben den praktischen Hilfsmitteln am Fahrzeug gehört für uns aber auch der enge Dialog mit den Kunden und den Fahrern zu unseren wichtigsten Aufgaben. Aus diesem Grund bieten wir beispielsweise selber regelmäßig Seminare und Fortbildungen für Fahrer und Verloader an; zudem engagieren wir uns in zahlreichen Aktionen, die zur Vermeidung von Unfällen im Straßengüterverkehr beitragen.

Deshalb war es für uns selbstverständlich, dass wir auch das Buchprojekt „Verkehrssicherheit von A-Z“ unterstützen werden. Denn wo bekommt man sonst auf derart fachkundige Art und Weise praxisgerechtes Wissen zur Verkehrssicherheit so unterhaltsam und kurzweilig serviert?

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Vergnügen bei dieser interessanten und informativen Lektüre.

Dr. Frank Albers  
Werlte, im Mai 2006

# Einleitung

Die EU-Kommission hat im Jahr 2000 das Ziel ausgegeben, die Zahl der Verkehrstoten von damals 50.000 bis 2010 zu halbieren. Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei ist dabei nur ein Weg, um dieses Ziel zu erreichen. Doch dieser Weg ist mein Weg und mein aktiver Beitrag, die Zahl der Verkehrstoten zu senken.

In meiner täglichen Arbeit habe ich mich vor allem um die Sicherheit auf deutschen Autobahnen gekümmert und es ist mir ein großes Anliegen, dabei mit den Lkw-Fahrern zusammenzuarbeiten. Diese Profis auf der Straße können durch ihr Verhalten ganz entscheidend dazu beitragen, dass sich die Zahl schwerer Verkehrsunfälle nach unten bewegt, die Sicherheit erhöht wird und damit auch ihr eigener Berufsalltag wesentlich entspannter verläuft.

Dass ich in meiner täglichen Arbeit besonders Euch Fernfahrer im Auge hatte, ist nicht darauf zurückzuführen, dass ich die landläufige Meinung teile, Ihr verhieltet Euch besonders stark wie „Rowdys“. Genau das Gegenteil ist der Fall: Viele Unfälle, Verstöße gegen Vorschriften und Missstände sind gerade nicht auf den Unwillen oder die Rücksichtslosigkeit der Trucker zurückzuführen, sondern haben ihre Ursache an ganz anderer Stelle.

Diese Ursachen aufzuspüren, sie zu beseitigen oder zumindest abzuschwächen und dabei nach kreativen Lösungen zu suchen, habe ich gemeinsam mit Euch Fahrern unternommen. Nicht zuletzt deshalb habe ich mit dem ersten Fernfahrer-Stammtisch an der Auto-

bahnraststätte Münsterland-Ost einen Ort geschaffen, an dem alle Probleme auf den Tisch kommen können: Ladungssicherung, Lenk- und Ruhezeiten, überfüllte Parkplätze, Eis und Schnee auf Lkw-Dächern und und und.

Wem das zu offen war, dem habe ich die Möglichkeit gegeben, sich am Sorgentelefon für Brummi-Fahrer mit der Polizei auszutauschen.

Aus dem einen Stammtisch sind mittlerweile 38 in ganz Deutschland geworden und im Ausland wird dieses Konzept nun auch übernommen. Aus dem ersten Anruf beim Sorgentelefon sind inzwischen mehr als 1000 geworden. All dies zeigt mir: Auf beiden Seiten gibt es das Bedürfnis zum Austausch!

Dieser Austausch soll weitergehen und unterstützt werden mit Hilfe dieses Buches, das sowohl für die „Kapitäne der Landstraße“ geschrieben wurde wie für alle diejenigen, denen die Verkehrssicherheitsarbeit am Herzen liegt. Denn allein der Austausch untereinander bringt uns letztlich dem Ziel näher, die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen und das wollen wir letztlich alle, weil wir alle davon profitieren!

Daher bitte ich jeden Leser dieses Buches, mir seine Anliegen, Sorgen, Vorschläge, Ideen oder auch einfach nur seine Meinung mitzuteilen unter:

[rbernickel@t-online.de](mailto:rbernickel@t-online.de)

**Rainer Bernickel**

Münster, im Mai 2006



Es blitzt und blinkt!

Foto: M. Rietzler

unterbrechung von vorbeifahrenden Fahrzeugen häufig den Anschein eines herannahenden Einsatzfahrzeuges. Das führte zu Irritationen in der Bevölkerung. Also erging die Aufforderung an die „Überwachungstruppen“ den Kontrolldruck zu erhöhen und das Lampenproblem zu eliminieren.

In einem Beschwerdebrief trug ein Bürger vor, dass es auf Grund der Lichtstärke teilweise zu einer Blendwirkung bis in den Gegenverkehr komme. Die deutliche Erkennbarkeit dieser unzulässigen Leuchtmittel beschränke sich nicht nur auf die Nachtzeit, sondern auch tagsüber gingen von ihnen die

bekanntesten Störungen für andere Verkehrsteilnehmer aus.

Der Gesetzgeber hat mit dem § 49a StVZO ein spezielles Regelungsinstrument zur Verfügung. Nach den Bestimmungen des § 49a StVZO dürfen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern nur vorgeschriebene und zulässige lichttechnische Einrichtungen angebracht sein. Sie müssen ständig betriebsbereit sein und vorschriftsmäßig sowie fest angebracht werden.

Hier soll das einheitliche Signalbild an Kraftfahrzeugen und Anhängern geschützt werden. In diesem Paragraphen werden die vorge-

schriebenen und zulässigen lichttechnischen Einrichtungen beschrieben und sogar die Anbringungsart festgelegt.

Folgerichtig dürfen alle dort nicht aufgeführten lichttechnischen Einrichtungen, da sie das Signalbild eines Fahrzeuges verändern, gar nicht erst angebracht werden. Werden lichttechnische Einrichtungen in der StVZO nicht ausdrücklich genannt, ist ihr Anbau grundsätzlich unzulässig.

Insgesamt ist dieses Problem nichts Neues und das Bundesverkehrsministerium und die Gerichte haben sich in der Vergangenheit schon mit dieser Problematik befasst. Die Rede ist hier von der Anbringung lichttechnischer Einrichtungen hinter Windschutzscheiben und an Fahrzeugen.

Die bei Kraftfahrern beliebte Montage von Weihnachtsbäumen oder Schmucklichterketten hinter den Windschutzscheiben sind nicht erlaubt (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Auflage, Rd-Nr. 4, mit Hinweis auf

VKBl. 64, 410 und Bra VRS 84237). Teilweise werden mehrere gelbe oder rote Lichter zusätzlich auf den Dächern von Lkw montiert und verändern das vorgeschriebene Signalbild durch eine unzulässige Veränderung der Farbsymbolik (Hentschel mit Hinweisen auf vorliegende Urteile).

Der Einbau einer Lichtlaufkette im Kühlergrill wurde durch das Oberlandesgericht Zweibrücken (Beschluss v. 19.11.1990 – 1 Ss 224/90 DAR 228) so bewertet, dass kein Erlöschen der Betriebserlaubnis vorliegt, es aber ordnungswidrig ist. Wer also seinem Spieltrieb folgend nicht erlaubte lichttechnische Einrichtungen an seinem Fahrzeug oder hinter der Windschutzscheibe anbringt, handelt ordnungswidrig und muss mit den vorgesehenen Konsequenzen rechnen, wenn er in eine Kontrolle gerät, spätestens aber, wenn er sein Fahrzeug zur fälligen Hauptuntersuchung vorführt.

Durch einen solchen Anbau wird das Signal-

#### Beleuchtungseinrichtung an Lkw

### Unzulässige Lichtenlagen i. S. d. HU-Richtlinien sind:

- Leuchten im Fahrzeuginneren, die unmittelbar nach außen wirken und hinter der Windschutzscheibe angebracht wurden. Das können sein: Namensschilder, farbige Lampen, Weihnachtsbäume, Laufschriften usw.
- Leuchten, die im Sinne des § 49a StVZO nicht erlaubt sind, z. B. Lichterreihen, Namens-Schriftzüge oder Firmenkennungen aus Leuchtdioden. Sogar das altbekannte Männchen der Firma „Michelin“ zählt dazu. Die Palette ist sehr zahlreich.
- Werden in zulässigen Leuchten die Birnchen gegen andersfarbige bzw. nicht zugelassene gewechselt, ist auch das ein Grund zur Beanstandung.
- Die Anzahl der zulässigen Zusatzscheinwerfer darf ebenfalls nicht überschritten werden oder Seitenmarkierungsleuchten für den Frontanbau benutzt werden.

bild nach vorne erheblich verändert. Es kann auch zu Verwechslungen in bestimmten Fällen kommen. So glaubten Fahrer anderer Fahrzeuge ein Einsatzfahrzeug der Polizei oder ein Rettungsfahrzeug näherte sich.

Es bleibt im Ergebnis festzustellen: Wer gegen die Bestimmungen des § 49a StVZO verstößt, handelt ordnungswidrig und wird bei der HU zur Behebung des ordnungswidrigen Zustandes eine Mängelkarte mit auf den Weg bekommen und zusätzlich wird ihm ein Verwarnungsgeld abverlangt.

Gehen von den angebauten, nichtzulässigen lichttechnischen Einrichtungen an einem Fahrzeug „Gefahren“ für andere Verkehrsteilnehmer aus, kann auch ein Bußgeldverfahren das Endergebnis werden und die Betriebserlaubnis sowie die dazu gehörende Zulassung würden erlöschen.

Wer sein Fahrzeug „verschönern“ möchte, sollte sich vorher bei der Polizei oder zuständigen Stellen Informationen für einen geplanten zulässigen Umbau/Anbau holen, denn das erspart Zeit und vor allem Geld.

Diese Maßnahmen stoßen bei vielen Brummifahrern auf absolutes Unverständnis, denn die Kollegen aus den europäischen Nachbarländern fahren teilweise mit „Leuchtempeln“ der Superklasse durch die Gegend.

So ist es aber nun mal zurzeit noch in Europa, nationale Bestimmungen unterlaufen Bestimmungen der EU und das ist noch zulässig.

## Blinken, warum??

Wetten, dass, der Vordermann wieder mal den Blinker vorm Abbiegen nicht setzt. Schon



Der Blender

Foto: M. Rietzler

Normalität auf unseren Straßen. Darüber gesprochen wird so gut wie gar nicht.

Unsere Verständigung in den Verkehrsräumen wird durch Signalgebung gesteuert und ermöglicht es uns so, gefahrlos Richtungswechsel durchzuführen.

Man kann jedoch täglich feststellen, dass die vorgeschriebene Ankündigung der Fahrtrichtungsänderung sehr spät oder gar nicht erfolgt. Ist es Bequemlichkeit, Vergesslichkeit oder einfach nur Faulheit, weil wir davon ausgehen, dass der Hintermann oder der entgegenkommende Fahrzeugführer schon gesehen wird, wenn wir die Fahrtrichtung ändern und abbiegen? Sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer einem solchen Unfallrisiko auszusetzen, ist vermeidbar.

Durch das Nichtbeachten dieser vorgeschriebenen Verhaltensweise kann es leicht zu folgenschweren Verkehrsunfällen kommen, wobei Radfahrer oder generell Zweiradfahrer schnell erhebliche körperliche Schäden oder sogar tödliche Verletzungen davontragen.

Dass hier ein Regelungsbedarf durch den Gesetzgeber erkannt wurde, zeigt uns deutlich § 9 der Straßenverkehrsordnung sowie die generellen Bestimmungen des § 1 StVO.

### **StVO § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren**

*(1) Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsänderungsanzeiger zu benutzen. Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will, bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links einzuordnen, und zwar rechtzeitig...*

*Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten; vor dem Abbiegen ist es dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.*

Doch die Verhaltensweisen im Verkehrsalltag sehen anders aus. Wer von uns hat sich nicht schon einmal fürchterlich darüber aufgeregt oder sich erschrocken, wenn der Vordermann mit seinem Fahrzeug ohne die erforderliche und vor allem rechtzeitige Ankündigung seinen Abbiegevorgang durchgeführt hat. Wenn man die Absicht hat, einen Abbiegevorgang durchzuführen, ist es zunächst einmal wichtig, dass man in den Rückspiegel nach hinten schaut.

Unter Einhaltung höchster Sorgfalt ist bereits vor dem Blinken und Einordnen der geplante Abbiegevorgang einzuleiten.

In einem Kommentar zur StVO wird der Begriff des Abbiegens wie folgt definiert: Abbiegen nach § 9 StVO erfasst alle Richtungsänderungen im fahrenden Längsverkehr, also jede Fahrtrichtungsänderung, die aus dem gleichgerichteten Verkehr herausführt.

Abbiegen bedeutet die Fahrbahn seitlich verlassen oder im Bogen die Gegenrichtung oder die andere Straßenseite ansteuern...

Die Pflichten des Abbiegers steigern sich, je nach dem Abbiegeziel, von erhöhter Vorsicht (Rückschau, Ankündigungspflicht, Einordnen) bis zur höchsten Sorgfalt, welche Gefährdung anderer ausschließt...

Rechtzeitig und deutlich ankündigen muss der Abbieger sein Vorhaben, und zwar mit dem Fahrtrichtungsanzeiger (§ 54 StVZO) sonst behelfsweise, damit alle Beteiligten sich danach richten können...

Rechtzeitig ist das Zeichen, wenn sich der Verkehr auf das Abbiegen einstellen kann, wobei die gefahrene Geschwindigkeit mit berücksichtigt werden muss. Im Bereich der Autobahn sind z. B. die Entfernungshinweise vor Aus- oder Einfahrten durch die Baken, in der Regel beginnend bei 300 Metern, als ausreichend zu betrachten.

(Auszüge aus Beck'sche Kurz-Kommentare Jagusch/ Hentschel)

Wissen wir, kennen wir! Weit gefehlt! Nur sehr wenige Verkehrsteilnehmer setzen diese gesetzlichen Forderungen in der Praxis um und wenn wir unser eigenes „Blinkverhalten“ einmal konsequent überprüfen, werden wir feststellen, auch wir haben hier ein deutliches De-

fizit und könnten unseren Beitrag zur Senkung von folgenschweren Verkehrsunfällen mit etwas mehr Disziplin ausgleichen.

Oftmals führen mangelnde Ortskenntnisse, fehlerhafte Reisevorbereitungen (vorherige Streckenfestlegung), zu intensive Gesprächsführung während der Fahrt oder einfach nur nachlässiges Handeln dazu, dass wir ohne oder nur mit verspäteter Ankündigung die Fahrbahn wechseln. Ein- und Ausfahrten auf Autobahnen zu nutzen und dabei nicht rechtzeitig zu blinken (300 Meter), führt häufig zu folgenschweren Verkehrsunfällen. Die Geschwindigkeiten sind hier deutlich höher als außerhalb dieses Verkehrsbereiches und somit ist die Zeit, auf ein Fehlverhalten zu reagieren, deutlich kürzer.

Die Aussage eines möglichen Unfallverursachers, den Blinker vor einem Abbiegevorgang betätigt zu haben, kann jederzeit durch Gutachter widerlegt oder aber auch bestätigt werden. Für Fragen der Schadensregulierung kann das von hoher Bedeutung sein. Um einen eventuell flüchtigen Unfallverursacher ermitteln zu können, ist es dabei erforderlich, verwertbare Daten und Hinweise festzuhalten.

Das können ein amtliches Kennzeichen, Hinweise auf Fahrzeugtyp, besondere Merkmale und eine Personenbeschreibung des Fahrers sein. Ist es durch ein solches Fehlverhalten (nicht geblinkt) zu einem Verkehrsunfall gekommen, kann zur Klärung der Frage, wer Verursacher war, eine dahingehende Untersuchung angeordnet werden.

Die gesetzlichen Bestimmungen zum Anzeigen der Fahrtrichtungsänderung, werden durch die Polizei sinnvoll und nicht kleinlich überwacht und nur wenn notwendig geahndet. Die Bußgeldkatalogverordnung (BKatV) sieht für solche Verstöße folgende Ahndungen vor:

- Abbiegen, ohne die Fahrtrichtungsänderung rechtzeitig und deutlich anzukündigen:  
**10,00 Euro Verwarnungsgeld**
- Abbiegen, ohne die Fahrtrichtungsänderung rechtzeitig und deutlich anzukündigen, so dass ein nachfolgendes Fahrzeug gefährdet wurde:  
**30,00 Euro Verwarnungsgeld**
- Abbiegen, ohne die Fahrtrichtungsänderung rechtzeitig und deutlich anzukündigen. Es kam zu einem Unfall:  
**35,00 Euro Verwarnungsgeld**

Beachten wir die Grundregeln und passen unser Verhalten den ständig wachsenden Anforderungen und der kontinuierlichen Weiterentwicklung in den Verkehrsräumen an, stärken wir durch vorausschauendes Fahren und das Einhalten bestehender Regeln die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und schützen letztendlich unser eigenes Leben und unseren Geldbeutel.

## Chaos! Es wird eng auf unseren Straßen

Es wird eng auf unseren Straßen. Steigende Zulassungszahlen und alle Prognosen sagen einen kontinuierlichen Zuwachs aller Fahrzeugarten voraus. So werden in dem Segment Lkw bis zum Jahr 2010 die Zulassungen um bis zu 50 Prozent steigen. Damit wir zukünftig Verkehrsströme effizient leiten kön-

nen, benötigen wir nicht nur mehr betonierte Flächen, sondern intelligente Straßenleitsysteme. Schienenwege und Wasserstraßen als unterstützende Transportwege erfüllen längst nicht die Erwartungen für eine Entlastung.

Darum müssen wir alle Ressourcen der Verkehrsprävention, die für einen geregelten Ablauf auf unseren Straßen von Nutzen sein können, einsetzen.

Verstärkt wird es notwendig sein, dass wir uns um die Fahrerinnen und Fahrer bemühen, die im Regelkreis Mensch, Straße, Fahrzeug überwiegend durch menschliches Versagen und durch vermeidbare Verstöße gegen die Verkehrsregeln die Ursache für Unfälle setzen.

Der Mensch ist das schwächste Bindeglied in dieser Kette und sorgt durch Wahrnehmung seiner eigenen Interessen und häufiges Überschätzen seiner Fähigkeiten dafür, dass er sich selbst die Freude am Fahren verdirbt und zu häufig eine vermeidbare Gefährdung seines eigenen Lebens sowie das der anderen Verkehrsteilnehmer in Kauf nimmt.

Ohne Regeln herrschte noch mehr Chaos auf unseren Straßen und die ohnehin hohen Unfallzahlen würden steigen. Aus diesem Grund gibt es eine Vielzahl von rechtlichen Bestimmungen im Verkehrsrecht. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erfüllt unter anderem zweierlei wichtige Grundlagen. Sie bringt mehr Sicherheit für den Verkehr und fördert die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Eine Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr und ein Miteinander anstatt ein Gegeneinander aller Verkehrsgruppen auf unseren Straßen sollte uns zu einer Verhaltensänderung bewegen, die dazu beitra-

gen wird, dass wir den öffentlichen Verkehrsraum mit einem hohen Sicherheitsgefühl nutzen können.

## Dunkelheit, Regen und Nebel

Der Übergang von der sonnigen Jahreszeit zu herbstlichen Witterungslagen ist nicht schleichend, sondern kommt urplötzlich.

Daher liegt auch hier die Gefahr für alle, die täglich mit ihren Fahrzeugen unterwegs sind. Im November stellen die Kraftfahrer eines Morgens erstaunt fest, dass alle Scheiben des Fahrzeugs beschlagen oder sogar schon vereist sind und Laub auf der Fahrbahn liegt. Die ersten Nebelschwaden zeigen sich. Es wird erst gegen acht Uhr morgens heller und abends wesentlich früher dunkel.

Jetzt heißt es sofort die Fahrweise umstellen und das geflügelte Wort

**„Sicht weg, Gas weg“ gewinnt an Bedeutung.**

So wie man seine Kleidung an die unterschiedlichen Jahreszeiten anpasst, sollte man auch sein Fahrzeug auch an die aktuellen Witterungsbedingungen anpassen.

Unzulässig und sogar gefährlich ist es aber Nebelschlussleuchten oder die Nebelscheinwerfer einzuschalten, wenn gesetzliche Grundvoraussetzungen dafür nicht erfüllt sind. Sie dürfen nur benutzt werden, wenn bei Nebel die Sichtweite weniger als 50 m beträgt. Ansonsten droht ein Verwarnungsgeld, denn die Blendwirkung für andere Verkehrsteilnehmer ist hoch.

Verkehrsraum werben oder der Text des § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Na, wer kann ihn noch auswendig?

### StVO § 1 Grundregel

*(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.*

*(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.*

Wenn sich die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer an die Grundregel unserer Straßenverkehrsordnung halten würde, gingen die Unfallzahlen auf unseren Straßen zum Vorteil aller Verkehrsteilnehmer vermutlich rasch zurück und wir hätten weniger Verletzte und Tote auf den Straßen zu beklagen.

### Lkw-Fahrverbot in der Reisezeit

Zusätzlich zum bestehenden Sonntagsfahrverbot als nationale Regelung werden auch in diesem Jahr in der Zeit vom 01. Juli bis zum 31. August die Verordnung zur Erleichterung des Ferienreiseverkehrs auf der Straße (Ferienreiseverordnung) und zusätzliche Verkehrslenkungsmaßnahmen die Lkw-Fahrer in ihrer Streckenwahl beschränken.

### Unter das Ferienreiseverbot fallende Fahrzeuge:

Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen.

### Verbotszeiten:

Alle Samstage vom 1. Juli bis 31. August jeweils von 07.00–20.00 Uhr.

### Verbotsstrecken:

Die in den letzten Jahren festgelegten Strecken werden sich in geringer Form in jedem Jahr verändern.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) gibt jedes Jahr an seine Mitglieder ein besonderes Merkblatt zum Thema heraus.

### Sonntagsfahrverbot:

Das an Sonn- und Feiertagen von 0.00–22.00 Uhr für das gesamte Straßennetz geltende Fahrverbot (§ 30 Abs.3 StVO) gilt unverändert.

### Erteilung von Ausnahmegenehmigungen:

Anträge sind an die für den Grenzübergang zuständige Straßenverkehrsbehörde bzw. die für das Unternehmen zuständige IHK zu richten.

### Generelle Freistellung

Das Verbot gilt nicht für:

- kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße vom Versender bis zum nächstgelegenen Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen Entladebahnhof bis zum Empfänger.
- kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- oder Abfuhr).
- Beförderungen von:
  - a. frischer Milch und frischen Milchzeugnissen,
  - b. frischem Fleisch und frischen Fleischerzeugnissen,
  - c. frischen Fischen und frischen Fischerzeugnissen,
  - d. leicht verderblichem Obst und Gemüse
- Leerfahrten, die im Zusammenhang mit diesen genannten Fahrten stehen.



Mangelnde Ladungssicherung

Foto: C. Becker

die stetig zunehmende Verkehrsdichte. Deshalb ist es umso wichtiger, dass jeder Fahrer ausreichend informiert ist und seine Ladung besonders sorgfältig sichert. Damit schützt er nicht nur sich selbst und alle anderen Verkehrsteilnehmer, sondern auch die Ladung.

Informationen zur Ladungssicherung gibt es u. a. im Verlag Heinrich Vogel, schauen Sie einfach mal unter [www.heinrich-vogel-shop.de](http://www.heinrich-vogel-shop.de) rein.

Doch grundsätzlich gilt: Jedes noch so gute Lehrbuch kann eine Schulung zum Thema nicht ersetzen.

## Miteinander anstatt gegeneinander

Es ging im Grunde genommen alles rasend schnell. Der Sattelzug war in Höhe der Dreihundert-Meter-Baken angelangt, die eine Parkplatzeinfahrt anzeigten, als der kleine rote Pkw den Fahrer des Sattelzuges überholte und mit einem Abstand von nur ca. fünf Metern vor ihm nach rechts die Fahrspuren

wechselte. Der Pkw-Fahrer bremste jetzt auch noch sein Fahrzeug enorm ab, um in letzter Sekunde auf den Parkplatz aufzufahren.

Durch einen Blick in den Seitenspiegel erkannte der Profi im Lkw: Kein nachfolgendes Fahrzeug, der Fahrer im roten Pkw näherte sich seinem Zug immer schneller, nur durch gut dosiertes Bremsen und Ausweichen auf den linken freien Fahrstreifen konnte der Brummifahrer einen Zusammenprall beider Fahrzeuge vermeiden. Alltag eines Lkw-Fahrers.

Aber was dann ca. 20 Minuten später geschah, kommt nicht so häufig vor!

Der Fahrer des kleinen roten Pkw überholte den Sattelzug und gab mit einer Hand winkend dem Lkw-Fahrer ein Zeichen, auf den nächsten Rastplatz aufzufahren.

Trotz Zeitdrucks und immer noch verärgert fuhr dieser auf den Rastplatz auf.

Aus dem Pkw kam ein Mann auf den Fahrer zu und stammelte schon von weitem hörbare Entschuldigungen.

Er erklärte den Grund seines unachtsamen Verhaltens, bedankte sich für das umsichtige Verhalten des Lkw-Fahrers und lud ihn als kleine Wiedergutmachung auf einen Kaffee ein.

Dieser geschilderte Ablauf passiert x-mal auf unseren Straßen täglich, endet aber meistens deutlich anders. In diesem Fall trennten sich Pkw-Fahrer und Lkw-Fahrer nach einem guten Gespräch und ohne jeden Groll.

Es müssen nicht immer Gesetze und Verordnungen sein, die dem Kraftfahrer über sein Bewusstsein signalisieren, dass er sein Verhalten im Umgang mit den anderen Verkehrsteilnehmern mal wieder überprüfen und ggf. ändern muss. Manchmal helfen auch bildlich dargestellte Vergleiche.

Um Sachverhalte einmal auf ihre ordnungswidrigen Tatbestände zu prüfen, könnten wir es uns leicht machen und sagen, bei der Beachtung der Grundregel unserer Straßenverkehrsordnung, dem § 1 StVO kann sich ein solcher Vorfall nicht ereignen.

„Miteinander anstatt gegeneinander“, diese Forderung soll nicht eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern an den Pranger stellen, sondern sollte alle Beteiligten nachdenklich stimmen und jeden einmal dazu veranlassen, sein eigenes Verhalten auf einen partnerschaftlichen Umgang hin zu prüfen. Überwiegend sind es die eigenen Interessen, egoistisches Denken und ein Überschätzen der eigenen Fähigkeiten im täglichen Miteinander, durch die wir uns selbst die Freude am Fahren verderben und zu häufig eine vermeidbare Gefährdung unseres eigenen Lebens sowie das der anderen Verkehrsteilnehmer gedankenlos in Kauf nehmen.

Ohne Festlegen von Regeln herrschte noch mehr Chaos auf unseren Straßen.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) soll zweierlei wichtige Grundlagen erfüllen. Sie bringt mehr Sicherheit für den Straßenverkehr und sie soll kontinuierlich einen flüssigen Verkehr fördern. Wichtigste Erkenntnis der Unfallforscher ist, dass von den in Betracht kommenden Auslösern, Mensch, Straße, Fahrzeug überwiegend das menschliche Versagen (zu über 85%) durch vermeidbare Verstöße gegen die Hauptregeln als Ursache für Verkehrsunfälle gilt. Fast regelmäßig gibt es in der Straßenverkehrsordnung einige neue Bestimmungen oder Ergänzungen zu einzelnen Paragraphen.

Der § 7 Abs. 4 StVO, der die Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge regelt, ist um eine solche Ergänzung erweitert worden.

Wir alle kennen kilometerlange Staus vor Baustellen oder anderen Engstellen im Verkehrsraum, wo nur noch eine Fahrbahn von zweien oder mehreren in einer Fahrtrichtung zur Verfügung steht.

Hier ist jeder Verkehrsteilnehmer seit dem 01.02.2001 per Verordnung verpflichtet, sich von der Unsitte zu verabschieden, durch das gefährliche Drängeln auf dem noch freien Fahrstreifen einen Platz zu „erkämpfen“. Alle Verkehrsteilnehmer sind verpflichtet, sich hier partnerschaftlich zu verhalten, indem sie sich gemäß der Ergänzung des § 7 Abs. 4 StVO verhalten:

#### **StVO § 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge**

*(4) Ist auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder endet ein Fahrstreifen, so ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass sich diese Fahrzeuge unmittelbar vor der Verengung jeweils im Wechsel nach einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug einordnen können (Reißverschlussverfahren).*

Leider sieht es in der Praxis deutlich anders aus und die „Kampfarena“ Fahrstreifenverengung wird uns wohl immer erhalten bleiben.

## „Nebentätigkeiten“ am Lenkrad

Eine vor kurzem durch die Medien in Form einer Videodokumentation über das Verhalten von Lkw-Fahrern während der Fahrt erstellte Studie, brachte nachfolgend kaum vorstellbare Situationen an den Tag. So erkannte man in den Aufzeichnungen beim Führen eines Lkw solche „Nebentätigkeiten“ wie:

- eine über das Lenkrad ausgebreitete Tageszeitung, die studiert wurde
- einen Fuß auf dem Lenkrad, an dem aktive Pedikürearbeiten durchgeführt wurden
- auf der Fahrerseite war kein Fahrer zu erkennen, weil er auf dem Boden seine Zigaretten suchte
- Kussattacken mit Blick nach rechts zur Beifahrerin
- ein Bein rechts, das andere links vom Lenkrad als Entspannungsübung
- der Versuch des Programmeinstellens an einem im Frontbereich stehenden Fernseher
- Butterbrot im Mund, Thermoskanne in der linken Hand und Kaffeebecher in der rechten Hand
- Telefonhörer am Ohr und Landkarte zum Streckenabgleich auf dem Lenkrad abgelegt

Übermüdung am Steuer trotz subjektiv als genügend empfundener Schlafdauer beschäftigt namhafte Schlafforscher in unserem Land und jeder Betroffene kann, wenn er die Warnsignale seines Körpers beachtet, rechtzeitig geeignete Vorbeugungsmaßnahmen treffen. Irritationen im Blickfeld, ein trockener Mund, brennende Augen sind nur einige Warnsignale, die vom Fahrzeugführer sofort beachtet werden müssen. Unser Körper ist hier der beste Signalgeber.

Das Radio lauter zu drehen, Fenster zu öffnen und Luft ins Fahrzeuginnere zu lassen sind nur kurzfristige Lösungen und nicht geeignet, Müdigkeit auf Dauer fernzuhalten. Besser ist es, auf einen Rastplatz zu fahren und der Forderung des Körpers nach Schlaf mit einem Nickerchen nachzukommen. Dieser so genannte **Powerschlaf** bringt wieder Saft auf unsere „Batterien“ und dauert oftmals gar nicht lange.

Jeder zweite Deutsche klagt über schlechten und unregelmäßigen Schlaf. Nach Angaben des Schlafmediziners Professor Dr. Jürgen Zulley, Vorsitzender der Deutschen Akademie für Gesundheit und Schlaf (DAGS), soll es bald möglich sein, mit einem neuen Müdigkeitstest erstmals Übermüdung zu definieren und damit messbar zu machen.

Der überwiegende Anteil der Verkehrsteilnehmer, die während der Fahrt mit ihrem Fahrzeug wegen einer Sekundenschlafattacke einen Unfall verursachten, hatte erhebliche, unterdrückte Schlafdefizite. Das trifft auf alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zu.

Die rechtlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit der Verursachung eines Verkehrsunfalles aufgrund von Übermüdung (Sekundenschlaf) und die daraus resultierenden Folgen sind den meisten Verkehrsteilnehmern nicht einmal ansatzweise bekannt.

In der Regel gibt es kein Einschlafen am Steuer ohne vorherige Anzeichen. Diese können auch von unerfahrenen Fahrern festgestellt werden. Daraus folgt, dass bei erfahrenen Fahrzeugführern Angaben am Unfallort, demzufolge sie Ermüdungserscheinungen zuvor nicht festgestellt hätten, gänzlich unglaubwürdig sind.

Dies ist Grundlage für diverse höchst-/obergerichtliche Urteile. Anzuführen sind hier beispielhaft die Urteile des OLG Frankfurt, v. 26.5.92-8U 184/91 und des BGH VRS 1721/BGH DAR 55 160/BGH DAR 54 208.

Der § 1 StVO verpflichtet jeden Fahrzeugführer, sich so zu verhalten, dass Andere weder geschädigt noch gefährdet werden.

In § 2 FahrerlaubnisVO (eingeschränkte Zulassung, nachfolgend FeV) wird darauf hingewiesen, dass derjenige, der sich aufgrund körperlicher und geistiger Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann, am Straßenverkehr nur teilnehmen darf, wenn er Vorsorge getroffen hat, dass er andere nicht gefährdet.

Sollte es trotz der Verpflichtung zur Beachtung der Bestimmungen des § 1 StVO sowie § 2 FeV zu einer Fahrt mit einem Fahrzeug und dabei zu einem Verkehrsunfall mit der Ursache Übermüdung kommen, greifen u.U. die Bestimmungen des § 315c StGB und es droht der Führerscheinentzug.

Eine Straftat könnte dann in Betracht kommen, wenn der Fahrzeugführer Ermüdungserscheinungen beispielhaft ignoriert hat.

Typische Ermüdungserscheinungen sind die bereits zuvor beschriebenen deutlichen Körpersignale. Wenn dann durch diesen körperlichen/geistigen Mangel (übermüdeten Körper/Geist) eine sogenannte Fremdgefährdung entstehen würde, was bei einem Ver-



Folgen des Sekundenschlafs eines Lkw-Fahrers

Foto: C. Becker

kehrsunfall (ausgenommen Alleinunfall) immer zwangsläufig der Fall ist, liegt bei entsprechendem Nachweis-/Beweisverfahren (Aussage, Einfahrspur, Zeugenaussagen, Tagesablauf etc.) der Verdacht einer Straftat vor.

Der Gesetzgeber und die Justiz betrachten diesen Tatbestand als derart gefährlich, dass dieses Verhalten vom reinen Ordnungswidrigkeitentatbestand nicht mehr getragen wird, sondern zu einem Straftatbestand führt. (Jagusch/Henschel 35. A. 315 c Randnummer 14, Seite 1414 Beck'sche Kurzkommentare).

Eine denkbare und auch folgerichtige Maßnahme wäre dann unter Umständen die Sicherstellung/Beschlagnahme des Führerscheins/der Fahrerlaubnis, da diesem Verkehrsteilnehmer die Geeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeuges/der Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrzeugführer im Vorgriff auf eine solch folgende richterliche Anordnung untersagt werden könnte/sollte (§ 69 StGB).

Die polizeiliche Sicherstellung des Führerscheins würde nach der Maßgabe folgender Rechtsgrundlagen erfolgen: § 94 i.V.m.