

Der sieht Sie nicht

Lkw-Fußgänger-Unfälle auf dem Betriebsgelände

Auf dem Betriebsgelände stirbt ein Fußgänger bei der Kollision mit einem Lkw. Ein tragischer Einzelfall? Leider nicht. Acht tödliche Unfälle haben sich seit 2011 auf Betriebsgeländen von BGN-Mitgliedsbetrieben ereignet, bei denen der Fahrer eines Lkw oder anderen schweren Fahrzeugs einen Fußgänger nicht gesehen hat.



sam: Immer geht es darum, wie die Interaktion von Fußgänger und Lkw gestaltet ist. Immer geht es um Risikowahrnehmung, um Aufmerksamkeit und um Sehen und Gesehenwerden. Im Folgenden erhalten Sie Hinweise u. a. zur Gestaltung der Arbeitsbereiche von Lkw-Fahrern und Fußgängern, um ein sicheres Arbeiten für alle zu ermöglichen.

[Dipl.-Ing. Jörg Bergmann ist Leiter der Abteilung Sicherheit der BGN-Prävention.]

VON JOACHIM FUß UND JÖRG BERGMANN

ie Bilder auf der Überwachungskamera lassen den Atem stocken: Ein Mitarbeiter geht über das Betriebsgelände. Von links nähert sich ein Lkw mit kaum mehr als Schrittgeschwindigkeit. Unbeeindruckt geht der Fußgänger weiter. Der Lkw fährt weiter geradeaus. Drei Sekunden später das Unfassbare: Der Lkw erfasst den Mann, wirft ihn zu Boden, überfährt ihn. Der Fußgänger wird bei diesem Unfall getötet.

Immer wieder kommt es in Betrieben zu schweren und tödlichen Unfällen, die im Zusammenhang mit dem Fahren und Rangieren von Lkw oder anderen schweren Fahrzeugen stehen. Allen gemein-

Am Anfang steht die Gefährdungsbeurteilung

Um das Unfallrisiko zwischen Lkw und anderen Verkehrsteilnehmern zu verringern, müssen im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zunächst die bestehenden Gefahrenbereiche identifiziert werden. Das sind die Bereiche, wo sich die Fahr- und Rangierbereiche der Fahrzeuge und die üblichen oder vorhersehbaren Laufwege der Fußgänger kreuzen. Mögliche Fragen: Wo führen derzeit Verkehrswege durch Gefahrenbereiche? Wo ist der Weg durch den Gefahrenbereich eine Abkürzung, ein schnellerer Zugang zum Arbeitsplatz, ein häufig gewählter Weg zwischen Gebäuden? Solche gefährlichen Abkürzungen gilt es zu unterbinden, z. B. indem Türen verschlossen oder Verbotsschilder aufgestellt werden.

Mit einem geeigneten Verkehrswegekonzept können Betriebe solche Gefahrenbereiche beseitigen oder wenigstens so weit wie möglich verringern. Hierzu dienen klar getrennte Verkehrswege für Fußgänger und Fahrzeuge – und auch eine klare, einfache Wegeführung für werksfremde Lkw-Fahrer. Hilfreich ist hier z. B. ein farbbasiertes Wegweisersystem, das auch von ausländischen Fahrern ohne deutsche Sprachkenntnisse sofort verstanden wird. Wo es möglich ist, sollte die Verkehrsführung so gestaltet sein, dass das besonders unfallträchtige Rückwärtsfahren oder -rangieren vermieden oder auf ein Minimum begrenzt wird.

[Dipl.-Psych.
Joachim Fuß ist
Mitarbeiter der BGNPrävention und leitet
das Sachgebiet
Verkehrssicherheit.]





Sven Strietter, Tourenbetreuer bei Coca-Cola Mannheim (Bild rechts): "Seit vielen Jahren achten wir bei unseren Lkw auf bestmögliche Sicht. Die verschiedenen Spiegel und eine Heckkamera erfassen alle Bereiche um das Fahrzeug. Tote Winkel gibt es nicht mehr. Wir schulen unsere Fahrer regelmäßig, um das Bewusstsein für mögliche Gefährdungen präsent zu halten."

Auch die baulichen Gegebenheiten sollten bei der Gefährdungsbeurteilung kritisch betrachtet werden: Sind die Gefahrenbereiche hindernisfrei gehalten? Sind sie gut ausgeleuchtet? Sind die Verkehrswege klar und eindeutig gekennzeichnet?

Nicht immer wird es allerdings möglich sein, die Interaktion von Lkw/Fahrzeug und Fußgängern vollständig zu vermeiden. Beim Festlegen von Schutzmaßnahmen müssen daher die Perspektiven des Fahrers, die der anderen Verkehrsteilnehmer und des Betriebs berücksichtigt werden.

Viele Spiegel und dennoch tote Winkel

Bei Lkw-Fußgänger-Kollisionen sind prinzipiell drei Varianten denkbar:

- → Ein Fußgänger läuft quer vor einem Lkw entlang und wird von diesem erfasst.
- → Ein abbiegender Lkw erfasst einen seitlich von ihm stehenden oder gehenden Fußgänger.
- → Beim Rückwärtsfahren oder Rangieren übersieht der Lkw-Fahrer einen Fußgänger.

Eine zentrale Rolle bei diesen Unfällen spielen eingeschränkte Sichtverhältnisse des Lkw-Fahrers. Dabei müssen alle Kraftfahrzeuge Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht haben, die so beschaffen und angebracht sind, dass der Fahrzeugführer nach rückwärts, zur Seite und unmittelbar vor dem Fahrzeug – auch beim Mitführen von Anhängern – alle für ihn wesentlichen Verkehrsvorgänge beobachten kann (§ 56 StVZO).

Bei in der EU zugelassenen Fahrzeugen müssen die Spiegelsysteme so beschaffen sein, dass der seitliche Rückraum des Fahrzeugs vollkommen einsehbar ist. Eigentlich dürfte es somit den toten Winkel vor und neben einem Lkw gar nicht mehr geben. Oft sind die Spiegel aber nicht richtig eingestellt. Oder die Fahrer sind mit der Vielzahl an Spiegeln oder mit der komplexen Situation schlicht überfordert. Verboten, aber dennoch häufig zu sehen: Sichtbehinderungen im Führerhaus wie Armaturentafelaufsätze, Stofftiere, Namensschilder oder Vorhänge, die das Sichtfeld einschränken.

Hilfen gegen den toten Winkel

Einige Firmen bieten auf ihren Lkw-Parkflächen Spiegeleinstellplätze an. Es handelt sich dabei um einen speziellen Parkplatz mit Markierungen, die in verschiedene Felder aufgeteilt sind. Jedes Feld korrespondiert mit einem der Spiegel am Lkw.

Viele Hersteller bieten für neue Lkw Abbiegeassistenzsysteme an, die Personen und Gegenstände im toten Winkel erfassen und den Fahrer warnen – oder die aktiv eingreifen, wenn Gefahr droht. Auch ältere Fahrzeuge müssen nicht auf Assistenz verzichten. Sie können mit signalgebenden kamerabasierten Lösungen zur Überwachung der Lkw-Seitenbereiche nachgerüstet werden.

Problem: Rückwärtsfahren

Das Rückwärtsfahren ist beim Lkw besonders sicherheitskritisch und sollte möglichst vermieden werden. Falls das nicht machbar ist, sollte es entweder mithilfe eines Einweisers erfolgen oder durch eine Rückfahrkamera abgesichert werden. Die StVO (§ 9 Abs. 5) legt die Verantwortung eindeutig dem Fahrzeugführer auf. Er ist verpflichtet, sich vor der Rückwärtsfahrt zu vergewissern, dass der





Den Raum hinter dem Lkw erfasst die Heckkamera, der Fahrer sieht den Fußgänger auf dem Bildschirm.

Verkehrsraum hinter seinem Fahrzeug frei ist. Dies gilt auch für die Bereiche, die er im Rückspiegel nicht einsehen kann. Bei einem entsprechenden Unfall sieht die Rechtsprechung in der Regel die volle Haftung beim Rückwärtsfahrenden.

Problem: Ablenkung

Auch die Fahrprofis im Lkw müssen immer wieder auf ihre besondere Verantwortung und auf sicheres Verhalten aufmerksam gemacht werden: für klare Sicht sorgen, mit angepasster Geschwindigkeit fahren und die betrieblichen Vorgaben beachten – im Zweifel lieber einen Blick mehr und natürlich keine ablenkenden Nebentätigkeiten wie Lesen, Telefonieren, Programmieren des Navis oder Bedienen des Handys.

Problem: Fußgängerverhalten

Sehr wichtig ist aber auch das Verhalten der anderen auf dem Betriebsgelände: Fußgänger in Gefahrenbereichen müssen sich darüber klar werden, dass sie neben, vor und hinter einem Lkw nicht sicher wahrgenommen werden. Im Zweifelsfall nehmen sie besser an: "Der sieht mich nicht!" und verhalten sich entsprechend defensiv.

Um ein gefahrloses Miteinander sicherzustellen, müssen alle Mitarbeiter zu folgenden Verhaltensregeln unterwiesen werden:

- → konsequent nur die vorgesehenen Verkehrswege nutzen,
- → stets ausreichende Abstände zu Großfahrzeugen einhalten,
- → grundsätzlich nicht hinter oder dicht vor einem Lkw vorbeilaufen,
- → sich niemals im seitlichen toten Winkel des Lkw aufhalten.

Das Tragen von Warnkleidung verbessert die Wahrnehmbarkeit erheblich – besonders in der dunklen Jahreszeit. Es sollte daher auf dem Betriebsgelände Standard sein.

Durch direkten Blickkontakt mit dem Lkw-Fahrer können Fußgänger sicherstellen, dass sie gesehen werden. Ein Anhaltspunkt: Wer den Fahrer über den Außenspiegel nicht sieht, kann von diesem auch nicht gesehen werden. Und auch Fußgänger müssen auf betrieblichen Wegen die volle Aufmerksamkeit auf die Verkehrssituation richten und dürfen sich nicht durch andere Tätigkeiten ablenken.

Gefährdungsbewusstsein schaffen, Fehlverhalten ahnden

Betriebe, die ihre Mitarbeiter regelmäßig über diese Punkte unterweisen und Betriebsfremde einweisen sowie anschließend den Lernerfolg überprüfen, handeln rechtssicher und schaffen Gefährdungsbewusstsein. Grundsätzlich müssen Unterweisungen immer mündlich und arbeitsplatzbezogen erfolgen. Das bloße Aushändigen schriftlicher Anweisungen, gegebenenfalls gegen Unterschrift, ist keine ausreichende Unterweisung.

Animierte und interaktive Medien auf Bildschirmen oder Tablets können die Ein- und Unterweisung sinnvoll ergänzen und attraktiv gestalten. Eine dauerhafte Verhaltensanpassung wird sich aber letztlich nur dann erzielen lassen, wenn Fehlverhalten konsequent angesprochen und über klar kommunizierte Eskalationsstufen – z. B. Ansprache, Ermahnung, Abmahnung, Geländeverbot bei Betriebsfremden – beeinflusst wird.

[Wir danken der Coca-Cola European Partners Deutschland GmbH in Mannheim für die Unterstützung bei den Fotoaufnahmen zu diesem Artikel.]