

## ■ Leitartikel

**Sicherstellung, Beschlagnahme,  
Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen**  
Daniel Kaiser

## ■ Recht

**Von Überholen und Vorbeifahren**  
Yann Moor

**«Elefantenrennen» – ein unnötiges Übel  
auf Autobahnen**  
Beat Schlumpf / Thorsten Vogl

**Werkstattgespräche**  
Claudia Siebeneck

## ■ Technik

**Bringt automatisierte Fahrt auch Wohlfahrt?**  
Peter-Martin Meier

## ■ Statistik

**Strassenverkehr in Zahlen**  
Edit Seidl

## ■ Flash

**In eigener Sache**

### **Herausgeber**

Hans Giger  
Edit Seidl  
Hans Wiprächtiger  
Gerhard Fiolka

### **Beirat**

Daniel Blumer  
Brigitte Buhmann  
Beat Hensler  
Thierry Luterbacher  
Peter-Martin Meier  
Adolf Ogi  
Frank Th. Petermann  
Evalotta Samuelsson  
Herbert Schambeck  
Ivo Schwander  
Michael Thali  
Hugo Tschirky  
Urs Wernli  
Willi Wismer

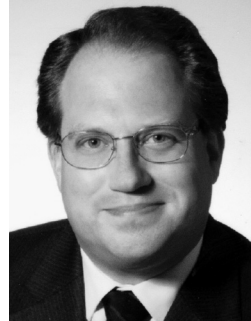
### **Schriftleitung**

Edit Seidl  
Thorsten Vogl  
André Kuhn

# «Elefantenrennen» – ein unnötiges Übel auf Autobahnen



Beat Schlumpf\*



Thorsten Vogl\*\*

«Elefantenrennen», bei denen ein LKW einen anderen überholt, sind ein tägliches Ärgernis auf der Autobahn. Einem höchstens minimalen Zeitgewinn steht nicht nur eine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer, sondern auch eine erhebliche Erhöhung der Gefahrensituation, das Risiko, mit Bussen belegt zu werden, eine Erhöhung von Verschleiss sowie Kraftstoffverbrauch und Image-schäden gegenüber. Fahrer, die sich Elefantenrennen liefern, zeigen, dass ihre Ausbildung ungenügend ist. Ihre Arbeitgeber müssen sie deswegen entsprechend schulen – auch aus eigenem Interesse, da eine solche Schulung die Kraftstoffkosten sowie die verschleissbedingten Ausgaben erheblich verringern kann.

## Inhalt

- I. Das Problem
- II. Gründe für solche Überholvorgänge
  1. Zeitgewinn
  2. Psychologische Gründe
  3. Stressbedingtes Handeln
- III. Gefahren
- IV. Massive Erhöhung der Fahrtkosten
- V. Juristische Einordnung: Die Grenze des Erlaubten bei Überholvorgängen zwischen LKW
- VI. «Elefantenrennen» – oft sinnlos, aber dennoch an der Tagesordnung
- VII. Schulung der LKW-Fahrer und Förderung einer sparsamen, ausgeglichenen Fahrweise

## I. Das Problem

Wer kennt sie nicht: die Elefantenrennen auf den Autobahnen. Ein LKW schiebt sich auf der Überholspur auf einem anderen LKW vorbei. Die Geschwindigkeit des überholenden LKW ist nur minimal höher als die des überholten Fahrzeugs. Entsprechend lange dauert der Überholvorgang. Es bilden sich auf der Überholspur lange Schlangen genervter PKW-Fahrer, die in ihrem Fortkommen behindert werden.

## II. Gründe für solche Überholvorgänge

### 1. Zeitgewinn

Zum einen – das liegt auf der Hand – möchte der Überholende schneller vorankommen. In der Tat beobachtet man Elefantenrennen gerne an Steigungen, wo stärker motorisierte LKWs oder solche mit weniger Last versuchen, an anderen LKWs vorbeizukommen. Zudem wird das Überholmanöver vom Fahrer des vermeintlich schnelleren Lastwagens völlig falsch eingeschätzt. Bis allerdings steigungsbedingt eine entsprechende Überholgeschwindigkeit erreicht werden kann, dauert es sehr lange – zum Ärger der Autofahrer. Wenn man dann anschliessend beobachtet, in welchem Schneckentempo sich der Abstand zwischen den beiden LKWs vergrössert, so fragt man sich, ob der Überholende nun tatsächlich so viel schneller vorankommt. Auch sieht man immer wieder, dass der Fahrer des überholten Lastwagens die Geschwindigkeit zurücknehmen muss, um das Elefantenrennen abubrechen. In der Tat ist, gerade auf kürzeren Strecken, der Zeitgewinn zu vernachlässigen. Vielfach sind diese Überholvorgänge einfach nur dem enormen Druck geschuldet, der auf den Fahrern lastet. Zeit ist Geld; Standzeiten kosten unnötig. In vielen Logistikzentren wird im Dreischicht-Betrieb gearbeitet; kurze Be- und Entladezeiten sind das A und O in der Branche. Die vorbestimmten Abfahrtszeiten nach Ladevorgängen sind in der Regel mit «heisser Nadel gestrickt», oftmals mit Toleranzen von weniger als 15 Minuten. Folge: Die Fahrer stehen unter Dauerdruck. Hinzu kommen immer voller werdende Strassen mit Staus und Behinderungen, die es weiter erschweren, den ohnehin engen Zeitplan einzuhalten, ebenso lange Wartezeiten am Zoll etc. Dieser Druck verhindert oftmals rationale

\* BEAT SCHLUMPF, FCILT, ist Inhaber der GSL Consulting GmbH, Beratungs-firma für Logistik und Supply Chain Beurteilung und ferner Bereichsleiter Betriebstechnik, Logistik und Technischer Kundendienst/Service sowie Dozent an der ABB Technikerschule, Baden.

\*\* THORSTEN VOGL, Rechtsassessor, Mitglied des Vorstands der SGO – Ständige Schweizerische Schiedsgerichtsorganisation, Zürich, Associate der GSL Consulting GmbH, Biberist, Dozent für Allgemeine Rechtskunde und Transportrecht an der ABB Technikerschule in Baden, Ehrenmitglied der Association pour l'unification du droit en Afrique (UNIDA), Paris.

Überlegungen und führt dazu, dass der Fahrer einzig auf rasches Vorankommen gepolt ist und nicht mehr rational überlegt, ob er infolge des Überholvorgangs wirklich einen nennenswerten Zeitgewinn erzielt.

Auf der anderen Seite ist im Transportgewerbe eine Zeitersparnis, die dem PKW-Fahrer vernachlässigbar zu sein scheint, von unschätzbare Bedeutung. Fährt ein LKW über 500 km mit 82 statt mit 80 km/h, so gewinnt er ca. neun Minuten – neun Minuten mehr zum Be- und Entladen oder endlich die Zeit für eine Tasse Kaffee – jede Minute ist Gold wert!

## 2. Psychologische Gründe

Des Weiteren spielen aber auch psychologische Gründe eine Rolle: Der Fahrer benötigt einen «Kick», der das eintönige Fahren in der Kolonne unterbricht, sei es, weil er bereits Ermüdungssymptome verspürt und er etwas tun muss, das höhere Aufmerksamkeit fordert, um wieder wach zu werden. Oder er möchte einfach nur einmal ein anderes Bild als immer nur denselben LKW vor sich sehen. In der Tat kann man oft beobachten, dass die Fahrt dann in gleicher Art, aber nur mit geänderter Wagenfolge fortgesetzt wird – von Zeitgewinn also keine Spur. Ebenfalls beobachten konnten die Verfasser dieser Zeilen, dass sich ein LKW neben den anderen schob, um dem Fahrer irgendwelche Zeichen zu geben. Vielleicht verständigte man sich darauf, gemeinsam die nächste Raststätte anzufahren.

## 3. Stressbedingtes Handeln

Wie bereits erwähnt, stehen LKW-Fahrer meist unter erheblichem Termindruck, der bereits zu Stress führt. Hinzu kommen weitere Faktoren wie Strassenverhältnisse oder Verkehrslage: Kommt es durch Staus oder wetterbedingt zu Verzögerungen, erhöht sich der Termindruck. Stressauslöser sind zudem das aggressive Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, Polizei- und Grenzkontrollen, zunehmende Bürokratie, Fehler am Fahrzeug, überfüllte Rastplätze und nicht selten auch schlampig ausgefüllte Waren-Begleitpapiere sowie ungenügende Lieferadressen.

Kein Wunder also, dass «Brummifahrer» unter erheblichem Stress leiden. Dies führt zu einem erhöhten Adrenalin Spiegel, der wiederum die Aggressivität erhöht. Das Handeln wird irrational; unnötige Überholvorgänge häufen sich. Der starke Zeitdruck führt dazu, dass «Dampf abgelassen» werden muss – beim sinnlosen Überholen.

## III. Gefahren

Dem selbst auf lange Strecken oftmals nur minimalen Zeitgewinn steht eine erhebliche Erhöhung der Gefah-

renlage gegenüber – googelt man «Elefantenrennen» und «Unfall», so finden sich alleine im deutschsprachigen Raum zahlreiche Hinweise auf entsprechende Unfallberichte. Grund sind zum einen die genervten Autofahrer. Nach dem erzwungenen Langsamfahren wird bisweilen richtig «aufgedreht», besonnenerer PKW-Fahrer richtiggehend «zur Seite gefegt». Der LKW wird durch drängelnde PKW veranlasst, noch vor Erreichen des gesetzlich geforderten Sicherheitsabstands wieder nach rechts einzuscheren; das überholte Fahrzeug muss abbremsen, was die Gefahr von Auffahrunfällen erhöht, wenn die nachfolgenden Fahrer ebenfalls zu wenig Abstand einhalten oder, etwa wegen Müdigkeit, unaufmerksam sind. Zu schnelles Einscheren, aber auch das Ausscheren haben, insbesondere bei winterlichen Strassenverhältnissen, bereits dazu geführt, dass der LKW ins Schleudern geriet. Hinzu kommt, dass PKW-Fahrer, die die Überhol-Absicht eines LKW erkennen, nicht selten rasch versuchen, die Lücke vor sich zu schliessen oder doch noch schnell an dem LKW vorbeizukommen. Dabei wird nicht nur der erforderliche Mindestabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug gefährlich verkürzt, sondern es kann zu Kollisionen mit dem überholwilligen LKW kommen, wenn dieser das Fahrzeug infolge des toten Winkels nicht wahrnimmt. Alles in allem steht einem minimalen Zeitgewinn eine deutlich erhöhte Gefahr gegenüber.

## IV. Massive Erhöhung der Fahrtkosten

Grossunternehmen gehen davon aus, dass pro Jahr und LKW bis zu 10'000 US-Dollar an Treibstoffkosten gespart werden können; durch eine Schulung der Fahrer kann eine Dieselreduktion bzw. CO<sub>2</sub>-Reduktion von rund 5 % erzielt werden.<sup>1</sup> Im Rahmen dieses Einsparpotentials ist die richtige Fahrweise ein wichtiger Faktor. Dass das beim Überholen unvermeidliche häufige Abbremsen und Beschleunigen den Treibstoffverbrauch stark erhöht, ist erwiesen. Zusätzlich belastet eine aggressive Fahrweise das Fahrzeug – Motor, Kupplung, Bremsen, Getriebe, Achsen und Reifen werden schneller verschlissen. Die Schulung der Fahrer zu einer spritsparenden und ausgeglichenen Fahrweise<sup>2</sup> kann deswegen unmittelbar positive Ergebnisse für das Betriebsergebnis zeitigen.

<sup>1</sup> PAUL WITTENBRINK, Transportmanagement, 2. Aufl. 2014, S. 170.

<sup>2</sup> Etwa im Rahmen des Kurses «QualiDrive» der ASTAG.

## V. Juristische Einordnung: Die Grenze des Erlaubten bei Überholvorgängen zwischen LKW

Juristisch können Elefantenrennen eine Busse nach sich ziehen. Das überholende Fahrzeug muss nach der Rechtslage in Deutschland während des Überholvorgangs in einer wesentlich über der Fahrtgeschwindigkeit des überholten Fahrzeugs fahren. Das Oberlandesgericht Hamm<sup>3</sup> hat diesen in § 5 Abs. 2 Satz 2 der deutschen StVO niedergelegten Grundsatz in Bezug auf Elefantenrennen konkretisiert: Danach ist nicht nur die Überholgeschwindigkeit massgeblich, sondern zudem der Umstand, ob es durch den Überholvorgang zu unangemessenen Behinderungen kommt. Auch ein langer Überholvorgang ist deswegen nicht ahndungswürdig, wenn ein Ausweichen auf eine dritte freie Spur möglich oder die Autobahn leer ist. Ansonsten aber gilt, dass ein Überholvorgang nach spätestens 45 Sekunden abgeschlossen sein soll, was, wenn das zu überholende Fahrzeug 25 m lang ist und die nach § 4 Abs. 3 StVO einzuhaltenden Mindestabstände von 50 m vor und nach Überholvorgang berücksichtigt werden, erfordert, dass bei der auf Autobahnen höchstzulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h (s. § 3 Abs. 3 StVO) des überholenden Fahrzeugs das überholte Fahrzeug mit maximal 70 km/h fährt.

Für die Schweiz fehlt es, soweit ersichtlich, an einer Konkretisierung der Anforderungen an verbotene Elefantenrennen. Indes regelt Art. 35 Abs. 3 SVG, dass beim Überholen auf die übrigen Strassenbenützer besonders Rücksicht zu nehmen ist. Zu beachten in diesem Zusammenhang ist sicherlich ferner Art. 4 Abs. 5 der Verkehrsregelnverordnung, der besagt: «Der Fahrzeugführer darf ohne zwingende Gründe nicht so langsam fahren, dass er einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert.» Verkehrsbehindernde Überholvorgänge sind demnach auch in der Schweiz nicht erlaubt. Um eine klare Linie für regelwidrige «Elefantenrennen» zu schaffen, bietet sich die Orientierung an der zitierten deutschen Rechtsprechung an.

## VI. «Elefantenrennen» – oft sinnlos, aber dennoch an der Tagesordnung

Die GSL Consulting GmbH hat eine kleine eigene Studie<sup>4</sup> erstellt, in deren Rahmen 392 Überholmanöver erfasst wurden, welche zugeordnet werden konnten. Das Monitoring erfolgte in dem Zeitraum September 2015 bis

Dezember 2016 und zu 90 % auf der Strecke Kriegstetten – Baden zwischen 04.45 Uhr und 06.00 Uhr morgens. Im Rahmen des Rankings wurden über 87 Transportfirmen registriert. Dabei fiel auf, dass Fahrzeuge bestimmter Unternehmen überdurchschnittlich häufig mit LKW-Überholvorgängen in Erscheinung traten. Angesichts der erfassten Unternehmen (ausländische LKW wurden nicht erfasst) und der Tatsache, dass es sich zumeist um Lebensmitteltransporte handelte, kann man davon ausgehen, dass die Mehrzahl der Fälle nicht Transporte über mehrere tausend Kilometer, sondern solche innerhalb der Schweiz oder gar nur der Region betrifft. Bei diesen Kurzstrecken ist, wie ausgeführt, ein Zeitgewinn nicht zu erwarten und wenn, dann liegt er nur in einem Bereich weniger Sekunden bis Minuten. Es werden also ohne erkennbaren Nutzen erhöhte Kosten verursacht, der Verkehrsfluss gestört, die Unfallgefahr auf der Autobahn erhöht, das Fahrzeug verschlissen, die Umwelt mit vermehrten Emissionen belastet und empfindliche Bussgelder riskiert. Zudem beklagt die Branche die immer stärkere Reglementierung; manche Unternehmen übersehen aber offensichtlich, dass es im eigenen Interesse der LKW-Fahrer liegt, nicht durch unnötige «Elefantenrennen» auf sich aufmerksam zu machen, da ansonsten von staatlicher Seite repressiv, also mit neuen Regeln, reagiert werden muss. Eine Folge davon ist, dass die Überholverbote für LKW immer stärker ausgeweitet werden. Wer nicht selbst Disziplin einhält, muss sich nicht wundern, wenn er sich einem immer stärker reglementierten Umfeld gegenüber sieht.

## VII. Schulung der LKW-Fahrer und Förderung einer sparsamen, ausgeglichenen Fahrweise

Da es allzu häufig zu unnötigen Überholmanövern kommt, sind die Transportunternehmen aufgerufen, Massnahmen zu ergreifen, die sich, wie ausgeführt, nur positiv auf das Betriebsergebnis auswirken können und deswegen gut angelegtes Geld sind. Eindeutige Vorgaben nebst Schulungsmassnahmen sollten in jedem Unternehmen selbstverständlich sein. Zudem könnte der Dieselverbrauch kontrolliert und Fahrer, die durch sparsame Fahrweise auffallen, belohnt werden.

Zu erwähnen ist, dass die RICHTLINIE 2003/59/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr auch von der Schweiz im Rahmen der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) umgesetzt wurde. Von den Chauffeuren wird deswegen unter anderem die Fähigkeit zur Optimierung des Treibstoffverbrauchs (Anhang Punkt 1.3) sowie die Fähigkeit zu einem Verhalten, das zu einem positiven Image des

<sup>3</sup> OLG Hamm, Beschluss vom 29. Oktober 2008, Az. 4 Ss OWi 629/08; zustimmend: OLG Zweibrücken, Beschluss vom 16.11.2009, Az. 1 SsRs 45/09.

<sup>4</sup> S. [http://www.gsl-group.ch/\\_/frontend/handler/document.php?id=283&type=42](http://www.gsl-group.ch/_/frontend/handler/document.php?id=283&type=42), besucht am 9. März 2018.

Unternehmens beiträgt (Anhang Punkt 1.6), erwartet. Hinzu kommt, dass Unternehmen, die durch ständige Verkehrsbehinderungen auffallen, sich dadurch kein positives Image erwerben. Chauffeure, die sich unnötige «Elefantenrennen» liefern, beweisen, dass sie nicht über den von ihnen zu fordernden Kenntnisstand verfügen und deswegen einer Nachschulung bedürfen.

## Résumé

Les «courses d'éléphants» où un camion dépasse l'autre n'entravent pas seulement le flux du trafic routier; ils provoquent aussi une aggravation essentielle du risque d'accidents, augmentent l'usure et la consommation de carburant et nuieront à l'image de l'entreprise. D'un point de vue juridique, les dépassements qui gênent outre mesure les autres usagers de la route peuvent résulter dans une condamnation à une amende. La jurisprudence allemande a fixé des règles très détaillées que d'autres juridictions pourront également appliquer. Malheureusement on voit trop souvent des telles «courses d'éléphants»; les conducteurs peuvent ainsi que leur savoir-faire est insuffisant. Leurs employeurs doivent donc les former, ce qui est aussi dans leur propre intérêt car une telle formation entraîne une économie considérable. Un style de conduite prudent et modéré évite l'accroissement de la densité réglementaire (p. ex. des interdictions de dépassement pour les camions).