

RÜCKWÄRTSFAHREN MIT ABFALLSAMMELFAHRZEUGEN

Auswertung der VKU-Umfrage und Schlussfolgerungen für die Praxis

Berlin, Januar 2024

Der Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU) vertritt über 1.550 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit über 300.000 Beschäftigten wurden 2021 Umsatzerlöse von 141 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 17 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen signifikante Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 66 Prozent, Gas 60 Prozent, Wärme 88 Prozent, Trinkwasser 89 Prozent, Abwasser 45 Prozent. Die kommunale Abfallwirtschaft entsorgt jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und hat seit 1990 rund 78 Prozent ihrer CO₂-Emissionen eingespart – damit ist sie der Hidden Champion des Klimaschutzes. Immer mehr Mitgliedsunternehmen engagieren sich im Breitbandausbau: 206 Unternehmen investieren pro Jahr über 822 Millionen Euro. Künftig wollen 80 Prozent der kommunalen Unternehmen den Mobilfunkunternehmen Anschlüsse für Antennen an ihr Glasfasernetz anbieten.

[Zahlen Daten Fakten 2023](#)

Wir halten Deutschland am Laufen – denn nichts geschieht, wenn es nicht vor Ort passiert: Unser Beitrag für heute und morgen: #Daseinsvorsorge. Unsere Positionen: www.vku.de

Interessenvertretung:

Der VKU ist registrierter Interessenvertreter und wird im Lobbyregister des Bundes unter der Registernummer: R000098 geführt. Der VKU betreibt Interessenvertretung auf der Grundlage des „Verhaltenskodex für Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter im Rahmen des Lobbyregistergesetzes“.

Verband kommunaler Unternehmen e.V. · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin
Fon +49 30 58580-0 · Fax +49 30 58580-100 · info@vku.de · www.vku.de

I. Ausgangslage

Der VKU hat im Sommer 2023 eine Umfrage unter seinen Mitgliedsunternehmen durchgeführt mit Blick auf den Umgang der Branche mit dem Thema „Rückwärtsfahren mit Abfallsammelfahrzeugen“. Hintergrund ist, dass das Thema im Jahre 2016 einer sehr detaillierten „Branchenregel“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zugeführt wurde, in der präzise Vorgaben für das Rückwärtsfahren mit Abfallsammelfahrzeugen enthalten sind. Zielsetzung war hierbei, das Rückwärtsfahren mit Abfallsammelfahrzeugen und die hiermit verbundenen Unfallrisiken zu minimieren.

Sieben Jahre nach der Veröffentlichung der Branchenregel, an deren Entstehung sich die Abfallentsorgungsbranche umfänglich beteiligt hat, wollte der VKU Bilanz ziehen und die Praxis und die Erfahrungen der Mitgliedsunternehmen erfragen.

Neben den von den Betrieben angewandten Methoden zur Minimierung und Kontrolle des Rückwärtsfahrens und zur Bewertung von potenziell erlaubten Rückfahrstellen war in der Umfrage insbesondere der Einsatz von Rückfahrassistenzsystemen von Interesse sowie die Frage, ob in den letzten sieben Jahren Unfälle mit Personenschäden passiert sind.

II. Umfrageergebnisse

In den folgenden Abschnitten werden die Ergebnisse der Umfrage zusammengefasst.

1. Beteiligung an der Umfrage

109 VKU-Mitgliedsunternehmen haben sich an der Umfrage beteiligt, wobei eine relativ gute Streuung zwischen Großstädten, mittelgroßen Städten und ländlicher strukturierten Betrieben zu verzeichnen war. Hierbei ist zu betonen, dass 88 der sich beteiligenden Mitgliedsunternehmen einen eigenen Fuhrpark haben, wobei 21 Betriebe Hinweise gegeben haben, wie sie das Thema in Zusammenarbeit mit den Drittbeauftragten behandeln.

2. Bearbeitung des Themas „Rückwärtsfahren“ in den Betrieben

Auf die Frage, wie die Unternehmen sich im Allgemeinen mit dem Thema Rückwärtsfahren auseinandersetzen, wurde von 87% der Unternehmen geantwortet, dass sie eine Analyse der einzelnen Anfallstellen vornehmen, die ein Rückwärtsfahren nötig machen und hierbei eine Bewertung der Gefahr, die mit dem Rückwärtsfahren dort entsteht, vornehmen. Jedoch ist an dieser Stelle zu betonen, dass hierfür teilweise auch

allgemeine Vorgaben entwickelt werden, die vom Personal vor Ort - insb. auch bei unvorhergesehenem Rückwärtsfahren - angewandt werden müssen.

81% der Unternehmen geben ferner an, dass sie ihre Fahrer spezifisch schulen und sensibilisieren mit Blick auf die *Vermeidung* von Rückwärtsfahrten bei den Abfallsammeltouren. Nur knapp 30% der Unternehmen nutzen digitale Tourenplanungstools zur Verminderung des Rückwärtsfahrens.

Die *Verlegung* einzelner Tonnenstandplätze zur Vermeidung von Rückwärtsfahren ist ein Mittel für 66% der Betriebe, die sich an der Umfrage beteiligt haben. Die Einrichtung zentraler Sammelplätze wird von 74% angegeben, wobei dies die Hauptvorgangsweise bei der Verlegung von „Tonnenstandplätzen“ ist.

Eine weitere Maßnahme ist der Einsatz von kleineren Fahrzeugen zur Vermeidung von Rückwärtsfahrten, dieses Vorgehen wird von 49% der Unternehmen angegeben. 44% der Unternehmen überprüfen konsequent die Wendeanlagen, um ein Vorwärtsfahren zu begünstigen.

Im Folgenden werden weitere Details zur Umsetzung der Maßnahmen gegeben:

a.) Verlegung von Tonnenstandplätzen

Die Verlegung von Tonnenstandplätzen ist für viele Unternehmen in Fällen, in denen das Rückwärtsfahren zur Bedienung der ursprünglichen Tonnenstandplätze als riskant eingestuft wird, eine Option. Im Median der Umfrageergebnisse wurden rund 20 Tonnenstandplätze pro Unternehmen verlegt, bei einzelnen Unternehmen betraf dies aber auch über 100 Standorte. Bei der „Verlegung“ von Tonnenstandorten handelt es sich häufig um die Einrichtung „zentraler Stellplätze“, zu denen die Tonnen von ihren ursprünglichen Standplätzen an den Entleerungstagen gezogen werden müssen und nicht etwa um eine Verlegung des dauerhaften Standplatzes der Tonnen auf dem Grundstück. Maßgeblich für die Bestimmung von Sammelstandplätzen ist, dass diese möglichst nahe an den ursprünglichen Tonnenstandplätzen und ohne Rückwärtsfahrt erreichbar sein sollen.

Hierbei stellt sich in der Praxis stets die Frage, über welche maximalen Distanzen es den Abfallerzeugern zugemutet werden kann, die Tonnen von den Hausgrundstücken zu den Sammelplätzen zu transportieren/zu „ziehen“. Im Median wurde hier von den Unternehmen eine maximale Distanz von 100 Metern angegeben. Einzelne Unternehmen erlauben auch eine Distanz von > 150 Meter, dies ist aber klar die Ausnahme.

Die Verlegung von Tonnenstandplätzen ist aktuell bei 16% der Unternehmen Gegenstand von Rechtsstreitigkeiten, wobei eine Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten in der Vergangenheit eingestellt wurde oder zugunsten des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers entschieden wurde.

Ein Sonderthema ist die Abfallentsorgung in Fällen, in denen vor Ort temporäre Baumaßnahmen ein Erreichen des Grundstücks mit Sammelfahrzeugen ohne Rückwärtsfahrt unmöglich machen. Bei solchen Baumaßnahmen werden die Baufirmen von 86% der Antwortenden verpflichtet, die Tonnen zu zentralen Bereitstellungsplätzen zu ziehen.

b.) Rückfahrkataster

72% der Betriebe haben angegeben, dass ein Rückfahrkataster als Übersicht über die Rückfahrstellen angelegt wurde. Hierbei überwiegt die manuelle Erstellung des Katasters (63%). Die Rückfahrstellen werden überwiegend durch die Rückmeldung der Fahrer bzw. der Lader oder sonstigen Begleitpersonals ermittelt. Nur in knapp jedem fünften Unternehmen wird zur Ermittlung der Rückfahrstellen eine spezialisierte Software eingesetzt. In 15% der Fälle werden zu dem Zweck auch Rückfahrassistenzsysteme ausgewertet. 35% der Antwortenden haben das Register erstellt und bisher nicht aktualisiert, 6% aktualisieren es halbjährlich, 6% jährlich und 4% monatlich. Viele Betriebe aktualisieren „bei Bedarf“, d.h. wenn neue Rückfahrstellen bekannt werden oder Maßnahmen umgesetzt sind. Es bleibt insgesamt offen, inwieweit das einzelne Rückfahrkataster Anspruch auf die Erfassung aller – auch potenzieller – Rückfahrstellen erhebt.

Die innerbetriebliche Bewertung der Rückfahrstellen mit Blick auf ihre Gefährlichkeit erfolgt überwiegend entweder durch die Disposition allein oder durch die Disposition in Zusammenarbeit mit der für die Arbeitssicherheit zuständigen Stellen des Unternehmens. Vereinzelt wird eine Auswertung auch durch beauftragte Institute vorgenommen oder in Zusammenarbeit mit dem Unfallversicherungsträger und ggf. Gemeindevertretern bzw. der Polizei vor Ort.

c.) Gefährdungsbeurteilung

Rund 73% der Unternehmen haben eine allgemeine Gefährdungsbeurteilung zum Rückwärtsfahren erstellt. Für die Gefährdungsbeurteilung sind im Allgemeinen maßgeblich:

- Länge der Strecke (in einer Vielzahl der Antworten höchstens 150 m);
- Übersichtlichkeit der Strecke;
- Breite der Straße (entweder ausdrücklicher Wert für die Straßenbreite oder Seitenabstand von 0,5m, wobei letzteres am häufigsten ist);
- Vorhandensein besonders gefährdeter Orte wie Kitas, Altersheime, Schulen auf dem Weg.

Teilweise werden in der Gefährdungsbeurteilung auch Vorgaben zu den Einweisern gemacht (vereinzelt fordern Unternehmen auch zwei Einweiser etwa zur Absicherung der Gesamtsituation, Einfahrten, etc.).

d.) Schulungen der Fahrer

Die meisten Unternehmen schulen ihre Fahrer für den Umgang mit dem Rückwärtsfahren im Rahmen der jährlichen Regelunterweisung. Softwaregestützte Schulungen werden von 20% der Unternehmen verwendet. Die Übungen sind überwiegend praktischer und anschaulicher Natur.

e.) Ahndung von „verbotenem“ Rückwärtsfahren

Fast überall hat das „verbotene“ Rückwärtsfahren, d.h. das Rückwärtsfahren, das gegen interne Weisungen verstößt, arbeitsrechtliche Konsequenzen. Diese reichen von Personalgesprächen über einen Aktenvermerk bis zu Abmahnungen und als ultima ratio zur Kündigung.

f.) Unterstützung der Fahrer

Oft werden die Fahrer von Kunden bedrängt, rückwärtszufahren, damit die gewohnten Tonnenstandplätze bedient werden können. Um entsprechend Druck von den Mitarbeitern zu nehmen, klären verschiedene Abfallwirtschaftsunternehmen ihre Kunden präzise auf, warum ihre Tonnenstandorte nicht mehr bedient werden können. Die Kunden werden ferner gebeten, etwaige Beschwerden an die Disposition zu richten und nicht an die Tourenmannschaft vor Ort.

In verschiedenen Unternehmen werden auch Schulungen angeboten, die das Team darin bestärken sollen, nach Möglichkeit auf das Rückwärtsfahren zu verzichten.

3. Rückfahrsistenzsysteme

64% der antwortenden Betriebe nutzen in ihren Abfallsammelfahrzeugen ein Rückfahrsistenzsystem (RAS).

a.) Nutzung von zertifizierten Assistenzsystemen

71% der Unternehmen, die ein Rückfahrsistenzsystem nutzen, geben an, dass sie ein nach den Standards der DGUV zertifiziertes¹ RAS nutzen. 59% der Unternehmen, die ein Rückfahrsistenzsystem nutzen, nutzen ein solches, das „in die Bremse eingreift“, d.h. einen Bremsvorgang auslöst.

b.) Nutzung von Rückfahrsistenzsystemen und Einweiser

Die weit überwiegende Mehrheit verzichtet trotz des Einsatzes von (zertifizierten) Rückfahrsistenzsystemen nicht auf den Einweiser.

Konkret verzichten vier Unternehmen mit zertifiziertem RAS auf Einweiser, wobei nur zwei Unternehmen immer auf Einweiser verzichten, zwei weitere nur teilweise, etwa dann, wenn ein Wendehammer zugeparkt ist und das Fahrzeug nur rückwärts aus der Straße kommt.

Nur ein Unternehmen mit nicht-zertifiziertem RAS verzichtet teilweise auf Einweiser, wobei es sich hierbei um Einmannfahrzeuge handelt (Seitenlader, Containerfahrzeuge).

c.) Erfahrungen mit Rückfahrsistenzsystemen

Gut 50% der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, finden die eingesetzten RAS sehr hilfreich, weitere 42% finden sie teilweise hilfreich. Ohne auf das konkrete System einzugehen, werden von den nicht uneingeschränkt zufriedenen Unternehmen folgende Kritikpunkte an den RAS geäußert:

- Teilweise werden die Systeme als zu sensibel geschildert, gerade beim Auslösen von Bremsvorgängen.

¹ Grundsätze für die Prüfung und Zertifizierung von Rückfahrsistenzsystemen für Nutzfahrzeuge, https://www.dguv.de/medien/dguv-test-medien/_pdf_zip_doc_ppt/pruefgrundsaeetze/vl/gs_vl_40_ras.pdf

- Des Weiteren wird die durch das RAS ausgelöste Geräuschkulisse als störend angesehen.
- Schatten und Dunkelheit vermindern ferner Funktionen einzelner RAS.

Systemspezifische Erfahrungen im Detail können auf Grundlage der Umfrage nicht abgeleitet werden.

4. Unfallgeschehen

a.) Unfälle 2017-2023

Das Unfallgeschehen bei den Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, kann für die Jahr 2017-2023, also nach Veröffentlichung der Branchenregel Abfallsammlung, so beschrieben werden, dass Unfälle beim Rückwärtsfahren zwar zu verzeichnen waren, diese aber fast ausschließlich zu leichten Sachschäden führten. Es wurde kein Unfall mit Todesfolge verzeichnet, und nur in sehr eingeschränktem Maße waren Personenschäden zu verzeichnen.

Bei 41% der antwortenden Unternehmen gab es einen irgendwie gearteten Unfall mit Rückwärtsfahrten in den Jahren 2017-2023. Bei 59% gab es keinen einzigen Unfall, der mit Rückwärtsfahrten zusammenhing.

In fünf Fällen kam es zu Personenschäden, sonst nur zu Sachschäden. In zwei Fällen wurden Einweiser geschädigt, in drei Fällen Passanten. Hierbei waren nur leichte Verletzungen die Folge, es gab keinen Unfall mit Todesfolge.²

In 42% der Fälle ist der betreffende Unfall trotz des RAS geschehen, in 84% der Fälle trotz des Einweisers

b.) Konsequenzen der Unfälle

85% der Unternehmen, die einen Unfall hatten, haben darauf mit der Ergreifung konkreter Maßnahmen reagiert. Diese umfassen insbesondere:

- Unfallgespräch mit dem Fahrer;
- Anlassbezogene Unterweisung;
- Weitere Sensibilisierungsmaßnahmen;
- Erweiterung der Kriterien für Rückfahrkataster;
- Kauf von Rückfahrassistenzsystemen;
- Einsatz von kleinen Sammelfahrzeugen.

Damit wird ersichtlich, dass Unfälle – je nach Schweregrad – in den meisten Fällen zu Konsequenzen und zur Anwendung neuer Sicherheitsmaßnahmen führen.

² Hinweis: Nach Recherchen von Unfallversicherungsträgern sind in Deutschland in der Periode 2022/23 bundesweit insgesamt zwei tödliche Unfälle beim Rückwärtsfahren mit Abfallsammelfahrzeugen vorgefallen.

III. Schlussfolgerungen aus der Umfrage für Betriebe und politische Entscheidungsträger

Die Umfrageergebnisse zeigen, dass das Thema Rückwärtsfahren die Betriebe der kommunalen Abfallwirtschaft beschäftigt und dass nahezu flächendeckend Maßnahmen getroffen wurden, um das Rückwärtsfahren zu minimieren bzw. riskantes Rückwärtsfahren auszuschließen. Dies schließt auch die Verlegung von Tonnenstandplätzen im Einzelfall ein. Die Mehrheit der an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen führt ein Kataster mit den Stellen, wo standardmäßig rückwärtsgefahren wird, wobei im Detail offen bleibt, ob dieses den Anspruch erhebt, alle – auch potenziellen – Rückfahrstellen zu erfassen und zu bewerten. Jedenfalls wird ein solches Rückfahrkataster unterstützt von einer allgemeinen Gefährdungsbeurteilung des Rückwärtsfahrens, in welcher der jeweilige Betrieb bestimmte Situationen definiert, in denen Rückwärtsfahren jedenfalls ausgeschlossen werden soll. Dadurch werden die Fahrer in die Lage versetzt, bei unvorhergesehenen Rückwärtsfahrten oder bei Rückfahrstellen, die (noch) nicht durch ein Rückfahrkataster bewertet worden sind, besser entscheiden zu können, ob ein Rückwärtsfahren verantwortbar ist oder nicht und welche flankierenden Maßnahmen ggf. zu ergreifen sind. Praktisch alle kommunalen Unternehmen, die in der Abfallsammlung tätig sind, schulen ihre Fahrer regelmäßig mit Blick auf die Besonderheiten des Rückwärtsfahrens mit Abfallsammelfahrzeugen.

Rückfahrassistenzsysteme (RAS) erhöhen die Sicherheit weiter. Beinahe zwei Drittel der Unternehmen, die sich an der VKU-Umfrage beteiligt haben, nutzen Rückfahrassistenzsysteme, wobei hier zertifizierte Rückfahrassistenzsysteme bereits dominieren. Gleichwohl wird die Verwendung von RAS, und zwar insb. auch von zertifizierten RAS, insgesamt nicht zum Anlass genommen, auf den Einweiser beim Rückwärtsfahren zu verzichten. Vielmehr werden RAS eher als Ergänzung zum Einweisevorgang angesehen, wobei hier weiterhin Hoffnungen in künftige technische Entwicklungen gesetzt werden.

Von großem Interesse war, wie sich das Unfallgeschehen seit dem Erlass der Branchenregel mit klaren Maßgaben für das Rückwärtsfahren mit Abfallsammelfahrzeugen entwickelt hat. Bezogen auf die Antworten aus der Umfrage sind die Entwicklungen insgesamt als positiv zu bewerten. Vorausschickend, dass jeder Unfall ein Unfall zu viel ist, gab es in der Periode 2017-2023 bei 59% der Unternehmen keinen irgendwie gearteten Unfall im Zusammenhang mit Rückwärtsfahrvorgängen. Bei den Unfällen, die sich ereignet haben, wurden nur fünf Unfälle verzeichnet, die einen Personenschaden zur Folge hatten, wobei kein Todesfall gemeldet wurde. Recherchen der Unfallversicherungsträger, die sich u.a. auf lokale Presseberichte stützen, haben bezogen auf die Jahre 2022/23 zwei Unfälle mit Todesfälle beim Rückwärtsfahren in ganz Deutschland ergeben.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die langjährigen Debatten zum Rückwärtsfahren eine Reihe von Entwicklungen ausgelöst haben, die augenscheinlich insgesamt zu einer Erhöhung des Bewusstseins und zu einer Reduzierung des Unfallgeschehens – insb. mit Blick auf Personenschäden – geführt haben. Neben der Fortführung und ggf. Intensivierung der dargestellten Sicherheitsmaßnahmen seitens der abfallwirtschaftlichen Unternehmen muss in Zukunft verstärkt das Augenmerk darauf gelegt werden, dass Rückwärtsfahrten schon aufgrund von verkehrs- und stadtplanerischen Entscheidungen nicht notwendig sind. Das heißt, es muss bei Neuplanungen von Wohngebieten, aber auch bei Umplanungen von bestehenden Straßen und Gebieten im Rahmen der „nachhaltigen Verkehrswende“ (z.B. Pop-Up Radwege, temporäre Fußgängerzonen, Verschmälerung von Straßen), durch eine frühzeitige Einbeziehung der Unternehmen der kommunalen Abfallwirtschaft dafür gesorgt werden, dass die Abfallsammlung weiterhin effektiv durchgeführt werden kann und dass durch ausreichende Wendeeinrichtungen bzw. das Bestehen von Durchfahrtmöglichkeiten ein Rückwärtsfahren nicht nötig ist. Der VKU hat hierfür in Abstimmung mit dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund ein entsprechendes Best Practice Papier vorgelegt mit Hinweisen, die die Zusammenarbeit der Planungsbehörden und der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger befördern sollen. Dieses Papier ist kostenlos als Web-PDF abrufbar.³

Der VKU wird das Thema Rückwärtsfahren mit Abfallsammelfahrzeugen weiter aufmerksam begleiten, gute Praktiken sammeln, die technische Entwicklung von Rückfahrassistenzsystemen beobachten und entsprechende Erfahrungen bzw. Ergebnisse in die Mitgliedschaft tragen. Der VKU appelliert auch weiterhin an seine Mitglieder, die Risiken des Rückwärtsfahrens ernst zu nehmen und die in diesem Papier diskutierten Sicherheitsmaßnahmen weiterhin intensiv anzuwenden.

³ https://vku.epaper-publishing-one.de/kiosk/detail/ausgaben.digital_info_20_abfallwirtschaft_und_stadtrein