



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Beueler Bahnhofplatz 16
53225 Bonn

Postfach: 53222 Bonn

Telefon +49(0)228-40001-0

Telefax +49(0)228-40001-67

info@dvr.de • www.dvr.de

Unfälle mit Kleintransportern

Beschluss des DVR-Gesamtvorstands vom 21. Oktober 2003 auf der Basis der Vorlage der Arbeitsgruppe „Kleintransporter“, zusammengesetzt aus folgenden Ausschüssen des DVR:
Rechtsausschuss, Ausschuss für Fahrzeugtechnik und Ausschuss Erwachsene Verkehrsteilnehmer

Ausgangssituation

In unserer Gesellschaft ist unverändert der Trend einer zunehmend schnellen Warenverfügbarkeit festzustellen. Für Industrie und Gewerbe sind die Just-in-time Anlieferung und ein 24-Stunden-Service unverzichtbar.

Entsprechend hat die Zahl der als N1-Fahrzeuge zugelassenen Kleintransporter¹ mit einer Zuladung bis zu 1,5 t auf 1,8 Millionen Fahrzeuge zugenommen. Gleichzeitig stieg die Zahl der Fahrzeuge > 3,5 t bzw. < 7,5 t stetig an. Dieses Segment gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die in der Statistik von N1- bzw. N2-Fahrzeugen nicht erfassten als Pkw zugelassenen Kleintransporter haben ebenfalls eine große Bedeutung. Aufgrund der Nichterfassung können hierzu jedoch keine belastbaren Aussagen zum Unfallgeschehen getroffen werden.

Vergleichbar hoch ist auch die Unfallhäufigkeit der Kleintransporter. Der prozentuale Anstieg von beteiligten Kleintransportern an Unfällen mit Personenschäden in den Jahren 1998 bis 2001 beträgt nach einer Studie des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer 18,4 % innerorts, 23,9 % außerorts und 52,7 % auf Autobahnen, während die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge im gleichen Zeitraum um 22 % gestiegen ist. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrleistungen auf Autobahnen überproportional zugenommen haben.

Im Jahr 2001 sank die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden bundesweit um 2,0 Prozent und die Anzahl der Unfälle mit Getöteten um 7,0 Prozent. Die Anzahl der entsprechenden Unfälle mit Kleintransportern stieg im gleichen Zeitraum um 4 Prozent. Die Unfälle mit Verkehrstoten

¹ Kleintransporter können als folgende Fahrzeuge zugelassen sein:

- Fahrzeuge der Klasse M1: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz,
- Fahrzeuge der Klasse N1: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen,
- Fahrzeuge der Klasse N2: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen (im Sinne dieser Empfehlung sind jedoch nur die Fahrzeuge bis 7,5 t zGM zu betrachten)

blieben mit 382 nahezu konstant.

Für die letzten zehn Jahre weist die Statistik sowohl eine Verdoppelung des Bestandes als auch der schweren Unfälle mit Beteiligung von Kleintransportern, die als Lkw zugelassen sind, auf. In zwei von drei Fällen traf dabei den Führer des Kleintransporters die Hauptschuld. Nach Anstieg in den Vorjahren ist 2002 eine Abnahme der Unfälle mit Personenschäden von Kleintransportern (–bis 3,5 t zGM) auf allen Straßenkategorien um 9 Prozent und auf Autobahnen um über 10 Prozent zu beobachten. Es wurden 333 Unfälle mit Getöteten registriert.

Die Fahrer von Fahrzeugen zur Güterbeförderung mit zGM >3,5 t unterliegen der EG und AETR²-Regelung und führen ihren Arbeitszeitrachweis mit Hilfe des EG-Kontrollgerätes. Die Fahrer von Fahrzeugen zur Güterbeförderung >2,8 – 3,5 t, auch wenn diese als Pkw zugelassen sind, unterliegen in Deutschland der nationalen Fahrpersonalverordnung und können ihren Arbeitszeitrachweis über das EG-Kontrollgerät, einen Fahrtschreiber oder mit Hilfe von Aufzeichnungen erbringen. Der Einbau eines EG-Kontrollgerätes ist für Fahrzeuge ≤ 3,5 t nicht vorgeschrieben.

Die Einhaltung der Regelungen nur durch manuelle Aufzeichnung wird als problematisch angesehen. Unabhängig von der Gewichtsklasse und der Fahrzeugart ist das nationale Arbeitszeitgesetz zu beachten, das jedoch nicht für Selbständige gilt.

Kleintransporter oder Kleinlaster werden oft als Pkw zugelassen, sodass sie nicht allen Sonderregelungen für Lkw, Sonntags- oder Nachtfahrverboten, Sozialvorschriften und Genehmigungen nach dem Güterverkehrsgesetz unterliegen. Sie werden herstellerseitig teilweise sowohl mit den Voraussetzungen für eine Pkw- als auch für eine Lkw-Zulassung angeboten.

Die technische Ausstattung der Fahrzeuge und das subjektiv empfundene sichere Fahrverhalten ermöglichen Endgeschwindigkeiten von teilweise über 160 km/h. Damit wird dem Fahrer eine Pkw-ähnliche Teilnahme am Straßenverkehr vorgetäuscht, obwohl die tatsächlichen Fahreigenschaften insbesondere im beladenen Zustand mehr denen eines (Klein-) LKW ähneln.

Um die wirtschaftliche Effizienz der Kleintransporter noch zu steigern, werden z. T. großvolumige Anhänger mitgeführt, deren Gewicht maximal bis zum 1,5-fachen der zGM des Zugfahrzeugs betragen darf. Hierfür genügt die alte deutsche Fahrerlaubnis der Klasse 3 bzw. die neue Fahrerlaubnis Klasse BE. Die neue Fahrerlaubnisklasse C1 E lässt immer noch eine max. zulässige Gesamtmasse des Anhängers in Höhe des Leergewichts des Zugfahrzeuges zu. D. h. Fahranfänger - mit statistisch gesehen höherem Unfallrisiko - können ohne weitere Qualifikation oder Erfahrung diese nicht unproblematischen Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen führen.

Unfallfaktoren sind insbesondere:

- **der Fahrer**
Erfahrungs- und Wissensdefizite, Risikobereitschaft, mangelnder

² Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals

Sicherheitsabstand, Zeitdruck, nicht angepasste Geschwindigkeiten, lange Fahrzeiten, Arbeitsbedingungen, körperliche Verfassung, Übermüdung, ungenügende Sicherung der Ladung.

- **die Fahrzeuge**

unterschiedliches Fahrverhalten in Abhängigkeit von Beladung, hoher Schwerpunkt und große Windangriffsfläche, z. T. hohe Motorleistung und fehlende technische Einrichtungen zur Ladungssicherung. Im Vergleich zu anderen Fahrzeugarten höhere Laufleistung, höhere Mängelquoten, schlechterer Wartungszustand. Eingeschränkte Sicht, fehlender Einweiser beim Rangieren bzw. fehlende technische Hilfsmittel (z. B. Kamera, Rückraumwarneinrichtung).

- **das Umfeld**

Witterungseinflüsse, Verkehrsführungen, wie beispielsweise in Baustellen, die in Verbindung mit hoher Zuladung bzw. mangelnder Ladungssicherung zu Gefahren führen können. Ungenügender Sicherheitsabstand des nachfolgenden Verkehrs trotz ungenügender Sicht.

Beschluss zu Unfällen mit Kleintransportern

Grundlegende Vorbemerkungen:

Über die nachstehenden Empfehlungen hinaus sollte versucht werden, die Fahrzeughersteller, Unternehmer, Betreiber und Fahrer mit geeigneten Argumenten für zusätzliche freiwillige Maßnahmen zu gewinnen.

Argumente hierzu sind:

Verkehrssicherheit

Ein Mehr für die Verkehrssicherheit und eine Senkung der Verkehrsunfälle mit Verletzten und Toten

Kosteneinsparung durch weniger Unfälle

Reduzierte Unfallkosten, Versicherungsprämien, Fehlzeiten und BG-Beiträge.

Reduzierung der Betriebskosten

Fahrzeugschonender Einsatz durch niedrigere Geschwindigkeiten senkt Kraftstoffverbrauch und Reparaturkosten bei Entlastung der Umwelt.

Image des Verkehrsgewerbes

Verbesserung des Images des Verkehrsgewerbes.

Nach Vorliegen der noch ausstehenden Forschungsergebnisse, insbesondere der BAST sowie des GDV, können Fragen der Geschwindigkeitsbegrenzung sowie weiterer verhaltensrechtlicher Vorschriften, z. B. Mindestabstand, erörtert werden.

Erweiterung des Anforderungskataloges für Kleintransporter hinsichtlich der Fahrzeugausstattung und Ausrüstung

- Die von der Industrie bereits eingeleiteten Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich Fahrdynamik, Bremsleistung und Reifen

sind fortzuführen.

- Kleintransporter sollten europaweit mit ABS und Fahrdynamikreglern sowie Airbags ausgerüstet sein.
- Wünschenswert ist die Ausstattung mit Reifendruckwächtern.
- Kleintransporter sollten europaweit mit Ladungssicherungseinrichtungen ausgerüstet werden:
Rutschsichere Ladeflächen, ausreichend dimensionierte und zugängliche Zurrpunkte, Schutz des Fahrpersonals vor Verrutschen der Ladung, z. B. durch ausreichend dimensionierte Schutzwand zwischen Ladefläche und Führerhaus.
- Die Anforderungen der DIN-Normen zur Ladungssicherung sollten durch angemessene Regelungen in der StVO zur Umsetzung gelangen.
- Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 2,8 t zGM, deren Fahrer gewerblich Transporte durchführen, sind zur Einhaltung von gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten mit einem EG-Kontrollgerät auszustatten.

Anforderungen an die Fahrerqualifikation

- Im Rahmen der zukünftigen Fahreraus- und -weiterbildung sollte ein vertiefter Baustein "Fahren von Kleintransportern und Ladungssicherung" enthalten sein, da Kleintransporter unmittelbar nach Erhalt des Führerscheins gefahren werden können. Dabei sollten auch die für diese Fahrzeuge übertragbaren Anforderungen aus der EG-Richtlinie über die Grundkenntnisse der Fahrer für den Güterverkehr in der Grundausbildung berücksichtigt werden.
- Es wird dringend empfohlen, dass die Fahrer von Kleintransportern im gewerblichen Güterverkehr an Programmen zur Fahrerqualifikation teilnehmen. Dabei wird die Weiterentwicklung des bereits bestehenden DVR-Sicherheitsprogramms in Verbindung mit seinen Partnern ausdrücklich begrüßt.

Für den Gesamtvorstand:

gez.

Prof. Manfred Bandmann
Präsident