



- Der Verband der Kurier-, Express- und Postdienste kündigte an, unter Hinweis auf die zeitlichen Anforderungen dieser Unternehmen, im Fall eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen einen Teil der Kleintransportverkehre wieder zurück auf den Kurzstreckenluftverkehr oder auf dann zwangsläufig zahlenmäßig mehr leichtere Kleintransporter unter 2,8 t zu verlagern.

Einig war man sich in der Notwendigkeit, die Fahrerschulungen – insbesondere mit Blick auf die Ladungssicherung und das veränderte Fahrverhalten im beladenen Zustand – (weiter) zu verbessern. Das Problem sind nach Darstellung der Verbände die nicht organisierten Kleinunternehmer, darunter auch Vertragspartner (Subunternehmer) der großen Betriebe, bei denen sich solche Schulungsmaßnahmen entweder nicht in gleichem Maß betriebswirtschaftlich positiv auswirken wie bei den Marktführern oder noch kein ausreichendes Bewusstsein dafür vorhanden ist. Gefordert wurde auch eine deutlich verstärkte Überwachung bereits bestehender Geschwindigkeits-, Abstands- und Ladungssicherungsvorschriften. Auch eine freiwillige Verpflichtung der Unternehmer, nur Fahrer zu beschäftigen, die ein spezielles Fahrersicherheitstraining absolviert haben, wurde von verschiedenen Teilnehmern ins Gespräch gebracht.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nimmt das mit der Verkehrsteilnahme von Kleintransportern verbundene Unfallrisiko ernst und wird die weitere Entwicklung sorgfältig beobachten. Weitere Daten, wie beispielsweise auch die Fahrleistungen, werden derzeit erhoben und bis Mitte 2004 von der Bundesanstalt für Straßenwesen ausgewertet sein.

Die weiteren Beratungen werden voraussichtlich kontrovers verlaufen, da einige Landesverkehrsminister sich schon jetzt für ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und weitere begleitende Regelungen in der Straßenverkehrsordnung ausgesprochen haben.

Bei allen Beurteilungsunterschieden besteht aber große Einigkeit darüber, dass die von den Fahrzeugherstellern und den Verbänden der Hauptnutzergruppen von Kleintransportern eingeleiteten Qualifizierungsmaßnahmen des Fahrpersonals verstärkt fortgesetzt werden müssen.

Das neue DVR-Programm zur Prävention von Straßenverkehrsunfällen umfasst auch ein spezielles Fahrertraining für Fahrer von Kleintransportern und für Außendienstmitarbeiter.

Weitere Informationen zum neuen DVR-Programm „Fit unterwegs - Fahrertraining im Betrieb“ sind zu erhalten bei:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.,
Tel.: 0228 40001-0



Unfallrisiko Kleintransporter

Montag, 10:30 Uhr, Autobahn A1 Richtung Bremen. Mehrere Europaletten mit Druckerzeugnissen liegen verteilt über alle Spuren der Fahrbahn. Ein Pkw ist bereits auf eine Palette aufgefahren. Entgegengesetzt zur Fahrtrichtung mit herausgerissenen Hecktüren steht ein Kleintransporter neben der Leitplanke. Als Unfallursache ermittelt die Polizei unangepasste Geschwindigkeit sowie mangelhafte Ladungssicherung.

Kein Einzelfall im täglichen Straßenverkehrsalltag. Die Anzahl der Kleintransporter am deutschen Fahrzeugbestand steigt dynamisch. Die Unfallhäufigkeit ist entsprechend hoch.

In vielen Bereichen ist der Kleintransporter ein beliebtes Transportfahrzeug, das immer einsatzfähig ist, auch außerhalb der Fahrverbotszeiten für Lkw. Darüber hinaus stellt dieses Fahrzeug keine besondere Anforderung an den Fahrzeugführer, der normale Pkw-Führerschein reicht aus. Die Fahrzeuge sind exzellent motorisiert und deshalb auch sehr schnell.

Was ist eigentlich ein Kleintransporter?

Unter Kleintransportern werden Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 2,8 bis 3,5 t verstanden, die derzeit wie Pkw von einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen ausgenommen sind und (nur) der Richtgeschwindigkeitsempfehlung von 130 km/h unterliegen. Die Verkehrsminister der Länder und des Bundes haben sich im vergangenen Jahr verstärkt mit der Unfallproblematik befasst, die von diesen Fahrzeugen ausgeht. Sie stellten fest, dass nach Abschluss weiterer

Untersuchungen über ein geeignetes Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Unfallsituation bei diesen Fahrzeugen entschieden wird. Sollte sich zeigen, dass zum Unfallgeschehen auf den Autobahnen das Geschwindigkeitsverhalten maßgeblich beiträgt, wird die Einführung eines Tempolimits in Betracht gezogen. Darüber hinaus begrüßten die Minister und Senatoren die zur Zeit auf freiwilliger Basis durchgeführten Fahrerschulungen. Eine Qualifizierungs-sensitive Kleintransporter soll eingerichtet werden.

Bei einem Fachgespräch zwischen den Verkehrsministerien und den Vertretern der Verbände war das Ziel:

- Einen Überblick über die bereits ergriffenen und noch geplanten freiwilligen Maßnahmen der Beteiligten zur Reduzierung des Unfallrisikos von Kleintransportern zu gewinnen,

- diese Aktivitäten zu bündeln und zu verstärken sowie
- besser beurteilen zu können, ob diese Maßnahmen unterhalb der Gesetzgebungsschwelle ausreichen, eine nachhaltige Reduzierung des Unfallrisikos von Kleintransportern herbeizuführen.

Bei diesem Gespräch ergab sich folgendes Bild:

- Bis auf einen Vertreter der Verbände waren sich alle einig und lehnten ein Tempolimit von 120 km/h für Kleintransporter über 2,8 bis 3,5 t als kontraproduktiv ab.
- Man betonte, dass Anstrengungen der in- und ausländischen Automobilindustrie unternommen würden, die Kleintransporter mit den gleichen Sicherheitseinrichtungen auszustatten wie Pkw. Ein Tempolimit würde diesen derzeit äußerst dynamischen Prozess erheblich verlangsamen.

