

Projekt Vorstudie EU-Policy

Kleintransporter – Risikofaktor für Verkehrssicherheit

Thema: Sprinter

Projektbeauftragte: Doris Steiger
26.02.2007

Bis 1995 waren alle Kleintransporter entsprechend deutschem Zulassungsrecht eindeutig nach bestimmten Unterscheidungsmerkmalen zu definieren als Pkw, Pkw-Kombi, Kleinbus oder Lkw.

Mit der in 1995 erfolgten Umstellung auf europäisches Recht (europäische Typengenehmigung) war eine klare Einteilung nicht mehr möglich, weil seit dem auch Fahrzeuge als Pkw zugelassen werden können, die vorher in Deutschland als Lkw eingestuft wurden. Klassisches Beispiel hierfür ist der in 1995 (!) erstmals gebaute Mercedes „Sprinter“.

Unter den sog. „Sprintern“ versteht man Kraftfahrzeuge, die der Beförderung von Gütern dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger 4,6 Tonnen nicht übersteigt.

Eine weitere gesetzliche Änderung leistete dem enormen Anwachsen von Kleintransportern auf unseren Straßen zusätzlich Vorschub: Bis Ende des Jahres 1997 galt eine Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts von max. 80 km/h bereits für Fahrzeuge ab 2,8 t, danach erst für Fahrzeuge ab 3,5 t, weil dies der EU-Klassifizierung entsprach.



Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Heute ist es nach EU-Zulassungsrecht ohne Weiteres möglich, ein Fahrzeug als Pkw anzumelden, wenn:

- die zulässige Gesamtmasse (zGM) 4,6 Tonnen nicht übersteigt,
- Fahrgastraum und Ladefläche durch eine Trennwand abgeteilt wurde und
- die Sitzverankerungspunkte noch vorhanden sind.

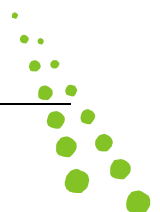
Selbst wenn die Ladefläche ausschließlich für Gütertransporte benutzt wird, darf ein derartiger „Pkw“ vollbeladen mit 170 km/h über unsere Straßen rasen!

Die Attraktivität, Kleintransporter als Pkw zulassen zu können, erklärt sich folgendermaßen:

- Es gelten keine Einschränkungen durch Lkw-Verkehrsschilder.
- Es fallen geringere Haftpflicht-Versicherungsprämien an. (Die Steuer ist allerdings beim Lkw günstiger, insgesamt rechnet sich jedoch die Variante „Pkw“.)
- Auch die Geschwindigkeitsvorschriften für Lkw sind nicht zu beachten.
- Warentransporte können auch an Sonn- und Feiertagen sowie nachts durchgeführt werden.
- Die Fahrer müssen nicht über Zusatzqualifikationen (bspw. Lkw-Führerschein) verfügen.

Die Auswirkungen sind dramatisch. Statistisch belegt ist die überproportional hohe Unfallhäufigkeit und zusätzlich viele Schwerverletzte und Tote. Ursächlich dafür sind lt. Polizeiangaben:

1. Die Fahrer sind nicht bzw. nicht ausreichend mit dem Einfluss der Ladung auf das Fahrverhalten vertraut. Je nach Beladungszustand – teilweise sind die Transporter bis unter das Dach beladen – ändern sich die Fahreigenschaften drastisch. Die Beladung wird häufig falsch vorgenommen, nicht auf die richtige Lastverteilung geachtet und die Ladung oftmals nicht ausreichend gesichert. → schlecht ausgebildetes Fahrpersonal
2. Die Bremsverzögerung eines Kleintransporters liegt bei hoher Geschwindigkeit und/oder schwerer Beladung bis zu 40 % unter der eines modernen Pkw. → unterdimensionierte Bremsen, ein Mangel von Seiten der Hersteller
3. Andere Verkehrsteilnehmer rechnen zumeist nicht mit den hohen Geschwindigkeiten der „Sprinter“ und scheren bspw. zum Überholen aus. Gefährliche Situationen, nicht selten Unfälle, sind die zwangsläufige Folge. → ungenügend informierte Bürger
4. Erwiesenermaßen zählen die Fahrer und Beifahrer der Transporter zu ausgesprochenen „Gurtmuffeln“. Einer Auswertung von Unfällen zufolge, waren lediglich 23 % angegurtet. → Unternehmer setzen (Bei-) Fahrer unter Zeitdruck
5. Übermüdung der Fahrer → Missachtung von Lenkzeitvorschriften (gelten ab 2,8 t zGM)



Theorie

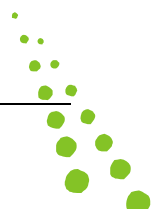
Nach **Richtlinie 70/156/EWG** werden Pkw in die Kategorie M 1 eingestuft. Dieser Klasse gehören Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz an. Voraussetzungen für die Zulassung als Pkw M 1 sind:

- Mehr als 50 % der für Personen- und Güterbeförderung nutzbaren Fläche des Innenraums (Vorderkante Gaspedal bis Ende letzte Sitzreihe) müssen durch Sitze in Anspruch genommen werden können.
 - Ein Sitzplatz gilt als vorhanden, wenn das Fahrzeug mit zugänglichen Sitzverankerungen ausgerüstet ist.
 - Als „zugänglich“ gelten Verankerungen, wenn sie benutzt werden können.
- Es müssen geprüfte Sicherheitsgurt-Befestigungspunkte für alle Sitzplätze vorhanden sein, wobei die Verankerungen entweder am Fahrzeugaufbau, in der Sitzstruktur oder in einem anderen Teil des Fahrzeugs (z. B. den Sitzmodulen) angebracht oder zwischen diesen Stellen aufgeteilt sein können.
- Das Fahrzeug muss alle Normen für Pkw hinsichtlich Abgase, Bremsen, Geräusche, usw. erfüllen.
- Eine vorhandene Trennwand muss herausnehmbar sein und darf deshalb nicht mit mehr als 4 bis 6 üblichen Schrauben befestigt werden. Ferner muss sie eine ausreichende Festigkeit gegen die im Straßenverkehr auftretenden Belastungen haben.
- Zwischen dem Fahrer und seinen Mitfahrern muss ein optischer und akustischer Kontakt möglich sein.

Praxis

... aus dem Polizeialltag:

- Zwischen Fahrersitz und rückwärtigem Innenraum ist oftmals eine feste Trennwand eingebaut.
- Die Sitzplatzverankerungen befinden sich meistens unter vernieteten Holzböden. Kleine Bohrungen in diesen Bodenplatten zeigen an, wo sich die Sitzverankerungen befinden.
- Als Seitenverkleidung sind Spanplatten eingezogen, Fenstervergitterungen, usw. angebracht.



Konsequenz: Erlöschen der Betriebserlaubnis

Die Betriebserlaubnis erlischt, wenn Um- oder Einbauten durchgeführt wurden, bzw. wenn nachfolgende Kriterien erfüllt sind:

- Das Fahrzeug hat – außer dem Fahrersitz – nicht mehr als 6 Sitzplätze oder
- ein fester Einbau von Holzböden, welche die Zugänglichkeit der Sitzverankerungen nicht gewährleisten oder
- ein fester Einbau von Regalen und sonstigen Halterungen oder
- ein fester Einbau von Seitenverkleidungen in Eigenbauweise wurde vorgenommen sowie
- das Fahrzeug wird offensichtlich überwiegend zum Güterverkehr eingesetzt und
- es trifft nach der Formelberechnung der o. g. EG-Richtlinie die Bedingung des Verhältnisergebnisses zu (Darunter ist ein Missverhältnis zwischen zulässigem Gesamtgewicht, Leergewicht und Anzahl der Sitzplätze zu verstehen.).

Dann ist der Zulassungsstatus von einem Pkw in einen Lkw geändert, das Fahrzeug entspricht nicht mehr der EG-Typengenehmigung.

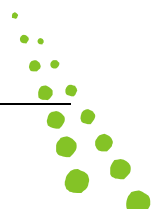
Besteht ein begründeter Anlass, von dieser Tatsache auszugehen, kann ein Sachverständigengutachten über die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges gefordert werden. Bei „Gefahr im Verzug“ ist das Fahrzeug am Kontrollort sicherzustellen und unverzüglich einem Gutachter zur Erstellung des genannten Gutachtens vorzuführen.

Wird eine Änderung der Betriebserlaubnis festgestellt, ist die Weiterfahrt wegen erloschener Betriebserlaubnis zu verhindern und ein Anzeige wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit zu erstatten!

Lenkzeit- und Geschwindigkeitsvorschriften

1. Fahrer von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zGM mehr als 2,8 bis maximal 3,5 Tonnen beträgt, unterliegen der Fahrpersonalverordnung. Das heißt, sie müssen die einschlägigen Lenk- und Ruhezeitvorschriften der VO (EWG) Nr. 3820/85 einhalten.
2. Ist das Fahrzeug nicht mit einem Kontrollgerät oder Fahrtenschreiber ausgerüstet, müssen diese Fahrer zumindest schriftliche Aufzeichnungen in Form eines Tageskontrollblattes führen.
3. Beträgt die zGM mehr als 3,5 Tonnen, unterliegen die Fahrer nicht mehr der Fahrpersonalverordnung sondern der genannten EWG-VO. Hier besteht die Pflicht, ein Kontrollgerät zu betreiben.
4. Das BayOblG, Az: ObOWi 219/03 vom September 2003 und das OLG Karlsruhe, Az: 2 Ss 80/04 vom August 2004 urteilten, dass ausschließlich Güter befördernde Kleintransporter über 3,5 t zGM max. 80 km/h fahren dürfen, weil sie – unabhängig von der tatsächlichen Zulassungsart – als Lkw einzustufen wären.

Es wird also nicht zwischen Pkw und Lkw unterschieden sondern nur zwischen dem Zweck der Fahrt, der gewerblichen Güterbeförderung!



Gängige Kleintransporter

Asia:	Towner
Citroen	Acadiane, C15 (auf Basis des Visa), Berlingo; <i>klein</i> : Jumpy; <i>mittel</i> : HY, C25, Jumper; <i>groß</i> : C35 (baugleich mit Fiat 242)
Daihatsu:	Hijet
Fiat:	Panda Kastenwagen, Fiorino, Strada, Doblò; <i>klein</i> : Scudo; <i>mittel</i> : Ducato/Talento; <i>groß</i> : Fiat 242
Ford:	Fiesta Courier, Escort Express, Transit Connect; <i>klein</i> : Econovan, Transit; <i>mittel</i> : Transit (ist sowohl klein als auch mittel erhältlich)
Hyundai	<i>klein</i> : H100; <i>mittel</i> : Starex
Isuzu	<i>klein</i> : Midi
IVECO	<i>klein</i> : siehe Fiat; <i>mittel</i> : Daily; <i>groß</i> : Daily (sowohl mittel als auch groß erhältlich)
Kia	Towner; <i>klein</i> : Pregio; <i>mittel</i> : Besta, K2500; <i>groß</i> : K3500
Mazda	<i>klein</i> : E-Serie
Mercedes-Benz	<i>klein</i> : MB 100, Vito; <i>mittel</i> : Harburger Transporter, T1 (Bremer Transporter), Sprinter; <i>groß</i> : L319T2 (Düsseldorfer Transporter), Vario (eigentlich nicht mehr als Kleintransporter zu bezeichnen)
Mitsubishi	<i>klein</i> : L300; <i>mittel</i> : L400; <i>groß</i> : Canter (eigentlich schon ein Lkw)
Nissan	Kubistar; <i>klein</i> : Vanette, Primastar; <i>mittel</i> : Urvan, Interstar; <i>groß</i> : Cabstar (eigentlich schon ein Lkw)
Opel	Combo; <i>klein</i> : Arena, Vivaro; <i>mittel</i> : Blitz, Bedford Blitz, Movano
Peugeot	205 Kastenwagen, Partner; <i>klein</i> : Expert; <i>mittel</i> : J5, Boxer; <i>groß</i> : J7, J9
Piaggio	Porter
Renault	Rapid, Kangoo; <i>klein</i> : Trafic; <i>mittel</i> : Master
Seat	Terra, Inca
Skoda	Favorit Pick-Up, Felicia Pick-Up
Subaru	Sambar, Libero
Suzuki	Carry, Super-Carry
Toyota	<i>klein</i> : Lite-Ace; <i>mittel</i> : Hi-Ace; <i>groß</i> : Dyna (eigentlich schon ein Lkw)
Volkswagen	Caddy, Taro; <i>klein</i> : Transporter; <i>mittel</i> : LT und Crafter

Diese Liste wurde folgender Internetseite entnommen:

http://de.wikipedia.org/wiki/Kleintransporter#g.C3.A4ngige_Fahrzeuge

Unfallstatistiken des BAG – Zusammenfassung

1. Schlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen für das Jahr 2002

Anlass des Berichtes ist die starke Zunahme des Fahrzeugbestandes und der Unfallhäufigkeit im Betrachtungszeitraum 1996 bis 2002.

Die Untersuchung unterscheidet nach zulässigem Gesamtgewicht in

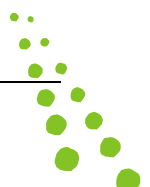
1. Kleintransporter bis 2 t (zul. Gesamtgewicht bis 2.000 kg) → Pkw-ähnliche Fahrzeuge, vorwiegend im Cityverkehr von Handwerks- und Servicebetrieben eingesetzt
2. Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t (zul. Gesamtgewicht 2.001 bis 2.800 kg) → in allen Ortslagen (Innerorts, Landstraße und Autobahn) eingesetzt; aus einer Vielzahl von Varianten bestehend
3. Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t (zul. Gesamtgewicht 2.801 bis 3.500 kg) → ebenfalls in allen Ortslagen eingesetzt; klassische Vertreter sind Kurier-, Express- und Paketdienste

An Negativsten fielen die Unfall-Zuwächse im 3. Segment auf, dem der Kleintransporter von mehr als 2,8 t bis maximal 3,5 t. Deshalb wurde der Schwerpunkt der Untersuchung auf diese Sparte gelegt; alle folgenden Informationen beziehen sich ausschließlich darauf.

Mit einer Verdreifachung der Unfallentwicklung zwischen 1996 bis 2002 unterscheidet sich dieser Sektor in nahezu allen Bereichen der Vergleichsgruppen (Dort war die Unfallentwicklung rückläufig).

- Der Bestand dieser Fahrzeuggruppe ist im gleichen Zeitraum nur auf das 2,4fache gestiegen. Dies bedeutet eine Erhöhung der Unfallbelastung um 28 %.
- In 2002 ereigneten sich insgesamt 5.223 Unfälle (Blech-, Personenschaden und Tote) mit diesen Kleintransportern. 738 oder 14,1 % davon geschahen auf Autobahnen. ①
- Der Anteil an Unfällen mit Personenschäden betrug 1,4 %, wobei auf Autobahnen 2,9 % zu verzeichnen waren. ②
- 120 Verkehrsteilnehmer wurden getötet (entspricht 1,8 % aller Getöteten); 3,2 % davon auf Autobahnen. ③
- Die meisten Unfälle wurden 2002 mit einem Anteil von 55 % innerorts registriert, gefolgt von Landstraßen (31 %) und den Autobahnen (14 %). ④

Der höchste Anteil der schweren Personenschäden (Getötete und Schwerverletzte) ist allerdings mit 48 % auf Landstraßen zu verzeichnen, gefolgt von den Innerortsstraßen mit 35 % und Autobahnen mit 17 %. Dies zeigt eine überdurchschnittliche Unfallschwere auf Außerortsstraßen.



- Mit insgesamt fast 66 % (auf Autobahnen 61 %) ist diese Gruppe Hauptunfallverursacher. ⑤

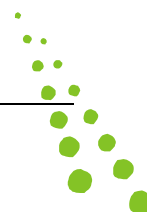
Anmerkung: In diese Auswertung sind von Pkw verursachte Unfälle nicht mit aufzunehmen. Bezieht man die Pkw jedoch in die Gruppe der Hauptunfallverursacher mit ein, stehen sie insgesamt an erster Stelle und übertreffen die untersuchten Kleintransporter in den Teilbereichen meistens.

- Am deutlichsten tritt hierbei die Altersgruppe der 18 bis 24jährigen Fahrzeugführer in Erscheinung. Bei Unfällen mit Personenschaden erreicht die Altersgruppe der bis 34jährigen Fahrer mit rund 47 % einen herausragenden Anteil. ⑥
- Etwa 46 % aller an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter sind hoch motorisiert. ⑦
- Unfallbeteiligte „Sprinter“ zeigen klare Abhängigkeiten zur bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit. Je höher die mögliche Geschwindigkeit, desto höher der Anteil an Unfällen; bei Höchstgeschwindigkeiten über 140 km/h bis zu 50 %. ⑧ Über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten können auf der Grundlage der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik jedoch keine Aussagen getroffen werden, so dass Aussagen zu Auswirkungen eines Tempolimits auf das Unfallgeschehen hieraus nicht abgeleitet werden können.
- Häufigste Unfallursache ist mit 19 %, auf Autobahnen sogar mit 35 %, die nicht angepasste Geschwindigkeit (bezogen auf Witterung, Straßenzustand, Lichtverhältnisse, Verkehrssituation – also nicht nur „hohe“ Geschwindigkeiten). ⑨ *Bei den Vergleichsgruppen der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und den Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ist dagegen unzureichender Abstand insgesamt die häufigste Unfallursache; auf Autobahnen jedoch ebenfalls die nicht angepasste Geschwindigkeit.*
- Die meisten Unfälle ereignen sich donnerstags, während Transporter über 2 bis 2,8 t und Lkw zumeist am Montag verunfallen.
- Auf Autobahnen ereigneten sich ein Drittel aller Unfälle bei Dunkelheit. Dieser höhere „Dunkelheitsanteil“ wird auf einen höheren Anteil an Übernacht-Kurieren auf längeren Strecken zurückzuführen sein.

① bis ⑨: siehe Tabelle unter 2.

2. Aktualisierung des Schlussberichtes durch die Bundesanstalt für Straßenwesen für das Jahr 2004

Der bis 2001 zu verzeichnende starke Anstieg der Unfallzahlen hat sich nicht weiter fortgesetzt, obwohl der Bestand der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t weiterhin deutlich wuchs. Die Unfallbelastung ist seit 2001 sogar um 25 % gesunken. Dennoch liegen die Werte weiterhin deutlich über dem Niveau der Vergleichsgruppen.



Zur besseren Übersichtlichkeit stellen wir die Veränderungen von 2002 auf 2004 stichwortartig in einer Tabelle dar. Sind die Werte (nahezu) gleich geblieben, erscheinen sie nicht in der Tabelle.

	2002	2004
①	5.223 Unfälle 738 davon auf Autobahnen (14,1 %)	5.674 Unfälle 749 davon auf Autobahnen (13,2 %)
②	Personenschaden 1,4 %	Personenschaden 1,7 %
③	120 Tote (= 1,8 % aller Getöteten) 3,2 % davon auf Autobahnen	133 Tote (= 2,3 % aller Getöteten) 36 Tote auf Autobahnen (≈ 0,6 %)
④	Innerorts 55 % Landstraßen 31 % (schwere Personenschäden: 48 %) Autobahnen 14 %	Innerorts 56 % Landstraßen 31 % (schwere Personenschäden: 45 %) Autobahnen 13 %
⑤	Hauptunfallverursacher fast 66 %	Hauptunfallverursacher fast 65 %
⑥	bis 34jährige Fahrer 47 %	bis 34jährige Fahrer 44 % (74 % bei 18 – 24Jährigen)
⑦	hoch motorisiert 46 %	hoch motorisiert 52 %
⑧	Anteil bei möglichen Höchstgeschwindigkeiten > 140 km/h = 50 %	Anteil bei möglichen Höchstgeschwindigkeiten > 140 km/h = 58 %
⑨	Unfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit 19 % 35 % auf Autobahnen	Unfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit 18 % 37 % auf Autobahnen

