

Gemeinsame Erklärung

zum Thema: Unfallgeschehen mit Kleinlastern (2,8-3,5 t zGG) von

- **Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK)**
- **Bundesverband Deutscher Postdienstleister (BvDP)**
- **Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP)**
- **Bundesverband der Transportunternehmen (BVT)**

Hintergrund

Ende vergangenen Jahres begann eine Diskussion um Unfälle von Kleintransportern, Unfallursachen und Maßnahmen zur Vermeidung dieser Unfälle in Medien und Politik. Die zum Teil sehr emotional geführte Debatte spiegelt das negative Erscheinungsbild der Sprinter in der allgemeinen öffentlichen Wahrnehmung wider, nicht zuletzt bedingt durch steigende Unfallzahlen mit schweren Personenschäden. Regionale und überregionale Presse sowie Fernsehsender haben das Thema „Sprinter“ äußerst kritisch verfolgt. Gefordert wurden und werden Geschwindigkeitsbegrenzungen für diese Fahrzeuge auf Bundesautobahnen (BAB).

In den letzten Jahren wurde die Fahrzeugklasse 2,8 – 3,5 t stark weiterentwickelt. Bedingt durch die Entwicklung der Fahrzeugtechnik und neue Umweltschutzgesetze sind seit einigen Jahren kräftiger motorisierte Fahrzeuge in dieser Klasse auf dem Markt. Sie werden seitdem verstärkt von Gewerbetreibenden und Handwerk eingesetzt, da sie wirtschaftliche und ökologische Vorteile bieten. In der KEP-Branche konnten so z.B. durch ihren Einsatz Flugbewegungen reduziert werden.

Einsatz von Kleintransportern 2,8 bis 3,5 t zzG

In der KEP-Dienstleistung (Kurier-, Express-, Paketdienste) sind nach Schätzungen der Verbände lediglich ca. 80.000 Fahrzeuge dieser Klasse im Einsatz, vor allem innerorts im Auslieferverkehr. Nur ein Bruchteil der Fahrzeuge wird in höheren Geschwindigkeitsbereichen gefahren. Dabei handelt es sich vor allem um Flugersatzverkehre, Zustellfahrzeuge im Überlandbetrieb und Verbindungsverkehre in Schnellliefernetzen. Der Einsatz dieses Fahrzeugtyps ist integraler Bestandteil von Übernachtsnetzen. Dabei sind die Systeme nicht auf Spitzengeschwindigkeiten, sondern auf angemessene Durchschnittsgeschwindigkeiten ausgerichtet.

Unfallursachenforschung

Mit dem rasanten Anstieg der zugelassenen Fahrzeuge stiegen leider auch die Unfallzahlen bei Sprintern allgemein. Dagegen wurde im Einsatz dieser Fahrzeuge bei der KEP-Branche keine erhöhte Unfallhäufigkeit festgestellt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, die Ursachen der Unfälle zu erforschen. In einem Fachgespräch im Ministerium am 27.08.2003 mit Vertretern von Industrie und Verbänden wurde der erste Zwischenbericht dieser Studie vorgestellt. Der Abschlußbericht wird erst Mitte 2004 erwartet. Aufgrund des vorliegenden Teilergebnisses sind keine Aussagen darüber möglich, ob sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h unfallreduzierend auswirken würde.

Eine weitere Untersuchung wird derzeit vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) durchgeführt. Ergebnisse sind nicht vor Ende 2003 zu erwarten.

Es liegt also zu diesem Zeitpunkt keine gesicherte Studie zu den Unfallursachen vor, auf deren Grundlage ein Beschluss von Maßnahmen möglich und sinnvoll wäre.

Konsequenzen einer Geschwindigkeitsbegrenzung für die KEP-Industrie

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung hätte wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen. Sie ruft im Bereich zeitsensibler Produkte Probleme in der operativen Abwicklung hervor. Änderungen der Tourenplanung, verbunden mit früheren Abholzeiten bei den Kunden, würden zu Qualitätseinbußen der Dienstleistungen führen.

Eine Lösung dieses Problems erscheint für die Unternehmen derzeit nur dadurch möglich, dass auf kleinere Fahrzeugklassen zurückgegriffen wird oder wieder verstärkt Flugzeuge im Nachtflugbetrieb eingesetzt werden. Die erhöhte Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge würde sich zum einen negativ auf den Verkehrsfluss auswirken zum anderen durch das höhere Verkehrsaufkommen auch das Unfallrisiko erhöhen. Zugleich würde dies auch zu einer höheren ökologischen Belastung führen.

Die geplante Einführung eines Tempolimits würde das Ziel einer Unfallreduzierung aus Sicht der Verbände nicht erreichen, da wahrscheinlich nur 10% der Unfälle auf Bundesautobahnen geschehen, dagegen 60 % im Ortsverkehr. Entscheidend ist das Fahrverhalten des Fahrzeugführers. Dazu bedarf es Fahrsicherheitstrainings für diese Fahrzeugklasse und eine verstärkte Berücksichtigung der Ladungssicherung, wie dies von den führenden KEP-Unternehmen bereits durchgeführt wird. Dadurch ergibt sich eine größere Chance, nachhaltig auf Fehlverhalten im Straßenverkehr einzuwirken.

Lösungsansätze

Die modernen, hochmotorisierten Fahrzeuge der Sprinterklasse bieten den Fahrkomfort eines Pkw. Für nicht trainierte Fahrer birgt diese Eigenschaft jedoch ein nicht zu unterschätzendes Risiko, denn die Fahrzeuge weisen beladen (!) andere Fahreigenschaften auf als Pkw oder schwerere Lkw. Dadurch entsteht ein erhöhter Bedarf an Fahrsicherheits- und Ladungstrainings für Fahrer dieser Fahrzeuge. Das sichere Beherrschen des Fahrzeugs und besonders die Vermeidung von Gefahrensituationen sind Grundvoraussetzungen für die unfallfreie Teilnahme am Straßenverkehr.

Unabhängig von den zu erwartenden Studien von BAST und GDV sollten nach Ansicht der Verbände die in den Unternehmen bereits durchgeführten Fahrsicherheitsprogramme intensiviert und ggf. erweitert bzw. neue Programme installiert werden, um das sichere und unfallfreie Fahren mit Kleinlastern zu fördern.

Verbände und Unternehmen sind derzeit in Verhandlungen mit Anbietern von Sicherheitstrainings und dem DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat), um effektivere Programme etablieren zu können.

Fazit

Die Festsetzung eines Tempolimits für Kleinlastler auf BAB ist aus Sicht der Verbände nicht zielführend, da

1. keine gesicherten Erkenntnisse zu den Unfallursachen vorliegen
2. negative ökonomische und ökologische Folgen zu erwarten wären
3. wichtige Maßnahmen, wie Fahrsicherheit, verdrängt würden.

Vor Ergreifen von Maßnahmen sollten die Ergebnisse der Studien abgewartet werden, um sie auf eine gesicherte Grundlage stellen und das Ziel erreichen zu können – die Reduzierung von Unfällen mit Kleinlastern auf BAB.

13. Oktober 2003

Dr. Ralf Wojtek
Vorsitzender BIEK

Wolfhard Bender
Vorsitzender BvDP

Rudolf Pfeiffer
Vorsitzender BdKEP

Dagmar Wäscher
Vorsitzende BVT

