

## Sicherheit von Kleintransportern

**Der Bestand an Kleintransportern (2,8 - 3,5 t zGG) hat seit Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung im Jahr 1997 stark zugenommen. Im Zeitraum 1997 - 2001 war die Zahl der Unfälle, an denen Kleintransporter beteiligt waren, stark gestiegen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen untersuchte daher deren Unfallbeteiligung.**

### Unfallbeteiligung von Kleintransportern

Nach Einschätzung des 42. Verkehrsgerichtstags (2004) war "die in den letzten Jahren stetig gestiegene Zahl von Kleintransportern zwar unfallauffällig, ihre Unfallbeteiligung ist jedoch – auch auf Autobahnen – nicht überdurchschnittlich. Deshalb kann sich der Arbeitskreis derzeit der Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen speziell für Kleintransporter (2,8 - 3,5 t zGG) nicht anschließen."

Diese Erkenntnis stützte sich auf eine Unfallauswertung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf der Basis der Amtlichen Unfallstatistik der Jahre 1996 bis 2001. Diese Untersuchung zur Unfallbeteiligung von Kleintransportern wurde von der BASt auf das Jahr 2006 fortgeschrieben. Darin wurde festgestellt, dass sich der bis 2001 zu verzeichnende starke Anstieg der Unfallzahlen nicht weiter fortgesetzt hat, obwohl der Bestand der Kleintransporter weiterhin deutlich gewachsen war.

In erster Linie sind die Unfälle auf die Unfallursachen „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „zu geringer Abstand“ zurückzuführen. Wirksame Gegenmaßnahmen sind verschärfte Sanktionen bei Unterschreiten des geforderten Mindestabstands und verstärkte Überwachung streckenbezogener Höchstgeschwindigkeiten. Auffällig ist der hohe Anteil der jungen Fahrer (Altersgruppe 18 bis 24 Jahre), was eindeutig ein Zeichen für fehlende Fahrpraxis und Schulungsmängel ist. Auf Autobahnen ereignet sich über ein Drittel aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern bei Dunkelheit, während bei Unfällen der Vergleichsgruppen der Anteil

bei Dunkelheit meist deutlich geringer ist. Dies deutet auf Unfälle infolge Unaufmerksamkeit, Konzentrationsmängel oder Ermüdungserscheinungen hin. Daher müssen Wege gefunden werden, wie die Lenk- und Ruhezeiten für die Fahrer gewerblich eingesetzter Fahrzeuge europaweit geregelt und kontrolliert werden können.

### Maßnahmen zur Unfallreduzierung

Die Verkehrsministerkonferenz hatte im März 2004 entschieden, für Kleintransporter auf Autobahnen kein Tempolimit einzuführen, sondern mit anderen Maßnahmen die Verkehrssicherheit von Kleintransportern zu verbessern. Dazu zählen verschärfte Sanktionen bei Unterschreiten des gesetzlich geforderten Mindestabstands, bei unsachgemäßer Ladungssicherung und verstärkte Überwachung streckenbezogener Höchstgeschwindigkeiten.

Speziell für Kleintransporterfahrer bietet der ADAC seit einigen Jahren Sicherheitstrainings an, welche für die besonderen Risiken dieser Fahrzeuge sensibilisieren und Sicherheitsmaßnahmen vermitteln.

Flankierend muss die Ladungssicherung von Kleintransportern und Lkw konsequenter überwacht werden. An die Fahrzeughersteller richtet sich die Forderung, die Standardvorkehrungen (z.B. Zurr-Ösen) zur Ladungssicherung zu optimieren und die Sicherheitsausstattung der Kleintransporter analog zum Pkw weiterzuentwickeln. Dazu gehören serienmäßiges ABS und ESP, Reifen mit ausreichenden Belastungsreserven sowie Reifendruck-Kontrollsysteme, aber auch Systeme wie automatische Notbremse und Spurhalteassistent. Zudem muss auch der Insassenschutz der Transporter verbessert werden, wie aktuelle ADAC-Tests gezeigt haben.