

Unfallrisiko Lkw und Kleintransporter

Die Unfallbeteiligung von Lkw und Kleintransportern ist in den letzten Jahren drastisch gestiegen. Welche Maßnahmen können diese Entwicklung stoppen?

Von Christine Kramer

Mit dem Thema „Unfallrisiko Lkw“ befasste sich der Arbeitskreis V des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstages*1). Wie stets in Goslar wurden auch diesmal die Arbeitskreisberatungen durch drei einführende Referate eröffnet*2). In der Vorberichterstattung der Medien dominierte die Forderung nach einem generellen Überholverbot für Lkw auf Autobahnen, zumindest soweit die jeweilige Richtungsfahrbahn nur zwei Fahrstreifen hat. In der Arbeitskreisdiskussion selbst war dieser Aspekt hingegen kaum von Bedeutung.

Alle Teilnehmer waren sich in ihrer Ablehnung einer so durchgreifenden Regelung derart einig, dass darüber allenfalls noch am Rande diskutiert wurde. Zwar entspricht die Ablehnung eines generellen Überholverbotes für Lkw auf Autobahnen auch der Auffassung des Bundesverkehrsministeriums und der Länder.

Das Bundesministerium spricht sich in seinem aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm*3) (nur) dafür aus, weitere zeitlich und örtlich begrenzte Überholverbote für Lkw über 7,5 t auf Bundesfernstraßen in Ballungsgebieten unter Einbeziehung ausländischer Erfahrungen zu prüfen. Dem schloss sich auch der Arbeitskreis V an. Gleich wohl wäre die Frage nach einem generellen Lkw-Überholverbot auf Autobahnen angesichts durchaus diskussionswerter Argumente wohl einer intensiveren Behandlung wert gewesen. Eine Betrachtung des Unfallrisikos Lkw und die Erörterung geeigneter Maßnahmen muss notwendigerweise mit einer Darstellung statistischer Daten beginnen*4).

Unfälle mit Lkw und Kleintransportern

Zwischen 1991 und 2000 hat der Bestand an Güterkraftfahrzeugen (Lkw und Sattelzugmaschinen) in Deutschland von 2,1 Mio. auf 3,5 Mio. Fahrzeuge, also um 62 % zugenommen; die Jahresfahrleistungen sind um 44,7 % gestiegen und der Durchgangsstraßengüterverkehr von ausländischen Güterkraftfahrzeugen hat allein zwischen 1994 und 2000 um 85,4 % zugenommen. Die Zahlen zur Unfallbeteiligung von Güterkraftfahrzeugen beziehen sich auf die Jahre 1995 bis 2000. Die Unfälle mit Personenschaden auf Autobahnen sind um 10,4 %, die Anzahl der dabei Verunglückten um 8 % und die Anzahl der dabei Getöteten um 15 % angestiegen. Die Anzahl ausländischer Güterkraftfahrzeuge, die an Unfällen mit Personenschäden auf Autobahnen beteiligt waren, stieg um 18 %. Der Bestand an Kleintransportern*5) hat von 1995 bis 2000 um 26,8 % auf über 1,7 Mio. Fahrzeuge zugenommen; zugleich ist die Anzahl der übrigen Güterkraftfahrzeuge um 6,1 % gesunken. Im gleichen Zeitraum hat die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter auf Autobahnen um 63,9 % zugenommen. Bezogen auf alle Ortschaften betrug der Anstieg 28,2 %. Diese Zahlen zeigen, dass die positive Entwicklung der Verkehrssicherheitsbilanz der letzten Jahre – die Zahl der Verkehrstoten/Jahr verringerte sich seit 1991 von 11.300 auf 6.949 *6) im Jahr 2001 – noch besser ausgefallen wäre, wenn sich dieser positive Trend auch bei der Verkehrsteilnahme der Güterkraftfahrzeuge gezeigt hätte.

Auch für die Lkw- und Kleintransporter-Unfälle gilt wie insgesamt, dass nicht angepasste Geschwindigkeit und nicht ausreichender Abstand zu den Hauptunfallursachen gehören. Hinzu treten aber Besonderheiten des Lkw-Verkehrs wie Überladung und mangelhafte Ladungssicherung. Diese spielt als Unfallursache in der amtlichen Statistik zwar nur eine

unbedeutende Rolle. Nachgewiesen durch Unfallanalysen insbesondere des GDV bestimmt sie aber in erheblichem Umfang Unfallhergang und Unfallfolgen. Auch die mit dem verschärften Wettbewerb auf dem Transportmarkt zunehmenden physischen und psychischen Belastungen für das Fahrpersonal kommen hinzu. Überschreitungen der zulässigen Lenkzeiten und die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten sind trotz stärkerer Kontrollen*7) keine Seltenheit. Unfälle mit tragischen Folgen, bei denen ein Lkw „ungebremst“ auf ein Stauende gefahren ist, mögen in der amtlichen Statistik mit der Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ oder „unzureichender Abstand“ vermerkt werden. Nahe liegend ist jedoch, dass dabei nicht selten Übermüdung oder Ablenkung des Fahrers durch fahrfremde Tätigkeiten ausschlaggebend waren. Eindrucksvoll schilderten Teilnehmer des Arbeitskreises V des letzten Verkehrsgerichtstages Fälle von Selbstanzeigen völlig übermüdeten Berufskraftfahrer und erläuterten, auf welchem recht einfachen Weg der für Lkw über 12 t*8) vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzer manipuliert werden kann. Ansatzpunkte zur Verbesserung des Unfallgeschehens beim Lkw sind in den Empfehlungen des Arbeitskreises zusammengefasst*9). Das Bundesministerium prüft derzeit gemeinsam mit den Ländern, ob und wie die Ahndungsvorschriften für Überladung und mangelhafte Ladungssicherung angepasst, d. h. verschärft werden müssen. Bei der Anordnung weiterer streckenbezogener Überholverbote auf Autobahnen mit nur zwei Fahrstreifen sind die zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder gefragt. Zu prüfen ist aber zugleich, ob auch die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 277 der StVO angepasst und präzisiert werden muss.

Im Zusammenhang mit den vielfach beklagten „Elefantenrennen“ auf Autobahnen, die mit Behinderungen und Gefährdungen des nachfolgenden schnelleren Pkw-Verkehrs auf Autobahnen verbunden und mitursächlich für die Forderung nach einem generellen Lkw-Überholverbot sind, ist auf eine Entscheidung des OLG Frankfurt¹⁰⁾ hinzuweisen. Danach ist das Überholen auf einer Autobahn mit einer Differenzgeschwindigkeit von nur 10 km/h unzulässig, weil es gegen § 5 Abs. 2 Satz 2 StVO verstößt. Danach darf nur überholen, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt. Soweit ersichtlich ist dies die einzige obergerichtliche Entscheidung zu diesem Sachverhalt. Das legt die Schlussfolgerung nahe, dass gegen § 5 Abs. 2 Satz 2 StVO verstoßende Lkw-Überholvorgänge bisher nur selten verfolgt und geahndet werden. Gleiches gilt für Verstöße gegen § 5 Abs. 4a StVO – rechtzeitige und deutliche Anzeige der Überholabsicht –, die bei Lkw ebenfalls nicht selten zu beobachten sind. Eine Verstärkung der darauf gerichteten Überwachungstätigkeit durch die Autobahnpolizei ist sicher wünschenswert. Letztlich werden jedoch verschärfte Ahndungsvorschriften und noch weiter verstärkte Kontrollen allein das „Unfallrisiko Lkw“ nur unzureichend verringern können. Für eine durchgreifende Verbesserung ist das Zusammenwirken aller verantwortlichen Akteure gefordert. Insbesondere Verlader, Transportunternehmer und Fahrpersonal sind gemeinsam in der Pflicht, durch genaue Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und darüber hinausgehende freiwillige Schulungs- und Qualifizierungsmaßnahmen den Sicherheitsstandard zu erhöhen.

Sonderproblem Kleintransporter

Wie schon eingangs erwähnt, ist die Unfallentwicklung bei den so genannten Kleintransportern in besonderer Weise besorgniserregend. Zu ihnen sind neben den Kleintransportern mit Lkw-Zulassung bis zu 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht*11) auch die offenbar zunehmende Zahl von Kleintransportern mit einem zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t mit Pkw-Zulassung zu zählen. Diese Fahrzeuge sehen aus wie Lieferwagen und werden ausschließlich zur Güterbeförderung genutzt. Zwischenzeitlich ist bekannt geworden, dass solche Kleintransporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von annähernd 5 t als Pkw

zugelassen worden sind. Da für alle Kraftfahrzeuge bis zu 3,5 t und Personenkraftfahrzeuge ohne Gewichtsbegrenzung dieselben Geschwindigkeitsvorschriften gelten, kann mit diesen Kleintransportern auf Autobahnen unter Berücksichtigung der Vorschriften über die Richtgeschwindigkeit unbegrenzt schnell gefahren werden. In der Praxis sind rund 170 km/h bei Kleintransportern nicht selten.

Zwar müssen Kleintransporter, um eine Pkw-Zulassung zu erhalten, alle europäisch harmonisierten technischen Vorschriften für Pkw (insbesondere Bremsanlage, Lenkung, Bereifung, Abgas- und Geräuschvorschriften) einhalten. Dies setzt, obwohl es für Pkw keine Höchstgrenze des zulässigen Gesamtgewichts gibt, technisch Grenzen, die derzeit wohl bei ca. 5 t liegen dürften.

Sind jedoch diese Anforderungen erfüllt, muss die EG-Typgenehmigung und die entsprechende Zulassung der Fahrzeuge als Pkw zum Straßenverkehr erteilt werden. Dies mag zunächst überraschen, da die einschlägige Richtlinie 70/156/EWG hinsichtlich der Pkw (Kategorie M 1) die Anforderungen an Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz definiert. Um als Fahrzeug zum Personentransport eingestuft zu werden, bedarf es aber nicht einer Vielzahl von Sitzplätzen, allein die entsprechenden Sitzverankerungspunkte reichen aus. Werden diese Sitze nicht montiert, entsteht eine beträchtliche Ladefläche und der „schnelle Flitzer“ ist z. B. für den Einsatz bei Express- und Kurierdiensten bereit, bei denen es ja in besonderer Weise auf hohe Geschwindigkeit ankommen soll*12).

Die Fahrer dieser Kleintransporter haben in der Regel einen Pkw-Führerschein und keinerlei Zusatzqualifikation. Sie sind – worauf u. a. der Deutsche Verkehrssicherheitsrat mit Nachdruck hingewiesen hat*13) – meist nicht ausreichend mit dem Einfluss der Ladung auf das Fahrverhalten vertraut. Das Risikopotenzial wird dadurch weiter gesteigert, dass diese Fahrzeuge nach Feststellungen der Autobahnpolizei Köln häufig überladen sind, die Beladung fehlerhaft vorgenommen wurde und die Ladung mangelhaft gesichert ist. Eine Untersuchung der Dekra hat zudem gezeigt, dass die Fahrer und Beifahrer von kleinen Lkw zu den „Gurtmuffeln“ zählen. Lediglich 23 % von ihnen waren bei einer Auswertung von 77 Unfällen mit Verletzten unter Beteiligung von Lkw bis zu 7,5 t Gesamtgewicht angeschnallt*14).

Pkw-Fahrer auf Autobahnen rechnen zumeist nicht mit den hohen Fahrgeschwindigkeiten dieser Kleintransporter und scheren trotz eines herannahenden Kleintransporters noch zum Überholen aus. Wegen des hohen Schwerpunktes bei voller Beladung liegt die Bremsverzögerung eines Kleintransporters bei hoher Geschwindigkeit bis zu 40 % unter der eines modernen Pkw. Gefährliche Situationen, nicht selten Unfälle, sind die nahezu zwangsläufige Folge.

Forderungen von Verkehrsexperten

Es überrascht daher nicht, dass die Forderungen nach Abhilfemaßnahmen z. B. von Tüv, Dekra oder Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen nach gesetzgeberischen Maßnahmen lauter werden. Die Spannweite der Vorschläge reicht von der Erweiterung der theoretischen Fahrschulausbildung über Verstärkung der Qualifizierungsmaßnahmen einschließlich spezieller Sicherheitstrainings bis zur Regelung besonderer Höchstgeschwindigkeitsvorschriften in der StVO. Konkret werden maximal zulässige 120 oder 130 km/h für Kleintransporter von mehr als 2,8 t bis zu 3,5 t (ggf. nur soweit sie Ladung transportieren) gefordert. Teilweise wird zugleich gefordert, diesen Fahrzeugen das Befahren des dritten und ggf. vierten Fahrstreifens einer Autobahn, wie heute bereits für Lkw über 3,5 t geregelt, zu untersagen. Der Arbeitskreis V des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstages hat ebenfalls gefordert, das Unfallrisiko von Kleintransportern „durch geeignete Mittel“ deutlich zu begrenzen.

Unbestritten besteht für dieses Fahrzeug-Segment schon heute Handlungsbedarf. Das Bundesministerium setzt derzeit vorrangig auf freiwillige Qualifizierungsmaßnahmen und verstärkte Aufklärung über die besonderen Risiken bei der Verkehrsteilnahme. Sollte sich die derzeit erkennbare negative Tendenz weiter fortsetzen oder sogar noch verstärken, dürfen mittelfristig auch gesetzgeberische Maßnahmen nicht ausgeschlossen werden.

Abgrenzungsprobleme bei Kleintransportern

Hier sind allerdings Zweifel angebracht, ob die derzeit bekannten Vorschläge für eine besondere Höchstgeschwindigkeitsregelung 120/ 130 km/h tauglich und umsetzbar sind*15). Vor dem Hintergrund der geschilderten europarechtlich möglichen Pkw-Zulassung für Kleintransporter würde dieser Lösungsansatz erhebliche Definitions- und Abgrenzungsprobleme zum Pkw aufwerfen. Eine belastbare zulassungsrechtliche Definition des Kleintransporters ist nicht ersichtlich und auch für die Zukunft schwerlich zu erwarten. Sie müsste EG-weit geregelt werden.

Im Bundesverkehrsministerium wird derzeit geprüft, ob eine Initiative auf europäischer Ebene erfolgversprechend ist, mit der der Pkw-Zulassung für Kleintransporter ein Riegel vorgeschoben werden kann. Eine zusätzliche Schwierigkeit ergibt sich dabei daraus, dass sich das Problem der hohen Fahrgeschwindigkeit von als Pkw zugelassenen Kleintransportern in Deutschland wegen des nur hier nicht geregelten generellen Tempolimits auf Autobahnen in besonderer Weise stellt. Schon heute ist nicht auszuschließen, dass die mit hoher Wahrscheinlichkeit demnächst zu erwartende Ausrüstungspflicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern (eingestellt auf max. 90 km/h einschließlich aller Toleranzen) durch EG-Richtlinie für alle Lkw ab 3,5 t den Trend zur Pkw-Zulassung solcher Kleintransporter weiter verstärken wird. Eine Höchstgeschwindigkeitsregelung für Klein-Lkw bis 3,5 t hätte mit Sicherheit diese Wirkung. Wollte man letztlich gleichwohl einer besonderen Höchstgeschwindigkeitsregelung für Kleintransporter näher treten, müsste neben der Abgrenzungsproblematik von Anfang an sorgsam bedacht werden, ob und wie eine solche zusätzliche Höchstgeschwindigkeitsvorschrift durchgesetzt und überwacht werden könnte. In diesem Zusammenhang erscheint der Vorschlag, die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit vom Beladungszustand abhängig zu machen, besonders problematisch.

Die Autorin:

Christine Kramer, Ministerialrätin, Bundesverkehrsministerium, Bonn

*) Die Fußnoten sind in diesem Format aus technischen Gründen nicht anders darstellbar. Registrierte Benutzer können den Originaltext aber als PDF herunterladen.

1) Vgl. Preu, VD 2/02 S. 64 ff (66); Wortlaut der Arbeitskreis-Empfehlungen: www.verkehrsdienst.de

2) Diese können dem in Kürze erscheinenden Berichtsband der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft e. V. entnommen werden.

3) Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Berlin, Februar 2001, S. 12

4) Die im Folgenden genannten Zahlen beruhen auf einer Auswertung der Bundesanstalt für Straßenwesen.

5) Darunter sind hier Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t zu verstehen, auf die Abgrenzungsproblematik der Gruppe der Kleintransporter wird im Folgenden noch näher eingegangen.

- 6) Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 21. Februar 2002
- 7) Im Jahr 2000 hat das BAG rd. 670.000 deutsche und ausländische Lkw kontrolliert, in ca. 11.000 Fällen die Weiterfahrt wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs oder der Umwelt untersagt (Quelle: Pressemitteilung 62/02 des BMVBW).
- 8) Eine Erweiterung der Ausrüstungspflicht auf alle Lkw ab 3,5 wird derzeit EG-rechtlich vorbereitet.
- 9) a.a.O Fußnote 1
- 10) OLG Frankfurt VersR 1994, 700
- 11) Wegen der geltenden Höchstgeschwindigkeitsvorschriften ist eine Pkw-Zulassung unterhalb von 3,5 t derzeit betriebswirtschaftlich wenig attraktiv; dies würde sich aber voraussichtlich schnell ändern, wenn für Kleintransporter mit Lkw-Zulassung ab 2,8 t neue Höchstgeschwindigkeitsvorschriften geregelt würden.
- 12) Anm.: Ein besonders problematisches Beispiel wurde in einem Fernseh-Werbespot eines „gelben“ Expressdienstes mit einem bekannten Rennfahrer gezeigt.
- 13) Presseinfo vom September 2001
- 14) Angaben entnommen aus DVR-Report 1/2001
- 15) Zu den vielen noch offenen Fragen wird die BAST kurzfristig noch in diesem Jahr Erhebungen durchführen.