

**Rauf auf die Autobahn - und rein in den Streß. Schon lange sind es nicht nur LKW, die dort für Nervenflattern sorgen. Man hat oft das Gefühl, dass gerade die Zahl der Kleintransporter ständig wächst und das gerade sie immer wieder für gefährliche Situationen sorgen ! Die Verkehrsstatistik bestätigt dies. Doch woran liegt es, dass ausgerechnet Kleintransporter so hohe Unfallzahlen aufweisen - und was kann die Politik dagegen unternehmen?**

Laut statistischem Bundesamt wächst die Zahl der Kleintransporter in den letzten Jahren deutlich schneller als die Zahl der PKW. Während die Zahl der Personenwagen von 1995 bis 2000 um rund fünf Prozent zunahm, stieg die Zahl der Kleintransporter um 25 Prozent. Gleichzeitig stieg aber die Zahl der schweren Verkehrsunfälle an denen Kleintransporter beteiligt waren um mehr als 50 Prozent. Die Zahl der Unfälle wächst also doppelt so schnell, wie die Zahl der Fahrzeuge. Diese Zahlen sind seit etwa eineinhalb Jahren offiziell bekannt. Spontan forderten damals die Landesverkehrsminister die Einführung eines Tempolimits für Kleintransporter, das bei etwa 130 km/h liegen soll. Diskutiert wird dabei sogar eine zwangsweise 'Drosselung' der Motoren, so das schnelleres Fahren rein technisch unmöglich wird. Doch der zuständige Bundesverkehrsminister sucht nach einer anderen Lösung - und hat bislang gar nichts getan.

### **Die Bilanz der Versicherungsunternehmen**

Anfang des Jahres präsentierte schließlich das „Verkehrstechnische Institut der deutschen Versicherer“ eine Studie mit eindeutigen Erkenntnissen: „Alarmierend auf den Autobahnen ist, dass bei gut einem Viertel der Unfälle die Kleintransporter mit einer Geschwindigkeit von über 120 km/h unterwegs waren. Bei jedem fünften Unfall war die Geschwindigkeit sogar über 130 km/h. Jeder zwölfte war selbst auf der Landstrasse mit überhöhter Geschwindigkeit (über 100 km/h) unmittelbar vor dem Unfall unterwegs. Selbst Geschwindigkeiten über 120 km/h wurden ermittelt. Bei Unfällen auf Autobahnen mit Geschwindigkeiten über 120 km/h kommen folgende problematische Begleitfaktoren hinzu: Bei über 90 Prozent der Fälle hat der Kleintransporter-Fahrer Schuld (sonst in rund 65 Prozent). Übermüdung und Sekundenschlaf sowie Ablenkung/Unaufmerksamkeit sind dreimal so häufig vertreten. · Überladung sowie ungünstige Ladungsverteilung und ungesicherte Ladung verschlimmern die Situation hinsichtlich Bremsverhalten und Fahrstabilität.“ Wieder wurde - neben anderen Maßnahmen' ein Tempolimit für Kleintransporter gefordert . Wieder lehnte der Bundesverkehrsminister diese Forderung ab.

### **Tempolimit. Pro und Contra.**

Spediteur Jost-Henning Scharna ist darauf spezialisiert, Gefahrgut mit Kleintransportern quer durch Europa zu transportieren. Seine Spedition Ha'ddeier fährt explosive Stoffe, Säuren, Proben von Krankheitserregern oder sonstiges Material, das präzise 'auf Temperatur' gehalten werden muß. Dafür sind nicht nur die Fahrer speziell geschult, auch die Fahrzeuge sind technisch deutlich besser ausgestattet als 'normale Kleintransporter'. Und sie wurden durch Eingriff in die Motorsteuerung auf eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 130 km/h gedrosselt. Beschleunigung und Stärke des Motors blieben dabei unverändert. Die Fahrer mußten sich erst daran gewöhnen, dass die linke Spur der Autobahnen jetzt auch auf Fernstrecken nur noch selten genutzt werden kann - heute rollen Sie mit meist nur 120 gemütlich dahin und sehen kaum etwas anderes als Vorteile:

Die reine Reisezeit wird dadurch kaum länger - schließlich kann man höhere Geschwindigkeiten meist nur für wenige Minuten fahren, bis man dann doch wieder abbremsen muß. Wenn diese Hochgeschwindigkeitsabschnitte entfallen, ist die gesamte Reisezeit trotzdem nur wenige Minuten höher. Doch für die Fahrer entfällt ein großer Teil Streß und der Spediteur spart sogar Kosten: bei Vollgasfahrt braucht ein Kleintransporter rund 15 Liter Diesel, bei 'Richtgeschwindigkeit' sind es nur 11 Liter je 100 Kilometer. Den Effekt spürt man - wenn auch abgeschwächt - auch noch in der Gesamtbilanz. Doch nicht nur das: Früher mußten die Bremsbeläge der Transporter etwa alle 25.000 Kilometer ausgetauscht werden. Solche Strecken fahren die Wagen innerhalb weniger Monate. Seit Ha'ddeier seine Fahrzeuge gedrosselt hat, halten die Bremsbeläge fast unbegrenzt. Heute werden sie lange vor Ihrer Abnutzung ausgewechselt, weil ihre Wirkung nach rund einem Jahr durch schlichte Alterung nachlässt. Sowohl der Chef wie auch seine Fahrer sehen nur Vorteile, keine Nachteile der Drosselung und würden diese Maßnahme jederzeit wieder durchführen. Doch an die Wirksamkeit eines generellen Tempolimits glaubt Jost-Henning Scharna nicht. Solange die Wagen schneller fahren können, halten sich ja auch heute die wenigsten Fahrer an ein Tempolimit. Schon heute gilt nur auf einem kleinen Teil aller Autobahnen noch wirklich 'freie Fahrt'. Gerast wird trotzdem.

**Auf die Rahmenbedingungen kommt es an**

Spediteure wie Jost-Henning Scharna sind nicht nur in Punkto Tempolimit die Ausnahme: Der überwiegende Teil der Kleintransporter gehört nicht Spediteuren, sondern Subunternehmern, die im Auftrag der Speditionen fahren. Während Ha'ddeier für sein spezielles Know-How in Punkto Gefahrgut überdurchschnittliche Preise erzielt, herrscht unter 'normalen Kleintransportern' ein gnadenloser Preiskampf. Die eigentlichen Spediteure, die Organisatoren der Fahrt, schreiben die Touren aus und vergeben sie an den Billigsten. Der fährt dann mit eigenen Wagen auf eigene Rechnung und eigenes Risiko. Eine solche Ausschreibung liegt uns vor, sie stammt von der Post und betrifft unter anderem eine Fahrt von Darmstadt nach Erfurt und zurück. Um 21 Uhr 15 soll der Wagen sechs mal die Woche im Briefzentrum Darmstadt zur Beladung bereit stehen, Um 0 Uhr 45 muß er in Erfurt entladen und erneut beladen werden. Weitere dreieinhalb Stunden später muß er wieder in Darmstadt sein. Wenn man pro Ladevorgang insgesamt eine halbe Stunde rechnet, bleiben jeweils drei Stunden Fahrzeit für knapp dreihundert Kilometer. An trockenen Tagen mit wenig Verkehr ist das durchaus zu schaffen. Zwar herrscht über weite Teile der Strecke ein Tempolimit von teilweise sogar unter 100 Stundenkilometer, doch wenn man zwischendurch deutlich schneller fährt, ist ein Schnitt von 100 km/h durchaus möglich. Wenn der Verkehr aber - gerade am Anfang der Tour - dichter wird, wenn es etwa rund um Frankfurt doch nur zäh voran geht, dann lässt sich das in der zweiten Hälfte der Fahrt nur mit Vollgas ausgleichen, wenn überhaupt. Vor allem aber: Laut Gesetz wäre nach spätestens viereinhalb Stunden eine Pause von insgesamt 45 Minuten fällig. Würde der Fahrer sich daran halten, müßte seine durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit sogar deutlich über 100 Stundenkilometer liegen. Das schafft auf deutschen Autobahnen auf Dauer nicht mal ein PKW. Für den Fahrer eines Kleintransporters bedeutet es schlicht: echten Streß. Denn der uns vorliegende Vertrag enthält, als am dicksten dedruckten Teil: saftige Konventionalstrafen. Kommt der Wagen auch nur 15 Minuten verspätet an, droht eine Kürzung der Vergütung um 30 Prozent. Weitere 15 Minuten lassen den Abzug um jeweils weitere 15 Prozent steigen. Da der Subunternehmer von seinen Einnahmen auch Benzin und Wagenverschleiß bezahlen muß, bedeutet schon eine Verspätung von 15 Minuten, dass der Fahrer für diese Tour ohne Lohn nach Hause fahren muß. Die Post teilt uns auf Nachfrage mit, dass Ausschreibung und Vertrag in dieser Form tatsächlich existieren, Allerdings sei die Fahrzeit nach Auffassung der Post so disponiert, dass der Fahrer auch mit den gesetzlich vorgeschriebenen Pausen und sicherem Tempo pünktlich ankommen könne. Die in den Verträgen stehenden Konventionalstrafen würden bei Verspätung wegen Verkehrsstörungen nicht angewandt. Überprüfen können wir das nicht. Der von uns beobachtete Fahrer hatte jedoch keine ausreichende Gelegenheit zur Pause obwohl er sich gerade in Baustellenbereichen eben nicht an dortige Tempolimits hielt.

### **Die Verantwortung des Auftraggebers.**

Der Auftraggeber disponiert zwar die Tour, setzt die Rahmenbedingungen, doch das Risiko für jede Art von Unfall oder Verkehrsverstoß, trägt allein der Subunternehmer, dem der Wagen gehört. Darin sieht auch Jost-Henning Scharna die vielleicht wichtigste Ursache des heutigen Problems. Die Auftraggeber haben natürlich ein Interesse, die Transportleistung immer noch billiger einzukaufen und sie dann trotzdem pünktlich ankommen zu lassen. In seiner speziellen Nische ist das anders: Sobald Gefahrgut an Bord ist, haftet auch der Auftraggeber dafür, dass der Transport sicher abgewickelt wird. Noch an der Laderampe muß der Auftraggeber kontrollieren, dass der Wagen technisch sicher ist und der Fahrer auch in der Lage, den Wagen zu lenken. Wenn dann ein Unfall passiert, weil der Wagen überladen war, oder technisch defekt - oder auch weil Lenk- und Ruhezeiten nicht eingehalten wurden, dann haftet auch der Auftraggeber. Ihm können sogar hohe Strafen aufgebremst werden. Würde eine solche Mitverantwortung der Auftraggeber auch für 'normale' Kleintransporte gelten, dann würden auch die Auftraggeber ein hohes Interesse daran haben gewisse 'Standards' in der Branche zu erhalten.

### **Eine Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes**

Das Gesetz, welches den gewerblichen Straßengüterverkehr in Deutschland regelt, gilt derzeit erst ab einem Fahrzeuggewicht ab 3,5 Tonnen. Und damit eben nicht für die klassischen Kleintransporter. Um eine Haftung des Auftraggebers zu erreichen, müßte man dies Gesetz ändern. Wenn auch gewerbliche Gütertransporte in kleineren Fahrzeugen dort erfasst werden, dann hat sich auch das letzte entscheidende Problem erledigt, das Spediteur Jost-Henning Scharna zur Zeit sieht. „Jeder, der mit größeren LKW heute Güter transportieren will muß vorher eine gewisse Sach- und Fachkunne nachweisen und sich bescheinigen lassen. Das betrifft zum Beispiel das Wissen über Lenk- und Ruhezeiten oder auch Kostenrechnung. Wer heute einen Kleintransporter lenkt oder disponiert, muß nicht wissen wie die Lenk und Ruhezeiten sind, muß nicht wissen, welche Kosten er realistischweise einkalkuliere muß. Resultat: In der Praxis überlebt heutzutage ein Kleintransportunternehmer in der Rhein-Main-Region im Durchschnitt rund 14 Monate, dann ist er Konkurs, der Auftraggeber such sich einen Neuen, es gibt ja genug davon, bis hin zur 'Ich-AG' mit

geleastem Kleintransporter. Entsprechend hoch ist auch die Quote von Leasing-Verträgen für solche Fahrzeuge, die vorzeitig wegen Insolvenz beendet werden. Würde ein gewisses Mindestmaß an Sach- und Fachkunde auch von den 'Kleinspediteuren' verlangt, wäre es damit vorbei“

### **Keine Änderung in Sicht**

Doch obwohl die Problematik inzwischen seit Jahren intensiv diskutiert wird, existieren entsprechende Pläne bis heute nicht. Auf Anfrage bestätigt das Bundesverkehrsministerium lediglich, dass man an einer verschärften Verordnung zu Kleintransportern arbeite. Wesentliche Neuerung darin: Wer vorausfahrende Fahrzeuge durch Drängeln nötigt, soll härter bestraft werden. Allerdings sind solche Verstöße in der Praxis nur zu ahnden, wenn sie von einem Polizisten durch Messung tatsächlich festgestellt werden. Der 'gerade noch erlaubte' Drängelabstand soll verschärft werden: auf drei zehntel des halben Tachowertes. Bei Tempo 100 wären das 15 Meter. Bei 160 km/h gerade mal 24 Meter. Aus diesem - dann gerade noch erlaubten - Abstand wäre bei einer Bremsung ein Auffahrunfall absolut garantiert.

### **Links:**

Gutachten des 'Verkehrstechnischen Institutes der Versicherer'  
<http://www.gdv.de/presseservice/23316.htm>

Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen, Köln  
<http://www.guvu.de/>

Bundesanstalt für Straßenwesen  
<http://www.bast.de>

Institut für Fahrzeugsicherheit, München  
<http://www.gdv-ifm.de/index2.html>

Statistisches Bundesamt  
<http://www.statistik.de>

ADAC Fahrsicherheitszentrum Linthe  
<http://linthe.fahrsicherheit.de/>