

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

– Drucksache 15/593 –

Senkung der Unfallrisiken für Kleintransporter**Vorbemerkung der Fragesteller**

Unfallstatistiken zeigen, dass Kleintransporter bis 3,5 Tonnen überdurchschnittlich häufig in schwere Unfälle verwickelt sind. Während im Jahr 2000 die Anzahl der polizeilich erfassten Unfälle bundesweit um etwa 2,6 Prozent und die der Getöteten um fast 3,5 Prozent sank, stieg die Anzahl der Unfälle mit Kleintransportern um 4 Prozent, die der Verkehrstoten gar um 9,7 Prozent. Für die letzten zehn Jahre weist die Statistik eine Verdoppelung der schweren Unfälle mit Beteiligung von Kleintransportern auf. In zwei von drei Fällen traf dabei den Führer des Kleintransporters die Hauptschuld.

Die Kleintransporter werden häufig von Handwerkern und Kurierdiensten gewerblich genutzt, und zwar vor allem, weil sie die Fahrleistungen von Pkws mit der erlaubten Zuladefähigkeit von Lkws jedoch ohne deren gesetzliche Auflagen wie Sonntagsfahrverbot etc. kombinieren. Oft wird dabei von den Fahrern unterschätzt, dass das Fahrverhalten eines Kleintransporters eher einem Lkw ähnelt als einem Pkw. Unfallursachen sind dementsprechend häufig überhöhte Geschwindigkeit, Übermüdung am Steuer und mangelhafte Ladungssicherung, die das Fahrzeug in Extremsituationen unkontrollierbar macht.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Auch die Bundesregierung beobachtet den Anstieg von Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern mit großer Sorge. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat deshalb die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Analyse des einschlägigen Unfallgeschehens beauftragt. Auf Fachebene setzen sich Bund und Länder bereits intensiv mit der Frage auseinander, wie den von Kleintransportern ausgehenden Risiken angemessen begegnet werden kann. Da zunächst nähere Kenntnisse über die Ursachen der gestiegenen Unfallbeteiligung von Kleintransportern vorliegen müssen, sollen auch laufende Untersuchungen anderer Institutionen in die

Überlegungen mit einbezogen werden, sobald belastbare Ergebnisse vorliegen. Auf dieser Grundlage wird anschließend – auch unter Einbeziehung der Fahrzeughersteller, der Vertreter der Hauptnutzergruppen und der Verkehrssicherheitsorganisationen – zu befinden sein, welche Maßnahmen am besten geeignet sind, das von Kleintransportern ausgehende Unfallrisiko zu minimieren.

1. Welche sind die gesetzlichen Grundlagen für die Zulassung von Kleintransportern und, nach welchen Kriterien werden Kleintransporter entweder als Pkw oder als Lkw zugelassen?

Gesetzliche Grundlagen für die Zulassung von Kleintransportern sind die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und die so genannte Betriebs-erlaubnisrichtlinie 70/156/EWG sowie die hierzu erlassenen Einzelrichtlinien betreffend einzelne Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten.

Voraussetzung für eine Zulassung ist, dass das betreffende Kraftfahrzeug eine EG-Typgenehmigung bzw. eine Betriebserlaubnis hat. Für Personenkraftwagen (Klasse M1 nach EG-Klassifizierung entsprechend Anhang II A der Richtlinie 70/156/EWG: Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) ist eine EG-Typgenehmigung obligatorisch; für Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässige Gesamtmasse (Klasse N1 nach EG-Klassifizierung) ist zur Zeit nur eine nationale Betriebserlaubnis möglich.

Nach der EG-Betriebserlaubnisrichtlinie 70/156/EWG (Anlage II C) können die betreffenden Kleintransporter als Personenkraftwagen (M1), Mehrzweckfahrzeug (AF) bzw. als Kraftfahrzeug der Klasse N, Van (BB) eingestuft werden. Dabei gilt folgende Abgrenzung:

AF – Mehrzweckfahrzeug:

Andere als unter AA bis AE genannte Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck oder von Gütern in einem einzigen Innenraum. Entspricht ein solches Fahrzeug jedoch den folgenden Bedingungen, wird es nicht als Fahrzeug der Klasse M1 angesehen:

- a) Es hat außer dem Fahrersitz nicht mehr als 6 Sitzplätze. Ein „Sitzplatz“ gilt als vorhanden, wenn das Fahrzeug mit „zugänglichen“ Sitzverankerungen ausgestattet ist.

Als „zugänglich“ gelten Verankerungen, die benutzt werden können. Um Verankerungen unzugänglich zu machen, muss der Hersteller deren Benutzung durch praktische Maßnahmen unterbinden, beispielsweise durch Anschweißen von Abdeckplatten oder Anbringen vergleichbarer dauerhafter Einbauten, die nicht mit normalerweise verfügbaren Werkzeugen entfernt werden können;

- b) Es trifft folgende Bedingung zu: $P - (M + N \times 68) > N \times 68$

wobei

P = technisch zulässige Gesamtmasse in kg

M = Masse in fahrbereitem Zustand in kg

N = Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz ist.

Ein solches Fahrzeug gilt nicht als Fahrzeug der Klasse M1.

Die Punkte AA bis AE bezeichnen andere Aufbauarten von Personenkraftwagen (M1).

BB Van:

Lastkraftwagen mit Kastenaufbau. Hat jedoch ein als BB definiertes Fahrzeug mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg mehr als 6 Sitzplätze außer dem Fahrersitz oder treffen die beiden folgenden Bedingungen zu:

a) die Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz beträgt nicht mehr als 6

und

b) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

wird dieses Fahrzeug nicht als Fahrzeug der Klasse N angesehen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass so genannte Kleintransporter als Pkw zugelassen werden können, auch wenn sie nach der Zulassung zur Güterbeförderung eingesetzt werden?

Das in der Antwort zur Frage 1 beschriebene Mehrzweckfahrzeug ist per Definition bereits auch als „Kraftfahrzeug zur Beförderung ... von Gütern in einem einzigen Innenraum“ eingestuft und kann so eine entsprechende EG-Typgenehmigung als Personenkraftwagen (M1) erhalten.

3. Gibt es Pläne der Bundesregierung, sämtliche Kleintransporter nicht mehr als Pkw, sondern als Lkw zuzulassen, damit die Sicherheitsvorschriften für Lkws bezüglich der Ladungssicherung sowie die Lenk- und Ruhezeiten für alle Kleintransporter gelten?

Hat ein Mehrzweckfahrzeug (Pkw/Klasse M1) eine EG-Typgenehmigung, muss es in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union zum Verkehr zugelassen werden.

Die Vorschriften für die Ladungssicherung in § 22 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung sowie § 31 Abs. 2 StVZO gelten für alle Fahrzeugarten gleichermaßen. Ebenso beziehen sich die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten nicht auf die Einstufung/Zulassung als Pkw oder Lkw. Es kommt nur auf die tatsächliche und zwar gewerbliche Nutzung des Fahrzeugs zur Güterbeförderung an.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung den Nutzen von Geschwindigkeitsbegrenzungen für Kleintransporter unter 3,5 Tonnen?

Weder Notwendigkeit noch Wirksamkeit und Nutzen eines gesetzlichen Tempolimits lassen sich derzeit belegen. Hierzu müssen zunächst nähere Kenntnisse über die Ursachen der Unfallbeteiligung von Kleintransportern vorliegen. Die Bundesregierung hat deshalb die BASt mit einer Analyse der Unfallursachen beauftragt. Mit Ergebnissen ist zur Jahresmitte zu rechnen. Auch das Institut für Fahrzeugsicherheit des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. führt derzeit eine Studie durch. Erst im Lichte der Erkenntnisse dieser Studien können Schlussfolgerungen gezogen werden, welche Maßnahmen geeignet sind, um die von Kleintransportern ausgehenden Risiken zu minimieren.

Anzumerken ist aber bereits jetzt, dass Kleintransporter auf Grund des europäischen Rechts über die Betriebserlaubnis auch als Pkw zugelassen werden können, für Pkw aber kein Tempolimit auf deutschen Autobahnen besteht.

