

Geschwindigkeitsdrosselung für Kleintransporter der Bauwirtschaft im Werksverkehr

Allgemeines

Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) bis 3,5 t unterliegen in Deutschland keinen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen beträgt 100 km/h¹.

In der Bauwirtschaft dienen Kleintransporter unterschiedlichster Bauformen (zGG bis 3,5 t) vielen Unternehmen zum Transport von Material und Personen. Als Bauformen sind Kasten- oder Pritschenwagen, letztere auch mit Doppelkabine für 6 Personen, verbreitet. In Abhängigkeit von Gewerk und Arbeitsaufgabe sind die Fahrzeuge auch mit Werkstatteinrichtungen und speziellen Ladungssicherungssystemen ausgestattet. Generell ist festzustellen, dass aufgrund der Vielzahl der Gewerke und der sich daraus ergebenden unterschiedlichen Anforderungen kein Standardtyp dieser Fahrzeuge beschreibbar ist.

In der öffentlichen Wahrnehmung verunglücken Kleintransporter häufig und schwer, wobei hierbei nicht zwischen dem Einsatz im Werksverkehr (z. B. in Baubetrieben) und dem Einsatz im Speditions-/Liefer-/Kurier- Zustellverkehr unterschieden wird. Durch eine wissenschaftliche Studie² ist jedoch belegt, dass das Unfallgeschehen im Bereich der Kleintransporter mit dem der PKW vergleichbar ist.

Sobald „nicht angepasste Geschwindigkeit“ als Unfallursache ermittelt wird, bezieht sich diese Feststellung nicht auf die final zulässige, sondern auf die situationsbezogene Fahrgeschwindigkeit zum Unfallzeitpunkt. In diese Bewertung fließen neben der absoluten Geschwindigkeit des Fahrzeugs unter anderem die Fahrbahn-, Witterungs- und Lichtverhältnisse, die Ausrüstung und Beladung des Fahrzeugs oder auch die Fahrerfahrung des Fahrzeugführers ein. Nicht angepasste Geschwindigkeit kann somit auch dann vorliegen, wenn die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs zum Unfallzeitpunkt (deutlich) unter der ortsbezogenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt (z. B. Verkehrsunfall mit 30 km/h innerorts bei vereister Fahrbahn).

Ziel der Geschwindigkeitsdrosselung ist es, fahrerunabhängig eine eingestellte Höchstgeschwindigkeit nicht zu überschreiten. Dabei soll im Bereich unterhalb der Höchstgeschwindigkeit das Fahrzeugverhalten nicht verändert werden, d.h. Motorleistung, Beschleunigung, usw. sollen nicht verändert werden.

Eine elektronische Geschwindigkeitsbegrenzung kann bei vielen Marken jede Fachwerkstatt vornehmen, auch nachträglich. Hierbei erfolgt ein Eingriff in das Motormanagement. Die Kosten sind in der Regel gering. Bei einigen Marken kann die Höchstgeschwindigkeit nur einmal eingestellt werden, bei nochmaliger Änderung wäre der Austausch des Motorsteuerungsgerätes erforderlich.

¹ StVO, § 3 Geschwindigkeit

² „Gemeinsamer Forschungsbericht zur Sicherheit von Kleintransportern“ von BAST, DEKRA, UDV und VDA (2012)

Deutlich aufwändiger ist die Nachrüstung eines Geschwindigkeitsbegrenzers, der die Anforderungen der StVZO (§57c)³ erfüllt. Die Kosten für Gerät und Einbau liegen bei ca. 1.500,- € - 2.000,- € (inkl. MwSt.). Durch Plombierung der Anlage sind spätere Manipulationen erschwert, bzw. nachweisbar.

Die Schulung der Fahrer von gedrosselten Fahrzeugen bis 3,5 t zGG ist auch nach Auffassung der Experten des DVR e.V. sinnvoll. Um auch Spareffekte beim Kraftstoffverbrauch zu erzielen, sollte die Höchstgeschwindigkeit gedrosselter Fahrzeuge nicht durch eine Vollgasstellung ausgereizt werden, sondern regelmäßig mindestens 5 km/h unter der eingestellten Höchstgeschwindigkeit liegen.

Aktuelle Situation

Aktuell liegen keine belastbaren Studien über die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbegrenzern hinsichtlich der Reduzierung der Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen bei Kleintransportern im Werksverkehr vor. Auch die Unfalldaten der BG BAU (Unfallart 4, Arbeitsunfall auf Dienstwegen, der sich im Straßenverkehr ereignet hat) lassen hier keine Rückschlüsse zu. In deren Erfassung wird nicht nach der Art des Fahrzeugs unterschieden.

Ziele

Um in Rahmen einer Studie Erkenntnisse über gewünschte positive Effekte im Sinne einer Reduzierung von Anzahl und Schwere von Unfällen mit Kleintransportern im Werksverkehr zu erlangen, die mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgestattet sind, sollen Mitgliedsunternehmen der BG BAU motiviert werden, entsprechende Fahrzeuge mit geeigneten Maßnahmen zur Drosselung der Geschwindigkeit auszustatten. Hierbei soll die Höchstgeschwindigkeit der Empfehlung der Experten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. (DVR) folgend auf 130 km/h beschränkt werden. Mit dieser Geschwindigkeit können auf Autobahnen LKW noch zügig überholt werden. Auf Strecken mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h ist ein Mitschwimmen im Verkehr möglich und auch eine Reisegeschwindigkeit bis zu einer Geschwindigkeit von 125 km/h ist im ökonomischen Bereich möglich. Mit dem Ziel einer ganzheitlichen Betrachtung sollen zusammen mit den Maßnahmen zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auch Maßnahmen zur Verbesserung der Sicht im Nahbereich an den Seiten und nach hinten umgesetzt werden, um auch die dort bekannten Unfallrisiken weiter zu reduzieren.

Umsetzung

Diese Studie wird gemeinsam mit der VHV Allgemeine Versicherung AG (VHV), Hannover, durchgeführt. Ziel ist es, Mitgliedsunternehmen der BG BAU, die ihre Kleintransporter bei der VHV versichert haben, zur Nachrüstung zu motivieren. Selbstverständlich ist auch eine Förderung für Neufahrzeuge mit entsprechender Ausstattung möglich. Hierbei werden die abgestimmten Anforderungen⁴ bewusst niedrigschwellig angesetzt, um auf diesem Wege auch den wirtschaftlichen Belangen der Unternehmen Rechnung zu tragen. Voraussetzung ist jedoch, dass die Maßnahmen vollständig umgesetzt sind und nicht nur Teile davon.

³ StVZO, § 57d Einbau und Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern

(1) Geschwindigkeitsbegrenzer dürfen in Kraftfahrzeuge nur eingebaut und geprüft werden von hierfür amtlich anerkannten

1. Fahrzeugherstellern,
2. Herstellern von Geschwindigkeitsbegrenzern oder
3. Beauftragten der Hersteller

sowie durch von diesen ermächtigten Werkstätten. Darüber hinaus dürfen die in § 57b Absatz 3 genannten Stellen diese Prüfungen durchführen.

⁴ siehe Anlage

Folgende Fördermaßnahmen der Beteiligten sind abgestimmt:

- Die **BG BAU** fördert die in der Anlage benannten Maßnahmen mit bis zu 50% der Kosten für Beschaffung und Montage bis max. **300,- €/Fahrzeug** (bis zu 200 Fahrzeuge insgesamt)

Darüber hinaus, aber auch unabhängig von einer Teilnahme an dieser Studie haben die Unternehmen die Möglichkeit, die Fahrer von Kleintransportern im Rahmen von Fahrsicherheitstrainings⁵ fortbilden zu lassen. Hierfür kommen das „Fahrsicherheitsprogramm Transporter“ oder das „FahrerQualifikationsTraining Transporter“ (FQT) infrage, welche durch die BG BAU mit jeweils 85,- € bezuschusst werden.

- Die **VHV** fördert die in der Anlage benannten Maßnahmen durch einen Beitragsnachlass in Höhe von 15% für die Kfz-Haftpflichtversicherung und 15% in der Kfz-Kaskoversicherung. (Förderung typabhängig **270,- € bis 290,- €**)

Die Dauer der Studie ist auf einen Zeitraum von 1 – 2 Jahren angelegt und hängt im Wesentlichen von der Belastbarkeit der erhobenen Daten nach einem Jahr ab.

Mit dem Ergebnis der Studie ist dann zu bewerten, ob die Ausrüstung von Kleintransportern der Bauunternehmen für den Einsatz im Werksverkehr mit den in der Anlage benannten Ausstattungselementen geeignet sind, die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen von Kleintransportern im Werksverkehr nachhaltig zu senken.

Anlage

⁵ siehe: <http://www.bgbau.de/praeuv/fahrsicherheit>

Geschwindigkeitsdrosselung für Kleintransporter

ANLAGE

Erforderliche Zusatzausstattung

Die Förderung ist beschränkt auf Kleintransporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) bis 3,5 t im Bereich der Bauwirtschaft und baunaher Dienstleistungen, die im Werksverkehr eingesetzt sind. Sie dienen beispielsweise der Versorgung der unternehmenseigenen Baustellen mit Baumaterial, dem Transport von Beschäftigten zur und von der Baustelle oder sind als Werkstattfahrzeuge für die Wartung und Unterhaltung von Maschinen und Ausrüstung auf den Baustellen im Einsatz.

Die zu fördernden Fahrzeuge sind mit folgender Zusatzausstattung ausgerüstet:

- Maßnahme zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h (durch Drosselung oder Chip)
- je ein zusätzlicher Rückspiegel rechts und links für den Nahbereich neben dem Fahrzeug
- Kamera-Monitor-System (KMS) für die Rückwärtsfahrt bzw. alternativ Einparkhilfe (PDC)

Zur Gewährung der Förderung müssen alle genannten Maßnahmen umgesetzt sein. Der Nachweis erfolgt durch eine Kopie der Rechnung.

Förderung

- Die **BG BAU** fördert die in der Anlage benannten Maßnahmen mit bis zu 50% der Kosten für Beschaffung und Montage bis max. **300,- €/Fahrzeug**.
(begrenzt auf 200 Fahrzeuge für die gesamte Studie)

Darüber hinaus, aber auch unabhängig von einer Teilnahme an dieser Studie haben die Unternehmen die Möglichkeit, die Fahrer von Kleintransportern im Rahmen von Fahrsicherheitstrainings¹ fortbilden zu lassen. Hierfür kommen das „Fahrsicherheitsprogramm Transporter“ oder das „FahrerQualifikationsTraining Transporter“ (FQT) infrage, welche durch die BG BAU mit jeweils 85,- € bezuschusst werden.

- Die **VHV** fördert die in der Anlage benannten Maßnahmen durch einen Beitragsnachlass in Höhe von 15% für die Kfz-Haftpflichtversicherung und 15% in der Kfz-Kaskoversicherung.

¹ siehe: <http://www.bgbau.de/praeuv/fahrsicherheit>