

# Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern

Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 221

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving it a three-dimensional appearance. The logo is positioned in the bottom right corner of the page, within a white vertical bar that runs along the right edge of the cover.

# Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern

von

Jens-Jochen Roth

Steinbeis-Innovationszentrum  
Logistik und Nachhaltigkeit  
Sinsheim

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 221

**bast**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines  
B - Brücken- und Ingenieurbau  
F - Fahrzeugtechnik  
M - Mensch und Sicherheit  
S - Straßenbau  
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

## Impressum

**Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.501/2010:**  
Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern

**Projektbetreuung**  
Susanne Schönebeck

**Herausgeber**  
Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon: (0 22 04) 43 - 0  
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

**Redaktion**  
Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

**Druck und Verlag**  
Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

ISSN 0943-9315  
ISBN 978-3-86918-191-2

Bergisch Gladbach, Januar 2012

Print  kompensiert  
Id-Nr. 1216913  
[www.bvdm-online.de](http://www.bvdm-online.de)

## Kurzfassung – Abstract

### Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern

Sowohl in der öffentlichen Berichterstattung als auch in einschlägigen Gremien ist das Thema „Kleintransporter“ immer wieder Gegenstand der Behandlung. Kleintransporter vereinen die Kapazität von kleinen Güterkraftfahrzeugen mit der Flexibilität und Leistungsfähigkeit von Pkw. Zum Führen dieser Fahrzeuge wird dabei lediglich die normale Pkw-Fahrerlaubnis benötigt. Obwohl das Unfallrisiko von Kleintransportern immer noch höher ist als das für Pkw, kann festgestellt werden, dass sich der starke Anstieg der Unfallzahlen dieser Fahrzeuge trotz weiterhin steigender Bestandszahlen nicht weiter fortgesetzt hat.

Mit dem hier durchgeführten Forschungsvorhaben wurde das Ziel verfolgt, die Maßnahmen und Qualifizierungsprogramme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern in den zurückliegenden Jahren und auch solche Maßnahmen, die zukünftig geplant sind, umfassend zu erheben. Für solche Maßnahmen, die bereits realisiert worden sind, sollte festgestellt werden, inwiefern und in welchem Maße sie Anwendung finden.

Die Grundlage des Forschungsvorhabens bildeten neben einer Literaturrecherche insbesondere empirische Untersuchungen. Diese wurden in Form von mündlich-persönlichen Befragungen mit Fahrern, Maßnahmenträgern, Unternehmen, Fahrzeugherstellern und Vermietunternehmen geführt. Insgesamt konnten im Rahmen des Vorhabens 116 Personen befragt werden.

Wie die Fahrerbefragung gezeigt hat, verfügen die Befragten im Allgemeinen über keine spezifische Qualifikation in Bezug auf das Führen eines Kleintransporters. Die Ausgangsbasis bildet in aller Regel die Fahrerlaubnis der Klasse B bzw. Klasse 3 (alt). In den vergangenen fünf Jahren hat lediglich jeder zweite Fahrer eine Schulung besucht. Mit einem Anteil von rund 40 % sind Übertretungen von Verkehrsvorschriften durch zu schnelles Fahren der häufigste Grund von Beanstandungen. Weitere Defizite wurden in Zusammenhang mit dem Thema Ladungssicherung deutlich.

Aus Sicht von Maßnahmenträgern sind die Gründe für die insgesamt geringe Teilnahme von Fahrern an

Weiterbildungsmaßnahmen unterschiedlich. So ist festzustellen, dass im Bereich des Kurier-, Express und Post/Paketdienstes aufgrund der engen Einbindung des Fahrpersonals in den logistischen Leistungsprozess häufig keine Freiräume bleiben, dem Fahrpersonal eine Schulung zu ermöglichen. Hinzu kommen wirtschaftliche Zwänge der Branche.

Dennoch werden von Unternehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes verschiedene Seminare angeboten und durchgeführt. Es hat sich gezeigt, dass vor allem der Ladungssicherung ein besonderer Stellenwert beigemessen wird. Hier sehen die Unternehmen einen wichtigen Ansatzpunkt für Verbesserungsmaßnahmen, wobei es hier in erster Linie um die Senkung der Schadensquote bezogen auf das Packstück geht, d. h. die Vermeidung bzw. Senkung von Kundenreklamationen, und weniger um den Aspekt der Verkehrssicherheit. Auch im Handwerk sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern in Angriff zu nehmen.

Die Fahrzeugsicherheit ist aus Sicht der Hersteller von zentraler Bedeutung. So hat sich die sicherheitsbezogene Ausstattung der Kleintransporter in den vergangenen Jahren stetig verbessert. Kleintransporter verfügen heute bereits serienmäßig über eine Vielzahl an allgemeinen sicherheitsbezogenen Ausstattungskomponenten. In Bezug auf die laderaumbezogene Sicherheitsausstattung werden insbesondere kundenspezifische Wünsche berücksichtigt. Auch die Durchführung von Kundens Schulungen ist für die Hersteller ein wichtiges Anliegen. Betrachtet man die Zahlungsbereitschaft der Kunden, so hat sich gezeigt, dass in vielen Fällen die Kunden allerdings nicht bereit sind, für die fahrzeugspezifische Verkehrssicherheit einen höheren Kaufpreis zu entrichten. Ungeachtet dessen wird sich nach Einschätzung der Fahrzeughersteller die Verkehrssicherheit in Zukunft durch neue technische Lösungen weiter erhöhen.

Aus Sicht der Vermietunternehmen hat sich die aktive und passive Sicherheitsausstattung der Kleintransporter in den vergangenen 10 Jahren stark verbessert, was sich zum Teil auch auf die Kaufentscheidung der Vermietunternehmen ausgewirkt hat. So sind bspw. bei der Kaufentscheidung neben den Anschaffungskosten durchaus Attribute wie Fahrzeugsicherheit und Langlebigkeit von zunehmender Bedeutung. Als problematisch wird das Privatkundengeschäft eingestuft. Für diesen Personenkreis ist die sicherheitsbezogene Ausstattung von Kleintransportern bislang ohne Bedeutung.

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern ist in Zukunft nur dann zu erreichen, wenn allen Akteuren bewusst wird, dass das Fahren mit einem Kleintransporter nicht unmittelbar vergleichbar ist mit dem Fahren eines Pkw. Insgesamt ist festzustellen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern langfristig anzulegen sind und insbesondere auf Ebene des Fahrpersonals noch ein erheblicher Nachholbedarf zu verzeichnen ist.

### **Road safety measures for light commercial vehicles**

Both in the public reporting as well as in relevant scientific panels, the topic "light commercial vehicles (LCV)" is frequently the subject of discussions. LCVs combine the capacity of goods vehicles with the flexibility and performance ability of passenger cars. Furthermore, those vehicles of up to 3.5 tones can be driven by any person with a driving licence for a passenger car. Although the accident risk for these vehicles is still considerably high, it can be noticed that their number of accidents has not continued to increase as fast as before while the vehicle stock is still increasing.

The aim of this research project is to gather and evaluate road safety measures and programmes for LCVs and the players involved. On the one hand measures that have already been implemented are analysed and their mode and extend of application is assessed. On the other hand possible future measures are gathered.

The principal part of the project consisted of personal interviews with drivers, training offerers, logistics companies, vehicle manufacturers and rental companies. In total 116 people took part in the surveys. The project was complemented by a workshop for experts in the field of LCVs from the above mentioned groups.

The main results can be summarized as follows:

The drivers generally have no specific qualification regarding LCVs. They usually only possess the driving license class B or class 3 (old) for passenger cars. In the past five years, only half of the drivers have attended some kind of training.

With a share of about 40% of all violations of traffic rules by those drivers speed is stated as the most

common traffic violation. Further deficits are frequently associated with cargo securing.

According to training offerers the reasons for the low participation in training measures are diverse. It is stated that drivers of courier, express and post/parcel services do not have much time to take part in driving courses because of their close integration in the logistic service process. Apart from that economic barriers for taking part in qualifying measures were named.

Nevertheless, companies in the courier, express and post/parcel service are offering several workshops. However, most of the workshops offered do not mainly focus on the improvement of road safety of the vehicles but on customer satisfaction. Hence, cargo securing is stated as one of the most important topics by the majority of these companies.

For manufactures vehicle safety is very important. According to them, the safety level of LCVs has improved considerably and is nowadays comparable with that of passenger cars. A special challenge for manufacturers is the increasing number of up to 450 equipment options for LCVs. Nevertheless, LCV manufacturers indicate that most of their clients are not prepared to spend additional money for surplus vehicle safety. However, they still maintain that the traffic safety of LCVs will increase further due to new technical and software solutions.

From the perspective of the rental business, the active and passive safety features of LCVs have improved considerably. Concerning the purchase decision of rental companies not only the price is relevant but also attributes such as vehicle safety and long life cycle have become more and more important. Contrary to business clients private customers who rent LCVs only irregularly are seen as problematic as this group of clients often rates road safety as not important.

Overall, it becomes clear that the improvement of road safety of LCVs in the past mainly originates from the technical developments of these vehicles and that measures aiming at the individuals involved are still lagging behind. On the whole, an improvement in road safety of LCVs can be best achieved if all players realize that driving an LCV is not directly comparable to driving a passenger car.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Ziel des Forschungsvorhabens</b> .....	7	3.7.4	Kleintransporter-Schulungen bei UPS .....	19
1.1	Ausgangslage .....	7	3.7.5	Positionspapiere von Verbänden und Interessengemeinschaften .....	19
1.2	Zielsetzung .....	7	3.8	BAG-Kontrollen .....	21
<b>2</b>	<b>Methodisches Vorgehen</b> .....	8	3.9	Zwischenfazit .....	24
2.1	Befragung von Fahrern .....	9	<b>4</b>	<b>Ergebnisse der empirischen Untersuchungen</b> .....	24
2.2	Befragung von Maßnahmenträgern ...	10	4.1	Fahrerbefragung .....	24
2.3	Befragung von Unternehmen .....	10	4.1.1	Unternehmensstruktur .....	24
2.4	Befragung von Fahrzeugherstellern ...	11	4.1.2	Führerscheinausbildung und -erwerb .....	25
2.5	Befragung von Vermietunternehmen .....	11	4.1.3	Berufliche Qualifikation .....	26
2.6	Durchführung einer Expertenrunde ...	11	4.1.4	Fahreralter .....	26
<b>3</b>	<b>Übergreifende Ergebnisse</b> .....	11	4.1.5	Fahrtätigkeit .....	27
3.1	Literaturanalyse .....	12	4.1.6	Einsatzbereiche und Fahrleistungen .....	27
3.2	Zum Begriff des Kleintransporters ...	12	4.1.7	Schulungen .....	28
3.3	Einsatzfelder von Kleintransportern ...	13	4.1.8	Fragen zur Verkehrssicherheit .....	30
3.4	Sozialvorschriften im Bereich der Kleintransporter .....	14	4.1.9	Zwischenfazit .....	31
3.4.1	Arbeitszeitgesetz .....	14	4.2	Befragung von Maßnahmenträgern .....	31
3.4.2	Arbeitsschutzgesetz .....	15	4.2.1	Anbieter von Weiterbildungen im Bereich Kleintransporter .....	31
3.4.3	Fahrpersonalrecht .....	15	4.2.2	Schulungsangebote .....	32
3.4.4	Lenk- und Ruhezeiten .....	15	4.2.3	Kommunikations- und Informationswege zur Erreichung der Fahrer .....	32
3.5	Ladungssicherung bei Kleintransportern .....	15	4.2.4	Durchgeführte Schulungen .....	32
3.6	Fahrer von Kleintransportern .....	16	4.2.5	Schulungsangebot und -bedarf .....	33
3.6.1	Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) – Umsetzung der Richtlinie in Deutschland .....	17	4.2.6	Messung des Schulungserfolgs .....	34
3.6.2	Sonstige gesetzliche Vorgaben .....	17	4.2.7	Zwischenfazit .....	34
3.7	Qualifizierungsprogramme und Positionspapiere .....	17	4.3	Unternehmensbefragung .....	34
3.7.1	FQT-Kampagne .....	18	4.3.1	Fuhrparkmanagement .....	34
3.7.2	Fahrschulen als FQT-Multiplikatoren .....	18	4.3.2	Information über Schulungen .....	35
3.7.3	ADAC-Kleintransportertraining .....	19	4.3.3	Auswahl von Schulungsangeboten ...	35

4.3.4	Bedeutung von Schulungen . . . . .	35
4.3.5	Zwischenfazit . . . . .	36
4.4	Exkurs Handwerksbetriebe . . . . .	36
4.5	Befragung von Fahrzeugherstellern . . .	37
4.5.1	Sicherheits- und laderaumbezogene Fahrzeugmerkmale von Kleintrans- portern . . . . .	37
4.5.2	Anforderungen an die Verkehrs- sicherheit von Kleintransportern . . . . .	38
4.5.3	Zahlungsbereitschaft für Sicherheit . . .	38
4.5.4	Durchführung von Kunden- schulungen . . . . .	38
4.5.5	Zukunft der Sicherheitsausstattung . . .	39
4.5.6	Zwischenfazit . . . . .	39
4.6	Befragung von Vermietunter- nehmen . . . . .	39
4.6.1	Anforderungen der Fahrzeug- vermieter an Kleintransporter . . . . .	39
4.6.2	Sicherheitsbezogene Ausstattung der Mietfahrzeuge . . . . .	40
4.6.3	Zahlungsbereitschaft von Fahrzeug- mietern . . . . .	40
4.6.4	Ergänzende Informationen . . . . .	40
4.6.5	Zwischenfazit . . . . .	40
<b>5</b>	<b>Entwicklung von Handlungs- empfehlungen . . . . .</b>	<b>40</b>
5.1	Ergebnisse des Workshops . . . . .	41
5.2	Ableitung von Gestaltungs- vorschlägen . . . . .	42
<b>6</b>	<b>Fazit . . . . .</b>	<b>44</b>
<b>7</b>	<b>Literatur . . . . .</b>	<b>44</b>

# 1 Ausgangslage und Ziel des Forschungsvorhabens

## 1.1 Ausgangslage

Seit dem Jahr 2001 hat sich der starke Anstieg der Unfallzahlen mit Kleintransportern auf dem bis zu diesem Zeitpunkt stattgefundenen Niveau nicht weiter fortgesetzt, obwohl der Bestand der Kleintransporter über 2,8 Tonnen bis 3,5 Tonnen weiterhin deutlich gewachsen ist. Betrachtet man in diesem Zusammenhang bspw. die Fahrzeuggruppe über 2,8 Tonnen bis 3,5 Tonnen, so zeigt sich dort, dass im Jahr 2001 von 1.000 zugelassenen Kleintransportern im Durchschnitt noch 15,9 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt sind. Diese Quote ist im Jahr 2008 auf 11,8 Fahrzeuge gesunken. Zwar schneidet der Pkw mit 9,4 Unfallbeteiligten im Jahr 2008 besser ab, so weisen jedoch Kleintransporter deutlich höhere Fahrleistungen auf (LEIPNITZ 2010).

Als Kleintransporter werden in diesem Zusammenhang Lkw mit Normalaufbau mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen verstanden. Diese Fahrzeuge unterliegen im Gegensatz zu den Güterkraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen zul. Gesamtgewicht keiner Geschwindigkeitsbegrenzung und erzielen aufgrund ihrer Motorisierung im Durchschnitt ähnlich hohe Geschwindigkeiten wie Pkw. Hinzu kommt, dass für das Fahrpersonal dieser Fahrzeugkategorie spezielle Schulungen bspw. über Ladungssicherung, Ladungsverteilung, Fahrsicherheitstraining, Fahrphysik etc. nicht vorgeschrieben sind. Mindestanforderungen an Sach- und Fachkunde bestehen ebenfalls nicht.

Betrachtet man die technische Entwicklung von Kleintransportern, so hat sich diese in den vergangenen Jahren deutlich verbessert. Dies betrifft sowohl die aktive als auch die passive Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge. Darüber hinaus können die technischen Einrichtungen und Hilfsmittel in den Fahrzeugen Fahrbahn- und Umgebungseinflüsse in der Form ausfiltern, dass der Fahrer unmerklich technische Grenzen überschreitet.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass bezogen auf das Fahrpersonal von Kleintransportern keine gesicherten Informationen und Hinweise über das Qualifizierungsniveau vorhanden sind. Der o. a. Sachverhalt lässt zudem vermuten, dass die fehlende Ausbildung des Fahrpersonals von Kleintransportern auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat.

Betrachtet man die Entwicklung des gesamten Fahrzeugbestands von Kleintransportern bis 3,5 Tonnen, so hat sich dieser im Jahr 1996 mit 1.429.860 Fahrzeugen auf 1.761.402 Fahrzeuge im Jahr 2008 um über 330.000 Fahrzeuge erhöht (LEIPNITZ 2010).

Vor dem Hintergrund des steigenden Einsatzes von Kleintransportern im Wirtschaftsverkehr auf den Straßen stehen Fragen der Sicherheit insbesondere bei dieser Fahrzeugkategorie im Blickpunkt der öffentlichen Diskussion. Da nach wie vor die Hauptursache für Unfälle im Fehlverhalten von Fahrzeuglenkern liegt, ist zu vermuten, dass auch bei Fahrern von Kleintransportern ein Nachholbedarf an Aus- und Weiterbildung besteht.

## 1.2 Zielsetzung

Sowohl in der öffentlichen Berichterstattung als auch in einschlägigen Gremien ist das Thema „Kleintransporter“ immer wieder Gegenstand der Behandlung. Aus diesen Gremien gibt es eine Vielzahl von Vorschlägen und Maßnahmenansätzen zur Verbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik (u. a. Vorrichtungen zur Ladungssicherung, elektronische Stabilitäts-Programme (ESP), Geschwindigkeitsbegrenzer) als auch verhaltensorientierte Maßnahmen, etwa Programme zur Fahrerausbildung und -qualifizierung.

Mit dem Thema „Kleintransporter“ beschäftigt sich auch die Untersuchung „Sicherheit von Kleintransportern“, welche ihren Schwerpunkt insbesondere auf die fahrzeugtechnischen Verbesserungen der Sicherheit von Kleintransportern gelegt hat. Im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes beteiligen sich an dieser Untersuchung die Bundesanstalt für Straßenwesen, der Verband der Automobilindustrie, die Unfallforschung der Versicherer und die Sachverständigenorganisation DEKRA.

Während in dem o. a. Gemeinschaftsprojekt der Untersuchungsschwerpunkt in der Effektivität und Funktionsweise der Fahrzeugtechnik bei Kleintransportern liegt, wird mit dem hier durchgeführten Forschungsvorhaben das Ziel verfolgt, Maßnahmen und Qualifizierungsprogramme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern umfassend zu erheben. Dies soll sowohl für Maßnahmen erfolgen, die in den zurückliegenden Jahren



durchgeführt wurden, als auch für Maßnahmen, die zukünftig geplant sind.

Für solche Maßnahmen, die bereits realisiert worden sind, soll festgestellt werden, inwiefern und in welchem Maße sie Anwendung finden. Um die angestrebten Ziele zu erreichen, kommt ein methodisches Vorgehen zur Anwendung, welches sich an einem Wirkungsmodell der Qualifikationsanforderungen und der Arbeitssituation des Fahrpersonals von Kleintransportern orientiert. Kernelement dieses Modells sind die in der Praxis vorzufindenden transportlogistischen Servicekonzepte. Auf Basis dieser Konzepte lassen sich sowohl für die Anforderungen an die Fahrer als auch an die Handlungsspielräume Ansatzpunkte für Verbesserungen in geeigneter Weise darstellen und ableiten.

Die Einbettung der Untersuchung in einen verkehrsbetriebswirtschaftlichen Rahmen soll vor dem Hintergrund des hier gegebenen Spannungsverhältnisses zwischen einzelwirtschaftlichen und gesamtgesellschaftlichen Interessenlagen auch sicherstellen, dass Vorschläge zur Qualifizierung des Fahrpersonals erarbeitet werden, welche auf Akzeptanz der betroffenen Unternehmen stoßen.

Die Analysen und Bewertungen zur Qualifizierung des Fahrpersonals von Kleintransportern erfolgen auf empirischer Basis. Zur Verifizierung der ermittelten empirischen Befunde wird ein Expertengespräch durchgeführt. Handlungsempfehlungen für das Fahrpersonal von Kleintransportern sind am Schluss des Forschungsberichtes in Form von Gestaltungsvorschlägen dokumentiert.

## 2 Methodisches Vorgehen

Die konzeptuelle Ausgangsbasis für das Forschungsvorhaben und gleichzeitig den Untersuchungsansatz bildet ein Wirkungsgefüge in Bezug

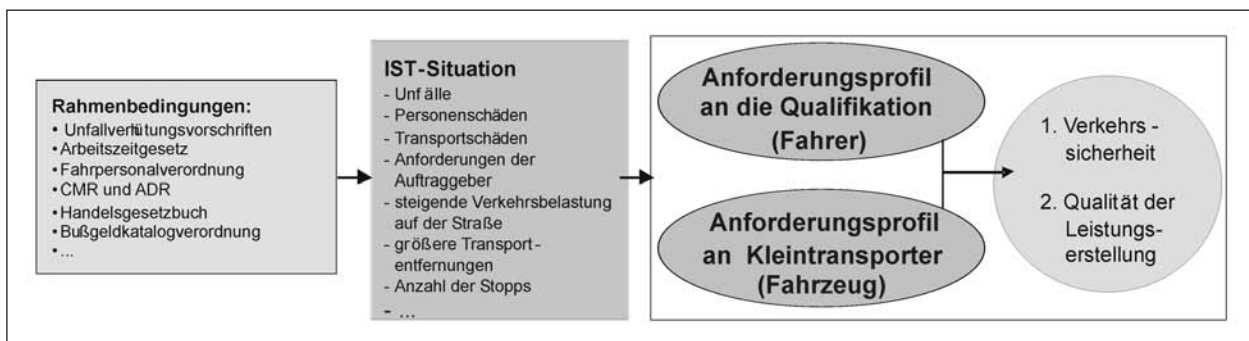
auf die Determinanten der Qualifikationsanforderungen an das Fahrpersonal von Kleintransportern. Bild 1 stellt den Ansatz im Überblick dar.

Ausgehend von den gesetzlichen Rahmenbedingungen und der vorhandenen Situation ergeben sich jeweils Anforderungsprofile bezogen auf die Qualifikation des Fahrpersonals und die der entsprechend eingesetzten Kleintransporter. Diese Anforderungen wiederum haben direkte Auswirkungen sowohl auf die Verkehrssicherheit als auch auf die Qualität der Leistungserstellung, wobei dies unabhängig von der Branche zu verstehen ist.

Entsprechend dem o. a. Untersuchungsansatz wurde für das Forschungsvorhaben die in Bild 2 dargestellte Vorgehensweise zugrunde gelegt.

Vor dem Hintergrund des komplexen Sachverhaltes ist das Forschungsvorhaben in sechs Arbeitspakete gegliedert. Im Rahmen einer Literaturanalyse werden zunächst Maßnahmen und Qualifizierungsprogramme, welche insbesondere auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern abheben, zusammengetragen, gesichtet und themenbezogen aufbereitet. Im Anschluss daran erfolgt die Darstellung der für das Fahrpersonal relevanten gesetzlichen Grundlagen und Rechtsverordnungen. Den Schwerpunkt des dritten Arbeitspaketes bildet die Ermittlung von Maßnahmenträgern und deren Nutzern. Im nachfolgenden Arbeitspaket konzentrieren sich die Aktivitäten auf die Durchführung der empirischen Untersuchungen.

Im Rahmen des Projektes sind verschiedene Personenkreise in die empirischen Untersuchungen einbezogen worden. Im Einzelnen handelt es sich um Vertreter von Institutionen bzw. Einrichtungen, welche Fahrer von Kleintransportern aus- und weiterbilden (Maßnahmenträger), um das Fahrpersonal von Kleintransportern selbst sowie um ausgewählte Entscheider in Unternehmen. Für jede spe-



**Bild 1:** Determinanten der Qualifikationsanforderungen an das Fahrpersonal und das Fahrzeug

zifische Gruppe wurde ein entsprechender Erhebungsbogen konzipiert. Darüber hinaus wurden Fahrzeughersteller bzw. deren entsprechende Vertriebspartner sowie Vermietunternehmen in die Untersuchung einbezogen. Ziel ist es hier, das Anforderungsprofil an Kleintransporter aus Sicht der Fahrzeughersteller bzw. Fahrzeugvermieter zu thematisieren und herauszuarbeiten. Die einzelnen Erhebungen erfolgten jeweils im Zuge von mündlich-persönlichen Befragungen.

Auf Grundlage der empirischen Befunde werden die Inhalte und die Organisation der Maßnahmen bilanziert. Daran schließt sich die Bewertung hinsichtlich ihrer Wirkweise sowie ihrer Einsatzbereiche und Zielgruppen an. Ebenso erfolgt eine Abschätzung hinsichtlich der Effektivität der Maßnahmen.

Als Ergänzung zu den empirischen Untersuchungen wird eine Expertenrunde einberufen mit dem Ziel, die ermittelten Ergebnisse abzusichern bzw. zu verifizieren.

Den Schwerpunkt des abschließenden Arbeitspaketes bildet die Formulierung von Handlungsempfehlungen für ein künftiges Qualifizierungskonzept der Fahrer von Kleintransportern.

In den folgenden Kapiteln werden die Inhalte der verschiedenen Erhebungen im Überblick dargestellt.

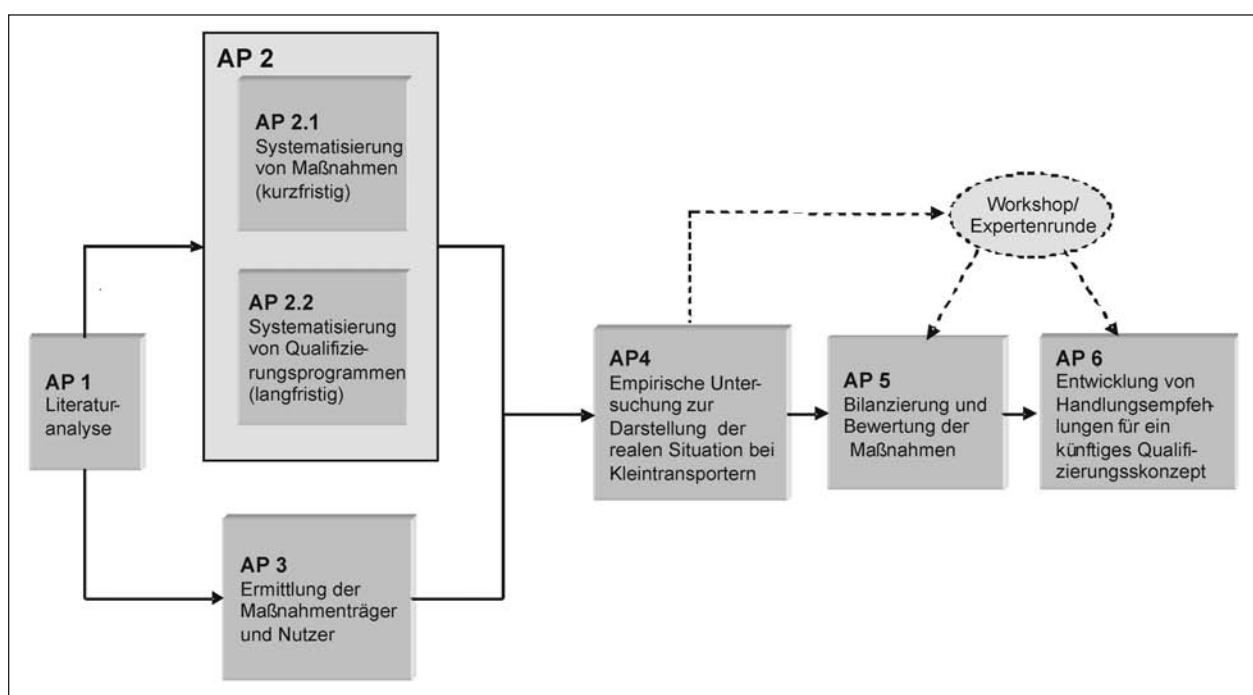
## 2.1 Befragung von Fahrern

Bei der Befragung des Fahrpersonals geht es in einem ersten Schritt um die Klärung der Qualifikation. So richten sich einerseits Fragen nach der Art der Fahrerlaubnis, andererseits nach der beruflichen Ausbildung des Fahrers. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch die überwiegend ausgeübte Tätigkeit des Befragten. Hierzu gehört auch die Frage, in welchem Jahr die Fahrer diese Tätigkeit aufgenommen haben.

Im Mittelpunkt des Interesses stehen Fragen nach dem Besuch von Schulungen bzw. Qualifizierungsmaßnahmen in den vergangenen fünf Jahren und deren Schulungsinhalte. Bei den Fragen zur Verkehrssicherheit sind insbesondere Verkehrsunfälle sowie Verstöße gegen Verkehrsvorschriften von besonderer Bedeutung.

Die Befragung wurde in Form von mündlich-persönlichen Interviews mit Fahrern von Kleintransportern durchgeführt. Die Befragungspersonen wurden während der Unterbrechung ihrer Fahrtätigkeit für die Erhebung rekrutiert und – die Einwilligung vorausgesetzt – sofort interviewt (sog. „Intercept Survey“).

Nach einer intensiven Schulung der Interviewer wurden zwei Mitarbeiter in den Städten Stuttgart, Mannheim, Heilbronn und Sinsheim eingesetzt.



**Bild 2:** Darstellung der Vorgehensweise

Die Befragung erfolgte sowohl in den Randzonen der Städte (z. B. Gewerbegebiete) als auch in den jeweiligen Fußgängerzonen. Um ein möglichst breites Spektrum an Fahrern zu erreichen, erfolgte die Befragung sowohl in den Morgenstunden von 08.00 Uhr bis 11.00 Uhr als auch an Nachmittagen von 14.00 Uhr bis ca. 16.00 Uhr. Die Zahl der Teilnehmer beläuft sich bei dieser Erhebung auf 73 Fahrer.

In Ergänzung zu den Befragungen in den vier Städten bestand die Möglichkeit, an zwei Standkontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) teilzunehmen. Diese Befragungen erfolgten zum einen auf einem P+R-Parkplatz in unmittelbarer Nähe zur Autobahnanschlussstelle Kronau an der Bundesautobahn A 5 und zum anderen im Gewerbegebiet Ludwigsburg-Tammerfeld.

Insgesamt ist festzustellen, dass die angesprochenen Fahrer im Rahmen der BAG-Kontrollen kooperations- und auskunftsbereit waren. Von den 32 angesprochenen Fahrern verweigerten nur zwei Personen die Befragung. Somit konnten 30 Personen in die Untersuchung einbezogen werden.

Insgesamt beläuft sich die Anzahl der befragten Personen auf  $n = 103$  Interviews.

## 2.2 Befragung von Maßnahmenträgern

Bei der Befragung von Maßnahmenträgern geht es zunächst um die Identifikation des Ausbildungsangebotes dieser Institutionen. In einem weiteren Punkt wird erhoben, auf welche Art und Weise die Maßnahmenträger über ihr Schulungsangebot informieren, d. h., welche Informationskanäle genutzt werden, Fahrer von Kleintransportern zu erreichen. Von besonderem Interesse sind Informationen hinsichtlich der Durchführung der Schulungen. Geklärt wird in diesem Zusammenhang bspw., ob ein Leistungsnachweis zum Abschluss eines bestimmten Kurses vom Schulungsteilnehmer zu erbringen ist, wie hoch sich die Durchfallquote bei Prüfungen beläuft und welche Gründe hierfür verantwortlich sind. Zudem wird erhoben, welche Fahrertypen überwiegend an den Schulungen teilnehmen, auf wessen Initiative die Teilnahme erfolgt und in wie weit Fahrer eine Folgeschulung in Anspruch nehmen. Ein weiterer Fragenkomplex widmet sich dem Schulungsbedarf aus Sicht des jeweiligen Maßnahmenträgers.

Im Rahmen von Internetrecherchen wurden zunächst Maßnahmenträger identifiziert und telefonisch bzw. schriftlich kontaktiert. Darüber hinaus konnten bestehende Kontakte genutzt werden, um potenzielle Maßnahmenträger für eine Teilnahme an dem Forschungsvorhaben zu interessieren.

An der empirischen Untersuchung haben sich drei Maßnahmenträger beteiligt.

## 2.3 Befragung von Unternehmen

Im Rahmen der Unternehmensbefragung wurden ausgewählte Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes in die Untersuchung einbezogen. Vor diesem Hintergrund wurde bereits in einer frühen Projektphase mit den entsprechenden Verbandsorganisationen der Transport- und Logistikbranche Kontakt aufgenommen.

Der Schwerpunkt dieser Befragung lag vor allem in der Herausarbeitung der Sichtweisen von Unternehmensvertretern im Hinblick auf deren Beweggründe, das Fahrpersonal von Kleintransportern im eigenen Betrieb weiterzubilden bzw. den Fahrern die Teilnahme an Schulungen und/oder Qualifizierungsmaßnahmen grundsätzlich zu ermöglichen. So umfasste der Erhebungsbogen bspw. Fragen nach den Themenbereichen für eine Schulung und den Wegen der Informationsübermittlung. Von Interesse war darüber hinaus auch die Frage, von wessen Initiative die Schulungsteilnahme überwiegend ausgeht.

In einem weiteren Komplex ging es um die Intensität von Schulungen, d. h., wie häufig dem Fahrpersonal die Möglichkeit geboten wird, sich im Rahmen seines beruflichen Alltages weiter zu qualifizieren. Zum Abschluss der Befragung wurden die Unternehmensvertreter gebeten, die Wichtigkeit bestimmter Schulungen aus ihrer Sicht einzuschätzen.

Für die Auswahl potenzieller Unternehmen wurden sowohl Verbandsvertreter aus der Transport- und Logistikbranche als auch Vertreter von Unternehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes auf telefonischem und schriftlichem Wege angesprochen.

In die Befragung konnten vier Unternehmen aus dem Bereich des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes einbezogen werden.

## 2.4 Befragung von Fahrzeugherstellern

Kleintransporter stellen für die Fahrzeughersteller seit mehreren Jahren ein wichtiges Marktsegment dar. Dies zeigt sich bspw. in der Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Segment von über 2,8 Tonnen bis 3,5 Tonnen. Dessen Bestand hat sich ausgehend vom Jahr 1996 in Höhe von 164.000 Fahrzeugen auf 603.236 Fahrzeuge im Jahr 2008 erhöht (LEIPNITZ 2010). Dies entspricht einer Steigerung von über 267 Prozent. Vor diesem Hintergrund wurden auch Unternehmen dieser Branche bzw. deren Vertriebspartner in das Forschungsvorhaben einbezogen.

Ziel dieser Erhebung war es u. a., die grundsätzliche Sichtweise der Fahrzeughersteller in Bezug auf das Marktsegment der Kleintransporter zu erfassen, die Strategien in Bezug auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Kleintransporter herauszuarbeiten sowie die sicherheitsbezogenen Varianten hinsichtlich ihrer Serien- bzw. Sonderausstattung darzustellen.

Darüber hinaus wurde angestrebt, das Anforderungsprofil herauszuarbeiten, welches potenzielle Käufer von Kleintransportern an das jeweilige Fahrzeug der entsprechenden Fahrzeugmarke richten.

Um Fahrzeughersteller für eine Teilnahme an der Befragung zu gewinnen, wurden sowohl bestehende Kontakte zu verschiedenen Unternehmen genutzt als auch regionale Vertriebspartner angesprochen. Unterstützung leistete hierbei auch der Auftraggeber, der im Rahmen des o. a. Gemeinschaftsprojektes in direktem Kontakt zu Fahrzeugherstellern steht.

Im Rahmen der Untersuchung konnten insgesamt vier Unternehmen, jeweils zwei Fahrzeughersteller und zwei Vertriebspartner, einbezogen werden.

## 2.5 Befragung von Vermietunternehmen

In Ergänzung zu den empirischen Untersuchungen bei Fahrern, Maßnahmenträgern, Unternehmen und Fahrzeugherstellern wurde der Versuch unternommen, beispielhaft Vermietunternehmen in das Forschungsvorhaben einzubeziehen.

Angesprochen wurden in einem ersten Schritt drei namhafte und bundesweit tätige Fahrzeugvermie-

ter. Die Kontaktaufnahme erfolgte sowohl auf schriftlichem Weg als auch durch mehrere telefonische Nachfragen. Zwei Fahrzeugvermieter verweigerten ihre Teilnahme, ein Unternehmen sagte seine Unterstützung zu. Vor dem Hintergrund bestehender Kontakte des Auftragnehmers zu einem mittelständischen und regional tätigen Autovermieter ist es in einem weiteren Schritt gelungen, diesen für eine Teilnahme an dem Forschungsvorhaben zu gewinnen.

Die Erhebung setzte ihren Schwerpunkt einerseits auf die Darstellung der sicherheitsbezogenen Anforderungen an Kleintransporter durch die Fahrzeugvermieter, andererseits wurden auch die Anforderungen aus Sicht der Fahrzeugmieter erhoben. Wie bereits dargestellt, haben sich an der Erhebung zwei Vermietunternehmen beteiligt.

## 2.6 Durchführung einer Expertenrunde

Im Rahmen des Forschungsvorhabens wurde im Anschluss an die empirischen Untersuchungen eine Expertenrunde in Form eines Workshops einberufen. Ziel dieser Veranstaltung war es, den Teilnehmern einerseits die Hauptergebnisse des Forschungsvorhabens vorzustellen und andererseits, Anregungen und Ideen der Teilnehmer aufzunehmen, welche für die Formulierung von umsetzbaren Gestaltungsvorschlägen nutzbringend verwendet werden konnten.

An der Expertenrunde haben die Vertreter der wichtigsten in der Bundesrepublik Deutschland agierenden Verbände aus dem Kurier-, Express- und Post/Paketdienst teilgenommen. Des Weiteren haben Kontrollorgane, Maßnahmen- und Bildungsträger des Verkehrsgewerbes und des Handwerks, Unternehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes, des Handwerks sowie Gewerkschaften und Vermietunternehmen jeweils entsprechende Vertreter entsandt.

## 3 Übergreifende Ergebnisse

Im Folgenden finden sich die übergreifenden Ergebnisse des Forschungsvorhabens. Zunächst werden die Ergebnisse der Literaturanalyse dargestellt. Danach wird auf die Begrifflichkeit des Kleintransporters eingegangen. Im Anschluss daran er-

folgt die Zuordnung von Kleintransportern entsprechend ihrem überwiegenden Einsatzgebiet und ihrem hauptsächlichen Einsatzzweck. In einem weiteren Punkt werden die für die Fahrer von Kleintransportern relevanten Sozialvorschriften behandelt.

Schließlich erfolgt in zwei weiteren Kapiteln die Darstellung von in der Praxis vorgefundenen Maßnahmen und Qualifizierungsprogrammen sowie die Ergebnisdokumentation der BAG-Kontrollen.

### 3.1 Literaturanalyse

Im Rahmen der Literaturanalyse hat sich herausgestellt, dass zum hier im Fokus stehenden Themenspektrum des Fahrpersonals von Kleintransportern keine wissenschaftlichen Abhandlungen in Buchform zur Verfügung stehen. Die vorgefundenen Literaturstellen beschränken sich insbesondere auf Beiträge in Fachzeitschriften etwa der „Zeitschrift für Verkehrssicherheit“ oder „Verkehrsrundschau“ sowie Veröffentlichungen in branchenbezogenen Fachzeitungen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang bspw. die „Deutsche-Logistik-Zeitung“ und die Fachzeitung „TRANSAKTUELL“.

Darüber hinaus finden sich in unregelmäßigen Abständen Pressemitteilungen in Tageszeitungen, wobei es sich hier in vielen Fällen um Berichte über Kontrollen von Kleintransportern handelt, welche von der Polizei und dem Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt wurden.

Im Hinblick auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie Informationen zur Ladungssicherung bei Kleintransportern stehen entsprechende Dokumentationen zur Verfügung. Diese Fundstellen wurden im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

Für die Literaturanalyse bezogen auf die technische Ausstattung der Kleintransporter konnte auf Broschüren und Informationsschriften der Fahrzeughersteller zurückgegriffen werden. Hierbei ist jedoch anzumerken, dass entsprechend der Zielsetzung des Forschungsvorhabens der Schwerpunkt der Analysen nicht auf die Darstellung und Bewertung der sicherheitstechnischen Ausstattung von Kleintransportern gelegt wurde.

Insgesamt ist zu konstatieren, dass für eine wissenschaftliche Aufarbeitung des Themas „Kleintransporter“ in Zusammenhang mit dem Verhalten

derzeit nur in sehr begrenztem Umfang Fachliteratur zur Verfügung steht. Vor diesem Hintergrund wurden zur Aufarbeitung der Thematik insbesondere in die empirischen Untersuchungen hohe Erwartungen gesetzt.

### 3.2 Zum Begriff des Kleintransporters

Vor dem Hintergrund von Expertenaussagen und Kommentierungen in den spezifischen Dokumentationen über entsprechende technische Richtlinien werden unter Kleintransportern im Allgemeinen alle Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen einschließlich Anhänger verstanden. Hierzu gehören vor allem Pritschen-, Kasten- und Kofferrfahrzeuge.

Der besondere Vorteil der Kleintransporter im Vergleich zum Lkw liegt insbesondere in der Tatsache begründet, dass diese Fahrzeuge nicht den strengen Beschränkungen des gewerblichen Verkehrs unterliegen.

Die Fahrzeuggruppe der Kleintransporter zeichnet sich durch folgende Merkmale besonders aus:

- Kleintransporter verbinden i. d. R. starke Motoren mit einer gegenüber dem Pkw deutlich größeren Masse.
- Kleintransporter werden u. a. zu Kurierfahrten eingesetzt, da für diese Fahrzeuggruppe auf Autobahnen keine Geschwindigkeitsbegrenzung besteht. Es ist die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h zu beachten.
- Das Überholverbot für Lkw und das Sonntagsfahrverbot finden für Kleintransporter ohne Anhänger keine Anwendung.
- Als Voraussetzung zum Führen eines Kleintransporters ist die Fahrerlaubnis der Klasse B oder BE bzw. Klasse 3 (alt) ausreichend.
- Die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten finden für Kleintransporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 2,8 Tonnen keine Anwendung.

Vor dem Hintergrund der starken Motorisierung der Kleintransporter und ihres Fahrkomforts wird dem Fahrzeugführer das Fahrgefühl ähnlich dem eines Pkw vermittelt. Dies trifft insbesondere dann zu,

wenn der Kleintransporter unbeladen ist. Im beladenen Zustand weisen diese Fahrzeuge häufig Fahreigenschaften auf, die denjenigen eines Lkw entsprechen.

### 3.3 Einsatzfelder von Kleintransportern

Ausgehend von den durchgeführten Untersuchungen lassen sich vor dem Hintergrund der Einsatzfelder, in denen Unternehmen vorzugsweise Kleintransporter nutzen, insgesamt drei Kategorien bilden. Zum einen handelt es sich um Unternehmen aus dem Bereich des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes, zum anderen um Unternehmen aus der Handwerksbranche.

In der dritten Kategorie werden solche Unternehmen bzw. Institutionen zusammengefasst, die den ersten beiden Gruppen nicht eindeutig zugeordnet werden können. Hierzu gehören bspw. Fahrschulen, das Taxigewerbe, Vermietgesellschaften, Serviceeinrichtungen, Hilfsdienste sowie der gesamte Bereich des Rettungswesens. Bild 3 stellt diesen Sachverhalt im Überblick dar.

Eine weitere Kategorisierung kann in Abhängigkeit des Einsatzzweckes vorgenommen werden.

Betrachtet man bspw. die Branche der Kurier-, Express- und Post/Paketdienste, so lässt sich dort das Leistungsangebot in erster Linie durch den Transport von Sendungen mit vergleichsweise geringem Gewicht bzw. Volumen sowie kurzen und zuverlässigen Transportzeiten (z. B. Same-Day-, Overnight-, 24-Stunden-, 48-Stunden-Service) charakterisieren. Die Berücksichtigung der häufig

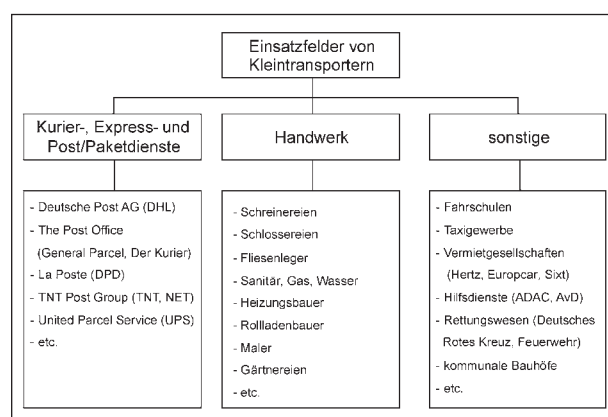


Bild 3: Einsatzfelder von Kleintransportern

rigiden zeitlichen Restriktionen bei der Leistungserstellung bedingt eine im Vergleich zu anderen Unternehmen in der Transport- und Logistikbranche vergleichsweise hohe Spezialisierung sowie Stabilisierung der Leistungserstellungsprozesse. Damit verbunden ist eine notwendige Vorgabe von Gewichts- und Abmessungsbeschränkungen für die zu transportierenden Sendungen.

Um das Leistungsversprechen hinsichtlich kurzer und zuverlässiger Transportzeiten gegenüber den Auftraggebern erfüllen zu können, sind die Unternehmen in der Regel darauf angewiesen, entsprechende Fahrzeuge einzusetzen, um zügig vom Ausgangspunkt (Depot) zum Zielpunkt (Zustellgebiet) zu gelangen. Die Anforderungen umfassen neben der entsprechenden Motorisierung und Wendigkeit des Fahrzeuges bspw. das einfache Be- und Entladen sowie großzügige Ladekapazitäten. Darüber hinaus sind Merkmale wie etwa eine niedrige Ladekante und eine breite Ladefläche wichtige Entscheidungskriterien für die Anschaffung eines Kleintransporters. Betrachtet man die Ausstattungskomponenten der Fahrzeughersteller, so wird eine Vielzahl von Varianten angeboten.

Während in den Unternehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes insbesondere zeitliche und auslastungsbezogene Aspekte im Mittelpunkt stehen, so stellt sich im Bereich des Handwerks der Einsatzzweck von Kleintransportern im Allgemeinen wie folgt dar:

Die Fahrzeuge werden neben dem Personentransport vom Betrieb zur Baustelle bzw. zum Kunden vor allem zum Transport des benötigten Materials eingesetzt. Darüber hinaus verfügen die Fahrzeuge häufig über zusätzliche Einrichtungen wie Regalböden, Schubler für Ersatzteile etc. Eine Reihe von Handwerkern hat die Fahrzeuge zudem als rollende Werkstätten ausgebaut. So verfügt eine Vielzahl dieser Fahrzeuge bspw. über eine mobile Montagebank und Vorrichtungen für Schraubstöcke.

Betrachtet man entsprechend Bild 3 die dritte Gruppe, so steht dort der Einsatzzweck von Kleintransportern im Allgemeinen in Abhängigkeit der spezifischen Ausrichtung des Unternehmens bzw. der Institution. So verfügen im Taxigewerbe eingesetzte Kleintransporter bspw. über Sitzbänke, während Vermietgesellschaften Kleintransporter für unterschiedliche Einsatzzwecke vorhalten. Ei-

Branche	Einsatzzweck vorwiegend im ...	Anforderungen an das Fahrzeug (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)
Kurier-, Express- und Post/ Paketdienste (KEP-Branche)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieferverkehr (Zustellung und Abholung von Sendungen im Nah- und Regionalbereich)</li> <li>• Langstreckenverkehr (Expresslieferungen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• möglichst großer Laderaum (in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp)</li> <li>• i. d. R. keine Inneneinrichtung des Laderaums</li> <li>• Ausrüstung mit Zurrgurten zur Ladungssicherung</li> <li>• Zugang innerhalb des Fahrzeuges – Verzurrösen</li> <li>• ggf. Gefahrgutausrüstung und persönliche Schutzausrüstung</li> <li>• ...</li> </ul>
Handwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personentransport vom Betrieb zum Kunden bzw. Baustelle</li> <li>• Materialtransport zum Kunden bzw. zur Baustelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• i. d. R. Ausstattung der Fahrzeuge mit Regalen</li> <li>• z. T. weitere Einrichtungen, bspw. Montagebank, Schraubstock</li> <li>• begrenzte Laderaumfläche</li> <li>• ...</li> </ul>
sonstige	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personenverkehr (Taxi, Rettungswesen)</li> <li>• Fahrschulunterricht (Nutzung als Ausbildungsfahrzeug)</li> <li>• Vermietgewerbe als Transportfahrzeug für Personen und Güter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbau von Sitzgruppen</li> <li>• Sonderausbauten/Spezialaufbauten</li> <li>• Verzurrösen</li> <li>• ...</li> </ul>

**Bild 4** : Einsatzzweck und Fahrzeugmerkmale von Kleintransportern

nerseits handelt es sich um Fahrzeuge zur Personenbeförderung, welche bspw. mit Sitzgruppen ausgestattet sind, andererseits werden u. a. Kastenwagen oder auch Fahrzeuge mit Kofferaufbau für den Transport von Gütern zur Vermietung angeboten.

Bild 4 zeigt im Überblick den Einsatzzweck von Kleintransportern bezogen auf die verschiedenen Branchen in Abhängigkeit von fahrzeugspezifischen Anforderungen.

### 3.4 Sozialvorschriften im Bereich der Kleintransporter

Die gewerbliche Nutzung von Kleintransportern ist durch die entsprechenden Sozialvorschriften geregelt. Hierzu gehören insbesondere das Arbeitszeitgesetz (ArbZG), das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und das Fahrpersonalrecht.

Wird mit Kleintransportern gewerblicher Güterkraftverkehr durchgeführt, so handelt es sich nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) um erlaubnisfreie Güterkraftverkehre. Entsprechend § 2 Abs. 9 GüKG finden die Vorschriften dieses Gesetzes für die „geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger kein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben“, keine Anwendung.

#### 3.4.1 Arbeitszeitgesetz

Für alle Fahrzeugführer von Kleintransportern, die in einem abhängigen Beschäftigungsverhältnis stehen, sind die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes bindend. Dies betrifft insbesondere die werktägliche Arbeitszeit und arbeitsfreie Zeiten, welche in §§ 3 ff. ArbZG geregelt sind. Von besonderer Bedeutung ist § 5 ArbZG, in welchem die Ruhezeit geregelt ist. Entsprechend § 5 (1) ArbZG ist festgelegt, dass der Arbeitnehmer nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens elf Stunden haben muss.

Betrachtet man die selbstständigen Fahrer, so gilt für diese Fahrergruppe die Richtlinie 2002/15/EG. Diese Richtlinie regelt, dass Höchstarbeitszeiten nicht überschritten werden dürfen mit dem Ziel des Schutzes der Sicherheit und Gesundheit des Fahrpersonals, der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und dem Ausgleichen der Wettbewerbsbedingungen.

Die in der Richtlinie enthaltenen Bestimmungen sind von den selbst fahrenden Unternehmern jedoch nicht zu beachten, da die Richtlinie in der Bundesrepublik Deutschland keine unmittelbare Geltung entfaltet, sondern der Umsetzung in nationales Recht bedarf. Bezogen auf die bundesdeutsche Gesetzgebung wurde die Richtlinie durch das Arbeitszeitgesetz umgesetzt, das gegenwärtig nur für Arbeiter, Angestellte und Auszubildende bindenden Charakter aufweist.

### 3.4.2 Arbeitsschutzgesetz

Mit dem Gesetz über die Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit (ArbSchG) wird das Ziel verfolgt, Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit durch Maßnahmen des Arbeitsschutzes zu sichern und zu verbessern. Somit fallen unter dieses Gesetz auch alle Beschäftigte, die mit Kleintransportern unterwegs sind.

Der Arbeitgeber hat die Pflicht, das Arbeitsschutzgesetz zu beachten. Bei der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen gilt es für alle Personengruppen und Tätigkeitsbereiche wie Verpackung, Verladung, Beförderung und Entladung. Gemäß § 5 ArbSchG hat der Arbeitgeber durch eine Beurteilung der Arbeitsplätze die mit der Arbeit verbundenen Gefährdungen für die Beschäftigten zu ermitteln und die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes zu ergreifen. In diesem Zusammenhang wird auch von der sog. Gefährdungsanalyse gesprochen.

Entsprechend § 12 (1) ArbSchG hat der Arbeitgeber die Beschäftigten über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit während der Arbeitszeit ausreichend und angemessen zu unterweisen. Es besteht zudem eine Nachweis- und Dokumentationspflicht. Die Unterweisung umfasst Anweisungen und Erläuterungen, die auf den Arbeitsplatz oder den Aufgabenbereich der Mitarbeiter ausgerichtet sind. Darüber hinaus sind die §§ 15 ArbSchG, 3 und 9 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) sowie 4 und 15 BGV A 1 zu beachten.

### 3.4.3 Fahrpersonalrecht

Zu den wichtigsten Gesetzen und Verordnungen des Fahrpersonalrechts zählen

- das Fahrpersonalgesetz (FPersG),
- die Fahrpersonalverordnung (FPersV),
- die Verordnung (EG) Nr. 561/2006,
- die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und
- das AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals).

Die Vorschriften der Lenk- und Ruhezeiten sind u. a. von den Kraftfahrzeugführern von Kleintransportern, welche der Güterbeförderung dienen und ein zulässiges Gesamtgewicht von über 2,8 Tonnen haben, einzuhalten.

In diesem Zusammenhang sind jedoch Ausnahmen zugelassen. Ein Beispiel hierfür ist die so genannte Handwerkerregelung für Fahrzeuge von 2,8 Tonnen bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Unter diese Regelung fällt u. a. der Einsatz von Kleintransportern zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, welche der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt. Vorausgesetzt wird hierbei, dass das Lenken nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt (§ 1 Abs. 2 Nr. 3 FPersV). Diese Regelung gilt räumlich unbegrenzt.

Bezogen auf die Fahrtätigkeit sind von den Fahrern von Kleintransportern nach § 1 FPersV entsprechende schriftliche Aufzeichnungen zu führen. Hierbei wird zwischen handschriftlichen Aufzeichnungen in Form von Tageskontrollblättern, Bescheinigungen über berücksichtigungsfreie Tage und den technischen Aufzeichnungen (Schaublatt bzw. Ausdruck beim digitalen Kontrollgerät) unterschieden.

### 3.4.4 Lenk- und Ruhezeiten

Von besonderer Bedeutung im Fahrpersonalrecht sind die Lenk- und Ruhezeiten. Wie bereits dargestellt, sind diese von Fahrern zu beachten, die

- im Straßenverkehr gewerblich Fahrzeuge führen,
- der Güterbeförderung dienen und
- ein zulässiges Gesamtgewicht von über 2,8 Tonnen haben.

Bild 5 gibt einen Überblick hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten.

## 3.5 Ladungssicherung bei Kleintransportern

Im Bereich der Ladungssicherung wird seit Jahren eine steigende Tendenz von Beanstandungen festgestellt. Obwohl sich die Unfallzahlen von Kleintransportern in den vergangenen Jahren nicht wei-



<b>Lenkdauer</b>	4,5 Stunden
<b>Tageslenkzeit</b>	9 Stunden/2 x je Woche 10 Stunden
<b>Lenkzeit</b> <b>Doppelwochenlenkzeit</b>	Maximal 56 Stunden Maximal 90 Stunden
<b>Fahrtunterbrechung</b>	<b>Variante 1:</b> Nach 4,5 Stunden Lenkdauer mindestens 45 Minuten <b>Variante 2:</b> Innerhalb von 4,5 Stunden Lenkdauer erste Fahrtunterbrechung von mindestens 15 Minuten, die zweite von mindestens 30 Minuten
<b>Tägliche Ruhezeit</b>	Generell mindestens 11 Stunden <b>Ausnahme 1:</b> 3 x wöchentlich 9 Stunden <b>Ausnahme 2:</b> 12 Stunden, aufgeteilt in 3 Stunden und 9 Stunden <b>Anmerkung:</b> Die tägliche Ruhezeit muss innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden beendet sein
<b>Wöchentliche Ruhezeit</b>	Generell mindestens 45 Stunden einschließlich einer täglichen Ruhezeit <b>Ausnahme:</b> In zwei jeweils aufeinanderfolgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden oder</li> <li>• eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.</li> </ul> <b>Anmerkung:</b> Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.
<b>Mehrfahrerbetrieb</b>	Die Lenk- und Ruhezeiten sind auf einen Zeitraum von 30 Stunden statt 24 Stunden pro Arbeitstag zu berechnen. Die generelle tägliche Ruhezeit für die Mehrfahrerbesatzung muss mindestens 9 Stunden im Anschluss an den Arbeitstag umfassen.

**Bild 5:** Übersicht der Lenk- und Ruhezeiten (GLEMBOTZKI, KABS, LEMMER 2009)

ter erhöht haben bzw. gesunken sind, wird davon ausgegangen, dass auch fehlende Ladungssicherung eine Ursache für Unfälle sein kann.

Der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) hat mit der Richtlinie VDI 2700, Blatt 16 Ladungssicherung bei Transportern bis 7,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts (zGG) ein entsprechendes Regelwerk veröffentlicht. Diese Richtlinie enthält Hinweise und Anleitungen zu geeigneten Verfahren und Methoden, um die Ladung auf den verschiedenen Kleintransportern zu sichern. Fahrzeuge im Einsatz von Unternehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketedienstes werden in dieser Richtlinie besonders hervorgehoben.

Die Richtlinie findet Anwendung auf Transporter mit Kastenaufbau, Kofferaufbau oder Pritschenaufbau sowie auf mitgeführte Anhänger. Besonders berücksichtigt werden die durch die Fahreigenschaften der Transporter unter 3,5 Tonnen zGG auftretenden höheren Massenkraftbezug auf Pakete, Gitterboxen oder Sammelgut auf Lademitteln.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese Richtlinie nicht zwingend vorgeschrieben ist, sondern als Orientierungshilfe in Bezug auf die geeignete Ladungssicherung bei Kleintransportern zu verstehen ist.

### 3.6 Fahrer von Kleintransportern

Die Zugangsvoraussetzungen zum Führen von Kleintransportern bis 3,5 Tonnen sind mit dem Nachweis der Fahrerlaubnis Klasse B oder BE bzw. Klasse 3 (alt) erfüllt und an keine weiteren Auflagen gebunden.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang das Fahrpersonal von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse größer als 3,5 Tonnen (Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, C1E und CE im Güterverkehr sowie der Klassen D, D1, D1E und DE im Personenverkehr), so sind dort Mindestanforderungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung obligatorisch. Diese Mindestanforderungen der EU-Richt-

linie 2003/59 zur Grundqualifikation und Weiterbildung stellen vorrangig auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Sicherheit des Fahrers ab. In Kapitel 3.6.1 wird überblickartig auf das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz eingegangen.

### **3.6.1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) – Umsetzung der Richtlinie in Deutschland**

Mit Inkrafttreten des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) zum 1. Oktober 2006 wurde die EU-Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in bundesdeutsches Recht umgesetzt. Unternehmen dürfen seit diesem Zeitpunkt Kraftfahrer auf Fahrzeugen ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht nur mit dem Nachweis einer Grundqualifikation bzw. Weiterbildung einsetzen. Unter den Anwendungsbereich des BKrFQG fallen selbstständige und angestellte Fahrer, welche

- die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen,
- Staatsangehörige eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sind sowie
- Staatsangehörige eines Drittstaates sind und in einem Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat über den Europäischen Wirtschaftsraum beschäftigt und eingesetzt werden.

Darüber hinaus besteht die Pflicht zur Grundqualifikation auch für selbstständige und angestellte Fahrer, die Fahrten zu gewerblichen Zwecken (einschließlich Werkverkehr und Transporthilfstätigkeiten) auf öffentlichen Straßen durchführen. Dies betrifft

- Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse größer als 3,5 Tonnen im Güterkraftverkehr (Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, C1E, CE),
- Fahrzeuge mit mehr als acht Fahrgastplätzen im Personenverkehr (Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, D1E, DE).

Der Gesetzgeber erwartet durch die verpflichtende Qualifikation zudem die Entwicklung eines defensiven Fahrstils sowie eines rationellen Kraftstoffverbrauchs.

Jeweils innerhalb von fünf Jahren im Anschluss an den Erwerb der Grundqualifikation bzw. der beschleunigten Grundqualifikation müssen die Kenntnisse durch Teilnahme an einer Fortbildungsschulung aufgefrischt werden.

Die Weiterbildung erfolgt in Lehrgängen mit 35 Unterrichtsstunden zu je 60 Minuten. Diese 35 Pflichtstunden können auf einzelne „Blöcke“ aufgeteilt und müssen nicht am Stück hintereinander absolviert werden. Ein einzelner Block muss jedoch mindestens sieben Stunden umfassen.

Die Teilnahme an einzelnen Weiterbildungsblöcken kann durch Teilnahmebescheinigungen nachgewiesen werden. Für den Fall, dass ein Fahrer oder eine Fahrerin das Unternehmen wechselt, werden die bereits absolvierten Weiterbildungsmaßnahmen bzw. -zeiten angerechnet. Für die Weiterbildung ist ausschließlich die Teilnahme am Lehrgang verpflichtend. Eine Abschlussprüfung ist nicht vorgesehen.

Die Grundqualifikation bzw. die Weiterbildung werden durch den Eintrag im Führerschein dokumentiert. Hierzu ist mit der Richtlinie 2003/59/EG der Gemeinschaftscode „95“ eingeführt worden.

In Deutschland erfolgt hierzu eine Eintragung der Ziffer 95 in Verbindung mit einer Frist in der Spalte 12 der Fahrerlaubnis. Indirekte Folge dieser Regelung ist, dass der Umtausch „alter Führerscheine“ in neue EU-Kartenführerscheine erforderlich wird.

### **3.6.2 Sonstige gesetzliche Vorgaben**

Bezogen auf das Fahrpersonal von Kleintransportern bestehen mit Ausnahme des Nachweises der Fahrerlaubnis im Allgemeinen keine weiteren gesetzlichen Auflagen. Die entsprechenden Vorgaben im Hinblick auf die Einhaltung der Sozialvorschriften wurden bereits in Kapitel 3.4 dargestellt.

## **3.7 Qualifizierungsprogramme und Positionspapiere**

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Durchführung von Maßnahmen zur Qualifizierung des Fahrpersonals allein auf der Entscheidungshoheit der Unternehmen beruht.

Betrachtet man das Angebot an Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen für Fahrer von Klein-

transportern, so bieten sich in diesem Zusammenhang grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten.

Zu den Schulungsanbietern gehören u. a. bundesweit tätige Maßnahmenträger [bspw. Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG), DEKRA-Akademie, TÜV], aber auch regional agierende Einrichtungen etwa Berufsbildungswerke und Verkehrsakademien (z. B. Bildungswerk des Verkehrsgewerbes Baden, Verkehrsakademie Kulmbach). Darüber hinaus bieten inzwischen auch örtliche Fahrschulen entsprechende Weiterbildungskurse für das Fahrpersonal von Kleintransportern an.

Der Versuch, Maßnahmen und Qualifizierungsprogramme hinsichtlich ihrer kurz- und langfristigen Ausrichtung zu systematisieren, hat gezeigt, dass die untersuchten Bildungsträger im Allgemeinen ein Standardangebot von Weiterbildungskursen vorhalten. Dieses Angebot umfasst in der Regel folgenden Themengebiete:

- Ladungssicherung,
- Umgang mit Gefahrgut,
- Verkehrssicherheit,
- wirtschaftliches Fahren.

Das Kursangebot richtet sich vor allem an Fahrer von schweren Lkw, die kraft Gesetzes regelmäßige Weiterbildungen absolvieren müssen. Weiterbildungskurse, welche ihren Schwerpunkt speziell auf das Fahrpersonal von Kleintransportern setzen, waren nur in wenigen Fällen vorzufinden.

Neben den Schulungsangeboten der professionellen Maßnahmenträger gibt es eine Vielzahl von Schulungen auf Ebene von Unternehmen. Aus forschungsökonomischen Gründen wird in dieser Untersuchung nur beispielhaft darauf eingegangen. Nachfolgend sind verschiedene Maßnahmen und Qualifizierungsprogramme dargestellt.

### 3.7.1 FQT-Kampagne

Das Fahrer-Qualifizierungsprogramm Transporter (FQT) wurde von der BG Verkehr initiiert und wird gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) umgesetzt.

Das Qualifizierungsprogramm richtet sich an Fahrerinnen und Fahrer im Kurier-, Express- und Post/Paketdienst sowie an alle anderen Fahrer von Kleintransportern. Ziel des Programms ist es, den

Teilnehmern Kenntnisse und Fähigkeiten zu vermitteln, damit sie mit den Belastungen des Alltags besser umgehen und gefährliche Situationen im Straßenverkehr vermeiden können. Die Teilnehmer lernen die Notwendigkeit und die verschiedenen Möglichkeiten der Ladungssicherung kennen und erproben das Fahrverhalten des Transporters in verschiedenen Fahrsituationen.

Beim Fahrer-Qualifizierungsprogramm Transporter handelt es sich um ein zweitägiges Seminar, das praktische Übungen und moderierte Gespräche enthält. Folgende Themen werden bspw. behandelt:

- Umgang mit Belastungen,
- Stress,
- Ermüdung,
- Sozialvorschriften im Straßenverkehr,
- Ladungssicherung,
- fahrpraktische Übungen.

Das Programm ist wie folgt konzipiert: Bei der Erarbeitung der Themen gehen die Moderatoren des Programms von den Erfahrungen der Teilnehmer aus. Die Probleme der Teilnehmer in ihrem Berufsalltag werden in den Mittelpunkt gestellt und ihre Sichtweise in die Gespräche einbezogen. Anhand von Modellen und direkt am Fahrzeug werden die Inhalte praxisnah verdeutlicht.

In den Fahrübungen beschäftigen sich die Teilnehmer mit Fahrsituationen, die im Realverkehr auftreten können. Die Teilnehmer sollen angeregt werden, ihre bisherigen Verhaltensweisen zu überdenken, und erhalten Tipps und Hinweise, die sie unmittelbar umsetzen können.

Darüber hinaus bilden Übungen zum Rangieren sowie Brems- und Lenkmanöver einen wichtigen Bestandteil dieser Weiterbildung.

### 3.7.2 Fahrschulen als FQT-Multiplikatoren

Betrachtet man die Aktivitäten einer Fahrschule aus dem Rhein-Sieg-Kreis, so hat der Inhaber dieser Fahrschule an dem von der BG Verkehr initiierten Fahrer-Qualifizierungsprogramm (vgl. Kapitel 3.7.1) teilgenommen und sich dort als Moderator qualifiziert. Diese Fahrschule bietet seit Dezember 2009 einen entsprechenden Weiterbildungskurs für Fah-

rer von Kleintransportern im Großraum Köln an, der aktiv beworben wird. Nach Aussage des Leiters der Fahrschule konnte bis Anfang 2011 noch kein Kurs durchgeführt werden, da sich keine ausreichende Zahl von Interessenten gefunden hat. Die Gründe hierfür liegen einerseits in der mangelnden Bereitschaft der angesprochenen Unternehmen, entsprechende Investitionen in die Qualifizierung ihres Fahrpersonals zu tätigen, andererseits stellt die zeitliche Inanspruchnahme der Fahrer in ihrem Beruf nur ein begrenztes Zeitbudget zur Verfügung. Zudem erachten nach Aussage der Fahrschule verschiedene Unternehmen eine Qualifizierung ihres Fahrpersonals als nicht notwendig und zeigen sich daher nicht bzw. wenig interessiert.

### 3.7.3 ADAC-Kleintransportertraining

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bietet auch der ADAC an. So führt bspw. der ADAC Nordbaden auf dem Verkehrsübungsplatz Heidelberg ein sog. Kleintransportertraining durch. Die Inhalte des Kurses nehmen zu verschiedenen Themenbereichen Stellung. So geht es beim Rangieren neben dem korrekten Einweisen insbesondere um die richtige Blicktechnik unter Verwendung des Fahrzeugspiegels. In Bezug auf das Bremsen erhalten die Teilnehmer einen Einblick in die verschiedenen Bremsmethoden auf wechselweise griffigen und glatten Fahrbahnbelägen. Hierzu gehört auch das Fahren bei Schnee und Eis.

Ein weiteres Thema befasst sich mit der Ladungssicherung und den Folgen nicht gesicherter oder fehlerhaft gesicherter Ladung. Im Rahmen von Kurvenfahrten geht es bei der Schulung darum, Fliehkräfte zu erfahren, über- und unterzusteuern, sowie um das Bremsen in der Kurve.

Zudem umfasst das eintägige Training Fragen der Ergonomie und Sicherheit in Bezug auf die individuelle und optimale SitzEinstellung. Abgerundet wird der Kurs durch Gesprächsrunden, in denen typische fahrzeugtechnische und fahrphysikalische Themen im Mittelpunkt stehen.

### 3.7.4 Kleintransporter-Schulungen bei UPS

Das im Kurier-, Express- und Paketdienst tätige Unternehmen United Parcel Service (UPS) stellt in Bezug auf die kontinuierliche Qualifizierung des Fahrpersonals von Kleintransportern ein Positivbeispiel dar.

Bei jeder Neueinstellung von Fahrpersonal erhält die entsprechende Person mit Aufnahme der Arbeitstätigkeit bei diesem Unternehmen eine so genannte Grundschulung, bei der es u. a. um den Umgang mit dem Kleintransporter, um sicheres und vorausschauendes Fahren, um Ladungssicherung sowie um gesundheitliche Aspekte des Fahrers (fünf Sehgewohnheiten) geht.

Neben dieser obligatorischen Grundschulung erhalten die Fahrer kontinuierlich aktuelle Informationen zu verschiedenen verkehrsbezogenen Themen. Im Rahmen von täglichen Kurzschulungen, an denen die Teilnahme für die Fahrer verpflichtend ist, werden neben tagesaktuellen Themen hinsichtlich des Sendungsaufkommens auch fahrzeugbezogene Aspekte (z. B. technischer Kurzcheck) behandelt. Das Fahrpersonal erhält zusätzlich Anweisungen in Bezug auf das Verhalten im Straßenverkehr, etwa das Linksabbiegen an Kreuzungen nach Möglichkeit zu vermeiden, sowie Hinweise zum sicheren und vorausschauenden Fahren.

Darüber hinaus werden in den einzelnen Niederlassungen zu Beginn einer neuen Arbeitswoche so genannte Montagssitzungen anberaumt. Im Rahmen dieser Zusammenkünfte wird nicht nur die Dienstleistungsqualität der abgelaufenen Woche reflektiert, sondern es werden regelmäßig auch Aspekte bezogen auf den sicheren Umgang mit dem Fahrzeug im Straßenverkehr, den sicheren Umgang mit der Ladung sowie aktuelle Aspekte zur Straßenverkehrslage (z. B. Glatteis, Nebel, Aquaplaning) angesprochen und mit den Fahrern erörtert.

Das Unternehmen verfolgt mit der kontinuierlichen Unterweisung des Fahrpersonals verschiedene Ziele. Zum einen soll die Qualität der Dienstleistung, etwa geringe Schadensquote, pünktliche Zustellung etc., auf einem möglichst hohen Niveau gehalten werden, zum anderen steht auch die Verkehrssicherheit im Vordergrund der strategischen Ausrichtung. Im Zusammenhang mit verkehrssicherheitsbezogenen Aspekten bezieht UPS sowohl das Fahrpersonal als auch den technischen und optischen Zustand der Fahrzeuge in seine Unternehmensphilosophie ein.

### 3.7.5 Positionspapiere von Verbänden und Interessengemeinschaften

Einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern in der Logistik- und Transportbranche leisten insbesondere die dort täti-

gen Fachverbände und Interessensgruppen. Im Einzelnen handelt es sich bspw. um folgende Akteure:

- Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e. V. (BIEK). In diesem Verband sind führende Anbieter für Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert. Hierbei handelt es sich u. a. um folgende Unternehmen: DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG, FedEx Express Europe Inc., GO! General Overnight Service (Deutschland) GmbH, Hermes Logistik Gruppe Deutschland GmbH, Sovereign Speed GmbH, TNT Express GmbH und United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. oHG.
- Interessengemeinschaft der selbstständigen Subunternehmen im Transportgewerbe e. V. (IsSIT). IsSIT unterstützt die Mitglieder in allen Bereichen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben im Transportwesen, insbesondere zur Erhaltung und Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit.
- Bundesverband der Transportunternehmen e. V. (BVT). Der BVT setzt sich ein für die Belange und Rechte der kleineren Transportunternehmen, die meist noch in Eigenregie Transporte durchführen und überwiegend eigene Fahrzeuge einsetzen. Er bietet Erfahrungsaustausch, Beratung und Informationen
- Bundesverband der Kurier-Express-Postdienste e. V. (BdKEP). Der BdKEP vertritt die Interessen der mittelständischen Kurier-, Express-, Paket- und Briefdienste.

Der Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e. V. (BIEK) hat im Rahmen eines Positionspapiers zur Sicherheit von Kleintransportern Stellung genommen. Mit der Veröffentlichung des Positionspapiers verfolgt der BIEK das Ziel, über seine umfangreichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen zu informieren und andere Verkehrsteilnehmer zu gleichen Maßnahmen aufzufordern (BIEK 2010).

In den Ausführungen heißt es u. a.: „Die Unternehmen sind sich ihrer Verantwortung für Mitarbeiter, Kunden und andere Verkehrsteilnehmer bewusst und führen seit Jahren Verkehrssicherheitsprogramme durch ... Das Spektrum der Aktionen ist breit gefächert und in spezielle Schulungsprogramme eingepasst.“ Entsprechend den Ausführungen in dem Positionspapier werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- zusätzliche regelmäßige technische Fahrzeugüberprüfungen,
- Einsatz zertifizierter Ladungssicherungssysteme,
- Fahrsicherheits- und Ladungssicherungstrainings für Fahrer,
- Schulungsmaterial,
- Prämienprogramm für unfallfreies Fahren,
- Unfallreporting, Analyse und Maßnahmenplanung,
- Einbindung von Vertragsunternehmen in Schulungsprogramme,
- Gutscheine für Sicherheitstrainings für selbstständige Fahrer,
- Zusammenarbeit mit Polizei und Sachverständigen.

Die BIEK-Unternehmen führen Sicherheitstrainings für Kleintransporter durch, welche auf die Bedürfnisse und Zielsetzungen der Unternehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes ausgerichtet sind.

In den weiteren Ausführungen des Positionspapiers werden verschiedene Empfehlungen ausgesprochen. Diese umfassen folgende Aspekte:

- Schulung von unternehmenseigenem Personal hinsichtlich Fahrsicherheit und Ladungssicherung,
- Anhalten der Fahrer zur strikten Einhaltung der Straßenverkehrsordnung (Gurtanlegepflicht, Einhalten von Tempolimits etc.),
- verstärkte unternehmensinterne Sanktionierung bei Fehlverhalten,
- Einwirken auf Subunternehmer, qualifizierte Fahrer zu beschäftigen,
- Einsatz von Ladungssicherungssystemen in Kleintransportern,
- umfangreiche Darstellung vorhandener und bereits durchgeführter Sicherheitsprogramme in der Öffentlichkeit.

Die Interessengemeinschaft selbstständiger Subunternehmer im Transportgewerbe e. V. (IsSiT) hat ebenfalls eine Reihe von Positionspapieren veröf-

fentlicht. Hier geht es vor allem um Themen der Arbeitszeit, Lenk- und Ruhezeiten, der Überladung der Fahrzeuge sowie um die Ladungssicherung. Darüber hinaus werden dort aber auch andere Themen behandelt, die keinen direkten Bezug zur Verkehrssicherheit haben.

Ebenso informieren der Bundesverband der Transportunternehmen e. V. (BVT) und der Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e. V. (BdKEP) ihre Mitgliedsunternehmen in Form von Publikationen und Rundbriefen über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern. Im Jahr 2010 hat bspw. der BdKEP Fahreranweisungen zur Ladungssicherung veröffentlicht.

Darüber hinaus sind zum Thema Kleintransporter zwischenzeitlich entsprechende Portale im Internet verfügbar. Beispielhaft seien an dieser Stelle die Internetadressen [www.kepconnect.de](http://www.kepconnect.de) und [www.postmaster-magazin.de](http://www.postmaster-magazin.de) genannt.

### 3.8 BAG-Kontrollen

Wie bereits in Kapitel 3.1 dargestellt, wurde es dem Forschungsnehmer ermöglicht, an zwei Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr teilzunehmen. Diese Kontrollen fanden statt zum einen auf einem P+R-Parkplatz in unmittelbarer Nähe der Autobahnanschlussstelle Kronau an der Bundesautobahn A 5, zum anderen in einem Gewerbegebiet in Ludwigsburg-Tammerfeld.

Die Befragungszeit erstreckte sich jeweils in den Morgenstunden von 09.30 Uhr bis 13.30 Uhr bzw. von 07.00 Uhr bis ca. 10.00 Uhr. Im Rahmen der beiden BAG-Kontrollen wurden von den zuständigen Beamten ausschließlich Fahrer von Kleintransportern einer Überprüfung unterzogen. Neben der Vorlage der entsprechenden Fahrzeugpapiere und der Fahrerlaubnis wurden bei den Kleintransportern insbesondere die Maßnahmen hinsichtlich durchgeführter Ladungssicherung kontrolliert.

Die entsprechenden Befragungen durch den Forschungsnehmer fanden jeweils im Anschluss an die Fahrer- und Fahrzeugkontrolle statt. Bei der Befragung handelte es sich um mündlich-persönliche Interviews. Anzumerken ist, dass bei der Befragung an der A 5 keiner der angesprochenen Fahrer das Interview verweigert hat. Hingegen gab es bei der Befragung im Gewerbegebiet zwei Verweigerer.



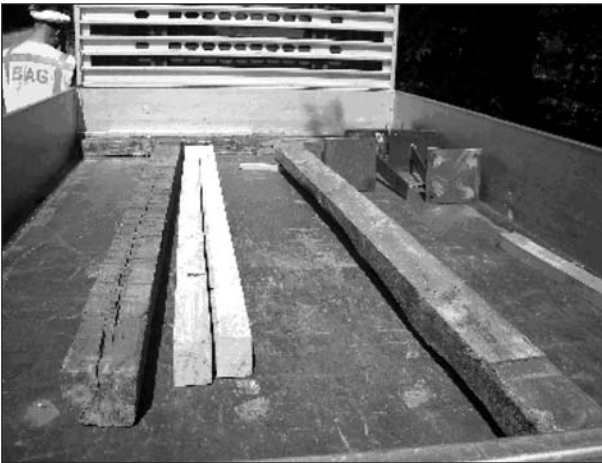
Bild 6: Durchführung der Fahrerbefragung (eigene Darstellung)

Von den 21 kontrollierten Kleintransportern im Zuge der ersten Kontrolle mussten bis auf zwei Ausnahmen alle Fahrzeuge beanstandet werden. Bei den Beanstandungen stand die mangelhafte bzw. nicht praktizierte Ladungssicherung an erster Stelle. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass alle beanstandeten Fahrzeugführer entsprechende Hilfsmittel zur Ladungssicherung wie Zurrgurte und -netze etc. mitführten.

Bild 6 zeigt die Durchführung des Interviews.

Die Bilder 7 und 8 zeigen beispielhaft den Kleintransporter eines Schlossereibetriebes vor und nach der Kontrolle.

Wie bereits ausgeführt, wurde im Herbst 2010 durch das Bundesamt für Güterverkehr im Gewerbegebiet Ludwigsburg-Tammerfeld eine weitere Kontrolle durchgeführt. Der Schwerpunkt lag hier auf Kleintransportern von Unternehmen des Kurier-, Express und Post/Paketdienstes. Insgesamt konnten im Kontrollzeitraum elf Fahrzeuge einer Überprüfung unterzogen werden. Jeweils im Anschluss an die Fahrzeugkontrolle wurden die Fahrer um ein Interview gebeten. Zwei Fahrer lehnten die Befragung ab.



**Bild 7:** Ladungssicherung vor der BAG-Kontrolle (eigene Darstellung)



**Bild 8:** Ladungssicherung nach der BAG-Kontrolle (eigene Darstellung)

Von den kontrollierten Kleintransportern mussten bis auf eine Ausnahme alle beanstandet werden. Häufigste Ursache war die Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts von bis zu 700 kg sowie mangelhafte Ladungssicherung. Die Bilder 9 bis 14 zeigen beispielhaft verschiedene kontrollierte Fahrzeuge.

Wie Bild 9 zeigt, ist der Laderaum des Kleintransporters durch die Beladung mit Reifen voll ausgefüllt. Hier handelt es sich um ein mit 700 kg überladenes Fahrzeug.

In Bild 10 ist dargestellt, dass einerseits das Ladegut nicht vorschriftsmäßig gesichert ist, und andererseits, dass sich ein Paket mit einer Gefahrgutmarkierung zwischen anderen Paketen befindet, welches ebenfalls nicht gesichert ist.

Im Rahmen der Befragung hat sich des Weiteren herausgestellt, dass dem Fahrer nicht bekannt war,



**Bild 9:** Ladungssicherung von KEP-Fahrzeugen (eigene Darstellung)



**Bild 10:** Ladungssicherung von KEP-Fahrzeugen (eigene Darstellung)

ein als Gefahrgut gekennzeichnetes Packstück geladen zu haben. Darüber hinaus wurde bekannt, dass der Fahrer bislang keine Unterweisung im Hinblick auf die Beförderung von Gefahrgütern erhalten hat.

Aufgrund des hohen Paketaufkommens für sein Zustellgebiet hat ein Fahrer nicht nur den Laderaum genutzt, sondern zusätzlich in der Fahrerkabine den Beifahrersitz als Staufläche verwendet. Die Pa-



**Bild 11:** Ladungssicherung von KEP-Fahrzeugen (eigene Darstellung)



**Bild 12:** Ladungssicherung von Handwerksfahrzeugen (eigene Darstellung)

kete wurden weder behelfsmäßig mit dem vorhandenen Sicherheitsgurt noch mit einer fachgerechten Ladungssicherung geschützt. Zudem wurde diese Art der Zuladung von den Kontrollleuren des BAG beanstandet.

Bild 11 stellt diesen Sachverhalt dar.

Betrachtet man die kontrollierten Fahrzeuge von Handwerksbetrieben, stellt sich die Situation im Hinblick auf durchgeführte Maßnahmen zur Ladungssicherung nicht besser dar. Nachfolgende Abbildungen verdeutlichen diesen Sachverhalt:

Bild 12 zeigt den Laderaum des Fahrzeuges eines Stuckateurbetriebes. Sowohl das Baumaterial als auch Kabeltrommeln, Schläuche und Gerüstfüße wurden keiner entsprechenden Sicherungsmaßnahme unterzogen.

Auch Bild 13 zeigt die fehlende Ladungssicherung. Obwohl das Fahrzeug über eine Regalausstattung



**Bild 13:** Ladungssicherung von Handwerksfahrzeugen (eigene Darstellung)



**Bild 14:** Ladungssicherung von Handwerksfahrzeugen (eigene Darstellung)

verfügt, wird deutlich, dass zwischen Laderaum und Fahrerkabine keine Trennwand eingebaut ist. Bei starkem Bremsen führt dies zu einer hohen Unfallgefahr nicht nur für den Fahrer, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer.

Wie in Bild 14 deutlich wird, sind bei diesem Handwerksbetrieb bislang nur geringe Maßnahmen in Bezug auf die Sicherung der Ladung erfolgt. Die Ladung befindet sich en bloc auf dem Fahrzeugboden. Zu erkennen sind u. a. das Bohrwerkzeug und zwei Holzböcke. Auch die seitlich angebrachte Leiter ist nur behelfsmäßig abgesichert.



Bei den Kontrollen wurde deutlich, dass insbesondere das Thema Ladungssicherung von untergeordneter Bedeutung zu sein scheint. Dies wird u. a. auch durch folgende Aussagen der Fahrer belegt:

„Ich fahre nur in den Nachbarort zum Kunden und habe schon über 20 Jahre den Führerschein. Bis heute ist nichts passiert.“

„Wenn ich das Fahrzeug nicht komplett auslade – auch im Führerhaus –, dann muss ich ein zweites Mal ins Depot. Die Zeit hierfür steht mir nicht zur Verfügung.“

„Für Ladungssicherung stehen mir keine Hilfsmittel zur Verfügung. Mein Chef verschiebt den Kauf von Zurrnetzen immer wieder.“

Die Teilnahme an den BAG-Kontrollen hat u. a. gezeigt, dass einerseits die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben einen wichtigen Beitrag für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern leistet. Andererseits wird im Rahmen solcher Kontrollen nur ein geringer Anteil von Fahrern erreicht, sodass die hierdurch angestrebte Breitenwirkung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern im Allgemeinen nur schwer zu realisieren ist.

### 3.9 Zwischenfazit

Für die gewerbliche Nutzung von Kleintransportern hat der Gesetzgeber entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen. Diese betreffen insbesondere die Einhaltung der Sozialvorschriften. Jedoch gibt es eine Reihe von Ausnahmen. So finden bspw. die Vorschriften im Fahrpersonalrecht zu den Lenk- und Ruhezeiten nur bei der gewerblichen Güterbeförderung Anwendung, während diese im Bereich des Handwerks aufgrund der sog. Handwerkerregelung außer Kraft gesetzt sind. Auch hinsichtlich der Anforderungen an die Qualifikation des Fahrpersonals bestehen außer dem Besitz der Fahrerlaubnis im Allgemeinen keine weiteren Anforderungen zum Führen eines Kleintransporters.

Betrachtet man die Maßnahmen und Qualifizierungsprogramme, welche auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielen, so hat sich bei den in das Forschungsvorhaben einbezogenen Bildungsträgern gezeigt, dass diese ihre Kurse vor allem auf das Fahrpersonal von schweren Lkw ausrichten. Spezifische Angebote für Fahrer von Kleintransportern

waren im Allgemeinen nicht vorhanden. Argumentiert wurde häufig, dass von Seiten dieser Fahrergruppe ohnehin nur wenig Interesse an Qualifizierungsbedarf besteht. Entsprechend gering stellt sich das Angebot dar. Zudem wurde angeführt, dass die Fahrzeuge bereits einen hohen Sicherheitsstandard vorweisen.

Ungeachtet dieses Sachverhaltes gibt es neben der Initiierung von spezifischen Kampagnen auch Unternehmen, welche sich aktiv für die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern engagieren. Als Positivbeispiel ist in diesem Zusammenhang das Unternehmen UPS zu nennen.

Darüber hinaus haben auch die Verbände des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern aufgegriffen. Deren Aktivitäten konzentrieren sich insbesondere auf die Weitergabe von Informationen und Hinweisen, welche auf die Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen abzielen.

Wie die Ergebnisse der BAG-Kontrollen jedoch gezeigt haben, steht der Fahreralltag häufig in einem krassen Gegensatz zu den vorgefundenen Qualifizierungsprogrammen und Publikationen sowie Positionspapieren der Verbände. Hier scheint eine Lücke zu bestehen, die umgehend geschlossen werden sollte.

## 4 Ergebnisse der empirischen Untersuchungen

Im Folgenden finden sich die Ergebnisse der empirischen Untersuchungen bei Fahrern, Maßnahmenträgern, Unternehmen, Fahrzeugherstellern und Vermietunternehmen. In einem Exkurs werden die Ergebnisse bezogen auf Handwerksbetriebe dargestellt.

Zunächst erfolgt die Ergebnisdokumentation der Fahrerbefragung, welche mit 103 Teilnehmern die umfangreichste Erhebung darstellte.

### 4.1 Fahrerbefragung

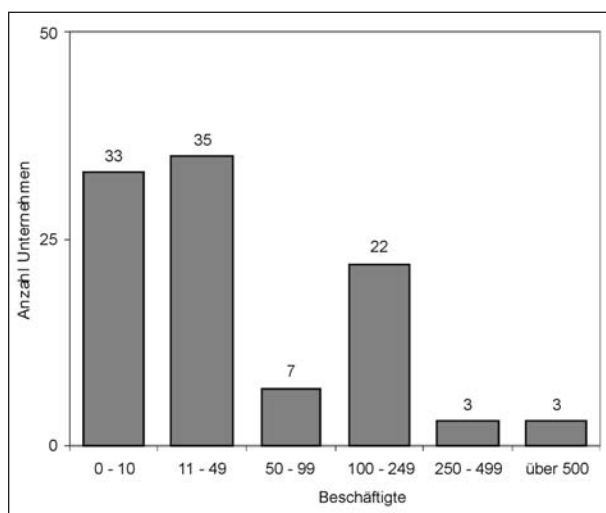
#### 4.1.1 Unternehmensstruktur

Betrachtet man die Unternehmensgröße, so zeigt sich, dass 32 % der Fahrer in Unternehmen von bis zu 10 Mitarbeitern, weitere 34 % in Unternehmen von 11 bis 49 Beschäftigten tätig sind. In Betrieben

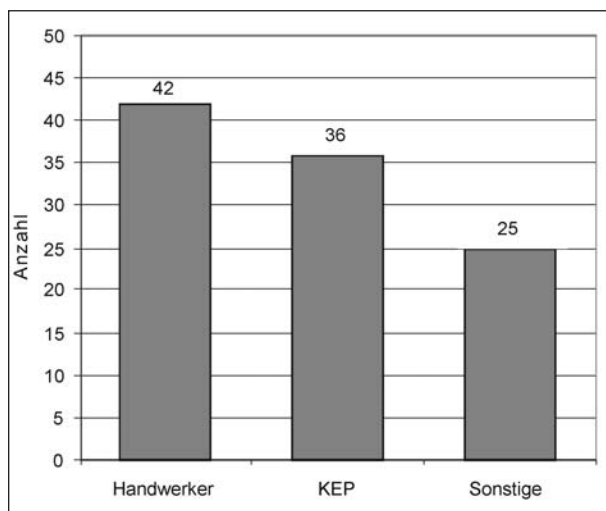
von 50 bis 99 Mitarbeitern sind rund 7 % der Befragten angestellt. Die verbleibenden 27 % sind Unternehmen mit 100 und mehr Beschäftigten zuzuordnen. Bild 15 stellt diesen Sachverhalt im Überblick dar.

Betrachtet man die Verteilung nach Branchen, so ergibt sich der in Bild 16 dargestellte Sachverhalt.

Wie Bild 16 zeigt, sind 41 % der befragten Fahrer Handwerksbetrieben, weitere 35 % Unternehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes (KEP) sowie 24 % den „Sonstigen“ zuzuordnen. Zu der letztgenannten Gruppe zählen u. a. Speditionsbetriebe, Obst- und Gemüsehändler, Getränkehändler, Servicebetriebe für Instandhaltung und Wartung. In den nachfolgenden Ausführungen wird auf diese Branchenverteilung entsprechend Bezug genommen.



**Bild 15:** Unternehmensstruktur nach Beschäftigten



**Bild 16:** Verteilung der Fahrer nach Branchen

#### 4.1.2 Führerscheinausbildung und -erwerb

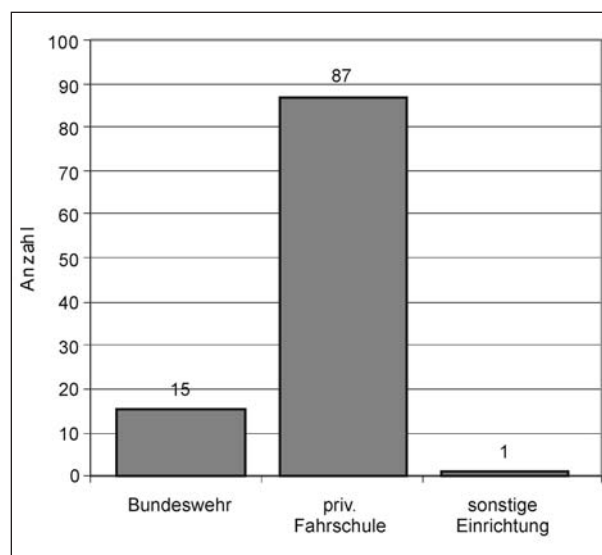
Als Grundvoraussetzung für das Führen eines Kleintransporters bis 3,5 t gilt grundsätzlich die Fahrerlaubnis für Pkw (Klasse B). Wie die Ergebnisse zeigen, erfüllen über zwei Drittel der Befragten mit der Fahrerlaubnis Klasse B und Klasse 3 alt die Grundvoraussetzung zum Führen eines Kleintransporters. Die restlichen Befragten weisen andere Qualifikationen hinsichtlich ihrer Fahrerlaubnis auf. Hervorzuheben ist hierbei noch die Fahrergruppe mit der Klasse BE. Der Anteil beträgt bei dieser Gruppe rund 12 %. Diese Fahrer sind berechtigt, einen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg mitzuführen.

Tabelle 1 stellt die Ergebnisse im Einzelnen dar.

Betrachtet man die Anteil von Frauen an der Stichprobe, so ist dieser erwartungsgemäß gering. Von

Fahrerlaubnis	Anzahl Befragte
Klasse 2 alt	2
Klasse 3 alt	45
Klasse B	25
Klasse BE	12
Klasse C1	3
Klasse C1E	4
Klasse C1E umgeschrieben	2
Klasse CE	10
<b>Summe (Fahrer)</b>	<b>103</b>

**Tab. 1:** Führerscheinausbildung



**Bild 17:** Führerscheinerwerb

den 103 befragten Fahrern sind 99 männlichen und vier weiblichen Geschlechts.

Hinsichtlich des Führerscheinerwerbs stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar: Von den Befragungsteilnehmern haben 84 % ihre Fahrerlaubnis bei einer privaten Fahrschule erworben, 15 % unterzogen sich der Fahrerlaubnisprüfung bei der Deutschen Bundeswehr und 1 % nutzte sonstige Einrichtungen. Bild 17 stellt diese Situation nochmals grafisch dar.

#### 4.1.3 Berufliche Qualifikation

In der Transport- und Logistikbranche gibt es eine Reihe von Ausbildungsberufen, bspw. im kaufmännischen Bereich, im Lager und im Umschlag sowie im Fahren und Zustellen. Zu dem letztgenannten Berufsbild gehören bspw. Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer, Fachkräfte für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen, Fachkräfte für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice sowie Servicefahrerinnen und Servicefahrer.

In allen Fahr- und Zustellberufen erwerben Auszubildende Kenntnisse beim Umgang mit dem Fahrzeug sowie über dessen Wartung und Pflege. Darüber hinaus erhalten sie Kenntnisse in den Bereichen des Verkehrs-, Arbeits- und Sozialrechts, der Tourenplanung, der Kundenkommunikation sowie dem Einsatz von Hilfsmitteln und Technik. Ergänzt werden die jeweiligen Ausbildungsgänge durch Vermittlung spezifischer Fachkenntnisse.

Die Ausbildungsdauer zur Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen und zum/zur Servicefahrer/in beträgt jeweils zwei Jahre. Für die beiden anderen Fahr- und Zustellberufe beträgt die Ausbildungsdauer jeweils drei Jahre.

Hinsichtlich der beruflichen Ausbildung stellen sich die Ergebnisse insgesamt als sehr heterogen dar.

Betrachtet man bspw. die für den Kurier-, Express- und Post/Paketdienst typischen Ausbildungsberufe wie den Servicefahrer oder auch die Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienste, so verfügte keiner der Befragten über diese Qualifikation. Einen indirekten Bezug zu der Tätigkeit als Fahrer von Kleintransportern kann bspw. in der Ausbildung zum Berufskraftfahrer und zum(r) Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung hergestellt werden. Von den insgesamt 103 befragten Personen haben 4 % diese beiden Ausbildungsberufe erlernt.

Ausbildungsberuf	Anzahl
Kraftfahrzeugmechatiker	8
Schlosser	6
Elektroinstallateur	6
Schreiner	5
Kaufmann im Einzel- bzw. Großhandel	5
Werkzeugmechaniker	5
Maurer	4
Heizungsbauer	3
Berufskraftfahrer/-in	2
Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung	2

Tab. 2: Ausbildungsberufe

Alle anderen Befragten verfügen entweder über keine fachspezifische Ausbildung oder über Qualifikationen, welche sie zur Ausübung einer anderen als die der aktuell ausgeübten Tätigkeit des Fahrens erlernt haben. Hierbei handelt es sich um verschiedene Ausbildungsberufe. Die häufigsten Nennungen ergeben sich aus Tabelle 2.

Genannt wurde darüber hinaus eine Vielzahl anderer Ausbildungsberufe, auf die an dieser Stelle nicht näher eingegangen wird.

Insgesamt ist festzustellen, dass 82 % der befragten Fahrer über eine abgeschlossene Berufsausbildung verfügen.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang den Anteil derjenigen Fahrer, welchen im Rahmen der Ausbildung zumindest indirekt Wissen im Hinblick auf den Umgang mit Kleintransportern vermittelt wurde, so beschränkt sich dieser Anteil auf die bereits dargestellten 4 % und scheint daher für die Ausübung der Fahrtätigkeit von untergeordneter Bedeutung zu sein.

#### 4.1.4 Fahreralter

Das durchschnittliche Fahreralter über alle Fahrergruppen hinweg beträgt 39 Jahre. Betrachtet man die Fahrer entsprechend den Einsatzfeldern, so stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar: Während die Fahrer aus der KEP-Branche und aus der Gruppe „Sonstige“ einen Altersdurchschnitt von 41 Jahren vorweisen, so beträgt das Alter der befragten Fahrer aus dem Handwerk im Durchschnitt 36 Jahre.

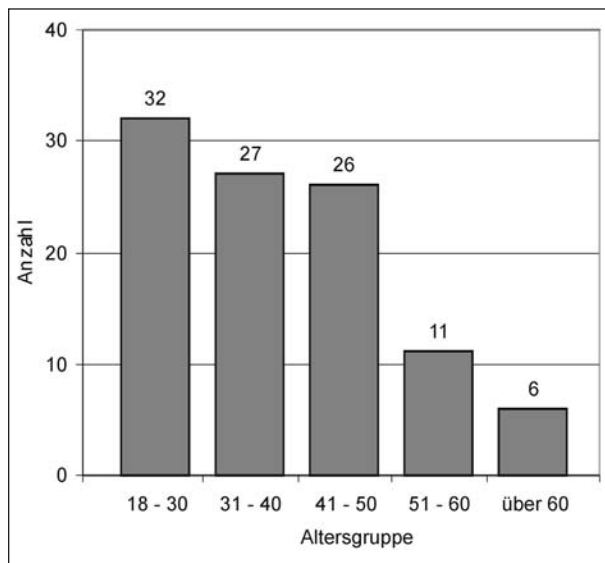


Bild 18: Altersverteilung der Fahrer

Betrachtet man das Durchschnittsalter über alle Gruppen hinweg, so zeigt sich, dass 88 % der Befragten zwischen 18 Jahre und 50 Jahre alt sind. Bild 18 verdeutlicht diesen Sachverhalt.

Bezogen auf die einzelnen Altersklassen wird deutlich, dass die Gruppe von 18 Jahren bis 30 Jahren mit 31 % den höchsten Anteil einnimmt, gefolgt von der Gruppe der 31- bis 40-Jährigen mit 27 %. Der Anteil der 41- bis 50-Jährigen beläuft sich auf 25 %. Rund 17 % der Fahrer sind der Gruppe der über 50-Jährigen zuzuordnen.

#### 4.1.5 Fahrtätigkeit

Bezogen auf alle drei Einsatzfelder üben insgesamt 57 Personen die Fahrtätigkeit hauptberuflich aus. Dies entspricht einem Anteil von über 55 % aller einbezogenen Fahrer. Bei den restlichen Befragungsteilnehmern erfolgt die Fahrtätigkeit im Rahmen der Ausübung ihres Berufes.

Nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick des Personenkreises, der hauptberuflich andere Tätigkeiten ausübt. Hierbei handelt es sich bspw. um

- Servicetechniker,
- Landschaftsgärtner,
- Fahrzeugtechniker,
- Maurer,
- Montagetechniker,
- Küchenmonteure,

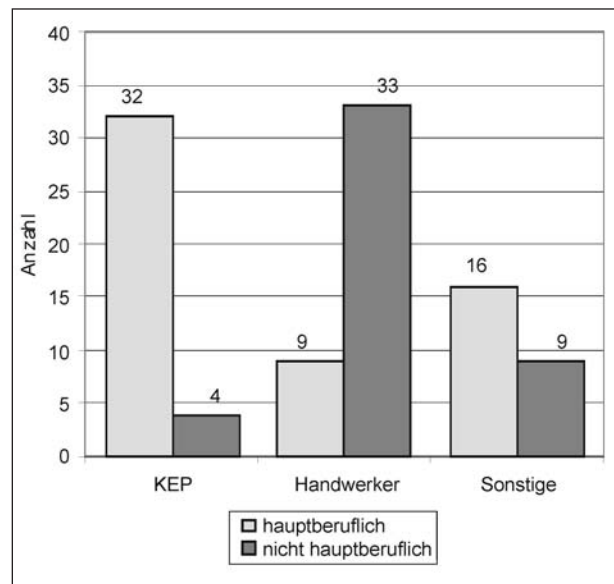


Bild 19: Fahrtätigkeit nach Branchen

- Heizungsmonteure,
- Sanitärinstallateure,
- Solaranlagenmonteure,
- Schreiner,
- Werkzeugtechniker.

Betrachtet man die Fahrtätigkeit entsprechend den Einsatzfeldern, so zeigt sich, dass rund 90 % der befragten Personen aus der KEP-Branche hauptberuflich als Fahrer tätig sind, während dies bei den Handwerkern nur bei 9 % der Fall ist. Bei der Gruppe „Sonstige“ stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar: Knapp zwei Drittel der Befragten üben die Fahrtätigkeit hauptberuflich aus. In Bild 19 sind die Ergebnisse nochmals im Überblick dargestellt.

#### 4.1.6 Einsatzbereiche und Fahrleistungen

Im Rahmen der Erhebung wurde neben den Einsatzbereichen auch die Fahrleistung der Fahrzeugführer pro Jahr ermittelt. Betrachtet man die Gruppe der Fahrer, die hauptberuflich die Fahrtätigkeit ausübt, ergibt sich die in Bild 20 dargestellte Situation.

Wie Bild 20 zeigt, liegt bei 30 % der Fahrer die Jahresfahrleistung bei bis zu 10.000 km. Bezogen auf die Fahrer im Bereich des Handwerks scheint dieses Ergebnis plausibel, da hier weniger die Fahrstrecke im Vordergrund steht, sondern vielmehr die Fahrt zum Kunden oder zur Baustelle.

Weitere 54 % der Fahrer legen im Jahr zwischen 10.001 bis 50.000 km zurück, was der typischen Fahrleistung von Fahrern, die im Zustell- und Abholverkehr der KEP-Branche tätig sind, entspricht. Bei den restlichen Befragten beläuft sich die Jahresfahrleistung auf mehr als 50.000 km (10 %) bzw. 100.000 km (6 %). Hier handelt es sich zum einen um Fahrer von Kurieren und zum anderen um Fahrer von bundesweit tätigen Serviceunternehmen, bspw. Kommunikationsanbietern oder Datentechnikern.

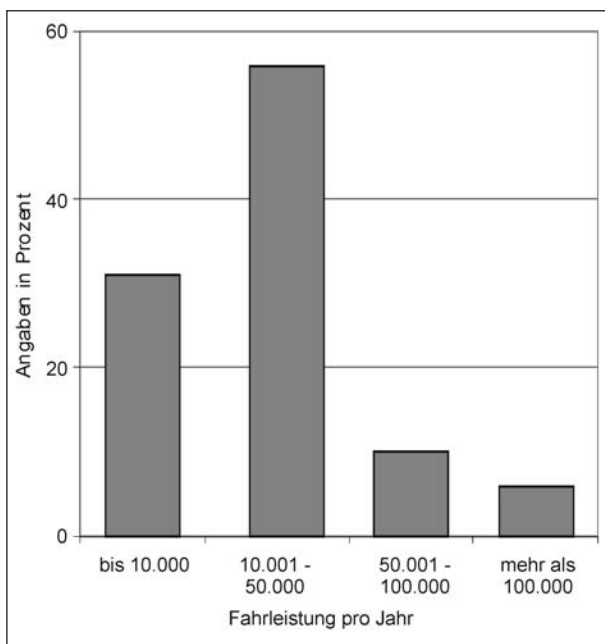


Bild 20: Jahresfahrleistung

#### 4.1.7 Schulungen

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Untersuchung ist die Klärung der Frage, ob Fahrer von Kleintransportern an Qualifizierungsmaßnahmen teilnehmen und, wenn ja, welcher Art diese Maßnahmen sind. Im Zuge der Befragung wurde den Fahrern zunächst eine Auswahl von Schulungsangeboten genannt. Hierbei handelte es sich um folgende Maßnahmen:

- Fahrsicherheitstraining,
- Ladungssicherung,
- wirtschaftliches Fahren,
- Erste Hilfe,
- Gefahrgutrecht.

In einem gesonderten Antwortfeld wurde es den Befragten ermöglicht, weitere Schulungen zu benennen, an denen sie teilgenommen haben.

Grundsätzlich hat von den Befragten jeder zweite Fahrer im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit bereits eine Schulung besucht, wobei auf den Zeitpunkt der Schulung nicht näher eingegangen wurde.

In Bild 21 ist dargestellt, an welchen Schulungen das Fahrpersonal in den letzten fünf Jahren teilgenommen hat. Zu berücksichtigen ist, dass Mehrfachnennungen zugelassen waren.

Ein Drittel der Befragten gab an, in den vergangenen fünf Jahren eine Schulung zum Thema La-

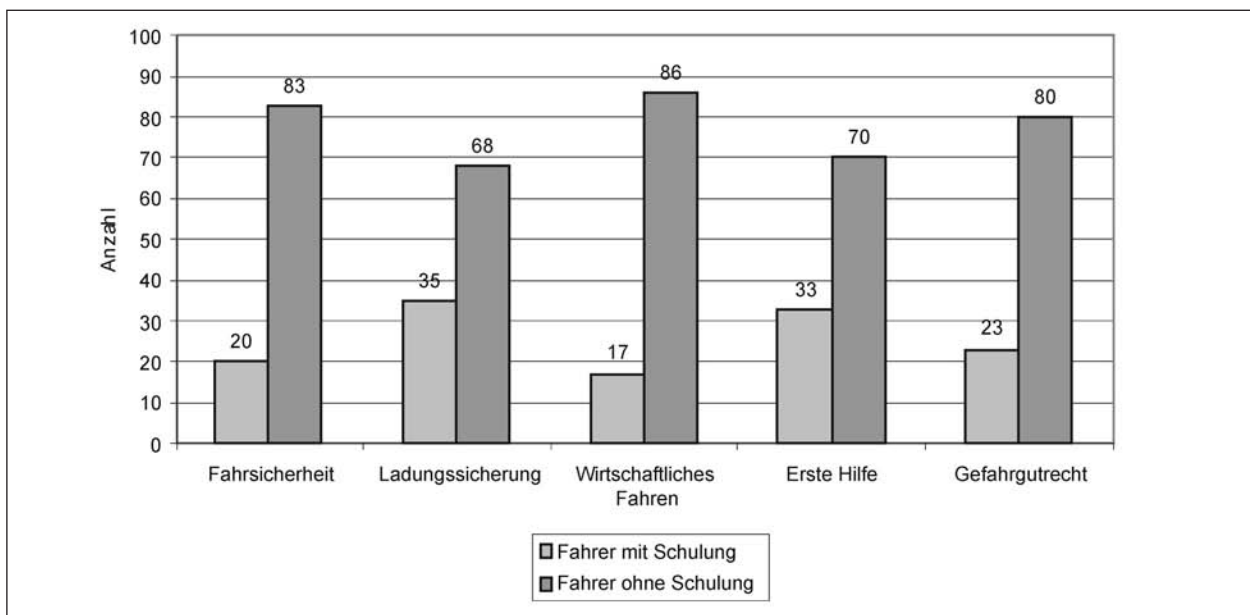


Bild 21: Besuch von Schulungen nach thematischen Inhalten

derungssicherung besucht zu haben. Weitere 32 % nahmen an einem Erste-Hilfe-Kurs teil. Mit Abstand folgen Schulungen im Gefahrgutrecht und in der Fahrsicherheit. Bei der Gefahrgutschulung ist anzumerken, dass es für diese Schulung einen gesetzlichen Rahmen gibt und dieser von den entsprechenden Fahrern in einem Turnus von zwei Jahren regelmäßig einzuhalten ist. Nur jeder sechste Fahrer hat bislang an einer Maßnahme zum wirtschaftlichen Fahren teilgenommen. Insgesamt ist festzustellen, dass Schulungen für das untersuchte Fahrerklientel von eher untergeordneter Bedeutung sind.

Untersucht man die Schulungsteilnahme im Hinblick auf die verschiedenen Einsatzfelder, so zeigt sich der in Bild 22 dargestellte Sachverhalt.

Von den Fahrern der KEP-Branche haben 61 % bereits an einer Schulung teilgenommen, beim Handwerk beläuft sich der Anteil auf 42 % und bei den sonstigen auf 48 %. Das Ergebnis zeigt, dass insbesondere im Bereich des Handwerks ein Nachholbedarf an Schulungen für das Fahrpersonal besteht.

In einem zweiten Fragenkomplex wurde der Frage nachgegangen, welche Schulungen die Befragten für das Führen eines Kleintransporters im Allgemeinen als sinnvoll erachten. Bild 23 verdeutlicht diesen Sachverhalt.

Die befragten Fahrer erachten insbesondere Schulungen im Bereich der Ladungssicherung sowie des Fahrsicherheitstrainings als sinnvoll. Auffrischungs-

kurse im Bereich der Ersten Hilfe folgen an dritter Stelle. Interessant ist die Angabe zum Aspekt des Kundenumgangs mit 71 Nennungen, welcher mit dem Thema Verkehrssicherheit in keinem kausalen Zusammenhang steht.

Darüber hinaus schätzen 64 Befragte Kurse in wirtschaftlichem Fahren als sinnvoll ein. Schulungen im Bereich Gefahrgut sind für 44 Fahrer von Interesse. Wie bereits dargestellt, ist hier anzumerken, dass für Personen, welche Gefahrgut transportieren, die Teilnahme an einer Gefahrgutschulung alle zwei Jahre obligatorisch ist.

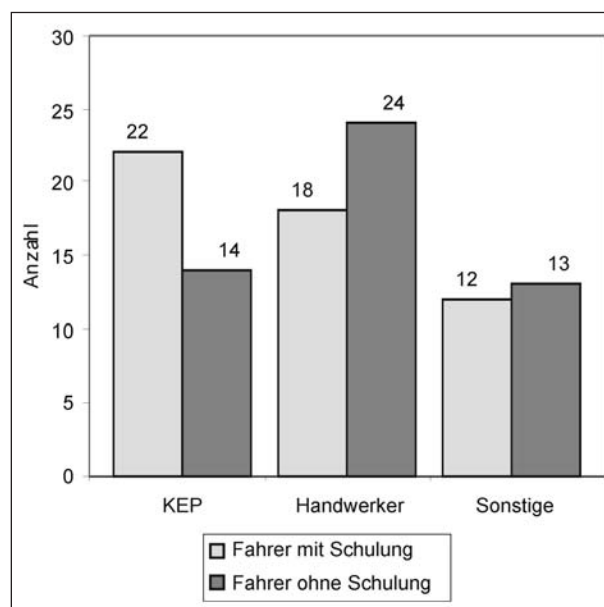


Bild 22: Besuch von Schulungen nach Branchen

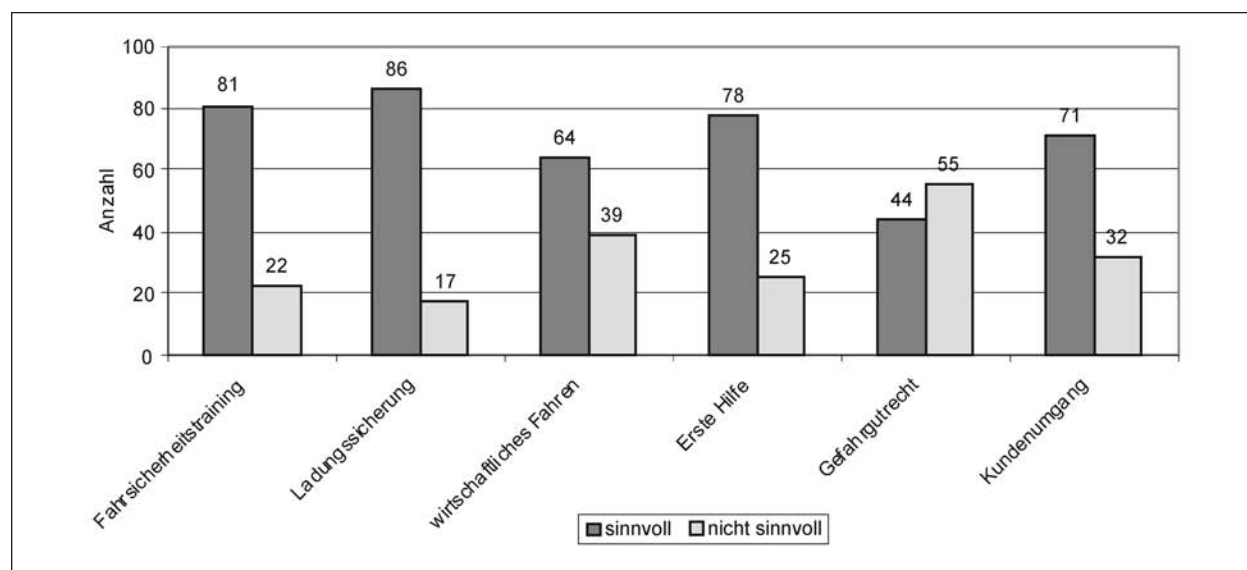


Bild 23: Notwendigkeit von Schulungen

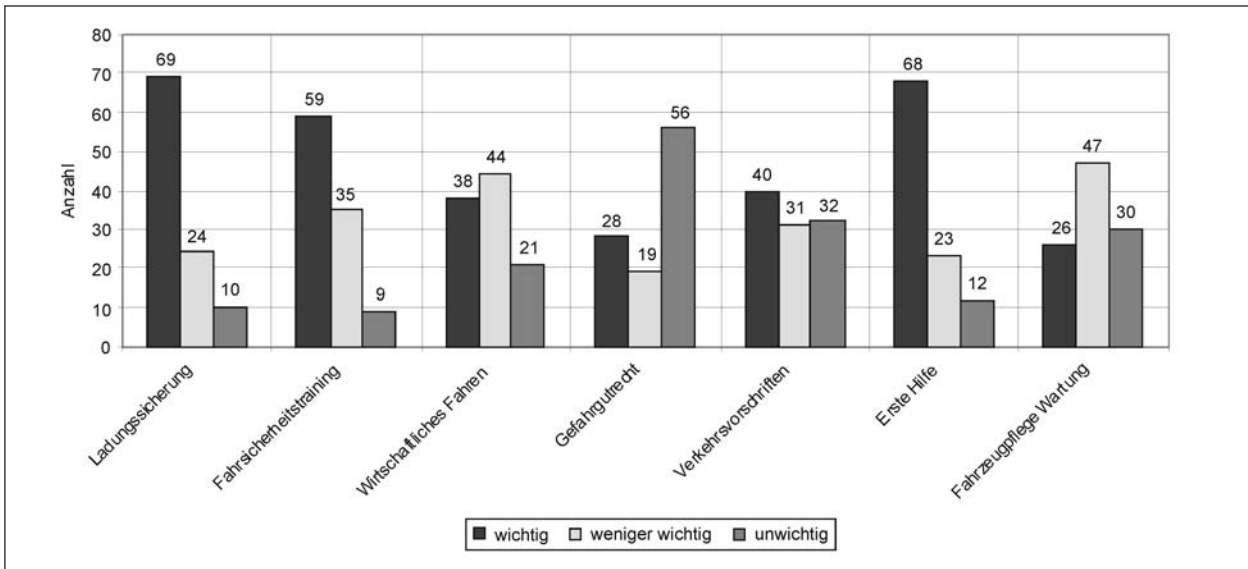


Bild 24: Schulungspräferenzen aus Fahrersicht

Der abschließende dritte Komplex zum Themengebiet Schulungen befasste sich mit der Klärung der Frage, welche Schulungsinhalte die befragten Fahrer bezogen auf ihre eigene Person als besonders wichtig erachten. Die Ergebnisse sind in Bild 24 dargestellt.

Entsprechend der persönlichen Einschätzung von jeweils über zwei Drittel der Fahrer sind Schulungen bzw. Kurse zum Thema Ladungssicherung und Erster Hilfe von besonderer Wichtigkeit. Auch Kurse im Fahrsicherheitstraining sind für 57 % der Befragten von hoher Bedeutung. Demgegenüber erachten 54 % das Thema Gefahrgutrecht als eher unwichtig. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass nicht alle Fahrer der Stichprobe mit dem Transport von Gefahrgut befasst sind.

Betrachtet man Qualifizierungsmaßnahmen im Bereich des wirtschaftlichen Fahrens oder auch Kurse hinsichtlich Fahrzeugwartung, Technik und Pflege, so stufen diese Angebote 42 % bzw. 45 % der Befragten als weniger wichtig ein. Auch die Weiterbildung im Bereich der Verkehrsvorschriften wird nur von 38 % der befragten Fahrer als wichtig angesehen.

#### 4.1.8 Fragen zur Verkehrssicherheit

In einem weiteren Fragenkomplex wurden die Fahrer sowohl nach eigenen Unfällen als auch nach Übertretungen von Verkehrsvorschriften befragt. Bild 25 zeigt diejenigen Fahrer, die zum Zeitpunkt der Befragung in den davorliegenden 12 Monaten mindestens einen Unfall hatten. Dabei wurden

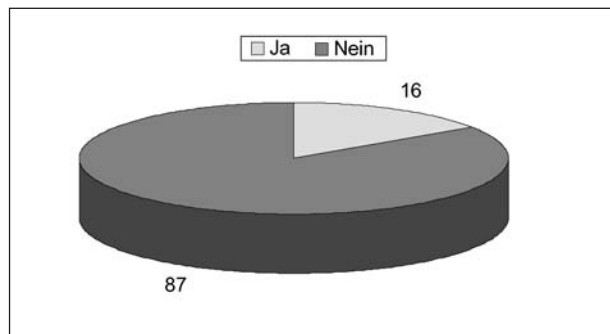


Bild 25: Verwicklung in Unfälle

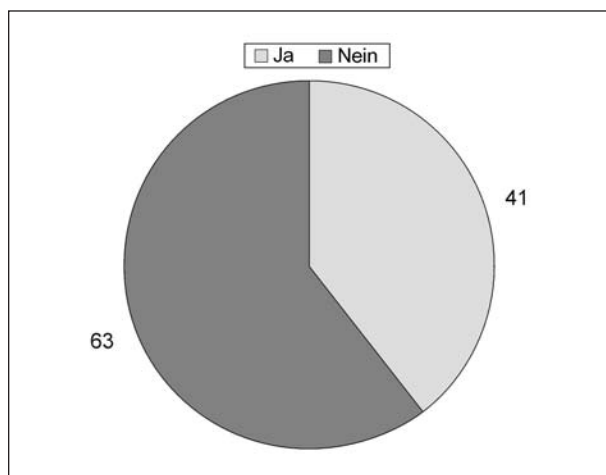
Branche	Anzahl
KEP	7
Handwerk	8
sonstige	1

Tab. 3: Unfallbeteiligung nach Branchen

Kleinst- oder Bagatellschäden wie z. B. beschädigte Spiegel oder eingedrückte Stoßstangen als Folge von Rangiermanövern nicht erfasst.

Von den befragten Fahrern war jeder Sechste in einen Unfall verwickelt. Zwei Unfälle ereigneten sich mit Personenschaden. Eine der verunfallten Personen musste stationär ins Krankenhaus aufgenommen werden, die andere wurde ambulant versorgt. Die Verteilung der Unfälle nach Branchen ergibt sich aus Tabelle 3.

Betrachtet man in einem weiteren Aspekt die Übertretung von Verkehrsvorschriften bezogen auf



**Bild 26:** Übertretung von Verkehrsvorschriften

Branche	Anzahl
KEP	9
Handwerk	13
sonstige	4
Gesamt	26

**Tab. 4:** Einträge ins Verkehrszentralregister nach Branchen

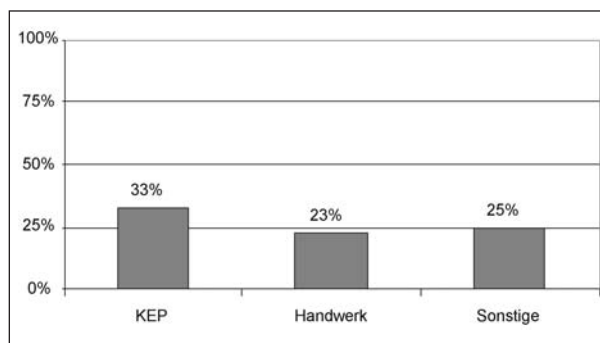
einen Zeitraum von 12 Monaten, so ist festzustellen, dass 40 % aller Befragten belangt wurden. Bild 26 stellt diesen Sachverhalt dar.

Die Konsequenzen für die Befragten aus den Übertretungen stellen sich unterschiedlich dar. Einerseits handelte es sich um einen Eintrag in das Verkehrszentralregister des Kraftfahrtbundesamtes mit Punkten. Andererseits wurde einer Reihe von Fahrern ein Fahrverbot ausgesprochen.

Insgesamt erhielten 26 Fahrer einen Eintrag ins Verkehrszentralregister. Den Bezug auf die drei Branchen zeigt Tabelle 4.

Von den 26 Fahrern wurden sieben Personen mit einem zeitlich begrenzten Fahrverbot belegt. Bezogen auf die untersuchten Branchen ergibt sich Bild 27.

Wie Bild 27 zeigt, ist jeder dritte Fahrer eines Unternehmens aus der KEP-Branche mit einem Fahrverbot belegt worden. Im Handwerk und bei der Gruppe „Sonstige“ betrifft dies im Schnitt jeden vierten Fahrer.



**Bild 27:** Fahrverbot nach Branchen

#### 4.1.9 Zwischenfazit

Wie die Fahrerbefragung gezeigt hat, verfügen die Befragten aller drei untersuchten Einsatzfelder im Allgemeinen über keine spezifische Qualifikation in Bezug auf das Führen eines Kleintransporters. Die Ausgangsbasis bildet in aller Regel stets die Fahrerlaubnis der Klasse B bzw. Klasse 3 (alt). In den vergangenen fünf Jahren hat jeder zweite Fahrer keine Schulung besucht. Hinsichtlich der Übertretung von Verkehrsvorschriften stellt sich die Bilanz der Fahrer von Handwerksbetrieben nicht besser dar als die der Fahrer von Kurier-, Express- und Post/Paketdiensten. Mit einem Anteil von rund 40 % sind Übertretungen von Verkehrsvorschriften durch zu schnelles Fahren der häufigste Grund von Beanstandungen.

Insgesamt ist festzustellen, dass Fahrer von Kleintransportern Schulungen befürworten, nicht nur zur Ladungssicherung, sondern auch zu Themen wie Erste Hilfe und Fahrsicherheit.

## 4.2 Befragung von Maßnahmen-trägern

Wie bereits in Kapitel 2.2 dargestellt, haben sich an dem Forschungsvorhaben drei Maßnahmenträger beteiligt.

### 4.2.1 Anbieter von Weiterbildungen im Bereich Kleintransporter

Das Angebot an Weiterbildungseinrichtungen und Maßnahmenträgern im Bereich des Verkehrs ist grundsätzlich sehr breit. Es ist jedoch festzustellen, dass die Anzahl von Maßnahmenträgern, welche ihr Angebot gezielt auf Fahrer von Kleintransportern ausgerichtet haben, nicht eindeutig abgegrenzt werden kann. Dieser Umstand liegt darin begründet, dass eine große Anzahl der Anbieter ihr Schu-



lungsangebot so konzipiert hat, einen möglichst breiten Interessentenkreis anzusprechen. In diesem Zusammenhang sind für die befragten Maßnahmenträger die Fahrer von Kleintransportern zwar als potenzielle Zielgruppe anerkannt, diese wird jedoch von den Maßnahmenträgern bei der konkreten Schulungsakquisition im Allgemeinen nachrangig behandelt. Dies kommt häufig auch dadurch zum Ausdruck, dass bei der Vorstellung der Schulungsprogramme etwa in Broschüren die Zielgruppe der Kleintransporterfahrer nicht explizit erwähnt wird. Nachfolgende Aufzählung stellt im Überblick die wichtigsten Anbieter dar:

- Akademien (z. B. DEKRA-Akademie, Verkehrsakademie Kulmbach, verkehrspädagogische Akademie Ulm),
- Bildungswerke (z. B. Bildungswerk des Verkehrsgewerbes Baden, Bildungswerk der Spedition Hessen, Rheinland-Pfalz),
- Schulungsorganisationen (z. B. TÜV, DVR),
- Berufsgenossenschaft (z. B. BG-Verkehr),
- Fahrschulen,
- Selbstständige,
- Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC).

Die Mehrzahl der o. a. Maßnahmenträger bietet eine Reihe von Schulungen an, welche u. a. auf Fahrer von Kleintransportern zugeschnitten sind. Dies erfolgt einerseits durch Bekanntmachung im Internet, durch Verteilung von Informationsbroschüren oder auch durch direkte Kundenansprache.

Insgesamt ist festzustellen, dass das im Allgemeinen umfangreiche Schulungsangebot nur von einer geringen Anzahl von Unternehmen bzw. Fahrern in Anspruch genommen wird.

#### 4.2.2 Schulungsangebote

Die einbezogenen Maßnahmenträger bieten Weiterbildungskurse zu verschiedenen Themen an. Hierbei handelt es sich insbesondere um folgende Schulungen:

- Fahrsicherheitstraining nach DVR-Standard,
- Ladungssicherung auf Fahrzeugen,
- Gefahrgutseminare (z. B. GGVSEB/ADR),

- wirtschaftliches Fahren,
- defensives Fahren,
- kritische Fahrzustände,
- fahrpsychologisches Training,
- Erste Hilfe.

Diese Schulungen sind von ihrer Ausrichtung so konzipiert, dass im Allgemeinen ein breites Spektrum von Zielgruppen erreicht werden kann. Das Schulungsangebot richtet sich vor allem an die Gruppe der Berufskraftfahrer, für welche der Besuch von Weiterbildungsmaßnahmen inzwischen obligatorisch ist. Darüber hinaus wird das Schulungsangebot auch regelmäßig von kommunalen Einrichtungen, etwa Bauhöfen oder auch von Autobahnmeistereien etc., in Anspruch genommen.

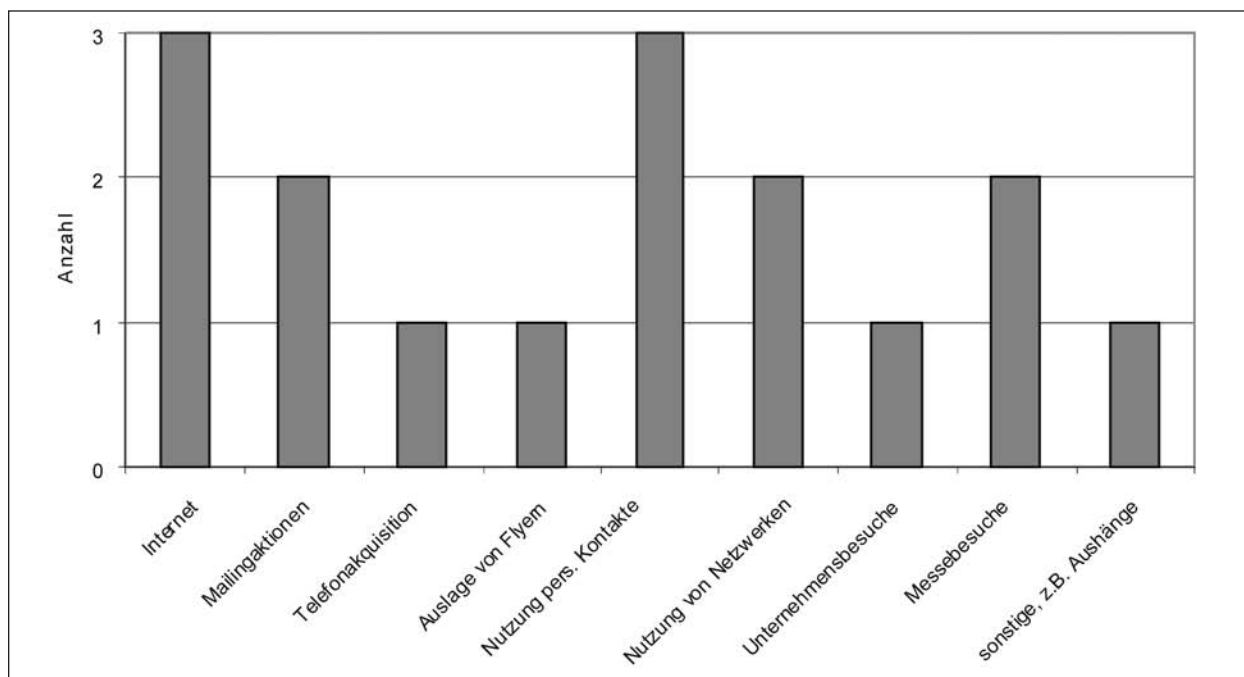
#### 4.2.3 Kommunikations- und Informationswege zur Erreichung der Fahrer

Um die Zielgruppe der Fahrer von Kleintransportern auf das Schulungsangebot aufmerksam zu machen, nutzen die Maßnahmenträger verschiedene Kommunikationskanäle. Neben den traditionellen Wegen der Informationsübermittlung wie der persönlichen Kontaktaufnahme in Form der Telefonakquisition oder auch der Auslage von Handzetteln im Rahmen von Messen und sonstigen Veranstaltungen nutzen die Maßnahmenträger in zunehmendem Umfang sowohl die persönlichen Kontakte zu den Transportunternehmen als auch das Medium Internet. Hierzu gehören bspw. Versandaktionen in Form des E-Mail-Verkehrs. Darüber hinaus nutzen zwei der drei Maßnahmenträger jeweils ihr (Kunden-)Netzwerk. Bild 28 stellt die verschiedenen Wege zur Erreichung der Zielgruppe „Fahrer von Kleintransportern“ dar.

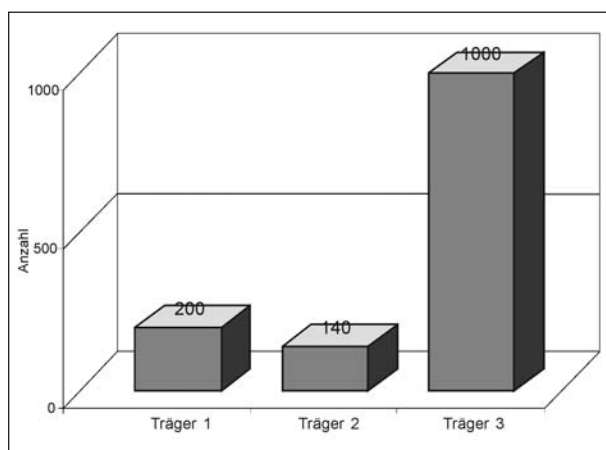
#### 4.2.4 Durchgeführte Schulungen

Die Teilnahme von Personen der untersuchten Fahrergruppe an Schulungen ist aus Sicht der Maßnahmenträger insgesamt als gering einzustufen. Dies belegen die Angaben zu den weitergebildeten Fahrern in den letzten fünf Jahren. Bild 29 stellt diesen Sachverhalt dar.

Die Anzahl der Schulungsteilnehmer beläuft sich in den vergangenen fünf Jahren im Falle des Trägers 2 auf im Schnitt 28 Personen pro Jahr sowie auf durchschnittlich 40 Personen bezogen auf den Trä-



**Bild 28:** Information über das Schulungsangebot



**Bild 29:** Schulungsteilnahme von Kleintransporterfahrern

ger 1. Beim Träger 3 handelt es sich um einen überregional tätigen Weiterbildungsanbieter. Hier beläuft sich die jährliche Teilnehmerzahl auf im Schnitt 200 Kleintransporterfahrer.

Hinsichtlich der Fahrertypen sprechen alle befragten Maßnahmenträger auch das Fahrpersonal von Handwerksbetrieben an. Jeweils zwei der drei Maßnahmenträger setzen ihre Schulungsschwerpunkte auf Fahrer von Kurierdiensten sowie auf die Gruppe der selbstständigen Fahrer.

#### 4.2.5 Schulungsangebot und -bedarf

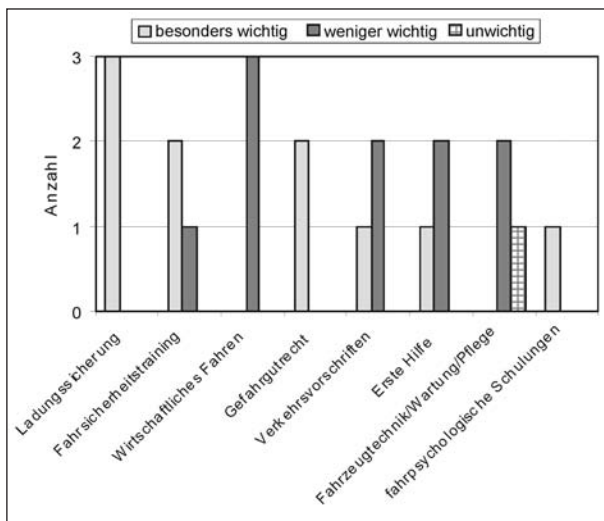
Betrachtet man die Inanspruchnahme des Schulungsangebotes, also die Nachfrageseite, so stellt

sich der Sachverhalt wie folgt dar: Alle drei Maßnahmenträger führen regelmäßig Fahrsicherheitstrainings und Seminare zur Ladungssicherung durch. Ein Träger hat sich auf die Durchführung von Gefahrgutseminaren spezialisiert. Andere Qualifizierungsangebote, etwa zum wirtschaftlichen Fahren oder Erste Hilfe, werden von den Teilnehmern nur in geringem Umfang oder überhaupt nicht in Anspruch genommen.

Aus Sicht der Maßnahmenträger wird der Schulungsbedarf für Kleintransporterfahrer überwiegend als wichtig angesehen. Schulungen im Bereich der Ladungssicherung sind für alle Maßnahmenträger von besonderer Wichtigkeit. An zweiter Stelle finden sich Fahrsicherheitstrainings und Seminare im Gefahrgutrecht. Für jeweils einen Maßnahmenträger sind fahrpsychologische Schulungen, Ausbildung in Erster Hilfe und Verkehrsvorschriften besonders wichtig.

Als weniger wichtig erachten die befragten Maßnahmenträger den Schulungsbedarf im Bereich des wirtschaftlichen Fahrens. Für zwei der drei Träger ist neben Schulungen im Bereich der Verkehrsvorschriften und Erster Hilfe auch die Thematik der Fahrzeugtechnik/Wartung/Pflege von nachgeordnetem Interesse.

Nach Abschluss der Qualifizierungsmaßnahme erhalten die Teilnehmer in der Regel eine entsprechende Bestätigung. In diesem Zusammenhang ist



**Bild 30:** Schulungsbedarf aus Sicht der Maßnahmenträger

anzumerken, dass die Teilnehmer keinen Nachweis im Sinne der geltenden IHK-Prüfungsordnung zu erbringen haben.

In Bild 30 ist der Sachverhalt zum Thema Schulungen nochmals zusammenfassend dargestellt.

#### 4.2.6 Messung des Schulungserfolgs

Der Erfolg der jeweiligen Schulung wird von den Lehrgangleitern in Form einer Teilnehmerbefragung (Feedback-Bogen) festgestellt. Nach Aussage der Maßnahmenträger zeigt sich der Schulungserfolg jedoch am häufigsten darin, wenn sich die Teilnehmer erneut zu einem Kurs anmelden.

#### 4.2.7 Zwischenfazit

Die Gründe für die insgesamt geringe Teilnahme von Fahrern an Weiterbildungsmaßnahmen sind unterschiedlich. So stellen die Maßnahmenträger bspw. fest, dass im Bereich des Kurier-, Express und Post/Paketdienstes aufgrund der engen Einbindung des Fahrpersonals in den logistischen Leistungsprozess häufig keine Freiräume bleiben, dem Fahrpersonal eine Schulung zu ermöglichen. Hinzu kommen wirtschaftliche Zwänge der Branche.

Im Bereich des Handwerks stellt sich die Situation so dar, dass dort zwar Bildungseinrichtungen auf Ebene der Handwerkskammern eine Vielzahl von Seminaren für ihre Mitgliedsbetriebe anbieten, diese jedoch im Allgemeinen keinen Bezug zum Thema „Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern“ vorweisen. Angeboten werden

dort bspw. Kurse zur Unternehmensführung, zum Thema Betriebswirtschaft und Recht, zur Information und Kommunikation sowie technische Fachlehrgänge, welche auf den spezifischen Bedarf der Handwerksbetriebe ausgerichtet sind.

### 4.3 Unternehmensbefragung

Ein weiterer Baustein des Forschungsvorhabens stellt die Befragung von Unternehmen der Transport- und Logistikbranche dar. Einbezogen wurden einerseits zwei Großunternehmen, welche als Systemdienstleister im Kurier-, Express- und Post/Paketdienst tätig sind, sowie andererseits zwei mittelständische Logistikdienstleister, die insbesondere im Auftrag von Systemdienstleistern ihre Leistungen erbringen. In einem Exkurs wurden darüber hinaus zwei Handwerksbetriebe in die Erhebung einbezogen.

#### 4.3.1 Fuhrparkmanagement

Betrachtet man die Systemdienstleister im Kurier-, Express- und Post/Paketdienst, so setzen diese im Allgemeinen kleine und mittelständische Transportunternehmer ein. Im Hinblick auf die Begriffsbezeichnung werden diese Betriebe häufig auch als Sub- bzw. Auftragsunternehmer oder als Systempartner bezeichnet.

Die Transportunternehmer führen im Auftrag der Systemdienstleister sowohl die Zustellung der Pakete vom entsprechenden Depot als auch die Abholung der Pakete vom Versender zum Depot aus. Zur Erbringung der Dienstleistung kommen in der Regel Kleintransporter zum Einsatz.

Im Hinblick auf die Fahrzeugausstattung der Transportunternehmer stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar: Zum Einsatz kommen bei den Betrieben Fahrzeuge, die bezogen auf den Laderaum in der Regel über keine Einrichtung (z. B. Regale) verfügen. Als Ausnahmen sind hier die Firmen UPS und DHL anzuführen, welche überwiegend eigene Fahrzeugflotten einsetzen und im Allgemeinen die Fahrzeuge mit Regalen ausrüsten. Hierbei handelt es sich häufig um Kleintransporter mit einem Kofferaufbau.

Hinsichtlich des Auswahlverfahrens der Systemdienstleister in Bezug auf deren Anforderungen an potenzielle Transportunternehmer zeigt sich, dass im Allgemeinen weder Vorgaben hinsichtlich der

Konfiguration der Fahrzeuge (z. B. Antrieb, Sicherheitsausstattung, Laderaumgröße) noch an das einzusetzende Fahrpersonal (z. B. Nachweis einer entsprechenden Qualifikation) gemacht werden. Ein Systemdienstleister stellt hierbei eine Ausnahme dar. Dieser setzt bei potenziellen Transportunternehmen bspw. die Güterkraftverkehrserlaubnis nach § 3 Abs. 1 GüKG als Nachweis voraus.

#### 4.3.2 Information über Schulungen

Alle befragten Unternehmen bieten ihren Mitarbeitern Weiterbildungsmöglichkeiten an. Bei drei der vier Betriebe erfolgt dies in der Regel durch persönliche und schriftliche Einladungen, in denen Termin, Ort und Inhalt der Schulung dokumentiert sind. Zwei der vier Unternehmen informieren das Fahrpersonal über Aushänge am Schwarzen Brett bzw. über Handzettel. Bei einem Betrieb liegt ein jahresbezogener Schulungsplan vor.

In allen teilnehmenden Unternehmen entscheidet stets die Geschäfts- bzw. Abteilungsleitung darüber, ob Fahrer zu Weiterbildungsmaßnahmen entsendet werden. Hierzu gehört auch die Auswahl des entsprechenden Seminars. Keines der vier Unternehmen bietet den Fahrern die Möglichkeit, eigene Vorschläge über den Besuch einer Weiterbildung zu unterbreiten.

#### 4.3.3 Auswahl von Schulungsangeboten

Von den befragten Unternehmen werden insbesondere Seminare im Bereich der Ladungssicherung angeboten. Dies bestätigten drei der vier Unternehmen. An zweiter Stelle folgen für die Hälfte der Befragten jeweils Kurse für ein Fahrsicherheitstrai-

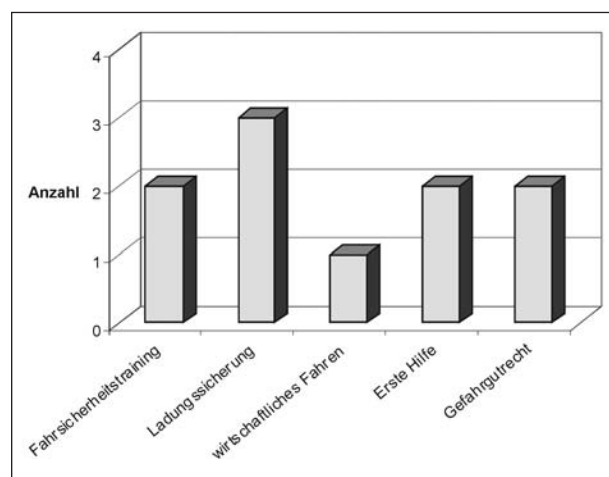


Bild 31: Bevorzugte Seminare aus Sicht der Unternehmen

ning, Kurse in Erster Hilfe sowie Seminare im Gefahrgutrecht. Das Thema „Wirtschaftliches Fahren“ ist für ein Unternehmen von Interesse. Bild 31 zeigt die Ergebnisse nochmals im Überblick.

Drei der vier Unternehmen bieten den Fahrern zudem die Möglichkeit, Auffrischkurse zu besuchen.

Betrachtet man die Schulungsteilnahme durch das Fahrpersonal, so zeigt sich, dass bei drei der vier Unternehmen vor allem Kurse im Bereich Ladungssicherung und Gefahrgutrecht wahrgenommen werden. Bei zwei Betrieben besuchen die Fahrer Seminare zum wirtschaftlichen Fahren. Obwohl drei Unternehmen Kurse in Erster Hilfe anbieten, wird nur in einem Betrieb dieses Angebot von den Kleintransporterfahrern genutzt.

#### 4.3.4 Bedeutung von Schulungen

Grundsätzlich werden Schulungen von den Unternehmen als besonders wichtig angesehen. Dies trifft vor allem auf den Bereich der Ladungssicherung zu. Bild 32 verdeutlicht diesen Sachverhalt.

Alle Unternehmen messen zwar Kursen in der Ladungssicherung eine besondere Bedeutung bei, häufig wurde jedoch angeführt, dass gerade bei der Güterverteilung in Innenstädten aufgrund der Vielzahl an Stopps nur geringe Geschwindigkeiten gefahren und dadurch Maßnahmen zur Ladungssicherung von den Fahrern als Behinderung in der Ausübung ihrer Tätigkeit angesehen werden. Hier scheint noch ein erheblicher Aufklärungsbedarf zu herrschen.

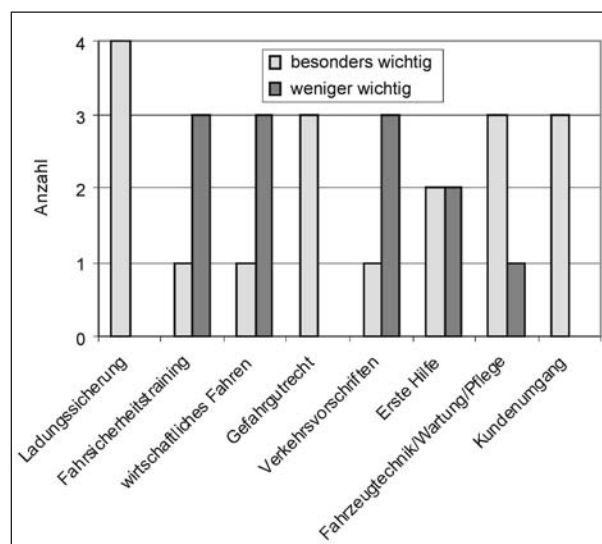


Bild 32: Bedeutung von Schulungen

Für drei von vier Unternehmen sind unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit auch Kurse im Gefahrgutrecht von besonderer Wichtigkeit. In diesem Zusammenhang ist jedoch anzumerken, dass Fahrer, welche im Besitz des Gefahrgutscheins sind und regelmäßig Gefahrgut befördern, in einem zweijährigen Turnus entsprechend den gesetzlichen Vorgaben einen Schulungsbesuch nachzuweisen haben. Von besonderem Interesse sind auch Kurse in der Fahrzeugtechnik sowie der Wartung und Pflege, was von drei Unternehmen genannt wird.

Darüber hinaus sind für die Unternehmen auch Schulungen von Bedeutung, die weniger den Aspekt der Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellen, sondern sich vielmehr mit dem Thema Kundenumgang beschäftigen. Zwei Unternehmen erachten Kurse in Erster Hilfe als besonders wichtig.

Als weniger wichtig erachten drei von vier befragten Unternehmen Schulungen in wirtschaftlichem Fahren, in der Verbesserung der Fahrsicherheit sowie im Hinblick auf Verkehrsvorschriften.

#### 4.3.5 Zwischenfazit

Betrachtet man die Unternehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketdienstes, so werden dort verschiedene Seminare angeboten und durchgeführt. Es hat sich gezeigt, dass vor allem der Ladungssicherung ein besonderer Stellenwert beigemessen wird. Hier sehen die Unternehmen einen wichtigen Ansatzpunkt für Verbesserungsmaßnahmen, wobei es hier in erster Linie um die Senkung der Schadensquote bezogen auf das Packstück geht, d. h. die Vermeidung bzw. Senkung von Kundenreklamationen, und weniger um den Aspekt von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern.

Dies spiegelt sich auch im Antwortverhalten hinsichtlich der Bedeutung von Schulungen wider. So geht es bspw. in drei Unternehmen bei internen Schulungen schwerpunktmäßig um Fragen der Zustellerschulung und Zustellqualität sowie um das Thema Kundenorientierung; die Verkehrssicherheit von Kleintransportern ist hier von untergeordnetem Interesse.

## 4.4 Exkurs Handwerksbetriebe

Zusätzlich zu den logistischen Dienstleistern wurden in einem Exkurs zwei Handwerksbetriebe in die Untersuchung einbezogen. Hierbei handelte es sich um einen inhabergeführten Betrieb im Bereich Sanitär und Wasser, Gas und Heizung sowie um einen Fachbetrieb für Rollladenbau.

Die Inhaber der beiden Handwerksbetriebe führten bislang keine Schulungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern durch. Den Unternehmern war zudem nicht bekannt, dass Schulungen für das Fahrpersonal von Kleintransportern angeboten werden. Beide Unternehmer zeigten Interesse sowohl für das Thema „Ladungssicherung“ als auch für das Thema „wirtschaftliches Fahren“. Ein Unternehmer monierte, dass von der zuständigen Handwerkskammer zwar eine Vielzahl von Weiterbildungskursen angeboten wird, diese sich jedoch auf handwerkerspezifische Fragestellungen etwa Betriebswirtschaft und Recht, Information und Kommunikation, Computermanagement, Umwelt- und Energieeffizienz oder technische Fachlehrgänge erstrecken. Kursangebote zu dem hier im Fokus stehenden Thema können dem Bildungsprogramm bislang nicht entnommen werden.

In einem weiteren Aspekt wurden die Unternehmensvertreter hinsichtlich ihrer Entscheidungskriterien beim Kauf eines Kleintransporters befragt. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass für die Handwerker beim Kauf von Kleintransportern vor allem der Kaufpreis eine zentrale Bedeutung einnimmt. Unabhängig von diesem Sachverhalt ordern die befragten Handwerker für anzuschaffende Kleintransporter regelmäßig Regaleinrichtungen. Für diese Kaufentscheidung ist jedoch weniger der Aspekt der sicheren Ladung bzw. der Sicherstellung der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs ein Kriterium, sondern liegt vielmehr in der Vielzahl an mitzuführenden Maschinen, Werkzeugen und Kleinteilen begründet, welche bei den Kunden vor Ort benötigt werden. Bei einem der beiden Handwerker sind zwei Fahrzeuge im Laderaum zusätzlich mit einer Montagebank und einem Schraubstock ausgerüstet.

Insgesamt ist festzustellen, dass auch im Handwerk Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern in Angriff zu nehmen sind. Obwohl im Rahmen dieses Exkurses beispielhaft zwei Handwerker einbezogen werden konnten, wurde dennoch deutlich, dass auch dort

ein Qualifizierungsbedarf in Bezug auf Kleintransporter zu erkennen ist. Diesen Sachverhalt bestätigen auch die Ergebnisse der Fahrerbefragung. Hier wurde u. a. deutlich, dass mehr Fahrer von Handwerksbetrieben Verkehrsvorschriften übertreten als Fahrer aus der KEP-Branche. So handelte es sich zum Beispiel bei den 26 Einträgen ins Verkehrszentralregister, die aufgrund zu schnellen Fahrens dokumentiert wurden, in jedem zweiten Fall um Fahrer eines Handwerksbetriebes.

## 4.5 Befragung von Fahrzeugherstellern

Entsprechend der Konzeption des Forschungsvorhabens war vorgesehen, den Aspekt der technischen und sicherheitsbezogenen Ausstattung der Kleintransporter sowohl durch Literaturrecherchen als auch über die Unternehmensbefragung zu erschließen. Im Rahmen der empirischen Untersuchungen hat sich jedoch herausgestellt, dass es sinnvoll erscheint, in einem eigenen Kapitel die Sichtweise ausgewählter Fahrzeughersteller zu erfassen und darzustellen.

Die nachfolgenden Ausführungen konzentrieren sich zunächst auf die Darstellung der sicherheits- und der laderaumbezogenen Fahrzeugmerkmale, wobei jeweils nach Serien- bzw. Sonderausstattung unterschieden wird. Im Anschluss daran werden weitere Aspekte im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern aus Sicht der Fahrzeughersteller näher beschrieben.

### 4.5.1 Sicherheits- und laderaumbezogene Fahrzeugmerkmale von Kleintransportern

Betrachtet man die Serienausstattung von Kleintransportern, so zeichnen sich diese Fahrzeuge hinsichtlich sicherheitsbezogener Merkmale bereits durch eine große Anzahl technischer Einbauten ab Werk aus. Hierbei handelt es sich im Einzelnen bspw. um folgende aktive und passive Sicherheitsausstattungen:

- Frontairbag auf der Fahrerseite,
- Antiblockiersystem (ABS),
- Antischlupfregelung (ASR),
- Scheibenbremsen,

- Bremsassistent,
- Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP),
- höhenverstellbare Sicherheitsgurte,
- höhenverstellbare Kopfstützen,
- Anzeige für nicht angelegten Sicherheitsgurt des Fahrers,
- Unterfahrschutz bei Pritschenwagen,
- Geschwindigkeitsbegrenzer (z. B. französische Modelltypen).

Als Sonderausstattung bieten die Fahrzeughersteller u. a. folgende sicherheitsbezogenen Einbauten an:

- Beifahrerairbag,
- Seiten- und Kopfairbag für Fahrer und Beifahrer,
- verschiedene Fahrerassistenzsysteme.

Im Vergleich zur allgemeinen fahrzeugbezogenen Sicherheitsausstattung von Kleintransportern ist zu berücksichtigen, dass hier vor allem auf den Fahrzeugkäufer und dessen kundenspezifische Wünsche abgestellt wird. Zudem gilt es, überflüssige Ausstattungskomponenten zu vermeiden.

So verfügen die Kleintransporter der untersuchten Fahrzeughersteller bezogen auf den Laderaum im Allgemeinen über

- Verzurrösen nach DIN 75410-3 am Laderaumboden,
- Trennwand (geschlossen),
- Schutzgitter hinter dem Fahrersitz (z. B. bei italienischen Herstellern),
- Laderaumverkleidung (halbhoch) aus Hartfaserplatten.

Betrachtet man hingegen die laderaumbezogene Sonderausstattung, so stellt sich das Angebotspektrum der Fahrzeughersteller beispielhaft wie folgt dar:

- Trennwand Fahrerkabine/Laderaum mit Geräuschdämmung,
- dachhohe Seitenwandverkleidung,
- seitliche Verankerungspunkte,
- Holzboden mit rutschfester Oberfläche,
- Lastverankerungssystem (z. B. Verzurrschienen im Boden),

- Verzurrstahnen unter dem Dachrahmen,
- Verzurrstahnen an der Seitenwand.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Kleintransporter bereits serienmäßig über eine Vielzahl an sicherheitsbezogenen Ausstattungskomponenten verfügen. Nach Aussagen eines Fahrzeugherstellers beläuft sich die Zahl möglicher Ausstattungsalternativen auf bis zu 450 Varianten.

Es wurde darauf hingewiesen, dass bspw. durch den Einbau von Sicherheitstechnik ein wichtiger Beitrag zur Unfallprävention geleistet wird. Hier sind vor allem die Systeme zu nennen, welche die Fahrdynamik beeinflussen (bessere Fahrwerke, Fahrdynamikregelungen) und die Crashesicherheit erhöhen (verbesserte Fahrzeugstrukturen). Vor diesem Hintergrund versuchen die Hersteller, die Kleintransporter mit entsprechender aktiver und passiver Sicherheitsausstattung auszurüsten.

#### 4.5.2 Anforderungen an die Verkehrssicherheit von Kleintransportern

Nach Aussagen der Fahrzeughersteller haben sich die Anforderungen an die Verkehrssicherheit von Kleintransportern in den letzten fünf Jahren erhöht. Hiefür kommen verschiedene Gründe in Betracht.

Drei von vier Fahrzeugherstellern führen die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern insbesondere auf steigende Kundenanforderungen zurück. Auch die Verbesserung der eigenen Marktposition spielt für zwei Hersteller eine Rolle, um sich dadurch von den anderen Marktteilnehmern abzugrenzen.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern begründen zwei weitere Hersteller mit der Qualifikation des Fahrpersonals. Weitere zwei Unternehmen führen sonstige Gründe an. Hierbei handelt es sich in einem Fall um die Erfüllung der Anforderungen der entsprechenden Normen etwa der DIN EN ISO 9001 bzw. von VDI-Richtlinien. Im zweiten Fall versteht sich der Hersteller als sog. Innovationstreiber bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern und sieht sich als „Premiumhersteller“ in der Pflicht, eine Vorbildfunktion für die gesamte Fahrzeugbranche zu übernehmen. Nicht zuletzt sorgt Druck von Seiten der Gesetzgebung und des Verbraucherschutzes für eine Erhöhung der Fahrzeugsicherheit.

In einem weiteren Aspekt wurde der Frage nachgegangen, inwieweit die Flottenbetreiber (z. B. Sys-

temdienstleister der KEP-Branche, Vermietgesellschaften) Anforderungen an die sicherheitsbezogene Fahrzeugausstattung von Kleintransportern stellen. Drei von vier Fahrzeugherstellern erhalten von den Flottenbetreibern regelmäßig einen entsprechenden Anforderungskatalog, wobei sich dieser in erster Linie auf die allgemeine sicherheitsbezogene Fahrzeugausstattung bezieht. Laderaumbezogene Sicherheitskomponenten sind hierbei von eher untergeordneter Bedeutung.

#### 4.5.3 Zahlungsbereitschaft für Sicherheit

Nach Einschätzung der Fahrzeughersteller sind deren Kunden in zunehmendem Umfang bereit, für die sicherheitsbezogene Fahrzeugausstattung einen höheren Kaufpreis zu entrichten. Dies bestätigten drei von vier Fahrzeugherstellern.

Unterschieden wurde hier nach folgenden Kundengruppen:

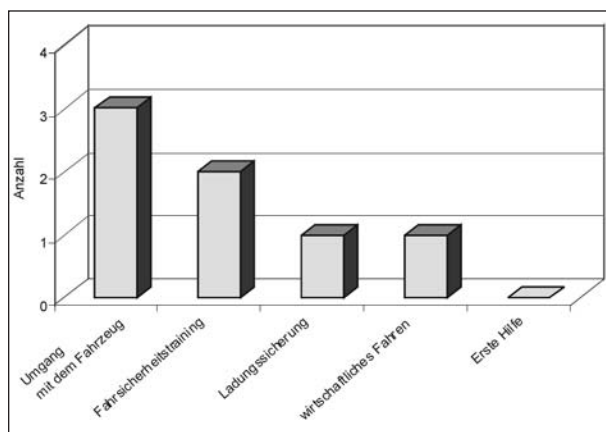
- Handwerker,
- Unternehmen der KEP-Branche,
- Vermietgesellschaften,
- sonstige.

Die Analyse der einzelnen Kundengruppen zeigt, dass vor allem Handwerksbetriebe bereit sind, für die handwerkerspezifische Sicherheitsausstattung das Investitionsvolumen zu erhöhen, nicht jedoch für die fahrzeugspezifische Verkehrssicherheit. Zu dieser Einschätzung kommen alle befragten Hersteller. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich in vielen Fällen um den Einbau von Regalen handelt, welche die Handwerker benötigen, um Maschinen, Werkzeuge, Kleinteile etc. geordnet aufzubewahren und bei Bedarf vor Ort einsetzen zu können.

Betrachtet man die Unternehmen der KEP-Branche, so kaufen diese Betriebe in der Regel Kleintransporter „von der Stange“ ohne zusätzliches Sicherheitsequipment. Dies bestätigten drei der vier Hersteller. Bezogen auf die Kundengruppe der Vermietgesellschaften zeigt sich, dass zwar Anforderungen an die sicherheitsbezogene Ausstattung von Kleintransportern gestellt werden, die Bereitschaft, hierfür einen höheren Kaufpreis zu entrichten, im Allgemeinen jedoch gering ist.

#### 4.5.4 Durchführung von Kundens Schulungen

Die Durchführung einer Kundens Schulung beim Kauf eines Fahrzeugs wird von den Herstellern insbe-



**Bild 33:** Schulungsangebot für Kleintransporter-Kunden

sondere dazu genutzt, um die Kunden mit den Besonderheiten und Neuerungen des Fahrzeugs vertraut zu machen. Für drei der vier befragten Hersteller sind Schulungen für ihre Kleintransporterkunden ein besonderes Anliegen. Diese Hersteller bieten dementsprechend verschiedene Kurse an.

Von besonderer Bedeutung sind vor allem Kurse in Bezug auf den grundsätzlichen Umgang mit dem Kleintransporter. Dies bestätigten drei der vier Fahrzeughersteller. Zwei weitere bieten ihren Kunden jeweils ein Fahrsicherheitstraining an. Die Themen „Ladungssicherung“ und „wirtschaftliches Fahren“ werden jeweils von einem Hersteller angeboten.

Bild 33 stellt diesen Sachverhalt im Überblick dar.

#### 4.5.5 Zukunft der Sicherheitsausstattung

In einem abschließenden Punkt wurden die Fahrzeughersteller gebeten, ihre Einschätzung zur Entwicklung der Sicherheitsausstattung von Kleintransportern zu artikulieren. Drei von vier Herstellern erwarten, dass sich die sicherheitsbezogene Fahrzeugausstattung von Kleintransportern in den nächsten Jahren verbessern wird und neue Sicherheitsausstattungen hinzukommen.

#### 4.5.6 Zwischenfazit

Die Fahrzeugsicherheit ist aus Sicht der Hersteller von zentraler Bedeutung. So hat sich die sicherheitsbezogene Ausstattung der Kleintransporter in den vergangenen Jahren stetig verbessert. Kleintransporter verfügen heute bereits serienmäßig über eine Vielzahl an allgemeinen sicherheitsbezogenen Ausstattungskomponenten. In Bezug auf die laderaumbezogene Sicherheitsausstattung werden insbesondere kundenspezifische Wünsche berücksich-

tigt. Auch die Durchführung von Kundens Schulungen ist für die Hersteller ein wichtiges Anliegen. Betrachtet man die Zahlungsbereitschaft der Kunden, so hat sich gezeigt, dass in vielen Fällen die Kunden nicht bereit sind, für die fahrzeugspezifische Verkehrssicherheit einen höheren Kaufpreis zu entrichten.

In vielen Fällen wird das erreichte Sicherheitsniveau der Kleintransporter inzwischen mit dem des Pkw verglichen. Als besondere Herausforderung erachten die Hersteller die stetig ansteigende Zahl von bis zu 450 Varianten im Bereich der Kleintransporter. Aufgrund dieser Variantenvielfalt ergeben sich immer wieder spezifische Anforderungen auch an die Fahrzeugsicherheit. Ungeachtet dessen wird sich nach Einschätzung der Fahrzeughersteller die Verkehrssicherheit in Zukunft durch neue technische und Software-Lösungen weiter erhöhen.

## 4.6 Befragung von Vermietunternehmen

Kleintransporter kommen nicht nur in der Transport- und Logistikbranche oder im Handwerk zum Einsatz, sondern werden insbesondere auch von Vermietunternehmen geordert. An der Befragung beteiligten sich ein regionaler mittelständischer Fahrzeugvermieter und eine bundesweit agierende Vermietgesellschaft.

### 4.6.1 Anforderungen der Fahrzeugvermieter an Kleintransporter

Betrachtet man die Anforderungen der Vermieter, so legen diese Unternehmen besonderen Wert auf Fahrzeugattribute wie Sicherheit und Langlebigkeit, Qualität und Motorisierung, robuste Ausstattung und Wiederverkaufswert. Im Falle des mittelständischen Fahrzeugvermieters sind zudem folgende Aspekte von besonderem Interesse:

- Herstelleroptionen (z. B. Werkstattnetz, Erreichbarkeit von Servicepersonal, Flexibilität bei Fahrzeugausfall),
- Qualität der Kundenbeziehung (z. B. persönliche Bindung zum Vertriebspartner des Fahrzeugherstellers),

Darüber hinaus ist für den mittelständischen Vermieter die Option nach sog. Koppelgeschäften von Interesse. Hierbei handelt es sich um bilaterale Geschäftsbeziehungen mit dem Fahrzeugverkäufer (in



der Regel ein Autohaus). Die praktische Umsetzung des Koppelgeschäfts kommt bspw. dadurch zum Ausdruck, dass sich einerseits der Fahrzeugvermieter exklusiv auf eine bestimmte Fahrzeugmarke festlegt und eine entsprechende Anzahl von Kleintransportern ordert. Andererseits greift der Autohändler bei Bedarf auf das Fahrzeugangebot des Vermieters zurück.

#### 4.6.2 Sicherheitsbezogene Ausstattung der Mietfahrzeuge

Die von den Vermietern eingesetzten Kleintransporter verfügen bezogen auf den jeweils eingesetzten Fahrzeugtyp über die entsprechende Serienausstattung.

Auch in diesem Fall unterscheidet sich der mittelständische Vermieter von der bundesweiten Vermietgesellschaft. Neben der sicherheitsbezogenen Serienausstattung verfügen dessen Fahrzeuge zusätzlich über einen Beifahrerairbag und über eine verstärkte Federung. Betrachtet man den Laderaum, so zeigt sich, dass die Seitenwände komplett bis zum Dach mit Holzfaserplatten und seitlichen Verzurrstreben sowie mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind. Darüber hinaus ist die Fahrerkabine vom Laderaum abgetrennt.

#### 4.6.3 Zahlungsbereitschaft von Fahrzeugmietern

Die Zahlungsbereitschaft der Fahrzeugmieter im Hinblick auf eine verbesserte Sicherheitsausstattung ergibt kein einheitliches Bild. Aus Sicht der Vermietgesellschaft sind deren Unternehmenskunden in der Regel bereit, einen höheren Preis für die Anmietung eines solchen Kleintransporters zu entrichten. Das regional tätige Vermietunternehmen teilt diese Aussage nicht und stellt fest, dass für seine Mietkunden einzig der Mietpreis das Entscheidungskriterium für eine Anmietung darstellt.

#### 4.6.4 Ergänzende Informationen

Nach Aussage der Vermieter unterscheidet man im Mietgewerbe im Allgemeinen nach zwei Kundengruppen:

1. Geschäftskunden,
2. Privatkunden.

Im Falle der Geschäftskunden handelt es sich häufig um regelmäßige Anmietungen sowie in der

Mehrzahl der Fälle immer wieder um die gleichen Fahrer, die im Umgang mit den Kleintransportern vertraut sind. Als problematisch erweisen sich jedoch Personalwechsel. Neuen Fahrern fehlt häufig die Kenntnis im Umgang mit Kleintransportern. Hier verzeichnen die Vermieter in den ersten Wochen ein steigendes Unfallaufkommen, wobei sich dies in der Regel auf Bagatellschäden durch Rangiermanöver (z. B. abgerissener Seitenspiegel, Delen am Fahrzeugheck, beschädigte Blinker) beschränkt.

Das Privatkundengeschäft zeichnet sich durch unterschiedliche Fahrertypen aus. Man spricht hier u. a. von „Fahrzeugkennern“, „Gelegenheitsmietern“ und von „Einmalmietern“. Insbesondere die beiden letztgenannten Fahrertypen werden von den Vermietern in Bezug auf den Umgang mit Kleintransportern als kritisch eingestuft. Diese Fahrer verfügen im Allgemeinen über eine geringe bzw. keine Erfahrung im Umgang mit diesem Fahrzeugtyp. Häufige Gründe für die Anmietung sind bspw. ein privater Umzug oder der Wochenendausflug mit dem Freundeskreis.

Auch die Sicherheitsausstattung der Kleintransporter ist für diese Fahrertypen von untergeordneter Bedeutung. Das entscheidende Kriterium für die Anmietung ist der Mietpreis.

#### 4.6.5 Zwischenfazit

Aus Sicht der Vermietunternehmen hat sich die aktive und passive Sicherheitsausstattung der Kleintransporter in den vergangenen 10 Jahren erheblich verbessert, was sich zum Teil auch auf die Kaufentscheidung der Vermietunternehmen selbst ausgewirkt hat. So sind bei der Kaufentscheidung neben den Anschaffungskosten durchaus Attribute wie Fahrzeugsicherheit und Langlebigkeit von zunehmender Bedeutung. Als problematisch wird das Privatkundengeschäft eingestuft, da aufgrund der fehlenden Einsicht dieses Personenkreises die sicherheitsbezogene Ausstattung von Kleintransportern bislang ohne Bedeutung ist.

## 5 Entwicklung von Handlungsempfehlungen

Die Entwicklung von Handlungsempfehlungen für ein künftiges Qualifizierungskonzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern basiert nicht nur auf den Ergebnissen der empirischen

Untersuchungen, sondern es wird auch das Fachwissen der entsprechenden Branchenvertreter, von Unternehmern, Vertretern von Kontrollorganen sowie Maßnahmen- und Bildungsträgern berücksichtigt.

## 5.1 Ergebnisse des Workshops

Hinweise für mögliche Gestaltungsansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern ergaben sich aus einer im Rahmen des Forschungsprojektes durchgeführten Expertenrunde.

Die Ausgangsbasis für diesen Workshop bildeten die Hauptergebnisse der verschiedenen empirischen Untersuchungen. Die Teilnehmer wurden in einem ersten Diskussionsforum gebeten, die Untersuchungsergebnisse kritisch zu bewerten und Antworten auf verschiedene offene Punkte zum gegenwärtigen Stand der Sicherheitsmaßnahmen zu geben. In diesem Zusammenhang wurden folgende Fragen angesprochen, welche der Diskussion als Orientierungsrahmen dienten:

- Welche Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern gibt es?
- Sind die bisherigen Ansätze im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit als effektiv zu bezeichnen?
- Wie nachhaltig/zukunftsfähig sind die bisherigen Ansätze?
- Welches sind die Hintergründe, die zur Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Kleintransporter führen/geführt haben?

Die Erörterung der Fragen hat u. a. aufgezeigt, dass als Hauptgrund für die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern in den vergangenen Jahren insbesondere die stetige Verbesserung der technischen Fahrzeugsicherheit angesehen wird. So hat nach Ansicht der Experten bspw. die serienmäßige Ausstattung der Kleintransporter mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) zu positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit geführt.

Darüber hinaus wird auch fest installierten Fahrzeugeinrichtungen zur Ladungssicherung eine wichtige Funktion zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern zugeschrieben. In diesem Zusammenhang wurde von den Unternehmensvertretern darauf hingewiesen, dass der Ein-

bau von Regalsystemen zwar grundsätzlich als sinnvoll anerkannt wird, jedoch das Ladevolumen der Kleintransporter dadurch eingeschränkt und eine volle volumenmäßige Auslastung der Fahrzeuge nicht mehr möglich wird. Die Ausrüstung der Kleintransporter mit Regalsystemen ist insbesondere bei den Dienstleistern der KEP-Branche aus wirtschaftlichen Gründen häufig nicht einzuhalten.

Mit der Durchführung von Schulungen und Qualifizierungsmaßnahmen auf Ebene von Unternehmen, der Initiierung von Kampagnen im Hinblick auf Fahrsicherheit, Ladungssicherung, wirtschaftlicher Fahrweise, defensives Fahren etc., welche u. a. von der Berufsgenossenschaft Verkehr bezuschusst wurde, ist in den vergangenen Jahren eine Vielzahl an Aktivitäten für das Fahrpersonal von Kleintransportern in Angriff genommen worden, jeweils mit mäßigem Erfolg. Nach Ansicht der Experten sind verschiedene Maßnahmen daran gescheitert, dass vor allem die kleinen und mittelständischen Unternehmen der Transport- und Logistikbranche häufig aus wirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage sind, den Fahrern eine Schulungsteilnahme zu ermöglichen.

Ausgehend vom Staus quo der Sicherheit von Kleintransportern war es Ziel des zweiten Diskussionsforums, Gestaltungsansätze für zukünftige Verbesserungen zu formulieren. Als Orientierungsrahmen dienten folgende zentrale Fragen:

- Sind Maßnahmen notwendig?
- Sollten bestehende Maßnahmen ausgeweitet oder verändert werden?
- Enforcement, Engineering, Education. Auf welcher Ebene sind Maßnahmen anzusetzen?
- Wer kommt als Maßnahmenträger für welche Maßnahmen infrage? Wer steht in der Verantwortung?
- Wie effektiv können zukünftige Maßnahmen sein? Wie erreicht man ein Optimum an Effektivität?

Die Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern setzen prinzipiell an vier Punkten an:

1. Maßnahmen auf gesetzlicher Ebene. Angesprochen ist in diesem Zusammenhang bspw. die Ausweitung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz auf das Fahrpersonal von Kleintransportern.

2. Maßnahmen im Kontrollwesen. Dort betreffen sie bspw. die Erhöhung der Kontrolldichte.
3. Maßnahmen auf Betriebsebene. Hierbei geht es um die Sensibilisierung der Unternehmen, bereits beim Kauf von Kleintransportern verstärkt auf die Sicherheitsausstattung des Fahrzeugs zu achten sowie das eingesetzte Fahrpersonal kontinuierlich zu qualifizieren.
4. Maßnahmen beim Fahrpersonal selbst. Hier geht es um Möglichkeiten, die Einstellung der Fahrer in Bezug auf ihren Beruf positiv zu beeinflussen

Bezüglich der gesetzlichen Maßnahmen wurde die Ausweitung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) auf das Fahrpersonal von Kleintransportern angesprochen. Mit einer verpflichtenden Grundqualifikation für Fahrer, welche gewerblich im Gütertransport tätig sind, könnte ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern geleistet werden. Die Experten sehen in einer entsprechenden gesetzlichen Vorgabe jedoch nicht nur Vorteile, sondern sind der Ansicht, dass sich eine solche Maßnahme auch nachteilig für die Transportbranche auswirken könnte, da die Qualifizierung für die betreffende Person mit finanziellem Aufwand verbunden ist. Vor diesem Hintergrund wird angemahnt, dass sich potenzielle Interessenten für Alternativtätigkeiten mit geringeren Einstiegshürden entscheiden könnten. Angesprochen wurden in einem weiteren Aspekt auch die Sozialvorschriften, insbesondere die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Hier sehen die Experten akuten Handlungsbedarf.

Im Hinblick auf das Kontrollwesen war die Forderung nach einer Erhöhung der Kontrolldichte (Stichwort: Ladungssicherung, Überladung der Fahrzeuge) und einer Verschärfung von Sanktionen festzustellen. Deren Nutzen wird überwiegend positiv eingeschätzt. Die Experten waren sich einig, dass insbesondere hierdurch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen sei. Deren politische und praktische Umsetzbarkeit wird hingegen kritisch gesehen.

Angesprochen wurde auch folgender Sachverhalt: Selbstständige Fahrer von Kleintransportern bis 3,5 Tonnen müssen zwar in Europa die Sozialvorschriften nicht einhalten. Dennoch sollten von diesen Fahrern regelmäßige Arbeitszeiten nicht überschritten werden, um noch sicher lenken zu können. Hierfür fehlt den Kleintransportern, die auf langen

Distanzen unterwegs sind, die für den Lkw übliche Schlafkabine.

Was die Eingriffsmöglichkeiten auf der betrieblichen Ebene anbetrifft, wurden sowohl betriebsbezogene als auch fahrerbezogene Vorschläge unterbreitet. Hierzu zählten Qualifizierungsstrategien für die Unternehmen (Stichwort: Unternehmensqualifikation) ebenso wie zielgruppenorientierte Schulungsangebote für das Fahrpersonal (Stichwort: Grundqualifikation). Im Hinblick auf das Fahrpersonal wurde darauf hingewiesen, dass in naher Zukunft die Verfügbarkeit von Fahrern sinken wird. Vor diesem Hintergrund wird die Notwendigkeit gesehen, umgehend die Lobbyarbeit für die KEP-Branche zu intensivieren.

In diesem Zusammenhang wurden immer wieder die Fachverbände genannt. Diesen wird von den Experten eine strategische Funktion in der Kommunikation und Informationen von Vorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern zugeschrieben.

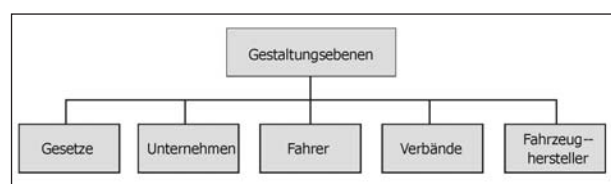
## 5.2 Ableitung von Gestaltungsvorschlägen

Auf Basis der Projektergebnisse und der Experten-vorschläge lassen sich mögliche Gestaltungsebenen strukturieren, wie sie in Bild 34 dargestellt sind.

### Gesetzliche Ebene

Auf der gesetzlichen Ebene zeigen sich auf Basis der vorliegenden Untersuchungen insbesondere zwei Ansatzpunkte, welche zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern beitragen können.

Zum einen handelt es sich um die Möglichkeit, die durch das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz geforderte Grundqualifikation, welche bislang ausschließlich auf das Fahrpersonal von schweren Lkw und Omnibussen angewendet wird, auf das Fahrpersonal von Kleintransportern im gewerbli-



**Bild 34:** Gestaltungsebenen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern

chen Güterverkehr auszudehnen. Dies würde langfristig zu einer Angleichung des Qualifikationsniveaus im Kleintransportergewerbe führen. Zum anderen geht es um die Schaffung von Transparenz und Einheitlichkeit der Gesetze und Verordnungen. So ist zwar eine Gewerbebeanmeldung für die Durchführung gewerblichen Güterverkehrs erforderlich, ein sog. Transportlizenz ist bei einem Fahrzeug Einsatz bis 3,5 Tonnen bislang nicht erforderlich. Betrachtet man darüber hinaus die Nutzung von Kleintransportern für private Zwecke bzw. die Nutzung von Mietfahrzeugen, so zeigt sich dort, dass dieses Fahrerklientel bislang nicht ausreichend erfasst ist.

### Unternehmen

Auf der betrieblichen Ebene ist zu fordern, dass die Arbeitszeiten unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben gestaltet werden. So müssen bspw. die zeitlichen Dimensionen im Tagesablauf des Fahrpersonals so ausgelegt sein, dass die wöchentliche Höchstarbeitszeit nicht dauerhaft überschritten wird.

Darüber hinaus scheint es von besonderer Wichtigkeit, die Kontrolldichte zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben deutlich zu erhöhen, da nach allen vorliegenden Erkenntnissen offensichtlich regelmäßig der Versuch unternommen wird, sich durch Nichteinhaltung gesetzlicher Vorgaben Vorteile zu verschaffen. Dies betrifft insbesondere die Überladung von Kleintransportern.

Ebenfalls problematisch zeigt sich die Entwicklung in der Personalwirtschaft. Hierbei sind einerseits die Personalbestände zu bemängeln, die aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen häufig an der untersten Grenze des eigentlich erforderlichen Bedarfs liegen, andererseits praktizieren die Unternehmen Personalmodelle, die darauf abzielen, Personal auszulagern, um dadurch unabhängiger zu sein. In der Konsequenz führt dies dazu, dass die Einsätze in der Regel auf selbstständige Fahrer übertragen werden. Auf diese Fahrergruppe kommen derzeit die entsprechenden Sozialvorschriften nicht zur Anwendung. Fragen der Verkehrssicherheit sind in diesem Zusammenhang ebenfalls von untergeordneter Bedeutung.

Um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern zu erreichen, sind die Unternehmen aufgefordert, nicht nur die ökonomische Verantwortung für ihren Betrieb, sondern in verstärk-

tem Umfang auch eine soziale Verantwortung für ihr Fahrpersonal zu übernehmen. In diesem Zusammenhang ist eine sog. Unternehmerqualifikation anzumahnen.

### Fahrer

Betrachtet man die Fahrerebene, so ist dort zu fordern, dass sich insbesondere deren Grundeinstellung hinsichtlich der Ausübung ihrer Tätigkeit verändert. Einer Vielzahl von Fahrern scheint nicht bewusst zu sein, dass sie ein wichtiges Glied in der logistischen Kette sind. Neben der pünktlichen und schadensfreien Zustellung der Sendung beim Kunden zeichnet sich ein Fahrer darüber hinaus auch durch den sicheren Umgang mit dem Kleintransporter im Straßenverkehr aus. Zudem sind die Fahrer die Visitenkarte ihres Unternehmens. Vor diesem Hintergrund muss ein Bewusstseinswandel bei Fahrern von Kleintransportern eintreten.

### Verbände

Wie sich gezeigt hat, wird den Aktivitäten auf Ebene der entsprechenden Fachverbände im Bereich der KEP-Branche eine besondere Bedeutung beigegeben. So ist eine strategische Allianz der Verbände in Bezug auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern zu fordern. Das Aktionsfeld einer solchen Allianz könnte dabei in einem ersten Schritt folgendes Themen- und Aufgabenspektrum umfassen:

- Schaffung von zukunftsorientierten Arbeitsplätzen für die Fahrer der KEP-Branche (Arbeitsaufwand, Arbeitszeit, Gehaltsgefüge),
- Sicherstellung einer gleichbleibenden Fahrerqualität bspw. durch Einführung einer entsprechenden Grundqualifikation,
- Steigerung der Attraktivität des Fahrerberufes durch gezielte Weiterbildungsmaßnahmen,
- Umgang mit den Kleintransportern,
- Fahrsicherheitstraining,
- praktizierte Ladungssicherung,
- Überladung von Fahrzeugen,
- Fahrer als Visitenkarte des Unternehmens.

Mit diesem ersten Maßnahmenbündel könnte ein Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern durch die Verbände geleistet werden.

## Fahrzeughersteller

Im Hinblick auf weitere Maßnahmen seitens der Fahrzeughersteller für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern wurde ange-regt, neben Ausstattungspaketen, bspw. „Licht-Paket“, „Office-Paket“ oder „Sicherheits-Paket“, ins-besondere für Kleintransporter, welche bei Unter-nehmen des Kurier-, Express- und Post/Paketdien-stes zum Einsatz kommen, ein sog. KEP-Ausstat-tungspaket in das Angebot aufzunehmen.

Von besonderer Bedeutung sind hier die sicher-heitsbezogenen Ausstattungskomponenten im Be-reich des Laderaums, etwa Verzurrstreben an Deckenseite und Wänden sowie Antirutschmatten.

## 6 Fazit

Das Forschungsvorhaben hat gezeigt, dass im Be-reich der Kleintransporter einerseits ein breites An-gebotsspektrum von Maßnahmen, welche auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielen, am Markt angeboten werden. Andererseits wird stets auf die allgemein geringe Qualifikation des Fahr-personals von Kleintransportern hingewiesen. Das deckt sich mit der Feststellung, dass Aspekte zur Schulung nur unzureichend wahrgenommen wer-den bzw. überhaupt nicht bekannt sind.

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern ist in Zukunft nur dann zu errei-chen, wenn allen Akteuren bewusst wird, dass das Fahren mit einem Kleintransporter nicht unmittelbar vergleichbar ist mit dem Fahren eines Pkw. Obwohl sich der starke Anstieg der Unfallzahlen mit Klein-transportern nicht weiter fortgesetzt hat, bedeutet dieser Umstand jedoch nicht zwangsläufig, dass sich das Fahrverhalten im Umgang mit Kleintrans-portern grundlegend gewandelt hat. Eine zentrale Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Fahr-zeughersteller, denen es in den vergangenen Jah-ren durch technische Entwicklungen gelungen ist, das Sicherheitsniveau von Kleintransportern dem von Personenkraftwagen anzugleichen. Dass die Kleintransporter inzwischen einen hohen Sicher-heitsstandard aufweisen, ist unbestritten und zu-gleich ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Wie in dem Forschungsvorhaben deutlich wurde, bestehen gerade bei dem Personenkreis der Fahr-er erhebliche Wissenslücken. Zu nennen sind in

diesem Zusammenhang bspw. die in der Regel feh-lende Grundqualifikation, eine im Allgemeinen ge-ringe Fortbildungsquote sowie eine ganze Reihe weiterer Attribute, die einem vorbildlichen und vo-rausschauenden Fahrer idealtypisch zugeschrieben werden. Ziel muss es hier sein, grundsätzlich die Tätigkeit des Fahrers von Kleintransportern bspw. durch Imagekampagnen positiv zu kommunizieren.

Auch die Unternehmen sind gefordert, sich in weit stärkerem Umfang, als dies bisher der Fall ist, für das Fahrpersonal zu engagieren. Dies betrifft in gleichem Maße die Transportunternehmer der großen Logistikunternehmen. Auf Seiten dieser Un-ternehmen ist ein Bewusstsein zu entwickeln, wel-ches sich zum Ziel setzt, alle Beteiligten der logisti-schen Prozesskette als gleichberechtigte Partner anzuerkennen.

Eine wichtige Funktion nehmen auch die zuständi-gen Fachverbände der Transport- und Logistikbran-che ein. Durch abgestimmte und gemeinsame Ak-tionen in Form einer strategischen Allianz ist davon auszugehen, dass ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern ge-leistet werden kann.

Insgesamt ist festzustellen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Klein-transportern langfristig auszulegen sind und insbe-sondere auf Ebene des Fahrpersonals noch ein er-heblicher Nachholbedarf zu verzeichnen ist.

## 7 Literatur

### Berichte und Gesetze

Amtsblatt der Europäischen Union: Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.07.2003 über die Grundqua-lifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimm-ter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Perso-nenkraftverkehr und zur Änderung der Verord-nung/EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Auf-hebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates. L 226 vom 10.09.2003

Arbeitsgesetze: 77. Auflage (2010), München 2010

Berufsbildungsgesetz (BBiG) vom 14.08.1969 (BGBl. I S. 1112), zuletzt geändert durch Artikel 40 des Gesetzes vom 24.12.2003 (BGBl. I S. 2954)

- Bundesgesetzblatt: Verordnung über die Berufsausbildung zum Servicefahrer/Servicefahrerin 2005
- DÜRHOLT, H.; NACHREINER, F.; ROTH, J.-J.; SCHYGULLA, M.: Bilanzierung der Betriebs- und Arbeitszeitsysteme verschiedener Verkehrsträger und ihre Auswirkungen auf die Sicherheits- und Gesundheitsschutzziele beim Güterumschlag und der Personenbeförderung. Dortmund/Berlin/Dresden 2004
- DÜRHOLT, H.; ROTH, J.-J.: Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Bereich des Straßengüterverkehrs. Unveröffentlichter Bericht zu einer Workshopreihe der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitmedizin, Dortmund 2008
- EVERS, C.: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern, Bergisch Gladbach 2009
- FRÜHAUF, N., ROTH, J.-J., SCHYGULLA, M.: Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Bergisch Gladbach 2008
- Kraftfahrtbundesamt: Fahrzeugzulassungen (FZ), Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, Flensburg 2008
- Kraftfahrtbundesamt: Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern, 5. Ausgabe, Flensburg, Stand: April 2009
- LEIPNITZ, Chr.: Unfallbeteiligung von Kleintransportern, Bergisch Gladbach 2010
- ROTH; J.-J., SCHYGULLA, M., DÜRHOLT, H., NACHREINER, F., PANKONIN, Chr.: Betriebs- und Arbeitszeiten beim Gütertransport und bei der Personenbeförderung, Dortmund/Berlin/Dresden 2004.
- SCHMID, M.: Unfallbeteiligung von Kleintransportern, Aktualisierung auf das Jahr 2006, Bergisch Gladbach, Januar 2008
- Broschüren**
- Adam Opel AG: Opel Movano Kastenwagen, Ausgabe November 2010
- Adam Opel AG: Opel Vivaro, Ausgabe November 2010
- Berufsgenossenschaft Verkehr: Gesund und sicher – Arbeitsplatz Transporter, Hamburg 2005
- Berufsgenossenschaft Verkehr: Bordbuch: KEP-Fahrer unterwegs 2011, Hamburg 2010
- Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht zum Strukturwandel im Güterkraftverkehrsgewerbe 2005
- Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr, Auswirkungen des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes, Köln, Dezember 2010
- Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung: Obligatorische Fahrerqualifikation – Leitfaden o. J.
- Bundesamt der Transport-Unternehmen e. V.: Logistik – Eine Branche stellt sich Schülerinnen und Schülern vor –, Dortmund 2007
- Bundesverband der Transport-Unternehmen e. V.: Mitgliederinformation 2009
- Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e. V.: Kleintransporter im KEP-Einsatz, Berlin, September 2008
- Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e. V.: Fahrertraining – sicher fahren und Kraftstoff sparen, in: Umwelt und KEP-Logistik, Berlin, 2010
- Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e. V.: Positionspapier zur Sicherheit von Kleintransportern (2,8 bis 3,5 t zGG), Berlin, Juni 2010
- Citroën Deutschland AG: Citroën Jumper, Ausgabe 2008
- Daimler AG: Der Sprinter, Ausgabe 2009
- Daimler AG: Vito, Ausgabe 2009
- Fiat group automotives Germany AG: Fiat Ducato, Ausgabe Februar 2010
- Freistaat Sachsen: Lehrplan für die Berufsschule, Berufskraftfahrer, Berufskraftfahrerin, fachtheoretischer Bereich, Klassenstufen 1 bis 3, August 2004
- GLEMBOTZKI, B., KAPS; T., LEMMER; H.: Güterbeförderung in Kleintransportern, Pkw-Kombi und Pkw, Düsseldorf 2009

HARTENBERGER, D., LEMMER, H.: Ladungssicherung. Richtig. Wichtig, Düsseldorf 2008

Industrie- und Handelskammer Kassel: Informationen zur Ladungssicherung, Stand April 2004

Interessengemeinschaft selbstständiger Subunternehmer im Transportgewerbe e. V.: ISSiT-Positionspapiere Nr. 1-10, 2008-2010

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer: Service kompakt: Gewerblicher Güterkraftverkehr, Stand 01-2010

Mercedes Benz: Sind Sie sicher?, o. J.

Volkswagen AG: Der Transporter, Ausgabe Mai 2010

Volkswagen AG: Der Crafter, Ausgabe Mai 2010

### **Zeitschriftenbeiträge**

Deutsche Logistik-Zeitung: Lenk- und Ruhezeiten für leichte Transporter geplant, in: DVZ, Nr. 18, S. 1, vom 09.02.2010

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.: Daten, Fakten, Statistiken, in: [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

ELSNER, A.: Unfallbeteiligung von Kleintransportern, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 50 (2004) Nr. 2, S. 73-75. Köln 2004

HECTOR, B.; FROMM, L.: Gute Ladungssicherung lohnt sich, in Deutsche Logistik-Zeitung, Nr. 97, S. 10, vom 13.08.2009

MULATZ, R.: Die besten Transporter für das Handwerk, in: Handwerk-Magazin, S. 13-18, Ausgabe 09/2010

RATHMANN, M.: Besser als ihr Ruf, in: Transaktuell, Nr. 22 vom 08.10.2010, S. 15

SCHMID, M.: Das Unfallgeschehen von Kleintransportern, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 51 (2005) Nr. 3, S. 149-153. Köln 2005

SOMMER, M.: Kleintransporter – Problemfall und/oder Verkehrsrisiko, 2006

Rhein-Neckar-Zeitung: Fast jeden Sprinter-Fahrer beanstandet, Nr. 273 vom 25.11.2009

Transaktuell: Angst vor dem Schulungsstau, Nr. 3 vom 28.01.2011

## Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt  
für Straßenwesen

## Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

**2004**

- M 155: Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters  
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t  
Assing € 14,00
- M 157: Verkehrserziehung in der Sekundarstufe  
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann, Zügenrucker € 17,50
- M 158: Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr  
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht  
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung – Erfahrungen und Perspektiven  
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: Sicher fahren in Europa – 5. Symposium € 19,00
- M 162: Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme  
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland  
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: Kinder im Straßenverkehr  
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50

**2005**

- M 165: Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer  
Hoppe, Tekaath, Woltring € 18,50
- M 166: Förderung des Helmtragens Rad fahrender Kinder und Jugendlicher – Analyse der Einflussfaktoren der Fahrradhelmnutzung und ihrer altersbezogenen Veränderung  
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesnitz € 16,00
- M 167: Fahrausbildung für Behinderte  
Zawatzky, Dorsch, Langfeldt, Lempp, Mischau € 19,00
- M 168: Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung  
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: Risikoanalyse von Massunfällen bei Nebel  
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke, Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen  
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung € 29,50
- M 172: Das Unfallgeschehen bei Nacht  
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50

- M 173: Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe“ € 15,00
- M 174: Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle  
Evers, Auerbach € 13,50

**2006**

- M 175: Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland  
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland  
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00
- M 177: Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger  
Krampe, Großmann € 15,50
- M 178: Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw  
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention  
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling, Lobinger € 17,50
- M 180: Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranfänger  
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: Rennspiele am Computer: Implikationen für die Verkehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer  
Vorderer, Klimmt € 23,00
- M 182: Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis  
Müller, Topic, Huston, Stroheck-Kühner, Lutz, Skopp, Aderjan € 23,50 -
- M 183: Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungseinsätze  
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke, Schlechtriemen € 17,50 -

**2007**

- M 184: Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag  
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger, Engin € 18,50 -
- M 185: 1<sup>st</sup> FERSI Scientific Road Safety Research-Conference  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) heruntergeladen werden € 24,00
- M 186: Assessment of Road Safety Measures  
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00
- M 187: Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland  
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50
- M 188: Leistungen des Rettungsdienstes 2004/05 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2004 und 2005  
Schmiedel, Behrendt € 15,50

**2008**

- M 189: Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte  
Henning € 15,00



M 190: Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV  
Baier, Benthaus, Klemms, Schäfer, Maier, Enke, Schüller € 16,00 -

M 191: ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" – Referate des Symposiums vom 13. Oktober 2006 in Baden-Baden  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) heruntergeladen werden. € 24,00

M 192: Kinderunfallatlas  
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 14,50

M 193: Alterstypisches Verkehrsrisiko  
Schade, Heinzmann € 14,50

M 194: Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe  
Debus, Leutner, Brünken, Skottke, Biermann € 14,50

M 195: Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM e.V.) – zugleich 50-jähriges Jubiläum der Fachgesellschaft DGVM – 34. Jahrestag € 28,00

M 196: Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer  
Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep, Zimmermann, Klipp, Bornewasser, Glitsch, Dünkel € 18,50 -

M 197: Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit  
Frühaufl, Roth, Schyguilla € 15,50

M 198: Fahreignung neurologischer Patienten – Untersuchung am Beispiel der hepatischen Enzephalopathie  
Knoche € 15,00

## 2009

M 199: Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern  
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50

M 200: Entwicklung der Anzahl Schwerverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland  
Lefering € 13,50

M 201: Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen  
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00

M 202: Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrerlaubnisprüfung  
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krems € 16,00

M 203: Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung  
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50 -

M 204: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern  
Evers € 21,00

M 205: Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe  
Heidemann, Hufgard, Sindern, Riek, Rudinger € 16,50

## 2010

M 206: Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher  
Holte € 18,50

M 207: ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" nur als CD erhältlich € 24,00

M 208: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland  
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00

M 209: Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik  
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ulitzsch € 17,50

M 210: Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)  
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50

M 211: Alkoholverbot für Fahranfänger  
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50

M 212: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßentunneln  
Färber, Färber € 19,00

M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs  
Funk, Grüninger, Dittrich, Goßler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 33,00 -

## 2011

M 214: Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung  
Sindern, Rudinger € 15,50

M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung  
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al. € 23,50

M 216: Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag – Am Beispiel der Moderatorenkurse "EVA", "XpertTalks", "sicherfahren" und "RiSk"  
Neumann-Opitz, Bartz (in Vorbereitung)

M 217: Leistungen des Rettungsdienstes 2008/09 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2008 und 2009  
Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 218: Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation  
Schade, Heinzmann € 20,00

M 219: Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware  
Petzoldt, Weiß, Franke, Krems, Bannert € 15,50

## 2012

M 220: Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere  
Funk, Schneider, Zimmermann, Grüninger € 30,00

M 221: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern  
Roth € 15,00

---

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10  
D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.