

Unfallbeteiligung von Kleintransportern

Aktualisierung auf das Jahr 2008

Bundesanstalt für Straßenwesen

bast

U2I - xu – AP F1100.4210005

Unfallbeteiligung von Kleintransportern

Aktualisierung auf das Jahr 2008

Bundesanstalt für Straßenwesen

Christine Leipnitz

Bergisch Gladbach, Juni 2010

Kurzfassung

Der Fahrzeugbestand und die Unfallbeteiligung von Kleintransportern haben in den zurückliegenden Jahren weiter zugenommen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat die Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt, den Bericht „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“ (Schmid 2008), der das Unfallgeschehen bis Ende des Jahres 2006 analysiert, auf das Jahr 2008 fortzuschreiben. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt bei der Gruppe der Kleintransporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t bis 3,5 t. Diesen wurden zu Vergleichszwecken Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw gegenübergestellt.

Im vorliegenden Bericht wird die Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2008 betrachtet. Neben der Darstellung des Unfallgeschehens in der zeitlichen Entwicklung wird für das Jahr 2008 vertiefend auf die Struktur des Unfallgeschehens der Kleintransporter eingegangen. Dabei unterscheidet sich die Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t deutlich von der Entwicklung der Vergleichsgruppen. Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Lastkraftwagen über 2,8 t bis 3,5 t im Jahr 1997 sind der Bestand und die Unfallbeteiligung dieser Fahrzeuge sprunghaft angestiegen.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich der bis 2001 zu verzeichnende starke Anstieg der Unfallanzahlen nach 2001 auf dem bis dahin stattgefundenen Niveau nicht weiter fortgesetzt hat, obwohl der Bestand der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t weiterhin deutlich gewachsen ist.

- Mit 7.250 Beteiligten im Jahr 2008 ist die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t gegenüber 1996 (1.733 Beteiligte) um über 300% gestiegen. Dabei ist zunächst zwischen 1997 (1.892 Beteiligte) und 2001 (5.273 Beteiligte) die Unfallbeteiligung stark gewachsen. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 hat sich der Anstieg in den Folgejahren fortgesetzt, aber nicht mehr ganz so stark.
- Auf Autobahnen sind zahlenmäßig am wenigsten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t beteiligt (181 beteiligte Kleintransporter im Jahr 1996 und 874 im Jahr 2008), jedoch ist der Anstieg mit über 380% weitaus höher als bei den anderen Ortslagen. Positiv ist jedoch der deutliche Rückgang der Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t von 2008 zum Vorjahr um 7%.
- Die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist zwischen 1996 (50 Getötete) und 2001 (132 Getötete) fast kontinuierlich gestiegen (insgesamt um über 150%). Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 auf 120 Getötete wurde in den Jahren 2003 und 2004 wieder das Niveau von 2001 erreicht. In den Jahren 2005 und 2006 wurden weniger Getötete registriert (101 und 111 Getötete), in den Jahren 2007 (135 Getötete) und 2008 (126 Getötete) wurde dann wieder etwa das Niveau des Jahres 2001 erreicht.
- Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind 2008 mit einem Anteil von 2,2% (7.151 Unfälle) gemessen am gesamten Unfallgeschehen von geringer Bedeutung. Auf Autobahnen liegt dieser Anteil bei 4,6%.

- 62 % der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t geschahen 2008 auf Innerortsstraßen, dabei wurden 43% der Getöteten und Schwerverletzten registriert. Über ein Viertel der Unfälle ereigneten sich auf Außerortsstraßen ohne BAB, der Anteil der dabei Getöteten und Schwerverletzten ist mit 42% etwa gleich hoch wie auf Innerortsstraßen. Auf Autobahnen ereigneten sich 12% der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t, dabei wurden 15% der Getöteten und Schwerverletzten registriert.
- Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind in zwei von drei Unfällen (66%) unter Beteiligung von Kleintransportern Hauptverursacher. Unter den 18- bis 24-Jährigen steigt der Anteil sogar auf 77%. Der Hauptverursacheranteil der Pkw-Fahrer bei Unfällen unter Beteiligung von Pkw ist mit 55% geringer.
- Häufigste Unfallursachen bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind 2008 mit 19% „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“, gefolgt von „Abstand“ mit 18% und „Vorfahrt, Vorrang“ mit 14%. Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ wird im Mittel aller Ortstypen mit 13% genannt, auf Autobahnen ist sie mit 28% häufigste Unfallursache.

| Inhalt | Seite |
|--|-----------|
| 1 Einleitung | 5 |
| 2 Datengrundlage und Identifikation von Kleintransportern | 5 |
| 3 Überblick zur Unfall- und Bestandsentwicklung in den Jahren 1996 bis 2008..... | 7 |
| 3.1 Unfallentwicklung | 7 |
| 3.1.1 Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 7 |
| 3.1.2 Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 8 |
| 3.1.3 Lkw über 3,5 t bis 7,5 t..... | 9 |
| 3.1.4 Kleintransporter bis 2 t..... | 9 |
| 3.2 Bestandsentwicklung und Unfallbelastung | 10 |
| 3.3 Untergliederung der Unfallentwicklung nach der Ortslage..... | 12 |
| 3.3.1 Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 12 |
| 3.3.2 Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 13 |
| 3.3.3 Lkw über 3,5 t bis 7,5 t..... | 13 |
| 4 Bedeutung und Struktur der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern im Jahr 2008..... | 14 |
| 4.1 Untergliederung nach der Ortslage | 14 |
| 4.2 Anzahl der Unfallbeteiligten..... | 15 |
| 4.3 Unfalltyp..... | 15 |
| 4.4 Unfallart | 16 |
| 5 Fahrer- und Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Kleintransporter im Jahr 2008..... | 17 |
| 5.1 Alter der Fahrer | 17 |
| 5.2 Hauptverursacher | 19 |
| 5.3 Unfallursachen | 20 |
| 5.4 Leistungsgewicht | 24 |
| 5.5 Fahrzeugalter | 26 |
| 6 Unfallschwere der Kleintransporterunfälle | 27 |
| 7 Zusammenfassung | 28 |
| 7.1 Gesonderte Zusammenfassung der Ergebnisse zum Unfallgeschehen der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen | 30 |
| Literatur | 32 |
| Anhang..... | 33 |

1 Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, den Bericht „Unfallbeteiligung von Kleintransportern - Aktualisierung auf das Jahr 2006“ (Schmid 2008) fortzuschreiben. Der vorliegende Bericht enthält die Untersuchungsergebnisse der Jahre 2007 und 2008.

Die Analyse basiert auf den Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik. Kleintransporter werden im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme nicht separat codiert und sind auch zulassungsrechtlich keine selbständige Fahrzeugart. Die zusätzlichen Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes in den Unfalldaten enthalten jedoch Informationen, mit deren Hilfe die in dieser Untersuchung verwendeten Gruppen von Kleintransportern gebildet werden können.

Die Identifikation und Abgrenzung der Kleintransporter in den Unfalldaten wird in Abschnitt 2 dargestellt. Im Abschnitt 3 erfolgt ein zeitlicher Überblick zur Entwicklung der Unfallbeteiligung und der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern sowie des Bestandes in den Jahren 1996 bis 2008. Eine detaillierte Betrachtung des Unfallgeschehens unter Beteiligung von Kleintransportern des Jahres 2008 erfolgt in den Abschnitten 4 bis 6.

Die Unfallbeteiligung von Kleintransportern hat in den vergangenen Jahren ebenso wie der Bestand zugenommen. Ab Ende 1997 wurden die bis dahin geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgehoben und gelten erst für Kraftfahrzeuge über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht. Danach erfolgte eine starke Zunahme des Bestandes dieser Fahrzeuggruppen. Kleintransporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t bis 3,5 t waren im Jahr 2008 an 2,2% aller Unfälle mit Personenschaden (U(P)) beteiligt. Bei diesen Unfällen wurden 2,8% aller der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten gezählt.

2 Datengrundlage und Identifikation von Kleintransportern

Grundlage der Untersuchung sind die Einzeldaten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, die aufgrund der polizeilichen Unfallaufnahme von den statistischen Landesämtern erhoben und der BASt für Zwecke der Unfallforschung zur Verfügung gestellt werden. In der Untersuchung werden ausschließlich Unfälle mit Personenschaden berücksichtigt.

Kleintransporter werden im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme nicht separat codiert und sind auch zulassungsrechtlich keine selbständige Fahrzeugart. Sie können in den Unfalldaten mittels der vom Kraftfahrt-Bundesamt zugespielten Angaben zur Fahrzeugart und zum zulässigen Gesamtgewicht identifiziert werden. Das betrifft jedoch nur in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge, deren Unfalldaten um Angaben aus dem zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes ergänzt wurden. An Unfällen beteiligte ausländische Kraftfahrzeuge und z. B. auch Kraftfahrzeuge, deren Kennzeichen aufgrund von Unfallflucht nicht bekannt wurde bzw. fehlerhaft erfasst worden ist, können nicht um die zusätzlichen Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes ergänzt werden. In diesen Fällen besteht dann keine Möglichkeit, unfallbeteiligte „Kleintransporter“ und die bei diesen Unfällen Verunglückten im Datenmaterial zu identifizieren. In der Untersuchung werden aufgrund der zulassungsbezogenen Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Fahrzeugart und zum zulässigen Gesamtgewicht folgende Gruppen an Kleintransportern gebildet:

- Kleintransporter bis 2 t (zul. Gesamtgewicht bis 2.000 kg),
- Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t (zul. Gesamtgewicht 2.001 bis 2.800 kg),
- Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t (zul. Gesamtgewicht 2.801 bis 3.500 kg).

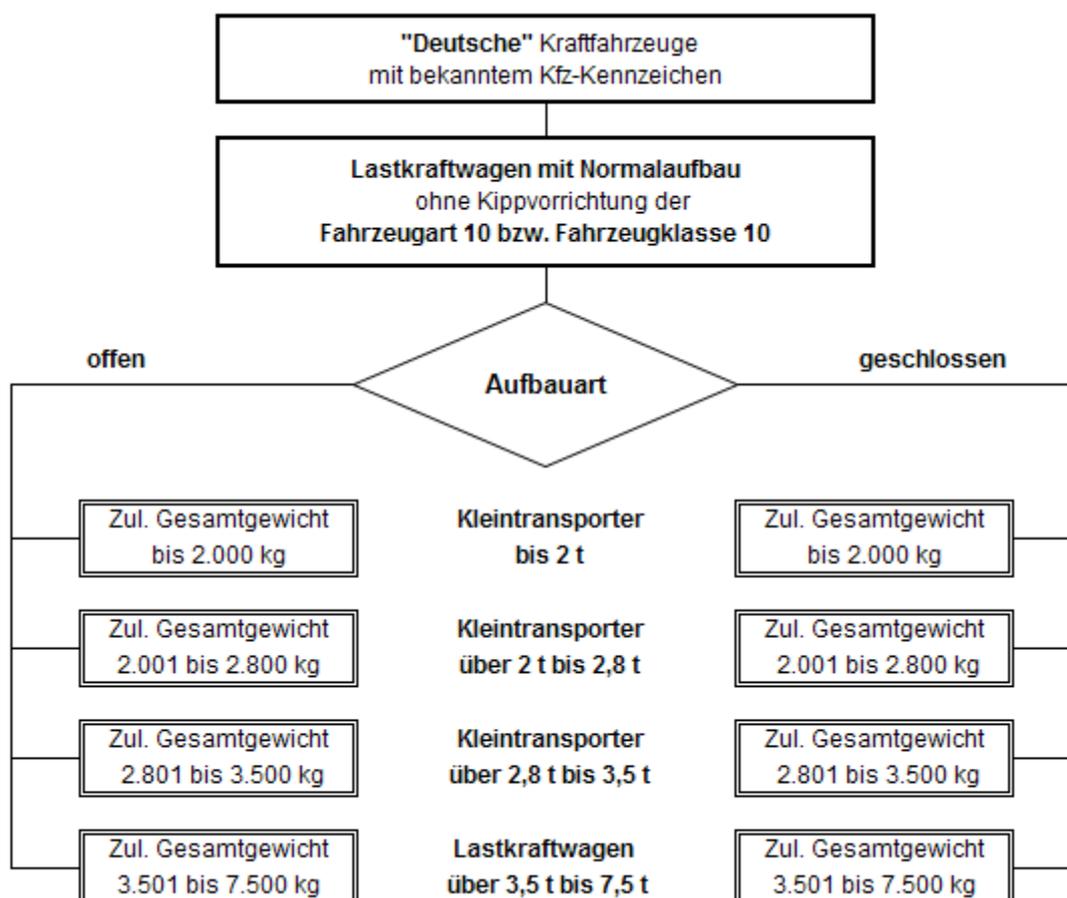


Bild 2.1: Abgrenzung von Kleintransportern und Lastkraftwagen über 3,5 t bis 7,5 t

Kleintransporter mit oder ohne Anhänger wurden nicht gesondert betrachtet. Bei den unfallbeteiligten Kleintransportern wurden nur 3% mit Anhänger registriert.

Zu Vergleichszwecken werden „Lastkraftwagen mit Normalaufbau ohne Kippvorrichtung“ von 3.501 bis 7.500 kg in die Untersuchung einbezogen. Diese Kraftfahrzeuge werden als **„Lastkraftwagen über 3,5 t bis 7,5 t“** bezeichnet. Die so definierten Gruppen von „Kleintransportern“ bzw. „Lastkraftwagen“ werden zum Teil zusätzlich nach der Aufbauart, also nach „offener Kasten“ bzw. „geschlossener Kasten“ untergliedert (Bild 2.1). In den Abschnitten 5 und 6 werden zusätzlich **Pkw** zu Vergleichszwecken herangezogen. Betrachtet wurden auch hier nur die in Deutschland zugelassenen Pkw, deren Unfalldaten um Angaben aus dem zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes ergänzt wurden.

Kleintransporter bzw. Lastkraftwagen über 3,5 t bis 7,5 t unterscheiden sich hinsichtlich fahrzeugtechnischer Eigenschaften (Tabelle 2.1). Weitere Unterschiede dürften auch mit den Einsatz- bzw. Nutzungszwecken, sowie Transport- und Fahrleistungen, die nicht Grundlage dieser Untersuchung sind, einhergehen. Verglichen mit dem Jahr 2006 zeichnet sich 2008

| Kleintransporter und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Kleintransporter im Jahr 2008 | | | |
|---|--|-----------------------------------|------------------------|------------------------|
| | mittleres Leergewicht (kg) | mittleres zul. Gesamtgewicht (kg) | mittlere Nutzlast (kg) | mittlere Leistung (kW) |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 1.706 | 2.585 | 879 | 67 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 2.070 | 3.299 | 1.229 | 88 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 4.573 | 7.059 | 2.486 | 116 |

Tabelle 2.1: Angaben zu Fahrzeugmerkmalen unfallbeteiligter Kleintransporter und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008

eine Zunahme der mittleren Fahrzeugleistung der Fahrzeuge ab. Bei Lkw stieg die mittlere Fahrzeugleistung um fast 5%, bei Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t um rund 4%. Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t dürften insbesondere bei der Ausstattung der Fuhrparks von Kurier-, Express- und Paketdiensten eine bedeutende Rolle spielen.

3 Überblick zur Unfall- und Bestandsentwicklung in den Jahren 1996 bis 2008

3.1 Unfallentwicklung

Bei der Bewertung der dargestellten Ergebnisse zu den Unfällen, den Beteiligten und den Verunglückten ist zu berücksichtigen, dass insbesondere in den Jahren 1996 bis 1999 ein Teil der unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge nicht identifiziert werden konnte. Die Ergänzung der Unfalldaten um fahrzeugtechnische Angaben hat sich in den darauffolgenden Jahren jedoch deutlich verbessert.

3.1.1 Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t

Die Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t unterscheidet sich deutlich von der Entwicklung der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und der Lkw über 3,5 t bis 7,5 t (Bild 3.1, Tabelle A1 im Anhang). Die Anzahl der beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist von 1996 bis zum Jahr 2001 um mehr als 200% steil angestiegen. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 hat sich der Anstieg in den Folgejahren fortgesetzt, jedoch nicht mehr ganz so stark. Im Jahr 2008 waren insgesamt 7.250 Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t an Unfällen mit Personenschaden beteiligt, im Vergleich zum Jahr 1996 ein Anstieg um über 300%. Dagegen ging die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten insgesamt von 1996 bis 2008 um 15% zurück.

Die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist zwischen 1996 (50 Getötete) und 2001 (132 Getötete) fast kontinuierlich gestiegen (insgesamt um über 150%). Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 auf 120 Getötete wurde in den Jahren 2003 und 2004 wieder das Niveau von 2001 erreicht. In den Jahren 2005 und 2006 wurden weniger Getötete registriert (101 und 111 Getötete), jedoch stieg die Anzahl

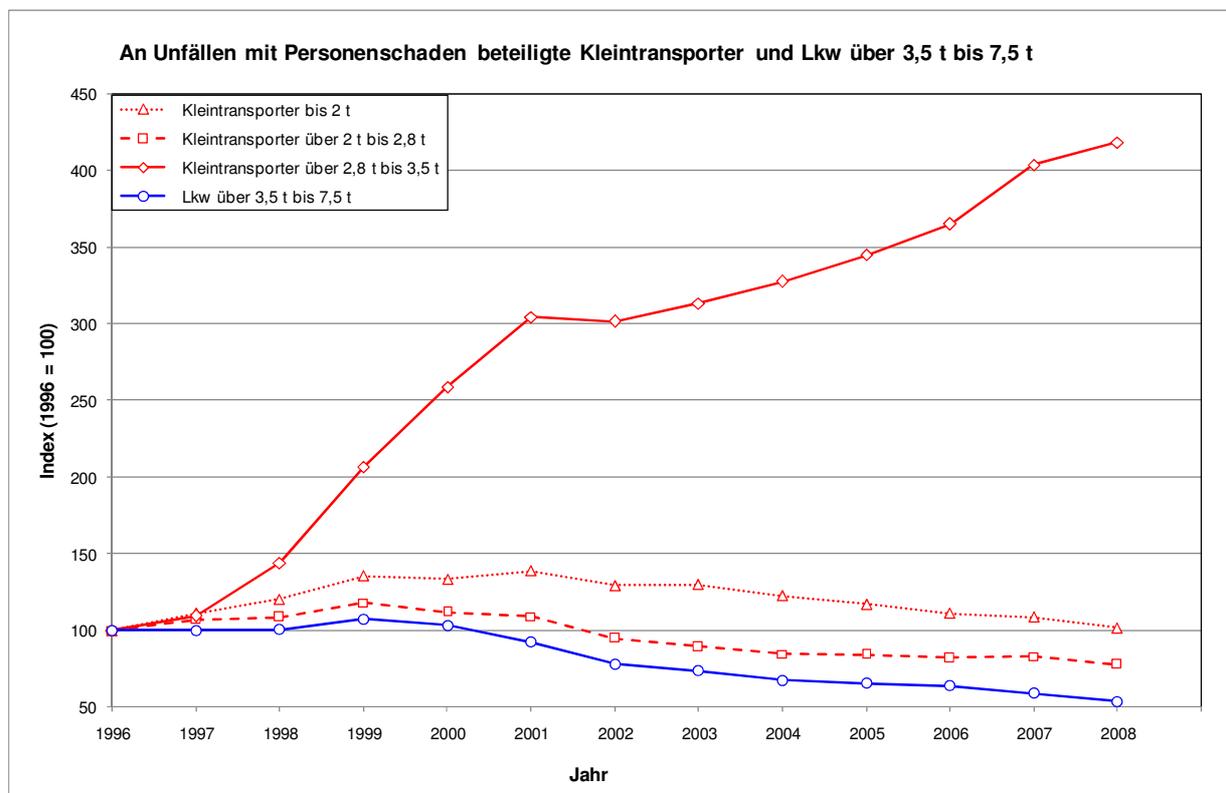


Bild 3.1: Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter bis 3,5 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

der Getöteten in den Jahren 2007 (135 Getötete) und 2008 (126 Getötete) wieder auf das Niveau des Jahres 2001 (Bild 3.2, Tabelle A1 im Anhang).

Der Bestand an Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist im gesamten Untersuchungszeitraum kontinuierlich sehr stark angestiegen. Die Entwicklung unterscheidet sich damit deutlich von der Entwicklung der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und der Lkw über 3,5 t bis 7,5 t (Bild 3.3, Tabelle A7 im Anhang).

3.1.2 Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t

Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t sind absolut am häufigsten an Unfällen mit Personenschaden beteiligt und auch im Bestand am stärksten vertreten (Bild 3.1, Tabelle A1, A7 im Anhang). Die Anzahl der beteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ist von 1996 bis 1999 auf 11.275 Beteiligte angestiegen. Danach erfolgte ein kontinuierlicher Rückgang bis 2008 auf 7.429 Beteiligte (Ausnahme: 2007 mit leichtem Anstieg zum Vorjahr). Von 1996 bis 2008 ist die Anzahl der beteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t um 22% zurückgegangen.

Die Anzahl der Getöteten bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist von 1996 bis 2008 um fast 60% auf 90 Getötete gesunken (Bild 3.2, Tabelle A1 im Anhang).

Der Bestand an Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist im Untersuchungszeitraum zunächst bis zum Jahr 2001 leicht angestiegen, danach jedoch kontinuierlich gesunken (Bild 3.3, Tabelle A7 im Anhang).

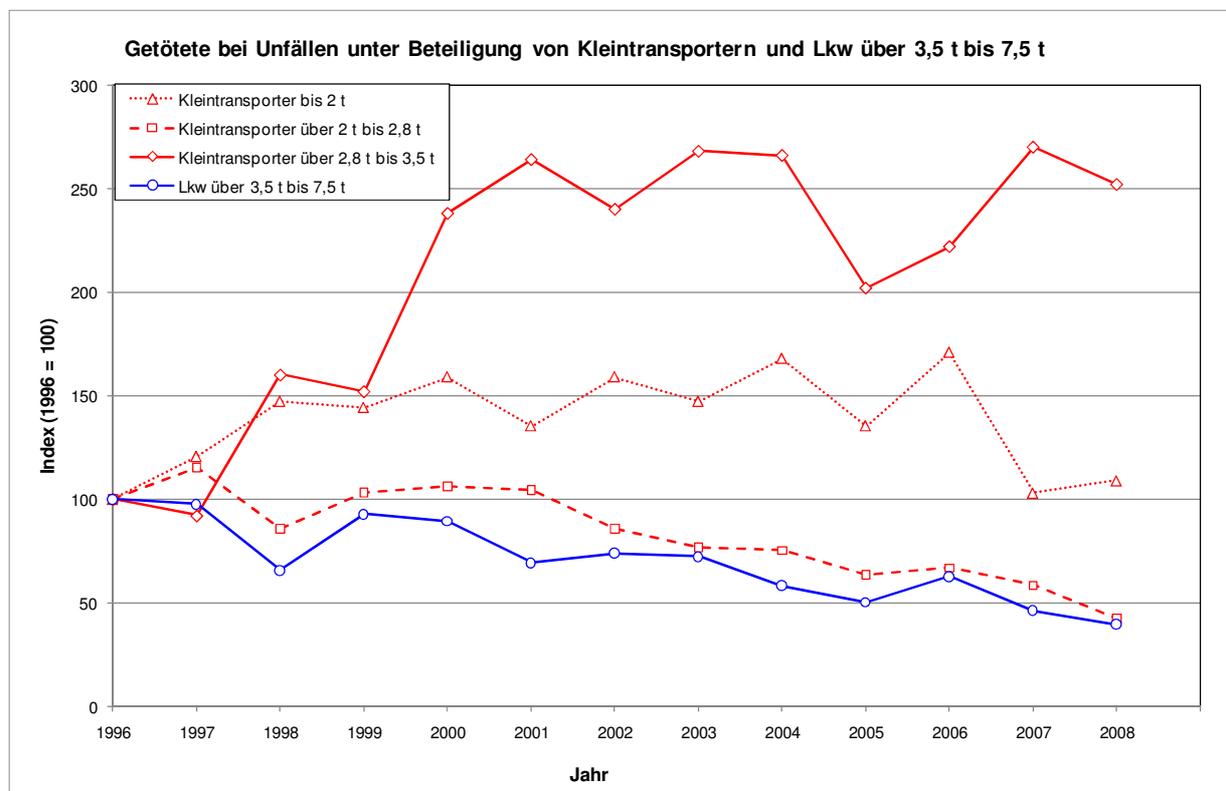


Bild 3.2: Entwicklung der Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bis 3,5 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

3.1.3 Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ist stärker rückläufig als die der Kleintransporter. Von 1996 bis 1999 ist ein Anstieg der Anzahl der beteiligten Lkw über 3,5 t bis 7,5 t zu verzeichnen, ab 2000 sind die Anzahlen kontinuierlich stark rückläufig. Damit hat sich die Anzahl der Beteiligten 2008 im Vergleich zu 1996 fast halbiert (Bild 3.1, Tabelle A1 im Anhang).

Günstig hat sich auch die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t entwickelt. Von 1996 bis 2008 sank die Anzahl der Getöteten um 60% (Bild 3.2, Tabelle A1 im Anhang).

Der Bestand an Lkw über 3,5 t bis 7,5 t hat sich seit 1996 ständig verringert, ab 2003 noch stärker als in den Vorjahren. Von 1996 bis 2007 sank der Bestand um 22% (Bild 3.3, Tabelle A7 im Anhang).

3.1.4 Kleintransporter bis 2 t

Die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter bis 2 t ist von 1996 bis 2001 fast kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 2002 ging die Anzahl im Vergleich zum Vorjahr um 7% zurück und blieb 2003 auf dem Vorjahresniveau. In den Folgejahren ist bis 2008 ein kontinuierlicher Rückgang zu verzeichnen. Mit 3.085 Kleintransportern bis 2 t waren im Jahr 2008 nur knapp 2% mehr an Unfällen mit Personenschaden beteiligt als 1996 (3.033 Kleintransporter bis 2 t).

Die Anzahl der Getöteten ist von 1996 (34 Getötete) bis 1998 auf 50 Getötete angestiegen und 1999 etwa gleich geblieben (49 Getötete). In den Jahren 2000 bis 2006 schwankt die Anzahl der Getöteten zwischen 46 (2001, 2005) und 58 (2006) Getöteten. Im Jahr 2007 ist mit 35 Getöteten ein erheblicher Rückgang zum Vorjahr zu verzeichnen. 2008 wurden 37 Getötete registriert. Damit ist in den Jahren 2007 und 2008 in etwa wieder das Niveau von 1996 erreicht.

Bei dieser Fahrzeuggruppe handelt es sich im Wesentlichen um Pkw-ähnliche Kraftfahrzeuge. Sie stehen nicht im Blickfeld dieser Untersuchung und werden daher auch nicht weiter betrachtet.

3.2 Bestandsentwicklung und Unfallbelastung

Grundlage der Angaben zum Bestand sind die Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA 2006, KBA 2008). Ab dem Datenjahr 2005 liegen separate Angaben des KBA zugrunde. Stichtag der Bestandszählung ist bis 1999 der 1. Juli, ab 2001 der 1. Januar. Die für das Jahr 1996 benötigten Angaben zum Bestand an Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und über 2,8 t bis 3,5 t lagen in der erforderlichen Untergliederung nicht vollständig vor. Deshalb wurden in einem geringen Umfang Schätzungen notwendig. Keine Angaben zum Bestand sind für das Jahr 2000 verfügbar. Die Angaben zum Bestand der Kleintransporter und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t beziehen sich auf Fahrzeuge mit Normalaufbau.

Ab 1. Januar 2008 werden in der Statistik des KBA nur noch am Stichtag angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen / Außerbetriebsetzungen ausgewiesen. Deshalb sind die Werte des Jahres 2008 mit den Vorjahren nicht mehr vergleichbar.

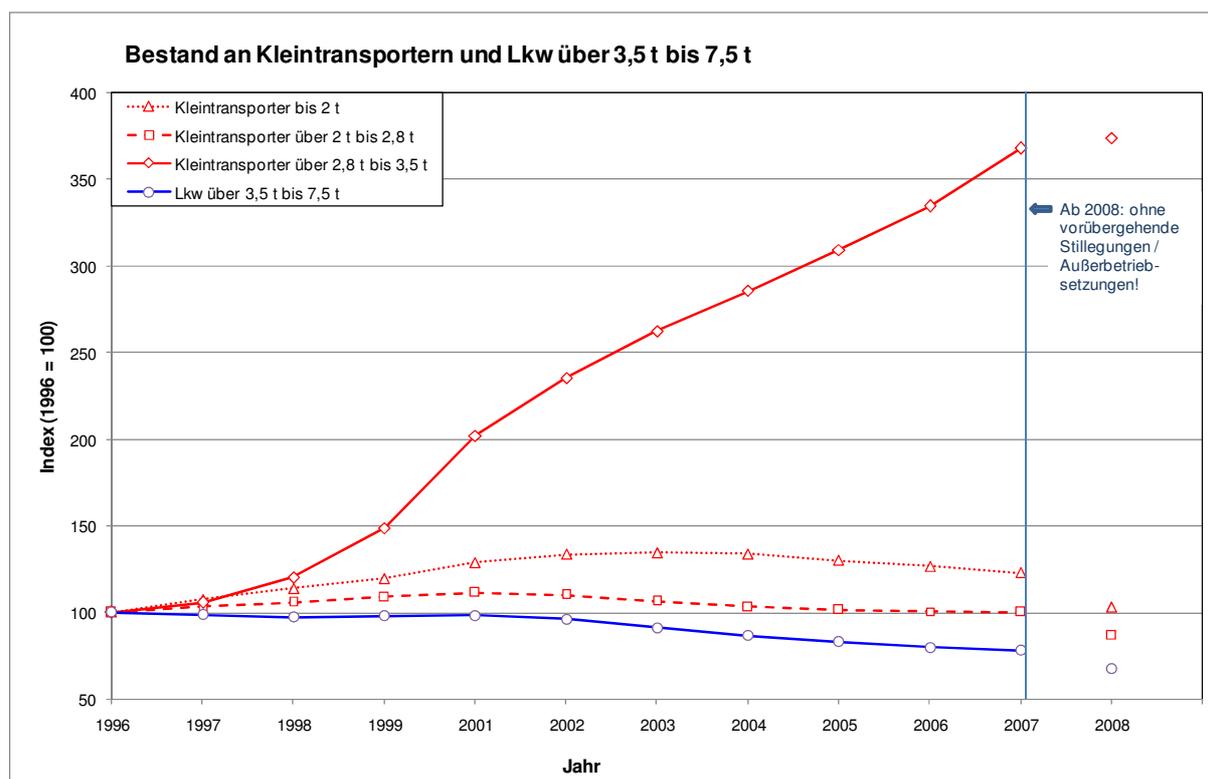


Bild 3.3: Entwicklung des Bestandes an Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Bild 3.3 zeigt einen starken kontinuierlichen Anstieg des Bestandes der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t. Von 1996 bis 2007 stieg der Bestand dieser Fahrzeuggruppe um 268%. Damit unterscheidet sich die Entwicklung des Bestandes der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t deutlich von der Entwicklung des Bestandes der Vergleichsgruppen (Tabelle A7 im Anhang). Der Bestand an Kleintransportern bis 2 t ist bis 2007 lediglich um 23% gestiegen. Eine etwa gleichbleibende Tendenz zeigt die Entwicklung des Bestandes der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t. Der Bestand an Lkw über 3,5 t bis 7,5 t zeigt sogar eine abnehmende Tendenz um 22% bis 2007. Obwohl ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen / Außerbetriebsetzungen ausgewiesen werden, ist bei den Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auch von 2007 auf 2008 ein weiterer Anstieg des Bestandes sichtbar, dagegen zeigen alle Vergleichsgruppen wie in den Vorjahren eine rückläufige Tendenz.

Zur Beschreibung des bestandsbezogenen Unfallrisikos wurde die Unfallbelastung (Unfallbeteiligte / 1.000 Fahrzeuge des Bestandes) ermittelt. Wie auch schon bei der Entwicklung des Bestandes und der Beteiligten unterscheidet sich die Unfallbelastung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t deutlich von der Unfallbelastung der Vergleichsgruppen.

Die Unfallbelastung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t stieg von 1996 (10,6 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge des Bestandes) auf 15,9 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge des Bestandes im Jahr 2001. Danach sank die Unfallbelastung kontinuierlich bis 2006 auf 11,5 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge. Im Jahr 2007 ist die Unfallbelastung mit 11,6 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge in etwa gleich geblieben. Sie liegt jedoch immer noch über dem Niveau der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und der Kleintransporter bis 2 t (jeweils 8,4 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge). Lkw über 3,5 t bis 7,5 t hatten 1996 mit 12,5 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge die höchste Unfall-

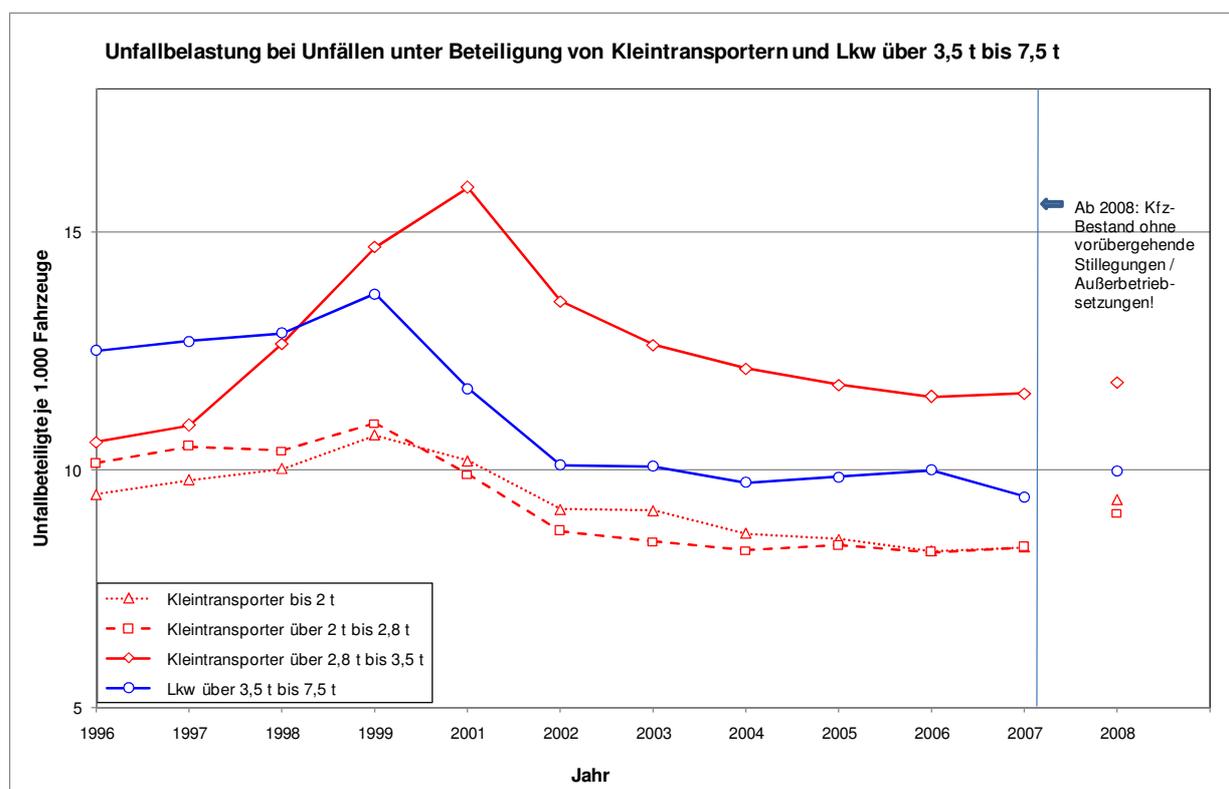


Bild 3.4: Entwicklung der Unfallbelastung bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

belastung, diese ist jedoch bis 2007 auf 9,4 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge gesunken und liegt damit ebenfalls unter der Unfallbelastung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t. Unter Berücksichtigung der definitorischen Änderung der Bestandsstatistik sind für das Jahr 2008 keine neuen Entwicklungen bei der Unfallbelastung zu erkennen.

3.3 Untergliederung der Unfallentwicklung nach der Ortslage

3.3.1 Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t

Auf Innerortsstraßen hat die Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t von 1996 bis 2008 um 322% zugenommen (Bild 3.5, Tabelle A4, A5, A6 im Anhang). Im Vergleich zu den anderen Ortslagen war hier die Unfallbeteiligung zahlenmäßig am höchsten (1.060 beteiligte Kleintransporter im Jahr 1996 und 4.476 im Jahr 2008). Auf Außerortsstraßen ohne BAB lag die Unfallbeteiligung der Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t zahlenmäßig niedriger (492 beteiligte Kleintransporter im Jahr 1996 und 1.900 im Jahr 2008), die Entwicklung ist jedoch ähnlich wie auf Innerortsstraßen verlaufen. Von 1996 bis 2008 ist die Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t um 286% gestiegen. Auch wenn auf Bundesautobahnen (BAB) zahlenmäßig am wenigsten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t beteiligt waren (181 beteiligte Kleintransporter im Jahr 1996 und 874 im Jahr 2008), so ist der Anstieg mit 383% weitaus höher als bei den anderen Ortslagen. Positiv ist jedoch der Rückgang der Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t von 2008 zum Vorjahr um 7%.

Auf Außerortsstraßen ohne BAB sind zahlenmäßig die meisten Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t zu beklagen. Die Anzahl der Getöteten ist

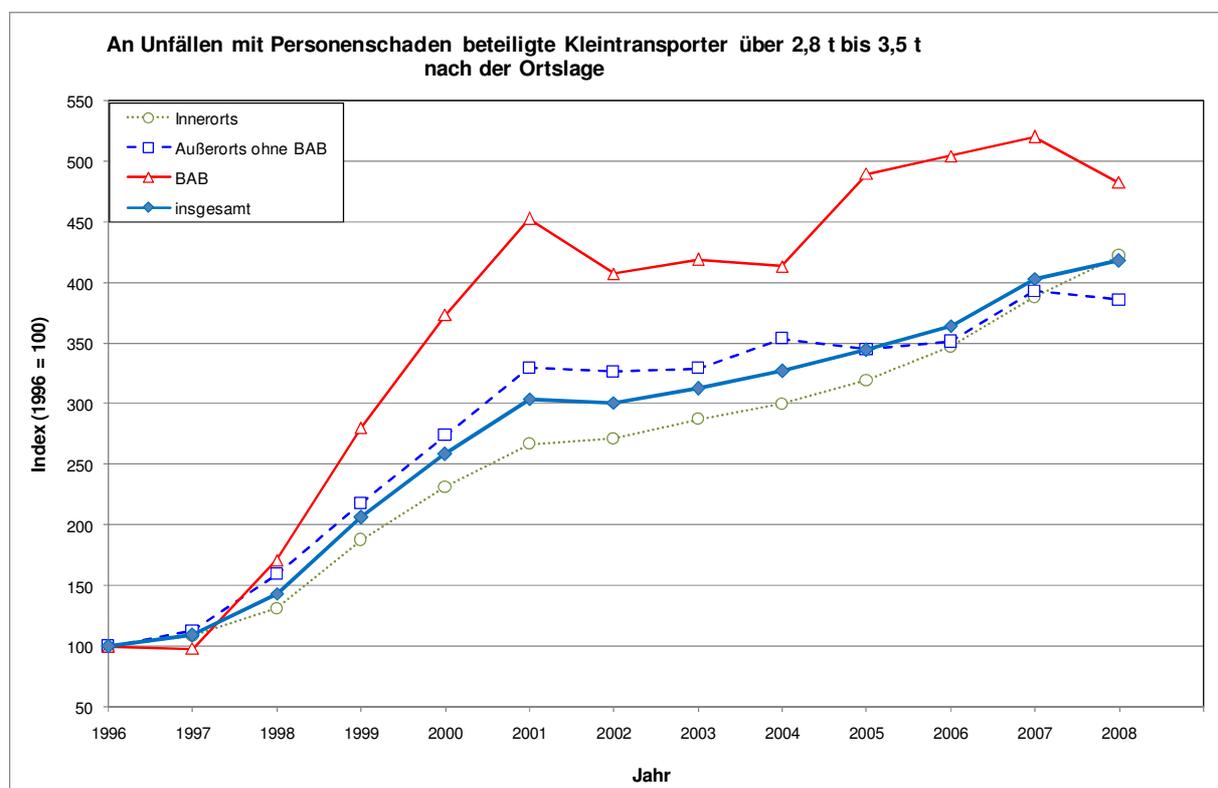


Bild 3.5: Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t untergliedert nach der Ortslage

von 1996 bis zum Jahr 2000 deutlich um 145% gestiegen (von 29 auf 71 Getötete). Danach sind bis zum Jahr 2004 (74 Getötete) nur noch geringe Veränderungen zu verzeichnen. Im Jahr 2005 sank die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t deutlich auf 45 Getötete, stieg dann aber bis zum Jahr 2008 wieder auf 78 Getötete an (Tabelle A5 im Anhang). Somit stieg die Anzahl der Getöteten von 1996 bis 2008 um 169%.

Bei geringen Anzahlen hat sich die Anzahl der Getöteten auf Autobahnen im Jahr 2000 (33 Getötete) gegenüber 1996 verdoppelt. Mit Ausnahme des Jahres 2002 (27 Getötete) verunglückten bis zum Jahr 2004 jährlich zwischen 36 und 39 Personen tödlich. Danach sank die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t im Jahr 2005 auf 29 Getötete und hat sich im Jahr 2006 mit 30 Getöteten nicht wesentlich verändert. Im Jahr 2007 stieg die Anzahl der Getöteten wieder auf 38, sank 2008 auf 19 Getötete und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr halbiert (Tabelle A6 im Anhang).

Obwohl die Anzahl der beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t auf Innerortsstraßen im Vergleich zu den anderen Ortslagen am höchsten ist, sind hier nur geringe Anzahlen von Getöteten zu verzeichnen. Jedoch stieg die Anzahl der Getöteten von 5 im Jahr 1996 auf 29 Getötete im Jahr 2008. Betrachtet man die Getöteten im Verhältnis zu den Beteiligten, so kommen 2008 auf Innerortsstraßen 6 Getötete auf 1.000 Beteiligte, auf BAB 22 Getötete auf 1.000 Beteiligte und auf Außerortsstraßen ohne BAB sogar 41 Getötete auf 1.000 Beteiligte.

Sowohl die Entwicklung der Anzahl der zu Vergleichszwecken herangezogenen beteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t bzw. Lkw über 3,5 t bis 7,5 t als auch die bei Unfällen unter Beteiligung dieser Fahrzeuggruppen Getöteten zeigt ein völlig anderes Bild.

3.3.2 Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t

Die Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist im Gegensatz zu Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Innerortsstraßen, Außerortsstraßen ohne BAB sowie auf Autobahnen zurückgegangen. Von 1996 bis 2008 ging die Anzahl der beteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t auf Außerortsstraßen ohne BAB sowie auf Autobahnen um fast ein Drittel zurück. Auf Innerortsstraßen gab es einen Rückgang um 17%.

Die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist auf Innerortsstraßen von 1996 (58 Getötete) bis 2008 (17 Getötete) um 70% gesunken. Auf Außerortsstraßen ohne BAB hat sich die Anzahl der Getöteten von 1996 (115 Getötete) bis 2008 (57 Getötete) halbiert. Auch auf Autobahnen gab es einen erheblichen Rückgang der Anzahl der Getöteten von 40 Getöteten 1996 auf 16 Getötete 2008 (-60%).

3.3.3 Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und die Anzahl der dabei Getöteten ist auf allen Ortslagen ebenfalls rückläufig.

Auf Innerortsstraßen und auf Außerortsstraßen ohne BAB hat sich die Anzahl der beteiligten Lkw über 3,5 t bis 7,5 t von 1996 bis 2008 fast halbiert (-47% auf Innerortsstraßen, -46% auf Außerortsstraßen). Auf Autobahnen ist ein Rückgang um 43% zu verzeichnen.

Die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t hat sich noch günstiger entwickelt. Auf Außerortsstraßen ohne BAB gab es von 1996 bis 2008 einen

Rückgang um 55% (42 Getötete in 2008), auf Innerortsstraßen um 60% (23 Getötete in 2008) und auf Autobahnen sogar um 73% (13 Getötete in 2008).

4 Bedeutung und Struktur der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern im Jahr 2008

Im Jahr 2008 ereigneten sich in Deutschland insgesamt 320.614 Unfälle mit Personenschaden. An rund 11% dieser Unfälle waren Güterkraftfahrzeuge beteiligt (34.430 U(P)). Dabei wurden insgesamt 1.004 Personen getötet, das sind rund 22% aller Getöteten.

An etwa jedem fünften Güterkraftfahrzeugunfall des Jahres 2008 war ein Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t beteiligt (Tabelle 4.1). Bei diesen Unfällen starben insgesamt 126 Verkehrsteilnehmer. Damit entfallen rund 13% aller Getöteten bei Güterkraftfahrzeugunfällen auf Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t.

| | Unfälle mit Personenschaden | | | Getötete | | |
|---|-----------------------------|-----------|------------|----------|-----------|------------|
| | Anzahl | % an GkFz | % an insg. | Anzahl | % an GkFz | % an insg. |
| insgesamt | 320.614 | - | 100,0 | 4.477 | - | 100,0 |
| darunter: | | | | | | |
| Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (GkFz) insgesamt | 34.430 | 100,0 | 10,7 | 1.004 | 100,0 | 22,4 |
| darunter von: | | | | | | |
| Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t | 7.342 | 21,3 | 2,3 | 90 | 9,0 | 2,0 |
| Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t | 7.151 | 20,8 | 2,2 | 126 | 12,5 | 2,8 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 2.770 | 8,0 | 0,9 | 78 | 7,8 | 1,7 |

Tabelle 4.1: Unfälle mit Personenschaden und dabei Getötete im Jahr 2008

4.1 Untergliederung nach der Ortslage

Über die Hälfte aller Güterkraftfahrzeugunfälle ereignete sich 2008 auf Innerortsstraßen (55%). Dabei wurden 37% der Getöteten und Schwerverletzten registriert (Tabelle 4.2). Der Anteil der Innerortsunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t lag mit 62% noch höher, hierbei wurden 43% der Getöteten und Schwerverletzten registriert.

Obwohl sich 2008 nur 28% der Güterkraftfahrzeugunfälle auf Außerortsstraßen ohne BAB ereigneten, liegt hier der Anteil der Getöteten und Schwerverletzten mit rund 41% höher als auf Innerortsstraßen. Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t liegen mit einem Anteil von 26% leicht unter dem Anteil aller Güterkraftfahrzeugunfälle auf Außerortsstraßen ohne BAB. Dafür liegt der Anteil der Getöteten und Schwerverletzten mit 42% etwas höher als bei Güterkraftfahrzeugunfällen insgesamt.

Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind mit einem Anteil von 2,2% (7.151 Unfälle) gemessen am gesamten Unfallgeschehen von geringer Bedeutung. Auf Autobahnen beträgt dieser Anteil 4,6%.

Auf Autobahnen wurden 2008 17% aller Güterkraftfahrzeugunfälle registriert. Dabei waren 23% der Getöteten und Schwerverletzten zu verzeichnen. Der Anteil der Unfälle unter

| Unfälle und Verunglückte [Anteil in %] | Ortslage | | | Gesamt |
|---|-----------|--------------------|------|--------|
| | Innerorts | Außerorts ohne BAB | BAB | |
| Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (Gkfz) insgesamt | 55,0 | 28,1 | 16,9 | 100,0 |
| darunter von: | | | | |
| Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t | 66,0 | 26,3 | 7,6 | 100,0 |
| Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t | 62,0 | 26,3 | 11,8 | 100,0 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 58,3 | 28,8 | 12,9 | 100,0 |
| Getötete und Schwerverletzte bei Unfällen unter Beteiligung von Gkfz insgesamt | 36,8 | 40,5 | 22,7 | 100,0 |
| darunter von: | | | | |
| Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t | 44,7 | 46,7 | 8,6 | 100,0 |
| Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t | 42,7 | 42,3 | 15,0 | 100,0 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 40,0 | 43,7 | 16,3 | 100,0 |

Tabelle 4.2: Verteilung der Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen und den bei diesen Unfällen Getöteten und Schwerverletzten auf die Ortslage 2008

Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t lag bei 12%, der dabei Getöteten und Schwerverletzten bei 15%.

4.2 Anzahl der Unfallbeteiligten

7% der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren 2008 Alleinunfälle (491 Unfälle). Fast drei Viertel aller Unfälle (73%) ereigneten sich mit genau zwei Beteiligten (5.189 Unfälle) und 20% mit 3 und mehr Beteiligten (Tabelle A8 im Anhang).

Die Unfallbeteiligung bei den Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t unterscheidet sich wenig von Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t.

Pkw-Unfälle haben dagegen mit 13% einen fast doppelt so hohen Anteil an Alleinunfällen (32.793 Unfälle). Unfälle mit 2 Beteiligten haben einen Anteil von rund 76% (189.087 Unfälle).

Alleinunfälle spielen bei Lkw-Unfällen mit 3,5% eine noch geringere Rolle (98 Unfälle). Mit 76% haben auch hier die Unfälle mit genau 2 Beteiligten den größten Anteil (2.114 Unfälle).

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen steigt der Anteil der Alleinunfälle für alle hier betrachteten Fahrzeuggruppen, bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist er mehr als doppelt so hoch (15,5%). Auch Unfälle mit 3 und mehr Beteiligten zeigen für alle Fahrzeuggruppen eine steigende Tendenz. Dagegen sinkt der Anteil der Unfälle mit genau 2 Beteiligten.

4.3 Unfalltyp

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte, d. h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar macht.

Über die Hälfte aller Unfälle der untersuchten Fahrzeuggruppen ereigneten sich 2008 bei nur zwei Unfalltypen, nämlich im „Längsverkehr“ und beim „Einbiegen/Kreuzen“ (Tabelle A8 im Anhang). Unfälle im „Längsverkehr“ werden durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen. Bei einem „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ wird der Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen und Ausfahrten ausgelöst.

Über ein Drittel aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren 2008 Unfälle im Längsverkehr (35%). Bei Unfällen unter Beteiligung von Lkw wird dieser Unfalltyp sogar bei 39% genannt, bei Unfällen unter Beteiligung von Pkw liegt er bei 25%.

Der Unfalltyp „Einbiegen-/Kreuzen-Unfall“ wurde bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 21% genannt, Pkw-Unfälle liegen mit 26% noch darüber.

„Abbiegeunfälle“ werden durch einen Konflikt zwischen dem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten ausgelöst. Dieser Unfalltyp wurde 2008 bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von rund 14% genannt.

Mit einem Anteil von 12% (2006: 14%) wurde 2008 bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t der Unfalltyp „Fahrnfall“, bei dem der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben, genannt. Damit zeichnet sich bei Fahrnfällen gegenüber den Vorjahren eine leicht abnehmende Tendenz des Unfallanteils ab. Bei Unfällen unter Beteiligung von Pkw liegt der Anteil mit 16% höher, im Vergleich zu den Vorjahren sind hier kaum Veränderungen zu verzeichnen.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen lag der Anteil des Unfalltyps „Unfall im Längsverkehr“ 2008 für alle hier betrachteten Fahrzeuggruppen wesentlich höher. Bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t war der Anteil mit 64% höher als in den Vorjahren (2006: 60%; 2004: 55%). Dabei blieb bei Unfällen unter Beteiligung von Pkw der Anteil 2008 im Vergleich zu den Vorjahren mit 57% etwa gleich.

Der Unfalltyp „Fahrnfall“ war 2008 bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 23% deutlich niedriger als in den Vorjahren (2006: 27%; 2004: 32%). Auch hier ist bei Unfällen unter Beteiligung von Pkw der Anteil mit 30% gleich geblieben.

Bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen geht mit Zunahme des Anteils der Unfälle im Längsverkehr ein Rückgang des Unfallanteils der Fahrnfälle einher.

4.4 Unfallart

Die Unfallart (UA) beschreibt die Kollision der Verkehrsteilnehmer oder, wenn es nicht zu einem Zusammenstoß gekommen ist, die erste mechanische Einwirkung auf einen Verkehrsteilnehmer. Über die Hälfte aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis

3,5 t ereignete sich 2008 bei nur zwei Unfallarten: „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ (UA 2 mit 26%) und „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt“ (UA 5 mit 27%). Dies gilt auch für Unfälle unter Beteiligung der Vergleichsgruppen (Tabelle A8 im Anhang). Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t erlangen einen ähnlichen hohen Anteil bei diesen beiden Unfallarten. Für Pkw-Unfälle ist hingegen der Anteil der Unfallart „Einbiegen, Kreuzen“ mit 33% deutlich höher als der Anteil der Unfälle durch „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ (18%).

Der Anteil der Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links“ (UA 8, 9) bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t war 2008 mit 9% niedriger als in den Vorjahren (2006: 11%; 2004: 12,5%) und etwa gleich dem Anteil der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t mit 8% (2006: 9%; 2004: 8%). Pkw-Unfälle hatten bei dieser Unfallart 2008 wie in den Vorjahren einen deutlich höheren Anteil von 14%.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen hat die Unfallart „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt“ (UA 5) bei allen Fahrzeuggruppen keine Bedeutung. Dafür wurde 2008 bei über der Hälfte der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern sowie Lkw die Unfallart „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ (UA 2) genannt. Pkw-Unfälle hatten einen Anteil von 40%.

Die Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links“ (UA 8, 9) wurden auf Autobahnen bei allen Fahrzeuggruppen häufiger genannt als auf den Ortslagen insgesamt. 2008 lag dieser Anteil der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bei 22%, er ist damit gegenüber den Vorjahren deutlich gesunken (2006: 27%; 2004: 31%). Dagegen zeigen Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t mit ebenfalls 22% im Jahr 2008 nicht so eine Veränderung zu den Vorjahren (2006: 20%; 2004: 21%). Pkw-Unfälle haben sich mit einem wesentlich höheren Anteil von Abkommensunfällen (32%) im Vergleich zu den Vorjahren nur wenig verändert.

5 Fahrer- und Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Kleintransporter im Jahr 2008

Nachfolgend werden Fahrer- und Fahrzeugmerkmale zu den im Jahr 2008 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t dargestellt. Wie in den vorhergehenden Abschnitten werden die Ergebnisse mit Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und ergänzend mit unfallbeteiligten Pkw verglichen.

5.1 Alter der Fahrer

Die unfallbeteiligten Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind 2008 im Mittel 39 Jahre alt und damit um 1 Jahr jünger als die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t (im Mittel 40 Jahre) und um 2 Jahre jünger als die Fahrer von Pkw (im Mittel 41 Jahre). Fahrer von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t sind im Mittel 43 Jahre alt, d.h. Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind im Mittel 4 Jahre jünger als Lkw-Fahrer.

Mit jeweils 13% gehören unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t (966 Beteiligte) und von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t (947 Beteiligte) der Altersgruppe der 18-

| Altersklasse | Unfallbeteiligte Fahrer nach Alter | | | |
|---------------|------------------------------------|-------------------------|-------------------------|---------|
| | Kleintransporter | | Lkw | Pkw |
| | über 2 t bis 2,8 t | über 2,8 t bis 3,5 t | über 3,5 t bis 7,5 t | |
| o.A. | 189 | 156 | 96 | 6.752 |
| <18 Jahre | 6 | 3 | 0 | 724 |
| 18-24 Jahre | 947 | 966 | 71 | 76.660 |
| 25-34 Jahre | 1.557 | 1.903 | 611 | 68.485 |
| 35-44 Jahre | 2.057 | 1.946 | 910 | 75.000 |
| 45-54 Jahre | 1.633 | 1.479 | 712 | 61.872 |
| 55-64 Jahre | 767 | 633 | 333 | 37.181 |
| 65 u.m. Jahre | 273 | 164 | 90 | 39.507 |
| Gesamt | 7.429 | 7.250 | 2.823 | 366.181 |

Tabelle 5.1 Unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw nach dem Alter der Fahrer 2008

bis 24-Jährigen an (Tabelle 5.1, Bild 5.1, Tabelle A9 im Anhang). Lkw-Fahrer dieser Altersgruppe haben nur einen Anteil von knapp 3%. Im Vergleich dazu liegt hier der Anteil der Pkw-Fahrer mit 21% weitaus höher.

40% der unfallbeteiligten Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t gehörten 2008 der Altersgruppe der 18- bis 34-Jährigen Fahrer an (2006: 41%; 2004: 43,5%). Mit rund 34% waren die gleichaltrigen Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t anteilmäßig weniger an Unfällen beteiligt (2006: 34%; 2004: 36%). Der Anteil der Lkw-Fahrer dieser Altersgruppe war 2008 mit 24% noch geringer.

Bei der Gruppe der 35- bis 44-Jährigen war der Anteil der Lkw-Fahrer 2008 mit 32% am höchsten. Unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t hatten einen Anteil von knapp 27% in dieser Altersgruppe. Nur geringfügig höher war der Anteil der Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t. Pkw-Fahrer waren in dieser Altersgruppe nur mit knapp 21% vertreten.

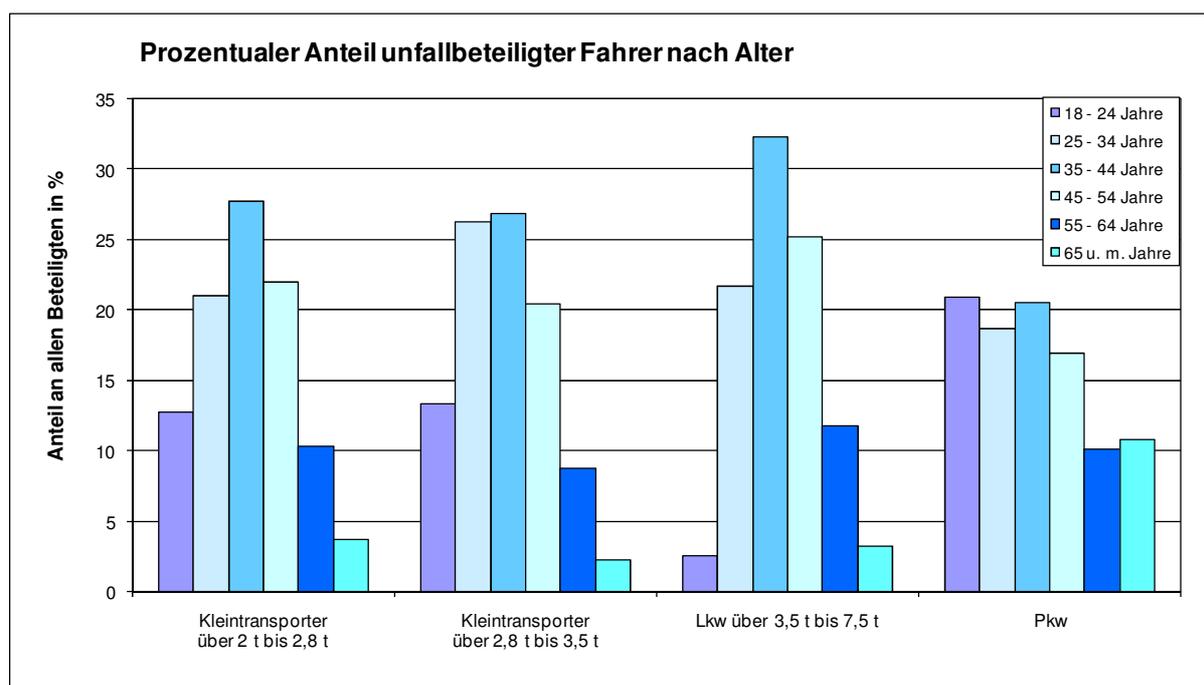


Bild 5.1: Prozentualer Anteil unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw nach dem Alter der Fahrer 2008

Die Anteile der beteiligten Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t nach dem Alter unterscheiden sich auf Autobahnen nur unwesentlich von der Verteilung auf allen Straßen.

5.2 Hauptverursacher

Hauptverursacher eines Unfalls sind solche Beteiligte, welchen nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall zugeordnet wird. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher.

| Altersklasse | Hauptverursacher nach Alter | | | |
|---------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|---------|
| | Kleintransporter | | Lkw | Pkw |
| | über 2 t bis 2,8 t | über 2,8 t bis 3,5 t | über 3,5 t bis 7,5 t | |
| o.A. | 46 | 37 | 10 | 1.337 |
| <18 Jahre | 3 | 2 | 0 | 507 |
| 18-24 Jahre | 705 | 744 | 38 | 50.574 |
| 25-34 Jahre | 1.018 | 1.325 | 379 | 36.023 |
| 35-44 Jahre | 1.265 | 1.267 | 529 | 37.196 |
| 45-54 Jahre | 1.017 | 916 | 428 | 30.854 |
| 55-64 Jahre | 480 | 378 | 188 | 19.737 |
| 65 u.m. Jahre | 184 | 107 | 62 | 26.271 |
| Gesamt | 4.718 | 4.776 | 1.634 | 202.499 |

Tabelle 5.2 Hauptverursacher nach dem Alter der Fahrer 2008

Im Jahr 2008 wurden 4.776 unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden registriert (Tabelle 5.2, Bild 5.2, Tabelle A9 im Anhang). Das entspricht einem Anteil von 66% (2006: 64%; 2004: 65%). Damit sind Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auffälliger Hauptverursacher als die Fahrer der Vergleichsgruppen. Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t haben einen Hauptverursacheranteil von 63,5% (2006: 62%), Fahrer von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t liegen mit 58% (2006: 58,5%) noch günstiger. Unfallbeteiligte Fahrer von Pkw wurden nur zu 55% (2006: 54%) als Hauptverursacher eingestuft.

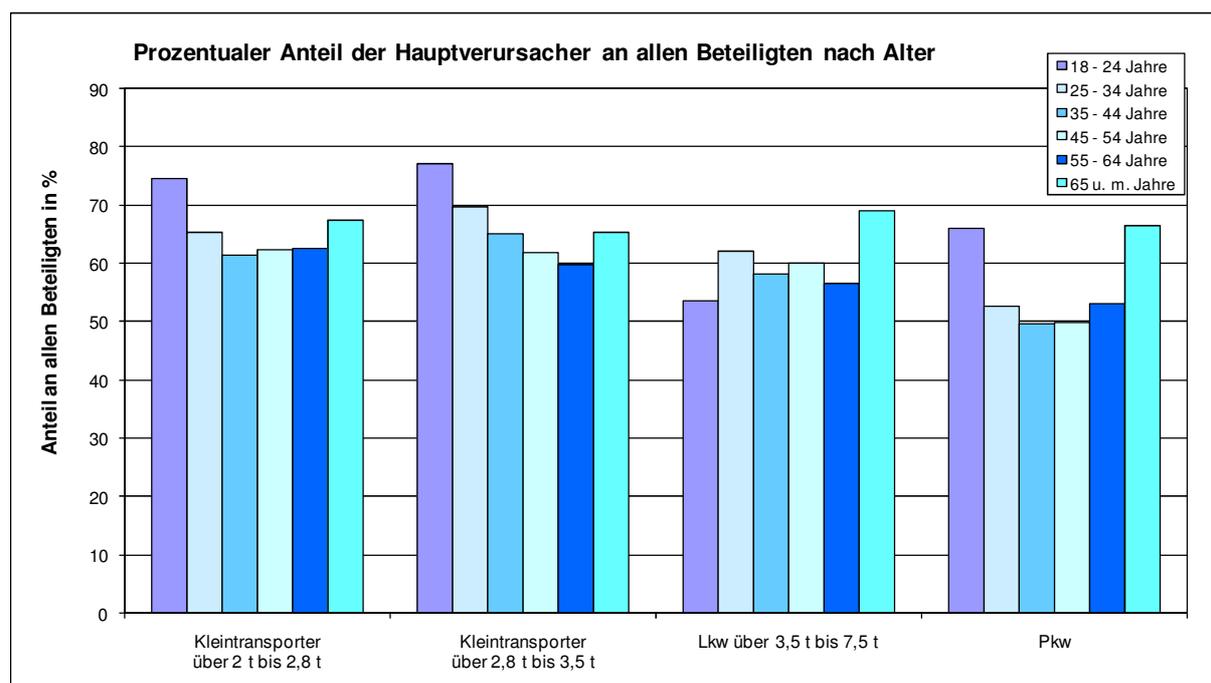


Bild 5.2: Prozentualer Anteil der Hauptverursacher nach dem Alter 2008

Bild 5.2 verdeutlicht sowohl für die Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t als auch für die Fahrer der Vergleichsgruppen eine Altersabhängigkeit der Unfallverursachung. Der Hauptverursacheranteil der Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t liegt in allen Altersgruppen (außer der über 65-Jährigen) höher als bei den Pkw.

Von den insgesamt 966 18- bis 24-Jährigen unfallbeteiligten Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren im Jahr 2008 744 Hauptverursacher, das entspricht einem Anteil von 77% (2006: 74%). 18- bis 24-Jährige Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t lagen mit einem Anteil von 74% nur wenig darunter. Von den insgesamt 76.660 18- bis 24-Jährigen Pkw-Fahrern waren 50.574 Hauptverursacher, das entspricht einem Anteil von 66% (2006: 64%). In diesem Vergleich sind Pkw-Fahrer damit deutlich seltener Hauptverursacher. Lkw-Fahrer waren in dieser Altersgruppe nur mit einem Anteil von 53,5% Hauptverursacher, jedoch liegen hier auch nur geringe Anzahlen zugrunde.

Der Hauptverursacheranteil der Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t nimmt 2008 nach dem Maximum der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen mit steigendem Lebensalter bis zur Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen ab und steigt dann in der Altersgruppe der über 65-Jährigen wieder an. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Hauptverursachern von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und Pkw, wobei hier der Anstieg bereits bei der Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen beginnt.

5.3 Unfallursachen

Die unfallaufnehmende Polizei kann nach eigener Beurteilung des Unfallhergangs bis zu drei Unfallursachen beim „ersten Beteiligten“ (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten angeben. Tabelle 5.3 zeigt die polizeilich genannten Unfallursachennennungen des Jahres 2008 bei Unfällen mit Personenschaden nach Zusammenfassung zu Unfallursachengruppen.

| Ursache | Unfallursachennennungen insgesamt | | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|---------|
| | Kleintransporter | | Lkw | Pkw |
| | über 2 t bis 2,8 t | über 2,8 t bis 3,5 t | über 3,5 t bis 7,5 t | |
| Verkehrstüchtigkeit | 235 | 240 | 47 | 15.170 |
| Straßenbenutzung | 184 | 196 | 112 | 9.018 |
| Geschwindigkeit | 730 | 763 | 170 | 36.609 |
| Abstand | 1.057 | 1.043 | 404 | 32.462 |
| Überholen, Vorbeifahren | 178 | 228 | 118 | 8.215 |
| Nebeneinanderfahren | 73 | 91 | 44 | 3.102 |
| Vorfahrt, Vorrang | 876 | 824 | 294 | 43.655 |
| Abbiegen, Wenden, Rückwärtsf., Ein- /Anf. | 1.102 | 1.122 | 329 | 44.710 |
| Falsches Verhalten ggü. Fußgängern | 239 | 240 | 59 | 11.855 |
| Ruhender Verkehr | 94 | 90 | 51 | 2.876 |
| Nichtbeachten d. Beleuchtungsvorschriften | 1 | 1 | 6 | 78 |
| Ladung, Besetzung | 26 | 39 | 17 | 183 |
| Anderer Fehler der Fahrzeugführer | 810 | 888 | 296 | 38.071 |
| Technischer Mangel | 48 | 49 | 25 | 1.232 |
| Nennungen insgesamt | 5.653 | 5.814 | 1.972 | 247.236 |

Tabelle 5.3: Unfallursachen der Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw 2008

Ausgewählte Unfallursachengruppen werden im Bild 5.3 nach prozentualen Anteil dargestellt (Markierung in Tabelle 5.3).

Die Unfallursachengruppe „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ hat 2008 mit einem Anteil von 19% (2006: 18%) für die Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t die größte Bedeutung und ist auch bei den Fahrern von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t etwa gleich hoch (Tabelle A10). Bei Pkw-Fahrern wird sie mit 18% ebenfalls am häufigsten genannt.

Mit einem Anteil von 18% (2006: 18%) wird die Unfallursachengruppe „Abstand“ bei Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t fast genauso häufig genannt wie „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“, bei Fahrern von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t liegt der Anteil mit fast 19% etwas höher (2006: fast 20%). Dagegen ist „Abstand“ bei Pkw-Fahrern mit einem Anteil von nur 13% wesentlich geringer. Bei Lkw-Fahrern wird die Unfallursachengruppe „Abstand“ mit über 20% am häufigsten genannt (2006: 21%).

Die Unfallursachengruppe „Vorfahrt, Vorrang“ hat bei Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t einen Anteil von 14% (2006: 13%) und liegt damit leicht unter dem Anteil der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t mit 15,5% (2006: 14%). Bei Pkw-Fahrern wird die Unfallursachengruppe „Vorfahrt, Vorrang“ mit fast 18% häufiger genannt (2006: 17%).

Die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ bedeutet in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik eine der Örtlichkeit, der Witterung, den Lichtverhältnissen und der Verkehrssituation **nicht angepasste Geschwindigkeit**. Über die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit kann hierbei keine Aussage getroffen werden.

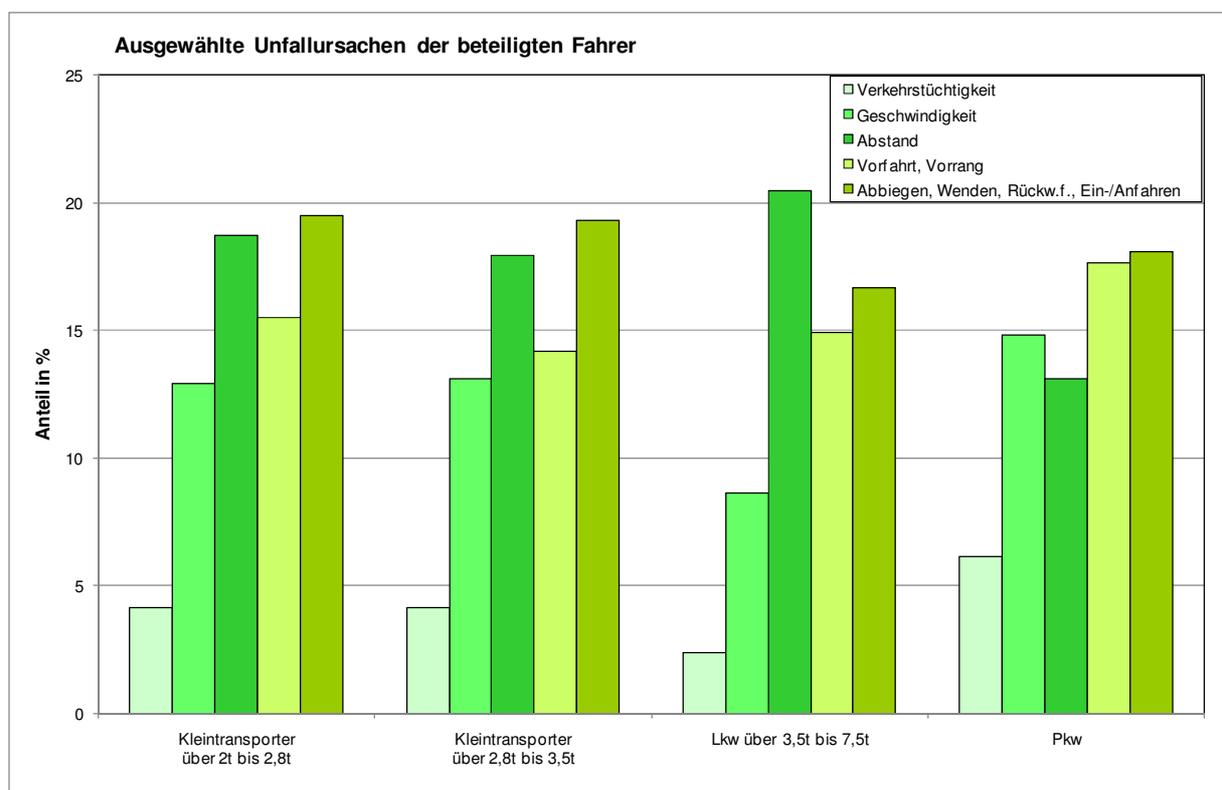


Bild 5.3: Anteil ausgewählter Unfallursachen der Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw 2008

Im Jahr 2008 wurde die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ bei Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 13% genannt und hat damit zu den Vorjahren deutlich abgenommen (2006: 16%; 2004: 18%). In gleicher Weise hat sich der Anteil bei den Fahrern von Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t entwickelt. Bei Pkw-Fahrern hatte „Geschwindigkeit“ 2008 einen Anteil von fast 15% (2006: 17%). Mit fast 9% fällt der Anteil bei den Lkw-Fahrern wesentlich niedriger aus.

Die Unfallursachen „Alkoholeinfluss“, „Einfluss anderer berauschender Mittel“, „Übermüdung“ und „Sonstige körperliche oder geistige Mängel“ wurden unter der Unfallursachengruppe „Verkehrstüchtigkeit“ zusammengefasst. Sie wird bei den Fahrern von Kleintransportern nur mit jeweils 4% genannt und hat bei den Pkw-Fahrern einen Anteil von über 6%.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen (BAB) hatte die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ 2008 für Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 28% die höchste Bedeutung, ist aber im Vergleich zu den Vorjahren erheblich zurückgegangen (2006: fast 35%; 2004: 37%). Gleiches gilt für Fahrer von Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t mit einem Anteil von über 26% (2006: 31,5%). Auch bei Pkw-Fahrern zeigte sich mit 30% in 2008 diese Tendenz (2006: rund 33%). Mit nur 15% wurde „Geschwindigkeit“ bei Lkw-Fahrern genannt, jedoch lagen hier nur geringe Anzahlen zugrunde (Tabelle 5.4, Bild 5.4).

Die Unfallursachengruppe „Abstand“ wurde bei allen hier untersuchten Fahrzeuggruppen ebenfalls häufig genannt. Dabei ist der Anteil bei Fahrern von Kleintransportern und Lkw im Vergleich zu den Vorjahren gestiegen. „Abstand“ wurde als Ursache bei Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von fast 24% (2006: fast 19%) und bei Fahrern von Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t mit über 25% (2006: rund 23%) genannt. Bei

| Ursache | Unfallursachennennungen auf BAB | | | |
|---|---------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------|
| | Kleintransporter | | Lkw | Pkw |
| | über 2 t bis 2,8 t | über 2,8 t bis 3,5 t | über 3,5 t bis 7,5 t | |
| Verkehrstüchtigkeit | 29 | 55 | 8 | 1.314 |
| Straßenbenutzung | 7 | 8 | 4 | 216 |
| Geschwindigkeit | 107 | 201 | 31 | 4.914 |
| Abstand | 102 | 170 | 61 | 3.420 |
| Überholen, Vorbeifahren | 21 | 41 | 22 | 1.031 |
| Nebeneinanderfahren | 13 | 26 | 16 | 637 |
| Vorfahrt, Vorrang | 4 | 8 | 2 | 270 |
| Abbiegen, Wenden, Rückwärtsf., Ein- /Anf. | 3 | 2 | 1 | 55 |
| Falsches Verhalten ggü. Fußgängern | 0 | 0 | 0 | 17 |
| Ruhender Verkehr | 0 | 5 | 0 | 37 |
| Nichtbeachten d. Beleuchtungsvorschriften | 0 | 0 | 1 | |
| Ladung, Besetzung | 8 | 9 | 3 | 39 |
| Anderer Fehler der Fahrzeugführer | 95 | 177 | 43 | 4.197 |
| Technischer Mangel | 13 | 19 | 11 | 363 |
| Nennungen | 402 | 721 | 203 | 16.510 |

Tabelle 5.4: Ausgewählte Unfallursachen der Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen 2008

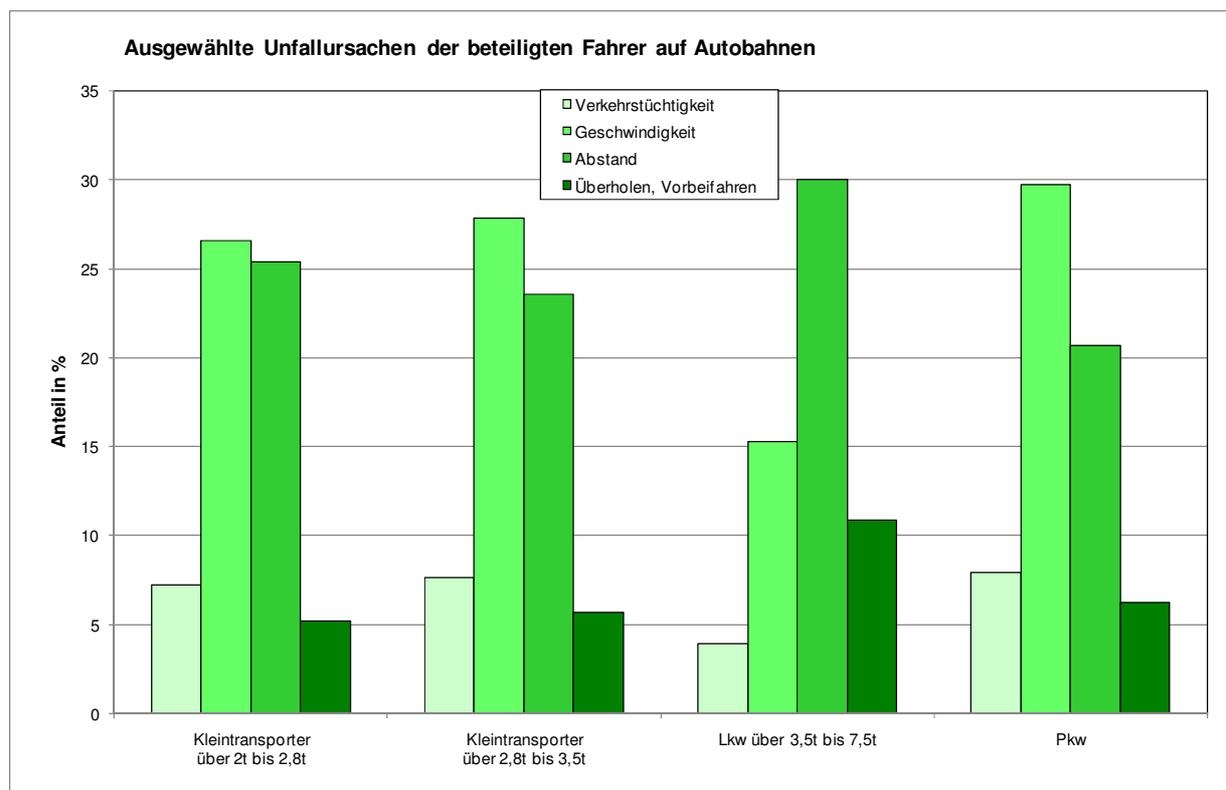


Bild 5.4: Anteil ausgewählter Unfallursachen der Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen 2008

Lkw-Fahrern war „Abstand“ im Jahr 2008 mit einem Anteil von 30% häufigste Unfallursache und ist im Vergleich zu 2006 mit 17,5% erheblich angestiegen (Tabelle 11 im Anhang). Mit 21% wurde die Unfallursachengruppe bei Pkw-Fahrern genannt (2006: 20%).

Die Unfallursachengruppe „Verkehrstüchtigkeit“ wurde auf Autobahnen bei Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von rund 8% etwa doppelt so häufig genannt wie auf allen Straßen insgesamt. Bei Pkw-Fahrern wurde die Unfallursachengruppe „Verkehrstüchtigkeit“ auf Autobahnen ebenfalls mit 8% genannt.

„Überholen, Vorbeifahren“ hat bei den Kleintransportern mit rund 5% wenig Bedeutung, auch liegen hier nur geringe Anzahlen zugrunde.

Im Rahmen der polizeilichen Unfallerhebung wird die Unfallursachengruppe „Ladung, Besetzung“ insgesamt selten angegeben. Hier ist jedoch auf die Schwierigkeit der polizeilichen Sachverhaltsfeststellung hinzuweisen. Auf Autobahnen beträgt der Anteil der Unfallursachengruppe „Ladung, Besetzung“ 1,2% bei Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t an allen Ursachennennungen und 2% bei Fahrern von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t (Tabelle A10 im Anhang).

Auch technische Mängel werden insgesamt selten als Unfallursache angegeben. Auf Autobahnen beträgt der Anteil „technischer Mängel“ als Unfallursache der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t 2,6% (2006: 4,9 %; 2004: 4 %); für die Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t 3,2% (2006: 5,3%).

5.4 Leistungsgewicht

Das Leistungsgewicht ist definiert als Verhältnis von Fahrzeugleergewicht zu installierter Fahrzeugleistung. Dabei bedeutet ein niedriger Wert eine hohe Leistung bei geringem Leergewicht (hochmotorisiert), während ein hoher Wert auf wenig Leistung bei hohem Leergewicht (schwachmotorisiert) hinweist.

Von den an Unfällen mit Personenschaden beteiligten 7.250 Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren im Jahr 2008 rund 62% (2006: 57%) mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/KW ausgestattet und daher vergleichsweise hochmotorisiert (Tabelle A11 im Anhang). Über 80% der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sind Fahrzeuge mit „geschlossenem Kasten“. Für Kleintransporter mit geschlossenem Kasten ist der Anteil hochmotorisierter Fahrzeuge 2008 mit rund 62% gleich hoch (Tabelle 5.5, Bild 5.5), in den Vorjahren lag der Anteil noch leicht über den Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t insgesamt (2006: 58%). Beteiligte Fahrzeuge mit offenem Kasten liegen 2008 mit 61% leicht darunter, während 2006 nur 51% aller Klein-

transporter über 2,8 t bis 3,5 t hochmotorisiert waren.

Nur 36% (2006: 31%) der unfallbeteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t sind mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW ausgestattet (Tabelle A11 im Anhang), Fahrzeuge mit geschlossenem Kasten sind mit rund 38% (2006: 32%) hochmotorisiert. Damit ist der Anteil hochmotorisierter Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW deutlich niedriger als bei Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t.

| Leistungsgewicht | Kleintransporter mit "geschlossenem Kasten" | | | |
|-----------------------|---|--------|---------------------------------------|--------|
| | Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | | Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | |
| unter 25 kg/kW | 2.383 | 37,8% | 3.624 | 61,7% |
| 25 bis unter 30 kg/kW | 2.653 | 42,1% | 1.563 | 26,6% |
| 30 bis unter 35 kg/kW | 1.112 | 17,6% | 399 | 6,8% |
| 35 und mehr kg/kW | 160 | 2,5% | 283 | 4,8% |
| Gesamt | 6.308 | 100,0% | 5.869 | 100,0% |

Tabelle 5.5: Unfallbeteiligte Kleintransporter mit „geschlossenem Kasten“ nach dem Leistungsgewicht 2008

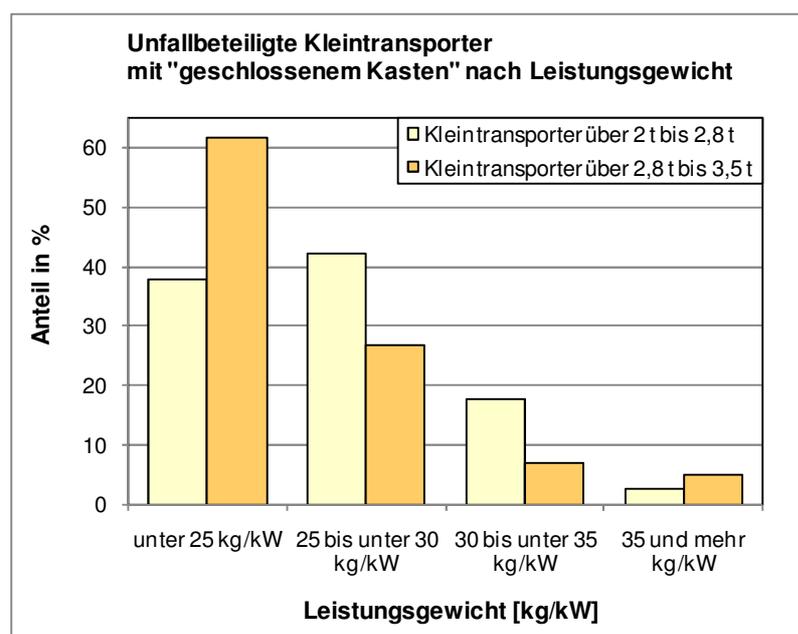


Bild 5.5: Anteil unfallbeteiligter Kleintransporter mit „geschlossenem Kasten“ nach dem Leistungsgewicht 2008

In Tabelle 5.6 und Bild 5.6 werden Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t nach Leistungsgewicht und Ortslage betrachtet. Der Anteil unfallbeteiligter hochmotorisierter Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist mit 74% auf Autobahnen am höchsten, liegt auf Außerortsstraßen bei 64% und auf Innerortsstraßen bei 58%. Im Vergleich dazu liegt der Anteil hochmotorisierter Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t (Leistungsgewicht unter 25 kg/KW) auf Autobahnen nur bei 48% (Tabelle A11 im Anhang).

| Leistungsgewicht | Unfallbeteiligte Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t nach der Ortslage | | | | | | | |
|-----------------------|--|-------|--------------------|-------|-----|-------|--------|-------|
| | Innerorts | | Außerorts ohne BAB | | BAB | | Gesamt | |
| unter 25 kg/kw | 2.601 | 58,1% | 1.225 | 64,5% | 646 | 73,9% | 4.472 | 61,7% |
| 25 bis unter 30 kg/kw | 1.250 | 27,9% | 473 | 24,9% | 172 | 19,7% | 1.895 | 26,1% |
| 30 bis unter 35 kg/kw | 338 | 7,6% | 155 | 8,2% | 44 | 5,0% | 537 | 7,4% |
| 35 und mehr kg/kw | 287 | 6,4% | 47 | 2,5% | 12 | 1,4% | 346 | 4,8% |
| Gesamt | 4.476 | 100% | 1.900 | 100% | 874 | 100% | 7.250 | 100% |

Tabelle 5.6: Unfallbeteiligte Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t untergliedert nach Ortslage und Leistungsgewicht 2008

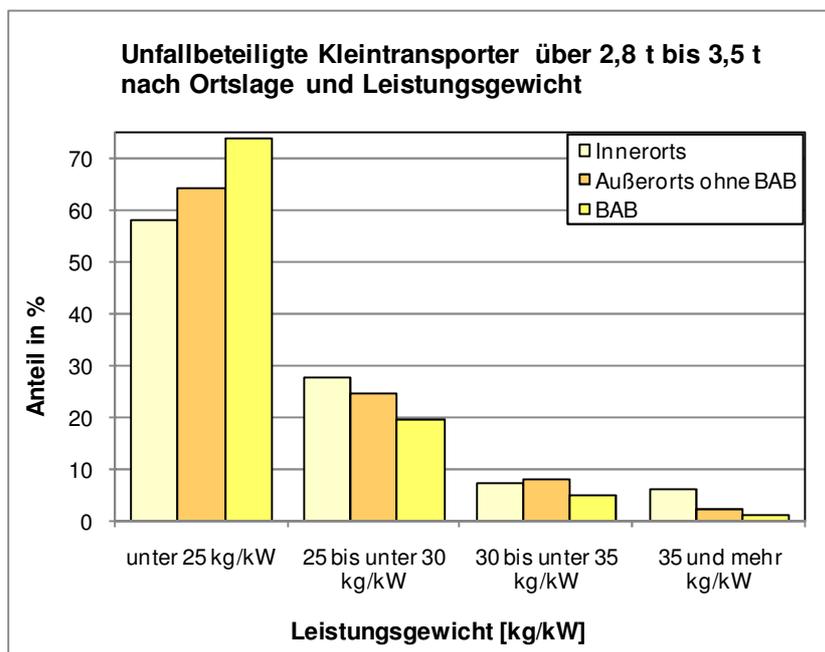


Bild 5.6: Anteil unfallbeteiligter Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t untergliedert nach Ortslage und Leistungsgewicht 2008

Der Anteil schwachmotorisierter Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t (Leistungsgewicht über 25 kg/KW) liegt dagegen in der Regel auf Innerortsstraßen im Vergleich zu Außerortsstraßen und Autobahnen höher.

Die unterschiedliche Leistungsstärke wird auch beim Vergleich der mittleren Motorleistung zwischen den Gruppen der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sichtbar. Mit 88 kW (2006: 85 kW) ist die mittlere Motorleistung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t rund 32% (2006: 30%) höher als die mittlere Motorleistung der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t (67 kW).

5.5 Fahrzeugalter

Das Fahrzeugalter von unfallbeteiligten Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist 2008 im Mittel mit 4 Jahren deutlich niedriger als von unfallbeteiligten Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t mit 7 Jahren. Auch im Vergleich zu den unfallbeteiligten Lkw (mittleres Alter 6,6 Jahre) und den unfallbeteiligten Pkw (mittleres Alter 8 Jahre) ist das mittlere Fahrzeugalter von unfallbeteiligten Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t deutlich niedriger.

Mit zunehmendem Fahrzeugalter ist der Anteil der Unfallbeteiligung für die Gruppe der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t stark fallend (Tabelle A11 im Anhang). Mehr als 45% aller unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sind im Jahr 2008 unter 3 Jahre alt (2006: 43%), dagegen sind nur noch 8% (2006: 7,4%) 10 Jahre oder älter (Bild 5.7). Auf Autobahnen sind sogar über 48% aller unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t unter 3 Jahre alt, demgegenüber sinkt der Anteil der Fahrzeuge, die 10 Jahre oder älter sind, auf 5%.

Bei unfallbeteiligten Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist der Anteil der Fahrzeuge, die unter 3 Jahre alt sind, mit 27% deutlich niedriger als bei den Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t. Zwar sinkt auch hier zunächst der Anteil mit zunehmendem Fahrzeugalter, steigt dann jedoch für Fahrzeuge im Alter von 10 Jahren und mehr deutlich auf 30% und liegt damit weit über dem Anteil der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t.

Unfallbeteiligte Pkw zeigen ein entgegengesetztes Bild zu den Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t. Mit zunehmendem Fahrzeugalter steigt der Anteil der Unfallbeteiligung der Pkw. Pkw im Alter unter 3 Jahre sind nur mit 17% unfallbeteiligt, dagegen liegt der Anteil der Fahrzeuge im Alter von 10 Jahren und mehr bei 40%.

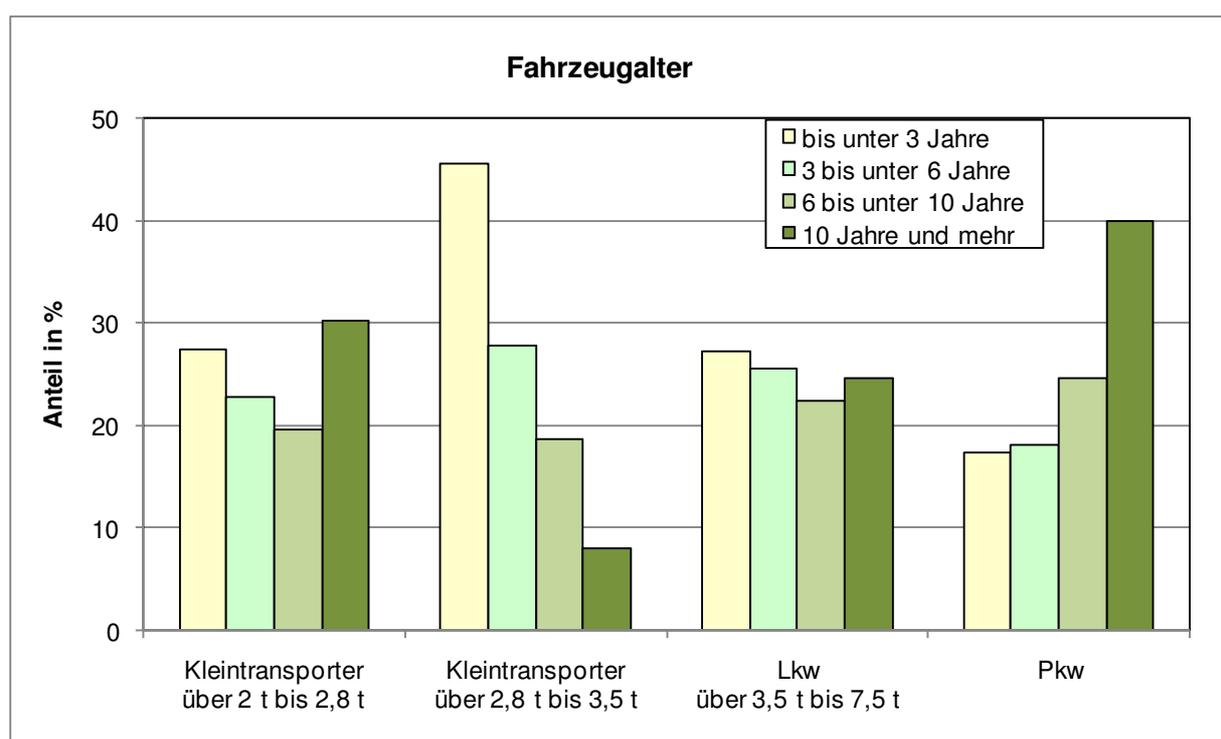


Bild 5.7: Fahrzeugalter der unfallbeteiligten Kleintransporter, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw 2008

6 Unfallschwere der Kleintransporterunfälle

Als Kenngröße der mittleren Unfallschwere ist das Verhältnis der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten zur Anzahl der Unfälle mit Personenschaden angegeben.

Die mittlere Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist 2008 mit 22,3 Getöteten und Schwerverletzten je 100 Unfälle mit Personenschaden im Vergleich zu den Vorjahren gesunken (2006: 24,3). Diese Tendenz zeigen auch die Vergleichsgruppen. Mit 20,5 (2006: 21,8) Getöteten und Schwerverletzten ist die mittlere Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t geringer, dies gilt auch für Unfälle unter Beteiligung von Pkw (2008: 21,8; 2006: 22,6). Die mittlere Unfallschwere von Unfällen unter Beteiligung von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ist naturgemäß mit 26,3 etwas höher (Tabelle 6.1). Auffällig ist die allgemein höhere Unfallschwere auf Außerortsstraßen

| 2008 | Getötete und Schwerverletzte je 100 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von | | | |
|---------------------------|---|----------------------|----------------------|-------------------|
| | Kleintransportern | | Lkw | Pkw ¹⁾ |
| | über 2 t bis 2,8 t | über 2,8 t bis 3,5 t | über 3,5 t bis 7,5 t | |
| Ortslage | | | | |
| insgesamt | 20,5 | 22,3 | 26,3 | 21,8 |
| Innerorts | 13,9 | 15,3 | 18,0 | 15,7 |
| Außerorts ohne BAB | 36,3 | 35,9 | 39,9 | 36,5 |
| BAB | 23,0 | 28,4 | 33,2 | 26,9 |

¹⁾ Fahrzeugart nach KBA

Tabelle 6.1: Mittlere Unfallschwere (Getötete und Schwerverletzte je 100 Unfälle mit Personenschaden) bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw 2008

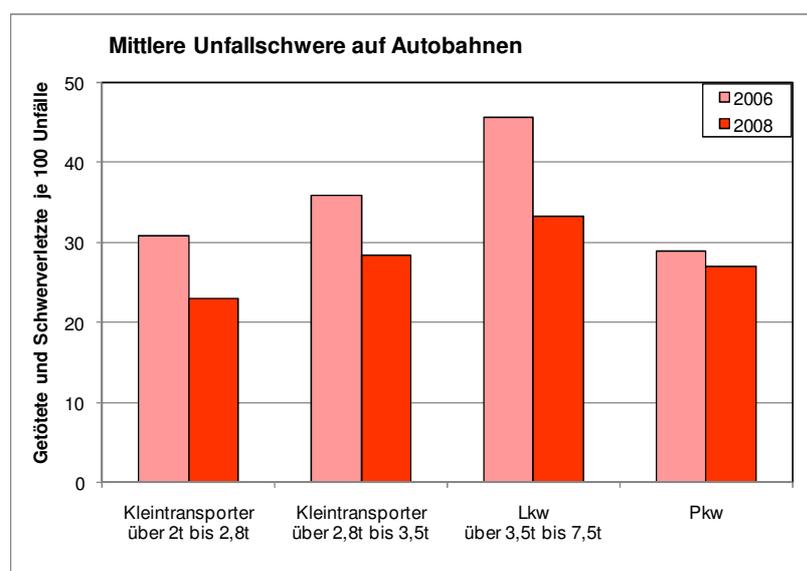


Bild 6.1: Mittlere Unfallschwere bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen 2006 und 2008

ohne BAB. Dies gilt sowohl für Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t als auch für Unfälle der Vergleichsgruppen. Mit 35,9 ist die mittlere Unfallschwere von Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t etwas geringer als die der Vergleichsgruppen.

Auf Autobahnen ist die Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t 2008 mit 28,4 Getöteten und Schwerverletzten niedriger als auf Außerortsstraßen ohne BAB. Dies gilt auch für alle Vergleichsgruppen.

Bild 6.1 zeigt die mittlere Unfallschwere bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen in den Jahren 2006 und 2008. Bei allen Fahrzeuggruppen ist die mittlere Unfallschwere von 2006 bis 2008 gesunken, am stärksten bei den Lkw.

7 Zusammenfassung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, den Bericht „Unfallbeteiligung von Kleintransportern - Aktualisierung auf das Jahr 2006“ (Schmid 2008) fortzuschreiben. Der vorliegende Bericht enthält die Untersuchungsergebnisse der Jahre 2007 und 2008.

Kleintransporter werden im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme nicht separat codiert und sind auch zulassungsrechtlich keine selbständige Fahrzeugart. Sie können in den Unfalldaten mittels der vom Kraftfahrt-Bundesamt zugespielten Angaben zur Fahrzeugart und zum zulässigen Gesamtgewicht identifiziert werden. Das betrifft jedoch nur in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge, deren Unfalldaten um Angaben aus dem zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes ergänzt wurden.

Untersucht wurden die Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern bis 2 t, Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t sowie Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t. Zu Vergleichszwecken wurden Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw in die Untersuchung mit einbezogen.

Bei der längerfristigen Entwicklung des Unfallgeschehens von Kleintransportern zeigen sich erhebliche Veränderungen. Dabei unterscheidet sich die Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t deutlich von der Entwicklung der Vergleichsgruppen. Beeinflusst wurde diese Entwicklung auch durch die Heraufsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge, ausgenommen Personenkraftwagen, die erst ab einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t gilt. Danach setzte eine sprunghafte Zunahme des Bestandes dieser Fahrzeuge ein.

Im Untersuchungszeitraum ist die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t wie auch der Bestand dieser Fahrzeuge deutlich angestiegen. 2008 waren insgesamt 7.250 Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t an Unfällen mit Personenschaden beteiligt, im Vergleich zum Jahr 1996 (1.733 Beteiligte) ein Anstieg um über 300%. Dabei ist zunächst zwischen 1997 (1.892 Beteiligte) und 2001 (5.273 Beteiligte) die Unfallbeteiligung sehr stark angestiegen. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 hat sich der Anstieg in den Folgejahren fortgesetzt, jedoch nicht mehr ganz so stark.

Günstiger verläuft die Entwicklung der Unfallbeteiligung der Vergleichsgruppen. Die Zahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ist von 1996 (9.566 Beteiligte) bis 1999 auf 11.275 Beteiligte angestiegen. Danach erfolgte ein kontinuierlicher Rückgang bis 2008 auf 7.429 Beteiligte (Ausnahme: 2007 mit leichtem Anstieg zum Vorjahr). Für die Gruppe der Lkw über 3,5 t bis 7,5 t fällt der Rückgang noch deutlicher aus. Von 1996 bis 1999 ist zunächst ein Anstieg der Anzahl der beteiligten Lkw über 3,5 t bis 7,5 t zu verzeichnen, ab 2000 sind die Anzahlen kontinuierlich stark rückläufig. Damit hat sich die Anzahl der beteiligten Lkw 2008 im Vergleich zu 1996 fast halbiert.

Die Untergliederung nach der Ortslage zeigt, dass bis zum Jahr 2001 auf Autobahnen ein stärkerer Anstieg der Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t stattgefunden hat als auf Innerorts- und Außerortsstraßen ohne BAB. Nach 2001 zeichnet sich ein Trendwechsel ab. Bei einem insgesamt geringeren Anstieg der Unfallbeteiligung wird deutlich, dass von 2001 bis 2008 auf Innerortsstraßen mit rund 58% ein stärkerer Anstieg der Unfallbeteiligung zu verzeichnen ist als auf Autobahnen (rund 7%) und Außerortsstraßen (17%).

Unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind im Mittel 39 Jahre alt und damit um 1 Jahr jünger als Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und um 2 Jahre jünger als Fahrer von Pkw.

Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind mit einem Anteil von 66% auffällig häufiger Hauptverursacher an Unfällen mit Personenschaden als die Fahrer der Vergleichsgruppen. Der Hauptverursacheranteil der Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t liegt mit 63,5% leicht darunter, die Fahrer von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t liegen mit 58% deutlich niedriger. Unfallbeteiligte Fahrer von Pkw waren nur mit 55% Hauptverursacher. 18- bis 24-Jährige Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t haben mit 77% einen überdurchschnittlich höheren Hauptverursacheranteil.

Die Unfallursachengruppen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit einem Anteil von 19% und „Abstand“ mit einem Anteil von 18% wurden 2008 bei Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t am häufigsten genannt. Einen Anteil von 14% hatte die Unfallursachengruppe „Vorfahrt, Vorrang“. „Geschwindigkeit“ wurde 2008 bei Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 13% genannt und hat damit im Vergleich zu den Vorjahren abgenommen.

Rund 62% aller an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t waren 2008 mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW ausgestattet und damit hochmotorisiert. In der Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t waren es dagegen nur 36%. Im Vergleich zu den Vorjahren ist der Anteil hochmotorisierter Fahrzeuge in beiden Gruppen angestiegen.

Die mittlere Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist 2008 mit 22,3 Getöteten und Schwerverletzten je 100 Unfälle mit Personenschaden im Vergleich zu den Vorjahren gesunken (2006: 24,3). Diese Tendenz zeigen auch die Vergleichsgruppen. Mit 20,5 (2006: 21,8) Getöteten und Schwerverletzten ist die mittlere Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t geringer, dies gilt auch für Unfälle unter Beteiligung von Pkw (2008: 21,8; 2006: 22,6). Auf Außerortsstraßen ohne BAB ist die mittlere Unfallschwere mit etwa 36 Getöteten und Schwerverletzten je 100 Unfälle mit Personenschaden naturgemäß höher.

Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind 2008 mit einem Anteil von 2,2% (7.151 Unfälle) gemessen am gesamten Unfallgeschehen von geringer Bedeutung. Auf Autobahnen beträgt dieser Anteil 4,6%.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich der bis 2001 zu verzeichnende Anstieg der Unfallzahlen der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t in den Folgejahren nicht mehr ganz so stark fortgesetzt hat, obwohl der Bestand dieser Fahrzeuge weiterhin deutlich gewachsen ist.

7.1 Gesonderte Zusammenfassung der Ergebnisse zum Unfallgeschehen der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen

Die nachfolgend dargestellten Ergebnisse aus den vorangestellten Abschnitten zur Unfallbeteiligung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t beziehen sich nur auf Autobahnen.

- Auf Autobahnen ist die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t von 181 Beteiligten im Jahr 1996 über 178 Beteiligte 1997 stark auf 820 Beteiligte im Jahr 2001 angestiegen. Im Jahr 2002 erfolgte ein Rückgang um 10% auf 738 Beteiligte. Der starke Anstieg bis 2001 hat sich in den Folgejahren nicht mehr fortgesetzt. Im Jahr 2004 wurde mit 749 Beteiligten in etwa das Niveau von 2002 erreicht. Danach stieg die Anzahl der Beteiligten bis 2007 auf 942. Im Jahr 2008 ist die Anzahl der Beteiligten im Vergleich zum Vorjahr um 7% gesunken (874 Beteiligte).
- Bei geringen Anzahlen hat sich die Anzahl der Getöteten auf Autobahnen im Jahr 2000 (33 Getötete) gegenüber 1996 verdoppelt. Mit Ausnahme des Jahres 2002 (27 Getötete) verunglückten bis zum Jahr 2004 jährlich zwischen 36 und 39 Personen tödlich. Danach sank die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t im Jahr 2005 auf 29 Getötete und hat sich im Jahr 2006 mit 30 Getöteten nicht wesentlich verändert. Im Jahr 2007 stieg die Anzahl der Getöteten wieder auf 38, sank 2008 jedoch auf 19 Getötete und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr halbiert.
- Die Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist auf Autobahnen 2008 mit 28,4 Getöteten und Schwerverletzten je 100 U(P) niedriger als auf Außerortsstraßen ohne BAB (35,9). Sie ist im Vergleich zu den Vorjahren gesunken.
- 15,5% aller Autobahnunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren 2008 Alleinunfälle. Damit ist der Anteil der Alleinunfälle auf Autobahnen im Vergleich zu allen Straßen mehr als doppelt so hoch.
- Der Anteil des Unfalltyps „Unfall im Längsverkehr“ war 2008 bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen mit 64% höher als in den Vorjahren. Mit der Zunahme des Anteils der Unfälle im Längsverkehr geht ein Rückgang des Anteils der Fahrunfälle einher (2008: 23%; 2006: 27%).
- Bei über der Hälfte der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern auf Autobahnen wird 2008 die Unfallart „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ genannt. „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links“ wird mit 22% häufiger genannt als auf den Ortstagen insgesamt, ist aber gegenüber den Vorjahren deutlich gesunken (2006: 27%; 2004: 31%).
- Die Anteile der beteiligten Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t nach dem Alter unterscheiden sich auf Autobahnen nur unwesentlich von der Verteilung auf allen Straßen. Mit 13% gehören unfallbeteiligte Fahrer der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen an.
- Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t wurden 2008 mit einem Anteil von 66% als Hauptverursacher eingestuft. Damit sind sie auffällig häufiger Hauptverursacher als die Fahrer der Vergleichsgruppen.

- Auf Autobahnen hat die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ 2008 für Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 28% die höchste Bedeutung, ist aber im Vergleich zu den Vorjahren erheblich zurückgegangen (2006: 35%). Der Anteil der Unfallursachengruppe „Abstand“ ist dagegen 2008 im Vergleich zu den Vorjahren gestiegen (2008: 24%; 2006: 19%).
- Etwa zwei Drittel aller unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen sind 2008 hochmotorisierte Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW. Dagegen verfügen nur weniger als die Hälfte der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t über ein Leistungsgewicht unter 25 kg/kW.
- Insgesamt ist festzustellen, dass sich auch auf Autobahnen der bis 2001 zu verzeichnende Anstieg der Unfallanzahlen der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t in den Folgejahren nicht mehr ganz so stark fortgesetzt hat, obwohl der Bestand dieser Fahrzeuge weiterhin deutlich gewachsen ist.

Literatur

Schmid 2008:

Schmid, M.:
Unfallbeteiligung von Kleintransportern
Aktualisierung auf das Jahr 2006
Bundesanstalt für Straßenwesen 2008

KBA 2006:

Kraftfahrt-Bundesamt:
Statistische Mitteilungen
Reihe 1 – Fahrzeugzulassungen
Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, November 2006

KBA 2008:

Kraftfahrt-Bundesamt:
Fahrzeugzulassungen (FZ)
Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern
Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Januar 2008
FZ6

KBA:

Kraftfahrt-Bundesamt:
Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern
Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 5. Ausgabe, Stand: April 2009

Anhang

| | | |
|---------------------|---|----|
| Tabelle A1: | Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t 1996 bis 2008..... | 34 |
| Tabelle A2: | Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit geschlossenem Kasten 1996 bis 2008 | 35 |
| Tabelle A3: | Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit offenem Kasten 1996 bis 2008 | 36 |
| Tabelle A4: | Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t innerhalb von Ortschaften 1996 bis 2008 | 37 |
| Tabelle A5: | Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t außerorts ohne BAB 1996 bis 2008..... | 38 |
| Tabelle A6: | Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t auf Autobahnen 1996 bis 2008..... | 39 |
| Tabelle A7: | Bestand an Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit Normalaufbau und Pkw der Jahre 1996 bis 1999 und 2001 bis 2008 | 40 |
| Tabelle A8: | Ausgewählte Unfallmerkmale bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw im Jahr 2008 | 41 |
| Tabelle A9: | Ausgewählte Fahrermerkmale unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008 | 42 |
| Tabelle A10: | Unfallursachen der Fahrzeugführer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008 | 43 |
| Tabelle A11: | Ausgewählte Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Kleintransporter, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008 | 44 |

| Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw | Gesamt | | | | | | | | | | | | | Veränd. in % 2008/96 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------|
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | |
| Beteiligte an U(P) | 19.595 | 20.740 | 21.792 | 24.604 | 24.642 | 24.747 | 22.278 | 21.764 | 21.009 | 21.013 | 20.877 | 21.289 | 20.587 | 5,1 |
| Kleintransporter bis 2 t | 3.033 | 3.366 | 3.645 | 4.099 | 4.044 | 4.205 | 3.916 | 3.933 | 3.705 | 3.552 | 3.361 | 3.286 | 3.085 | 1,7 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 9.566 | 10.217 | 10.385 | 11.275 | 10.697 | 10.420 | 9.048 | 8.537 | 8.080 | 8.049 | 7.833 | 7.919 | 7.429 | -22,3 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 1.733 | 1.892 | 2.490 | 3.577 | 4.480 | 5.273 | 5.223 | 5.429 | 5.674 | 5.974 | 6.323 | 6.991 | 7.250 | 318,3 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 5.263 | 5.265 | 5.272 | 5.653 | 5.421 | 4.849 | 4.091 | 3.865 | 3.550 | 3.438 | 3.360 | 3.093 | 2.823 | -46,4 |
| Getötete ¹⁾ | 495 | 525 | 442 | 528 | 576 | 537 | 502 | 490 | 465 | 381 | 435 | 385 | 331 | -33,1 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 34 | 41 | 50 | 49 | 54 | 46 | 54 | 50 | 57 | 46 | 58 | 35 | 37 | 8,8 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 213 | 245 | 182 | 219 | 226 | 222 | 182 | 163 | 160 | 135 | 142 | 124 | 90 | -57,7 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 50 | 46 | 80 | 76 | 119 | 132 | 120 | 134 | 133 | 101 | 111 | 135 | 126 | 152,0 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 198 | 193 | 130 | 184 | 177 | 137 | 146 | 143 | 115 | 99 | 124 | 91 | 78 | -60,6 |
| Verunglückte ²⁾ | 26.590 | 28.069 | 29.408 | 33.388 | 33.648 | 33.931 | 30.507 | 29.710 | 28.867 | 28.235 | 28.133 | 28.472 | 27.486 | 3,4 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 4.084 | 4.482 | 4.751 | 5.382 | 5.444 | 5.589 | 5.308 | 5.290 | 5.009 | 4.741 | 4.388 | 4.307 | 4.001 | -2,0 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 13.051 | 13.935 | 14.127 | 15.423 | 14.721 | 14.446 | 12.507 | 11.720 | 11.148 | 10.886 | 10.525 | 10.596 | 9.920 | -24,0 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 2.365 | 2.585 | 3.441 | 4.931 | 6.250 | 7.354 | 7.203 | 7.411 | 7.858 | 8.061 | 8.635 | 9.420 | 9.802 | 314,5 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 7.090 | 7.067 | 7.089 | 7.652 | 7.233 | 6.542 | 5.489 | 5.289 | 4.852 | 4.547 | 4.585 | 4.149 | 3.763 | -46,9 |

¹⁾ Getötete bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

²⁾ Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

³⁾ Mehrfachzählungen möglich

Tabelle A1: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t 1996 bis 2008

| Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw | Mit geschlossenem Kasten | | | | | | | | | | | | | Veränd. in % 2008/96 |
|--|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------|
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | |
| Beteiligte an U(P) | 13.360 | 14.468 | 15.756 | 18.091 | 18.503 | 18.864 | 17.210 | 17.134 | 16.449 | 16.812 | 16.766 | 17.169 | 16.841 | 26,1 |
| Kleintransporter bis 2 t | 2.806 | 3.164 | 3.449 | 3.894 | 3.869 | 3.995 | 3.740 | 3.777 | 3.559 | 3.417 | 3.219 | 3.139 | 2.966 | 5,7 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 6.695 | 7.304 | 7.612 | 8.255 | 8.033 | 7.917 | 6.958 | 6.702 | 6.396 | 6.542 | 6.463 | 6.645 | 6.308 | -5,8 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 1.089 | 1.192 | 1.795 | 2.717 | 3.504 | 4.170 | 4.099 | 4.361 | 4.487 | 4.821 | 5.080 | 5.536 | 5.869 | 438,9 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 2.770 | 2.808 | 2.900 | 3.225 | 3.097 | 2.782 | 2.413 | 2.294 | 2.007 | 2.032 | 2.004 | 1.849 | 1.698 | -38,7 |
| Getötete ¹⁾ | 321 | 338 | 306 | 376 | 421 | 392 | 362 | 371 | 358 | 281 | 343 | 284 | 260 | -19,0 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 30 | 40 | 46 | 43 | 52 | 46 | 50 | 49 | 55 | 43 | 53 | 34 | 32 | 6,7 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 152 | 168 | 129 | 172 | 168 | 165 | 140 | 133 | 129 | 115 | 120 | 100 | 73 | -52,0 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 23 | 32 | 59 | 59 | 92 | 110 | 95 | 107 | 105 | 76 | 94 | 106 | 111 | 382,6 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 116 | 98 | 72 | 102 | 109 | 71 | 77 | 82 | 69 | 47 | 76 | 44 | 44 | -62,1 |
| Verunglückte ²⁾ | 18.118 | 19.451 | 21.181 | 24.370 | 25.226 | 25.724 | 23.572 | 23.205 | 22.052 | 22.433 | 22.489 | 22.787 | 22.436 | 23,8 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 3.781 | 4.208 | 4.490 | 5.096 | 5.206 | 5.317 | 5.066 | 5.079 | 4.423 | 4.563 | 4.200 | 4.119 | 3.839 | 1,5 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 9.120 | 9.917 | 10.308 | 11.219 | 10.976 | 10.928 | 9.649 | 9.122 | 8.745 | 8.844 | 8.646 | 8.801 | 8.407 | -7,8 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 1.478 | 1.574 | 2.457 | 3.732 | 4.850 | 5.743 | 5.609 | 5.908 | 6.103 | 6.390 | 6.885 | 7.382 | 7.906 | 434,9 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 3.739 | 3.752 | 3.926 | 4.323 | 4.194 | 3.736 | 3.248 | 3.096 | 2.781 | 2.636 | 2.758 | 2.485 | 2.284 | -38,9 |

¹⁾ Getötete bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

²⁾ Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

³⁾ Mehrfachzählungen möglich

Tabelle A2: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit geschlossenem Kasten 1996 bis 2008

| Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw | Mit offenem Kasten | | | | | | | | | | | | | Veränd. in % |
|--|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2008/96 |
| Beteiligte an U(P) | 6.235 | 6.271 | 6.036 | 6.513 | 6.139 | 5.883 | 5.068 | 4.630 | 4.560 | 4.201 | 4.111 | 4.120 | 3.746 | -39,9 |
| Kleintransporter bis 2 t | 227 | 202 | 196 | 205 | 175 | 210 | 176 | 156 | 146 | 135 | 142 | 147 | 119 | -47,6 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 2.871 | 2.913 | 2.773 | 3.020 | 2.664 | 2.503 | 2.090 | 1.835 | 1.684 | 1.507 | 1.370 | 1.274 | 1.121 | -61,0 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 644 | 700 | 695 | 860 | 976 | 1.103 | 1.124 | 1.068 | 1.187 | 1.153 | 1.243 | 1.455 | 1.381 | 114,4 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 2.493 | 2.456 | 2.372 | 2.428 | 2.324 | 2.067 | 1.678 | 1.571 | 1.543 | 1.406 | 1.356 | 1.244 | 1.125 | -54,9 |
| Getötete ¹⁾ | 175 | 192 | 137 | 156 | 159 | 149 | 143 | 119 | 107 | 101 | 93 | 103 | 72 | -58,9 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 4 | 1 | 4 | 6 | 2 | - | 4 | 1 | 2 | 4 | 5 | 1 | 5 | 25,0 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 61 | 80 | 53 | 49 | 60 | 58 | 45 | 30 | 31 | 20 | 22 | 24 | 17 | -72,1 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 27 | 15 | 22 | 17 | 27 | 22 | 25 | 27 | 28 | 25 | 18 | 31 | 15 | -44,4 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 83 | 96 | 58 | 84 | 70 | 69 | 69 | 61 | 46 | 52 | 48 | 47 | 35 | -57,8 |
| Verunglückte ²⁾ | 8.596 | 8.752 | 8.398 | 9.189 | 8.588 | 8.359 | 7.067 | 6.613 | 6.495 | 5.926 | 5.775 | 5.783 | 5.184 | -39,7 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 303 | 275 | 267 | 292 | 238 | 283 | 242 | 215 | 186 | 183 | 190 | 189 | 163 | -46,2 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 3.986 | 4.095 | 3.884 | 4.288 | 3.840 | 3.585 | 2.933 | 2.646 | 2.444 | 2.079 | 1.927 | 1.820 | 1.559 | -60,9 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 891 | 1.015 | 993 | 1.213 | 1.413 | 1.620 | 1.617 | 1.520 | 1.773 | 1.704 | 1.801 | 2.077 | 1.951 | 119,0 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 3.416 | 3.367 | 3.254 | 3.396 | 3.097 | 2.871 | 2.275 | 2.232 | 2.092 | 1.960 | 1.857 | 1.697 | 1.511 | -55,8 |

¹⁾ Getötete bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

²⁾ Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

³⁾ Mehrfachzählungen möglich

Tabelle A3: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit offenem Kasten 1996 bis 2008

| Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw | Innerhalb von Ortschaften | | | | | | | | | | | | | Veränd. in % 2008/96 |
|--|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------|
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | |
| Beteiligte an U(P) | 12.125 | 12.774 | 13.314 | 14.803 | 14.792 | 14.668 | 13.400 | 13.054 | 12.676 | 12.824 | 12.845 | 13.188 | 13.067 | 7,8 |
| Kleintransporter bis 2 t | 2.088 | 2.301 | 2.457 | 2.758 | 2.714 | 2.757 | 2.556 | 2.586 | 2.437 | 2.327 | 2.203 | 2.179 | 2.067 | -1,0 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 5.895 | 6.262 | 6.416 | 6.845 | 6.546 | 6.317 | 5.626 | 5.260 | 5.062 | 5.118 | 5.066 | 5.107 | 4.892 | -17,0 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 1.060 | 1.158 | 1.394 | 1.995 | 2.455 | 2.831 | 2.878 | 3.049 | 3.183 | 3.388 | 3.679 | 4.114 | 4.476 | 322,3 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 3.082 | 3.053 | 3.047 | 3.205 | 3.077 | 2.763 | 2.340 | 2.159 | 1.994 | 1.991 | 1.897 | 1.788 | 1.632 | -47,0 |
| Getötete ¹⁾ | 131 | 131 | 101 | 119 | 129 | 140 | 95 | 95 | 99 | 101 | 100 | 80 | 78 | -40,5 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 11 | 12 | 11 | 11 | 17 | 10 | 11 | 8 | 11 | 8 | 11 | 8 | 9 | -18,2 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 58 | 55 | 43 | 41 | 47 | 63 | 29 | 32 | 35 | 33 | 33 | 29 | 17 | -70,7 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 5 | 11 | 15 | 16 | 15 | 26 | 22 | 20 | 23 | 27 | 22 | 22 | 29 | 480,0 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 57 | 53 | 32 | 51 | 50 | 41 | 33 | 35 | 30 | 33 | 34 | 21 | 23 | -59,6 |
| Verunglückte ²⁾ | 15.049 | 15.965 | 16.469 | 18.418 | 18.494 | 18.433 | 16.838 | 16.164 | 15.863 | 15.726 | 15.806 | 16.126 | 16.006 | 6,4 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 2.616 | 2.862 | 2.992 | 3.355 | 3.398 | 3.440 | 3.225 | 3.168 | 3.062 | 2.872 | 2.714 | 2.678 | 2.506 | -4,2 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 7.322 | 7.860 | 7.997 | 8.539 | 8.211 | 8.007 | 7.109 | 6.582 | 6.373 | 6.340 | 6.230 | 6.278 | 6.056 | -17,3 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 1.322 | 1.451 | 1.724 | 2.523 | 3.096 | 3.568 | 3.623 | 3.784 | 3.943 | 4.130 | 4.542 | 4.986 | 5.464 | 313,3 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 3.789 | 3.792 | 3.756 | 4.001 | 3.789 | 3.418 | 2.881 | 2.630 | 2.485 | 2.384 | 2.320 | 2.184 | 1.980 | -47,7 |

1) Getötete bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

2) Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

3) Mehrfachzählungen möglich

Tabelle A4: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t innerhalb von Ortschaften 1996 bis 2008

| Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw | Außerorts ohne BAB | | | | | | | | | | | | | Veränd. in % 2008/96 |
|--|--------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------|
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | |
| Beteiligte an U(P) | 5.657 | 5.957 | 6.467 | 7.250 | 7.269 | 7.383 | 6.505 | 6.328 | 6.146 | 5.847 | 5.719 | 5.804 | 5.508 | -2,6 |
| Kleintransporter bis 2 t | 780 | 848 | 990 | 1.057 | 1.060 | 1.162 | 1.093 | 1.071 | 1.017 | 978 | 922 | 875 | 828 | 6,2 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 2.862 | 3.037 | 3.104 | 3.437 | 3.180 | 3.135 | 2.595 | 2.451 | 2.287 | 2.181 | 2.081 | 2.122 | 1.963 | -31,4 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 492 | 556 | 786 | 1.074 | 1.349 | 1.622 | 1.607 | 1.621 | 1.742 | 1.699 | 1.730 | 1.935 | 1.900 | 286,2 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 1.523 | 1.516 | 1.587 | 1.682 | 1.680 | 1.464 | 1.210 | 1.185 | 1.100 | 989 | 986 | 872 | 817 | -46,4 |
| Getötete ¹⁾ | 255 | 314 | 278 | 313 | 348 | 301 | 299 | 289 | 286 | 194 | 249 | 223 | 201 | -21,2 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 18 | 22 | 35 | 31 | 33 | 34 | 33 | 30 | 37 | 30 | 40 | 21 | 24 | 33,3 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 115 | 158 | 115 | 144 | 149 | 132 | 112 | 104 | 108 | 74 | 89 | 78 | 57 | -50,4 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 29 | 30 | 51 | 45 | 71 | 68 | 71 | 75 | 74 | 45 | 59 | 75 | 78 | 169,0 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 93 | 104 | 77 | 93 | 95 | 67 | 83 | 80 | 67 | 45 | 61 | 49 | 42 | -54,8 |
| Verunglückte ²⁾ | 8.514 | 8.858 | 9.758 | 10.880 | 11.019 | 11.059 | 9.888 | 9.556 | 9.369 | 8.766 | 8.537 | 8.710 | 8.213 | -3,5 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 1.174 | 1.274 | 1.449 | 1.581 | 1.627 | 1.686 | 1.667 | 1.638 | 1.527 | 1.457 | 1.327 | 1.279 | 1.186 | 1,0 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 4.364 | 4.536 | 4.776 | 5.241 | 4.949 | 4.827 | 4.027 | 3.736 | 3.556 | 3.344 | 3.179 | 3.230 | 2.944 | -32,5 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 754 | 855 | 1.191 | 1.616 | 2.009 | 2.474 | 2.398 | 2.407 | 2.665 | 2.533 | 2.588 | 2.915 | 2.889 | 283,2 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 2.222 | 2.193 | 2.342 | 2.442 | 2.434 | 2.072 | 1.796 | 1.775 | 1.621 | 1.432 | 1.443 | 1.286 | 1.194 | -46,3 |

¹⁾ Getötete bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

²⁾ Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

³⁾ Mehrfachzählungen möglich

Tabelle A5: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t außerorts ohne BAB 1996 bis 2008

| Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw | BAB | | | | | | | | | | | | | Veränd. in % |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2008/96 |
| Beteiligte an U(P) | 1.813 | 2.009 | 2.011 | 2.551 | 2.581 | 2.696 | 2.373 | 2.382 | 2.187 | 2.342 | 2.313 | 2.297 | 2.012 | 11,0 |
| Kleintransporter bis 2 t | 165 | 217 | 198 | 284 | 270 | 286 | 267 | 276 | 251 | 247 | 236 | 232 | 190 | 15,2 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | 809 | 918 | 865 | 993 | 971 | 968 | 827 | 826 | 731 | 750 | 686 | 690 | 574 | -29,0 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 181 | 178 | 310 | 508 | 676 | 820 | 738 | 759 | 749 | 887 | 914 | 942 | 874 | 382,9 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | 658 | 696 | 638 | 766 | 664 | 622 | 541 | 521 | 456 | 458 | 477 | 433 | 374 | -43,2 |
| Getötete ¹⁾ | 109 | 80 | 63 | 96 | 99 | 96 | 108 | 106 | 80 | 86 | 86 | 82 | 52 | -52,3 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 5 | 7 | 4 | 7 | 4 | 2 | 10 | 12 | 9 | 8 | 7 | 6 | 4 | -20,0 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 40 | 32 | 24 | 34 | 30 | 27 | 41 | 27 | 17 | 28 | 20 | 17 | 16 | -60,0 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 16 | 5 | 14 | 15 | 33 | 38 | 27 | 39 | 36 | 29 | 30 | 38 | 19 | 18,8 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 48 | 36 | 21 | 40 | 32 | 29 | 30 | 28 | 18 | 21 | 29 | 21 | 13 | -72,9 |
| Verunglückte ²⁾ | 3.027 | 3.246 | 3.181 | 4.090 | 4.135 | 4.439 | 3.781 | 3.990 | 3.645 | 3.743 | 3.790 | 3.636 | 3.267 | 7,9 |
| Kleintransporter bis 2 t ³⁾ | 294 | 346 | 310 | 446 | 419 | 463 | 416 | 484 | 420 | 412 | 347 | 350 | 309 | 5,1 |
| Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾ | 1.365 | 1.539 | 1.354 | 1.643 | 1.561 | 1.612 | 1.371 | 1.402 | 1.219 | 1.202 | 1.116 | 1.088 | 920 | -32,6 |
| Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | 289 | 279 | 526 | 792 | 1.145 | 1.312 | 1.182 | 1.220 | 1.260 | 1.398 | 1.505 | 1.519 | 1.449 | 401,4 |
| Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾ | 1.079 | 1.082 | 991 | 1.209 | 1.010 | 1.052 | 812 | 884 | 746 | 731 | 822 | 679 | 589 | -45,4 |

¹⁾ Getötete bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

²⁾ Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bzw. Lkw's

³⁾ Mehrfachzählungen möglich

Tabelle A6: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t auf Autobahnen 1996 bis 2008

| Jahr | Bestand ²⁾ | | | | |
|------|-----------------------------|---|---|--------------------------------|------------|
| | Kleintransporter bis 2 t | Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t | Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t | Lkw über 3,5 t bis 7,5 t | Pkw |
| 1996 | 320.360 | 945.500 ¹⁾ | 164.000 ¹⁾ | 421.204 | 40.987.547 |
| 1997 | 344.444 | 974.417 | 173.164 | 414.820 | 41.371.992 |
| 1998 | 364.348 | 999.533 | 196.953 | 410.037 | 41.673.787 |
| 1999 | 382.539 | 1.027.965 | 243.747 | 412.956 | 42.323.672 |
| 2001 | 412.935 | 1.052.813 | 331.232 | 414.563 | 43.772.260 |
| 2002 | 427.734 | 1.040.321 | 386.088 | 405.525 | 44.383.323 |
| 2003 | 430.880 | 1.007.033 | 430.358 | 384.076 | 44.657.303 |
| 2004 | 428.375 | 973.945 | 468.376 | 365.145 | 45.022.926 |
| 2005 | 416.265 | 958.528 | 507.224 | 349.543 | 45.375.526 |
| 2006 | 405.722 | 948.141 | 548.441 | 336.518 | 46.090.303 |
| 2007 | 392.789 | 946.722 | 603.236 | 328.182 | 46.569.657 |
| 2008 | 329.850 | 818.126 | 613.426 | 283.009 | 41.183.594 |

¹⁾ geschätzt

²⁾ Stichtag der Bestandszählung bis 1999: 01. Juli / ab 2001: 01. Januar

Ab 01.01.2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12% lt. StBA).

Die Werte vom 01.01.2008 sind daher mit den früheren Werten nicht mehr vergleichbar!

Tabelle A7: Bestand an Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit Normalaufbau und Pkw der Jahre 1996 bis 1999 und 2001 bis 2008

| 2008 | Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von | | | | | | | |
|-------------------------------------|---|----------|----------------------|----------|----------------------|----------|-------------------|----------|
| | Kleintransportern | | | | Lkw | | Pkw ¹⁾ | |
| | über 2 t bis 2,8 t | | über 2,8 t bis 3,5 t | | über 3,5 t bis 7,5 t | | Insges. | dar. BAB |
| | Insges. | dar. BAB | Insges. | dar. BAB | Insges. | dar. BAB | | |
| Gesamt (Anzahl) | 7.342 | 561 | 7.151 | 841 | 2.770 | 358 | 250.321 | 15.262 |
| Anzahl der Unfallbeteiligten | Anteil in % | | | | | | | |
| Alleinunfall | 6,4 | 12,5 | 6,9 | 15,5 | 3,5 | 6,1 | 13,1 | 23,9 |
| Unfall mit 2 Beteiligten | 73,9 | 46,7 | 72,6 | 47,6 | 76,3 | 55,9 | 75,5 | 48,0 |
| Unfall mit 3 Beteiligten | 15,0 | 24,1 | 15,0 | 21,3 | 15,1 | 21,2 | 9,2 | 18,5 |
| Unfall mit 4 Beteiligten | 3,2 | 8,0 | 3,8 | 7,4 | 3,5 | 10,6 | 1,6 | 6,0 |
| Unfall mit 5 und mehr Beteiligten | 1,4 | 8,7 | 1,7 | 8,3 | 1,6 | 6,1 | 0,5 | 3,6 |
| Insgesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Unfalltyp | | | | | | | | |
| Fahrunfall | 10,9 | 21,4 | 11,9 | 23,1 | 9,4 | 18,4 | 15,9 | 30,0 |
| Abbiegeunfall | 15,6 | 0,4 | 13,6 | 0,5 | 13,7 | 0,3 | 15,4 | 0,4 |
| Einbiegen-/Kreuzen-Unfall | 23,6 | 2,0 | 21,3 | 1,8 | 19,7 | 1,1 | 26,2 | 1,9 |
| Überschreiten-Unfall | 2,7 | 0,2 | 2,6 | 0,1 | 2,3 | 0,0 | 5,2 | 0,2 |
| Unfall durch ruhenden Verkehr | 3,9 | 0,0 | 3,6 | 0,1 | 5,3 | 0,6 | 3,4 | 0,2 |
| Unfall im Längsverkehr | 34,1 | 63,5 | 35,4 | 64,2 | 38,7 | 65,9 | 25,2 | 57,3 |
| Sonstiger Unfall | 9,2 | 12,7 | 11,7 | 10,2 | 11,0 | 13,7 | 8,7 | 10,1 |
| Insgesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Unfallart | | | | | | | | |
| Auffahren a. haltendes Fz (1) | 9,2 | 3,9 | 9,0 | 3,3 | 10,6 | 6,7 | 7,6 | 3,4 |
| Auffahren a. fahrendes Fz (2) | 26,6 | 52,0 | 26,0 | 51,1 | 25,2 | 54,2 | 18,4 | 40,1 |
| Seitlich in gleicher Richtung (3) | 5,1 | 12,7 | 5,5 | 13,6 | 6,6 | 13,4 | 4,3 | 15,2 |
| Entgegenkommend (4) | 9,1 | 1,4 | 9,6 | 0,6 | 13,7 | 0,6 | 8,2 | 0,5 |
| Einbiegen, Kreuzen (5) | 29,9 | 0,7 | 26,6 | 1,5 | 24,9 | 0,6 | 32,8 | 1,3 |
| Fahrzeug-Fußgänger (6) | 5,8 | 0,7 | 7,1 | 0,2 | 4,9 | 0,0 | 8,4 | 0,4 |
| Aufprall auf Hindernis (7) | 0,4 | 1,2 | 0,4 | 1,1 | 0,9 | 3,6 | 0,4 | 1,1 |
| Abkommen von der Fahrbahn (8, 9) | 8,2 | 21,9 | 8,9 | 22,4 | 5,3 | 14,2 | 14,2 | 32,4 |
| Unfall anderer Art (0) | 5,8 | 5,3 | 6,9 | 6,2 | 7,7 | 6,7 | 5,7 | 5,7 |
| Insgesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

¹⁾ Fahrzeugart nach KBA

Tabelle A8: Ausgewählte Unfallmerkmale bei Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw im Jahr 2008

| 2008 | An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrer von | | | | | | | |
|-----------------------------------|--|----------|----------------------|----------|----------------------|----------|-------------------|----------|
| | Kleintransportern | | | | Lkw | | Pkw ¹⁾ | |
| | über 2 t bis 2,8 t | | über 2,8 t bis 3,5 t | | über 3,5 t bis 7,5 t | | Insges. | dar. BAB |
| | Insges. | dar. BAB | Insges. | dar. BAB | Insges. | dar. BAB | | |
| Gesamt (Anzahl) | 7.429 | 574 | 7.250 | 874 | 2.823 | 374 | 366.181 | 26.201 |
| Alter | Anteil in % | | | | | | | |
| 18 - 24 Jahre | 12,7 | 15,0 | 13,3 | 13,3 | 2,5 | 2,9 | 20,9 | 18,5 |
| 25 - 34 Jahre | 21,0 | 22,1 | 26,2 | 25,1 | 21,6 | 17,1 | 18,7 | 22,5 |
| 35 - 44 Jahre | 27,7 | 26,7 | 26,8 | 30,2 | 32,2 | 29,7 | 20,5 | 23,4 |
| 45 - 54 Jahre | 22,0 | 22,0 | 20,4 | 18,9 | 25,2 | 29,7 | 16,9 | 17,9 |
| 55 - 64 Jahre | 10,3 | 10,1 | 8,7 | 9,5 | 11,8 | 14,4 | 10,2 | 9,9 |
| 65 u. m. Jahre | 3,7 | 3,5 | 2,3 | 2,5 | 3,2 | 5,1 | 10,8 | 7,4 |
| Insgesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Alter der Hauptverursacher | Anteil der Hauptverursacher an allen Beteiligten in % | | | | | | | |
| 18 - 24 Jahre | 74,4 | 67,4 | 77,0 | 76,7 | 53,5 | 18,2 * | 66,0 | 58,5 |
| 25 - 34 Jahre | 65,4 | 54,3 | 69,6 | 60,3 | 62,0 | 43,8 | 52,6 | 44,1 |
| 35 - 44 Jahre | 61,5 | 46,4 | 65,1 | 53,8 | 58,1 | 41,4 | 49,6 | 39,5 |
| 45 - 54 Jahre | 62,3 | 45,2 | 61,9 | 53,9 | 60,1 | 36,9 | 49,9 | 37,6 |
| 55 - 64 Jahre | 62,6 | 46,6 | 59,7 | 51,8 | 56,5 | 37,0 | 53,1 | 38,5 |
| 65 u. m. Jahre | 67,4 | 45,0 * | 65,2 | 68,2 | 68,9 | 57,9 * | 66,5 | 53,3 |
| Insgesamt | 63,5 | 50,9 | 65,9 | 58,8 | 57,9 | 39,8 | 55,3 | 44,7 |

1) Fahrzeugart nach KBA

*) geringe Anzahl

Tabelle A9: Ausgewählte Fahrermerkmale unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008

| 2008 | Fahrer- und fahrzeugbezogene Unfallursachen von | | | | | | | |
|---|---|--------------|----------------------|--------------|----------------------|--------------|-------------------|--------------|
| | Kleintransportern | | | | Lkw | | Pkw ¹⁾ | |
| | über 2 t bis 2,8 t | | über 2,8 t bis 3,5 t | | über 3,5 t bis 7,5 t | | Insges. | dar. BAB |
| | Insges. | dar. BAB | Insges. | dar. BAB | Insges. | dar. BAB | | |
| Anzahl der Nennungen | 5.653 | 402 | 5.814 | 721 | 1.972 | 203 | 247.236 | 16.510 |
| Unfallursachengruppen | Anteil in % | | | | | | | |
| Verkehrstüchtigkeit (1-4) | 4,2 | 7,2 | 4,1 | 7,6 | 2,4 | 3,9 | 6,1 | 8,0 |
| Fehler der Fahrzeugführer, Straßenbenutzung (10-11) | 3,3 | 1,7 | 3,4 | 1,1 | 5,7 | 2,0 | 3,6 | 1,3 |
| Geschwindigkeit (12-13) | 12,9 | 26,6 | 13,1 | 27,9 | 8,6 | 15,3 | 14,8 | 29,8 |
| Abstand (14-15) | 18,7 | 25,4 | 17,9 | 23,6 | 20,5 | 30,0 | 13,1 | 20,7 |
| Überholen, Vorbeifahren (16-25) | 3,1 | 5,2 | 3,9 | 5,7 | 6,0 | 10,8 | 3,3 | 6,2 |
| Nebeneinanderfahren (26) | 1,3 | 3,2 | 1,6 | 3,6 | 2,2 | 7,9 | 1,3 | 3,9 |
| Vorfahrt, Vorrang (27-33) | 15,5 | 1,0 | 14,2 | 1,1 | 14,9 | 1,0 | 17,7 | 1,6 |
| Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- u. Anfahren (35-37) | 19,5 | 0,7 | 19,3 | 0,3 | 16,7 | 0,5 | 18,1 | 0,3 |
| Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (38-42) | 4,2 | 0,0 | 4,1 | 0,0 | 3,0 | 0,0 | 4,8 | 0,1 |
| Ruhender Verkehr, Verkehrs-sicherung (43-45) | 1,7 | 0,0 | 1,5 | 0,7 | 2,6 | 0,0 | 1,2 | 0,2 |
| Nichtbeachten der Beleuch-tungsvorschriften (46) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,5 | 0,0 | 0,0 |
| Ladung, Besetzung (47-48) | 0,5 | 2,0 | 0,7 | 1,2 | 0,9 | 1,5 | 0,1 | 0,2 |
| Andere Fehler beim Fahrzeug-führer (49) | 14,3 | 23,6 | 15,3 | 24,5 | 15,0 | 21,2 | 15,4 | 25,4 |
| Technische Mängel, Wartungs-mängel (50-55) | 0,8 | 3,2 | 0,8 | 2,6 | 1,3 | 5,4 | 0,5 | 2,2 |
| Insgesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

¹⁾ Fahrzeugart nach KBA

Tabelle A10: Unfallursachen der Fahrzeugführer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008

| 2008 | An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrzeuge | | | | | | | |
|-------------------------------|--|----------|----------------------|----------|----------------------|----------|-------------------|----------|
| | Kleintransportern | | | | Lkw | | Pkw ¹⁾ | |
| | über 2 t bis 2,8 t | | über 2,8 t bis 3,5 t | | über 3,5 t bis 7,5 t | | Insges. | dar. BAB |
| | Insges. | dar. BAB | Insges. | dar. BAB | Insges. | dar. BAB | | |
| Gesamt (Anzahl) | 7.429 | 574 | 7.250 | 874 | 2.823 | 374 | 366.181 | 26.201 |
| Leistungsgewicht kg/kW | Anteil in % | | | | | | | |
| unter 20 kg/kW | 11,2 | 19,7 | 15,6 | 23,1 | 1,4 | 1,3 | 72,2 | 78,4 |
| 20 bis unter 25 kg/kW | 25,2 | 28,2 | 46,1 | 50,8 | 2,0 | 0,5 | 22,8 | 17,8 |
| 25 bis unter 30 kg/kW | 40,1 | 35,5 | 26,1 | 19,7 | 4,4 | 2,9 | 4,6 | 3,5 |
| 30 bis unter 35 kg/kW | 19,2 | 12,7 | 7,4 | 5,0 | 10,7 | 13,1 | 0,3 | 0,3 |
| 35 bis unter 40 kg/kW | 3,3 | 3,1 | 4,3 | 1,1 | 23,8 | 27,8 | 0,0 | 0,0 |
| 40 und mehr kg/kW | 1,0 | 0,7 | 0,5 | 0,2 | 57,7 | 54,3 | 0,0 | 0,0 |
| Insgesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Fahrzeugalter (Jahre) | | | | | | | | |
| bis unter 3 Jahre | 27,4 | 32,2 | 45,5 | 48,4 | 27,3 | 29,4 | 17,4 | 25,1 |
| 3 bis unter 6 Jahre | 22,7 | 25,4 | 27,8 | 28,1 | 25,6 | 23,0 | 18,1 | 20,2 |
| 6 bis unter 10 Jahre | 19,7 | 20,7 | 18,7 | 18,2 | 22,4 | 25,1 | 24,6 | 23,7 |
| 10 Jahre und mehr | 30,2 | 21,6 | 8,0 | 5,3 | 24,7 | 22,5 | 39,9 | 31,0 |
| Insgesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

¹⁾ Fahrzeugart nach KBA

Tabelle A11: Ausgewählte Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Kleintransporter, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008