

Unfallbeteiligung von Kleintransportern

- Aktualisierung auf das Jahr 2004 -

U2s - xuAP - Nr. 05 421

Unfallbeteiligung von Kleintransportern

Aktualisierung auf das Jahr 2004

Bundesanstalt für Straßenwesen

Manfred Schmid

Bergisch Gladbach, Juni 2006

Kurzfassung

Der Fahrzeugbestand und die Unfallbeteiligung von Kleintransportern haben in den zurückliegenden Jahren weiter zugenommen. Auf Anregung des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde der BAST-Bericht „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“, der das Unfallgeschehen bis Ende des Jahres 2002 analysiert, auf das Jahr 2004 aktualisiert. 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 auch Pkw gegenüber gestellt.

Mit dem hier vorgelegten Bericht wird die Unfallentwicklung (Unfälle mit Personenschaden) der Jahre 1996 bis 2004 betrachtet. Neben der Darstellung des Unfallgeschehens in der zeitlichen Entwicklung wird für das Jahr 2004 vertiefend die Struktur des Unfallgeschehens der Kleintransporter betrachtet. 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 ist der Bestand und die Unfallbeteiligung dieser Fahrzeuge sprunghaft angestiegen.

- Insgesamt ist festzustellen, dass der bis 2001 zu verzeichnende starke Anstieg der Unfallzahlen sich nach 2001 nicht weiter fortgesetzt hat, obwohl der Bestand der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t weiterhin deutlich wächst.
- Mit 5.674 Beteiligten im Jahr 2004 hat sich die Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t gegenüber 1996 (1.733 Beteiligte) mehr als verdreifacht. Dabei ist zunächst zwischen 1997 (1.892 Beteiligte) und 2001 (5.273 Beteiligte) die Unfallbeteiligung stark gewachsen. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 setzt sich der bis dahin starke Anstieg nicht mehr fort.
- Auf Autobahnen ist die Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bis zum Jahr 2001 im Vergleich zu 1996 um rd. 350 % auf 820 Beteiligte stärker als auf Land- und Innerortsstraßen gestiegen. Während danach auf Autobahnen ein Rückgang der Unfallbeteiligung auf 749 Beteiligte im Jahr 2004 zu verzeichnen ist, erfolgte auf Innerorts- und Landstraßen noch eine leichte Zunahme.
- Die Zahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t hat im Untersuchungszeitraum insgesamt von 50 im Jahr 1996 auf 133 Getötete im Jahre 2004 zugenommen. Auf Autobahnen ist eine Zunahme von 16 Getöteten im Jahre 1996 auf 36 Getötete im Jahr 2004 zu verzeichnen. Auch bei der Zahl der Getöteten hat sich der bis 2001 zu verzeichnende starke Anstieg danach nicht weiter fortgesetzt.
- Das Unfallgeschehens der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist mit einem Anteil von 1,7 % gemessen am gesamtem Unfallgeschehen von geringer Bedeutung; auf Autobahnen liegt dieser Anteil bei 2,9 %.
- Im Jahr 2004 wurden die meisten (56 %) Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t innerorts registriert. Knapp ein Drittel der Unfälle ereigneten sich auf Landstraßen und 13 % auf Autobahnen. Landstraßenunfälle sind besonders folgenschwer. Bei diesen Unfällen wurden rd. 45 % aller Getöteten und Schwerverletzten bei Unfällen registriert.

- Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind in zwei von drei Unfällen (65 %) Hauptverursacher. Unter den 18 - 24jährigen Fahrern steigt der Anteil sogar auf rd. 74 %. Der Hauptverursacheranteil der Pkw-Fahrer ist dagegen mit 54 % günstiger.
- Häufigste Unfallursache ist mit 18 %, auf Autobahnen sogar mit 37 %, die nicht angepasste Geschwindigkeit. Bei den Vergleichsgruppen der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und den Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ist dagegen unzureichender Abstand insgesamt die häufigste Unfallursache; auf Autobahnen jedoch ebenfalls die nicht angepasste Geschwindigkeit.

Inhalt

Kurzfassung

1	Einleitung	6
2	Datengrundlage und Identifikation von Kleintransportern	7
3	Überblick zur Unfall- und Bestandsentwicklung in den Jahren 1996 bis 2004	9
3.1	Unfallentwicklung	9
3.1.1	Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	9
3.1.2	Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t	10
3.1.3	Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	11
3.1.4	Kleintransporter bis 2 t	11
3.2	Bestandsentwicklung und Unfallbelastung	12
3.3	Untergliederung der Unfallentwicklung nach der Ortslage	14
3.3.1	Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	14
3.3.2	Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t	15
3.3.3	Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	15
4	Bedeutung und Struktur der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern im Jahr 2004	16
4.1	Untergliederung nach der Ortslage	16
4.2	Unfallwochentag	19
4.3	Lichtverhältnisse	20
4.4	Anzahl der Unfallbeteiligten	20
4.5	Unfalltyp	21
4.6	Unfallart	21

5	Fahrer- und Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Kleintransporter im Jahr 2004	23
5.1	Alter der Fahrer	23
5.2	Hauptverursacher	24
5.3	Unfallursachen	26
5.4	Leistungsgewicht	28
5.5	Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit	30
5.6	Fahrzeugalter	31
6	Unfallschwere der Kleintransporterunfälle	32
7	Zusammenfassung	34
7.1	Gesonderte Zusammenfassung zum Unfallgeschehen der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen	36
	Literatur	38
	Anhang	39

1. Einleitung

Mit dem vorliegenden Bericht erfolgt eine Aktualisierung des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahr 2004 erstellten Berichtes „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“, (Schmid, M., 2004). Die Unfallentwicklung von Kleintransportern steht weiterhin im Brennpunkt öffentlichen Interesses. Die Aktualisierung des Berichtes zur „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“ aus dem Jahre 2004 wurde daher auf Anregung des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführt.

Die Unfallbeteiligung hat in den vergangenen Jahren ebenso wie der Bestand dieser Fahrzeuge stark 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 2004 insgesamt an 1,7 % aller Unfälle mit Personenschaden U(P) beteiligt. Bei diesen Unfällen wurden 2,3 % aller der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten gezählt.

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. Im Rahmen der Strukturbetrachtungen werden zu Vergleichszwecken auch die Daten unfallbeteiligter Pkw herangezogen.

In Abschnitt 2 wird die Identifikation und Abgrenzung der Kleintransporter in den Unfalldaten dargestellt. Dem folgt in Abschnitt 3 ein zeitlicher Überblick zur Entwicklung der Unfallbeteiligung und der Getöteten sowie des Bestandes und der Unfallbelastung. Abschnitt 4 beschäftigt sich mit wesentlichen Strukturmerkmalen bei Kleintransporterunfällen, während in Abschnitt 5 strukturelle Unterschiede ausgewählter Fahrer- und Fahrzeugmerkmale der unfallbeteiligten Kleintransporter untersucht werden. In Abschnitt 6 steht die Betrachtung der Unfallschwere im Vordergrund.

2. Datengrundlage und Identifikation von Kleintransportern

Grundlage der Untersuchung bilden die Einzeldaten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, die der BAST von den statistischen Landesämtern 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 zulässigem 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 zul. 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).

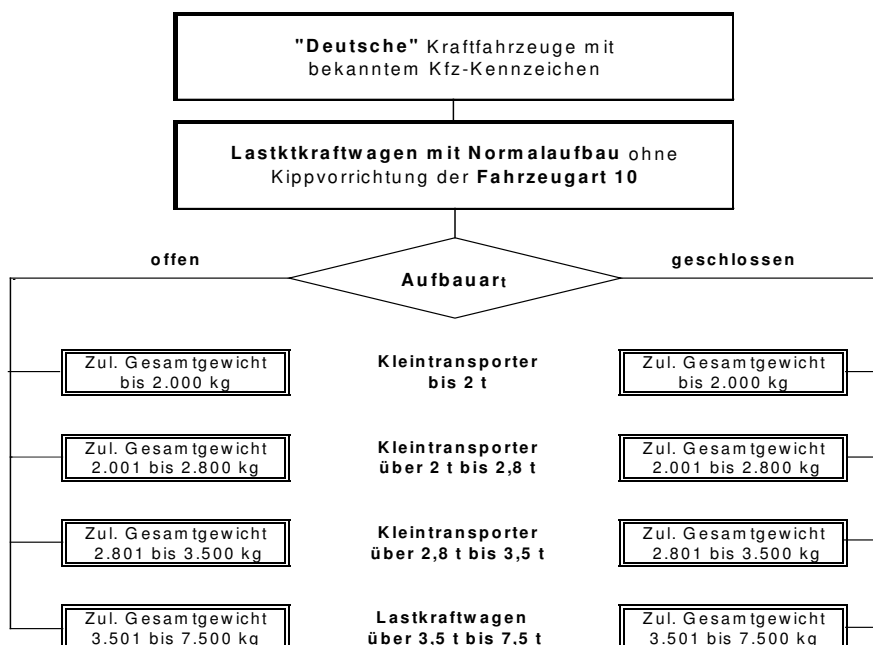


Bild 2.1: Abgrenzung von Kleintransportern und Lastkraftwagen über 3,5 t bis 7,5 t

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 (vgl. Bild 2.1).

Wie Tabelle 2.1 zeigt, unterscheiden sich Kleintransporter bzw. Lastkraftwagen über 3,5 t bis 7,5 t hinsichtlich fahrzeugtechnischer Eigenschaften. Weitere Unterschiede dürften auch mit den Einsatz- bzw. Nutzungszwecken, sowie Transport- und Fahrleistungen einhergehen. Insbesondere Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t dürften bei der Ausstattung der Fuhrparks von Kurier-, Express- und Paketdiensten eine bedeutende Rolle spielen.

Kleintransporter	An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Kleintransporter im Jahr 2004			
	mittleres Leergewicht (kg)	mittleres zul. Gesamtgewicht (kg)	mittlere Nutzlast (kg)	mittlere Leistung (kW)
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t	1.716	2.615	899	63
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	2.057	3.306	1.249	82
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	4.470	6.990	2.520	108

Tabelle 2.1: Angaben zu Fahrzeugmerkmalen unfallbeteiligter Kleintransporter und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2004

3. Überblick zur Unfall- und Bestandsentwicklung in den Jahren 1996 bis 2004

3.1 Unfallentwicklung

Bei der Bewertung der ab Abschnitt 3 dargestellten Ergebnisse zu den Unfällen, den Beteiligten und den Verunglückten ist zu berücksichtigen, dass insbesondere in den Jahren 1996 bis 1999 ein Teil unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge nicht identifiziert werden konnte. Die Ergänzung der Unfalldaten um fahrzeugtechnische Angaben hat sich dann in den darauffolgenden Jahren verbessert.

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

Wie Bild 3.1 zeigt, unterscheidet sich die Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden U(P) beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t deutlich von der Entwicklung der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und der Lkw über 3,5 t bis 7,5 t. Die Anzahl der an U(P) beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist bis zum Jahr 2001 steil um 204 % auf 5.273 Beteiligte angestiegen. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 hat sich der Anstieg der Unfallbeteiligung fortgesetzt, allerdings deutlich geringer als in den Vorjahren. Im Jahr 2004 waren insgesamt 5.674 Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t an Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Die Entwicklung der 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. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 auf 120 Getötete wurde mit 133 Getöteten im Jahr 2004 wieder das Niveau von 2001 erreicht (vgl. Bild 3.2 und Tabelle A1 im Anhang). Auch bei der Zahl der Getöteten hat sich damit der bis zum Jahr 2001 zu verzeichnende deutliche Anstieg nicht weiter fortgesetzt.

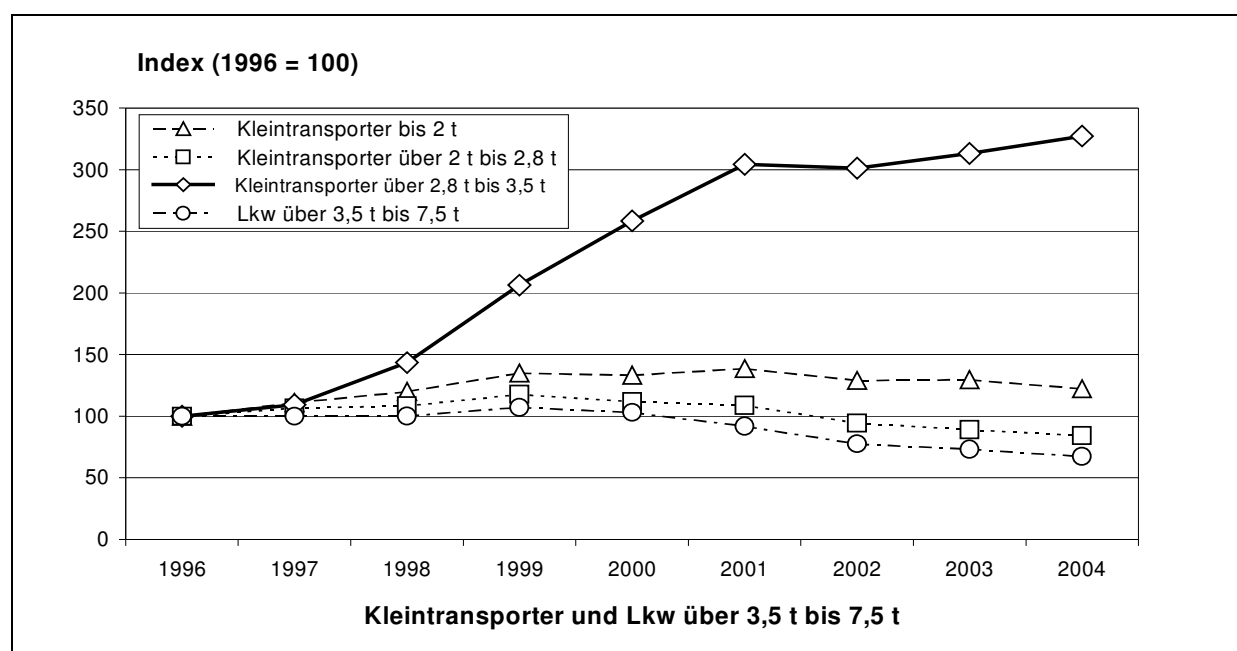


Bild 3.1: Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter bis 3,5 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Der Bestand an Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist im Untersuchungszeitraum um rd. 186 % auf über 468.000 Fahrzeuge im Jahr 2004 stark angestiegen (vgl. Bild 3.3).

3.1.2 Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t

Die Entwicklung der Unfallbeteiligung der Vergleichsgruppen verläuft anders. Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t sind absolut am häufigsten an Unfällen mit Personenschaden beteiligt und auch im Bestand am stärksten vertreten (vgl. Tabelle A1 und A7 im Anhang). Die Zahl der an U(P) beteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ist von 1996 bis 1999 auf 11.275 Beteiligte angestiegen. Danach erfolgte ein ebenso kontinuierlicher Rückgang bis auf 8.080 Beteiligte im Jahr 2004. Im Vergleich zu 1996 ist im Jahr 2004 die Anzahl der an U(P) beteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t um rd. 16 % zurückgegangen, wobei der Rückgang fast ausschließlich von Fahrzeugen mit offenem Kasten erbracht wurde (vgl. Tabellen A1 und A3 im Anhang).

Die Entwicklung der Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist im Jahr 2004 im Vergleich zu 1996 um rd. 25 % auf 160 Getötete gesunken (vgl. Bild 3.2 und Tabelle A1 im Anhang).

Gleichzeitig ist im Untersuchungszeitraum der Bestand an Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t um rd. 3 % auf 0,974 Mio. Fahrzeugen im Jahr 2004 angewachsen.

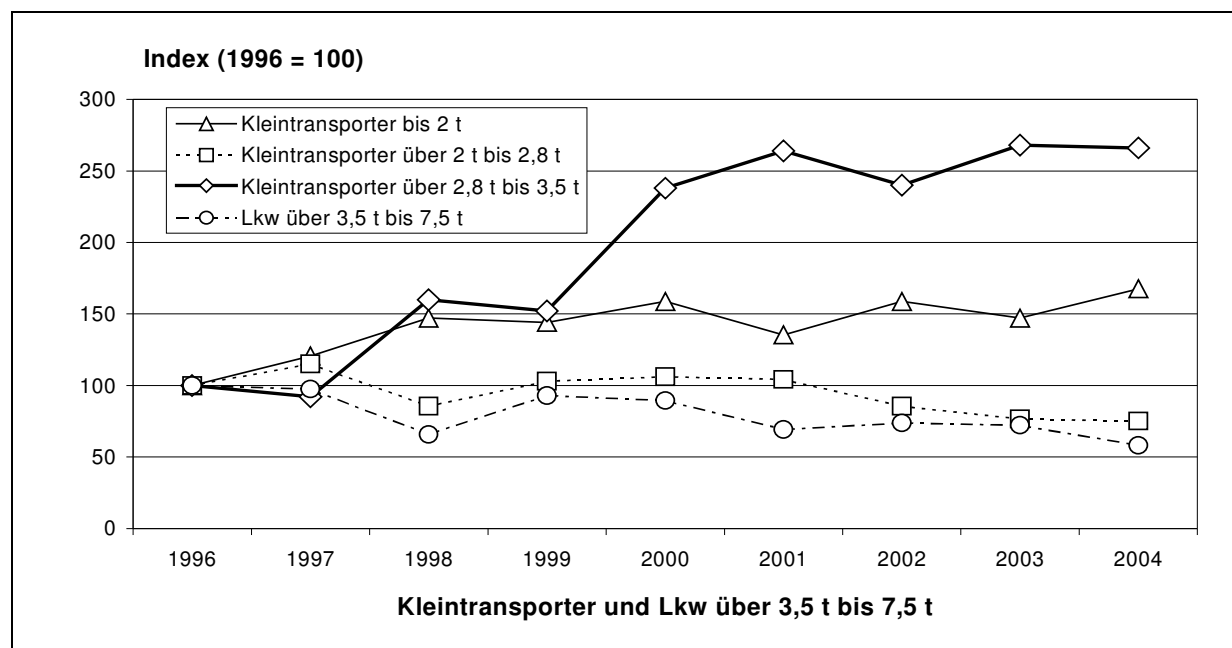


Bild 3.2: Entwicklung der Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bis 3,5 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

3.1.3 Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Noch deutlicher fällt der Rückgang der an U(P) beteiligten Lkw über 3,5 t bis 7,5 t im Untersuchungszeitraum aus. Die Anzahl dieser unfallbeteiligten Fahrzeuge ist zunächst von 5.263 Beteiligten im Jahr 1996 auf 5.653 Beteiligte im Jahr 1999 angestiegen. Danach erfolgte ein kontinuierlicher Rückgang um rd. ein Drittel bis auf 3.550 Beteiligte im Jahr 2004.

Günstig hat sich auch die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t entwickelt. Gegenüber dem Jahr 1996 ist die Anzahl der Getöteten um 42 % auf 115 Getötete im Jahr 2004 gesunken (vgl. Tabelle A1 im Anhang).

Ebenso ist der Bestand dieser Fahrzeuggruppe im Jahr 2004 im Vergleich zu 1996 um rd. 13 % auf etwa 365.000 Fahrzeuge zurückgegangen (vgl. Bild 3.3).

3.1.4 Kleintransporter bis 2 t

Die Anzahl der an U(P) beteiligten Kleintransporter bis 2 t ist von 1996 bis 2001 fast kontinuierlich gestiegen; im Jahr 2002 erfolgte gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang um rd. 7 % auf 3.916 Beteiligte. Nachdem für das Jahr 2003 ein Ergebnis auf Vorjahresniveau ermittelt wurde, ist im Jahr 2004 ein Rückgang auf 3.705 Beteiligte zu verzeichnen. Der Zuwachs der Anzahl der Beteiligten gegenüber 1996 beträgt insgesamt rd. 22 % bei einem Bestandsanstieg von rd. 34 %. 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

Die Angaben zum Bestand basieren auf den Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, Reihe 1, November 2004). Stichtag der Bestandszählung der Datenjahre bis 1999 ist der 1. Juli, ab dem Jahr 2001 der 01. 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 liegen 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.

Wie Bild 3.3 zeigt, unterscheidet sich auch die Entwicklung des Bestandes der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t deutlich von der Entwicklung der Vergleichsgruppen. Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t erreichen mit einem Bestand von rd. 468 Tsd. Fahrzeugen im Jahr 2004 einen weit überdurchschnittlichen Anstieg um rd. 186 % gegenüber 1996.

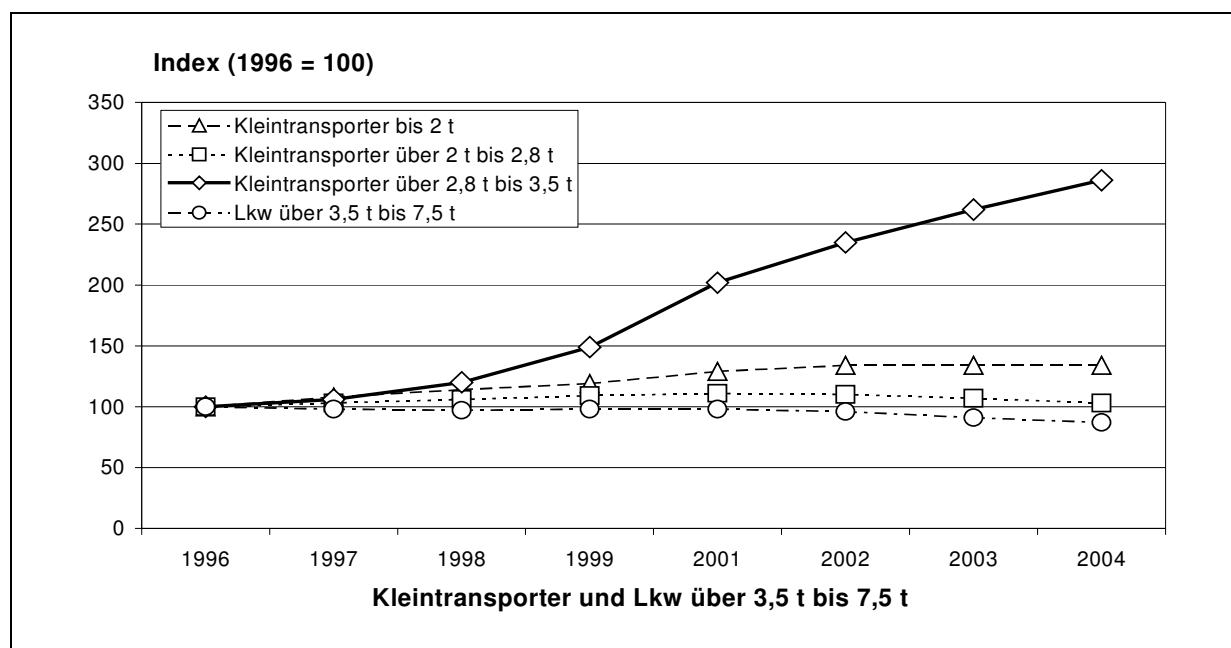


Bild 3.3: Entwicklung des Bestandes an Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Dagegen zeigt die Entwicklung des Bestandes in den Vergleichsgruppen seit 1996 nur geringe Veränderungen. Gegenüber 1996 ist der Bestand an Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t um 3 % auf rd. 974 Tsd. Fahrzeuge gestiegen, der Bestand an Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ist um rd. 13 % auf 365 Tsd. Fahrzeuge gesunken (vgl. Tabelle A7 im Anhang).

Zur Beschreibung des bestandsbezogenen Unfallrisikos wurde die Unfallbelastung (Unfallbeteiligte / 1.000 Fahrzeuge des Bestandes) ermittelt, welche naturgemäß nicht das Ausmaß der Verkehrsbeteiligung enthält. Wie Bild 3.4 zeigt, unterscheidet sich erwartungsgemäß die Unfallbelastung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t deutlich von der Unfallbelastung der Vergleichsgruppen.

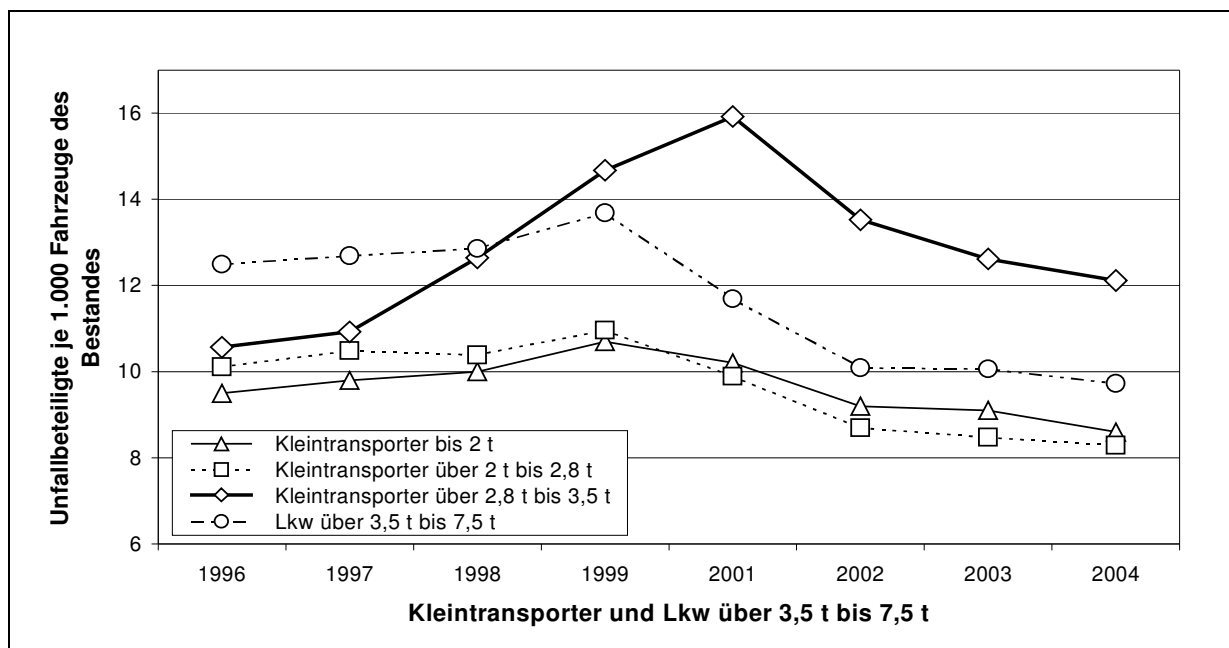


Bild 3.4: Entwicklung der Unfallbelastung bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Die Unfallbelastung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t steigt ab 1997 (10,9 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge des Bestandes) stark bis auf 15,9 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge des Bestandes im Jahr 2001 an. Danach sinkt die Unfallbelastung und erreicht mit 12,1 Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge des Bestandes im Jahr 2004 einen günstigeren Wert. Damit ist die Unfallbelastung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t seit dem Jahr 2001 um ein Viertel gesunken. Der Wert der Unfallbelastung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t im Jahr 2004 liegt jedoch immer noch um etwa die Hälfte über dem Niveau der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und auch deutlich über dem Wert der Lkw über 3,5 t bis 7,5 t.

3.3 Untergliederung der Unfallentwicklung nach der Ortslage

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

Wie Bild 3.5 verdeutlicht, zeigt die Untergliederung nach der Ortslage starke Unterschiede in der Entwicklung der Unfallbeteiligung.

Auf Innerortsstraßen erfolgte ein insgesamt „unterdurchschnittlicher“ Anstieg um rd. 200 % auf 3.183 Beteiligte im Jahr 2004 gegenüber 1996. Dagegen ist die Anzahl der Beteiligten auf Landstraßen im Jahr 2004 im Vergleich zu 1996 um 254 % auf 1.742 Beteiligte und auf Autobahnen sogar um rd. 314 % auf 749 Beteiligte angestiegen.

Die starke Zunahme der Unfallbeteiligung auf Autobahnen hat sich jedoch nach dem Jahr 2001 nicht mehr fortgesetzt. Sie ist 2002 gegenüber dem Vorjahr (820 Beteiligte) um 10 % auf 738 Beteiligte gesunken. In den Jahren 2003 (759 Beteiligte) und 2004 (749 Beteiligte) hat sich die Anzahl der Beteiligten dann kaum noch verändert und ist unter dem Höchststand des Jahres 2001 geblieben.

Auch auf Innerorts- und Landstraßen setzt sich ab dem Jahr 2002 der bis dahin stattgefundene starke Anstieg nicht mehr fort. Im Jahr 2004 ist auf Innerortsstraßen gegenüber dem Jahr 2002 die Anzahl der Beteiligten leicht um rd. 11 % auf 3.183 Beteiligte und auf Landstraßen um rd. 8 % auf 1.742 Beteiligte angestiegen.

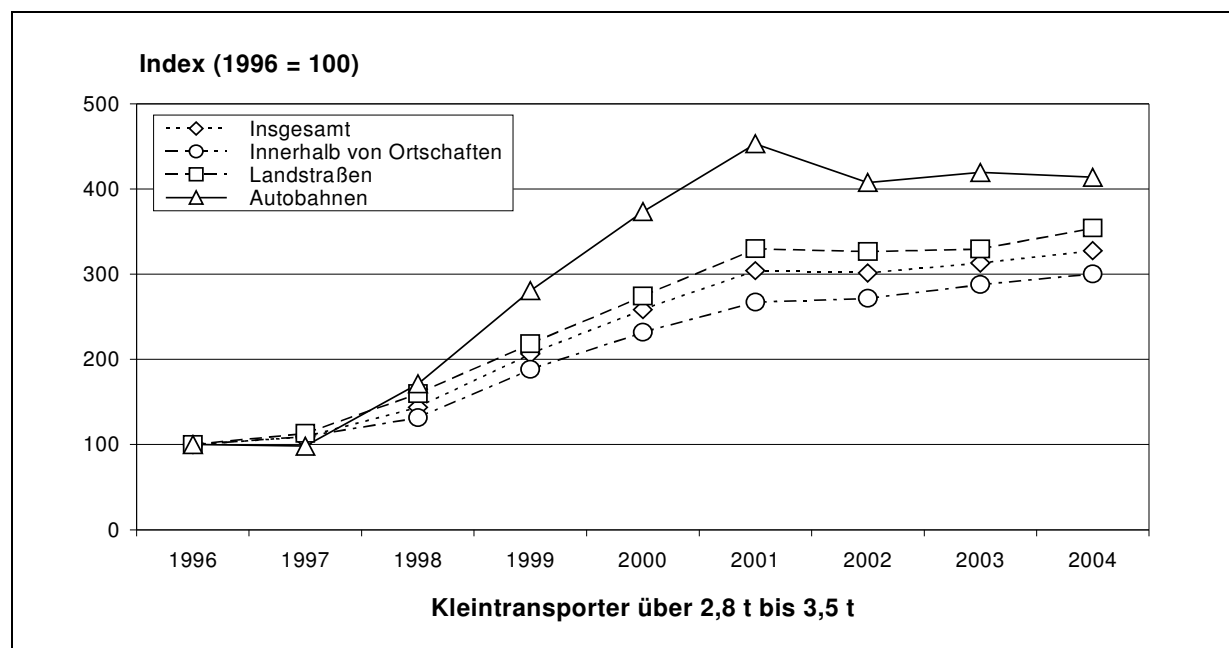


Bild 3.5: Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t untergliedert nach der Ortslage

Innerhalb von Ortschaften liegen nur geringe Anzahlen Getöteter zugrunde. Im Jahr 1996 wurden 5 Getötete gezählt. Nach einem Maximum von 26 Getöteten (2001) wurden im Jahr 2004 23 Getötete registriert (vgl. Tabelle A4 im Anhang).

Auf Landstraßen erhöhte sich die Anzahl der Getöteten von 1996 bis zum Jahr 2000 deutlich um rd. 145 % von 29 auf 71 Getötete. Danach sind nur noch geringe Veränderungen festzustellen. Im Jahr 2004 wurden 74 Getötete bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t registriert (vgl. Tabelle A5 im Anhang).

Auf Autobahnen hat sich die Anzahl der Getöteten (36 Getötete) im Jahr 2004 gegenüber 1996 (16 Getötete) mehr als verdoppelt. Mit Ausnahme des Jahres 2002 (27 Getötete) hat sich seit 2001 die Anzahl der Getöteten jedoch nicht mehr wesentlich verändert (vgl. Tabelle A6 im Anhang).

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

Insgesamt ist der Rückgang der Anzahl beteiligter Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t im Jahr 2004 im Vergleich zu 1996 auf Landstraßen um rd. 20 % auf 2.287 Beteiligte stärker ausgeprägt, als auf Innerortsstraßen und Autobahnen.

Die Zahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist im Jahr 2004 auf Innerortsstraßen von 58 Getöteten (1996) auf 35 Getötete (2004) um etwa 40 % gesunken. Auf Landstraßen hat sich dagegen die Anzahl der Getöteten im Vergleich zu 1996 mit einem Rückgang von rd. 6 % nur wenig verändert. Nach 41 Getöteten auf Autobahnen im Jahr 2001 folgte ein starker Rückgang auf 27 Getötete im Jahr 2003 und 17 Getötete im Jahr 2004.

3.3.3 Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Nachdem im Jahr 1999 die Anzahl der an U(P) beteiligten Lkw über 3,5 t bis 7,5 t insgesamt auf 5.653 Beteiligte angestiegen war, erfolgte ein Rückgang, der im Jahr 2004 mit 3.550 Beteiligten den niedrigsten Wert erreichte.

Die Untergliederung nach der Ortslage zeigt, dass innerhalb von Ortschaften mit 35,3 % ein leicht überdurchschnittlicher Rückgang gegenüber Autobahnen (30,7 %) und Landstraßen mit 27,8 % vorliegt (vgl. Tabellen A4 bis A6 im Anhang).

Auch die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t hat sich auf Innerortsstraßen und Autobahnen im Jahr 2004 im Vergleich zu 1996 günstiger entwickelt als auf Landstraßen.

4. Bedeutung und Struktur der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern im Jahr 2004

Im Jahr 2004 ereigneten sich in Deutschland insgesamt 339.310 U(P). An knapp 11 % dieser Unfälle (36.525 U(P)) waren Güterkraftfahrzeuge beteiligt. Dabei wurden insgesamt 1.284 getötete Personen registriert.

Wie Tabelle 4.1 zeigt, war an knapp jedem siebenten Güterkraftfahrzeugunfall des Jahres 2004 ein Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t beteiligt. Bei diesen Unfällen starben insgesamt 133 Verkehrsteilnehmer. Damit entfallen mehr als 10 % aller Getöteten bei Güterkraftfahrzeugunfällen auf Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t.

	Unfälle mit Personenschaden			Getötete		
	Anzahl	% an Gkz	% an insges.	Anzahl	% an Gkz	% an insges.
insgesamt	339.310	-	100	5.842	-	100
darunter:						
Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (Gkz) insgesamt	36.525	100	10,8	1.284	100	22,0
darunter von:						
Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t	8.000	21,9	2,4	160	12,5	2,7
Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t	5.613	15,4	1,7	133	10,4	2,3
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	3.502	9,6	1,0	115	9,0	2,0

Tabelle 4.1: Unfälle mit Personenschaden und dabei Getötete im Jahr 2004

4.1 Untergliederung nach der Ortslage

Im Jahr 2004 ereigneten sich rd. 53 % aller Güterkraftfahrzeugunfälle auf Innerortsstraßen, knapp 30 % auf Landstraßen und knapp 18 % auf Autobahnen. Der Anteil der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Innerortsstraßen ist mit rd. 56 % leicht höher, der Autobahnanteil liegt mit 13 % darunter (vgl. Tabelle.4.2).

Unfälle und Verunglückte	Ortslage			Gesamt (%)
	Innerorts	Landstraßen	Autobahn	
	Anteil in %			
Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (Gkz) insgesamt	52,6	29,8	17,6	100
darunter von:				
Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t	62,8	28,3	8,9	100
Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t	56,3	30,7	13,0	100
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	56,5	31,0	12,5	100
Getötete und Schwerverletzte bei Unfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (Gkz) insgesamt	33,9	41,9	24,2	100
darunter von:				
Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t	40,7	48,2	11,6	100
Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t	36,0	45,3	18,7	100
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	36,9	43,0	20,1	100

Tabelle 4.2: Verteilung der Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen und den bei diesen Unfällen Getöteten und Schwerverletzten auf die Ortslage (U(P) 2004)

Der starke Anstieg der Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t der bis zum Jahr 2001 stattgefunden hat, hat sich in den Jahren nach 2001 nicht mehr fortgesetzt. Die ab dem Jahr 2002 eingetretene Trendveränderung zeigt, dass im Jahr 2004 gegenüber 2001 die Unfallbeteiligung insgesamt nur noch um etwa 8 % gestiegen ist. Während auf Innerortsstraßen (rd. 12 %) und auf Landstraßen (rd. 7 %) noch ein Anstieg der Unfallbeteiligung erfolgte, ist auf Autobahnen ein Rückgang um knapp 9 % zu verzeichnen. Dagegen ist die Unfallbeteiligung der Vergleichsgruppen in den Jahren 2001 und 2004 unabhängig von der Ortslage um 20 % bis 28 % zurückgegangen (vgl. Bild 4.1).

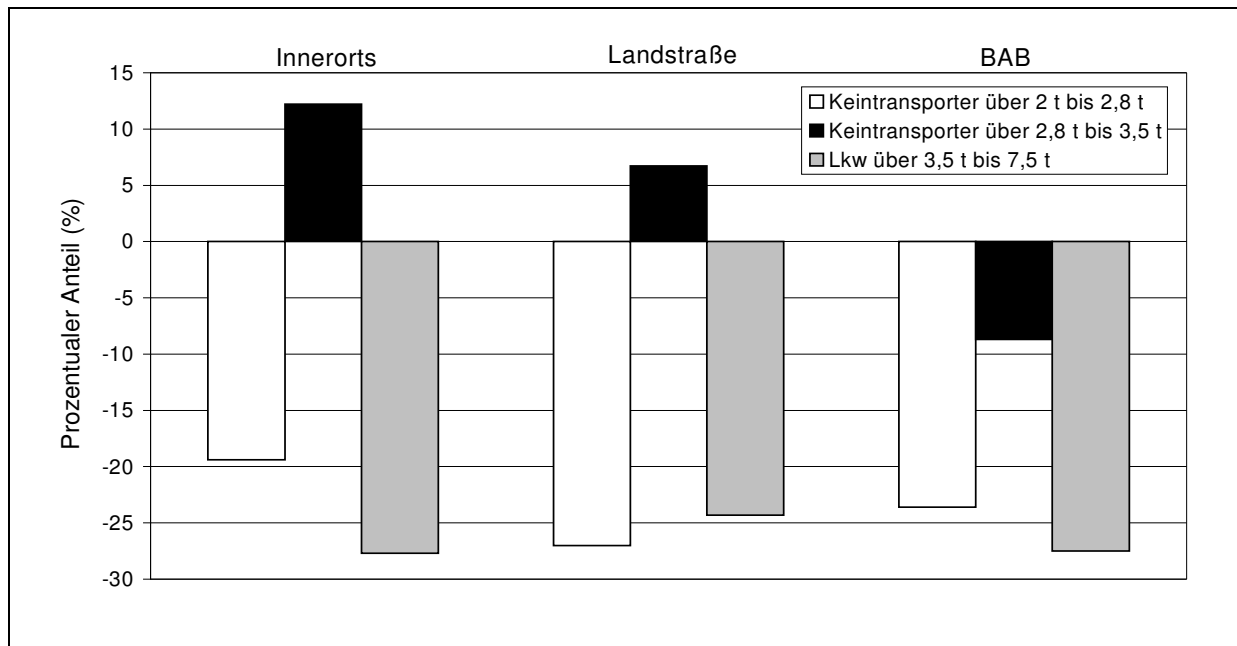


Bild 4.1: Prozentuale Veränderung der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t im Jahr 2004 gegenüber 2001

4.2 Unfallwochentag

Die Verteilung der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bzw. über 2 t bis 2,8 t ist bei Untergliederung nach dem Wochentag ähnlich (vgl. Tabelle A8 im Anhang). Rund elf Prozent aller Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t und 12,1 % unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ereignen sich am Wochenende, dagegen wurden rd. 23 % aller Pkw-Unfälle an diesen beiden Tagen gezählt.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen ist der Anteil der Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t am Wochenende naturgemäß geringer als bei den Pkw. Wie Bild 4.2 zeigt, liegt der Anteil der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t am Wochenende bei 14 % im Jahr 2004 und von den Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t bei 10 %.

An den Werktagen wurde dienstags mit 14,6 % der geringste, montags mit 20,2 % der höchste Anteil der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen ermittelt.

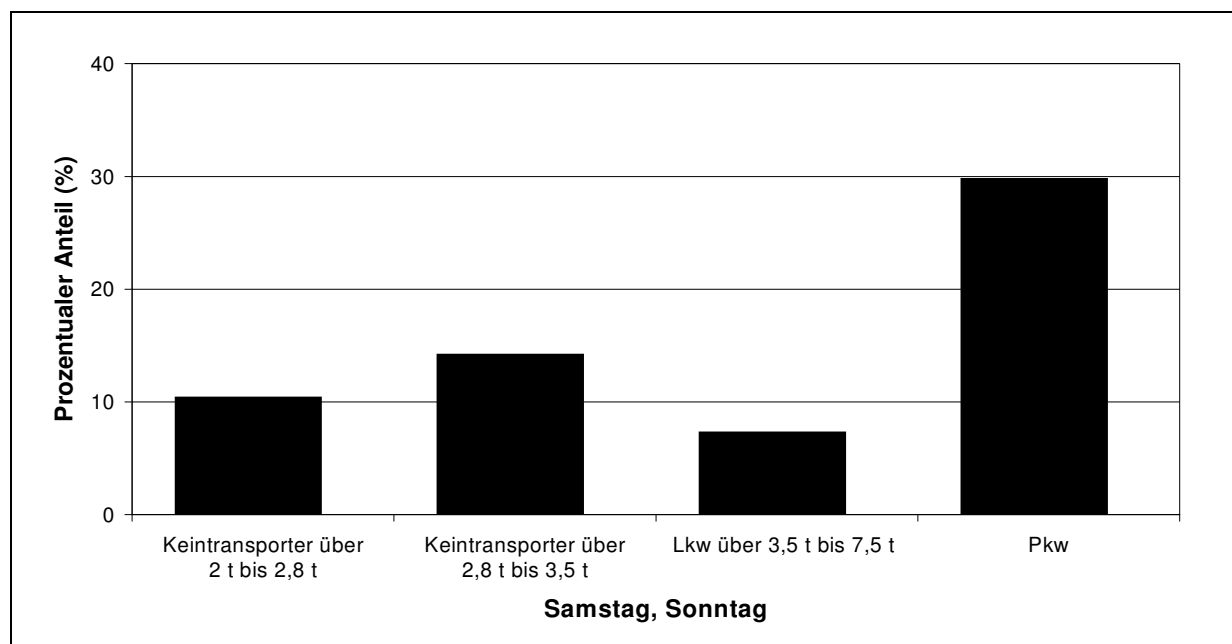


Bild 4.2: Prozentualer Anteil der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen am Wochenende, (U(P) 2004)

4.3 Lichtverhältnisse

Über die Lichtverhältnisse verteilen sich die Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bzw. über 2 t bis 2,8 t ähnlich (vgl. Tabelle A8 im Anhang). Über drei Viertel aller Unfälle mit Personenschaden, an denen Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t und Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t beteiligt waren, geschahen bei Tageslicht. Im Vergleich dazu ist bei Pkw-Unfällen mit rd. 72 % der Tageslichtanteil etwas geringer.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen ereigneten sich über ein Drittel aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bei Dunkelheit (vgl. Tabelle A8 im Anhang). Die entsprechenden Anteile liegen bei den Unfällen der Vergleichsgruppen zum Teil deutlich darunter. Dieser höhere „Dunkelheitsanteil“ bei den Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t dürfte auf einen höheren Anteil an Übernacht-Kurieren auf längeren Strecken zurückzuführen sein (vgl. Klaus, 2002).

4.4 Anzahl der Unfallbeteiligten

Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren zu 9,5 % Alleinunfälle. Über zwei Drittel aller Unfälle ereignen sich mit zwei Beteiligten und etwa 21 % mit 3 und mehr Beteiligten.

Der Anteil der Alleinunfälle ist bei den Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t geringer, Pkw haben dagegen einen insgesamt höheren Anteil an Alleinunfällen.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen steigt für alle hier betrachteten Fahrzeuggruppen der Anteil der Alleinunfälle und der Unfälle mit 3 und mehr Beteiligten, bzw. es sinkt der Anteil der Unfälle mit 2 Beteiligten (vgl. Tabelle A8 im Anhang). Ein Fünftel aller Autobahnunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren im Jahr 2004 Alleinunfälle.

4.5 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 ereignen sich bei nur zwei Unfalltypen, nämlich im „Längsverkehr“ und beim „Einbiegen-/Kreuzen“. Etwa ein Drittel aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind Unfälle im Längsverkehr. Diese Unfälle werden durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten. Danach folgt der Unfalltyp „Einbiegen-/Kreuzen-Unfall“ mit einem Anteil von 20,8 % und der „Fahrerunfall“ mit einem Anteil von 16,7 %, bei dem der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Für Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist der Anteil der Fahrerunfälle mit 13,3 % günstiger. Die übrigen Unfalltypen verteilen sich ähnlich wie bei den Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen sind nur noch die Unfalltypen „Unfall im Längsverkehr“ mit einem Anteil von 54,6 % und „Fahrerunfall“ mit einem Anteil von 32,1 % bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t von Bedeutung. Insgesamt ist die Verteilung der Unfalltypen bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t annähernd ähnlich der Verteilung der Unfalltypen bei Pkw-Unfällen (vgl. Tabelle A8 im Anhang).

4.6 Unfallart

Entgegen dem Unfalltyp beschreibt die Unfallart, wie die Verkehrsteilnehmer kollidiert sind. Insgesamt ereignet sich die Hälfte aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bei nur zwei Unfallarten - „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ (UA 2) und „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt“ (UA 5). Das gilt auch für Unfälle unter Beteiligung der Vergleichsgruppen. Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern 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 rd. 32 % deutlich höher als der Anteil der Unfälle durch „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“.

Der Anteil der Abkommensunfälle „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links“ (UA 8, 9) ist bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit 12,5 % höher gegenüber Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t mit 9,1 %.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen schwindet naturgemäß die Bedeutung der Unfälle durch „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt“ (UA 5). Eine hohe Bedeutung erlangen Unfälle durch „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ (UA 2) und „Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links“ (UA 8, 9).

44 Prozent aller Autobahnunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bzw. 54 % unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t sind Unfälle durch „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ (UA 2). Knapp ein Drittel (30,9 %) aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind „Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn“ (UA 8, 9). Bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist der Anteil der „Abkommensunfälle“ mit 21,4 % deutlich geringer.

5. Fahrer- und Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Kleintransporter im Jahr 2004

Nachfolgend werden Fahrer- und Fahrzeugmerkmale zu den im Jahr 2004 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 den unfallbeteiligten Pkw verglichen. Zusätzlich werden die Ergebnisse für Autobahnen gesondert ausgewiesen.

5.1 Alter der Fahrer

Die unfallbeteiligten Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind im Mittel mit 37,4 Jahren um etwa 2 Jahre jünger als die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und von Pkw und sogar um 2,5 Jahre jünger als die Fahrer von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t.

Wie Bild 5.1 verdeutlicht, gehören rd. 44 % der unfallbeteiligten Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t der Altersgruppe der bis zu 34-jährigen Fahrer an. Mit rd. 35 % sind die gleichaltrigen Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t anteilmäßig weniger an Unfällen beteiligt.

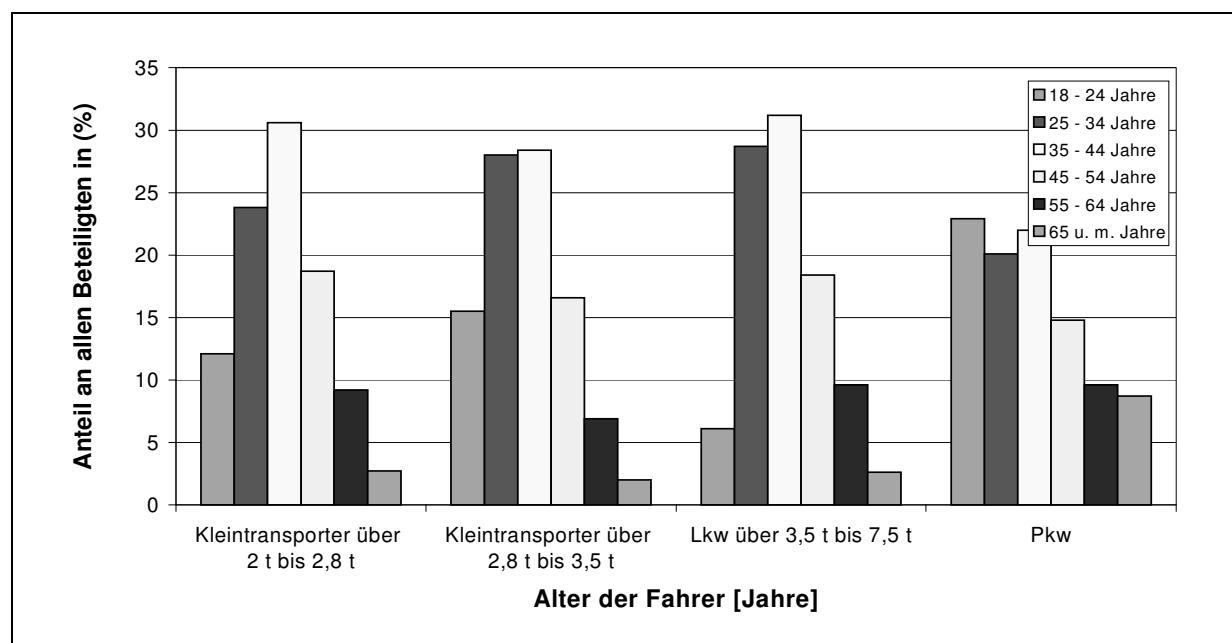


Bild 5.1: Prozentualer Anteil unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw nach dem Alter der Fahrer (U(P) 2004)

AUTOBAHNEN

Die Verteilung der Altersstruktur unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen ist nicht wesentlich unterschiedlich zur 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.

Im Jahr 2004 wurden unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 64,6 % auffällig häufig als Hauptverursacher registriert. Der Hauptverursacheranteil der Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist mit 61,4 % bzw. der Fahrer von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit 60 % günstiger. Unfallbeteiligte Fahrer von Pkw wurden dagegen nur zu rd. 54 % als Hauptverursacher eingestuft.

Wie das nachfolgende Bild verdeutlicht, verändert sich für die Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t der Anteil als Hauptverursacher bei Untergliederung nach der Ortslage nur gering. Für die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und der Lkw über 3,5 t bis 7,5 t werden auf Landstraßen und Autobahnen günstigere Werte als Hauptverursacher ermittelt als auf den Innerortsstraßen.

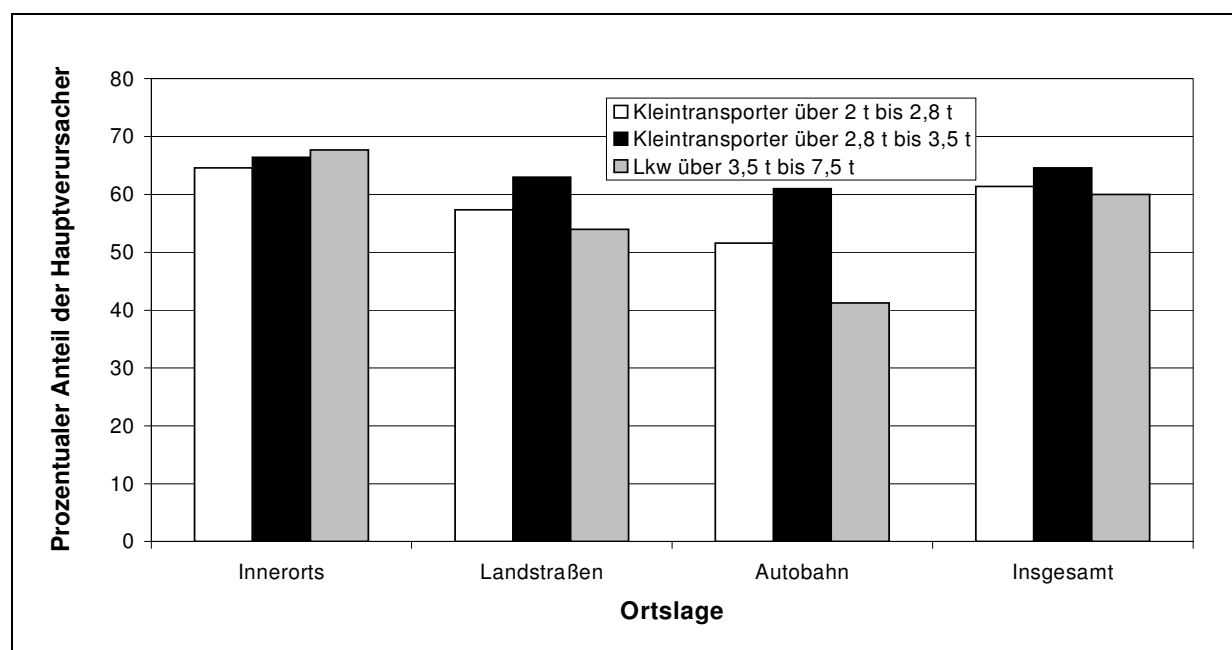


Bild 5.2: Prozentualer Anteil der Fahrer von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t als Hauptverursacher nach der Ortslage (U(P) 2004)

Bild 5.3 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. Rund 74 % aller 18 - 24jährigen unfallbeteiligten Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t wurden beschuldigt, den Unfall verursacht zu haben (vgl. auch Tabelle A9 im Anhang). Dagegen werden junge Pkw-Fahrer mit rd. 64 % weniger häufig als Hauptverursacher eingestuft. Für alle untersuchten Fahrzeuggruppen gilt, dass der Hauptverursacheranteil nach einem Maximum in der Altersgruppe der 18 - 24jährigen Fahrer zunächst mit steigendem Lebensalter meist bis zur Altersklasse der 45 - 54jährigen sinkt, um danach wieder zu steigen. Den wiederum höheren Hauptverursacheranteilen in der Altersgruppe der 65jährigen und älteren Fahrer liegen meist nur geringe Anzahlen zugrunde.

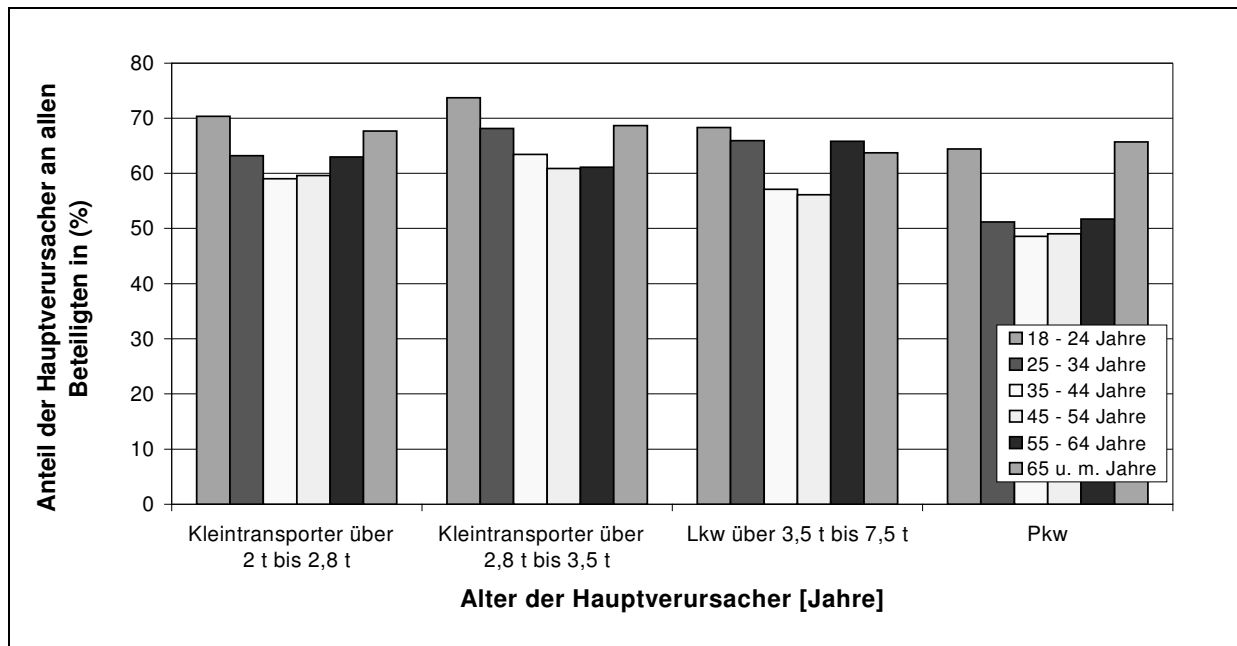


Bild 5.3: Prozentualer Anteil der Hauptverursacher von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw nach dem Alter (U(P) 2004)

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. Die Tabelle A10 im Anhang zeigt die Verteilung der polizeilich genannten Unfallursachennennungen nach Zusammenfassung zu Unfallursachengruppen.

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 hierdurch keine Aussage getroffen werden. Die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ hat mit einem Anteil von 18,2 % gefolgt von der Unfallursachengruppe „Abstand“ mit 17,3 % an allen Unfallursachennennungen für die Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t die größte Bedeutung (vgl. Bild 5.4).

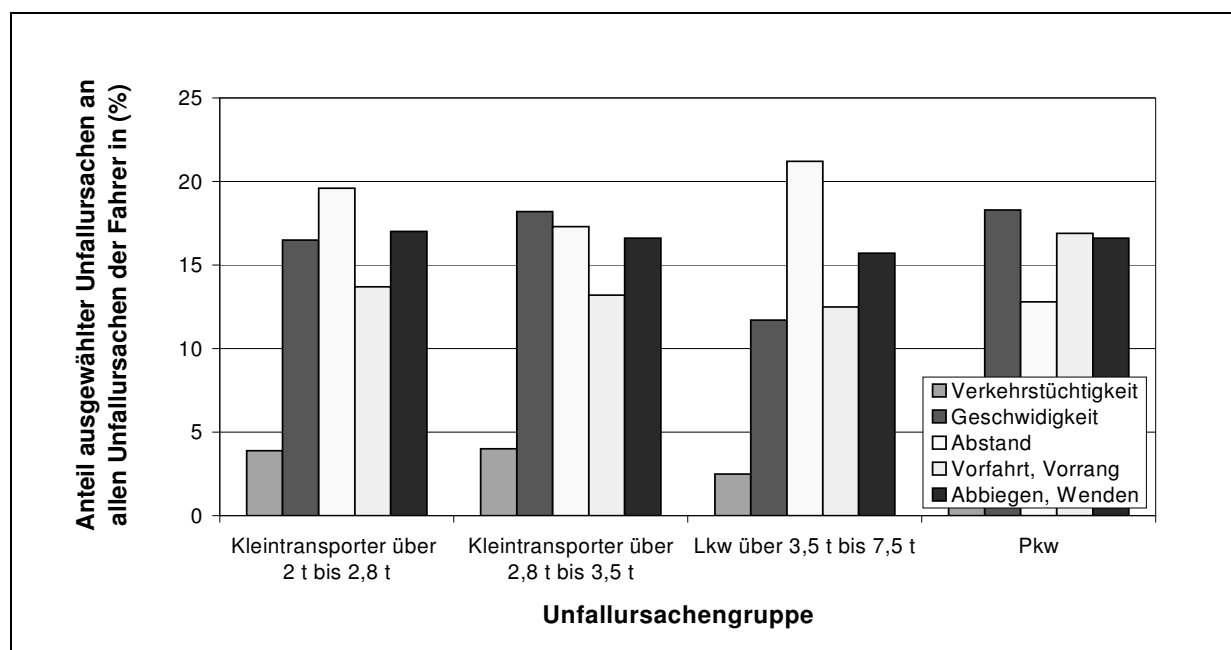


Bild 5.4: Anteil ausgewählter Unfallursachen der Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw (U(P) 2004)

Für die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t liegt dagegen die höchste Bedeutung in der Ursachengruppe „Abstand“ mit einem Anteil von 19,6 %. Es folgt die Ursachengruppe „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit einem Anteil von 17 % und die Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 16,5 % an allen Ursachennennungen.

Für die Fahrer von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t liegt mit einem Anteil von 21,2 % aller Ursachennennungen die höhere Bedeutung in der Ursachengruppe „Abstand“.

Mit einem Anteil von 18,3 % aller Ursachennennungen ist für die Fahrer von Pkw die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ die häufigste polizeilich festgestellte Ursache. Eine weitere häufige Ursache der Pkw-Fahrer ist mit einem Anteil von 16,9 % die Ursachengruppe „Vor-

fahrt, Vorrang“, gefolgt von „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren mit einem Anteil von 16,6 %.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen hat die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ für die Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 36,9 % die höchste Bedeutung, gefolgt von der Ursachengruppe „Abstand“ mit einem Anteil von 18,3 % (vgl. Bild 5.5 und Tabelle 11 im Anhang).

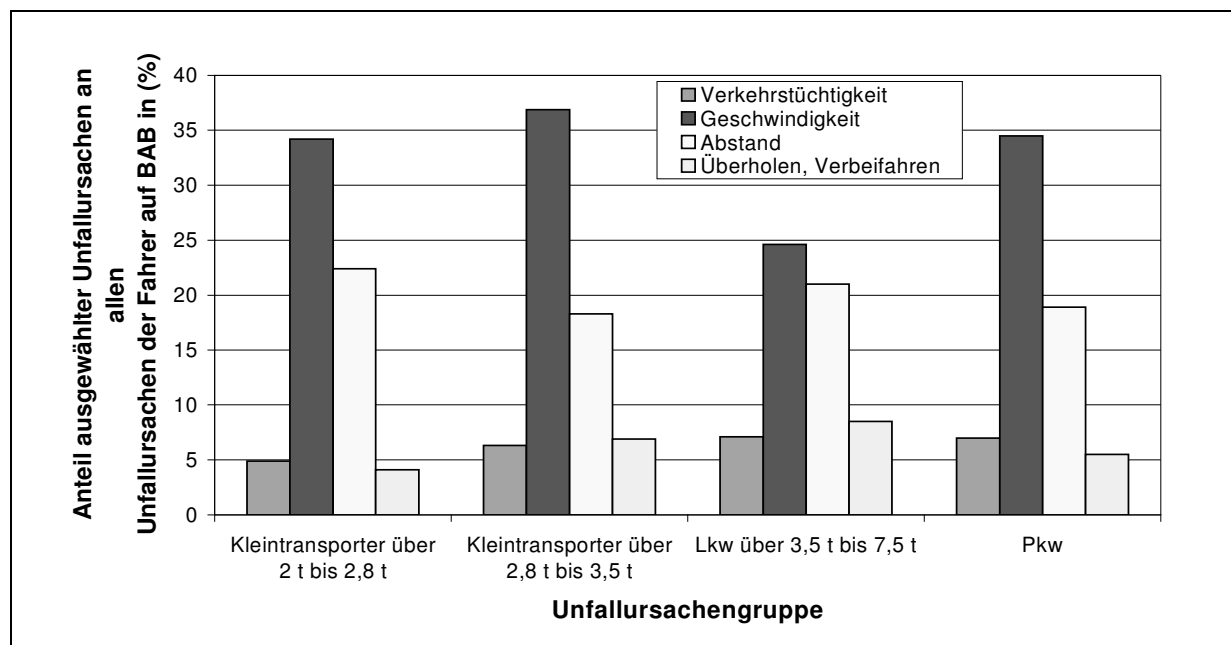


Bild 5.5: Anteil ausgewählter Unfallursachen der Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen (U(P) 2004)

Die Anteilswerte der Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ sind für die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und für die Pkw-Fahrer mit Werten von rd. 34 % leicht geringer.

Wird auf Autobahnen der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ der Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t den Unfallstellen „Arbeitsstelle und Geschwindigkeitsbegrenzung“, „Geschwindigkeitsbegrenzung ohne Arbeitsstelle“ und „übrige (freie) Strecken“ gegenübergestellt, so zeigt sich, dass in „geschwindigkeitsbegrenzten Bereichen ohne Arbeitsstelle“ der Anteil der Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ an allen Ursachennennungen auf über 41 % ansteigt. Mit einem Wert von 35,7 % ist auf den „übrigen (freien) Strecken“ der Anteil der Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ geringer.

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“ 1,1 % an allen Ursachennennungen der Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t; mit einem Anteil von 0,9 % ist für die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t eine ähnlich geringe Bedeutung gegeben (vgl. 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 4 %; für die Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ist der Anteil mit 3,5 % leicht geringer.

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.

Etwa 52 % aller an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sind mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW ausgestattet und sind damit vergleichsweise hochmotorisiert (vgl. Tabelle A11 im Anhang). Für Kleintransporter mit geschlossenem Kasten steigt der Anteil hochmotorisierter Fahrzeuge sogar auf rd. 54 % (vgl. Bild 5.6), während nur rd. 45 % aller beteiligten Fahrzeuge mit offenem Kasten hochmotorisiert sind.

Nur etwa 26 % (2002: 23 %) der unfallbeteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t sind mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW ausgestattet (vgl. Tabelle A11 im Anhang). Damit ist der Anteil hochmotorisierter Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW deutlich niedriger gegenüber der Gruppe der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t.

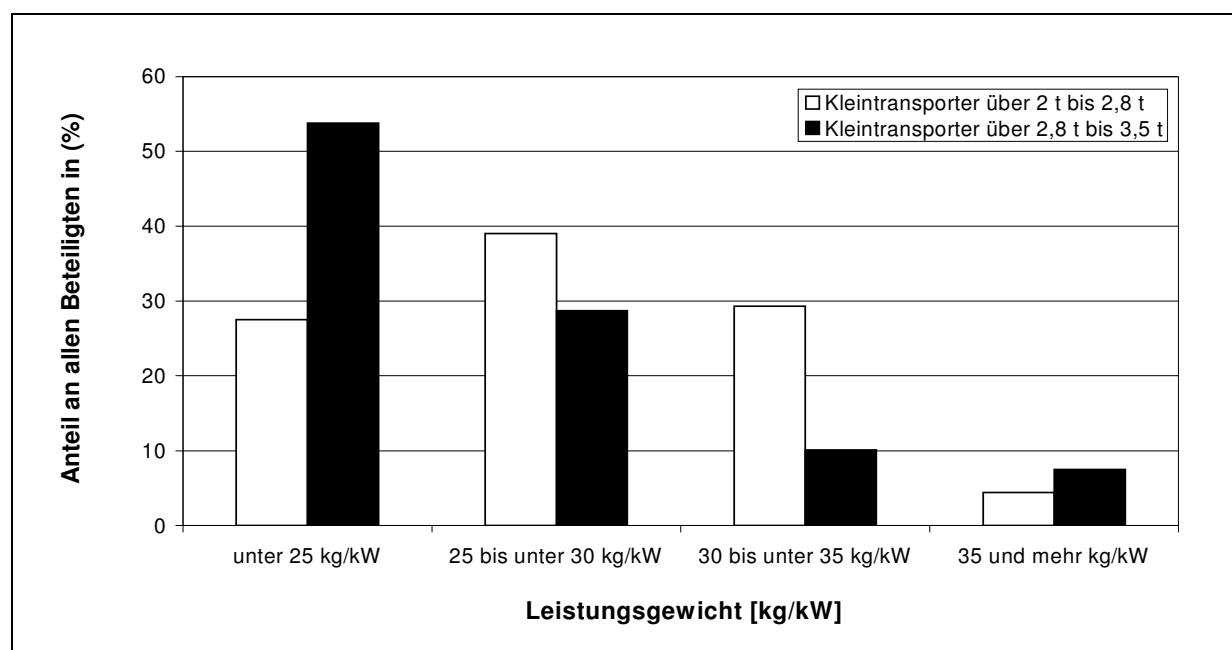


Bild 5.6: Anteil unfallbeteiligter Kleintransporter mit „geschlossenem Kasten“ nach dem Leistungsgewicht (U(P) 2004)

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 82 kW ist die mittlere Motorleistung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t um rd. 30 % höher im Vergleich zur mittleren Motorleistung der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t.

Wie Bild 5.7 zeigt, ist naturgemäß der Anteil unfallbeteiligter hochmotorisierter Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen am höchsten, dagegen der Anteil schwachmotorisierter Fahrzeuge auf Innerortsstraßen höher gegenüber Landstraßen und Autobahnen.

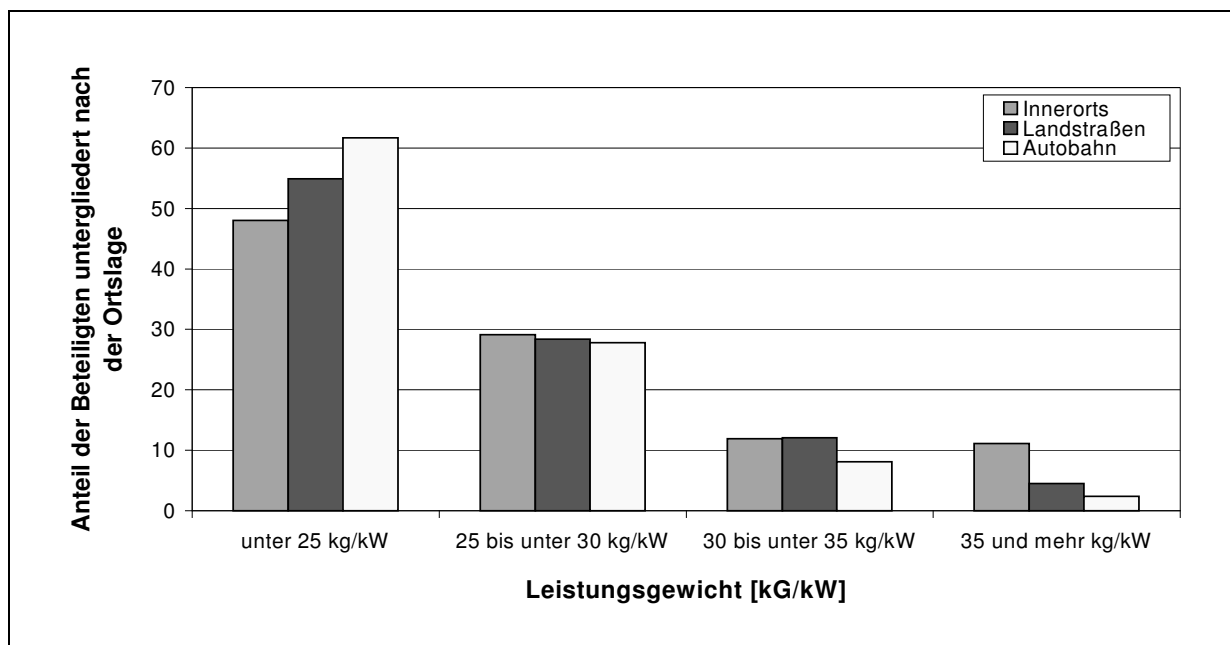


Bild 5.7: Anteil unfallbeteiligter Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t untergliedert nach Ortslage und Leistungsgewicht (U(P) 2004)

5.5 Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit

Die nachfolgende Darstellung bezieht sich auf die bauartbedingte zulässige Höchstgeschwindigkeit unfallbeteiligter Kleintransporter entsprechend der Fahrzeug-Zulassung. Damit ist nicht die Fahrgeschwindigkeit vor dem Unfall gemeint.

In der Gruppe der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t erreichen rd. 6 % der Fahrzeuge eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bis 120 km/h. Mit zunehmender bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge steigt der Anteil der Unfallbeteiligung. Von den im Jahr 2004 an U(P) beteiligten Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren 58 % mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 140 km/h ausgestattet. Im Vergleich zur Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t zeigen sich Unterschiede. Nur rd. 37 % der Fahrzeuge dieser Gruppe erreichen bauartbedingt eine Höchstgeschwindigkeit über 140 km/h.

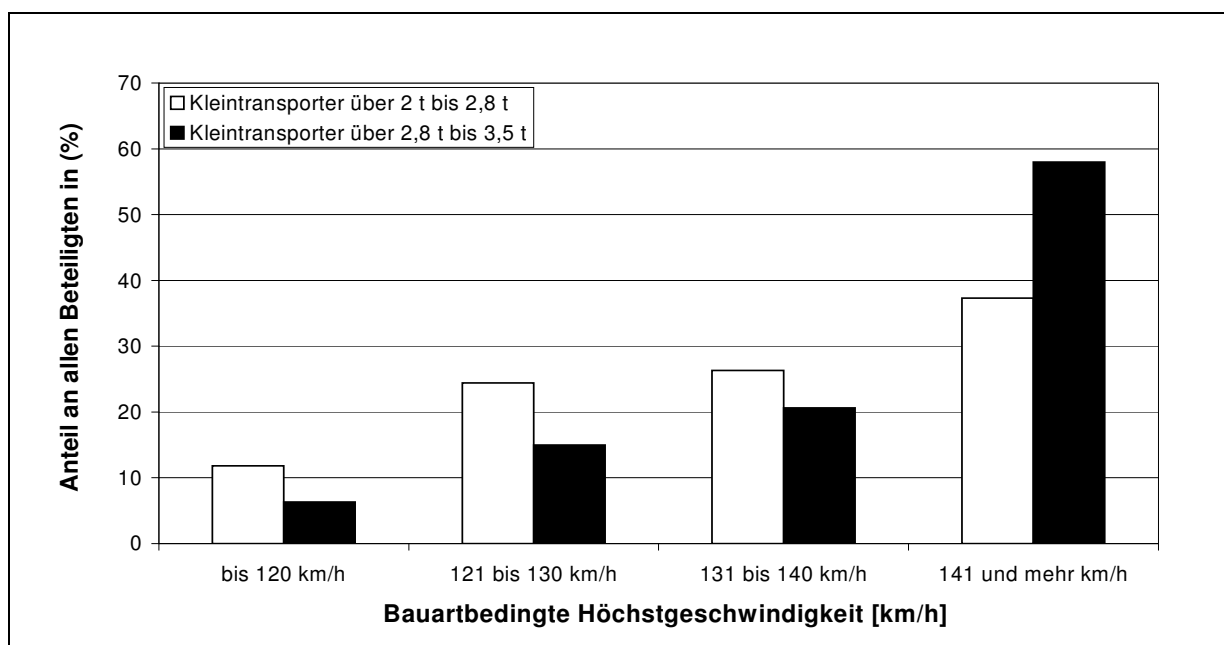


Bild 5.7: Anteil unfallbeteiligter Kleintransporter nach der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (U(P) 2004)

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen steigt die Unfallbeteiligung von Kleintransportern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 140 km/h stark an. Über die Hälfte aller unfallbeteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und über zwei Drittel der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sind mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 140 km/h ausgestattet (vgl. Tabelle A11 im Anhang). Über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten können auf der Grundlage der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik allerdings keine Aussagen getroffen werden.

5.6 Fahrzeugalter

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t haben mit im Mittel 3,8 Jahren gegenüber der Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t mit im Mittel 6,7 Jahren ein deutlich niedrigeres mittleres Fahrzeugalter. Das geringe mittlere Fahrzeugalter der Gruppe der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist auf den starken Anstieg des Bestandes seit 1998 zurückzuführen.

Waren im Jahr 2002 noch rd. 54 % aller unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t unter 3 Jahre alt, so sind im Jahr 2004 rd. 43 % (auf Autobahnen rd. 48 %) jünger als 3 Jahre. Mit zunehmendem Fahrzeugalter der unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sinkt der Beteiligtenanteil und erreicht für Fahrzeuge mit einem Alter von 10 Jahren und mehr einen Anteil von rd. 7 % (vgl. Tabelle A11 im Anhang).

Die Verteilung des Fahrzeugalters der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ist deutlich anders. Während für die Fahrzeugaltersgruppe bis unter 3 Jahre mit 22 % ein deutlich niedriger Anteil gegenüber den Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ermittelt wird, ist er für die Gruppe der Fahrzeuge im Alter von 6 bis unter 10 Jahren und von 10 Jahren und mehr mit 25,8 % bzw. 26,4 % deutlich höher gegenüber den Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t.

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.

Ortslage	Getötete und Schwerverletzte je 100 Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2004 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	
Insgesamt	23,9	25,2	27,4	23,9
Innerorts	15,5	16,1	17,9	16,5
Landstraßen	40,7	37,2	38,1	39,6
Autobahn	29,5	36,1	44,1	28,8

1) Fahrzeugart nach KBA

Tabelle 6.1: Mittlere Unfallschwere (Getötete und Schwerverletzte je 100 U(P)) bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw im Jahr 2004

Das Niveau der mittleren Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist mit 25,2 Getöteten und Schwerverletzten je 100 Unfälle mit Personenschaden, wie auch der Vergleichsgruppen, in den vergangenen Jahren leicht gesunken. Mit 23,9 Getöteten und Schwerverletzten ist die mittlere Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und der Unfälle unter Beteiligung von Pkw etwas geringer, für Unfälle unter Beteiligung von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t naturgemäß etwas höher (vgl. Tabelle 6.1). Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Fahrzeuggruppen jedoch gering.

Auffällig ist die hohe Unfallschwere auf Landstraßen. Dies gilt sowohl für Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t als auch für Unfälle der Vergleichsgruppen. Im Jahr 2004 wurden 37,2 Getötete und Schwerverletzte je 100 U(P) unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ermittelt. Unter den Vergleichsgruppen ist das jedoch die geringste Unfallschwere.

Die Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist mit 36,1 Getöteten und Schwerverletzten je 100 U(P) auf Autobahnen ähnlich hoch wie auf Landstraßen. Während die Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und der Unfälle unter Beteiligung von Pkw auf Autobahnen günstiger ist als auf Landstraßen, weisen Unfälle unter Beteiligung von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit rd. 44 Getöteten und Schwerverletzten je 100 U(P) auf Autobahnen die höchste Unfallschwere auf (vgl. auch Bild 6.1).

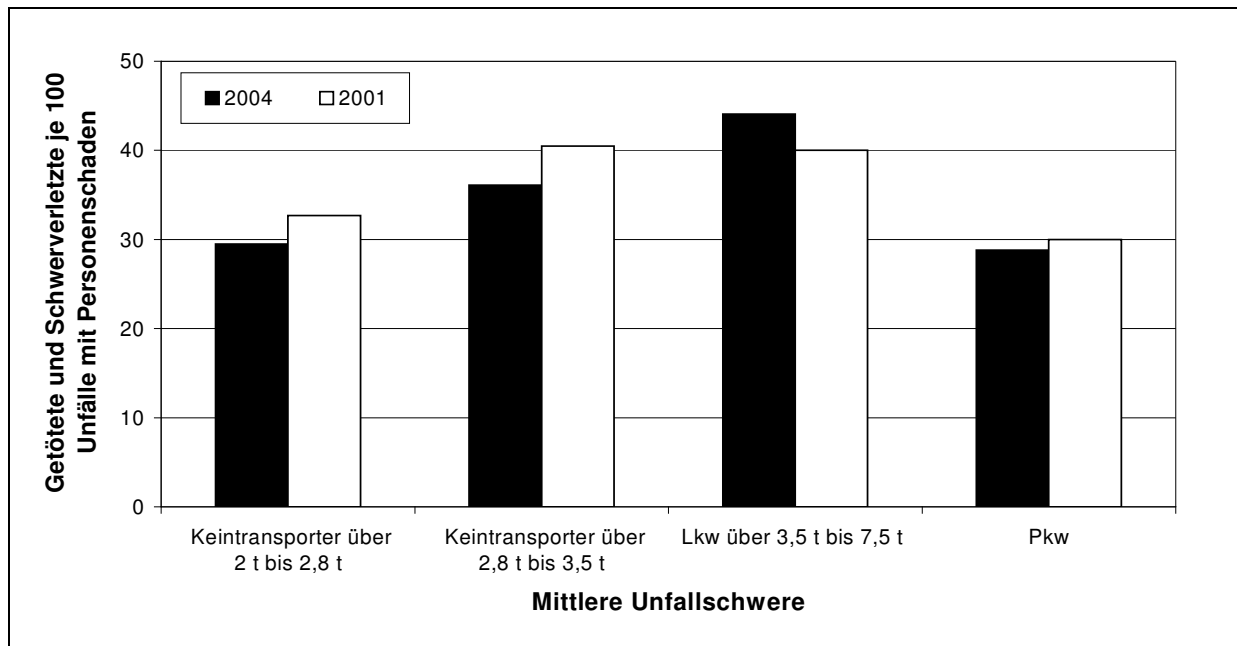


Bild 6.1: Mittlere Unfallschwere bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern , Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen (U(P) 2004 und 2001)

7. Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Bericht erfolgt eine Aktualisierung des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahr 2004 erstellten Berichtes „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“, (Schmid, M., 2004).

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 zulässigem Gesamtgewicht identifiziert werden. Das betrifft jedoch nur in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge, deren Unfalldaten um Angaben aus dem zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes ergänzt wurden.

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 Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Lastkraftwagen über 2,8 t im Jahr 1997 und Anhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht. 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 deutlich wie auch der Bestand dieser Fahrzeuge angestiegen. Mit 5.674 Beteiligten im Jahr 2004 hat sich die Anzahl gegenüber 1996 (1.733 Beteiligte) mehr als verdreifacht. Dabei ist zunächst zwischen 1997 (1.892 Beteiligte) und 2001 (5.273 Beteiligte) die Unfallbeteiligung stark gewachsen. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 setzte sich der kontinuierlich starke Anstieg, der bis 2001 stattgefunden hat, nicht mehr fort.

Günstiger verläuft die Entwicklung der Unfallbeteiligung der Vergleichsgruppen. Die Zahl der an U(P) 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 ebenso kontinuierlicher Rückgang bis auf 8.080 Beteiligte im Jahr 2004. Für die Gruppe der Lkw über 3,5 t bis 7,5 t fällt der Rückgang noch deutlicher aus. Die Anzahl dieser Fahrzeuge ist zunächst von 5.263 Beteiligten im Jahr 1996 auf 5.653 Beteiligte im Jahr 1999 angestiegen; danach erfolgte ein Rückgang um rd. ein Drittel bis auf 3.550 Beteiligte im Jahr 2004.

Die Bedeutung des Unfallgeschehens der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist mit einem Anteil von 1,7 %, bezogen auf das gesamte Unfallgeschehen, vergleichsweise gering.

Der starke Anstieg der Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t geht von Fahrzeugen mit geschlossenem Kasten aus.

Die Untergliederung nach der Ortslage zeigt, dass im Jahr 2004 im Vergleich zu 1996 auf Autobahnen ein stärkerer Anstieg der Unfallbeteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t festzustellen ist, als auf Innerortsstraßen.

Knapp ein Fünftel aller Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ereignen sich bei Dunkelheit, während der Dunkelheitsanteil bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t etwa ein Sechstel ausmacht.

Unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind im Durchschnitt mit 37,4 Jahren um 2 Jahre jünger als Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und Fahrer von Pkw.

Fahrern von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t wird mit einem Anteil von 65 % am häufigsten die Hauptschuld am Unfall zugewiesen. Der Hauptverursacheranteil der Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und auch von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ist mit 61 % bzw. 60 % höher als von Pkw mit 54 %. Ein überdurchschnittlicher Hauptverursacheranteil wird unter den jungen Fahrern im Alter bis 24 Jahren ermittelt.

Für die Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t hat die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von rd. 18 %, gefolgt von der Ursachengruppe „Abstand“ mit einem Anteil von über 17 % an allen Ursachennennungen eine hohe Bedeutung. Zu den tatsächlich vor dem Unfall gefahrenen Geschwindigkeiten liegen mit den Unfalldaten keine Angaben vor.

Etwa 52 % aller an U(P) beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sind mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW ausgestattet; in der Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t sind es dagegen nur etwa 26 % (vgl. Abschnitt 5.4 und Tabelle A11 im Anhang).

Die mittlere Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist mit 25,2 Getöteten und Schwerverletzten je 100 Unfälle mit Personenschaden leicht höher im Vergleich zu Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und zu Unfällen unter Beteiligung von Pkw. Auf Landstraßen ist die mittlere Unfallschwere mit etwa 37 Getöteten und Schwerverletzten je 100 Unfälle mit Personenschaden naturgemäß höher (vgl. Abschnitt 6).

Insgesamt ist festzustellen, dass der bis 2001 zu verzeichnende starke Anstieg der Unfallzahlen sich nach 2001 nicht weiter fortgesetzt hat, obwohl der Bestand der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t weiterhin deutlich wächst.

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. Danach hat sich der starke Anstieg, der bis 2001 stattgefunden hat, nicht mehr fortgesetzt. Die Anzahl der Beteiligten hat sich nur noch gering auf 749 Beteiligte im Jahr 2004 erhöht.
- Die Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist von 16 Getöteten im Jahre 1996 über 5 Getötete 1997 auf 38 Getötete im Jahr 2001 angewachsen. Im Jahr 2002 ist ein Rückgang auf 27 Getötete zu verzeichnen. Danach wurde dann im Jahr 2004 mit 36 Getöteten in etwa wieder das Niveau von 2001 erreicht.
- Für die Gruppe der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist die mittlere Unfallschwere mit 36 Getöteten und Schwerverletzten je 100 U(P) ähnlich hoch wie auf Landstraßen mit 37,2 Getöteten und Schwerverletzten je 100 U(P).
- Auf Autobahnen ereignet sich über ein Drittel aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bei Dunkelheit, während bei Unfällen der Vergleichsgruppen der Anteil bei Dunkelheit meist deutlich geringer ist.
- Etwa ein Fünftel aller Autobahnunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren im Jahr 2004 Alleinunfälle; der Anteil der Alleinunfälle ist bei den Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t geringer.
- Etwa ein Drittel aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen sind Fahrurfälle, während der Anteil der Fahrurfälle bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t mit rd. 23 % geringer ist.
- Mit einem Anteil von etwa 75 % erlangen die Unfallarten „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ und „Abkommen von der Fahrbahn“ der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern eine überragende Bedeutung.
- Die Verteilung der Altersstruktur unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist auf Autobahnen nicht wesentlich unterschiedlich zur Verteilung auf allen Straßen.
- Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t wurden mit einem Anteil von 61 % als Hauptverursacher beschuldigt. Dagegen ist der Anteil der Hauptverursacher unter den Fahrern der Vergleichsgruppen deutlich geringer.

- Auf Autobahnen ist der Anteil unfallbeteiligter hochmotorisierter Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t deutlich höher als auf Innerorts- bzw. Landstraßen; rd. 62 % aller unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t waren mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW (hochmotorisiert) ausgestattet, dagegen nur etwa 40 % in der Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t.
- Insgesamt ist festzustellen, dass auch auf Autobahnen der bis 2001 zu verzeichnende starke Anstieg der Unfallzahlen sich nach 2001 nicht weiter fortgesetzt hat, obwohl der Bestand der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t weiterhin deutlich wächst.

Literatur

KLAUS, P.; 2002:

Die europäischen Paket- und Kurierdienstmärkte, Internationales Verkehrswesen (54) 1+2

Verzeichnis der Fahrzeug- und Aufbauarten

Herausgeber: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 10. Ausgabe, Stand: Juli 2004

Statistische Mitteilungen, Reihe 1, Fahrzeugzulassungen, November 2004

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

SCHMID, M.; 2004:

Unfallbeteiligung von Kleintransportern, Schlussbericht

Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Anhang

- Tabelle A1: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t - Gesamt - (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)
- Tabelle A2: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit geschlossenem Kasten (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)
- Tabelle A3: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit offenem Kasten (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)
- Tabelle A4: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t innerhalb von Ortschaften (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)
- Tabelle A5: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t außerorts ohne BAB (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)
- Tabelle A6: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t auf Autobahnen (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)
- Tabelle A7: Bestand, Unfallbeteiligung, Verunglückte und Unfallbelastung; Pkw der Jahre 1996 bis 2004
- 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 2004
- 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 2004
- Tabelle A10: Unfallursachen der Fahrzeugführer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2004
- Tabelle A11: Ausgewählte Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2004

	Gesamt									Veränd. in (%) 2004/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Beteiligte an U(P)	19.595	20.740	21.792	24.604	24.642	24.747	22.278	21.764	21.009	7,2
Kleintransporter bis 2 t	3.033	3.366	3.645	4.099	4.044	4.205	3.916	3.933	3.705	22,2
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	-15,5
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	227,4
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	-32,5
Getötete ¹⁾	495	525	442	528	576	537	502	490	465	-6,1
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	34	41	50	49	54	46	54	50	57	67,6
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	213	245	182	219	226	222	182	163	160	-24,9
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	50	46	80	76	119	132	120	134	133	166,0
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	198	193	130	184	177	137	146	143	115	-41,9
Verunglückte ²⁾	26.590	28.069	29.408	33.388	33.648	33.931	30.507	29.710	28.867	8,6
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	4.084	4.482	4.751	5.382	5.444	5.589	5.308	5.290	5.009	22,6
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	-14,6
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	2.365	2.585	3.441	4.931	6.250	7.354	7.203	7.411	7.858	232,3
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	-31,6

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 unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)

	Mit geschlossenem Kasten									Veränd. in (%) 2004/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Beteiligte an U(P)	13.360	14.468	15.756	18.091	18.503	18.864	17.210	17.134	16.449	23,1
Kleintransporter bis 2 t	2.806	3.164	3.449	3.894	3.869	3.995	3.740	3.777	3.559	26,8
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	-4,5
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	312,0
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	-27,5
Getötete ¹⁾	321	338	306	376	421	392	362	371	358	11,5
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	30	40	46	43	52	46	50	49	55	83,3
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	152	168	129	172	168	165	140	133	129	-15,1
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	23	32	59	59	92	110	95	107	105	356,5
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	116	98	72	102	109	71	77	82	69	-40,5
Verunglückte ²⁾	18.118	19.451	21.181	24.370	25.226	25.724	23.572	23.205	22.052	21,7
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	3.781	4.208	4.490	5.096	5.206	5.317	5.066	5.079	4.423	17,0
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	-4,1
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	1.478	1.574	2.457	3.732	4.850	5.743	5.609	5.908	6.103	312,9
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	-25,6

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 unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit geschlossenem Kasten (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)

	Mit offenem Kasten									Veränd. in (%) 2004/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Beteiligte an U(P)	6.235	6.271	6.036	6.513	6.139	5.883	5.068	4.630	4.560	-26,9
Kleintransporter bis 2 t	227	202	196	205	175	210	176	156	146	-35,7
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	-41,3
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	644	700	695	860	976	1.103	1.124	1.068	1.187	84,3
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	-38,1
Getötete ¹⁾	175	192	137	156	159	149	143	119	107	-38,9
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	4	1	4	6	2	-	4	1	2	-50,0
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	61	80	53	49	60	58	45	30	31	-49,2
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	27	15	22	17	27	22	25	27	28	3,7
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	83	96	58	84	70	69	69	61	46	-44,6
Verunglückte ²⁾	8.596	8.752	8.398	9.189	8.588	8.359	7.067	6.613	6.495	-24,4
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	303	275	267	292	238	283	242	215	186	-38,6
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	-38,7
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	891	1.015	993	1.213	1.413	1.620	1.617	1.520	1.773	99,0
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	-38,8

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 unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit offenem Kasten (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)

	Innerhalb von Ortschaften									Veränd. in (%) 2004/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Beteiligte an U(P)	12.125	12.774	13.314	14.803	14.792	14.668	13.400	13.054	12.676	4,5
Kleintransporter bis 2 t	2.088	2.301	2.457	2.758	2.714	2.757	2.556	2.586	2.437	16,7
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	-14,1
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	200,3
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	-35,3
Getötete ¹⁾	131	131	101	119	129	140	95	95	99	-24,4
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	11	12	11	11	17	10	11	8	11	0,0
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	58	55	43	41	47	63	29	32	35	-39,7
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	5	11	15	16	15	26	22	20	23	360,0
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	57	53	32	51	50	41	33	35	30	-47,4
Verunglückte ²⁾	15.049	15.965	16.469	18.418	18.494	18.433	16.838	16.164	15.863	5,4
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	2.616	2.862	2.992	3.355	3.398	3.440	3.225	3.168	3.062	17,0
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	-13,0
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	1.322	1.451	1.724	2.523	3.096	3.568	3.623	3.784	3.943	198,3
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	-34,4

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 A4: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t innerhalb von Ortschaften (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)

	Ausserorts ohne BAB									Veränd. in (%) 2004/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Beteiligte an U(P)	5.657	5.957	6.467	7.250	7.269	7.383	6.505	6.328	6.146	8,6
Kleintransporter bis 2 t	780	848	990	1.057	1.060	1.162	1.093	1.071	1.017	30,4
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	-20,1
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	492	556	786	1.074	1.349	1.622	1.607	1.621	1.742	254,1
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	-27,8
Getötete ¹⁾	255	314	278	313	348	301	299	289	286	12,2
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	18	22	35	31	33	34	33	30	37	105,6
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	115	158	115	144	149	132	112	104	108	-6,1
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	29	30	51	45	71	68	71	75	74	155,2
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	93	104	77	93	95	67	83	80	67	-28,0
Verunglückte ²⁾	8.514	8.858	9.758	10.880	11.019	11.059	9.888	9.556	9.369	10,0
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	1.174	1.274	1.449	1.581	1.627	1.686	1.667	1.638	1.527	30,1
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	-18,5
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	754	855	1.191	1.616	2.009	2.474	2.398	2.407	2.665	253,4
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	-27,0

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 unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ausserorts ohne BAB (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)

	BAB									Veränd. in (%) 2004/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Beteiligte an U(P)	1.813	2.009	2.011	2.551	2.581	2.696	2.373	2.382	2.187	20,6
Kleintransporter bis 2 t	165	217	198	284	270	286	267	276	251	52,1
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t	809	918	865	993	971	968	827	826	731	-9,6
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	181	178	310	508	676	820	738	759	749	313,8
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	658	696	638	766	664	622	541	521	456	-30,7
Getötete ¹⁾	109	80	63	96	99	96	108	106	80	-26,6
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	5	7	4	7	4	2	10	12	9	80,0
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	40	32	24	34	30	27	41	27	17	-57,5
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	16	5	14	15	33	38	27	39	36	125,0
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	48	36	21	40	32	29	30	28	18	-62,5
Verunglückte ²⁾	3.027	3.246	3.181	4.090	4.135	4.439	3.781	3.990	3.645	20,4
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	294	346	310	446	419	463	416	484	420	42,9
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	-10,7
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	289	279	526	792	1.145	1.312	1.182	1.220	1.260	336,0
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	1.079	1.082	991	1.209	1.010	1.052	812	884	746	-30,9

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 A6: Unfallbeteiligte und Verunglückte bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t auf Autobahnen (Unfälle mit Personenschaden der Jahre 1996 bis 2004)

Bestand	Jahr								Veränd. in (%) 2004/96
	1996 ²⁾	1997 ²⁾	1998 ²⁾	1999 ²⁾	2001 ³⁾	2002 ³⁾	2003 ³⁾	2004 ³⁾	
Kleintransporter bis 2 t	320.360	344.444	364.348	382.539	412.935	427.734	430.880	428.375	33,7
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t	945.500 ¹⁾	974.417	999.533	1.027.965	1.052.813	1.040.321	1.007.033	973.945	3,0
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	164.000 ¹⁾	173.164	196.953	243.747	331.232	386.088	430.358	468.376	185,6
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	421.204	414.820	410.037	412.956	414.563	405.525	384.076	365.145	-13,3
Pkw	40.987.547	41.371.992	41.673.787	42.323.672	43.772.260	44.383.323	44.657.303	45.022.926	9,8

¹⁾ geschätzt

²⁾ Stichtag der Bestandszählung: 01. Juli

³⁾ Stichtag der Bestandszählung: 01. Januar

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 2004

	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)	8.000	715	5.613	732	3.502	438	269.312	17.904
Wochentag	Anteil in %							
Sonntag	3,6	4,2	3,4	3,8	1,5	1,1	9,7	15,0
Montag	17,9	20,1	16,7	20,2	19,4	20,1	15,1	14,0
Dienstag	17,3	16,8	17,3	14,6	19,7	24,2	14,6	11,3
Mittwoch	16,6	15,0	16,9	15,0	17,7	15,8	14,8	12,2
Donnerstag	17,3	18,2	19,3	18,2	17,8	16,4	15,6	13,7
Freitag	18,8	19,6	18,3	17,8	19,3	16,2	17,4	19,0
Samstag	8,5	6,2	8,0	10,4	4,7	6,2	12,9	14,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Lichtverhältnisse								
Tageslicht	78,3	69,7	77,3	58,9	84,0	78,1	72,3	66,6
Dämmerung	5,6	6,6	4,5	5,6	3,9	3,4	5,1	5,4
Dunkelheit	16,1	23,8	18,3	35,5	12,1	18,5	22,5	28,0
Insgesamt	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl der Unfallbeteiligten								
Alleinunfall	6,9	15,0	9,5	20,1	3,3	6,2	13,5	24,5
Unfall mit 2 Beteiligten	70,5	37,9	68,6	42,9	73,2	47,0	74,0	46,4
Unfall mit 3 Beteiligten	16,4	25,5	15,9	19,8	16,9	26,3	9,9	18,3
Unfall mit 4 Beteiligten	4,2	11,9	3,9	8,1	4,4	10,3	1,9	6,5
Unfall mit 5 und mehr Beteiligten	2,0	9,7	2,1	9,1	2,2	10,2	0,7	4,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fortsetzung nächste Seite

	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)	8.000	715	5.613	732	3.502	438	269.312	17.904
Unfalltyp	Anteil in %							
Fahrerunfall	13,3	22,8	16,7	32,1	12,4	20,1	17,9	30,8
Abbiegeunfall	14,5	0,0	12,7	0,0	13,3	0,0	14,7	0,2
Einbiegen-/Kreuzen-Unfall	21,2	2,0	20,8	1,1	19,0	1,8	25,3	1,9
Überschreiten-Unfall	3,3	0,3	2,5	0,6	2,0	0,0	5,5	0,2
Unfall durch ruhenden Verkehr	3,2	0,1	3,4	0,1	4,4	0,4	2,8	0,2
Unfall im Längsverkehr	35,6	66,2	33,8	54,6	38,8	66,7	25,6	55,9
Sonstiger Unfall	8,9	8,7	10,1	11,5	10,1	11,0	8,3	10,7
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	3,4	10,2	4,2	11,5	6,2	7,7	3,9
Auffahren a. fahrendes Fz (2)	27,2	54,1	24,1	44,0	26,0	51,1	18,4	38,6
Seitlich in gleicher Richtung (3)	4,3	11,7	4,5	11,1	6,9	15,8	3,9	14,0
Entgegenkommend (4)	10,5	0,4	10,4	0,4	12,6	0,9	8,9	0,5
Einbiegen, Kreuzen (5)	27,5	1,1	26,3	0,8	25,0	0,9	31,9	1,1
Fahrzeug-Fußgänger (6)	5,8	0,3	5,6	0,7	4,3	0,0	8,1	0,3
Aufprall auf Hindernis (7)	0,4	1,7	0,2	0,8	0,6	1,8	0,4	1,1
Abkommen von der Fahrbahn (8, 9)	9,1	21,4	12,5	30,9	6,3	16,0	15,1	34,1
Unfall anderer Art (10)	6,1	5,9	6,2	7,1	6,8	7,3	5,6	6,6
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 2004

	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)	8.080	731	5.674	749	3.550	456	398.221	30.899
Alter	Anteil in %							
18 - 24 Jahre	12,1	12,7	15,5	15,0	6,1	7,0	22,9	19,6
25 - 34 Jahre	23,8	25,4	28,0	30,8	28,7	24,1	20,1	24,2
35 - 44 Jahre	30,6	28,7	28,4	28,2	31,2	32,7	22,0	24,3
45 - 54 Jahre	18,7	19,4	16,6	15,8	18,4	22,8	14,8	15,2
55 - 64 Jahre	9,2	11,1	6,9	8,4	9,6	9,0	9,6	9,7
65 u. m. Jahre	2,7	2,3	2,0	1,7	2,6	3,5	8,7	6,7
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	70,3	60,2	73,7	64,3	68,3	43,8	64,4	57,1
25 - 34 Jahre	63,2	55,4	68,1	67,5	65,9	50,0	51,2	44,2
35 - 44 Jahre	59,9	48,1	63,4	58,8	57,1	36,9	48,6	39,2
45 - 54 Jahre	59,6	47,2	60,9	58,5	56,1	32,7	49,0	37,7
55 - 64 Jahre	63,0	50,6	61,1	49,2	65,8	56,1	51,7	39,4
65 u. m. Jahre	67,7	-	68,7	-	63,7	-	65,7	53,2
Insgesamt	61,4	51,6	64,6	61,0	60,0	41,2	54,1	44,7

1) Fahrzeugart nach KBA

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 2004

	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	6.099	567	4.556	655	2.609	281	270.012	20.614
Unfallursachengruppen	Anteil in %							
Verkehrstüchtigkeit (1- 4)	3,9	4,9	4,0	6,3	2,5	7,1	6,3	7,0
Fehler der Fahrzeugführer, Straßenbenutzung (10 - 11)	3,7	1,1	3,9	0,5	5,1	2,1	3,8	1,2
Geschwindigkeit (12 - 13)	16,5	34,2	18,2	36,9	11,7	24,6	18,3	34,5
Abstand (14 - 15)	19,6	22,4	17,3	18,3	21,2	21,0	12,8	18,9
Überholen, Vorbeifahren (16 - 25)	3,2	4,1	4,3	6,9	5,7	8,5	3,5	5,5
Nebeneinanderfahren (26)	1,1	3,7	1,1	1,7	1,9	5,3	1,2	3,8
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	13,7	1,2	13,2	1,1	12,5	3,2	16,9	1,5
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- u. Anfahren (35 - 37)	17,0	-	16,6	-	15,7	0,4	16,6	0,3
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (38 - 42)	4,0	-	3,5	0,2	3,4	-	4,5	0,1
Ruhender Verkehr, Verkehrs-sicherung (43 - 45)	1,2	0,2	1,0	0,2	2,2	0,4	0,9	0,3
Nichtbeachten der Beleuch-tungsvorschriften (46)	0,0	-	-	-	0,1	-	0,0	0,0
Ladung, Besetzung (47 - 48)	0,7	0,9	0,5	1,1	1,0	1,8	0,1	0,4
Andere Fehler beim Fahrzeug-führer (49)	14,5	23,8	15,3	23,1	16,3	23,5	14,6	33,7
Technische Mängel, Wartungs-mängel (50 - 55)	0,9	3,5	1,1	4,0	0,8	2,1	0,5	3,3
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 2004

	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)	8.080	731	5.674	749	3.550	456	398.221	30.899
Leistungsgewicht kg/kW	Anteil in %							
unter 20 kg/kW	3,5	4,9	6,4	9,6	0,3	0,0	70,1	75,7
20 bis unter 25 kg/kW	22,7	34,6	45,5	52,1	1,6	1,8	24,7	20,4
25 bis unter 30 kg/kW	37,3	36,0	28,7	27,8	4,7	5,3	4,6	3,4
30 bis unter 35 kg/kW	30,3	21,1	11,5	8,1	10,8	14,3	0,5	0,5
35 bis unter 40 kg/kW	4,9	2,9	6,7	1,9	19,4	22,6	0,1	0,0
40 und mehr kg/kW	1,3	0,5	1,2	0,5	63,2	56,1	0,0	0,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (km/h)								
bis 120 km/h	11,8	7,7	6,3	2,8	86,4	85,5	0,2	0,1
121 bis 130 km/h	24,6	16,8	15,0	9,1	8,4	9,9	0,5	0,4
131 bis 140 km/h	26,3	23,0	20,6	17,5	2,5	2,6	2,1	1,5
141 und mehr km/h	37,3	52,5	58,0	70,6	2,7	1,8	97,2	98,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Fahrzeualter (Jahre)								
bis unter 3 Jahre	22,0	30,0	43,2	48,1	23,4	25,4	17,2	24,2
3 bis unter 6 Jahre	24,1	28,3	34,3	32,0	29,0	29,8	20,6	24,0
6 bis unter 10 Jahre	25,8	22,0	12,7	12,0	20,9	19,7	28,1	26,3
10 Jahre und mehr	26,4	17,2	7,1	3,6	25,3	22,6	32,9	24,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

¹⁾ Fahrzeugart nach KBA

Tabelle A11: Ausgewählte Fahrermerkmale unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2004