

**Fachveröffentlichung der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

bast

U2s - xu - Projekt F1100.4207029

Unfallbeteiligung von Kleintransportern

Aktualisierung auf das Jahr 2006

Bundesanstalt für Straßenwesen

Manfred Schmid

Bergisch Gladbach, Januar 2008

Kurzfassung

Der Fahrzeugbestand und die Unfallbeteiligung von Kleintransportern haben in den zurückliegenden Jahren weiter zugenommen. Auf Anregung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde der BAST-Bericht „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“, der das Unfallgeschehen bis Ende des Jahres 2004 analysiert, auf das Jahr 2006 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 gegenübergestellt.

Mit dem hier vorgelegten Bericht wird die Unfallentwicklung (Unfälle mit Personenschaden) der Jahre 1996 bis 2006 betrachtet. Neben der Darstellung des Unfallgeschehens in der zeitlichen Entwicklung wird für das Jahr 2006 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 auf dem bis dahin stattgefundenem Niveau nicht weiter fortgesetzt hat, obwohl der Bestand der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t weiterhin deutlich wächst.
- Mit 6.323 Beteiligten im Jahr 2006 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. Die ab dem Jahr 2002 eingetretene Trendveränderung zeigt, dass im Jahr 2006 gegenüber 2001 die Unfallbeteiligung insgesamt nur noch um etwa 20 % gestiegen ist. Dabei ist auf Innerortsstraßen mit rd. 30 % ein stärkerer Anstieg zu verzeichnen als auf Autobahnen (rd. 11 %) und auf Landstraßen (rd. 7 %).
- Die Zahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t hat von 50 im Jahr 1996 auf 132 Getötete im Jahr 2001 zugenommen. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2002 wurde in den Jahren 2003 und 2004 das Niveau von 2001 erreicht. Nach 101 Getöteten im Jahr 2005 wurden 2006 111 Getötete registriert. Auf Autobahnen ist eine Zunahme von 16 Getöteten im Jahre 1996 auf 30 Getötete im Jahr 2006 zu verzeichnen.
- Das Unfallgeschehen der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist mit einem Anteil von 1,9 % gemessen am gesamtem Unfallgeschehen von geringer Bedeutung; auf Autobahnen steigt dieser Anteil auf 4,4 %.
- Im Jahr 2006 wurden die meisten (58 %) Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t innerorts registriert. Über ein Viertel der Unfälle ereigneten sich auf Landstraßen und 14 % auf Autobahnen. Landstraßenunfälle sind besonders folgenschwer. Bei diesen Unfällen wurden rd. 41 % aller Getöteten und Schwerverletzten bei Unfällen registriert.

- Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind in zwei von drei Unfällen (64 %) Hauptverursacher. Unter den 18 - 24jährigen Fahrern steigt der Anteil sogar auf rd. 74 %. Der Hauptverursacheranteil der Pkw-Fahrer ist dagegen mit 55 % günstiger.
- Häufigste Unfallursache ist mit 18 % die Ursachengruppe „Abstand“, gefolgt von der Ursachengruppe „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ ebenfalls mit rd. 18 % und der Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit 16 %, auf Autobahnen erreicht die Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit rd. 35 % einen überragenden Wert.

Inhalt

Kurzfassung

1	Einleitung	6
2	Datengrundlage und Identifikation von Kleintransportern	7
3	Überblick zur Unfall- und Bestandsentwicklung in den Jahren 1996 bis 2006	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 2006	16
4.1	Untergliederung nach der Ortslage	16
4.2	Anzahl der Unfallbeteiligten	17
4.3	Unfalltyp	18
4.4	Unfallart	18

5	Fahrer- und Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Kleintransporter im Jahr 2006	20
5.1	Alter der Fahrer	20
5.2	Hauptverursacher	21
5.3	Unfallursachen	22
5.4	Leistungsgewicht	24
5.5	Fahrzeugalter	26
6	Unfallschwere der Kleintransporterunfälle	27
7	Zusammenfassung	29
7.1	Gesonderte Zusammenfassung der Ergebnisse zum Unfallgeschehen der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen	31
	Literatur	33
	Anhang	34

1. Einleitung

Mit dem vorliegenden Bericht erfolgt eine Fortschreibung zur zeitlichen Entwicklung des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahr 2006 aktualisierten Berichtes zur „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“, (Schmid, M., 2006). Mit der im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erfolgten Überarbeitung trägt die BASt dem anhaltenden Informationsbedürfnis Rechnung.

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 2006 insgesamt an 1,9 % aller Unfälle mit Personenschaden U(P) beteiligt. Bei diesen Unfällen wurden 2,2 % 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.

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. Abschnitt 6 gibt einen Überblick zur Unfallschwere.

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 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 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).

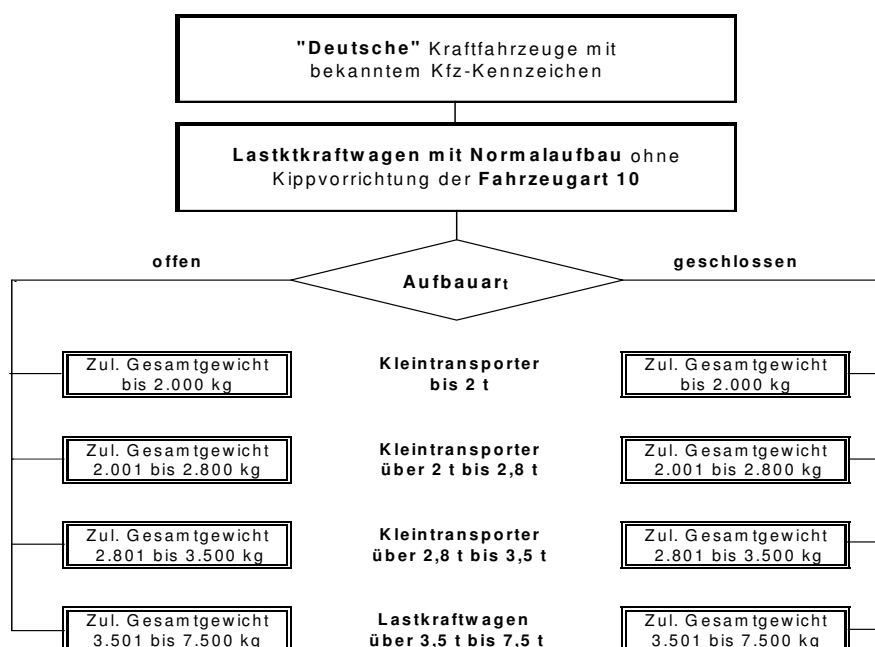


Bild 2.1: Abgrenzung von Kleintransportern und Lastkraftwagen über 3,5 t bis 7,5 t

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, die nicht Grundlage dieser Untersuchung sind, einhergehen. Verglichen mit dem Jahr 2004 zeichnet sich auch eine Zunahme der mittleren Fahrzeugleistung der Fahrzeuge ab. Für die Gruppe der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist die Zunahme mit knapp 4 % am stärksten. 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.

Kleintransporter und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Kleintransporter im Jahr 2006			
	mittleres Leergewicht (kg)	mittleres zul. Gesamtgewicht (kg)	mittlere Nutzlast (kg)	mittlere Leistung (kW)
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t	1.720	2.605	885	65
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	2.061	3.297	1.237	85
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	4.527	7.015	2.489	111

Tabelle 2.1: Angaben zu Fahrzeugmerkmalen unfallbeteiligter Kleintransporter und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2006

3. Überblick zur Unfall- und Bestandsentwicklung in den Jahren 1996 bis 2006

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 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 in den Folgejahren nicht mehr so stark fortgesetzt. Im Jahr 2006 waren insgesamt 6.323 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 in den Jahren 2003 und 2004 wieder das Niveau von 2001 erreicht. Nach einem deutlichen Rückgang der Getöteten auf 101 im Jahr 2005 wurden im Jahr 2006 111 Getötete bei diesen Unfällen registriert (vgl. Bild 3.2 und Tabelle A1 im Anhang). Der bis zum Jahr 2001 zu verzeichnende deutliche Anstieg der Getöteten hat sich somit nicht weiter fortgesetzt.

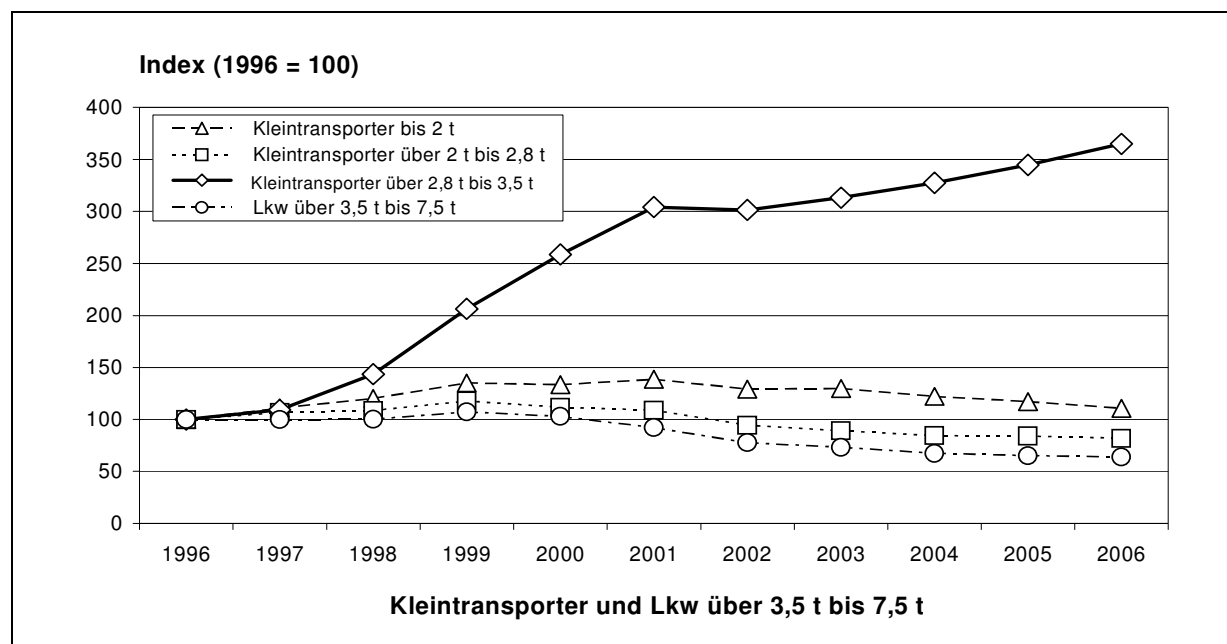


Bild 3.1: Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter bis 3,5 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Der Bestand an Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist dagegen im gesamten Untersuchungszeitraum kontinuierlich um rd. 234 % auf über 548.000 Fahrzeuge im Jahr 2006 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 7.833 Beteiligte im Jahr 2006. Im Vergleich zu 1996 ist im Jahr 2006 die Anzahl der an U(P) beteiligten Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t um rd. 18 % 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 2006 im Vergleich zu 1996 um ein Drittel auf 142 Getötete gesunken (vgl. Bild 3.2 und Tabelle A1 im Anhang).

Der Bestand an Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist im Untersuchungszeitraum zunächst bis zum Jahr 2001 leicht auf 1,05 Mio. Fahrzeuge angestiegen, danach kontinuierlich auf 0,948 Mio. Fahrzeuge im Jahr 2006 gesunken.

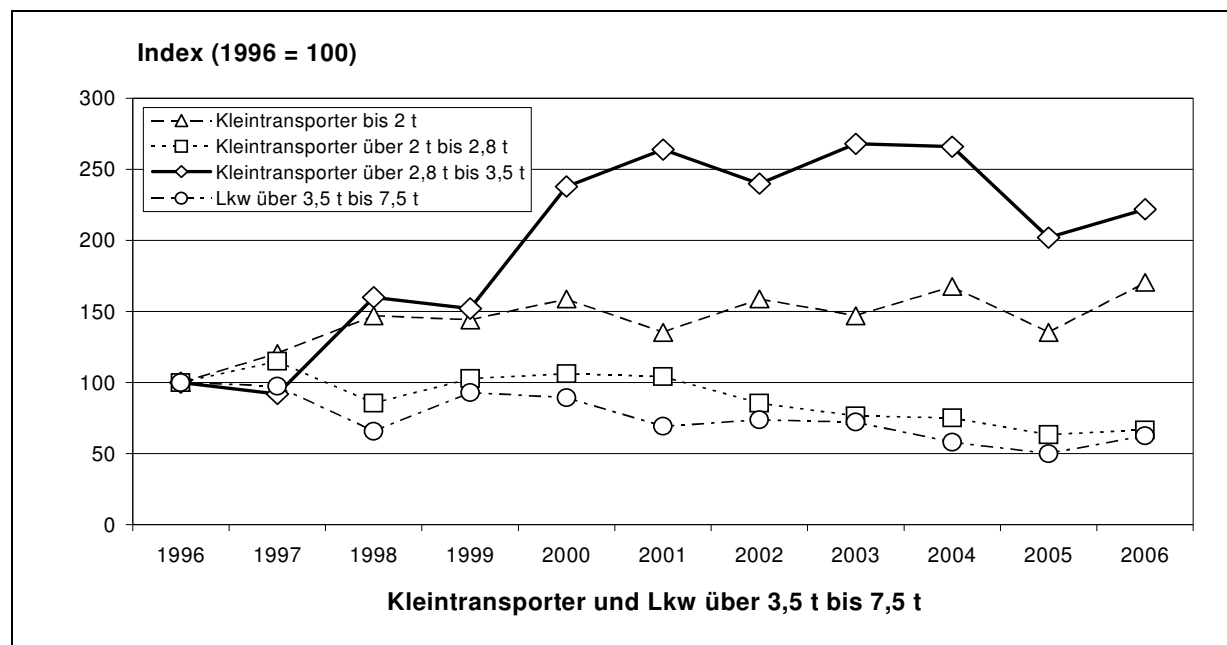


Bild 3.2: Entwicklung der Anzahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern bis 3,5 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

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 auf 3.360 Beteiligte im Jahr 2006. Damit ist gegenüber 1996 die Anzahl der Beteiligten um mehr als ein Drittel gesunken.

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 50 % auf 99 Getötete im Jahr 2005 gesunken (vgl. Tabelle A1 im Anhang). Im Jahr 2006 erfolgte dann wieder ein Anstieg auf 124 Getötete.

Der Bestand an Fahrzeugen dieser Fahrzeuggruppe schwankt in den Jahren von 1996 bis 2001 zwischen 410.000 bis 421.000 Fahrzeugen. Danach ist bis zum Jahr 2006 ein Rückgang auf 337.000 Fahrzeuge zu verzeichnen (vgl. Bild 3.3 und Tabelle A7 im Anhang).

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 in den Folgejahren ein kontinuierlicher Rückgang zu verzeichnen. Der Zuwachs der Anzahl der Beteiligten im Jahr 2006 gegenüber 1996 beträgt insgesamt rd. 11 % bei einem Bestandsanstieg von rd. 27 %. 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 (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, Reihe 1, November 2004). Ab dem Datenjahr 2005 liegen separate Angaben des KBA zugrunde. Stichtag der Bestandszählung der Datenjahre bis 1999 ist der 1. Juli, ab dem Jahr 2001 der 01. Januar eines Jahres. 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 der kontinuierlich deutliche Anstieg des Bestandes der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sowohl von der Entwicklung der Unfallbeteiligung (leichter Rückgang im Jahr 2002 mit danach geringerem Anstieg, (vgl. 3.3.1)) als auch von der Entwicklung der Vergleichsgruppen. Von 1997 bis zum Jahr 2006 ist der Bestand an Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t kontinuierlich von 164 Tsd. Fahrzeugen um 234 % auf rd. 548 Tsd. Fahrzeuge im Jahr 2006 gestiegen.

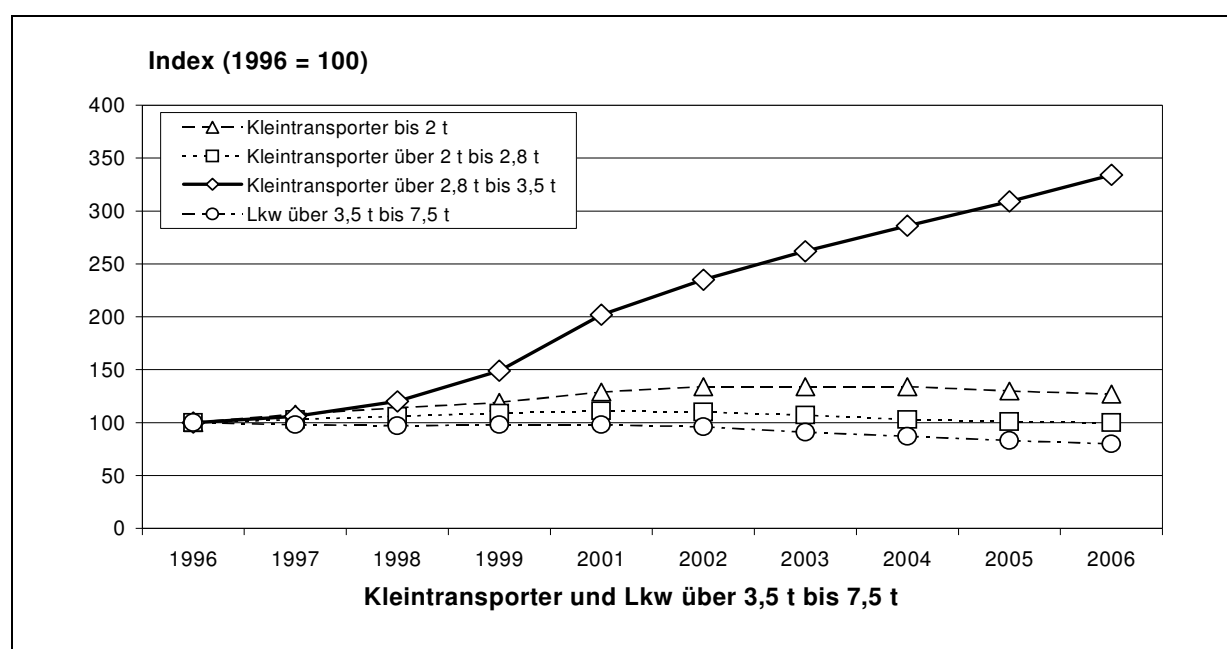


Bild 3.3: Entwicklung des Bestandes an Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

Dagegen zeigt die Entwicklung des Bestandes der Vergleichsgruppen seit 1996 nur geringe Veränderungen. Gegenüber 1996 hat sich der Bestand an Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t mit rd. 948 Tsd. Fahrzeugen nur unwesentlich verändert, der Bestand an Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ist um rd. 20 % auf 337 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.

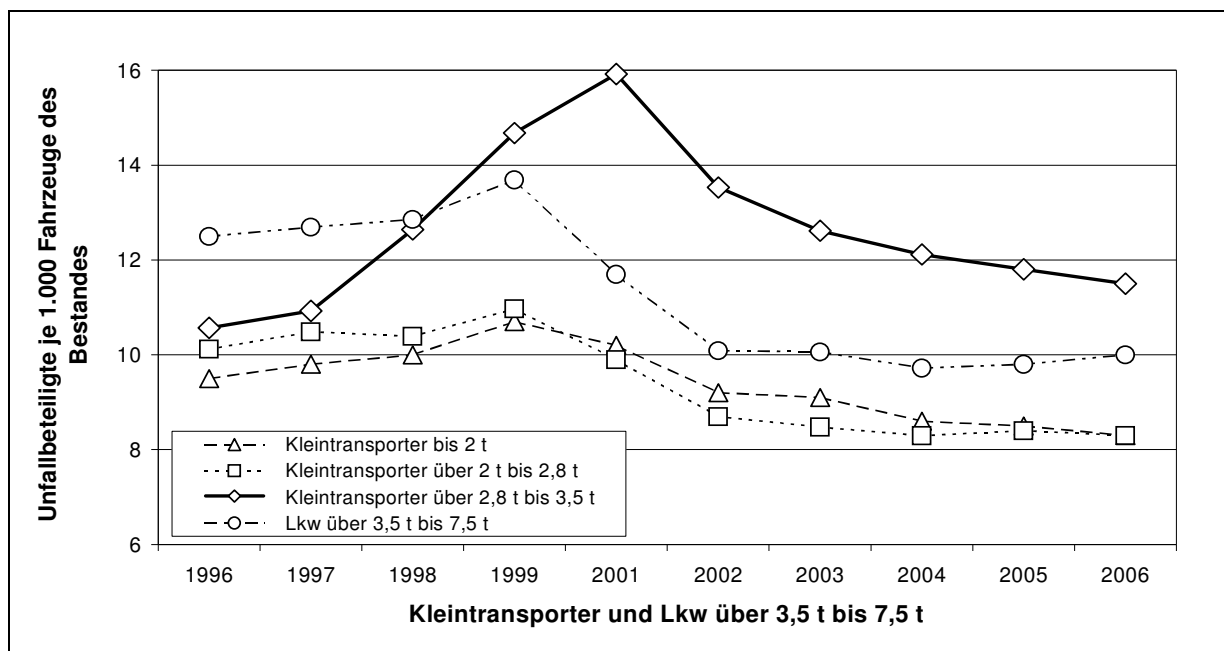


Bild 3.4: Entwicklung der Unfallbelastung bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t

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 kontinuierlich und erreicht mit 11,5 Beteiligten je 1.000 Fahrzeuge des Bestandes im Jahr 2006 einen günstigeren Wert, der nur noch leicht über dem Niveau von 1997 liegt. Damit ist der Wert der Unfallbelastung der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t seit dem Jahr 2001 um über ein Viertel gesunken; er liegt jedoch immer noch über dem Niveau der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und auch 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 Unterschiede in der Entwicklung der Unfallbeteiligung.

Auf Innerortsstraßen und Landstraßen erfolgte ein insgesamt leicht „unterdurchschnittlicher“ Anstieg um rd. 247 % auf 3.679 Beteiligte bzw. um 252 % auf 1.730 Beteiligte auf Landstraßen im Jahr 2006 gegenüber 1996.

Die starke Zunahme der Unfallbeteiligung auf Autobahnen hat sich nach dem Jahr 2001 zunächst nicht mehr fortgesetzt. Sie ist 2002 gegenüber dem Vorjahr (2001: 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 bis dahin geltenden Höchststand des Jahres 2001 geblieben. Danach ist jedoch wieder ein Anstieg der Unfallzahlen um 138 Beteiligte auf insgesamt 887 Beteiligte im Jahr 2005 zu verzeichnen, gefolgt von 914 Beteiligten im Jahr 2006. Damit hat sich die Unfallbeteiligung auf Autobahnen im Vergleich zu 1996 um etwa das 5-fache erhöht, wobei im Jahr 2006 gegenüber 2001 nur noch ein Zuwachs von rd. 11 % erfolgt ist.

Auch auf Innerorts- und Landstraßen setzt nach dem Jahr 2001 der bis dahin stattgefundene starke Anstieg nicht mehr fort. Mit 3.679 Beteiligten im Jahr 2006 ist dann auf Innerortsstraßen gegenüber dem Jahr 2001 die Anzahl der Beteiligten um rd. 30 % stärker angestiegen als auf Landstraßen um rd. 7 %. Auf Landstraßen ist nach 2001 zunächst sogar ein leichter Rückgang zu verzeichnen, bevor ab 2004 wieder ein Anstieg erfolgt (vgl. auch Tabelle A5 im Anhang).

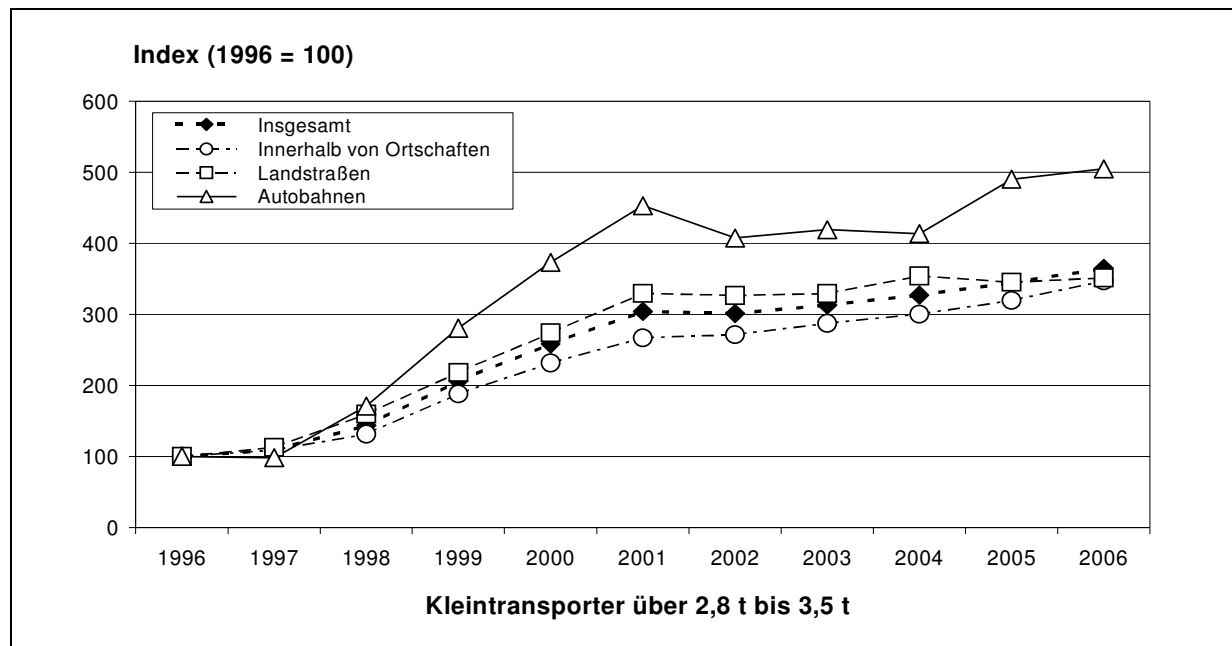


Bild 3.5: Entwicklung der Anzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t untergliedert nach der Ortslage

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 bis zum Jahr 2004 (74 Getötete) nur noch geringe Veränderungen festzustellen. 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 im Jahr 2006 auf 59 Getötete (vgl. Tabelle A5 im Anhang).

Bei geringen Anzahlen hat sich auf Autobahnen die Anzahl der Getöteten 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; im Jahr 2006 hat sich mit 30 Getöteten die Anzahl der Getöteten nicht 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 2006 im Vergleich zu 1996 auf Landstraßen um rd. 27 % auf 2.081 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 2006 auf Innerortsstraßen von 58 Getöteten (1996) auf 33 Getötete (2006) um etwa 43 % gesunken. Auf Landstraßen hat sich dagegen die Anzahl der Getöteten im Vergleich zu 1996 mit einem Rückgang von rd. 23 % nicht ganz so stark verändert. Auf Autobahnen ist nach 40 Getöteten 1996 über 41 Getötete im Jahr 2002 die Anzahl der Getöteten auf 20 im Jahr 2006 gesunken.

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 kontinuierlicher Rückgang, der im Jahr 2006 mit 3.360 Beteiligten den niedrigsten Wert erreichte.

Die Untergliederung nach der Ortslage zeigt, dass im Jahr 2006 im Vergleich zu 1996 die Unfallbeteiligung innerhalb von Ortschaften mit 38,4 % stärker zurückgegangen ist, gefolgt von Landstraßen mit 35,3 % und Autobahnen mit 27,5 % (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 2006 im Vergleich zu 1996 leicht günstiger entwickelt als auf Landstraßen.

4. Bedeutung und Struktur der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern im Jahr 2006

Im Jahr 2006 ereigneten sich in Deutschland insgesamt 327.984 U(P). An 11 % dieser Unfälle (36.316 U(P)) waren Güterkraftfahrzeuge beteiligt. Dabei wurden insgesamt 1.197 getötete Personen registriert.

Wie Tabelle 4.1 zeigt, war an etwa jedem sechsten Güterkraftfahrzeugunfall des Jahres 2006 ein Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t beteiligt. Bei diesen Unfällen starben insgesamt 111 Verkehrsteilnehmer. Damit entfallen etwa 9 % 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	327.984	-	100	5.091	-	100
darunter:						
Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (Gkz) insgesamt	36.316	100	11,1	1.197	100	23,5
darunter von:						
Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t	7.745	21,3	2,4	142	11,9	2,8
Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t	6.259	17,2	1,9	111	9,3	2,2
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	3.314	9,1	1,0	124	10,4	2,4

Tabelle 4.1: Unfälle mit Personenschaden und dabei Getötete im Jahr 2006

4.1 Untergliederung nach der Ortslage

Im Jahr 2006 ereigneten sich 53 % aller Güterkraftfahrzeugunfälle auf Innerortsstraßen, knapp 29 % auf Landstraßen und rd. 18 % auf Autobahnen. Der Anteil der Innerortsunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t lag mit über 58 % dagegen höher, während der Anteil der Autobahnanteil mit rd. 14 % geringer ist (vgl. Tabelle 4.2).

Unfälle und Verunglückte	Ortslage			Gesamt (%)
	Innerorts	Landstraßen	Autobahn	
	Anteil in %			
Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (Gkz) insgesamt	53,0	28,8	18,3	100
darunter von:				
Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t	64,8	26,6	8,5	100
Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t	58,3	27,4	14,3	100
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	56,7	29,1	14,2	100
Getötete und Schwerverletzte bei Unfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (Gkz) insgesamt	34,7	39,9	25,3	100
darunter von:				
Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t	44,2	43,7	12,1	100
Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t	37,5	41,4	21,1	100
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	38,7	38,1	23,2	100

Tabelle 4.2: Verteilung der Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen und den bei diesen Unfällen Getöteten und Schwerverletzten auf die Ortslage (U(P) 2006)

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 2006 gegenüber 2001 die Unfallbeteiligung insgesamt nur noch um etwa 20 % gestiegen ist. Dabei ist auf Innerortsstraßen mit rd. 30 % der stärkste Anstieg zu verzeichnen; geringer ist der Anstieg auf Autobahnen (rd. 11 %) und auf Landstraßen (rd. 7 %).

4.2 Anzahl der Unfallbeteiligten

Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren zu 8,1 % (2004: 9,5 %) Alleinunfälle. Über zwei Drittel aller Unfälle ereignen sich mit zwei Beteiligten und etwa 21 % mit 3 und mehr Beteiligten.

Demgegenüber ist der Anteil der Alleinunfälle bei den Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t geringer, Pkw-Unfälle 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 genau 2 Beteiligten (vgl. Tabelle A8 im Anhang). Ein Sechstel (2004: ein Fünftel) aller Autobahnunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren im Jahr 2006 Alleinunfälle.

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 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 20,7 % und der „Fahrerunfall“ mit einem Anteil von 14 % (2004: 16,7 %), bei dem der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Damit zeichnet sich bei Fahrerunfällen gegenüber 2004 eine leicht abnehmende Tendenz des Unfallanteils ab. Bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t beträgt der Anteil der Fahrerunfälle 12 % (2004: 13,3 %). 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 59,7 % (2004: 54,6 %) und „Fahrerunfall“ mit einem Anteil von 27 % (2004: 32,1 %) bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t von Bedeutung. Damit geht bei einer Zunahme des Anteils der Unfälle im Längsverkehr ebenfalls ein Rückgang des Unfallanteils der Fahrerunfälle einher. 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).

4.4 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 10,7 % (2004: 12,5 %) höher gegenüber Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t mit 9,1 % (2004: 8,1 %).

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).

45 Prozent aller Autobahnunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t bzw. 53 % unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t sind Unfälle durch „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ (UA 2). 27 Prozent aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind „Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn“ (UA 8, 9). Damit ist gegenüber dem Jahr 2004 (30,9 %) der Anteil der „Abkommensunfälle“ gesunken. Der Abkommensunfallanteil unter Beteiligung von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist dagegen mit 19,6 % (2004: 21,4 %) deutlich geringer.

5. Fahrer- und Fahrzeugmerkmale unfallbeteiligter Kleintransporter im Jahr 2006

Nachfolgend werden Fahrer- und Fahrzeugmerkmale zu den im Jahr 2006 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. 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 38 Jahren um etwa 2 Jahre jünger als die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t und von Pkw und sogar um 3,5 Jahre jünger als die Fahrer von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t.

Wie Bild 5.1 verdeutlicht, gehören 41 % (2004: 43,5 %) der unfallbeteiligten Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t der Altersgruppe der bis zu 34-jährigen Fahrer an. Mit rd. 34 % bzw. rd. 36 % (2004) 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.

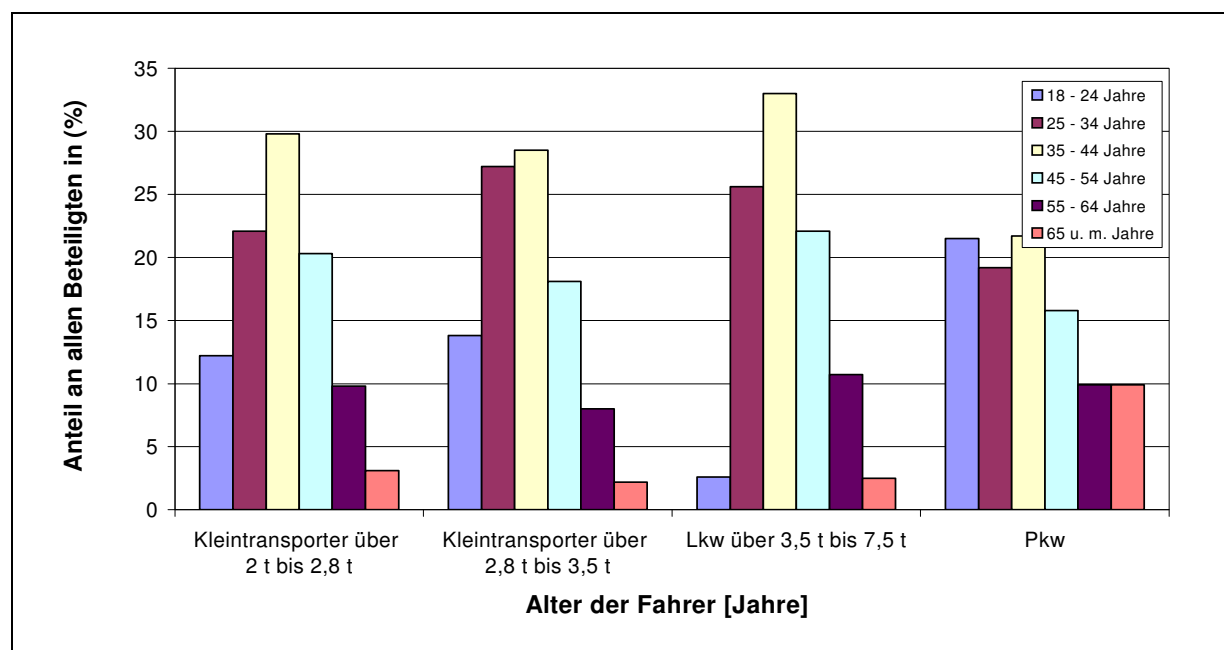


Bild 5.1: Prozentualer Anteil unfallbeteiligter Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw nach dem Alter der Fahrer (U(P) 2006)

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 2006 wurden unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 64 % (2004: 64,6 %) auffällig häufig als Hauptverursacher registriert. Der Hauptverursacheranteil der Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t ist mit 61,9 % bzw. der Fahrer von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t mit 58,5 % günstiger. Unfallbeteiligte Fahrer von Pkw wurden dagegen nur zu rd. 54 % als Hauptverursacher eingestuft.

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. 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.

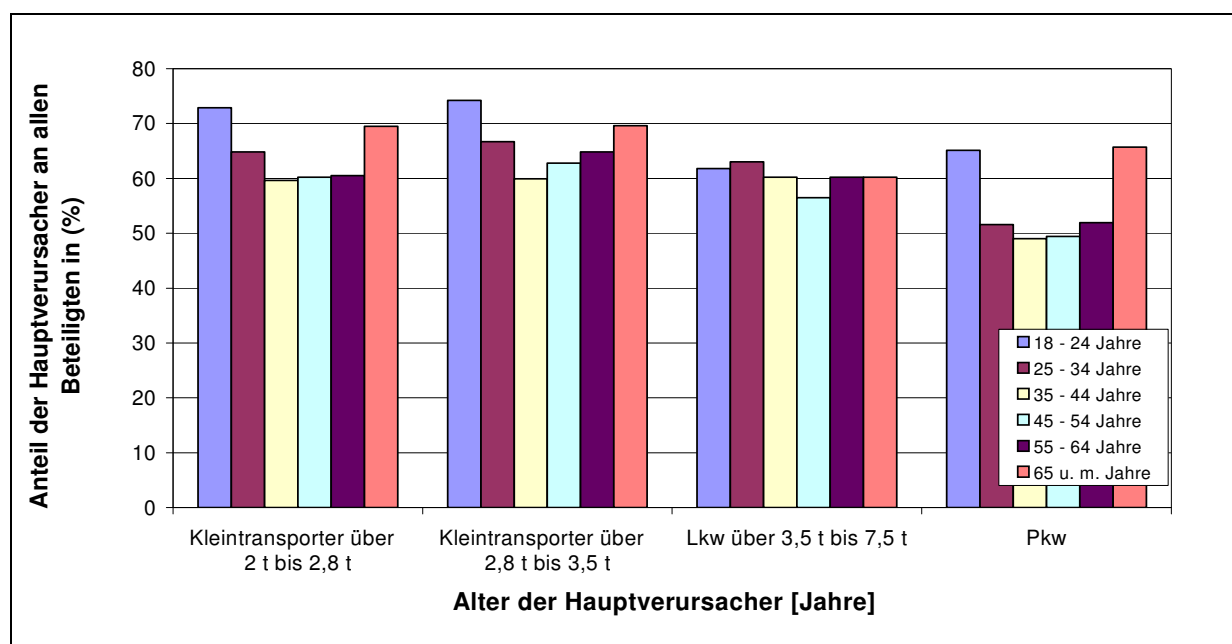


Bild 5.2: Prozentualer Anteil der Hauptverursacher von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw nach dem Alter (U(P) 2006)

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 „Abstand“ hat mit einem Anteil von 18,1 % gefolgt von der Unfallursachengruppe „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit 17,7 % und der Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 16,1 % an allen Unfallursachennennungen für die Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t die größte Bedeutung (vgl. Bild 5.3). Im Jahr 2004 betrug der Anteil der Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ noch 18,2 %.

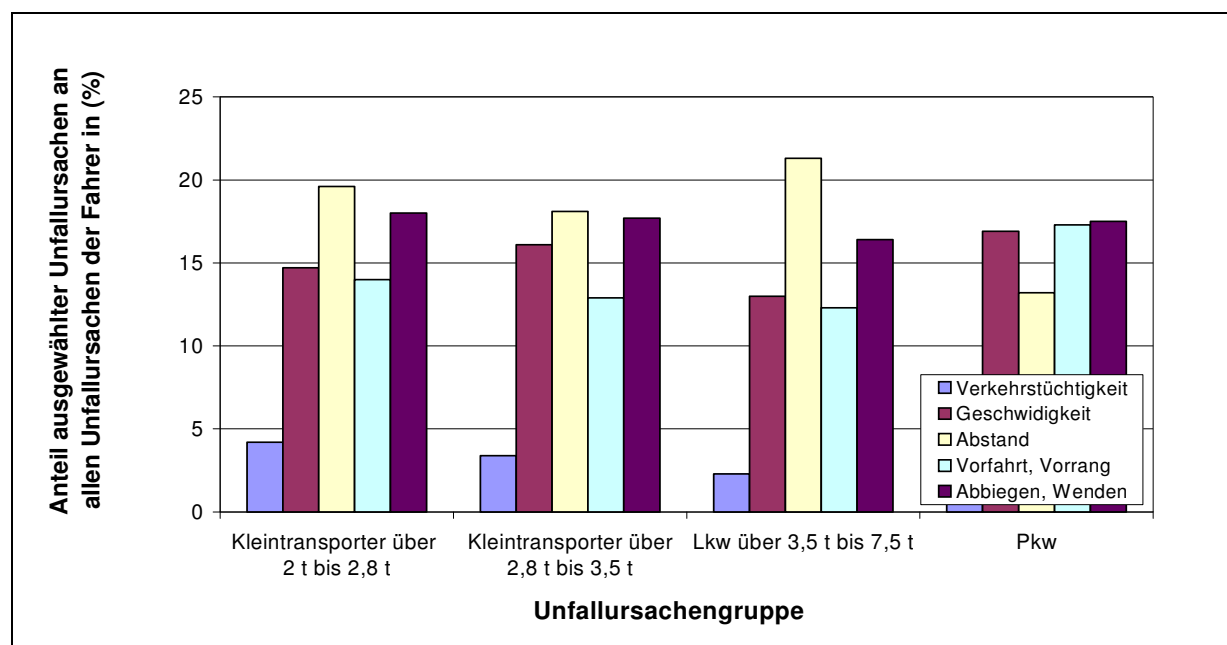


Bild 5.3: Anteil ausgewählter Unfallursachen der Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw (U(P) 2006)

Für die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t liegt ebenfalls 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 18 % und die Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 14,7 % (2004: 16,5 %) an allen Ursachennennungen.

Fahrern von Lkw über 3,5 t bis 7,5 t wird gleichfalls am häufigsten mit einem Anteil von 21,3 % aller Ursachennennungen die Ursachengruppe „Abstand“ zur Last gelegt.

Mit einem Anteil von 17,5 % aller Ursachennennungen ist für die Fahrer von Pkw die Unfallursachengruppe „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ die häufigste polizei-

lich festgestellte Ursache, dicht gefolgt von der Ursachengruppe „Vorfahrt, Vorrang“ mit 17,3 % und der Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 16,9 %.

AUTOBAHNEN

Auf Autobahnen hat die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ für die Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 34,7 % (2004: 36,9 %) die höchste Bedeutung, gefolgt von der Ursachengruppe „Abstand“ mit einem Anteil von 18,6 % (vgl. Bild 5.4 und Tabelle 11 im Anhang).

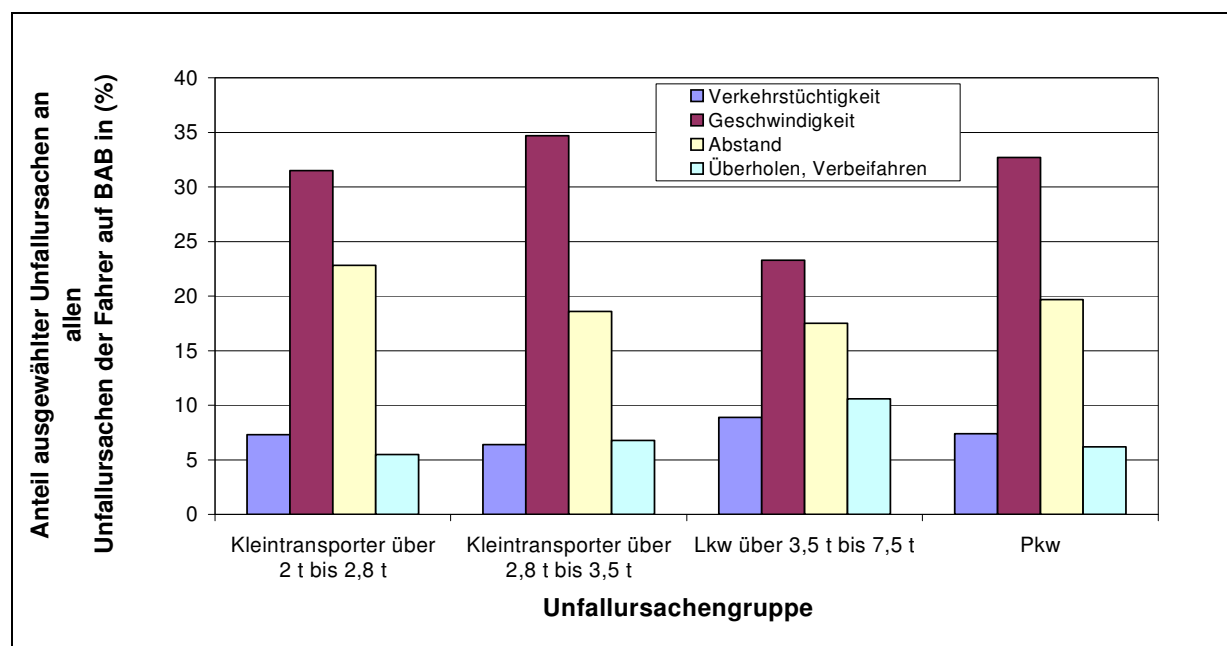


Bild 5.4: Anteil ausgewählter Unfallursachen der Fahrer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen (U(P) 2006)

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. 32 % nur leicht 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“ 1,2 % an allen Ursachennennungen der Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t, bzw. 2,2 % für die Fahrer von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t (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 4,9 % (2004: 4 %); für die Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ist der Anteil mit 5,3 % leicht höher.

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 57 % (2004: 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 daher vergleichsweise hochmotorisiert (vgl. Tabelle A11 im Anhang). Für Kleintransporter mit geschlossenem Kasten steigt der Anteil hochmotorisierter Fahrzeuge sogar auf 58 % (vgl. Bild 5.5), während nur rd. 51 % (2004: 45 %) aller beteiligten Fahrzeuge mit offenem Kasten hochmotorisiert waren.

Nur etwa 31 % (2004: 26 %) 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.

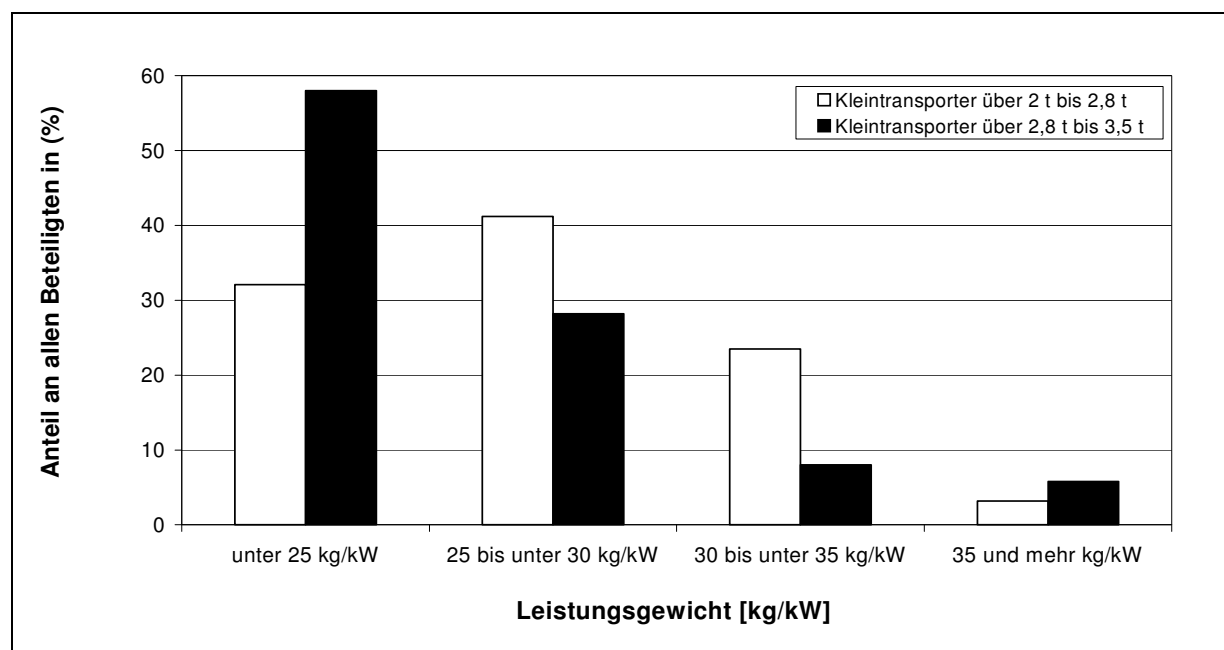


Bild 5.5: Anteil unfallbeteiligter Kleintransporter mit „geschlossenem Kasten“ nach dem Leistungsgewicht (U(P) 2006)

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 85 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 5.6 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.

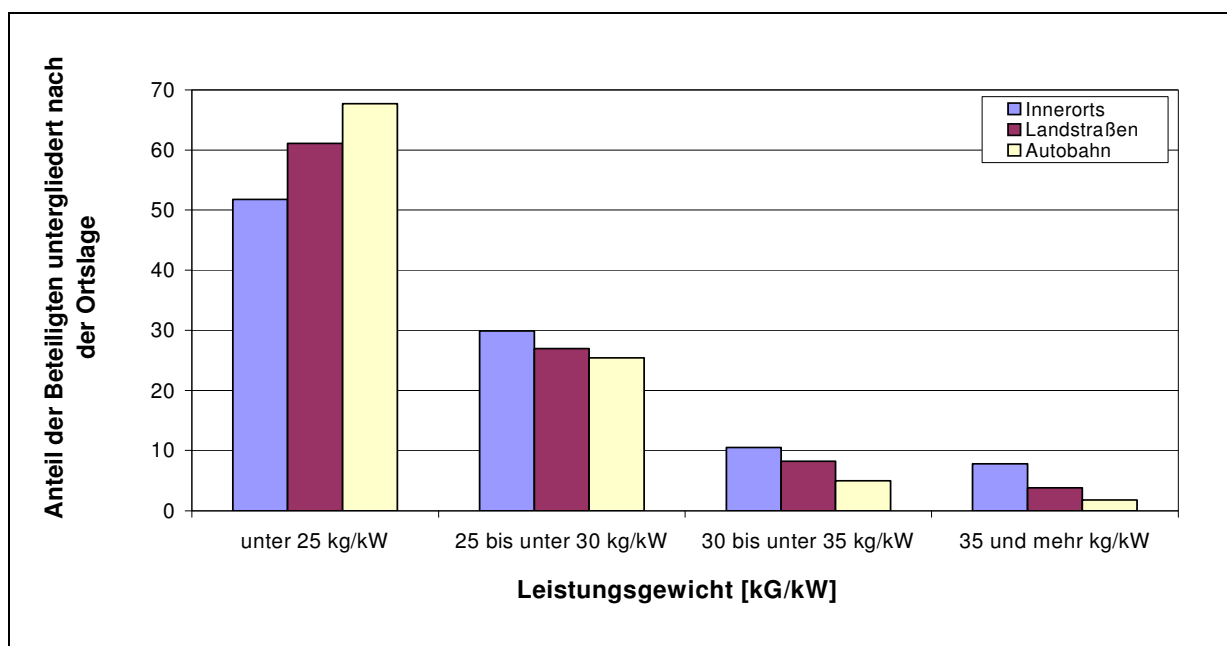


Bild 5.6: Anteil unfallbeteiligter Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t untergliedert nach Ortslage und Leistungsgewicht (U(P) 2006)

5.5 Fahrzeugalter

Das mittlere Fahrzeugalter von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist mit im Mittel 4 Jahren (2004: 3,8 Jahren) deutlich niedriger als von Kleintransportern über 2 t bis 2,8 t mit im Mittel 6,8 Jahren und auch niedriger im Vergleich zu den übrigen Vergleichsgruppen. Dabei ist auch mit zunehmendem Fahrzeugalter der Anteil der Unfallbeteiligung für die Gruppe der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t stark fallend (vgl. Tabelle A11 im Anhang). Während etwa 43 % aller unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t im Jahr 2006 bis unter 3 Jahre alt sind, sind nur noch 7,4 % 10 Jahre oder älter.

Dagegen ist die Verteilung des Fahrzeugalters der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t deutlich anders. Während für die Fahrzeugaltersgruppe bis unter 3 Jahre mit 26,9 % 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 24,3 % bzw. 28,6 % 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 2006 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	21,8	24,3	27,8	22,6
Innerorts	14,8	15,6	18,9	15,9
Landstraßen	35,8	36,7	36,3	37,4
Autobahn	30,8	35,9	45,6	29,0

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 2006

Das Niveau der mittleren Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist mit 24,3 Getöteten und Schwerverletzten je 100 Unfälle mit Personenschaden, wie auch der Vergleichsgruppen, gegenüber dem Jahr 2004 leicht gesunken. Mit 21,8 bzw. 22,6 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 allgemein höhere 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 2006 wurden 36,7 Getötete und Schwerverletzte je 100 U(P) unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ermittelt. Die Werte für die Vergleichsgruppen variieren nur gering.

Die Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist mit 35,9 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. 46 Getöteten und Schwerverletzten je 100 U(P) auf Autobahnen die höchste Unfallschwere auf (vgl. auch Bild 6.1).

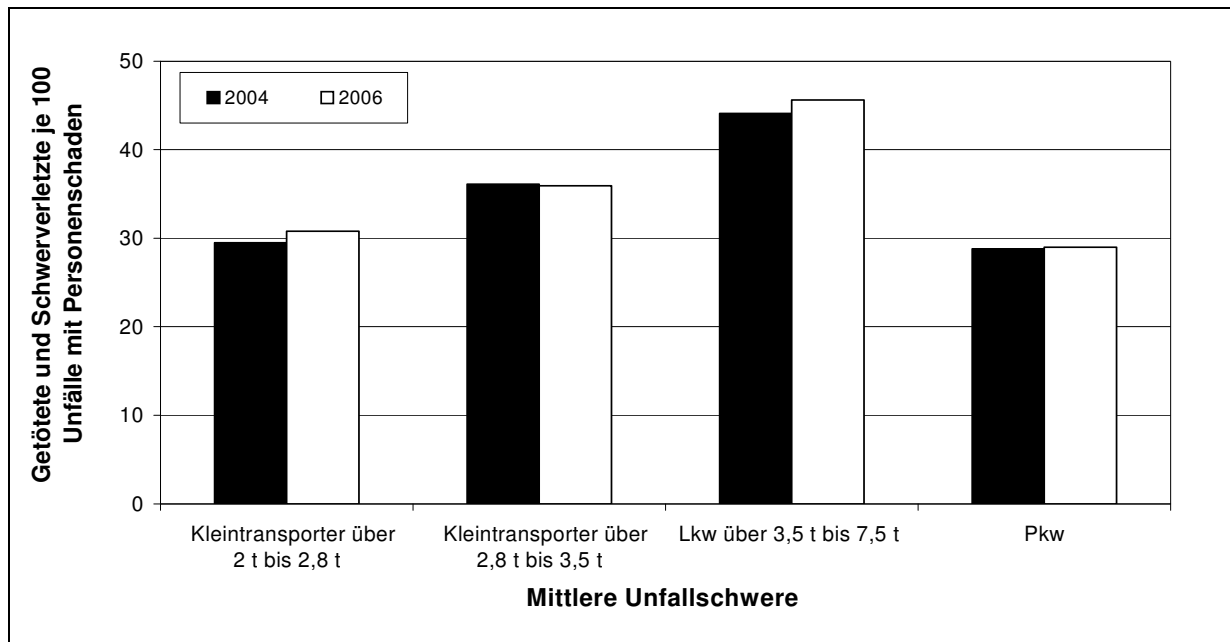


Bild 6.1: Mittlere Unfallschwere bei Unfällen unter Beteiligung von Kleintransportern , Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw auf Autobahnen (U(P) 2006 und 2004)

7. Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Bericht erfolgt eine Fortschreibung des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahr 2006 aktualisierten Berichtes „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“, (Schmid, M., 2006).

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.

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 deutlich wie auch der Bestand dieser Fahrzeuge angestiegen. Mit 6.323 Beteiligten im Jahr 2006 ist die Anzahl gegenüber 1996 (1.733 Beteiligte) um rd. das 3,6fache angestiegen. 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 auf dem bis dahin stattgefundenem Niveau fort. Danach ist die Unfallbeteiligung im Jahr 2006 gegenüber 2001 insgesamt nur noch um etwa 20 % angestiegen.

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 7.833 Beteiligte im Jahr 2006. 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 zwei Fünftel auf 3.360 Beteiligte im Jahr 2006.

Die Bedeutung des Unfallgeschehens der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist mit einem Anteil von 1,9 % (2004: 1,7 %), bezogen auf das gesamte Unfallgeschehen, vergleichsweise gering.

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 Landstraßen. Nach dem Jahr 2001 zeichnet sich ein Trendwechsel ab. Bei einem insgesamt geringeren Anstieg der Unfallbeteiligung wird deutlich, dass im Jahr 2006 im Vergleich zu 2001 auf Innerortsstraßen mit rd. 30 % ein stärkerer Anstieg der Unfallbeteiligung erfolgt ist, als auf Autobahnen (rd. 11 %) und Landstraßen (rd. 7 %).

Unfallbeteiligte Fahrer von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t sind im Durchschnitt mit 38 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 64 % 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 62 % bzw. 59 % höher als von Pkw mit rd. 55 %. 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 „Abstand“ mit einem Anteil von rd. 18 %, gefolgt von der Ursachengruppe „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (17 %) und die Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit rd. 16 % an allen Ursachennennungen eine hohe Bedeutung, während 2004 die Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 18,2 % noch die höchste Bedeutung hatte.

Etwa 57 % (2004: 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 31 % nach einem Anteil von etwa 26 % im Jahr 2004. Damit ist gegenüber 2004 in beiden Gruppen der Anteil hochmotorisierter Fahrzeuge angestiegen.

Das Niveau der mittleren Unfallschwere ist für die Gruppen der Kleintransporter und Pkw im Vergleich zu 2004 leicht gesunken. Die mittlere Unfallschwere der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist mit 24,3 Getöteten und Schwerverletzten je 100 Unfälle mit Personenschaden 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. Im Jahr 2004 wurde mit 749 Beteiligten in etwa das Niveau von 2002 erreicht. Danach steigt im Jahr 2005 die Anzahl der Beteiligten auf 887 und 914 Beteiligte in 2006.
- 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. Mit 39 Getöteten im Jahr 2003 wird dann wieder das Niveau von 2001 erreicht. Danach setzt dann wieder eine günstige Entwicklung mit 30 Getöteten im Jahr 2006 ein.
- Für die Gruppe der Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t ist die mittlere Unfallschwere mit 35,9 Getöteten und Schwerverletzten je 100 U(P) ähnlich hoch wie auf Landstraßen mit 36,7 Getöteten und Schwerverletzten je 100 U(P).
- Etwa ein Sechstel (2004: ein Fünftel) aller Autobahnunfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t waren im Jahr 2006 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.
- Mehr als ein Viertel aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Autobahnen sind Fahrurfälle; im Jahr 2004 betrug der Fahrurfälleanteil noch etwa ein Drittel. Für die Gruppe der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t bzw. Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ist der Anteil der Fahrurfälle geringer.
- Mit einem Anteil von 27 % zeichnet sich gegenüber 2004 (30,9 %) ein Rückgang der Unfälle durch „Abkommen von der Fahrbahn“ ab.
- 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.
- Etwa zwei Drittel aller unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t sind hochmotorisierte Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht unter 25 kg/kW. Dagegen verfügen nur gut zwei Fünftel der Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t über ein Leistungsgewicht unter 25 kg/kW.
- 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

SCHMID, M.; 2006:

Unfallbeteiligung von Kleintransportern

- Aktualisierung auf das Jahr 2004 -

Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

Herausgeber: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2. Ausgabe, Stand: März 2006

Tabellen zum Bestand an Lastkraftwagen untergliedert nach dem zulässigen Gesamtgewicht

Stichtag: 1. Januar 2005 und 1. Januar 2006

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, unveröffentlicht

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 2006)
- 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 2006)
- 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 2006)
- 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 2006)
- 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 2006)
- 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 2006)
- 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 2006
- 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 2006
- 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 2006
- Tabelle A10: Unfallursachen der Fahrzeugführer von Kleintransportern, Lkw über 3,5 t bis 7,5 t und Pkw bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2006
- 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 2006

	Gesamt											Veränd. in (%) 2006/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Beteiligte an U(P)	19.595	20.740	21.792	24.604	24.642	24.747	22.278	21.764	21.009	21.013	20.887	6,6
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	10,8
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	-18,1
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	264,9
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	-36,2
Getötete ¹⁾	495	525	442	528	576	537	502	490	465	381	435	-12,1
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	34	41	50	49	54	46	54	50	57	46	58	70,6
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	213	245	182	219	226	222	182	163	160	135	142	-33,3
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	50	46	80	76	119	132	120	134	133	101	111	122,0
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	198	193	130	184	177	137	146	143	115	99	124	-37,4
Verunglückte ²⁾	26.590	28.069	29.408	33.388	33.648	33.931	30.507	29.710	28.867	28.235	28.133	5,8
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	7,4
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	-19,4
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	8.061	8.635	265,1
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	-35,3

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 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 2006)

	Mit geschlossenem Kasten											Veränd. in (%) 2006/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
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	25,5
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	14,7
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	-3,5
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	4.821	5.080	366,5
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	-27,7
Getötete ¹⁾	321	338	306	376	421	392	362	371	358	281	343	6,9
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	30	40	46	43	52	46	50	49	55	43	53	76,7
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	152	168	129	172	168	165	140	133	129	115	120	-21,1
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	23	32	59	59	92	110	95	107	105	76	94	308,7
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	116	98	72	102	109	71	77	82	69	47	76	-34,5
Verunglückte ²⁾	18.118	19.451	21.181	24.370	25.226	25.724	23.572	23.205	22.052	22.433	22.489	24,1
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	11,1
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	-5,2
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	6.390	6.885	365,8
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	-26,2

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 2006)

	Mit offenem Kasten											Veränd. in (%) 2006/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
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	-34,1
Kleintransporter bis 2 t	227	202	196	205	175	210	176	156	146	135	142	-37,4
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	-52,3
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	93,0
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	-45,6
Getötete¹⁾	175	192	137	156	159	149	143	119	107	101	93	-46,9
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	4	1	4	6	2	-	4	1	2	4	5	25,0
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	61	80	53	49	60	58	45	30	31	20	22	-63,9
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	27	15	22	17	27	22	25	27	28	25	18	-33,3
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	83	96	58	84	70	69	69	61	46	52	48	-42,2
Verunglückte²⁾	8.596	8.752	8.398	9.189	8.588	8.359	7.067	6.613	6.495	5.926	5.775	-32,8
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	303	275	267	292	238	283	242	215	186	183	190	-37,3
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	-51,7
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	1.704	1.801	102,1
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	-45,6

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 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 2006)

	Innerhalb von Ortschaften											Veränd. in (%) 2006/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
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	5,9
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	5,5
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	-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	3.388	3.679	247,1
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	-38,4
Getötete ¹⁾	131	131	101	119	129	140	95	95	99	101	100	-23,7
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	11	12	11	11	17	10	11	8	11	8	11	0,0
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	58	55	43	41	47	63	29	32	35	33	33	-43,1
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	5	11	15	16	15	26	22	20	23	27	22	340,0
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	57	53	32	51	50	41	33	35	30	33	34	-40,4
Verunglückte ²⁾	15.049	15.965	16.469	18.418	18.494	18.433	16.838	16.164	15.863	15.726	15.806	5,0
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	3,7
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	-14,9
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	4.130	4.542	243,6
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	-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 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 2006)

	Ausserorts ohne BAB											Veränd. in (%) 2006/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
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	1,1
Kleintransporter bis 2 t	780	848	990	1.057	1.060	1.162	1.093	1.071	1.017	978	922	18,2
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	-27,3
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	251,6
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	-35,3
Getötete ¹⁾	255	314	278	313	348	301	299	289	286	194	249	-2,4
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	18	22	35	31	33	34	33	30	37	30	40	122,2
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	115	158	115	144	149	132	112	104	108	74	89	-22,6
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	29	30	51	45	71	68	71	75	74	45	59	103,4
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	93	104	77	93	95	67	83	80	67	45	61	-34,4
Verunglückte ²⁾	8.514	8.858	9.758	10.880	11.019	11.059	9.888	9.556	9.369	8.766	8.537	0,3
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	13,0
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	-27,2
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	2.533	2.588	243,2
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	-35,1

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 2006)

	BAB											Veränd. in (%) 2006/96
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
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	27,6
Kleintransporter bis 2 t	165	217	198	284	270	286	267	276	251	247	236	43,0
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t	809	918	865	993	971	968	827	826	731	750	686	-15,2
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t	181	178	310	508	676	820	738	759	749	887	914	405,0
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t	658	696	638	766	664	622	541	521	456	458	477	-27,5
Getötete ¹⁾	109	80	63	96	99	96	108	106	80	86	86	-21,1
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	5	7	4	7	4	2	10	12	9	8	7	40,0
Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t ³⁾	40	32	24	34	30	27	41	27	17	28	20	-50,0
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	16	5	14	15	33	38	27	39	36	29	30	87,5
Lkw über 3,5 t bis 7,5 t ³⁾	48	36	21	40	32	29	30	28	18	21	29	-39,6
Verunglückte ²⁾	3.027	3.246	3.181	4.090	4.135	4.439	3.781	3.990	3.645	3.743	3.790	25,2
Kleintransporter bis 2 t ³⁾	294	346	310	446	419	463	416	484	420	412	347	18,0
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	-18,2
Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ³⁾	289	279	526	792	1.145	1.312	1.182	1.220	1.260	1.398	1.505	420,8
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	-23,8

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 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 2006)

Bestand	Jahr										Veränd. in (%) 2006/96
	1996 ²⁾	1997 ²⁾	1998 ²⁾	1999 ²⁾	2001 ³⁾	2002 ³⁾	2003 ³⁾	2004 ³⁾	2005 ³⁾	2006 ³⁾	
Kleintransporter bis 2 t	320.360	344.444	364.348	382.539	412.935	427.734	430.880	428.375	416.206	405.712	26,6
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	958.528	948.141	0,3
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	507.224	548.441	234,4
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	349.523	336.518	-20,1
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	45.375.526	46.090.303	12,4

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 2006

	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)	7.745	662	6.259	895	3.314	469	255.999	16.887
Anzahl der Unfallbeteiligten	Anteil in %							
Alleinunfall	6,4	12,7	8,1	16,9	3,8	9,2	13,2	24,6
Unfall mit 2 Beteiligten	72,4	46,2	70,7	47,6	73,8	49,5	74,8	47,4
Unfall mit 3 Beteiligten	16,2	24,0	15,4	18,9	16,6	26,0	9,7	17,9
Unfall mit 4 Beteiligten	3,4	7,9	3,8	8,7	4,1	9,6	1,7	6,2
Unfall mit 5 und mehr Beteiligten	1,5	9,2	2,0	7,9	1,7	5,7	0,6	3,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Unfalltyp								
Fahrerunfall	12,0	20,5	14,0	27,0	10,4	19,0	16,6	29,8
Abbiegeunfall	14,6	0,2	13,1	0,0	11,9	0,0	15,1	0,2
Einbiegen-/Kreuzen-Unfall	22,2	1,5	20,7	1,3	18,6	2,1	25,7	1,9
Überschreiten-Unfall	3,2	0,2	2,8	0,3	2,4	0,2	5,3	0,2
Unfall durch ruhenden Verkehr	3,8	0,2	3,3	0,3	4,9	0,4	3,2	0,2
Unfall im Längsverkehr	34,7	64,0	34,9	59,7	40,3	66,5	25,5	56,8
Sonstiger Unfall	9,5	13,4	11,2	11,3	11,5	11,7	8,5	10,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Unfallart								
Auffahren a. haltendes Fz (1)	10,4	4,4	9,4	4,1	10,9	5,3	7,8	3,8
Auffahren a. fahrendes Fz (2)	26,0	53,2	24,7	44,9	26,5	51,6	18,2	39,0
Seitlich in gleicher Richtung (3)	5,0	12,5	5,8	13,5	6,7	14,9	4,3	14,0
Entgegenkommend (4)	10,5	0,6	9,7	0,1	13,3	0,9	8,8	0,6
Einbiegen, Kreuzen (5)	27,9	0,5	26,1	0,3	23,3	1,9	32,2	1,1
Fahrzeug-Fußgänger (6)	6,2	0,2	6,4	0,6	4,9	0,9	8,2	0,3
Aufprall auf Hindernis (7)	0,3	1,5	0,6	1,8	0,7	0,9	0,4	1,1
Abkommen von der Fahrbahn (8, 9)	8,1	19,6	10,7	27,0	5,9	16,0	14,4	33,2
Unfall anderer Art (10)	5,6	7,6	6,7	7,6	7,8	7,7	5,7	6,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	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 2006

	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)	7.833	686	6.323	914	3.360	477	377.458	28.830
Alter	Anteil in %							
18 - 24 Jahre	12,2	13,1	13,8	14,0	2,6	2,5	21,5	18,4
25 - 34 Jahre	22,1	26,1	27,2	27,8	25,6	22,9	19,2	23,1
35 - 44 Jahre	29,8	27,7	28,5	28,3	33,0	33,1	21,7	24,0
45 - 54 Jahre	20,3	20,0	18,1	17,5	22,1	24,3	15,8	17,1
55 - 64 Jahre	9,8	10,9	8,0	9,8	10,7	13,6	9,9	9,7
65 u. m. Jahre	3,1	1,6	2,2	2,5	2,5	2,5	9,9	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	72,9	66,7	74,2	73,4	61,8	-	65,1	59,1
25 - 34 Jahre	64,8	56,4	66,7	60,6	63,0	50,5	51,6	45,0
35 - 44 Jahre	59,6	52,6	59,9	52,1	60,2	34,2	49,0	39,0
45 - 54 Jahre	60,2	47,4	62,8	57,5	56,5	44,0	49,4	37,8
55 - 64 Jahre	60,5	40,0	64,8	56,7	60,2	32,3	51,9	38,2
65 u. m. Jahre	69,5	-	69,6	69,6	60,2	-	65,7	53,4
Insgesamt	61,9	52,8	64,0	59,3	58,5	40,3	54,5	45,0

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 2006

	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	5.998	508	4.967	753	2.445	292	256.878	18.953
Unfallursachengruppen	Anteil in %							
Verkehrstüchtigkeit (1- 4)	4,2	7,3	3,4	6,4	2,3	8,9	6,2	7,4
Fehler der Fahrzeugführer, Straßenbenutzung (10 - 11)	3,3	0,8	3,7	1,2	5,3	2,7	3,9	1,3
Geschwindigkeit (12 - 13)	14,7	31,5	16,1	34,7	13,0	23,3	16,9	32,7
Abstand (14 - 15)	19,6	22,8	18,1	18,6	21,3	17,5	13,2	19,7
Überholen, Vorbeifahren (16 - 25)	3,4	5,5	4,7	6,8	4,6	10,6	3,6	6,2
Nebeneinanderfahren (26)	1,5	3,1	1,5	2,0	2,3	5,1	1,2	3,7
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	14,0	1,0	12,9	0,8	12,3	1,4	17,3	1,6
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- u. Anfahren (35 - 37)	18,0	0,8	17,7	0,3	16,4	0,7	17,5	0,3
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (38 - 42)	4,7	-	4,3	-	3,3	0,7	4,7	0,1
Ruhender Verkehr, Verkehrs-sicherung (43 - 45)	1,3	-	1,0	0,2	2,0	-	1,1	0,2
Nichtbeachten der Beleuch-tungsvorschriften (46)	0,0	-	-	-	0,1	-	0,0	0,0
Ladung, Besetzung (47 - 48)	0,6	2,2	0,9	1,2	1,2	2,1	0,1	0,3
Andere Fehler beim Fahrzeug-führer (49)	13,8	19,5	14,4	23,0	15,2	25,3	13,9	23,8
Technische Mängel, Wartungs-mängel (50 - 55)	1,0	5,3	1,3	4,9	0,8	1,7	0,5	2,6
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 2006

	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)	7.833	686	6.323	914	3.360	477	377.458	28.830
Leistungsgewicht kg/kW	Anteil in %							
unter 20 kg/kW	6,3	10,8	9,9	14,2	0,5	0,4	69,4	74,3
20 bis unter 25 kg/kW	24,4	32,7	46,8	53,5	2,1	1,7	24,3	19,9
25 bis unter 30 kg/kW	39,2	33,8	28,5	27,8	4,8	4,2	4,8	3,6
30 bis unter 35 kg/kW	25,7	19,2	9,1	5,0	9,4	11,3	0,4	0,3
35 bis unter 40 kg/kW	3,6	2,8	5,1	1,5	24,0	27,9	0,0	0,0
40 und mehr kg/kW	0,9	0,7	0,7	0,3	59,3	54,5	0,0	0,0
Fahrzeugalter (Jahre)								
bis unter 3 Jahre	26,9	30,8	42,7	51,1	26,3	29,4	17,6	25,1
3 bis unter 6 Jahre	20,2	24,3	32,5	29,2	23,1	23,1	18,9	21,0
6 bis unter 10 Jahre	24,3	22,9	17,3	15,4	24,7	23,7	27,5	26,4
10 Jahre und mehr	28,6	22,0	7,4	4,3	26,0	23,9	36,0	27,6

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 2006