GDV
Unfallforschung
der Versicherer

UNFALLFORSCHUNG KOMPAKT NR. 124

Risiko Kleintransporter?



GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5821, Fax 030 2020–6633
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktionsschluss
01.06.2023

Redaktion
Dr.-Ing. Axel Malczyk

Realisation
zwoplus, Berlin

Bildnachweis
Titel: shutterstock / photoschmidt
Die Nutzungsrechte der übrigen Bilder und Grafiken in dieser Broschüre liegen bei der Unfallforschung der Versicherer.

Alle Ausgaben

auf UDV.de

Disclaimer
Die Inhalte wurden mit der erforderlichen Sorgfalt erstellt. Gleichwohl besteht keine Gewährleistung auf Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität oder Angemessenheit der darin enthaltenen Angaben oder Einschätzungen.

© GDV 2023

Inhalt

1. Einleitung **04**

2. Definition „Kleintransporter“ **05**

3. Zulassungszahlen und Fahrleistungen von Kleintransportern **06**

4. Analyse von Unfällen mit Beteiligung von Kleintransportern **07**

Allgemeine Entwicklung der Kleintransporter-Unfallzahlen 08
Kleintransporter als Unfallverursacher und ihre Gegner 09
Unfälle mit Radfahrenden und Fußgänger:innen 10
Auffahren auf vorausfahrende Fahrzeuge 12
Fahrzeugcharakteristik und Insassenverletzungen 14
Zulassungsland und Staatsbürgerschaft 15

5. Kleintransporter mit Schlafkabine im Unfallgeschehen **16**

6. Befragung von Kleintransporter-Fahrer:innen **17**

7. Verkehrserhebung von Kleintransportern **19**

8. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen **21**

9. Forderungen **23**

Literaturverzeichnis **24**

1. Einleitung

Aus dem Straßenbild sind sie nicht mehr wegzudenken: Die Zahl der Kleintransporter hat in den vergangenen Jahren, nicht zuletzt aufgrund des gestiegenen Transportaufkommens durch den Internethandel, noch einmal zugenommen. Aber auch im herkömmlichen Einzelhandel, für Handwerksbetriebe und als Mietwagen sind sie für alle möglichen Arten von Waren und Material bewährte Transportmittel, die mehr Laderaum und Nutzlast bieten als die Kombivarianten von Pkw und schneller sind – besonders im städtischen Bereich – als Lkw.

Mit der Zunahme von Kleintransportern im Verkehr stieg allerdings auch ihre Beteiligung bei Verkehrsunfällen, was nach der Jahrtausendwende die Frage aufwarf, ob diese Fahrzeuggattung eine besondere Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer:innen sowie für ihre eigenen Insassen darstellte[1]. Mit der jüngsten Studie der Unfallforschung der Versicherer und ihrem Forschungspartner VUFO zu diesem Thema soll eine Aktualisierung der Datenlage erfolgen. Schwerpunkt bildet dabei eine Analyse des Unfallgeschehens der letzten Jahre anhand verschiedener Datenbanken, um u. a. Potenziale bei der Unfallvermeidung und der Minderung von Unfallfolgen zu identifizieren. Letztlich stellt sich auch die Frage, ob die Unfallbeteiligung von Kleintransportern mit der von Pkw vergleichbar ist, denen sie hinsichtlich Wendigkeit, Fahrzeugstruktur und -ausstattung ähneln, oder ob ihre vorrangige Nutzung für den Güterverkehr auch ihre Rolle im Unfallgeschehen beeinflusst.

Dabei soll auch einem besonderen Aspekt bei der Entwicklung der letzten Jahre Aufmerksamkeit geschenkt werden: Kleintransporter mit Schlafkabinen und Planenaufbauten, zum allergrößten Teil zugelassen in den östlichen Nachbarländern, sind seit einigen Jahren verstärkt in der Bundesrepublik unterwegs. Sie erfüllen kurzfristig kleine Transportaufgaben, werden vereinzelt aber auch eingesetzt, um – gegebenenfalls mit mehreren solcher Fahrzeuge – Ladung zu befördern, die sonst von schweren Lkw transportiert würde. Anders als beim Lkw sind hier aber die Sozialvorschriften weniger streng. Diese Art von Kleintransportern und ihre Einsätze unterscheiden sich grundlegend von der in Deutschland üblichen Nutzung. Die Fahrzeuge sind meist für mehrere Tage am Stück in der Bundesrepublik unterwegs, und ihre Fahrer:innen übernachten dann darin. Es stellt sich daher die Frage, ob diese Fahrzeuge überdurchschnittlich oft im Unfallgeschehen beteiligt sind.

Abgerundet wird die Studie durch eine Verkehrserhebung von Kleintransportern und eine Befragung ihrer Fahrer:innen, um Aspekte des Einsatzalltags der Fahrzeuge und ihres Nutzerverhaltens zu beleuchten und ergänzende Informationen für die Unfallforschung zu gewinnen.

© GDV 2023

2. Definition „Kleintransporter“

Kleintransporter unterliegen keiner einheitlichen Einordnung oder Terminologie. Im Kontext des vorliegenden Forschungsprojekts werden darunter Fahrzeuge zur Güterbeförderung bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) von 3,5 Tonnen (EG-Fahrzeugklassen N1 und N1G) verstanden. Das schließt auch als Güterkraftfahrzeuge zugelassene Pkw-ähnliche Modelle, mitunter als Hochraum-Kombis bezeichnet, ein, die in der Regel ein deutlich geringeres zulässiges Gesamtgewicht aufweisen (in der Regel nicht über 2,4 Tonnen). Typischerweise handelt es sich bei Kleintransportern im Allgemeinen um Fahrzeuge mit einem selbsttragenden Aufbau, die oft als geschlossener Kastenwagen oder (teil-)verglaster Kombi zu finden sind. Mit in diese Kategorie gehören auch Fahrzeuge, bei denen sich hinter dem Fahrerhaus ein Rahmenfahrgestell anschließt, auf dem eine Pritsche, ein Koffer- oder ein Sonderaufbau ruhen (Abb. 1). N1-Fahrzeuge werden seit 2014 in der amtlichen Unfallstatistik separat als „Lastkraftwagen … bis einschließlich 3,5 t“ ausgewiesen[2].

Ausgeschlossen wurden im Rahmen des Projekts hingegen Varianten, die vorrangig der Personenbeförderung (EG-Fahrzeugklasse M1 und M1G) dienen, obwohl diese äußerlich oftmals kaum von einem Kombi mit Seitenverglasung zu unterscheiden sind. Fahrzeugmodelle, die zwar herstellerseitig von Kleintransportern abgeleitet, aber für höhere Gesamtgewichte ausgelegt sind und damit in die EG-Fahrzeugklasse N2 fallen, wurden ebenfalls von der Betrachtung ausgenommen. Deren Anteil ist im Vergleich sowohl mit anderen N2-Fahrzeugen, die auf klassischen Lkw-Rahmenkonstruktionen beruhen, als auch mit Kleintransportern bis 3,5 Tonnen zGG vernachlässigbar gering. Das Verhältnis von kleintransporterähnlichen Modellen über 3,5 Tonnen zGG (N2) gegenüber Kleintransportern (N1) betrug in einer Vorabanalyse von Unfalldaten der VUFO etwa 1:50.

Beispiele für Kleintransporter

Abbildung 1 · Verschiedene Aufbauarten von Kleintransportern für die Güterbeförderung bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (EG-Fahrzeugklasse N1)



Fotos: Axel Malczyk

3. Zulassungszahlen und Fahrleistungen von Kleintransportern

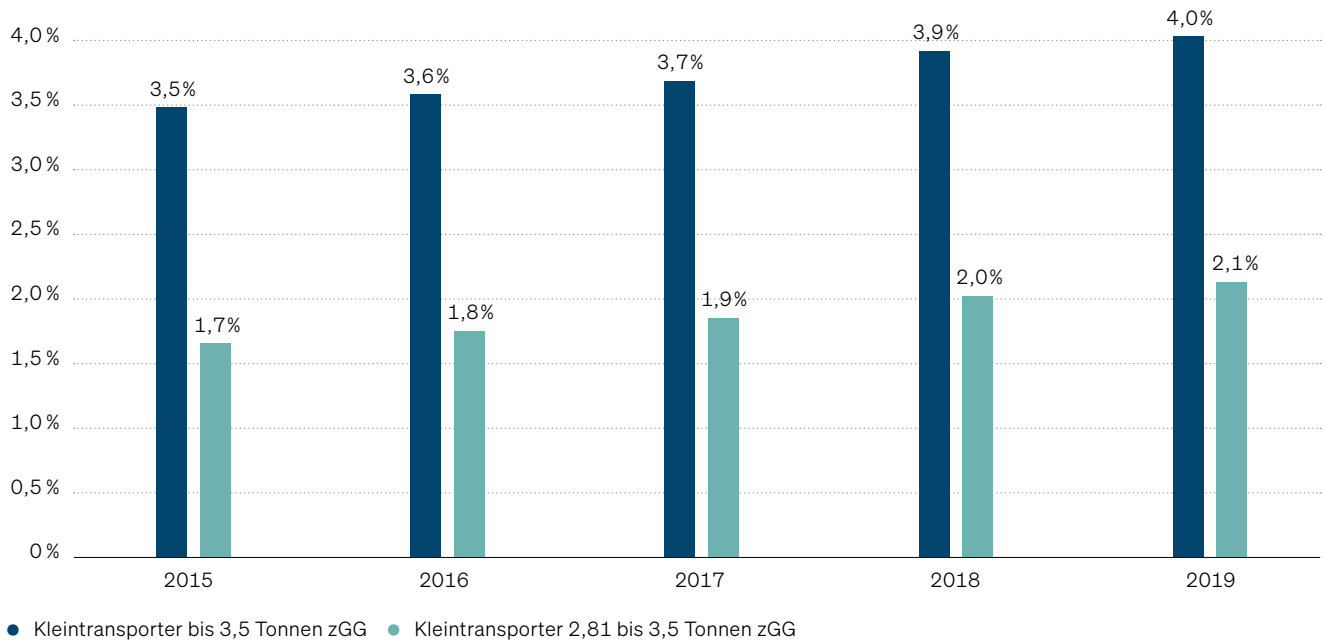
Zwischen 2015 und 2019 nahm der Anteil von Kleintransportern mit N1-Zulassung unter allen in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen stetig von 3,5 Prozentpunkten auf 4,0 Prozentpunkte zu, also ein relativer Anstieg um 14 Prozent. Kleintransporter in der Gewichtsklasse oberhalb von 2,8 Tonnen zGG (2,81 bis 3,5 Tonnen zGG) machen davon rund die Hälfte aus (Abb. 2).

Die Gesamtfahrleistung aller zugelassenen Kleintransporter stieg im Zeitraum von 2015 bis 2019 von 43,2 Milliarden km auf 51,3 Milliarden km an. Diese Zunahme um knapp 19 Prozent ist etwas stärker als der relative Zuwachs bei den Zulassungszahlen bei Kleintransportern. Geringfügig stieg in diesem Zeitraum folglich auch der Beitrag von Kleintransportern an der von allen Kraftfahrzeugen erbrachten Fahrleistung, insgesamt über 700 Milliarden km im Jahr.

Auswertungen des Fahrzeugalters zum Zeitpunkt der technischen Hauptuntersuchung zeigen, dass – unterteilt in Drei-Jahres-Abschnitte – etwa je ein knappes Viertel der zugelassenen Kleintransporter bis zu knapp drei Jahre, drei bis fünf Jahre und sechs bis acht Jahre alt sind. Etwa zwölf Prozent sind allerdings 15 Jahre oder älter. Tendenziell nimmt die durchschnittliche jährliche Fahrleistung mit dem Alter der Fahrzeuge ab.

Stetige Zunahme des Anteils von Kleintransportern unter allen Kraftfahrzeugen

Abbildung 2 · Prozentualer Anteil der Kleintransporter am Gesamtbestand zulassungspflichtiger Kraftfahrzeuge in Deutschland von 2015 bis 2019



© GDV 2023

4. Analyse von Unfällen mit Beteiligung von Kleintransportern

Für die Untersuchung des Unfallgeschehens von Kleintransportern wurden unterschiedliche Datenquellen herangezogen, je nachdem ob es galt, eine zeitliche Entwicklung aufzuzeigen oder ausgewählte Aspekte des Unfall- und Verletzungsgeschehens zu untersuchen. Die Quellen unterscheiden sich dabei hinsichtlich ihres Stichprobenumfangs, des Erhebungsgebiets und Betrachtungszeitraums und des Detailgrades der erfassten Merkmale. Abhängig von der jeweiligen Forschungsfrage wurden daher ausgewählte und – falls möglich – mehrere Datenbanken zur Analyse herangezogen, um zu einem möglichst umfassenden Bild des Kleintransporter-Unfallgeschehens zu gelangen.

Für allgemeine Betrachtungen des Kleintransporter-Unfallgeschehens wurden die vom Statistischen Bundesamt (Destatis) veröffentlichten amtlichen Verkehrsunfallstatistiken aus den Jahren 2013 bis 2018 genutzt. Sie geben polizeilich erfasste Unfälle mit Personenschaden vollzählig wieder, sind aber naturgemäß im Detaillierungsgrad der Merkmale zu Unfallhergang und Unfallschwere beschränkt. Zusätzlich wurden Unfalldaten des Landes Sachsen, erstellt im System der Elektronischen Unfalltypensteckkarte (EUSka), ausgewertet. Diese basieren ebenfalls auf der polizeilichen Dokumentation, ermöglichen aber genauere Betrachtungen. Um das Unfallgeschehen zeitnah abzubilden, wurden Daten des Jahres 2021 analysiert in der Annahme, dass sich die wirtschaftliche und verkehrliche Situation nach der Hochzeit der COVID-19-Pandemie zu diesem Zeitpunkt bereits weitgehend normalisiert hatte. Die Daten wurden durch ergänzende Recherchen in den Medien zu Unfallereignissen angereichert, sofern diese in der öffentlichen Berichterstattung Erwähnung fanden. Für besondere Fragestellungen wurde die Unfalldatenbank GIDAS (German In-Depth Accident Study) des Projektauftragnehmers herangezogen, die stichprobenartig erhobene Unfälle aus den Jahren 2009 bis 2018 aus den Erhebungsgebieten der Regionen Hannover und Dresden bereitstellte. Für ausgewählte Analysen des Kleintransporter-Unfallgeschehens wurden den Ergebnissen zur besseren Einordnung vergleichend auch entsprechende Auswertungen von Pkw-Unfällen gegenübergestellt.

Dabei ist – je nach Datenquelle und Zielstellung der Analyse – zu unterscheiden zwischen Unfällen mit Personenschaden allgemein und solchen mit schwerverletzten oder sogar getöteten Personen. Differenziert wird nach Möglichkeit aber auch zwischen Unfällen mit allgemeiner Beteiligung von Kleintransportern – deren Fahrer:innen dann auch schuldlos am Unfall sein können – und Unfällen mit Kleintransporter-Fahrer:innen als Hauptverursacher:innen. Letztere sind beispielsweise von Interesse, wo sich die Frage nach den Unfallursachen und der Vermeidbarkeit auf Seiten des Kleintransporters stellt. Gegebenenfalls wird das Unfallgeschehen darüber hinaus auch getrennt nach den Ortslagen – innerorts, außerorts auf Landstraßen oder auf Autobahnen – betrachtet.

Allgemeine Entwicklung der Kleintransporter-Unfallzahlen

Die Zahl der amtlich erfassten Unfälle mit Personenschaden und Beteiligung eines Kleintransporters, also unabhängig von der Frage, ob dieser den Unfall verursacht hatte oder nur darin verwickelt war, sank deutschlandweit zwischen 2013 und 2018 um etwa vier Prozent. In der Untermenge der Kategorie „Unfälle mit Schwerverletzten" wuchs die Anzahl allerdings um etwa sechs Prozent. „Unfälle mit Schwerverletzten" sind solche mit der schwersten Unfallfolge „schwer verletzt", können aber zusätzlich auch Leichtverletzte beinhalten. Die Zahl der „Unfälle mit Getöteten" (d. h. mit der schwersten Unfallfolge „getötet") stieg sogar um 21 Prozent auf insgesamt 202 Ereignisse. Im Vergleich dazu nahmen Personenschadenunfälle mit Pkw-Beteiligung von 2013 bis 2018 zwar um knapp drei Prozent zu, wohingegen die Untermenge der „Unfälle mit Getöteten" um sechs Prozent auf insgesamt 2.173 zurückging (Abb. 3).

Im Gegensatz zu Pkw-Unfällen bei Kleintransportern Zunahme der Unfälle mit Getöteten

Abbildung 3 · Entwicklung der Zahl von Unfällen mit Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten als schwerste Unfallfolge im Zeitraum 2013–2018 in der Bundesstatistik



© GDV 2023

Setzt man für Kleintransporter und Pkw die Anzahl ihrer Unfälle ins Verhältnis zur jeweiligen Gesamtfahrleistung innerhalb eines Jahres – die sogenannte Unfallrate (Anzahl Unfälle je 1 Milliarde Kilometer Fahrleistung) –, so lässt sich bei Kleintransportern eine Abnahme dieses Kennwerts für Unfälle mit Leicht- und mit Schwerverletzten feststellen. Selbst für Unfälle mit Getöteten ist unter Berücksichtigung der gestiegenen Fahrleistung ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Für Pkw sank die Unfallrate bei Unfällen mit Getöteten allerdings deutlich stärker. Zudem lag die Rate bei Pkw 2018 mit 3,44 Unfällen je 1 Milliarde km Fahrleistung 16 Prozent niedriger als bei Kleintransportern mit 4,08 Unfällen je 1 Milliarde km Fahrleistung.

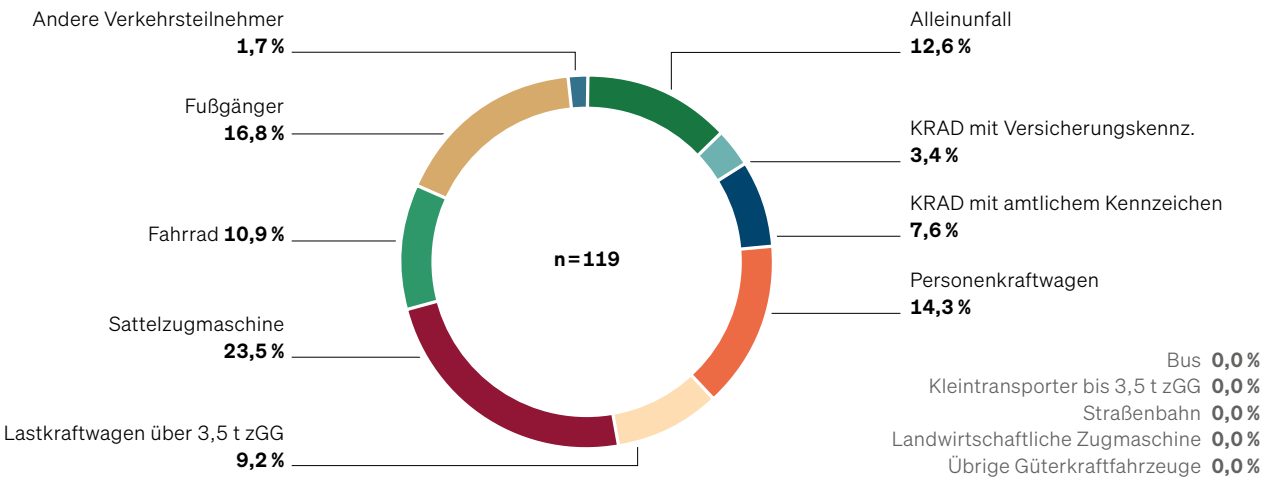
Kleintransporter als Unfallverursacher und ihre Gegner

Im Jahr 2018, dem letzten Jahr vor Beginn der COVID-19-Pandemie, war bei Unfällen mit Personenschaden etwa jeder vierzigste Beteiligte ein Kleintransporter (unter allen beteiligten Kraftfahrzeugen, Radfahrenden und Fußgänger:innen)[3]. In knapp 65 Prozent der Kleintransporter-Unfälle waren deren Fahrer:innen die Hauptverursacher:innen. Von den 138 Unfällen mit Todesfolge, die hauptsächlich durch Kleintransporter-Fahrer:innen verursacht wurden, ereigneten sich ein Viertel innerorts, knapp 40 Prozent außerorts auf Landstraßen und gut 35 Prozent auf Autobahnen.

Für 119 dieser tödlichen Unfälle liefert die amtliche Statistik auch Informationen zum Unfallgegner, die in Abb. 4 wiedergegeben ist. In den von Kleintransporter-Fahrer:innen verursachten Unfällen waren knapp elf Prozent Radfahrende und knapp 17 Prozent Fußgänger:innen die Gegner. Etwa ein Drittel der Unfallgegner waren Sattelzugmaschinen, Sattelzüge oder Lkw über 3,5 Tonnen zGG bzw. deren Anhänger. In 13 Prozent der Fälle lagen Alleinunfälle von Kleintransportern vor – also ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer:innen. In den 119 Unfällen mit tödlichem Ausgang verloren insgesamt 61 Insassen von Kleintransportern

Bei tödlichen Unfällen mit Kleintransportern als Hauptverursacher sind besonders oft ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen und schwere Güterkraftfahrzeuge die Gegner

Abbildung 4 · Gegner in Unfällen mit Todesfolge und höchstens zwei Beteiligten und Kleintransportern als Hauptverursacher in der Bundesstatistik, 2018



ihr Leben, besonders häufig bei Alleinunfällen und bei Kollisionen mit schweren Güterkraftfahrzeugen. Unfälle von Kleintransportern mit Fußgänger:innen, Radfahrenden und Nutzer:innen von Krafträdern hatten hingegen ausschließlich aufseiten dieser weitgehend ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen Todesopfer zur Folge.

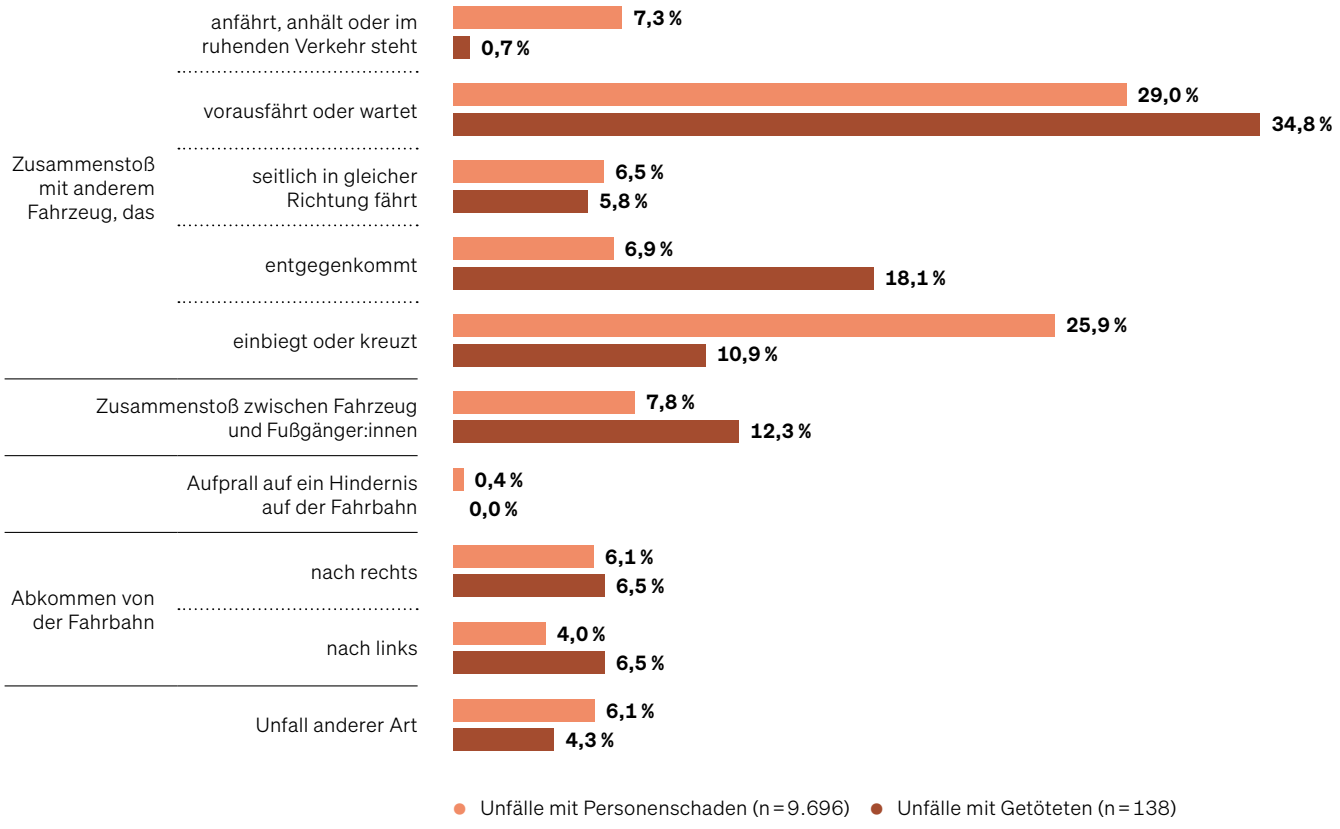
Diese erste Analyse liefert Hinweise auf Schwerpunkte im Unfallgeschehen von Kleintransportern, die nachfolgend näher untersucht und diskutiert werden.

Unfälle mit Radfahrenden und Fußgänger:innen

Die Art des ersten physischen Kontaktes mit einem Kollisionsgegner wird in der amtlichen Statistik mit der sogenannten „Unfallart" beschrieben. Bundesweit zählten 2018 knapp acht Prozent der Unfälle mit Personenschaden, die von Kleintransporter-Fahrer:innen verursacht wurden, zur Unfallart „Zusammenstoß mit Fußgänger:innen" (Abb. 5). Werden nur Unfälle mit Todesfolge betrachtet, hat diese Unfallart sogar einen Anteil von mehr als zwölf Prozent. In EUSka-Daten des Landes Sachsen 2021 zeigt sich darüber hinaus, dass der relative Anteil von Fußgängerkollisionen bei Kleintransportern als Hauptverursacher um 25 Prozent höher liegt als bei Pkw als Hauptverursacher.

Bei Unfällen mit Kleintransportern als Hauptverursacher Auffahren auf vorausfahrendes Fahrzeug und Kollision mit Fußgänger:innen vergleichsweise häufig

Abbildung 5 · Verteilung der Unfallarten bei Unfällen mit Personenschaden und bei Unfällen mit Getöteten, mit Kleintransportern als Hauptverursacher in der Bundesstatistik, 2018



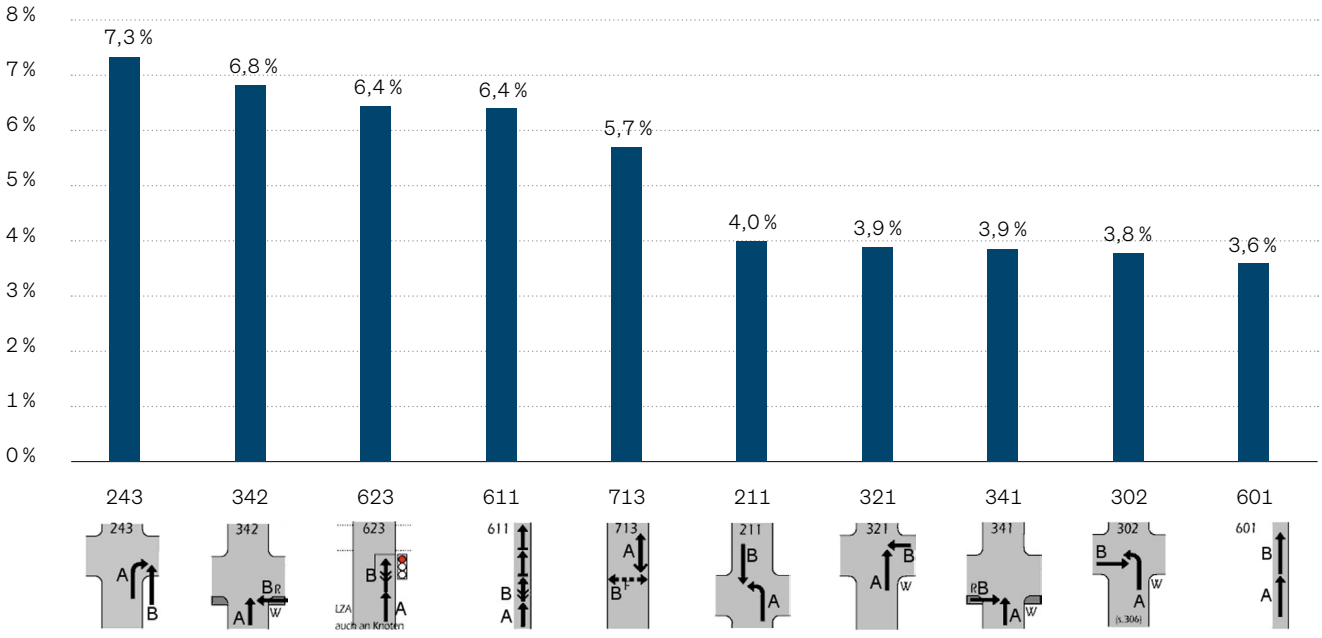
© GDV 2023

Unfälle zwischen Kleintransportern und Radfahrenden lassen sich hingegen über die „Unfallart“ oder den – einstelligen – „Unfalltyp“ in der amtlichen Statistik nicht ohne Weiteres identifizieren. Dafür werden GIDAS-Daten herangezogen, die den dreistelligen Unfalltyp ausweisen. Der Unfalltyp beschreibt allgemein die Konfliktsituation zwischen Beteiligten unmittelbar vor dem Unfall. In seiner dreistelligen Ausprägung lassen sich diese Situationen detaillierter darstellen.

Abb. 6 zeigt für hauptverursachende Kleintransporter in GIDAS die zehn häufigsten Konfliktsituationen im innerörtlichen Bereich in Form des dreistelligen Unfalltyps. Das Fahrzeug A stellt dabei den hauptverursachenden Kleintransporter dar, B die gegnerischen Verkehrsteilnehmenden, bei denen es sich um Kraftfahrzeuge, Fußgänger:innen oder Radfahrende handeln kann. Die beiden häufigsten Typen „243“, „342“ sowie „341“ auf Rang 8 sind dabei Konflikte mit Radfahrenden. Dabei sind Konflikte zwischen einem nach rechts abbiegenden Kleintransporter und einem parallel dazu geradeaus Radfahrenden zwar am häufigsten, führten in 95 Prozent der Fälle aber nur zu leichten Verletzungen bei den Radfahrenden. Ebenfalls auffällig ist auf Rang 5 der Konflikt zwischen einem rückwärtsfahrenden Kleintransporter und einem bzw. einer Fußgänger:in, der bzw. die hinter dem Fahrzeug die Fahrbahn überquert. Dies unterstreicht noch einmal die Bedeutung von Unfällen zwischen Kleintransportern mit Fußgänger:innen, weist aber gleichzeitig auf das besondere Problem beim Rückwärtsfahren hin, wie es bei den häufigen Rangiermanövern von Kleintransportern zu erwarten ist. Verglichen damit treten in GIDAS bei Innerorts-Unfällen von Pkw als Hauptverursacher Konflikte mit Radfahrenden deutlich seltener auf (Unfalltypen „342“ und „341“ auf Rang 1 und Rang 8), Konflikte mit Fußgänger:innen finden sich unter den zehn häufigsten Unfalltypen überhaupt nicht.

Bei Innerorts-Unfällen mit Kleintransportern als Hauptverursacher Konflikte mit Radfahrenden und mit Fußgänger:in hinter dem Fahrzeug vergleichsweise häufig

Abbildung 6 · Die zehn häufigsten Unfalltypen (3-stellig) bei von Kleintransportern verursachten Innerorts-Unfällen mit Personenschaden in GIDAS, Unfalljahre 2009-2018, n = 445



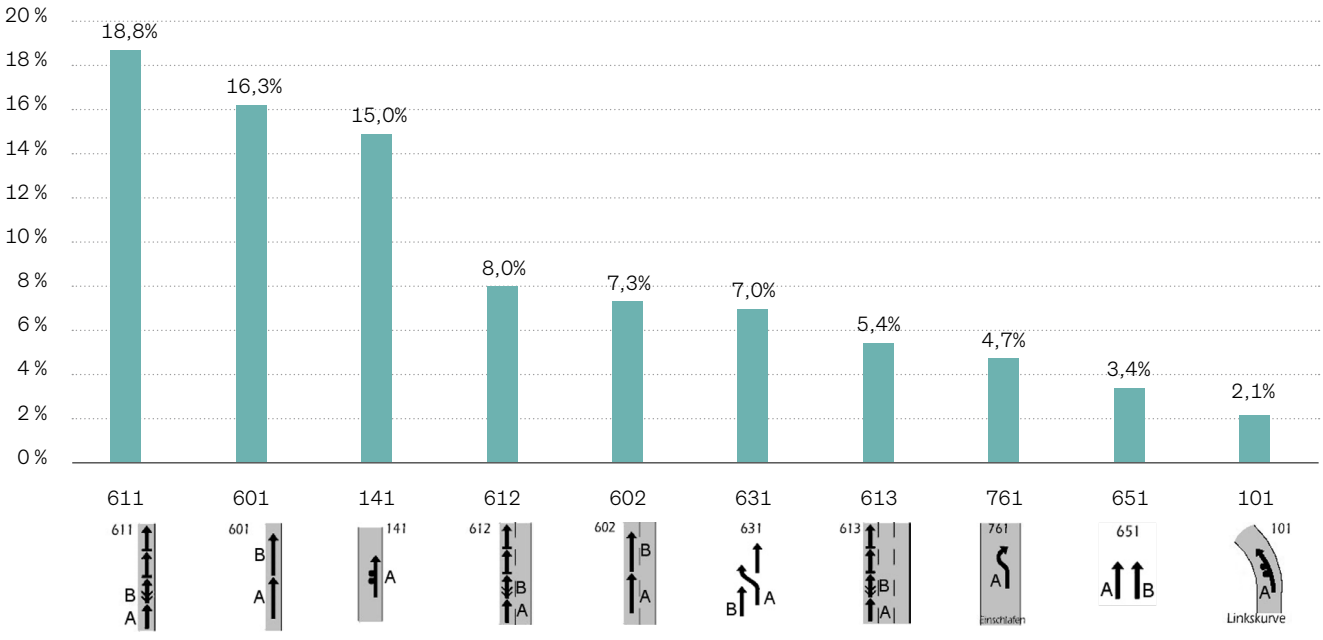
Auffahren auf vorausfahrende Fahrzeuge

Unter den übrigen Konfliktsituationen dominiert für Kleintransporter als Hauptverursacher das Auffahren auf ein vorausfahrendes oder – in der Regel verkehrsbedingt – wartendes Fahrzeug, in Abb. 6 repräsentiert u. a. durch die dreistelligen Unfalltypen „623“, „611“ und „601“. Auf Autobahnen ist dieser Unfalltyp mit seinen verschiedenen Ausprägungen noch verbreiteter: Die Typen „611“ und „601“ (für Unfälle auf dem äußersten rechten Fahrstreifen), „612“ und „602“ (für Unfälle auf dem zweiten Fahrstreifen von rechts) sowie „613“ machen die Hälfte der führenden zehn Unfalltypen aus und haben gemeinsam einen Anteil von knapp 56 Prozent aller Unfälle auf Autobahnen mit Kleintransportern als Hauptverursacher (Abb. 7). Die Unfalltypen „611“, „612“ und „613“ kennzeichnen dabei das Auffahren auf staubedingt abgebremste oder stehende Fahrzeuge. Auffahrkollisionen stellen im Unfallgeschehen von Kleintransportern generell ein größeres Problem dar als im Unfallgeschehen von Pkw. In EUSka-Daten des Landes Sachsen 2021 beträgt der Anteil der Unfallart „Zusammenstoß mit Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“, ungeachtet der Frage der Hauptverursachung, bei Beteiligung von Kleintransportern 25 Prozent gegenüber 17,1 Prozent bei Pkw.

Mit Hinblick auf Unfälle mit tödlichem Ausgang zeigte die Auswertung der Bundesstatistik 2018, wie weiter oben beschrieben, dass Autobahnen einen Schwerpunkt bilden. Dort werden fast so viele Unfälle mit Getöteten, verursacht durch Kleintransporter, verzeichnet wie auf Landstraßen. Insgesamt verunfallen Kleintransporter häufig auf Autobahnen, wie Daten aus Sachsen 2021 belegen (Abb. 8): Von allen Kleintransporter-Unfällen mit Personenschaden, also ungeachtet der Schuldfrage, ereigneten sich fast genauso viele auf Autobahnen wie

Bei Autobahn-Unfällen mit Kleintransportern als Hauptverursacher Konflikte mit vorausfahrenden Fahrzeugen besonders häufig

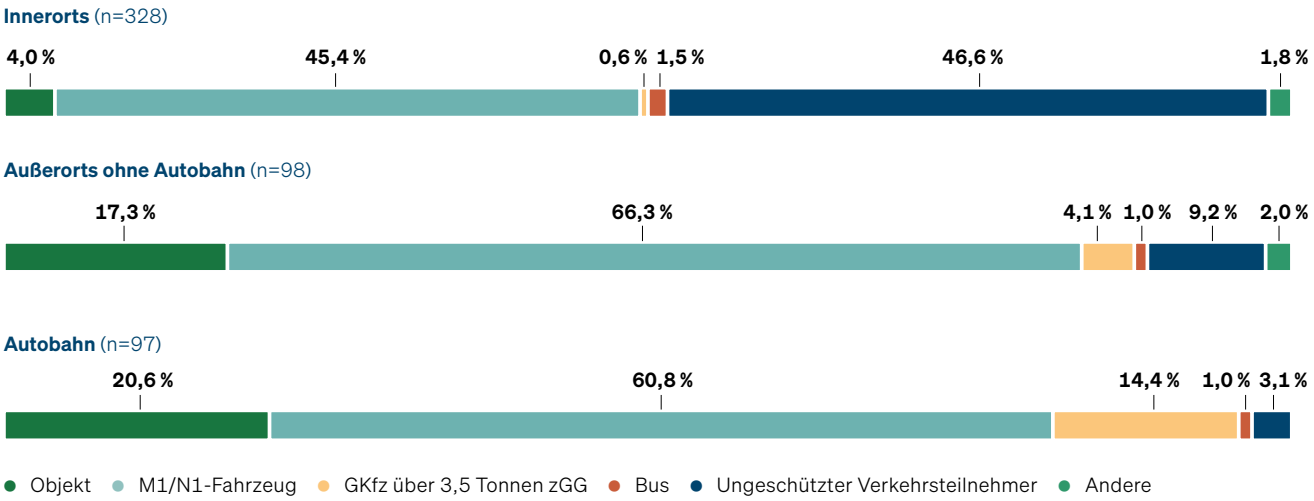
Abbildung 7 · Die zehn häufigsten Unfalltypen (dreistellig) bei von Kleintransportern verursachten Autobahn-Unfällen mit Personenschaden in GIDAS, Unfalljahre 2009-2018, n = 116



© GDV 2023

Unfälle auf Autobahnen von besonderer Bedeutung für Kleintransporter

Abbildung 8 · Gegner von Kleintransportern in Unfällen mit Personenschaden und höchstens zwei Beteiligten nach Ortslage, Sachsen, 2021



auf Landstraßen dieses Bundeslandes. Damit unterscheiden sie sich deutlich von der Vergleichsgruppe der Pkw-Unfälle mit Personenschaden in Sachsen, wo das Verhältnis der Zahl von Landstraßenunfällen zu Autobahnunfällen 4,7 zu 1 beträgt.

Zwar ist der relative Anteil schwerer Güterkraftfahrzeuge als Unfallgegner auf Autobahnen für Kleintransporter nicht größer als für Pkw. Aber die Erkenntnis, dass es sich bei vielen Kleintransporter-Unfällen mit Getöteten um Kollisionen mit solchen Gegnern handelt (Abb. 4), und die Tatsache, dass von Kleintransportern verursachte tödliche Unfälle mit knapp 35 Prozent einen hohen Anteil der Unfallart „Zusammenstoß mit Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ aufweisen (Abb. 5), legen den Schluss nahe, dass eine vergleichsweise große Zahl von Kleintransporter-Insassen schwer oder sogar tödlich verunglückt, weil sie auf Autobahnen auf große Lkw oder deren Anhänger auffahren. Im GIDAS-Datenmaterial waren solche Fahrzeuge in einem Drittel der Unfälle die Kollisionsgegner, wenn Kleintransporter-Insassen auf Autobahnen verletzt wurden. Dabei spielt neben der häufigen Nutzung von Autobahnen durch Kleintransporter vermutlich auch eine Rolle, dass sie bei dichtem, mitunter auch stockendem Verkehr gemeinsam mit schweren Güterkraftfahrzeugen den rechten der Hauptfahrstreifen befahren und dann bei zu hoher Differenzgeschwindigkeit oder zu geringem Abstand dem Vorausfahrenden auffahren.

Mit den Unfalltypen „141“ und „101“ (Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug) und „761“ (Einschlafen) sind auf Autobahnen (Abb. 7) und zum Teil auch auf Landstraßen (dort „141“ und „102“) Situationen auf den oberen Rängen zu finden, die als Auslöser für Alleinunfälle von Kleintransportern gelten können. Der relative Anteil dieser Unfalltypen ist dabei aber etwas geringer als der vergleichbarer Unfalltypen unter Unfällen mit hauptverursachenden Pkw.

Fahrzeugcharakteristik und Insassenverletzungen

Nachdem mit den vorangegangenen Auswertungen die äußeren Umstände des Unfallgeschehens mit Kleintransportern adressiert wurden, soll im Weiteren näher auf die Fahrzeuge und ihre Insassen eingegangen werden. Dafür ist in erster Linie die GIDAS-Datenbank eine geeignete Quelle.

Unterschieden nach Gewichtsklassen, Fahrzeugen bis 2,2 Tonnen zGG (meist Pkw-ähnliche Hochdach-Kombis), solchen über 2,2 Tonnen bis 2,8 Tonnen zGG und Fahrzeugen über 2,8 Tonnen bis 3,5 Tonnen zGG, waren die Anteile unfallbeteiligter Kleintransporter bei Innerorts- und Landstraßen-Unfällen sehr ähnlich verteilt (Abb. 9). Bei Unfällen auf Autobahnen ging der Anteil von Fahrzeugen bis 2,8 Tonnen zGG zugunsten einer Dominanz der schwereren Kleintransporter deutlich zurück.

In den verunfallten Kleintransportern saßen in vier von fünf Fällen nur die Fahrzeugführer, der Anteil weiblicher Fahrzeugführer betrug insgesamt lediglich sieben Prozent. Bei 18 Prozent der Kleintransporter war dieser mit genau einer weiteren Person und bei nicht einmal drei Prozent der Fahrzeuge mit mehr als zwei Personen besetzt.

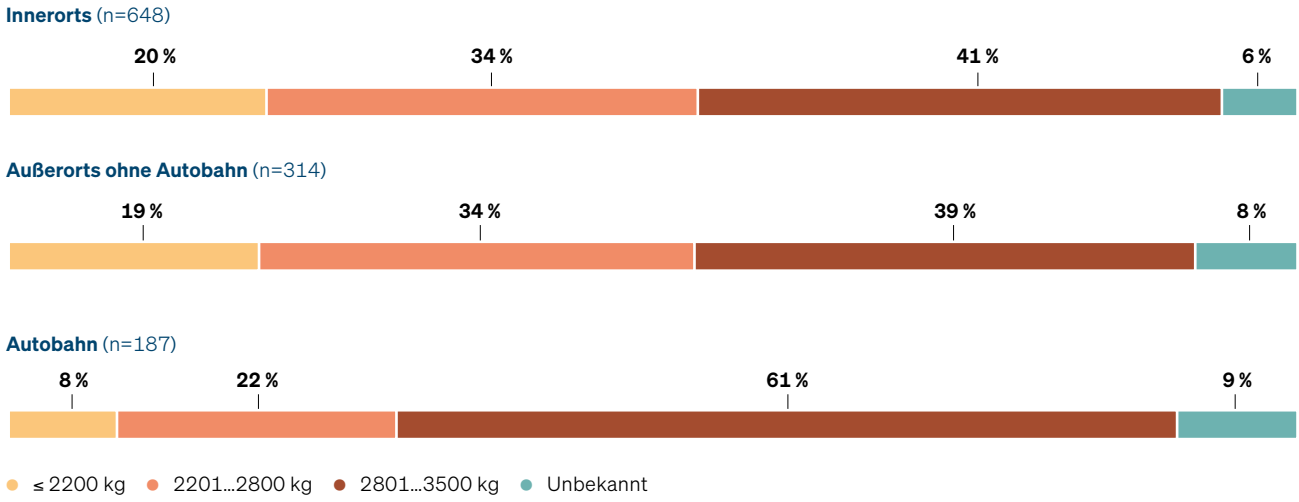
Die Nutzung des Sicherheitsgurtes durch Insassen verunfallter Kleintransporter variierte nach Ortslage und war auf Landstraßen mit 89 Prozent besonders gering. Diese – gegenüber Pkw-Fahrer:innen geringere – Gurtanlegequote deckt sich mit den repräsentativen Beobachtungsdaten von Fahrer:innen von Güterkraftfahrzeugen bis 3,5 Tonnen zGG im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)[4]. Im GIDAS-Material wurden von den 104 ungegurteten Kleintransporter-Insassen elf Prozent schwerverletzt und 53 Prozent leichtverletzt gegenüber sechs Prozent bzw. 32 Prozent bei den 1.032 gegurteten Insassen.

Die Verletzungsmuster und Verletzungsschweren in den einzelnen Körperregionen, beschrieben nach dem Abbreviated Injury Scale (AIS)[5], differierten zwischen Fahrer:innen und Beifahrer:innen der verunglückten Kleintransporter. Neben Verletzungen der Wirbelsäule bei 23 Prozent der Fahrer:innen und der Beifahrer:innen, in der Mehrzahl Distorsionen der Halswirbelsäule mit geringem Schweregrad, wiesen Fahrer:innen einen höheren Anteil von Verletzungen der oberen Extremitäten auf als Beifahrer:innen (25 versus 15 Prozent), letztere hingegen einen etwas höheren Anteil von Verletzungen der unteren Extremitäten (22 Prozent versus 18 Prozent). Acht Prozent der Fahrer:innen erlitten Kopfverletzungen, von denen die Hälfte schwererer Art (AIS2+) war. Auch von Verletzungen des Brustbereichs, der unteren Extremitäten und – mit drei Prozent sehr selten – der Bauchregion war jeweils ungefähr ein Drittel schwererer Art (AIS2+). Für Beifahrer:innen lassen sich aufgrund der geringen Fallzahl nur eingeschränkt Aussagen machen. Der Anteil von AIS2+-Verletzungen in der Brustregion und an den oberen und unteren Extremitäten war aber deutlich kleiner als bei verletzten Fahrer:innen. In diesem Zusammenhang war festzustellen, dass zwar knapp 90 Prozent der in GIDAS verzeichneten unfallbeteiligten Kleintransporter über einen Fahrerairbag verfügten, aber nur etwa die Hälfte der Fahrzeuge auch über einen Beifahrerairbag. Letztere sind bei Kleintransportern, insbesondere in den höheren Gewichtsklassen, in der Regel eine aufpreispflichtige Sonderausstattung. Etwas mehr als die Hälfte der unfallbeteiligten Kleintransporter war immerhin bereits mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) ausgestattet.

© GDV 2023

Anteil von Kleintransportern über 2,8 Tonnen bei Unfällen auf Autobahnen besonders hoch

Abbildung 9 · Kleintransporter nach Gewichtsklassen in Unfällen mit Personenschaden nach Ortslage in GIDAS



Zulassungsland und Staatsbürgerschaft

Da wie im allgemeinen Straßengüterverkehr auch der Anteil ausländischer Betreiber und Fahrer:innen von Kleintransportern unter den Unfallbeteiligten nicht zu vernachlässigen ist – gleich ob als Hauptverursacher:innen oder Geschädigte –, sollten diese Aspekte ebenfalls betrachtet werden. Weil die amtliche Statistik bei Unterscheidung nach dem Zulassungsland keine genaue Unterteilung nach der Art des Güterkraftfahrzeugs gestattet, wurden zur Analyse EUSka-Daten aus Sachsen 2021 herangezogen.

Bei Betrachtung des Zulassungslandes der Kleintransporter in Personenschadenunfällen hatten die Fahrzeuge mit deutscher Zulassung einen Anteil von knapp 93 Prozent. Bei Unfällen innerorts und auf Landstraßen betrug der Anteil ausländischer Fahrzeuge lediglich etwa zwei Prozent, bei Unfällen auf Autobahnen jedoch 28 Prozent.

Von 534 beteiligten Kleintransporterfahrer:innen mit Informationen zu deren Staatsbürgerschaft hatte ein Viertel eine andere als die deutsche Staatsbürgerschaft. Der Anteil von hauptverursachenden Fahrer:innen betrug unter diesen knapp 78 Prozent, unter Fahrer:innen mit deutscher Staatsbürgerschaft knapp 67 Prozent. Während das Alter von Fahrer:innen beteiligter Kleintransporterfahrer:innen mit deutscher Staatsbürgerschaft im Median 44 Jahre betrug, waren die Fahrer:innen mit nichtdeutscher Staatsbürgerschaft deutlich jünger (Median: 32 Jahre). Insbesondere war unter Letzteren der Anteil von Fahrer:innen zwischen 18 und 24 Jahren mit 22 Prozent besonders hoch und der Anteil von Fahrer:innen ab 55 Jahre mit knapp sechs Prozent besonders niedrig. Da jungen Fahrer:innen allgemein ein deutlich höheres Unfallrisiko zugeschrieben wird, stellt dies einen erklärenden Faktor für die höhere Rate von Unfallverursachung bei Fahrer:innen mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit dar.

5. Kleintransporter mit Schlafkabine im Unfallgeschehen

Von zwölf im Ausland zugelassenen unfallbeteiligten Kleintransportern in den EUSka-Daten Sachsen 2021, für die sich die Aufbauform aus nachträglich recherchierten Informationen ermitteln ließ, waren sechs mit einem Pritsche-Plane-Aufbau und einer Schlafkabine über dem Fahrerhaus ausgestattet (Abb. 10). Aufgrund der geringen Fallzahl und der Nähe Sachsens zu den Nachbarländern Republik Polen und der Tschechischen Republik lässt sich daraus aber noch keine belastbare Aussage für die Rolle dieser Fahrzeuge im bundesdeutschen Unfallgeschehen ableiten.

In GIDAS fanden sich insgesamt elf solcher Fahrzeuge mit Schlafkabine, davon zehn in Unfällen auf Autobahnen. Letztere hatten damit rund zwölf Prozent Anteil an den auf Autobahnen verunfallten Kleintransportern mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 2,8 und 3,5 Tonnen.

Aus den – noch wenigen – Unfalldaten sowie der nachfolgend beschriebenen Verkehrsbeobachtung lässt sich vorsichtig schließen, dass diese Fahrzeuge auf deutschen Straßen einen Großteil ihrer Fahrleistungen auf Autobahnen erbringen und demzufolge im Unfallgeschehen auch vorrangig dort in Erscheinung treten. Eine überproportionale Gefährdung durch diese Fahrzeuge bzw. für ihre Fahrer:innen lässt sich daraus aber bislang nicht erkennen.

Kleintransporter mit Schlafkabine

Abbildung 10 · Beispiele für Kleintransporter mit Schlafkabine, links im Bild bis 3,5 Tonnen zGG, rechts im Bild über 3,5 Tonnen zGG



Foto: Axel Malczyk

© GDV 2023

6. Befragung von Kleintransporter-Fahrer:innen

Die Befragung von Kleintransporter-Fahrer:innen wurde – nicht zuletzt aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen – mittels Fragebögen und internetbasierter Formulare durchgeführt. Mit insgesamt 40 Fragen sollten Erkenntnisse zum Fahrzeug und dessen Nutzung sowie zu Demografie und verkehrssicherheitsrelevanten Kenntnissen und Einstellungen der Fahrer:innen gewonnen werden. Nicht immer wurden die Fragebögen bzw. Formulare lückenlos ausgefüllt. Insgesamt antworteten 139 Fahrer:innen, die vorrangig bei deutschen Logistikunternehmen und Paketdienstleistern rekrutiert wurden. Die teilnehmenden Fahrer:innen wurden entsprechend ihren Angaben in die Gruppe der Fahrer:innen mit regionaler Zustelltätigkeit (KRZ, 65 abgegebene Bögen) und die Gruppe mit überregionaler Tätigkeit (KÜT, 74 abgegebene Bögen) eingeordnet. Ein Drittel der Befragten gab an, vorrangig Pakete zu transportieren, ein weiteres Viertel vorrangig Palettenware. Von einer Repräsentativität über alle Nutzergruppen von Handwerker:innen bis hin zu Ausleihenden von Mietfahrzeugen kann daher nicht ausgegangen werden.

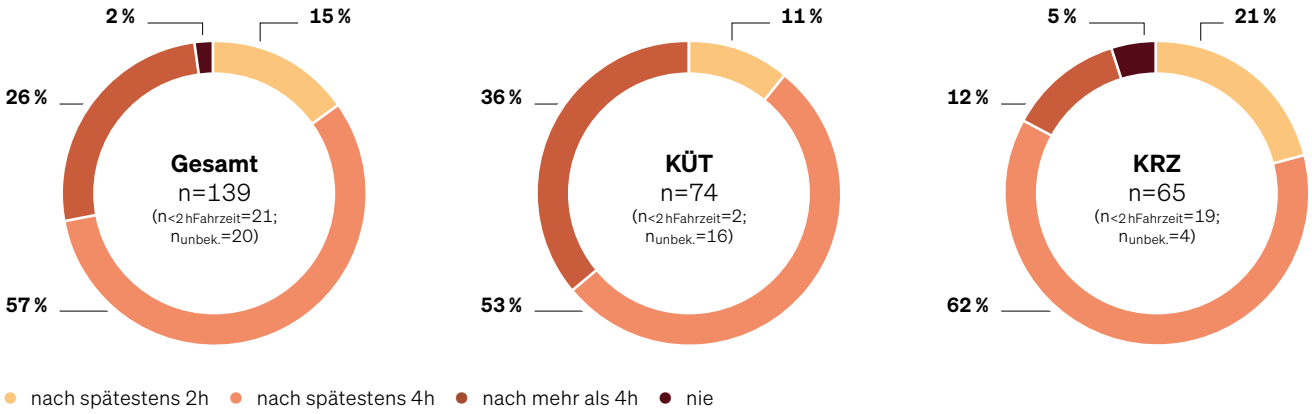
Die Alter der befragten Kleintransporter-Fahrer:innen mit KÜT lagen im Mittel bei 46 Jahren und mit KRZ bei 42 Jahren. Von immerhin 25 Prozent der Fahrer:innen wurde weibliches Geschlecht angegeben. Die Befragten mit KÜT waren seit durchschnittlich 19 Jahren beruflich mit Kleintransportern unterwegs, diejenigen mit KRZ seit durchschnittlich 14 Jahren. Die angegebenen jährlichen Fahrleistungen unterschieden sich erheblich mit durchschnittlich 86.000 km bei überregionaler Tätigkeit (KÜT) und 11.000 km bei regionaler Zustelltätigkeit (KRZ). Entsprechend gaben Fahrer:innen mit KÜT an, zu etwa drei Vierteln Autobahnen und nur zu etwa fünf Prozent innerstädtische Straßen zu befahren. Bei Fahrer:innen mit KRZ lag der Anteil von Fahrtätigkeit auf innerstädtischen Straßen hingegen bei zwei Dritteln und auf Autobahnen nur bei sechs Prozent.

Befragt nach Übernachtungen im Kleintransporter innerhalb der Woche vor der Befragung, gab keiner der befragten Fahrer:innen mit KRZ an, im Fahrzeug übernachtet zu haben. Von einem Drittel der Fahrer:innen mit KÜT wurde dies allerdings bejaht, was insofern erstaunlich ist, weil vermutlich keiner der Kleintransporter der Befragten mit einer eigenen Schlafkoje ausgestattet war. Bei der zeitlichen Pausengestaltung zeigten sich zwischen den beiden Gruppen ebenfalls deutliche Unterschiede (Abb. 11). Während unter Fahrer:innen mit KRZ gut 20 Prozent berichteten, nach spätestens zwei Stunden eine Pause einzulegen, weitere gut 60 Prozent nach spätestens vier Stunden, fiel dieser Anteil bei Fahrer:innen mit KÜT deutlich geringer aus. Von ihnen gaben 36 Prozent an, erst nach mehr als vier Stunden zu pausieren, ein dreimal so großer Anteil wie unter Fahrer:innen mit KRZ.

Bei Fragen nach dem Kenntnisstand zu Sicherheits- und rechtlichen Aspekten zeigte sich, dass ein höherer Anteil von Fahrer:innen mit KÜT über Wissen zu Lenk- und Ruhezeitbestimmungen verfügte als unter Fahrer:innen mit KRZ. Letztere gaben auch seltener an, an Schulungen zu Ladungssicherung, Recht und anderen Aspekten ihrer Fahrtätigkeit teilgenommen zu haben. Ein gutes Drittel von diesen hatte laut eigener Aussage noch überhaupt keine Schulung erhalten, unter Fahrer:innen mit KÜT betraf das knapp ein Viertel.

Viele Kleintransporter- Fahrer:innen mit überregionaler Fahrtätigkeit machen frühestens nach vier Stunden Pause

Abbildung 11 · Zeitliche Pausengestaltung unter Kleintransporter- Fahrer:innen



Bei der Befragung nach ihrem eigenen Verhalten im Verkehr wurden die Fahrer:innen gebeten, die Häufigkeit bestimmter eigener Verkehrsverstöße einzuschätzen. Antworten konnten in fünf verschiedenen Stufen von „sehr oft“ bis „nie“ gegeben werden. Insgesamt 15 Prozent der Fahrer:innen gaben zu, „sehr oft“ oder „oft“ die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mindestens 10 km/h zu überschreiten. Unter Fahrer:innen mit KÜT war dieser Anteil fast doppelt so hoch wie unter Fahrer:innen mit KRZ. Bezüglich einer Unterschreitung des Mindestabstands vom „halben Tacho-Wert“ zum vorausfahrenden Fahrzeug gab insgesamt – gleich, ob bei KÜT oder bei KRZ – nur eine Minderheit von sechs Prozent an, dies „sehr oft“ oder „oft“ zu tun. Weitere 20 Prozent gaben zu, dieses Verhalten „manchmal“ zu zeigen, und zwei Drittel der Fahrer:innen taten dies laut eigener Aussage „selten“ oder „nie“. Bei der Frage nach dem Verzicht auf den Sicherheitsgurt gaben über 80 Prozent der Fahrer:innen mit KÜT an, „selten“ oder „nie“ ungegurtet zu fahren; unter Fahrer:innen mit KRZ waren dies allerdings lediglich gut 60 Prozent. Bei allen drei angesprochenen Fehlverhalten unterschied sich allerdings die Selbsteinschätzung der Fahrer:innen von dem Bild, dass sie von Fahrer:innen anderer Kleintransporter hatten: Bei anderen Fahrer:innen nahmen sie solches Fehlverhalten deutlich häufiger wahr, als sie es von sich selbst berichteten.

Hinsichtlich der Entdeckungswahrscheinlichkeit von Fehlverhalten durch die Polizei konnten die Befragten ebenfalls in fünf Stufen von „sehr wahrscheinlich“ bis „sehr unwahrscheinlich“ und hinsichtlich der Härte der dann drohenden Strafen mit den Kategorien von „sehr hart“ bis „gar nicht hart“ antworten. Weniger als die Hälfte der Fahrer:innen hielt es für „sehr wahrscheinlich“ oder „eher wahrscheinlich“, bei einer Geschwindigkeitsübertretung, beim Unterschreiten des Mindestabstands oder beim Fahren mit Alkohol kontrolliert zu werden. Knapp 30 Prozent hielten dies sogar für „unwahrscheinlich“. Etwas höher wurde die Entdeckungswahrscheinlichkeit nur beim Fahren ohne angelegten Sicherheitsgurt eingeschätzt. Die im Falle solcher Vergehen drohenden Strafen oder Bußgelder wurden von den Fahrer:innen dabei unterschiedlich bewertet. Während fast 60 Prozent die Strafe für das Fahren unter Alkoholeinfluss als „nicht hart“ empfand, ordnete allerdings auch ein Drittel die Strafe als „hart“ ein. Sanktionen bei Geschwindigkeits- und Abstandsverstößen wurden nur von etwa einem Drittel der Fahrer:innen als „nicht hart“ beurteilt. Bei Verstößen gegen die Gurtanlegepflicht sahen 46 Prozent der Fahrer:innen mit KÜT die Strafen als „nicht hart“ an, aber nur 27 Prozent der Fahrer:innen mit KRZ.

© GDV 2023

7. Verkehrserhebung von Kleintransportern

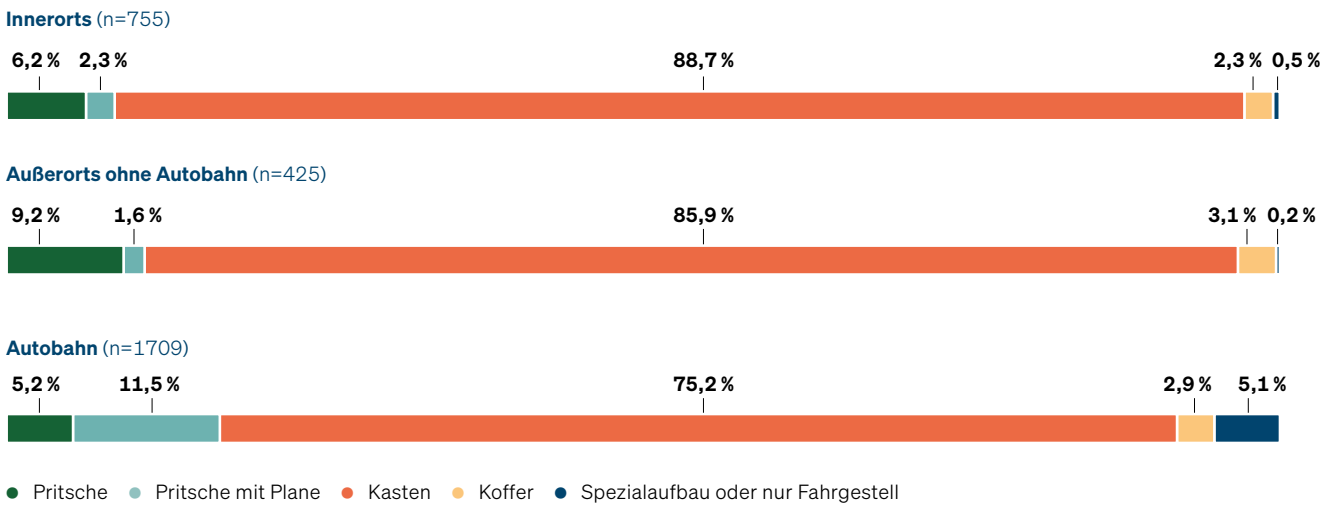
Durch Beobachtung im fließenden Verkehr sollten bei Kleintransportern insbesondere Baumerkmale wie das Vorhandensein einer Schlafkabine, das Zulassungsland des Fahrzeugs sowie die Gurtnutzung durch die Fahrer:innen und die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ermittelt werden. Die Erhebungen wurden im Großraum Dresden mit festgelegten Untersuchungszeiten und -dauern durchgeführt. Die Beobachtungen erfolgten an je einer Stelle im Ortsbereich der Stadt Dresden, auf einer Bundesstraße und einer Autobahn. Für diese Stellen lagen auch Angaben zum gesamten dort herrschenden Kraftfahrzeugverkehr vor, zum Beispiel aus Dauerzählungen, so dass sich die Zahl der beobachteten Kleintransporter dazu ins Verhältnis setzen ließ. Demnach betrug der Anteil von Kleintransportern im innerstädtischen Verkehr 12,6 Prozent, auf der Bundesstraße 10,8 Prozent und auf der Autobahn 14,8 Prozent. Die Verteilung der Aufbauarten in Abhängigkeit der Ortslage gibt Abb. 12 wieder.

Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung machten unter den gezählten Kleintransportern innerorts knapp drei Prozent, auf der Bundesstraße nur gut ein Prozent, aber auf der Autobahn 26 Prozent aus. Ebenfalls gering war der Anteil von Kleintransportern mit Schlafkabine innerorts (sechs Fahrzeuge = 0,8 Prozent) und auf der Bundesstraße (ein Fahrzeug = 0,2 Prozent), betrug aber auf der Autobahn immerhin knapp elf Prozent.

Weitere Kleintransporter-Insassen außer der Fahrer:in wurden zu 21 Prozent auf der Bundesstraße und zu einem Drittel auf der Autobahn festgestellt. Das Gurtanlegeverhalten der Kleintransporter- Fahrer:innen stimmte weitgehend mit den

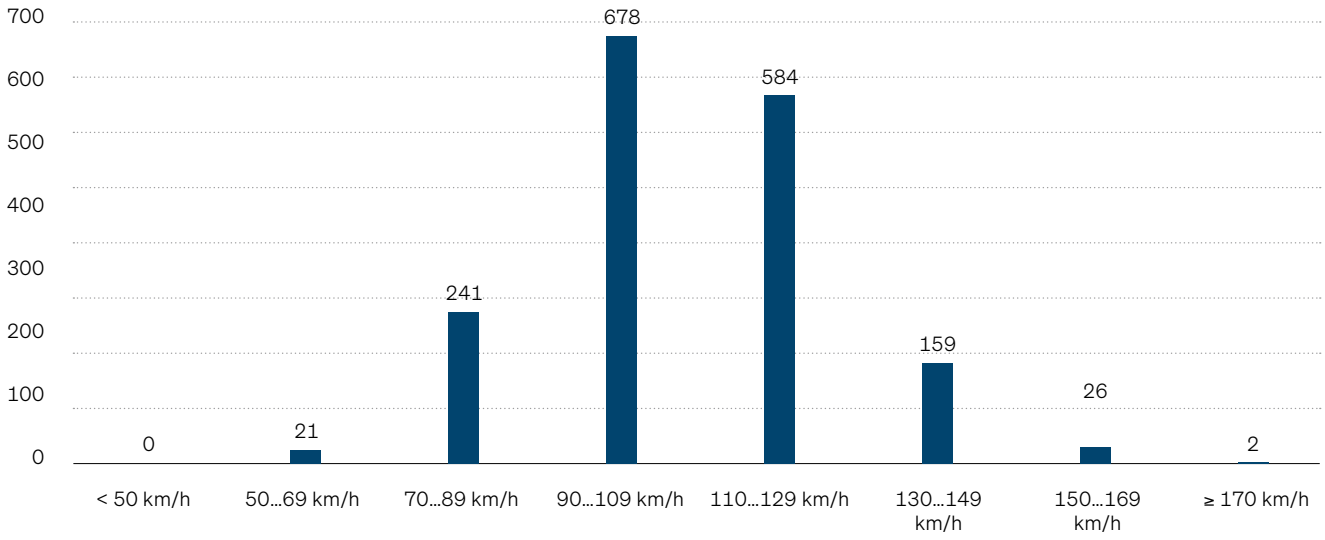
Andere Zusammensetzung der Kleintransporter-Flotte auf Autobahnen

Abbildung 12 · Aufbauart von Kleintransportern nach Ortslage



85 Prozent der Kleintransporter bei freier Fahrt auf Autobahn schneller als übrige Güterkraftfahrzeuge unterwegs

Abbildung 13 · Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten von Kleintransportern auf der Autobahn; n=1.711



Untersuchungen der BASt [4] überein. Die Anschnallquote betrug sowohl innerorts als auch auf der Bundesstraße etwa 90 Prozent. Auf der Autobahn war die Quote mit 94 Prozent höher.

An den drei Erhebungsstellen wurden auch Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen, wobei in der innerörtlichen Lage Ampeln und Bushaltestellen im Umfeld das Geschwindigkeitsniveau aller Kraftfahrzeuge vereinzelt dämpften. Der Mittelwert aller Messungen von Kleintransporter-Geschwindigkeiten lag an dieser Stelle bei 47 km/h. Pkw und sonstige Lkw fuhren an dieser Stelle durchschnittlich 46 km/h schnell. Von 560 gemessenen Kleintransportern überschritten insgesamt 19 die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um mehr als 10 km/h, zwei von diesen fuhren über 70 km/h. Die Messstelle an der Bundesstraße befand sich in Höhe eines Kurvenanfangs – bzw. eines Kurvenendes in entgegengesetzter Fahrtrichtung – etwa 400 m von einer geschlossenen Ortschaft entfernt, was sich insgesamt geschwindigkeitsdämpfend auswirkte. Für Kleintransporter wurde dort eine mittlere Geschwindigkeit von 74 km/h ermittelt, für sonstige Kraftfahrzeuge hingegen 79 km/h. Insgesamt nur vier Kleintransporter überschritten die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h geringfügig. An der Messstelle auf der Autobahn lag keine Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Kleintransporter hatten dort im Mittel eine Geschwindigkeit von 108 km/h, während Pkw mit durchschnittlich 122 km/h unterwegs waren (Abb. 13). Der schnellste von über 1.700 gemessenen Kleintransportern wurde mit 178 km/h ermittelt.

8. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Nachdem die letzte tiefere Untersuchung der Rolle von Kleintransportern im Unfallgeschehen unter Mitwirkung der Unfallforschung der Versicherer mittlerweile zehn Jahre zurücklag und sich durch verbesserte Fahrzeugsicherheit, den rapide gestiegenen Versandhandel und neue Strömungen im Logistikbereich deutliche Veränderungen der Rahmenbedingungen ergeben hatten, war eine erneute Studie zu diesem Thema gerechtfertigt. Dabei galt es, besondere Einschränkungen durch die Corona-Pandemie hinsichtlich des Effekts auf das Verkehrs- und somit auch auf das Unfallgeschehen wie auch für die Durchführung des Projekts selbst zu berücksichtigen, um belastbare Ergebnisse zu generieren. Wenngleich sich einige Detailfragen, die zum Teil erst im Laufe des Projekts aufgeworfen wurden, nicht immer unmittelbar durch Unfall- oder Erhebungsdaten beantworten ließen, so ergibt sich doch insgesamt ein schlüssiges Bild für die typische Nutzung von Kleintransportern, ihre Rolle im Straßenverkehr und im Unfallgeschehen im Besonderen.

Für die vorliegende Studie wurden Kleintransporter als Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen und einer Zulassung als „Lkw“ (N1) definiert. Ihr Anteil unter allen zugelassenen Kraftfahrzeugen in Deutschland stieg zwischen 2013 und 2019 von 3,5 Prozent auf 4,5 Prozent, entsprechend einer relativen Zunahme um vierzehn Prozent. Ihr Beitrag zur Gesamtfahrleistung aller Kraftfahrzeuge nahm relativ sogar um 19 Prozent und somit überproportional zu. Das heißt, nicht nur die Anzahl zugelassener Kleintransporter und ihr Anteil in der Kraftfahrzeugflotte ist in der jüngeren Vergangenheit gestiegen, sondern auch die durchschnittliche Fahrleistung jedes Kleintransporters hat etwas zugenommen. Die Anzahl von Unfällen mit Personenschaden und Beteiligung eines Kleintransporters ging zwischen 2013 und 2018 insgesamt um vier Prozent zurück; die Zahl von Unfällen davon, bei denen Schwerverletzte oder sogar Getötete als schwerste Unfallfolge zu beklagen waren, nahm allerdings um sechs bzw. um 21 Prozent zu. Dies läuft dem Trend bei Personenschadenunfällen mit Pkw-Beteiligung zuwider, wo im selben Zeitraum ein leichter Rückgang tödlicher Unfälle zu verzeichnen war. Setzt man die Anzahl der Kleintransporter-Unfälle ins Verhältnis zu ihrer gestiegenen Fahrleistung, relativiert sich die Aussage allerdings: Fahrleistungsbezogen ist – selbst für Unfälle mit Getöteten – ein leichter Rückgang zu beobachten. Dieser positive Trend fällt aber immer noch deutlich schwächer aus als bei Unfällen mit Pkw-Beteiligung.

Der Anteil von Auffahrkollisionen, die Kleintransporter- Fahrer:innen bei Unfällen mit Personenschaden verursachen, ist in allen Ortslagen – von Innerorts- über Landstraßen bis hin zu Autobahnen – höher als in der Vergleichsgruppe der Pkw-verursachten Unfälle. Gewöhnlich werden dann insbesondere die Insassen von Pkw, denen Kleintransporter auffuhren, die Leidtragenden sein. Auf Autobahnen haben Auffahrunfälle allerdings vergleichsweise häufig schwere Folgen für die Insassen der Kleintransporter selbst. Einerseits, weil einige dieser Fahrzeuge, wie beispielsweise solche mit überregionaler Transport- und Lieferaufgaben, besonders viel auf Autobahnen unterwegs sind, und andererseits, weil

sie dort oftmals gegen das Heck vorausfahrender Lkw und Sattelzüge prallen, entweder staubedingt oder aufgrund ihrer höheren Fahrgeschwindigkeit. Auch wenn Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass das durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau von Kleintransportern auf Autobahnen niedriger als bei Pkw liegt, ist es offenbar noch zu hoch, wenn sich die Fahrzeuge die rechte Spur mit schweren Güterkraftfahrzeugen teilen, die dort in der Regel mit 80 bis 90 km/h unterwegs sind. Derartige Auffahrszenarien sowie Alleinunfälle von Kleintransportern sind offenbar zum großen Teil ursächlich dafür, dass deren Insassen selbst ungefähr die Hälfte der Getöteten in Unfällen mit Kleintransporter-Beteiligung ausmachen. Der relativ hohe Anteil ungegurteter Kleintransporter-Insassen erhöht dabei im Falle schwerer Kollisionen das Verletzungsrisiko.

Auch der Anteil von Kollisionen mit Fußgänger:innen ist im Unfallgeschehen von Kleintransportern etwa um ein Viertel höher als im Pkw-Unfallgeschehen. Auffällig ist bei von Kleintransportern verursachten Fußgängerunfällen innerorts der hohe Anteil von Kollisionen beim Rückwärtsfahren. Dies ist vermutlich Folge der häufigen Rangiermanöver im Rahmen der Liefertätigkeit von Kleintransportern. Konflikte mit Radfahrenden belegen innerorts zwar vordere Ränge bei der Häufigkeit von Unfällen mit Personenschaden, bei denen Kleintransporter die Hauptverursacher waren. Zumindest bei Rechtsabbiegeunfällen bleibt es aber – anders als in ähnlich gelagerten Unfallabläufen mit schweren Lkw – in der Regel bei leichten Verletzungsfolgen für die Radfahrenden.

Die Beobachtung von Kleintransportern im fließenden Verkehr und die Befragung ihrer Fahrer:innen lassen bei diesen kein ausgeprägt risikofreudiges Fahrverhalten erkennen. Die große Mehrzahl von ihnen klagt weder über Stress noch über Unterforderung bei der Fahraufgabe. Dennoch lassen die Aussagen hinsichtlich typischer Verkehrsverstöße, wie Unterschreitungen des Mindestabstands oder Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, vermuten, dass ein Teil der Fahrer:innen die eigenen Fähigkeiten und die Beherrschbarkeit ihrer Fahrzeuge überschätzt. Hier wirkt sich eventuell auch aus, dass das Beschleunigungsvermögen und die Wendigkeit von Kleintransportern denen von Pkw ähneln. Hinsichtlich Übersichtlichkeit, Fahrdynamik und Bremsvermögen besonders im beladenen Zustand bleiben sie aber deutlich hinter Pkw zurück. In der Befragung zeigten sich im Bereich der Logistik und des Kurier-Express-Paket-Transports (KEP) zum Teil erhebliche Unterschiede bei der typischen Nutzung von Kleintransportern und der Charakteristik ihrer Fahrer:innen, abhängig davon, ob vorrangig überregionale oder eher regionale Transporte durchgeführt werden. Bei Letzteren ist eine deutlich jüngere Fahrerschaft anzutreffen, die sowohl über weniger Fahrerfahrung verfügt als auch offensichtlich weniger Schulungen für ihre Fahrtätigkeit erhält.

Die Unfallbeteiligung von Kleintransportern mit Schlafkabine, wie sie seit einigen Jahren auf deutschen Straßen unterwegs sind, ließ sich mangels ausreichender Fallzahlen nicht statistisch beurteilen. Die Datenlage lässt aber derzeit keine Schlüsse zu, dass sie gegenüber gewöhnlichen Kleintransportern im allgemeinen Unfallgeschehen überrepräsentiert wären. Da sie aber offenbar den weit überwiegenden Teil ihrer Fahrten in Deutschland auf Autobahnen zurücklegen, sind sie bei schweren Unfällen auf diesen Straßen vergleichsweise häufig zu finden.

9. Forderungen

Die durch die EU geforderte, in den kommenden Jahren obligatorische Ausstattung mit wichtigen Fahrerassistenzsystemen wie Notbremsassistenten [6] adressiert bereits einige der häufigen Unfallursachen bei Kleintransportern bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Dazu zählen auch Rechtsabbiege-Assistenten, die nicht nur zuverlässig vor Radfahrenden, sondern auch vor Fußgänger:innen warnen sollten, weil ein erheblicher Teil des KEP-Verkehrs innerstädtisch und in Wohngebieten stattfindet. Zwar werden durch die EU zukünftig auch Rückfahrkameras gefordert, die helfen sollen, Kollisionen mit hinter dem Fahrzeug stehenden oder gehenden Personen zu vermeiden. Solche Assistenzsysteme dürfen aber nicht dazu führen, dass Fahrer:innen von Kleintransportern deren Wirksamkeit überschätzen oder sich gar blind auf diese verlassen.

Nicht zuletzt deshalb wird weiterhin Bedarf bei der Ausbildung und begleitenden Schulung von Fahrpersonal gesehen. Der vermeintlich problemlose Umgang mit diesen leichten Güterkraftfahrzeugen darf nicht dazu führen, dass diese von unerfahrenen oder ungeschulten Personen geführt werden, die die Grenzen der Fahrphysik dieser Fahrzeuge und die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen falsch beurteilen oder ignorieren. Häufige Auffahrunfälle durch Kleintransporter zeigen, dass dort derzeit noch erhebliche Defizite bestehen. Wie das Unfallgeschehen auf Autobahnen belegt, zählen durchaus auch Fahrer:innen und Mitfahrer:innen von Kleintransportern zum Kreis gefährdeter Verkehrsteilnehmer:innen. Die Erhöhung der Gurtquote durch Kontrolle und Sanktionierung wie auch durch weitgehend manipulationssichere Gurtwarner muss zum unmittelbaren Schutz seiner Insassen einen hohen Stellenwert erhalten.

Literaturverzeichnis

1 **Verband der Automobilindustrie e. V. (2012)** Gemeinsamer Forschungsbericht zur Sicherheit von Kleintransportern von BASt, DEKRA, UDV und VDA, VDA, Berlin.

2 **Statistisches Bundesamt (Destatis) (2016).** Verkehr – Verkehrsunfälle 2014, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

3 **Statistisches Bundesamt (Destatis) (2019)** Verkehr – Verkehrsunfälle 2018, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

4 **Evers, C., Kathmann, Th., Johannsen, M. (2022).** Sicherung durch Gurte und andere Schutzsysteme 2020 und 2021 – Erhebung 2021, Daten & Fakten kompakt 02/2022, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.

5 **Association for the Advancement of Automotive Medicine (2011).** Course Training Manual, A specialized Course on: Injury Scaling: Uses and Techniques, Introducing The Abbreviated Injury Scale – 2005 Update 2008, Version January 2011, Barrington, Ill.

6 **Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023).** Neue Fahrzeugsicherheitssysteme, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/neue-fahrzeugsicherheitssysteme.html (18.03.2023)

GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5000, Fax 030 2020–6000
www.gdv.de, berlin@gdv.de