

SUV und ihre Fahrer in Deutschland – Big, Bad and Dangerous?

Dr.-Ing. A. Malczyk, Unfallforschung der Versicherer, Berlin
 Dr. rer. nat. T. Gehlert, Unfallforschung der Versicherer, Berlin
 Dipl.-Ing. G. Müller, Verein für Fahrzeugsicherheit e. V., Berlin

EINLEITUNG

Mit der Verbreitung von Sport Utility Vehicles wuchs in vielen Ländern auch die Kritik an dieser Fahrzeuggattung, wenngleich diese bislang nicht einheitlich definiert ist. Tatsächlich ging mit der Bestandszunahme von SUV in Deutschland – allerdings weitgehend proportional – auch ein Anstieg ihrer Unfallbeteiligung einher. Die vorliegende Arbeit beschreibt das Unfallgeschehen solcher Fahrzeuge in Deutschland und untersucht das sicherheitsrelevante Verhalten ihrer Fahrer.

METHODE

Für die Studie wurden SUV – in Anlehnung an das EU-Projekt IMPROVER – definiert als Pkw (Zulassungskategorie M1 bzw. M1G) mit einer Bodenfreiheit von mindestens 170 mm und einer Fahrzeughöhe von mindestens 1.600 mm. Allradantrieb ist dagegen kein eindeutiges Merkmal von SUV. 83 Grundmodelle wurden nach diesen Kriterien ausgewählt. Sie repräsentieren die große Mehrheit im deutschen SUV-Bestand. Über die zugehörigen Hersteller- und Typschlüsselnummern (HSN und TSN) ließen sich die Fahrzeuge in Statistiken identifizieren. Um die große Bandbreite von SUV-Modellen differenzieren zu können, wurden acht Kategorien anhand der Kombination folgender drei Merkmale definiert:

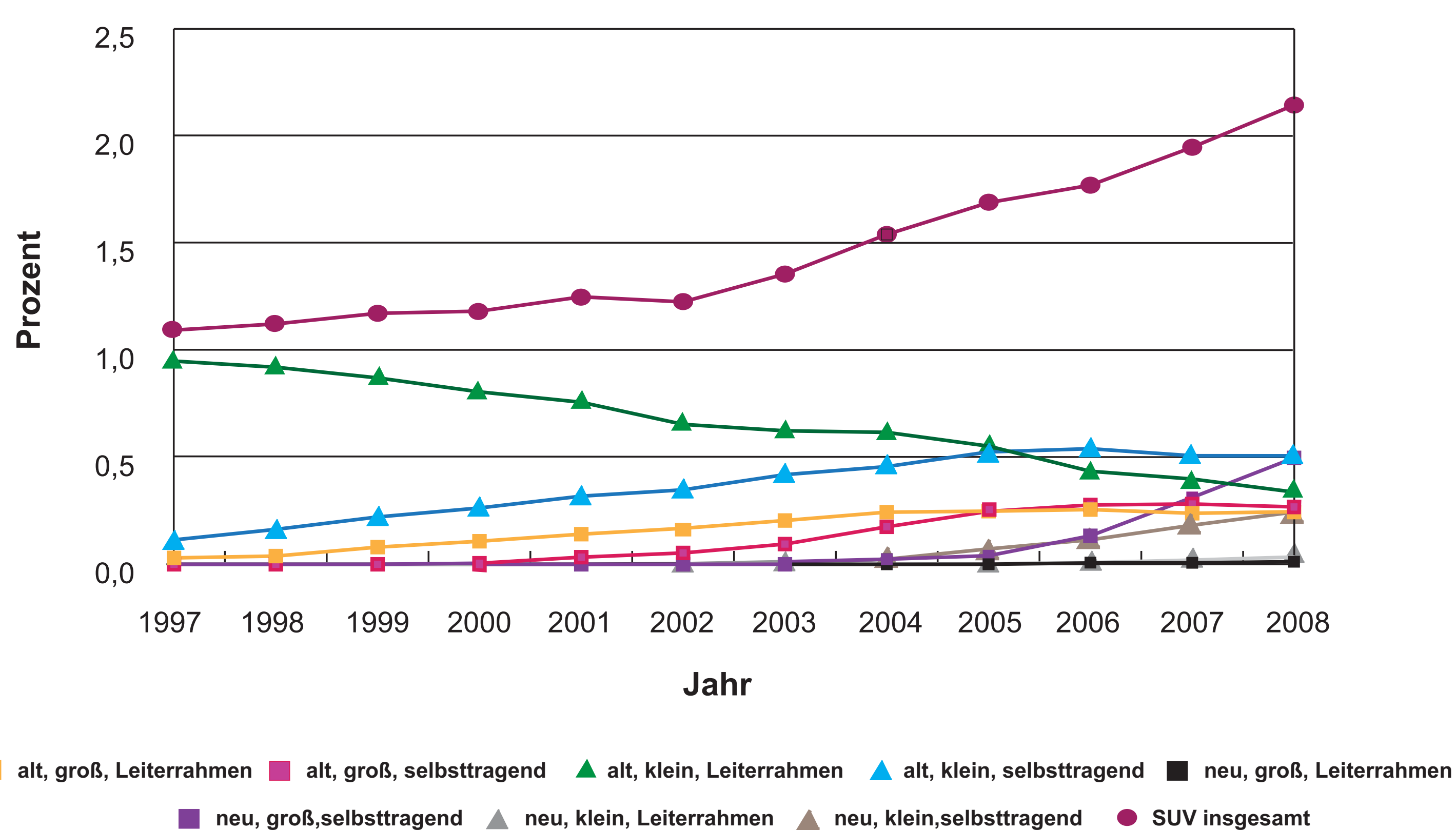
Größe: Spurweite unter 1.550 mm („klein“), Spurweite ab 1.550 mm („groß“)

Alter: Markteinführung vor 2003 („alt“), Markteinführung ab 2003 („neu“)

Bauart: „Leiterrahmen-Bauweise“, „selbsttragende Bauweise“

Von diesen Definitionen ausgehend wurden Sonderauswertungen der Verkehrsunfallstatistik und der Unfalldatenbank der Versicherer (UDB) sowie SUV-Nutzerbefragungen zum Verkehrsverhalten durchgeführt.

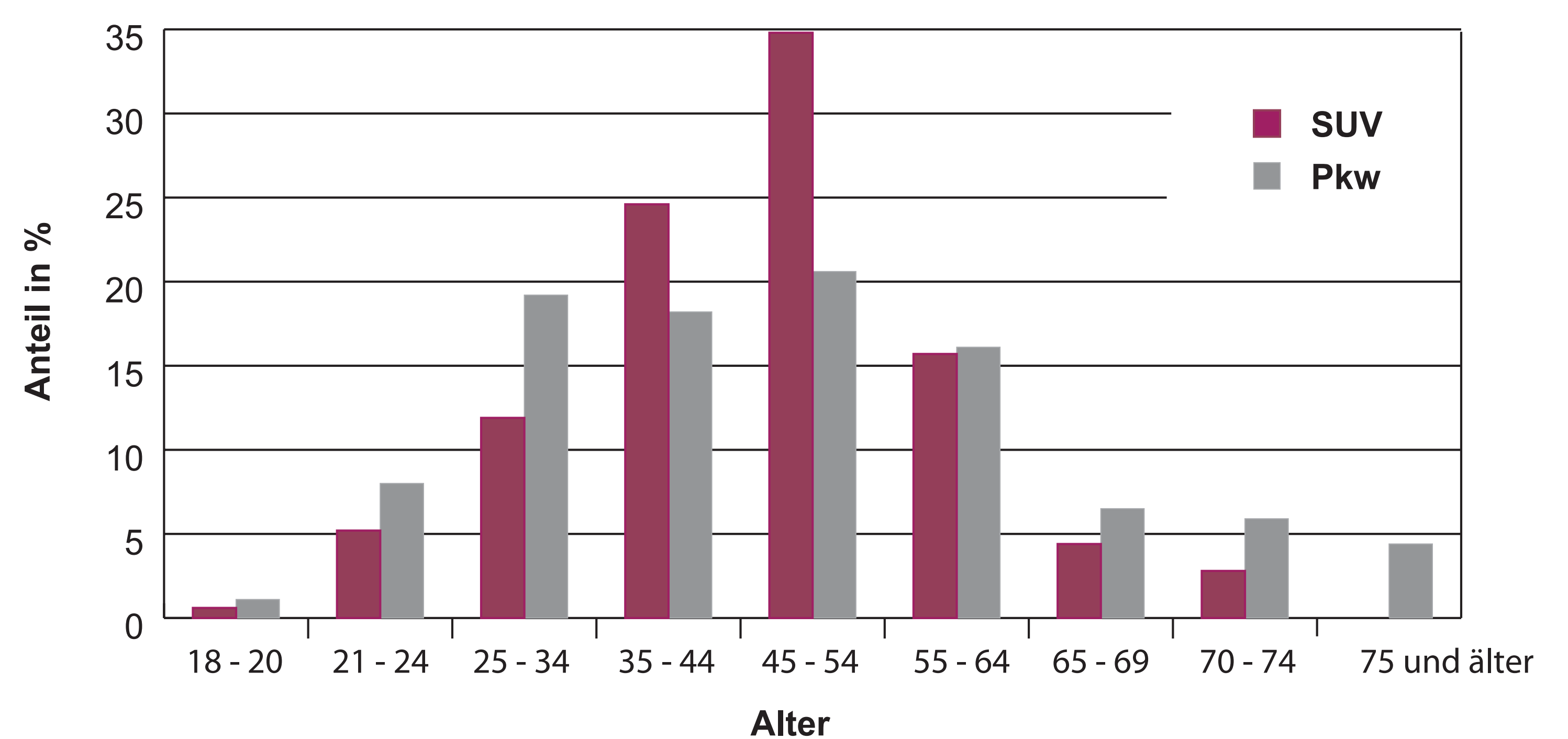
Anteil der SUV-Kategorien am Gesamtunfallgeschehen (Unfälle mit Personenschaden)



UNFALLBETEILIGUNG UND FAHRERVERHALTEN

Bei globaler Betrachtung von Unfällen mit Personenschaden sind SUV im Vergleich zur Gesamtheit aller Pkw nicht auffällig; das festgestellte Fehlverhalten der SUV-Fahrer zeigt kaum Auffälligkeiten. Lediglich kleine SUV mit Leiterrahmen fallen durch eine höhere Quote von Fahrnfällen auf. In Geschlechterverteilung und im mittleren Alter ähneln SUV-Fahrer denen von Pkw. Allerdings sind bei SUV sehr junge und sehr alte Fahrer selten zu finden.

Fahreralter



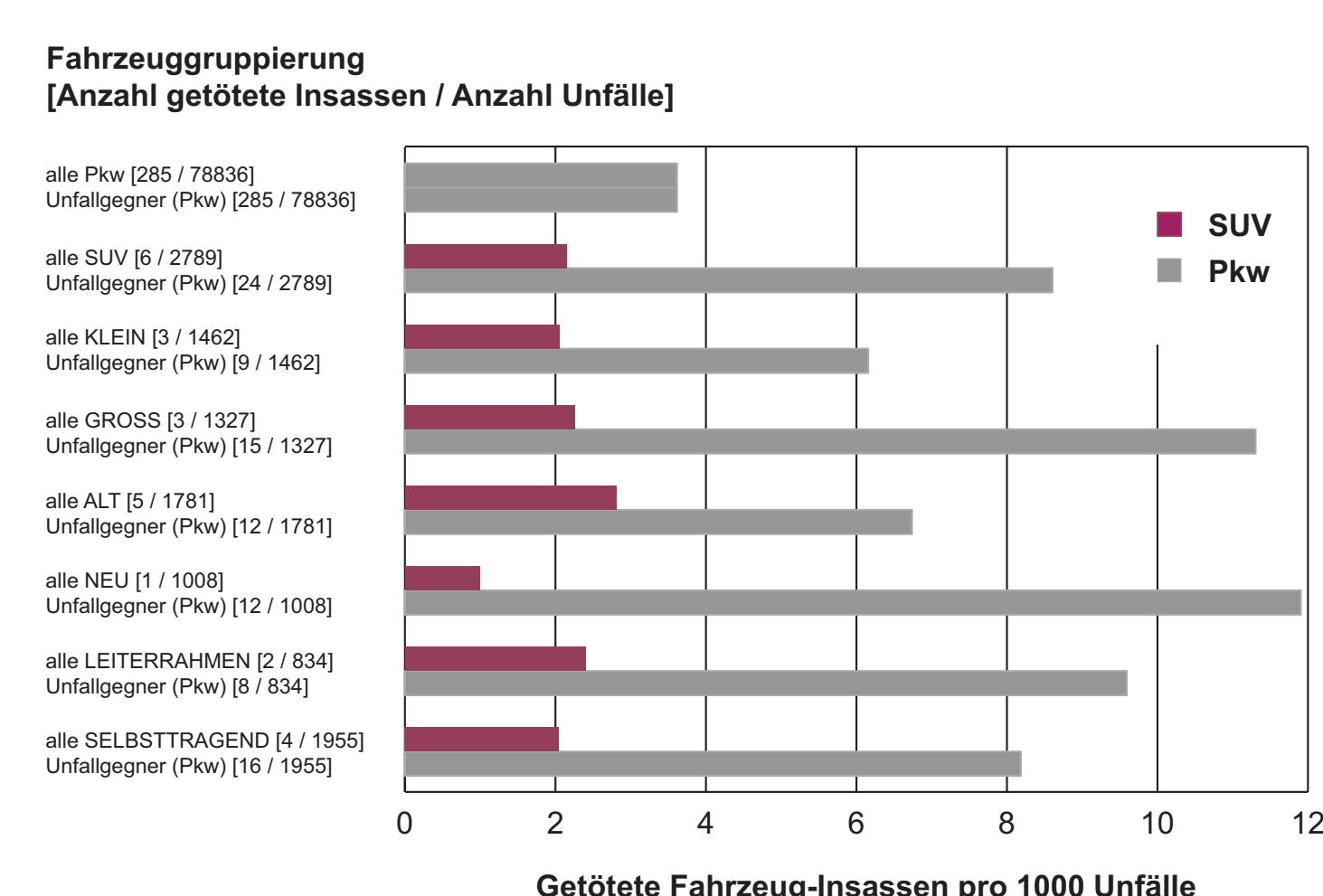
SUV-Halter haben eine um ca. 30 % höhere jährliche Fahrleistung. Ein Vergleich des Verkehrsverhaltens zwischen Nutzern von SUV und von Pkw zeigt, dass sich SUV-Fahrer sicherer im Verkehr fühlen und den eigenen Fahrstil als sicherer und entspannter einschätzen. Beim sicherheitsrelevanten Verhalten (z. B. Fahren unter Alkohol, Geschwindigkeitsübertretung) unterscheiden sie sich nicht von Pkw-Fahrern.

Von diesen Definitionen ausgehend, wurden Sonderauswertungen der Verkehrsunfallstatistik und der Unfalldatenbank der Versicherer (UDB) sowie SUV-Nutzerbefragungen zum Verkehrsverhalten durchgeführt.

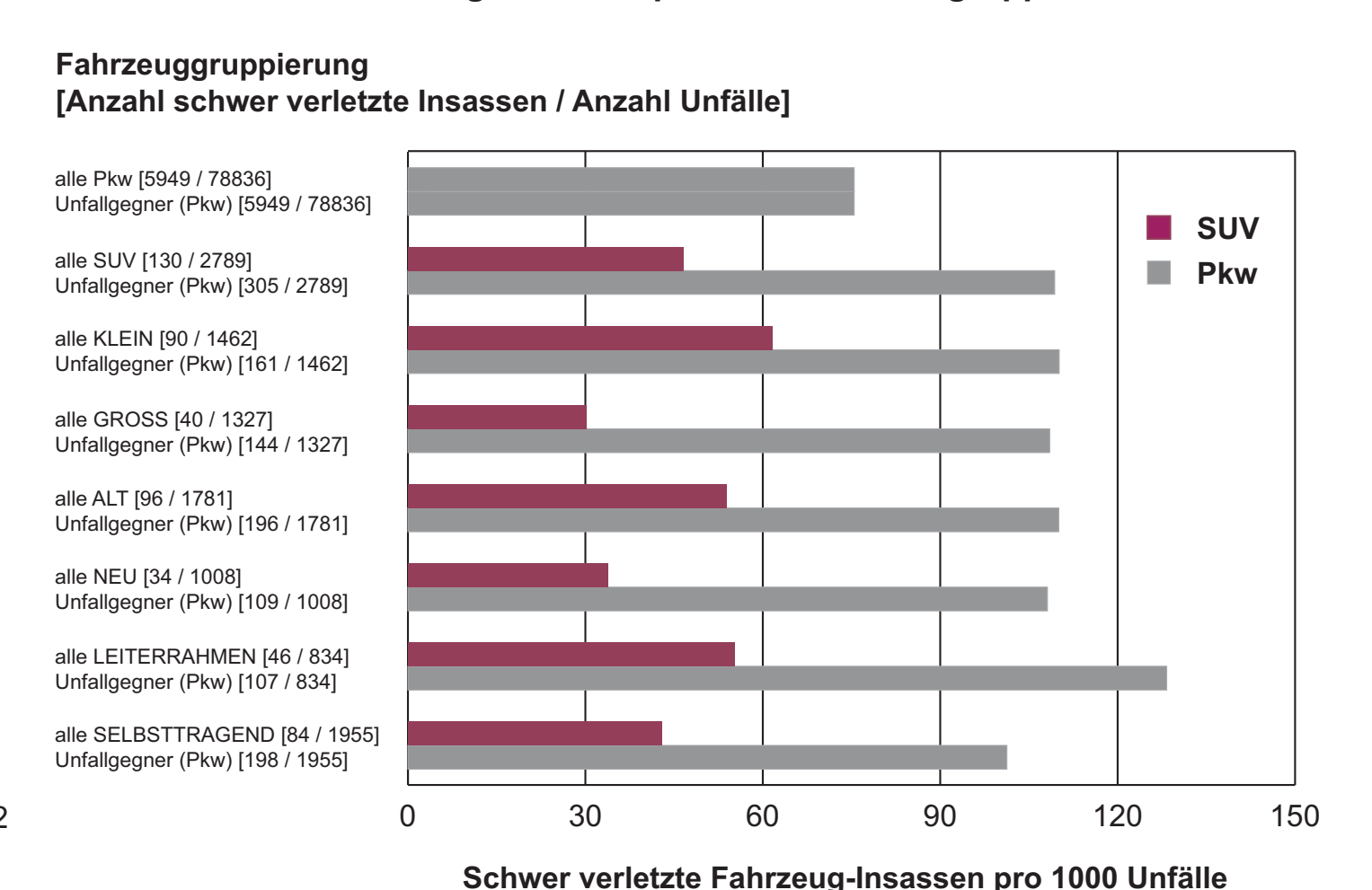
UNFALLFOLGEN

Im Falle einer Kollision sind Unfallgegner von SUV, insbesondere Insassen von Personewagen, stärker gefährdet, schwer oder tödlich verletzt zu werden als wenn sie mit einem herkömmlichen Pkw zusammenstießen. In Unfällen zwischen SUV und Pkw erlitten 5 % der gegurteten SUV-Fahrer AIS 3+ Verletzungen, gegenüber 20 % der gegurteten Pkw-Fahrer (Fallmaterial der UDB).

Getötete Fahrzeug-Insassen pro 1000 Unfälle - gruppiert



Schwer verletzte Fahrzeug-Insassen pro 1000 Unfälle - gruppiert



Fußgänger zeigen beim Zusammenprall mit einem SUV gegenüber herkömmlichen Pkw als Gegner ein deutlich höheres Risiko für schwere Verletzungen des Beckens und der Beine, dagegen Kopf- und Thoraxverletzungen mit etwas geringerer Häufigkeit.

FAZIT

SUV sind an schweren Unfällen (relativ) nicht häufiger beteiligt als Pkw. Kommt es aber zur Kollision, sind die Unfallgegner einem erheblich höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt.