



**FORSCHUNG
MOBILITÄT
TRANSPORT
VERKEHR**

| Kontakt

Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. (IVT)

Ansprechpartner:
Dipl.-Soz. Manfred Pfeiffer

Quadrat M 4, 10
D-68161 Mannheim
Tel.: +49-(0)621-15 03 08 0
Fax: +49-(0)621-15 03 08 22
E-Mail: info@ivt-mannheim.de
www.ivt-verkehrsforschung.de

Das Unfallgeschehen im Wirtschaftsverkehr

Ausgangslage und Zielsetzung

Analysen zum Unfallrisiko im Wirtschaftsverkehr erfordern zum einen Daten über das Unfallgeschehen im Wirtschaftsverkehr und zum anderen über entsprechende Expositionsgrößen wie z.B. Verkehrsleistungen im Wirtschaftsverkehr. Die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik liefert keine geeigneten Ausgangsdaten für solche Fragestellungen, da bei der polizeilichen Unfallaufnahme der Wegezweck bislang nicht erfasst wird.

Das Hauptziel der Untersuchung bestand darin, tiefer gehende Analysen des Unfallgeschehens im Wirtschaftsverkehr durchzuführen. Dabei ging es sowohl um die empirische Ermittlung von Risikokennziffern als auch um die Bestimmung von Risikofaktoren im Rahmen verallgemeinerter linearer Modelle. Die Möglichkeit einer solchen Studie wurde durch die neuen Mobilitätshebungen des BMVBS eröffnet. Durch die Zusammenführung von Wirtschaftsverkehrsdaten (insbesondere aus den Erhebungen „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland (KiD) 2002“ und „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002“) und den bei den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung vorliegenden Unfalldaten konnten entsprechende Auswertungen vorgenommen werden.

Ergebnisse

Die Analysen zum Risiko einer (tödlichen) Verletzung haben gezeigt, dass die Risikostrukturen im Wirtschaftsverkehr durchaus mit denen im Einklang stehen, wie sie aus allgemeinen Untersuchungen zum Verkehrsunfallrisiko resultieren. So zeigte sich beispielsweise auch bei Wegen, die dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen sind (dienstlich-geschäftliche Wege sowie Wege in Ausübung des Berufs und von bzw. zur Arbeit) ein - vor allem im motorisierten Individualverkehr - höheres Risiko von jüngeren Personen im Vergleich zu älteren oder - weitgehend unabhängig vom Verkehrsmittel - von Frauen im Vergleich zu Männern. Auch das erhöhte Gefährdungspotenzial in den Nacht- und frühen Morgenstunden sowie in den Wintermonaten sind Ergebnisse, die sich in zahlreichen anderen Untersuchungen finden.

In den Regressionsmodellen zum Verletzungsrisiko hat sich die Art der Verkehrsbeteiligung als die Variable mit dem höchsten Einflussgehalt erwiesen. Insbesondere bei der Benutzung des Fahrrads und motorisierten Zweirads besteht nach diesen Ergebnissen ein hohes Gefährdungspotenzial. Demgegenüber konnte dies bei Lkw-Fahrten nicht festgestellt werden und zwar weder bei großen (ab 2,8 t zul. Gesamtgewicht) noch bei kleinen Lkw (bis 2,8 t). Neu an der hier vorgelegten Studie ist zum einen die Aufdeckung des „wahren“ Ausmaßes der Gefährdung von Fußgängern (im Wirtschaftsverkehr) durch die Einbeziehung von Alleinunfällen von Fußgängern und zum anderen auch die Feststellung, dass Wege und Fahrten vom oder zum Arbeitsplatz mit einem wesentlich höheren Verletzungsrisiko behaftet sind, als Wege, die in Zusammenhang mit dienstlichen Aktivitäten stehen. Letztlich wurde in dieser Studie erstmals der Versuch unternommen, das Verletzungsrisiko bei Wegeunfällen in Abhängigkeit von der Dauer der Arbeitszeit zu schätzen.