

Definition

Eine Studie der Winterthur Versicherungen definiert Offroader als einen „Fahrzeugtyp, der ursprünglich für die **überwiegende Verwendung im Gelände** konstruiert wurde. Klassische Offroader zeichnen sich durch **massive Bauweise, grosse Bodenfreiheit, einen hohen Schwerpunkt sowie grosse Räder aus**. Die Karosserie basiert oft auf **Leiterrahmen**. Die Fahrzeuge haben **meist Allradantrieb**“ (Ahlgrimm et al. 2000). Weitere Bezeichnungen sind: All Terrain Vehicles (**ATV**), Sport Utility Vehicles (**SUV**) oder „**4 x 4**“, worunter auch ein konventioneller PW mit Allradantrieb gemeint sein kann. Der Bundesrat hat in verschiedenen Stellungnahmen zu politischen Vorstössen darauf hingewiesen, dass **keine klare und einheitliche Definition** der unterschiedlichen Bezeichnungen existiert und die Übergänge fließend sind.

Situation

in der Schweiz

In einer Studie der bfu wird der **Anteil** von SUV-Fahrzeugen an den verkauften **Neuwagen** im Jahre **2004 auf 9 %** geschätzt. 1996 betrug dieser Anteil noch 3 %. Aufgrund dieser Entwicklung wird ein Anteil am Gesamtbestand der Fahrzeuge von **mindestens 4 % oder 150'000 Fahrzeugen** der SUV-Kategorie erwartet.

Befragungen für Europa haben ergeben, dass sich **rund ein Viertel** aller AutofahrerInnen ein **allradangetriebenes Fahrzeug wünschen**; 27 % der Frauen und 22 % der Männer. Eine Befragung der bfu bei Autoimporteuren hat ergeben, dass beim Kauf eines SUV selten rationale Gründe, abgesehen von Verkehrssicherheitsaspekten, sondern **vor allem emotionale Gründe** im Vordergrund stehen.

Umwelt

Ein grosser SUV verbraucht im Vergleich zu einem Kombi mit gleicher Motorleistung durchschnittlich **einen Drittel mehr Treibstoff**. Die Krönung an Übermass ist der Hummer von General Motors. Im städtischen Verkehr verbraucht der über 2,2 Tonnen schwere Strassenkreuzer rund 17,2 Liter Benzin pro 100 km und stösst rund **330 Gramm CO2 pro Kilometer** aus – wobei er mit diesen Werten nicht einmal Rekordhalter ist! Längen über 5 Meter und eine Breite von mehr als 2 Meter Ausdehnung sind keine Seltenheit.

Sicherheit

In mehreren Studien wurden die sicherheitsrelevanten Aspekte der Geländefahrzeuge untersucht und gravierende Mängel festgestellt. Problematisch bei Unfällen sind die zumeist **starre Leiterrahmen-Bauweise** und die **fehlenden Knautschzonen** der Carrosserie. Geländefahrzeuge verursachen im Vergleich zu PW etwa **40% häufiger Schäden** an anderen Personen oder Fahrzeugen. Die **Gefährdung**, welche von echten Geländefahrzeugen auf andere PW sowie Fussgänger ausgeht, ist im Einzelfall **markant höher**. Die spezifischen Unfallfolgen sind für die Insassen dieser Fahrzeuge und die Kollisionsgegner unterschiedlich:

-Insassen
von SUVs

Entgegen dem höheren, subjektiven Sicherheitsgefühl von OffroaderlenkerInnen ist die **Getötetenrate** bei SUV-Insassen **dreimal höher** als bei denjenigen von PW. Dies hat verschiedene Gründe: Das **Überschlagrisiko** ist aufgrund des höher liegenden Schwerpunktes bei Offroadern **grösser** als bei PW. Schlecht montierte oder brechende **Überrollbügel** stellen ein **zusätzliches Verletzungsrisiko** dar. **Kollisionen** mit „**harten Widerständen**“, bspw. Brückenpfeilern oder Bäumen, führen aufgrund der starren Bauweise zu einem **viel stärkeren Aufprall**. **Seitenkollisionen** mit Motorrädern sind für Insassen von hohen Fahrzeugen **gefährlicher**, da die **Motorradfahrer** nicht über das Fahrzeug, sondern **durch die Scheiben geschleudert** werden.

-Insassen von
Kollisionsgegnern
(PW)

Bei Frontalkollisionen bohrt sich die **starre Karrosserie** der Offroader weit in den PW hinein. Die **Abfederung** findet vollumfänglich **auf Kosten des PW** statt. Studien aus den USA haben ergeben, dass die **Fahrzeugaggressivität** gegen andere Fahrzeuge (Anzahl in anderen Fahrzeugen getötete Lenker pro 1'000 Kollisionen) bei SUV rund **doppelt so hoch** ausfällt wie bei PW.

-schwache
Kollisionsgegner

Insbesondere bei kleinen Geschwindigkeiten besteht bei Kollisionen zwischen Geländefahrzeugen und **Fussgängern** eine deutlich höhere Gefahr für **schwere Verletzungen**. Das **Todesfallrisiko** ist gar **zwei- bis dreimal höher** als bei Unfällen zwischen Fussgängern und PW. Neuere Studien gehen davon aus, dass bei Kollisionen mit Offroadern **tödliche Verletzungen des Fussgängers** bei Geschwindigkeiten ab **40 km/h** auftreten. Wenn das Geländefahrzeug **mit Frontschutzbügeln** ausgestattet ist, rechnet man schon bei **20 km/h** mit gravierendsten Verletzungen des Fussgängers. **Reale Unfälle** haben leider gezeigt, dass **Kinder** auch von Geländefahrzeugen ohne Frontschutzbügeln bei relativ **geringen Geschwindigkeiten tödlich** getroffen werden können. Diese ‚bull bars‘ sind in der Schweiz zwar durch die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge **verboten**. Die Gesetzgebung in der EU ist jedoch noch unklar und liberaler. Aufgrund der Marktliberalisierung sind in der EU zugelassene Modelle automatisch auch in der Schweiz zugelassen.

Quellen

Obige Angaben wurden den beiden folgenden Studien entnommen:

Ahlgrimm, Jörg et al. (2000): Crash-Tests Wildhaus 2000. Geländefahrzeuge: Aber sicher! Medien- und Gästetag. Donnerstag, 06. Juli 2000. Winterthur Versicherungen. Winterthur.
<http://www.winterthur-insurance.ch/pdf/crash-tests/Crash-Tests2000.pdf>

Allenbach, Roland (2005): Sport Utility Vehicles (SUVs). Analyse der Verkehrssicherheitsaspekte und Ableitung von Massnahmen. Grundlage zu Positionspapier. Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu. Bern.
<http://www.bfu.ch/pdf/suv.pdf>

Sämtliche Verbrauchswerte (Liter/100km und g CO₂/km) aller gängigen Modelle:
<http://www.auto-schweiz.ch/Verbrauche.html>