

So (un)sicher sind Reisemobile



Die Unterkonstruktion der Sitzbank brach beim Crash in sich zusammen. In der Folge rutschte der Beckengurt in den Bauchraum. So kann er innere Verletzungen verursachen

Die Camping-Branche boomt, die Nachfrage ist immens: Käufer warten Monate auf die Auslieferung ihres Reisemobils, für das sie im Schnitt mehr als 80 000 Euro ausgeben. Eine teure Investition mit Sicherheitslücken. Zu diesem Ergebnis kommt zum wiederholten Mal ein Crashtest. Wie sicher sind Wohnmobile wirklich, wie umfangreich ihre Sicherheitsausstattung? Ein Überblick.

Reisen mit dem Wohnmobil oder Wohnwagen liegt voll im Trend: In Deutschland wurden im vergangenen Jahr mehr als 107 000 Freizeitfahrzeuge neu zugelassen – und damit fast doppelt so viele wie im

bisherigen Rekordjahr nach der Wiedervereinigung. Das entspricht im Vergleich zu 2019 einem Plus von 32,6 Prozent – trotz Corona! Rund 73 Prozent fallen dabei auf das Reisemobilsegment. Statt Hotel bevorzugen immer mehr Menschen Urlaub an der frischen Luft. Heute hier, morgen dort. Spontan der Sonne hinterher – und das in Pandemiezeiten mit dem notwendigen Abstand.

Mit ein Grund, weshalb die rund 3000 Camping- und 4200 Stellplätze in Deutschland spätestens über die Sommermonate restlos ausgebucht sind. Dort gesellen sich neben langjährigen Camping-Experten auch immer mehr junge und unerfahrene Neueinsteiger. Das bekommen Autofahrer gerade jetzt auch auf den Straßen zu spüren, wo manch Neuling mit den in der Regel weit über sechs Meter langen, zwei Meter breiten und häufig mindestens 3,5 Tonnen schweren Rei-

seklößen Eingewöhnungsschwierigkeiten beim Überholen, Kurvenfahren oder Rangieren zu haben scheint. Ein Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer und die Insassen selbst? auto motor und sport hat sich Unfallstatistiken und den aktuellen Technikstand genauer angeschaut – und gibt Neulingen Tipps für die erste Fahrt in den Urlaub.

Sicherheitsrisiko Womo?

Es sind Bilder, die nicht vieler Worte bedürfen. Der ADAC ließ im vergangenen Jahr einen voll beladenen Camping-Bus und einen Kombi-Pkw mit jeweils 56 km/h leicht versetzt frontal aufeinanderprallen. Das Ergebnis war eindeutig: Die Knautschzone des Reisemobils nahm nur wenig Energie auf, die Fahrgastzelle kollabierte. Weil die Lenksäule aufstieg, konnten Gurt und Airbag den Fahrer nicht optimal schützen. Auch der Fußraum defor-

mierte sich stark, und die Pedale schoben sich in den Fußraum hinein. Die Sitzbank in der zweiten Reihe brach unter der Last der Insassen zusammen. Die Küchenzeile war nicht stabil mit der Fahrgastzelle verbunden, sodass die Einbauten beim Aufprall inklusive Ladung nach vorn flogen (Tipps zum korrekten Beladen auf Seite 112). Das Verletzungsrisiko ist in der Folge enorm. Laut ADAC ist das Sicherheitsniveau für die Insassen in einem Pkw tendenziell höher. Zum Glück kommt es nur sehr selten zu einem solch dramatischen Unfall. 2019 gab es 977 Unfälle mit Personenschaden bei Reisemobilen, 243 mit Caravans. Bei insgesamt 439 990 Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen eine vergleichsweise geringe Zahl. In der Unfallforschung scheinen Reisemobile demnach nicht besonders auffällig zu sein. Die Zahl der Reisemobile im Straßenverkehr nimmt aber weiter stark zu. Damit steigt auch die Gefahr von Unfällen.

Um die Zahlen genauer analysieren zu können, fehlt jedoch das Datenmaterial. Ein Sprecher der Bundesanstalt für Straßenwesen – kurz BASt – antwortet auf Nachfrage: „Reisemobile werden in der amtlichen Unfallstatistik zwar als eigenständige Art der Verkehrsbeteiligung codiert, wegen der Vielzahl an Modellvarianten sind jedoch weitere technische Merkmale erforderlich, um die Gesamtzahl der Wohnmobile zu ermitteln.“ Somit seien – im Rahmen der regelmäßigen Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamts – keine Informationen zum gesamten Unfallgeschehen von Wohnmobilen verfügbar.

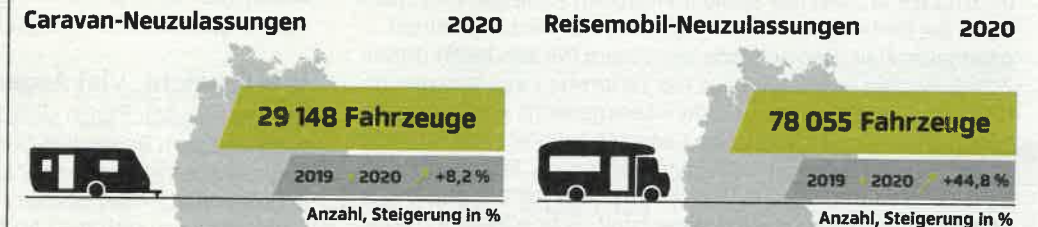
Immerhin: Zwischen 2000 und 2010 hat die BASt die Unfallbeteiligung von Wohnmobilen genauer un-

ZULASSUNGSZAHLEN

Nachdem 2020 die Neuzulassungszahlen trotz Corona-Pandemie bei Reisemobilen um knapp 45 Prozent und bei Caravans immerhin um acht Prozent stiegen, zieht sich der Trend auch für das erste Quartal 2021 fort: Von Januar bis März verzeichne-

ten die Reisemobil-Neuzulassungen einen Anstieg um 23,9 Prozent auf 19 058 Fahrzeuge. Vor allem der März war mit einem Plus von 52,4 Prozent und 10 801 Exemplaren gegenüber dem Vorjahr besonders stark.

Entwicklungen der Neuzulassungen in Deutschland



Reisemobil-Neuzulassungen im ersten Quartal 2021

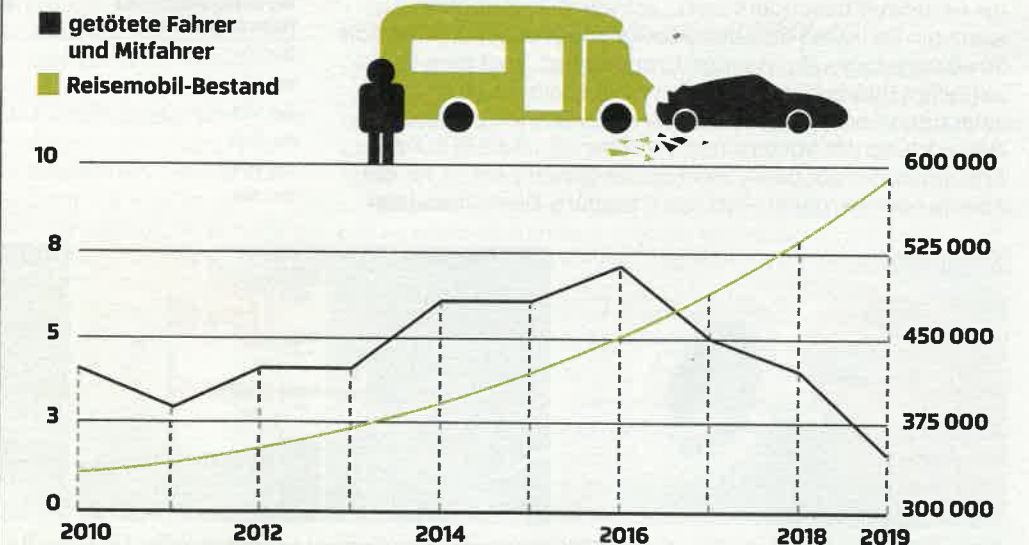
| Reisemobile | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Veränd. in % |
|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------------|
| Monat März | 6755 | 6786 | 7087 | 10 801 | +52,4 |
| Kalenderjahr Januar bis März | 12 081 | 12 162 | 15 383 | 19 058 | +23,9 |

Quellen: Caravanning Industrie Verband e. V. (CIVD)

UNFALLFOLGEN

2019 verunglückten 2167 Menschen in Kraftfahrzeugen tödlich. Zwei davon waren Reisemobil-Insassen. Der Anteil der Getöteten liegt damit bei etwa 0,09 Prozent, der Anteil der verletzten Reisemobil-Insassen bei 0,18 Prozent. Für die erfreulich niedrigen Zahlen gibt es verschiedene Gründe: Meist werden Reisemobile bei guter Witterung und in der Freizeit genutzt, haben eine

vergleichsweise geringe Fahrleistung und – absolut betrachtet – einen geringen Anteil am Fahrzeugbestand. Zwar hat sich der in Deutschland in den letzten fünf Jahren mit einem Anstieg auf knapp 590 000 Reisemobile annähernd verdoppelt. Angesichts von knapp 48 Millionen zugelassenen Pkw sind sie jedoch auf den Straßen noch immer eine Minderheit.



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)



Unfall mit Folgen: Der ADAC ließ in einem Crashtest ein Wohnmobil und einen Pkw seitlich versetzt aufeinandertreffen. Das Ergebnis war eindeutig

Überladen – gefährlich und teuer

Mehr Gewicht, weniger Sicherheit: Durch Überladung verändert sich beim Reisemobil das Brems-, Beschleunigungs- und Kurvenverhalten. Sinkt die Fahrstabilität, steigt das Unfallrisiko. Wer es übertreibt, riskiert außerdem ein saftiges Bußgeld – allem voran im Ausland.

■ Pack' ma's – aber richtig! Denn die Fahreigenschaften eines Reisemobils verschlechtern sich massiv, wenn Urlauber ihr Gepäck an falscher Stelle im mobilen Zuhause verstauen. Auch die Reifen garantieren bei einer Überladung keinen optimalen Halt. Das goldene Wort beim Packen heißt daher Zuladung. Die ergibt sich aus der Differenz zwischen der zulässigen Gesamtmasse und dem Leergewicht. Einen realistischen Wert zur tatsächlichen Leermasse liefert seit 2014 der Punkt G im Fahrzeugschein. Hier werden zur Masse im fahrbereiten Zustand bereits Wasser- und Gasvorräte sowie fest eingebautes Zubehör hinzugerechnet. Schon beim Reisemobilkauf sollte daher das Thema Beladung eine Rolle spielen, denn der Grundriss bestimmt die Gewichtsverteilung auf den Achsen. Ein Fahrzeug mit langem Überhang dürfte sich daher für Menschen, die im Urlaub nicht auf ihr Bike verzichten möchten und auf einen Motorradträger angewiesen sind, nur bedingt eignen. Hier greift die Hebelwirkung an: Die Vorderachse wird entlastet und das Lenkverhalten beeinträchtigt.

Tipps fürs Beladen – so geht's

Beim Packen gilt: Schwere Gegenstände möglichst weit unten mittig zwischen den Achsen verstauen. Dosen gehören also nicht in die Hängeschränke – für die bietet sich leichtes Equipment wie Kleidung an –, sondern in einen bodennahen Stauraum oder, falls vorhanden, in den Doppelboden. Das Ansammeln von Vorräten an Orten wie der Küche, wo Fahrzeuge grundrissbedingt ohnehin schon gut genährt sind, meiden. Offene Ablagen bleiben während der Fahrt leer. Auch die Heckgarage sollte mit Augenmaß beladen werden. Wer vor der Reise auf Nummer sicher gehen möchte, kann etwa bei TÜV, DEKRA, Raiffeisen-Märkten oder Deponien eine Waage aufsuchen. Zu viel Gepäck an Bord ist nicht nur gefährlich, sondern auch teuer. Auf stark frequentierten Sommerwegen kontrolliert die Polizei gerade über die Ferienzeiten besonders stark „schwere“ Reisemobile. Ab wann ein Fahrzeug als überladen gilt, legt in Deutschland die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung fest. Laut dem aktuellen Bußgeldkatalog fallen bei Reisemobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 7,5 Tonnen bei einer Missachtung der Vorschriften zwischen 10 und 235 Euro an. Ein Fahrverbot auf deutschem Gebiet gibt es zwar nicht, dafür aber je nach Vergehen Post aus Flensburg. Denn übersteigt

das Gesamtgewicht die zulässige Gesamtmasse um mehr als 20 Prozent, folgt ein Eintrag ins Verkehrszentralregister. Eine Weiterfahrt ist erst dann möglich, wenn das Gewicht gemäß den Angaben im Fahrzeugschein reduziert wurde.

Viel Gewicht, viel Ärger – vor allem im Ausland

Bei unseren Nachbarn sieht die Rechtslage anders aus. Während zum Beispiel in Dänemark nahezu jedes Kilogramm zählt, gibt es in anderen Staaten wie den Niederlanden, Schweden oder der Schweiz eine feste Staffellung. Viel mehr unterscheiden sich die Länder jedoch in der Bußgeldhöhe. In Frankreich ist bei 750 Euro Schluss, bei unseren österreichischen Nachbarn geht es da erst richtig los: Bis zu 5000 Euro Strafe sind möglich, in Großbritannien gar bis zu 6000 Euro. Doch abgesehen von einem Bußgeld kann zusätzlich Ärger drohen – nämlich dann, wenn nach einem Unfall eine Überladung als Ursache ermittelt wird. Zwar ist grundsätzlich die Kfz-Haftpflichtversicherung dem geschädigten Dritten gegenüber auch dann zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsnehmer eine Pflichtverletzung begangen hat und es hierdurch zu einem Unfall gekommen ist. Allerdings kann der Versicherer den Versicherungsnehmer in Regress nehmen, wenn dieser eine vertraglich vereinbarte Obliegenheit vor Eintritt des Versicherungsfalles verletzt hat. Ob eine Überladung eines Reisemobils eine solche Obliegenheitsverletzung darstellt, ist den jeweiligen Versicherungsbedingungen zu entnehmen. Doch Verkehrsrechtswältin Daniela Mielchen gibt leichte Entwarnung: „Selbst wenn dies der Fall wäre, wäre der Regress auf einen Betrag von höchstens 5000 Euro begrenzt.“

BUSSGELDKATALOG DEUTSCHLAND

| Versicherungsdelikt Reisemobil überladen | Bußgeld für Fahrer und Halter | Punkte |
|--|-------------------------------|--------|
| über 5% | 10 Euro | – |
| über 10% | 30 Euro | – |
| über 15% | 35 Euro | – |
| über 20% | 95 Euro | 1 |
| über 25% | 140 Euro | 1 |
| über 30% | 235 Euro | 1 |



1 Vorsicht: Gewichte wie Frisch- und Schmutzwasser verändern während eines Urlaubs die Lage 2 Nachrüstbare Stauraumsysteme sorgen in der Garage für Ordnung 3 Im Sommer kontrolliert die Polizei mit mobilen Waagen verstärkt Reisemobile

tersucht. Die häufigsten Unfallursachen waren damals „mangelnder Sicherheitsabstand“ sowie Fehler bei „Vorfahrt oder Vorrang“. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: Eine Studie aus dem Jahr 2016 unter dem Titel „Unfälle mit Beteiligung von Wohnmobilen in Deutschland“ nennt als Hauptunfallursachen zu geringe

Sicherheitsabstände, Vorfahrtsverstöße sowie Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren. Situationen, die durch den flächendeckenden Einsatz von Assistenzsystemen entschärft werden könnten.

Bald Crashtest-Pflicht?

Wohl auch deshalb schreibt die EU mit der Verordnung 2019/2144, die ab Juli 2022 schrittweise zur Anwen-

dung kommt, neue Anforderungen an die Sicherheitsausstattung von Kraftfahrzeugen vor (mehr dazu im Kasten unten). Die EU könnte dann auch Crashtests für Reisemobile gesetzlich vorschreiben. Das ist bislang noch nicht der Fall. Zwar muss jeder Pkw in Europa im Rahmen seiner Typ-Prüfung einen Frontalaufpralltest mit 56 km/h gemäß der UN-ECE-Regelung 94 bestehen. Wohnmobile,

Airbag, ESP und Co. – Sicherheit kostet häufig extra

In Deutschland gibt es keine Airbag-Pflicht. Trotzdem: Die überwiegende Mehrheit der zugelassenen Fahrzeuge besitzt bereits serienmäßig ein Luftkissen. Das gilt auch für Wohnmobile – allerdings häufig nur für die Fahrerseite. Wie sieht es mit anderen Sicherheitssystemen aus?



1 Der Flair – hier im Crashtest zu sehen – ist der derzeit einzige Liner mit Airbags auf dem Reisemobil-Markt 2 Bei Reisemobilen mit Windlauf-Fahrgestell ist die Integration von Assistenten aufwendig und teuer 3 Eine neue EU-Verordnung fordert künftig den serienmäßigen Einsatz verschiedenster Sicherheitssysteme, darunter auch den Notbremsassistenten

■ Während die Hersteller in fast allen Reisemobilen auf der Fahrerseite einen Airbag integrieren, verdienen sie mit dem Einbau auf der Beifahrerseite gern etwas mit dazu. Für Letzteren verlangen die Marken nämlich häufig einen Aufpreis oder packen den Airbag in ein kostenpflichtiges Sicherheitspaket – nicht gerade im Sinne der Sicherheit. In Luxusmodellen – in der Branche Liner genannt und gern über 150 000 Euro teuer – suchen Käufer das Aufprallkissen übrigens meist vergeblich. Der Grund: Liner nutzen ein eigenes Armaturenbrett, das die Ausbauer selbst konstruieren. Die Entwickler heben dabei das Fahrerhaus samt Boden und Sitzen an. Dadurch verändert sich die Geometrie der Kabine und der Einsatz der Hersteller-Airbags ist nicht mehr möglich. Das Luftkissen in solch ein Modell neu zu integrieren, kostet eine Menge Geld. Bisher hat sich dieses Thema nur das zur Erwin Hymer Group gehörende Unternehmen Niesmann+ Bischoff angenommen: Der Flair ist der derzeit einzige Liner mit Airbags auf dem Markt.

Für ESP zahlen Kunden in der Regel drauf

Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Thema elektronisches Stabilitätsprogramm: Die verpflichtende Einführung für Erstzulassungen erfolgte zwar bereits im November 2014. Serienmäßig gibt es das ESP jedoch nur in den wenigsten Reisemobilen. Käufer werden hier also zur Kasse gebeten.

Die einmaligen Kosten zahlen sich aus: Der elektronische Schleuderschutz kann bei einem ruckartigen Richtungswechsel ein Umkippen des Fahrzeugs verhindern, Unfälle vermeiden und somit die Sicherheit erhöhen.

Weitere Assistenzsysteme bald Pflicht

Die Sicherheit weiter erhöhen soll künftig auch die EU-Verordnung 2019/2144, die ab dem 6. Juli 2022 schrittweise in allen Mitgliedsstaaten greift. Sie gilt für Fahrzeuge der Klassen M, N und O – und damit auch für Reisemobile. Die EU fordert darin unter anderem eine Aufrüstung von Assistenzsystemen, die künftig serienmäßig vorhanden sein müssen. Für Reisemobile soll es keine Ausnahmen geben. Im Prinzip ist das kein Problem, denn die meisten Systeme gibt es bereits für die gängigen Basisfahrzeuge. Aber sie werden bislang von den Aufbauherstellern teils gar nicht oder nur gegen Aufpreis angeboten. Künftig werden sie als Serienausstattung Pflicht. Allerdings geht die EU in ihren Forderungen über schon bekannte aktive Sicherheitssysteme wie ESP, Notbrems-, Spurhalte- oder Rückfahrhelfer hinaus. So sollen Notbremsassistenten in einem zweiten Schritt auch auf Fußgänger und Radfahrer reagieren, ein Notbremslicht starke Verzögerung anzeigen und ein intelligenter Geschwindigkeitsassistent den Fahrer bei der Einhaltung eines den Gegebenheiten angepassten Tempolimits unterstützen.



Camping-Bus



Alkoven



Integrierte

Fahreigenschaften variieren

■ Je nach Aufbauform (beispielhaft drei davon oben abgebildet) ändert sich bei Reisemobilen auch das Fahrverhalten. Während kompakte Camping-Busse zu den wenigsten Reisemobilen gehören und sich in Sachen Handling kaum von einem Pkw unterscheiden, sieht das bei Alkovenmobilen ganz anders aus. Viele Hersteller bauen diese Gattung heute fast ausschließlich für die Vermietflotte. Dabei sollten gerade Neulinge, die über die Vermietung Camping-Luft schnuppern wollen, darauf achten, sich keine blaue Alkoven-Nase abzuholen. Denn die spezielle Bauweise fordert ihren Preis – nicht nur an der Zapfsäule: Die markante Form führt während der Fahrt zu mehr Luftwiderstand. Durch die große Fläche sind Alkovenmobile auch gerade auf Brücken windanfälliger als kleinere Pendanten. Wählt man die meist verfügbare Vier-Tonnen-

Version, benötigt der Fahrer außerdem den kleinen Lkw-Führerschein bis 7,5 Tonnen und das Spitzentempo ist auf 100 km/h begrenzt. Was aber ohnehin ratsam ist, um das gewöhnungsbedürftige Fahrverhalten aufgrund der hohen Schwerpunktage sicher im Griff zu behalten.

Auch das Fahrgefühl im Cockpit eines Integrierten dürfte für viele erst einmal fremd sein, denn der Abstand zwischen Lenkrad und Frontscheibe ist sehr groß, da Motorhaube und Windschutzscheibe steil nach oben gehen. Das Einschätzen der vorderen Fahrzeug-Ecken ist deshalb schwierig, die Übersichtlichkeit etwas eingeschränkt.

Daher empfiehlt sich für alle Anfänger neben einer ausführlichen Technik- und Fahrinweisung ein Sicherheitstraining, um sich mit den Eigenschaften des mobilen Zuhauses vertraut zu machen. Mehr Infos dazu ab Seite 124.

die auf einem Nutzfahrzeug basieren, sind davon aber bislang befreit. Der Grund: Reisemobile und Caravans unterliegen als „Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung“ zum Teil anderen Vorschriften als Pkw und Anhänger, denn im Gegensatz zu Pkw steht bei Reisemobilen nicht das Fahren, sondern das Wohnen im Vordergrund. Es gelten damit die Ergebnisse, die die Basisfahrzeug-Hersteller ermittelt haben.

Zu Recht, meint der Caravaning Industrie Verband, kurz CIVD: „Aus Sicht der Caravaning-Branche sind insbesondere die bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen geforderten Crash-Vorschriften bei Reisemobilen nicht umsetzbar“, heißt es in einem Schreiben. Für Pkw, SUV und Vans konzipierte Crashtests seien nicht auf Reisemobile anwendbar, da diese Tests Pkw-typischen Unfallsituationen nachempfunden sind. Außerdem seien „zerstörende Prüfungen von Reisemobilen für die weitgehend mittelständisch geprägten Hersteller nicht zu stemmen“, erklärt der Branchenverband. Wird hier also bewusst aus Kostengründen bei der Sicherheit gespart? Der ADAC hält dagegen –

und liefert einen Lösungsansatz: „Da ein Zusammenprall mit einem leichteren Pkw wahrscheinlicher ist, würde für Wohnmobile eine reduzierte Testgeschwindigkeit Sinn machen.“ Aufgrund der geringen Stückzahlen und der Variantenvielfalt bei Reisemobilen wären gegebenenfalls auch Schlittenversuche mit Komponenten sinnvoll. Zum Verständnis: Bei üblichen Zulassungsversuchen wird ein Unfall nachgestellt, bei dem das Fahrzeug gegen ein stabiles Hindernis trifft. Das entspricht von der Unfallschwere her einem Zusammenprall gegen ein gleich schnell entgegenkommendes und gleich schweres Fahrzeug.

Trotz neuer EU-Verordnung bleibt für die Reisemobiltypen Kastenwagen, Teilintegrierte und Alkovenmobile wohl aber zunächst einmal alles wie bisher. Was für Crashtests bei integrierten Fahrzeugen gilt, die einen komplett eigenständigen, vom Reisemobilhersteller stammenden Aufbau besitzen, ist noch nicht final geklärt. Denn dass bei solchen Aufbauten auch Fragen der Industrialisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden müssen, ist

ebenso nachvollziehbar. Trotz aller Diskussionen gilt ohnehin für jeden Verkehrsteilnehmer: Wer vorausschauend fährt, ist am sichersten unterwegs – egal ob mit dem Auto oder Reisemobil.

Text: Martin Ehrenfeuchter, Guido Kupper **Fotos:** ADAC/Uwe Rattay, Andreas Becker, Karl-Heinz Augustin, Picture Alliance (1), Ingolf Pompe, Niesmann+Bischoff GmbH

FAZIT

■ Unfälle mit Reisemobilen sind sehr selten. Wenn es allerdings zu Kollisionen kommt, offenbaren Wohnmobile konstruktionsbedingt Schwächen im Aufbau – auf Kosten der Sicherheit. Auch, weil notwendige Sicherheitssysteme in Serie und verpflichtende Tests nach wie vor fehlen. Die neue EU-Verordnung stärkt allen voran den Einsatz von Assistenten und ist daher ein Schritt in die richtige Richtung. Umsonst wird es diese Sicherheit natürlich nicht geben. Aber das sollte es Campern wert sein. Viel Spaß im Urlaub!

