

# UNFALLGESCHEHEN IM STRASSEN- VERKEHR 2004



# UNFALLGESCHEHEN IM STRASSEN- VERKEHR

## 2004

Erscheinungsfolge: *unregelmäßig*  
Erschienen am 22. August 2005  
Artikelnummer: 5462401059004

Fachliche Informationen zu dieser Veröffentlichung können Sie direkt beim Statistischen Bundesamt erfragen:

Gruppe VC Telefon: 06 11 / 75 4547, Fax: 06 11 / 75 3924 oder E-Mail:  
[verkehrsunfaelle@destatis.de](mailto:verkehrsunfaelle@destatis.de)

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2005

Für nichtgewerbliche Zwecke sind Vervielfältigung und unentgeltliche Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet. Die Verbreitung, auch auszugsweise, über elektronische Systeme/Datenträger bedarf der vorherigen Zustimmung. Alle übrigen Rechte vorbehalten.

<b>Textteil</b>	<b>Inhalt</b>
1. Überblick über das Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2004 .....	5
2. Längerfristige Entwicklung .....	6
3. Unfallgeschehen nach Bundesländern.....	8
4. Unfallgeschehen nach Ortslagen .....	10
5. Unfallgeschehen nach Wochentagen .....	11
6. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung .....	13
7. Unfallursachen .....	14
8. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern .....	15
8.1 Kinder .....	15
8.1.1 Überblick .....	15
8.1.2 Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	15
8.1.3 Verunglückte Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren nach der Tageszeit ..	16
8.1.4 Fehlverhalten der Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren .....	16
8.2 Junge Erwachsene.....	17
8.2.1 Überblick .....	17
8.2.2 Verunglückte junge Erwachsene nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	17
8.2.3 Verunglückte junge Erwachsene nach der Tageszeit .....	18
8.2.4 Fehlverhalten junger Fahrzeugführer.....	19
8.3 Senioren.....	19
8.3.1 Überblick .....	19
8.3.2 Verunglückte Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	19
8.3.3 Verunglückte Senioren nach der Tageszeit .....	20
8.3.4 Fehlverhalten der Senioren.....	21
9. Alkoholunfälle .....	22
9.1 Überblick.....	22
9.2 Zeitliche Verteilung von Alkoholunfällen .....	23
9.3 Beteiligte an Alkoholunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	24

**Zeichenerklärung in Tabellen:**

. = Zahlenwerte unbekannt oder geheim zu halten

**Anhang**

A Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik ..... 26

B Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen  
und Verunglückten .....29

C Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle  
(Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG)..... 30

D Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls  
mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes .....32

E Verkehrsunfallanzeige ..... 33

## Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2004

Tag für Tag erreichen uns Meldungen über Unfälle im Straßenverkehr, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden. Deshalb haben Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert. Auch die EU-Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Dabei kommt der Analyse des Unfallgeschehens eine große Bedeutung zu. Grundlage hierfür sind die von der Polizei bei der Unfallaufnahme erfassten Merkmale. Diese erlauben zusammen mit den vom Kraftfahrt-Bundesamt registrierten fahrzeugbezogenen Merkmalen außerordentlich viele Merkmalskombinationen bei der Auswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik. Der folgende Beitrag zeigt einen Ausschnitt aus dem vorhandenen, umfangreichen Datenmaterial und gibt einen Überblick über das Straßenverkehrsunfallgeschehen in Deutschland im Jahr 2004.

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2004	2003	Veränderung 2004 gegenüber 2003
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle			
insgesamt .....	2 261 689	2 259 567	+0,1
Unfälle mit Personenschaden .....	339 310	354 534	-4,3
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden .....	99 821	102 615	-2,7
Übrige Sachschadensunfälle .....	1 801 627	1 780 210	+1,2
Verunglückte insgesamt .....	445 968	468 783	-4,9
Getötete .....	5 842	6 613	-11,7
Schwerverletzte .....	80 801	85 577	-5,6
Leichtverletzte .....	359 325	376 593	-4,6

### 1. Überblick über das Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2004

Im letzten Jahr wurden von der Polizei insgesamt 2,26 Mill. Unfälle aufgenommen, das waren 0,1% mehr als im Jahr 2003. Mehr als fünf von sechs Unfällen, zu denen die Polizei im letzten Jahr gerufen wurde, waren Sachschadensunfälle. Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, ist um 2,7% auf 99 821 gesunken, während die übrigen Sachschadensunfälle um 1,2% auf 1,8 Mill. zugenommen haben.

Weiterhin rückläufig ist die Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde. Im Jahr 2004 ereigneten sich 339 310 Unfälle mit Personenschaden, das ist ein Rückgang um 4,3% gegenüber dem Vorjahr. Dabei verunglückten 445 968 Personen, 4,9% weniger als ein Jahr zuvor. Besonders stark zurückgegangen ist die Zahl der Getöteten, nämlich um 11,7% auf 5 842. So wenig Verkehrstote gab es seit Einführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 noch nie. Auch die Anzahl der Verletzten hat sich gegenüber dem Vorjahr reduziert. Es wurden 80 801 Schwerverletzte (-5,6%) und 359 325 Leichtverletzte (-4,6%) gezählt.

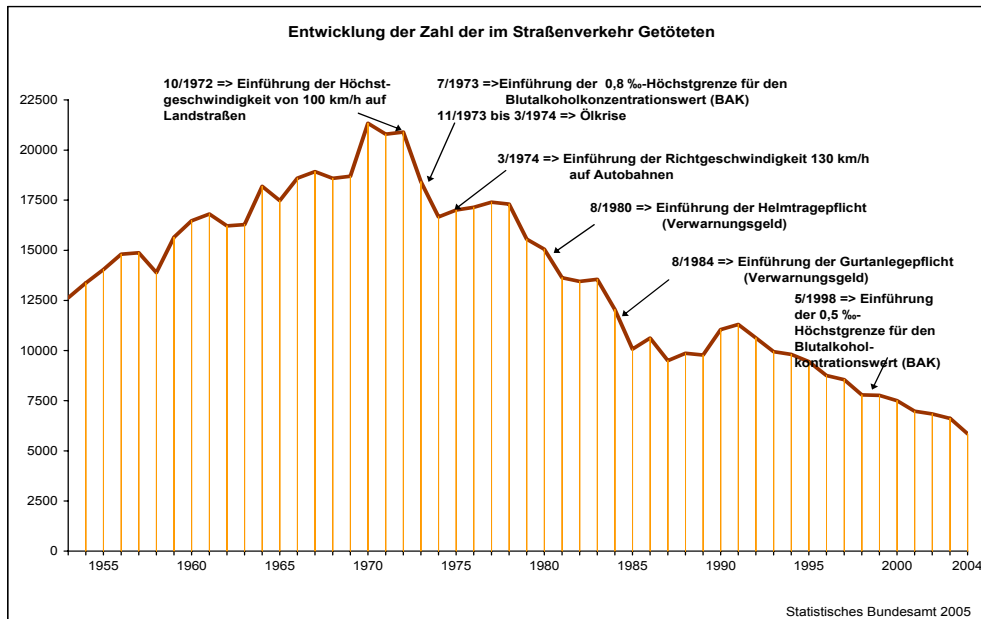
**Positive Unfallbilanz für 2004**

## 2. Längerfristige Entwicklung

Es gibt noch immer zu viele Tote und Verletzte, doch war Fahren auf Deutschlands Straßen noch nie so sicher wie im letzten Jahr. Dies zeigt auch Schaubild 1.

Seit 1970 Rückgang der Zahl der Unfälle mit Todesfolgen

Schaubild 1



Seit Einführung der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1953 nahm die Zahl der Verkehrstoten bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland von 12 631 bis auf 21 332 Personen – den Höchststand – im Jahr 1970 zu. Danach sank die Zahl der Verkehrstoten fast kontinuierlich und erreichte im Berichtsjahr 2004 den bisher niedrigsten Stand von 5 842. Die Gründe für diese positive Entwicklung sind vielfältig: Verkehrsrechtliche und straßenbauliche Maßnahmen haben ebenso wie eine ständige Verbesserung der Sicherheit und der technischen Ausstattung der Fahrzeuge dazu beigetragen. In Schaubild 1 sind u.a. die Zeitpunkte, zu denen wichtige gesetzliche Maßnahmen, wie beispielsweise die Helmtragepflicht, die Guranlagepflicht oder die Vorgaben von Höchstgrenzen für den Blutalkoholkonzentrationswert in Kraft traten, vermerkt. Daneben haben eine verstärkte Verkehrssteuerung, mehr Verkehrskontrollen sowie die Einrichtung von Fußgängerzonen bzw. gesonderter Fahrstreifen für Radfahrer, die eine Trennung der geschützten von den ungeschützten Verkehrsteilnehmern bewirken, dazu geführt, dass weniger Menschen bei Unfällen ums Leben gekommen sind. Nicht zuletzt haben auch eine verbesserte Notfallmedizin, mehr Verkehrserziehung und -aufklärung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert.

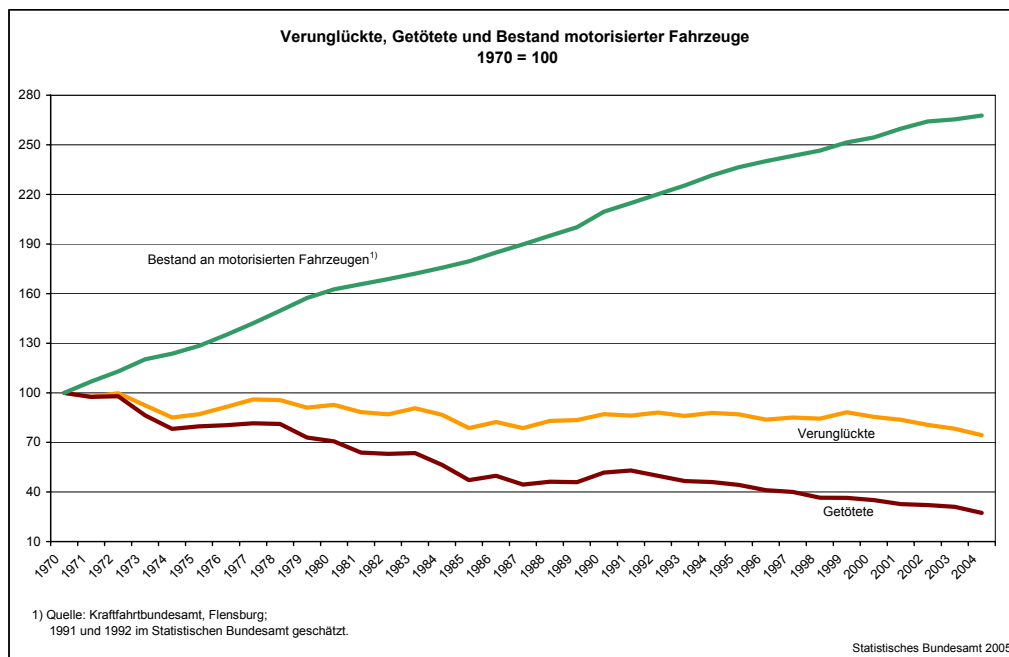
Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte		Bestand an motorisierten Kraftfahrzeugen in Mio. <sup>1)</sup>	
		insgesamt	darunter	insgesamt	darunter
			Getötete		Personenkraftwagen
1970 .....	414 362	599 364	21 332	20,8	15,1
1980 ... ..	412 672	555 966	15 050	33,8	25,9
1990 ... ..	389 350	521 977	11 046	43,6	35,5
2000 ... ..	382 949	511 577	7 503	53,0	42,8
2001 ... ..	375 345	501 752	6 977	54,1	43,8
2002 ... ..	362 054	483 255	6 842	55,0	44,4
2003 ... ..	354 534	468 783	6 613	55,2	44,7
2004 ... ..	339 310	445 968	5 842	55,7	45,0

1) Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg.

Die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten ist umso erfreulicher, betrachtet man die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands. Im Jahr 1970, dem Jahr mit der bisher höchsten Zahl an Verkehrstoten, wurden 20,8 Mill. motorisierte Fahrzeuge gezählt. Im Jahr 1990 hatte sich der Fahrzeugbestand bereits mehr als verdoppelt, dagegen die Zahl der Straßenverkehrstopfer fast halbiert (siehe Schaubild 2). Insgesamt ist der Bestand an motorisierten Fahrzeugen seit 1970 um 168% angestiegen, der Bestand an Personenkraftwagen hat sich sogar verdreifacht. Trotz dieser enorm gestiegenen Verkehrsdichte sank die Zahl der Getöteten in diesem Zeitraum um über 70%. Dennoch stirbt in Deutschland alle 90 Minuten ein Mensch im Straßenverkehr.

Schaubild 2



### 3. Unfallgeschehen nach Bundesländern

Eine Betrachtung des Unfallgeschehens nach Bundesländern für das Jahr 2004 zeigt, dass die Zahl der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen in allen Ländern gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen ist, am stärksten in Sachsen (-8,7%), Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg (jeweils -8,5%). Die geringsten Rückgänge bei den Verunglückten waren in Berlin (-1,0%), Bremen (-1,2%) und dem Saarland (-1,3%) zu verzeichnen, diese lagen weit unter dem Bundesdurchschnitt von -4,9%.

**Gemessen an den Einwohnerzahlen gab es die meisten Getöteten in Mecklenburg-Vorpommern**

Deutlich weniger Verkehrstote gab es im Jahr 2004 insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern (-28%), in Thüringen (-23%), in Rheinland-Pfalz (-19%) sowie in Brandenburg und Hessen (jeweils -15%). Die hohe Veränderungsrate in Bremen (-65%) ergibt sich aufgrund der sehr kleinen Fallzahlen. Mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2003 starben auf den Straßen in Hamburg (+9,1%) und in Schleswig-Holstein (+3,9%).

Bezogen auf die Einwohner in Deutschland wurden im vergangenen Jahr 71 Personen je 1 Mill. Einwohner im Straßenverkehr getötet. Im Vergleich zu diesem Bundesdurchschnitt wurden in den Stadtstaaten Bremen (11), Berlin (21) und Hamburg (28) wesentlich weniger Personen je 1 Mill. Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Mit Ausnahme von Sachsen lagen vor allem die Werte der neuen Bundesländer – trotz der starken Rückgänge bei der Zahl der Getöteten im Jahr 2004 – weit über dem Durchschnitt in Deutschland. Je 1 Mill. Einwohner wurden in Mecklenburg-Vorpommern 119, in Brandenburg 109, in Sachsen-Anhalt 103 und in Thüringen 96 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt. Verglichen mit dem Höchststand im Jahr 1991 sind die Werte für diese Länder jedoch stark gesunken: Damals gab es in Mecklenburg-Vorpommern 327, in Brandenburg 363, in Sachsen-Anhalt 245 und in Thüringen 211 Verkehrstote je 1 Mill. Einwohner.

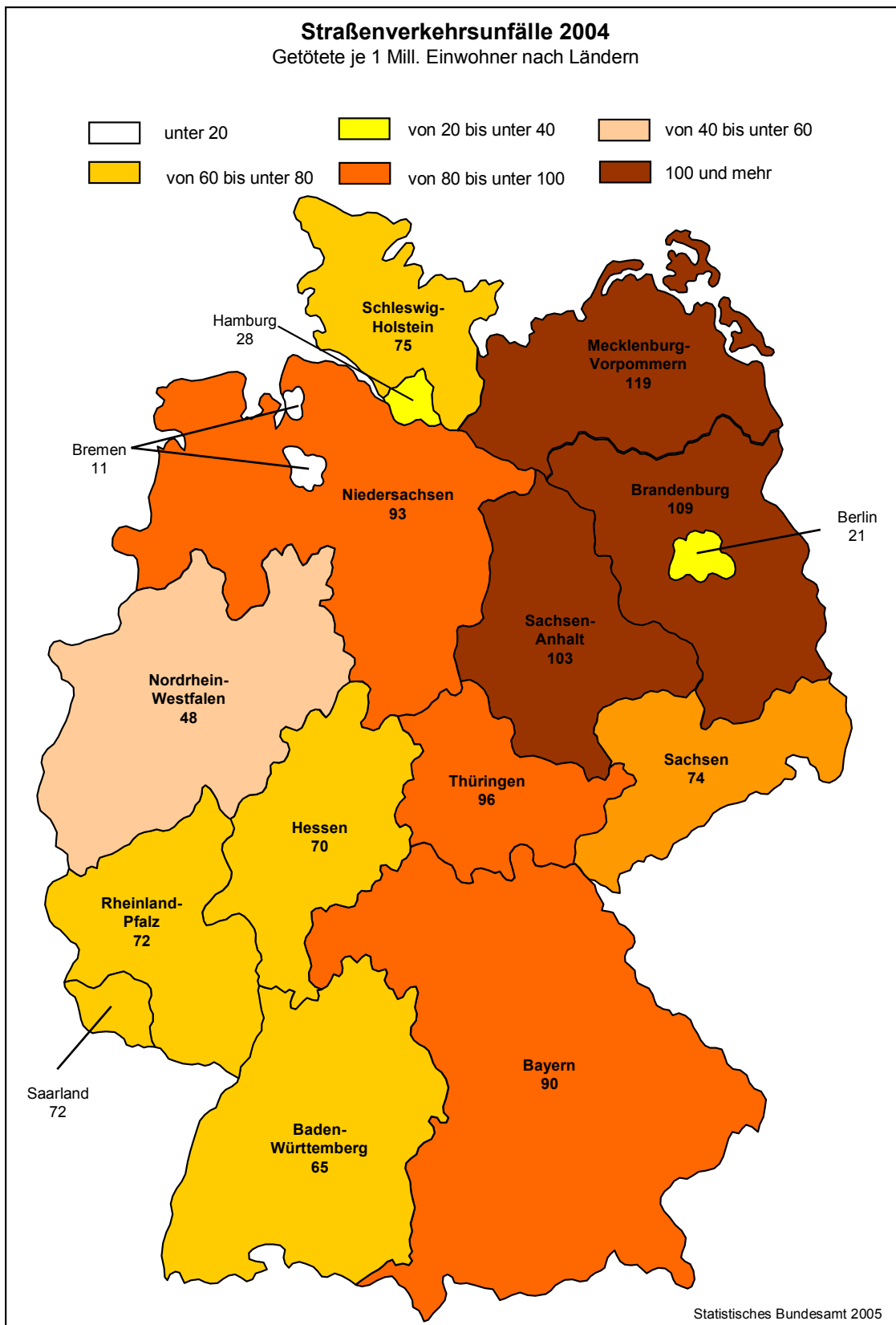
Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2004 nach Ländern

Land	Verunglückte	Veränderung gegenüber 2003	Dar.: Getötete	Veränderung gegenüber 2003	Verunglückte	Getötete
	Anzahl	%	Anzahl	%	je 1 Mill. Einwohner <sup>1)</sup>	
Deutschland .....	445 968	-4,9	5 842	-11,7	5 404	71
Baden-Württemberg .....	54 675	-2,4	697	-10,1	5 113	65
Bayern .....	78 453	-5,6	1 112	-12,4	6 315	90
Berlin .....	16 599	-1,0	70	-9,1	4 899	21
Brandenburg .....	13 135	-8,5	280	-15,2	5 102	10 9
Bremen .....	3 751	-1,2	7	-65,0	5 657	11
Hamburg .....	11 260	-1,9	48	+9,1	6 493	28
Hessen .....	34 093	-3,0	428	-15,1	5 599	70
Mecklenburg-Vorpommern ...	9 820	-8,5	206	-27,5	5 669	11 9
Niedersachsen .....	44 945	-7,0	740	-4,4	5 623	93
Nordrhein-Westfalen .....	86 438	-3,1	865	-8,2	4 781	48
Rheinland-Pfalz .....	22 860	-8,1	292	-18,9	5 632	72
Saarland .....	6 729	-1,3	76	-3,8	6 340	72
Sachsen .....	20 603	-8,7	320	-9,1	4 768	74
Sachsen-Anhalt .....	13 425	-6,2	261	-14,1	5 321	10 3
Schleswig-Holstein .....	16 731	-6,8	212	+3,9	5 926	75
Thüringen .....	12 451	-6,9	228	-22,7	5 247	96

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2003.



Schaubild 3

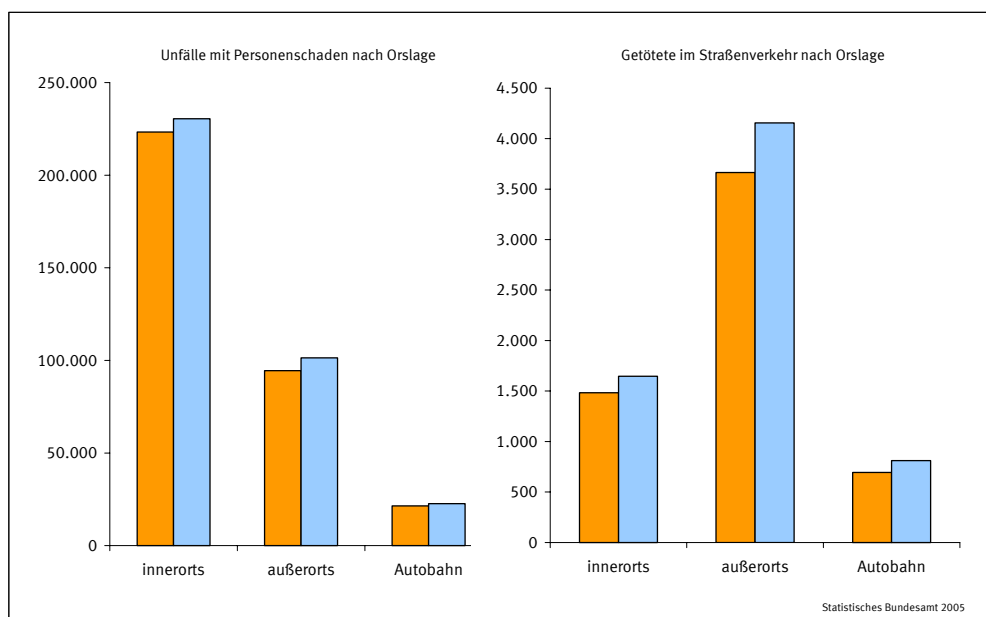


#### 4. Unfallgeschehen nach Ortslagen

Von den 339 310 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2004 ereigneten sich 66% innerhalb geschlossener Ortschaften, 28% auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften und jeder 16. Unfall fand auf einer Autobahn statt. Anders sieht diese Verteilung bei den im Straßenverkehr ums Leben gekommenen 5 842 Personen aus. 63% der Getöteten starben bei Unfällen auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Viertel auf Innerortsstraßen und weitere 12% bei Autobahnunfällen. Daraus ergibt sich, dass das Risiko zu sterben, bei Unfällen außerorts – wegen der höheren Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden – im letzten Jahr dreimal so hoch war wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften.

**Fast zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich innerorts**

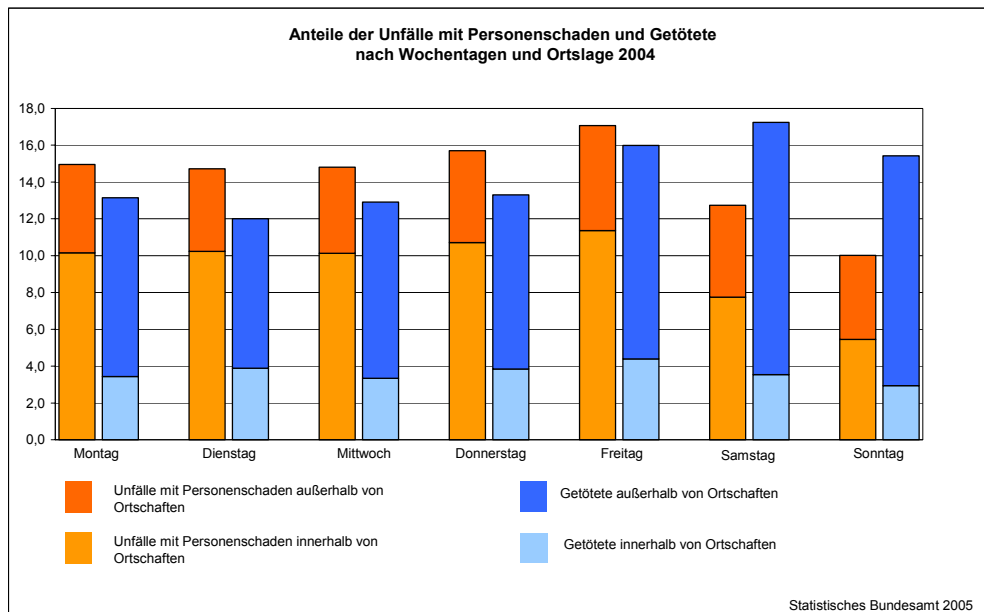
Schaubild 4



Im Vergleich zu 2003 sind die Unfälle mit Personenschaden im letzten Jahr innerorts um 3,1% auf 223 314, auf Landstraßen außerorts um 6,7% auf 94 538 und auf Autobahnen um 5,2% auf 21 458 zurückgegangen. Bei den Getöteten war der stärkste Rückgang mit 14% bei Unfällen auf Autobahnen zu verzeichnen; hier wurden im letzten Jahr 694 Personen tödlich verletzt. Auf den übrigen Außerortsstraßen kamen 3 664 (-12%) und innerorts 1 484 (-9,8%) Menschen ums Leben.

## 5. Unfallgeschehen nach Wochentagen

Schaubild 5



Wären die Unfälle auf die Wochentage gleich verteilt, entfielen auf jeden Wochentag 14,3% der Unfälle mit Personenschaden. Mit Werten zwischen 14 und 15% entsprachen die Unfälle der Wochentage Montag bis Mittwoch diesem Durchschnitt. Der Donnerstag lag mit 16% etwas über diesem Mittelwert. Auf den Freitag entfiel mit 17% der höchste Anteil an den Unfällen mit Personenschaden, sowohl innerorts als auch außerorts. Samstag und Sonntag waren mit Anteilen von 12,7 bzw. 10,0% dagegen vergleichsweise unfallärmere Tage (siehe Schaubild 5). Eine andere Reihenfolge ergibt sich, werden die bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten nach Wochentagen betrachtet. Hier hatte der Dienstag den niedrigsten Anteil an den Verkehrstoten mit 12%, gefolgt von den Tagen Montag, Mittwoch und Donnerstag mit jeweils 13%. Jedes sechste Verkehrsoffer im Jahr 2004 verlor bei einem Unfall an einem Samstag sein Leben. Dieser Tag hat mit 17% den höchsten Anteil an den Verkehrstoten. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 1 007 Personen an einem Samstag tödlich verletzt, davon 79% bei Unfällen außerhalb geschlossener Ortschaften und 21% innerhalb geschlossener Ortschaften. Der im Vergleich zu anderen Wochentagen noch höhere Anteil von Getöteten außerhalb geschlossener Ortschaften an einem Samstag dürfte auf die vermehrten Freizeitfahrten am Wochenende zurückzuführen sein. Dies wird durch die analoge Verteilung der Verkehrsoffer an Sonntagen belegt, wenngleich an diesem Wochentag mit einem Anteil von 15% weniger Personen auf deutschen Straßen sterben.

Im Vergleich zum Vorjahr gingen die Unfälle mit Personenschaden besonders stark an Montagen (um 8,8%) und die Zahl der Getöteten an Dienstagen (um 15%) zurück.

**Der Sonntag war unfallärmster Wochentag**

Tabelle 4: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Ver- änderung 2004 gegenüber 2003	Darunter Getötete		Ver-änderung 2004 gegen- über 2003
	2004	2003		2004	2003	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer/-innen und Mit- fahrer/-innen von						
Fahrrädern .....	73 637	76 275	- 3,5	475	616	- 22,9
Mofas / Mopeds .....	17 881	18 338	- 2,5	122	134	- 9,0
Motorrädern .....	35 311	39 285	- 10,1	858	946	- 9,3
Personenkraftwagen .	262 843	276 739	- 5,0	3 238	3 774	- 14,2
Güterkraftfahrzeugen.	12 003	13 047	- 8,0	233	236	- 1,3
Bussen .....	4 994	4 927	1,4	16	17	- 5,9
Fußgänger/-innen.....	34 915	35 827	- 2,5	838	812	3,2
Sonstige .....	4 384	4 345	0,9	62	78	- 20,5
Insgesamt ...	445 968	468 783	- 4,9	5 842	6 613	- 11,7

## 6. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Das Übergewicht der Personenkraftwagen im Straßenverkehr spiegelt sich zum Teil im Anteil der Verunglückten im Jahr 2004 wider. 59% sowohl der Verletzten als auch der Getöteten verunglückten als Insassen von Personenkraftwagen. Rund 17% der Verletzten bzw. Getöteten benutzten ein Fahrrad, 8% ein Motorrad und 4% ein Mofa/Moped. Knapp 8% der Verunglückten waren Fußgänger. Mit Werten von 2,7 bzw. 1,1% waren Insassen von Lastkraftwagen und Bussen eher selten unter den verunglückten Personen.

**Größeres Unfallrisiko für motorisierte Zweiräder**

Gegenüber dem Vorjahr gab es 10,1% weniger verletzte und 9,3% weniger getötete Benutzer von Motorrädern. Mit 2,4% war der Rückgang bei den verletzten Mofa-/Mopedbenutzern wesentlich niedriger, bei den Getöteten mit 9,0% etwa gleich dem der Motorradbenutzer. Besonders stark zurückgegangen (um rund 23%) ist die Zahl der tödlich verletzten Radfahrer, die der schwer- und leichtverletzten dagegen nur um 3,3%. Im Vergleich zum Vorjahr wurden auch bedeutend weniger Pkw-Insassen getötet (-14,2%) und 4,9% weniger verletzt.

Da die Häufigkeit der Beteiligung an Unfällen auch von der Zahl der jeweiligen Fahrzeuge abhängt, ist die Relation der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand eine mögliche Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat für 2004 einen Bestand von 1,6 Mill. Mofas/Mopeds, 3,7 Mill. Motorrädern und 45 Mill. Personenkraftwagen gemeldet. Bezogen auf den Bestand waren demzufolge mit 11 bzw. 9 Verunglückten je 1 000 Fahrzeuge die Benutzer von Mofas/Mopeds bzw. Motorrädern wesentlich stärker gefährdet als die Benutzer von Pkw mit 6 Verunglückten je 1 000 Fahrzeuge. Das bestandsbezogene Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt zu werden, ist bei den Motorradbenutzern mit 23 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge am größten, deutlich niedriger ist es bei Mofa-/Mopedbenutzern mit 7,4 und Pkw-Insassen mit 7,2 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge. Diese Zahlen zeigen auch, dass die Unfallfolgen bei Motorradbenutzern sowohl im Vergleich zu den Mofa-/Mopedbenutzern als auch zu den Pkw-Insassen schwerwiegender sind. Grund hierfür sind einerseits die höheren Geschwindigkeiten der Motorräder im Vergleich zu Mofas/Mopeds und andererseits der gegenüber den Personenkraftwagen geringere Schutz für die Benutzer von Motorrädern.

Mit 26 Personen oder 3,2% mehr als im letzten Jahr wurde bei den Fußgängern als einziger der Verkehrsteilnehmergruppen eine Zunahme der Getöteten registriert, die Zahl der verunglückten Fußgänger/-innen insgesamt hat dagegen um 2,5% abgenommen. Dabei fällt auf, dass die Zahl der im Straßenverkehr ums Leben gekommenen Fußgänger innerorts um 2,4% auf 564 Personen abgenommen hat, während sie außerorts um 17% auf 274 Personen gestiegen ist.

## 7. Unfallursachen

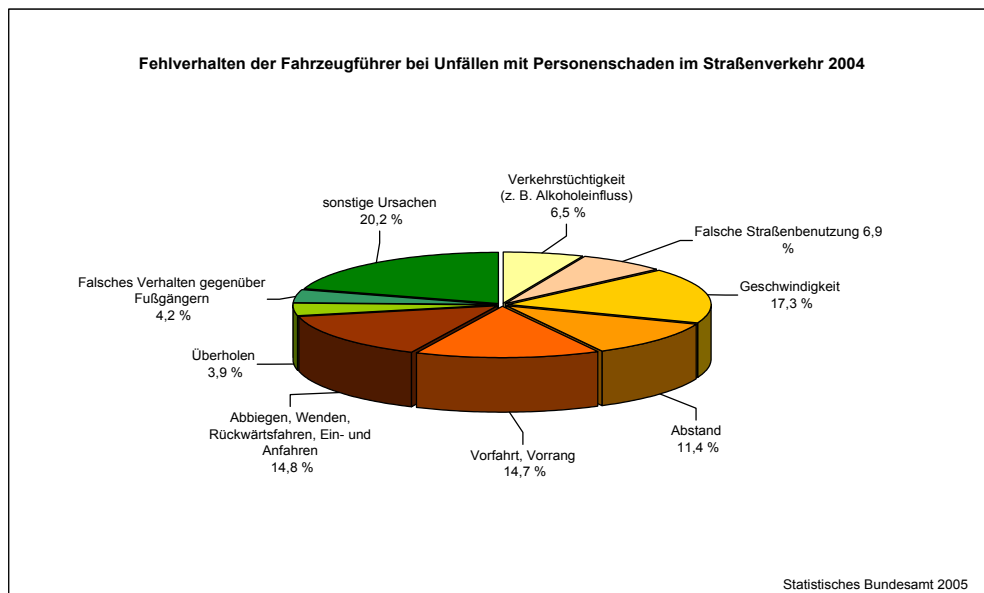
Durch die unfallaufnehmende Polizei können nach deren Beurteilung des Unfallhergangs beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen genannt werden. Waren auch äußere Umstände, wie beispielsweise Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse oder Hindernisse auf der Fahrbahn für den Unfall ursächlich, so werden für jeden Unfall bis zu zwei so genannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen. Je Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Bei den 339 310 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2004 stellte die Polizei insgesamt 487 930 Unfallursachen fest, das waren durchschnittlich 1,4 Ursachen pro Unfall. Von den Unfallursachen lagen 86% im Fehlverhalten der Fahrzeugführer, 4,2% im Fehlverhalten der Fußgänger, 4,5% in Straßenverhältnissen sowie jeweils weniger als 1% in Hindernissen (z.B. Wild) auf der Fahrbahn, in technischen bzw. Wartungsmängeln und in Witterungseinflüssen.

**Nicht angepasste Geschwindigkeit bleibt häufigste Unfallursache**

Drei Viertel (76%) der 20 514 Fehlverhalten, die Fußgängern angelastet wurden, gingen auf „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ zurück. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Fehlverhalten der Fußgänger jedoch insgesamt um 8,6% ab. Die im Jahr 2004 gezählten 21 739 Unfallursachen aufgrund der Straßenverhältnisse waren überwiegend auf Schnee, Eis und Regen zurückzuführen und sind gegenüber 2003 um 13,4% angestiegen.

Die häufigsten Unfallursachen der Fahrzeugführer waren nicht angepasste Geschwindigkeit (17%), Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (15%), Nichtbeachten der Vorfahrt bzw. des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (15%) sowie Abstandsfehler (11%). Gegenüber 2003 haben diese Unfallursachen zwischen 3,7% (Nichtbeachten der Vorfahrt) und 8,1% (nicht angepasste Geschwindigkeit) abgenommen.

Schaubild 6



Nach diesem allgemeinen Überblick über das Unfallgeschehen im Jahr 2004 werden im Folgenden die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen der Kinder, der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 24 Jahren sowie der älteren Menschen über 65 Jahre betrachtet.

## 8. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern

### 8.1 Kinder

#### 8.1.1 Überblick

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung. Im Jahr 2004 verunglückten 37 285 Kinder auf Deutschlands Straßen, das waren 7,4% weniger als 2003. Bei Verkehrsunfällen verloren 153 Kinder ihr Leben, 55 Kinder (-26%) weniger als im Vorjahr. Der Anteil der Kinder an den bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten insgesamt betrug 8,4%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei knapp 15% (12,2 Mill.). Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 307 Kinder unter 15 Jahren je 100 000 Einwohner.

**Kinder am häufigsten mit dem Fahrrad verunglückt**

#### 8.1.2 Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Überdurchschnittlich häufig verunglücken Kinder entsprechend ihrer Verkehrsbeteiligung als Fußgänger und Radfahrer. 28% aller verunglückten Fußgänger und 18% aller verunglückten Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern hatten das 15. Lebensjahr noch nicht vollendet.

Tabelle 5: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2004	2003	Veränderung 2004 gegenüber 2003 %
	Anzahl		
Verunglückte .....	37 285	40 251	- 7,4
darunter:			
Fußgänger .....	9 684	10 625	- 8,9
Fahrradfahrer <sup>1)</sup> .....	13 241	14 000	- 5,4
Insassen von Pkw.....	12 359	13 473	- 8,3
Getötete .....	153	208	- 26,4
darunter:			
Fußgänger .....	43	50	- 14,0
Fahrradfahrer <sup>1)</sup> .....	23	47	- 51,1
Insassen von Pkw .....	80	93	- 14,0

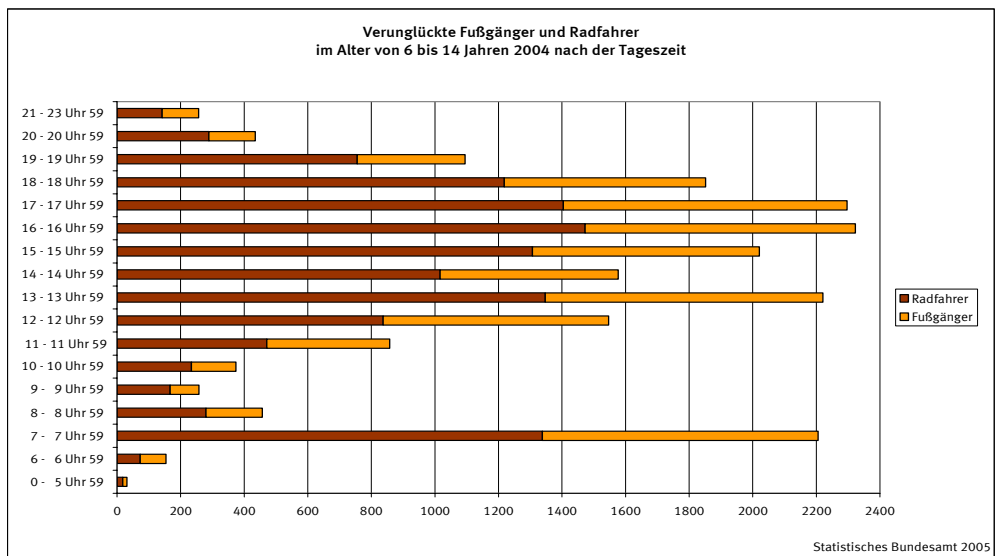
1) Einschl. Mitfahrer.

Die meisten Kinder (36%) verunglückten mit dem Fahrrad. Nahezu jedes dritte verunglückte Kind saß als Mitfahrer in einem Personenkraftwagen und etwa jedes vierte war als Fußgänger unterwegs. Gegenüber 2003 hat sich die Anzahl der Verunglückten unter 15 Jahren auf Fahrrädern um 5,4%, im Personenkraftwagen um 8,3% und als Fußgänger um 8,9% reduziert. Sehr stark, um mehr als die Hälfte, zurückgegangen ist die Zahl der getöteten Kinder auf Fahrrädern gegenüber dem Vorjahr. Zu diesem Rückgang haben sicherlich auch die schlechten Witterungsverhältnisse des letzten Sommers beigetragen, die dazu führten, dass insgesamt weniger Rad gefahren wurde.

### 8.1.3 Verunglückte Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren nach der Tageszeit

Die tageszeitliche Verteilung der Verunglückten zeigt deutlich die kritischen Zeiten für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren als Fußgänger oder Radfahrer. Danach lassen sich klare Häufungen der Verunglücktenzahlen zu Schulbeginn und -ende, also zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 13 und 14 Uhr, sowie in der Hauptverkehrszeit am Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr erkennen. Schaubild 7 zeigt deutlich, dass Kinder auf dem Schulweg und in ihrer nachmittäglichen Freizeit besonders unfallgefährdet sind. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden jeweils 11% der Kinder zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 13 und 14 Uhr und 23% zwischen 16 und 18 Uhr verletzt oder getötet.

Schaubild 7



### 8.1.4 Fehlverhalten der Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren

Insgesamt registrierte die Polizei bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2004 5 767 Fehlverhalten von Fußgängern und 9 362 falsche Verhaltensweisen von Radfahrern im Alter zwischen 6 und 14 Jahren. Die häufigsten fehlerhaften Verhaltensweisen der Fußgänger dieser Altersgruppe, die zu Verkehrsunfällen führten, waren Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (48%), Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (26%) sowie falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war. Bei den Rad fahrenden Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren wurden hauptsächlich folgende Fehlverhalten festgestellt: Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile (17%), Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (16%) sowie das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (7,7%).



## 8.2 Junge Erwachsene

### 8.2.1 Überblick

Viele junge Menschen erwerben – sobald sie volljährig sind – einen Führerschein für Personenkraftwagen oder Motorrad. Mit der aktiven Teilnahme im Straßenverkehr steigt nicht nur die Mobilität der jungen Erwachsenen, sondern leider auch das Unfallrisiko. Im Jahr 2004 verunglückten in Deutschland insgesamt 92 223 junge Männer und Frauen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren im Straßenverkehr, davon wurden 1 269 Personen getötet. Das heißt mehr als jeder fünfte Verunglückte (21%) und Getötete (22%) gehörte zu dieser Altersgruppe. Dagegen betrug ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,2%. Häufiger als andere Altersgruppen verunglückten die jungen Erwachsenen als Benutzer von Personenkraftwagen. 27% aller verunglückten und 31% aller getöteten Pkw-Insassen waren im Alter von 18 bis 24 Jahren.

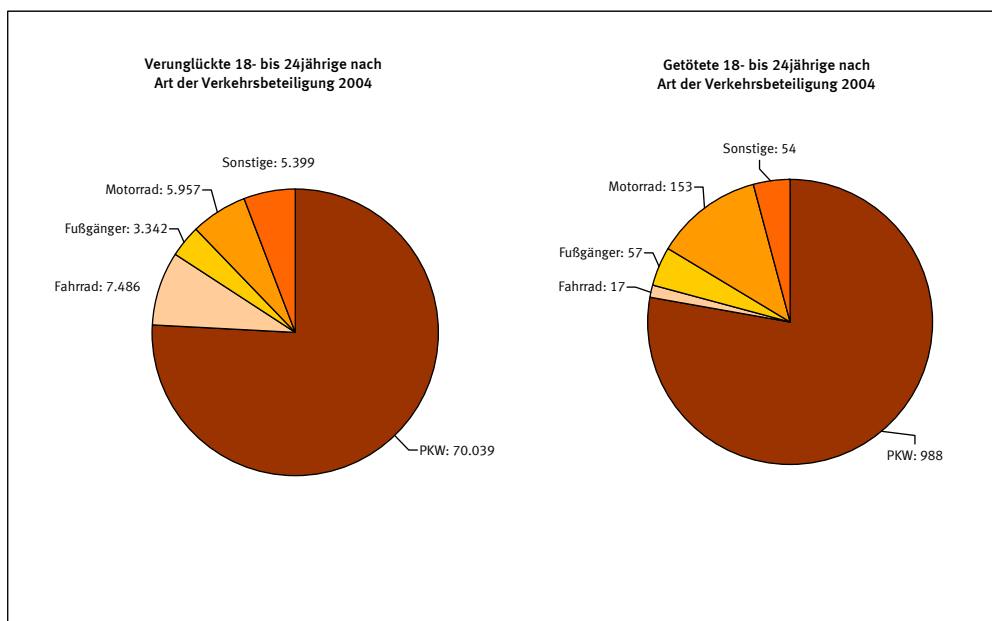
**Hohes Unfallrisiko für 18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer**

Im Vergleich zum Vorjahr hat die Gesamtzahl der Verunglückten der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer um 5,9%, die der getöteten 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer um 8,8% abgenommen.

### 8.2.2 Verunglückte junge Erwachsene nach Art der Verkehrsbeteiligung

Drei Viertel der jungen Erwachsenen verunglückten im Jahr 2004 als Insassen von Personenkraftwagen, davon 50 203 als Fahrer und 19 836 als Mitfahrer. Mit dem Fahrrad verunglückten 8,1%, als Motorradbenutzer 6,5% und als Fußgänger 3,6%. Noch höher waren diese Anteile bei den getöteten jungen Erwachsenen: 78% kamen als Pkw-Insassen, 12% als Motorradbenutzer und 4,5% als Fußgänger bei einem Straßenverkehrsunfall ums Leben. Gegenüber dem letzten Jahr wurden 145 Personen oder 12,8% weniger Verkehrsteilnehmer im Alter von 18 bis unter 25 Jahren als Pkw-Insassen getötet. Mit 35% prozentual stärker ging die Zahl der getöteten Radfahrer zurück von 26 auf 17 Personen.

Schaubild 8

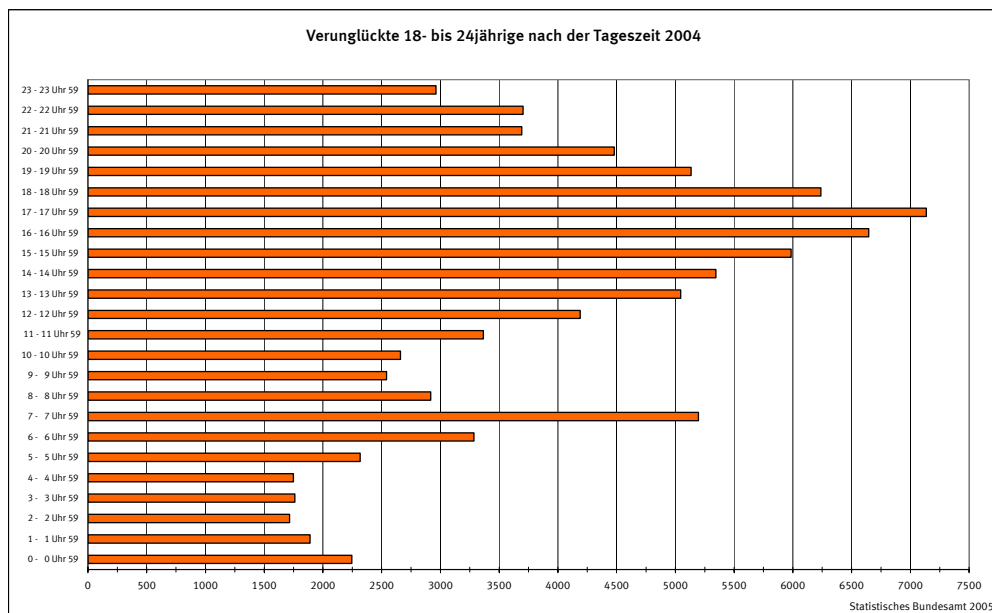


### 8.2.3 Verunglückte junge Erwachsene nach der Tageszeit

Wird das Unfallgeschehen der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer im Tagesablauf betrachtet, so ergibt sich folgendes Bild (siehe Schaubild 9): Ein erstes relatives Maximum der Verunglückten liegt zwischen 7 und 8 Uhr morgens, also bei Arbeitsbeginn, mit einem Anteil von 5,6%. Danach sinken die Werte und steigen ab 11 Uhr wieder an. Die meisten jungen Erwachsenen (15%) werden bei Unfällen in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs zwischen 16 und 18 Uhr verletzt bzw. getötet, danach sinken die Werte wieder. Insbesondere für die Abend- und Nachtstunden zeigt sich ein vom Durchschnitt abweichendes Unfallgeschehen für die 18- bis 24-jährigen Straßenverkehrsteilnehmer. In der Zeit zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens verunglückten 32% dieser Altersgruppe, aber nur 18% der übrigen Altersgruppen. Noch gravierender ist der Unterschied bei den im Straßenverkehr Getöteten. In der Zeitspanne zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens starben 41% der insgesamt 1 269 getöteten jungen Erwachsenen, während der entsprechende Anteil der übrigen Altersgruppen nur 21% betrug. An dieser unterschiedlichen Verteilung der Verunglückten- bzw. Getötetenzahlen wird auch deutlich, wie folgenschwer insbesondere die nächtlichen Verkehrsunfälle sind.

Nicht ohne Grund sind in der Tagespresse nach einem Wochenende häufig Berichte über Straßenverkehrsunfälle junger Fahrer mit schwerwiegenden Folgen zu lesen. Denn während der Nachtstunden des Wochenendes, besonders zwischen freitags 23 Uhr und samstags 5 Uhr sowie zwischen samstags 23 Uhr und sonntags 5 Uhr verunglücken sehr viele junge Leute tödlich. In diesen 12 Nachtstunden des Wochenendes kam fast jeder sechste der 1 269 im Jahr 2004 bei Verkehrsunfällen getöteten 18- bis 24-jährigen ums Leben, aber nur etwa jeder 16. der Getöteten der übrigen Altersgruppen. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil dieser nächtlichen Unfälle von jungen Erwachsenen so genannte „Disco-Unfälle“ sind.

Schaubild 9



### 8.2.4 Fehlverhalten junger Fahrzeugführer

Auch bei den Unfallverursachern waren junge Verkehrsteilnehmer führend. Bei 23% der Unfälle mit Personenschaden trugen nach Ansicht der Polizei 18- bis 24-jährige Fahrer bzw. Fahrerinnen die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls. Das häufigste Fehlverhalten, das ihnen zur Last gelegt wurde, war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (27%). Danach folgten Vorfahrt-/Vorrangfehler (12%), Abstandsfehler (12%), Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (11%), falsche Straßenbenutzung (6,2%) sowie Alkoholeinfluss (6,0%).

## 8.3 Senioren

### 8.3.1 Überblick

Ältere Menschen sind weniger häufig an Unfällen beteiligt als jüngere Menschen. Im Jahr 2004 verunglückten 40 315 Personen über 65 Jahre im Straßenverkehr, ein Anteil von rund 9% an der Gesamtzahl der Verunglückten. Senioren machen aber 18% der Bevölkerung aus. Ältere Menschen sind zwar in weniger Unfälle verwickelt als andere Altersgruppen, erleiden aber deutlich schwerere Unfallfolgen. Die Widerstandsfähigkeit des Körpers nimmt im Alter gegenüber Einwirkungen von außen ab, die Verletzungen führen zu schwerer wiegenden Folgen.

Der Anteil der verunglückten Senioren stieg deshalb auch im Jahr 2004 mit dem Grad der Verletzung, das heißt ältere Menschen wurden tendenziell schwerer verletzt als jüngere Verkehrsteilnehmer. So waren 7,9% der Leicht-, 13% der Schwerverletzten und 21% der Getöteten im Alter von 65 und mehr Jahren.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der verunglückten Senioren leicht (+0,4%) angestiegen, die der getöteten hat um 9,6% abgenommen, lag damit aber unter dem durchschnittlichen Rückgang aller Altersgruppen von 11,7%.

### Unfallfolgen für Senioren schwerwiegender

### 8.3.2 Verunglückte Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Nach wie vor kommen die meisten Personen über 65 Jahre als Pkw-Insassen zu Schaden. Im letzten Jahr war fast jeder zweite Verunglückte dieser Altersklasse (49%) Fahrer oder Mitfahrer in einem Personenkraftwagen. Der Trend der letzten Jahre zu einer stärkeren Nutzung von Fahrrädern – auch von Senioren – wirkt sich in der Unfallstatistik aus. Waren bis Mitte der 1990er-Jahre mehr Senioren als Fußgänger denn als Radfahrer verunglückt, so ist es seit 1999 umgekehrt. Im vergangenen Jahr verunglückten 9 714 ältere Menschen auf dem Fahrrad (24%) und 6 767 als Fußgänger (17%).

Bei einem Vergleich der Verunglücktenzahlen aller Altersgruppen ergibt sich für die Senioren folgendes Bild: 7,5% der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Pkw-Insassen waren über 65 Jahre alt, aber 15% der getöteten. Der Anteil der bei Fahrradunfällen verunglückten Senioren betrug 13%. Dagegen war fast jeder zweite Getötete auf dem Fahrrad (47%) älter als 65 Jahre. Waren 19% der verunglückten Fußgänger ältere Menschen, so waren es bei den getöteten wiederum fast die Hälfte (47%). Auch dies ist ein Beleg dafür, dass ältere Menschen, sofern sie bei einem Unfall verletzt werden, wegen ihrer körperlichen Konstitution ein wesentlich höheres Risiko haben, getötet zu werden, als jüngere Menschen.

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Senioren und Seniorinnen von 65 und mehr Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

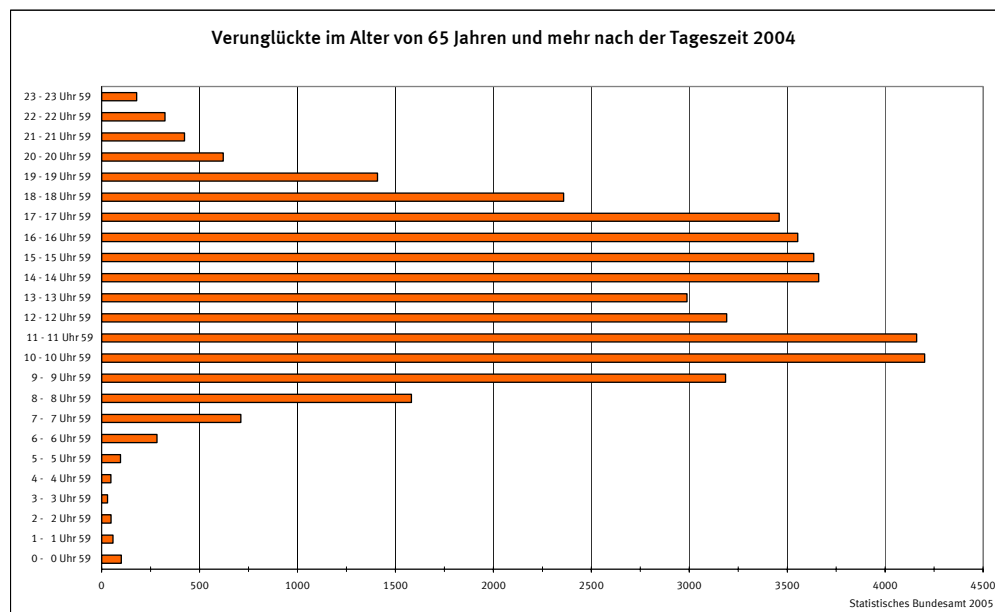
Art der Verkehrsbeteiligung	2004	2003	Veränderung 2004 gegenüber 2003 %
	Anzahl		
Verunglückte .....	40 315	40 136	+ 0,4
darunter:			
Fußgänger .....	6 767	6 601	+ 2,5
Fahrradfahrer <sup>1)</sup> .....	9 714	9 798	- 0,9
Insassen von Pkw .....	19 708	19 616	+ 0,5
Getötete .....	1 201	1 329	- 9,6
darunter:			
Fußgänger .....	394	392	+ 0,5
Fahrradfahrer <sup>1)</sup> .....	224	275	- 18,5
Insassen von Pkw .....	494	564	- 12,4

1) einschl. Mitfahrer

### 8.3.3 Verunglückte Senioren nach der Tageszeit

Da Senioren und Seniorinnen im Allgemeinen nicht mehr berufstätig sind, unterscheidet sich die tageszeitliche Verteilung der Verunglückten für sie von der der übrigen Altersgruppen (siehe Schaubild 10). Im Jahr 2004 verunglückten mehr als ein Drittel der älteren Menschen (37%) in der morgendlichen Einkaufszeit zwischen 9 und 13 Uhr, die meisten (10%) zwischen 10 und 11 Uhr. In der Mittagszeit zwischen 12 und 14 Uhr geht der Anteil der Verunglückten über 65 Jahre etwas zurück (bis auf 7,4%). Am Nachmittag zwischen 14 und 18 Uhr steigt die Zahl der verunglückten Senioren nochmals auf Anteile zwischen 8,6 und 9,1% an und sinkt danach kontinuierlich ab. In den 11 Stunden zwischen 20 Uhr abends und 7 Uhr morgens verunglückten nur 5,5% der Senioren.

Schaubild 10



#### 8.3.4 Fehlverhalten der Senioren

Bei älteren Autofahrern hat im Allgemeinen der sportliche Reiz des Fahrens abgenommen, daher wird ihnen nur selten, im Vergleich zu den jungen Erwachsenen, bei einem Unfall eine zu hohe Geschwindigkeit angelastet.

Da ältere Verkehrsteilnehmer bei komplexen Situationen schneller den Überblick verlieren als jüngere, waren bei ihnen „Vorfahrts-/Vorrangfehler“ häufigste Unfallursache (23%) bei Unfällen mit Personenschaden. Mit großem Abstand folgte der Unfallgrund „falsches Verhalten beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren“.

Sofern älteren Menschen, die als Fußgänger in einen Unfall verwickelt waren, ein Fehlverhalten zur Last gelegt wurde, war es in mehr als drei von vier Fällen (78%) ein „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“, insbesondere das „Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ (49%).

Insgesamt ist bei den Ergebnissen der hier genannten Altersgruppen auch die demografische Entwicklung zu berücksichtigen. So hat die Zahl der Bürgerinnen und Bürger über 65 Jahren in den letzten 20 Jahren um etwa ein Drittel zugenommen (+31%), während die Zahl der Kinder unter 15 Jahren um 2,1%, die der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen sogar um 28% abgenommen hat. Aufgrund dieser Entwicklung ist der Bevölkerungsanteil der Senioren in diesem Zeitraum von 15 auf 18% gestiegen, der Anteil der Kinder ist dagegen von 16 auf 15% und der Anteil der jungen Erwachsenen von 12 auf 8% gesunken.

## 9. Alkoholunfälle

### 9.1 Überblick

Im Jahr 2004 hat die Polizei deutlich weniger Alkoholunfälle, d.h. Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss gestanden hat, registriert als im Vorjahr. Insgesamt wurden in Deutschland 55 991 Unfälle von der Polizei aufgenommen, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Dies waren 2,5% aller polizeilich registrierten Unfälle. Während die Unfälle insgesamt geringfügig, um 0,1%, zunahmen, verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle um 6,3%. Von den polizeilich registrierten Alkoholunfällen waren 33 443 mit nur Sachschaden (- 5,8%). Bei 22 548 Alkoholunfällen entstand Personenschaden (- 7%), dabei wurden 20 262 Verkehrsteilnehmer leichtverletzt (- 7,5%), 8 555 schwerverletzt (- 8,4%) und 704 getötet (- 13,8%).

**Starker Rückgang  
der Alkoholunfälle**

Tabelle 7: Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2004

Gegenstand der Nachweisung	2004	2003	Veränderung 2004 gegenüber 2003
	Anzahl		
Alkoholunfälle insgesamt .....	55 991	59 758	- 6,3
davon			
mit Sachschaden .....	33 443	35 513	- 5,8
mit Personenschaden .....	22 548	24 245	- 7,0
dabei Verunglückte .....	29 521	32 060	- 7,9
Getötete .....	704	817	- 13,8
Schwerverletzte .....	8 555	9 343	- 8,4
Leichtverletzte .....	20 262	21 900	- 7,5

Trotz dieser starken Rückgänge starben 2004 in Deutschland immer noch 12% aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, dies war rund jeder achte Getötete im Straßenverkehr. Alkoholunfälle haben überdurchschnittlich schwere Folgen: Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 17 Getötete und 238 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den Alkoholunfällen mit Personenschaden 31 Getötete und 379 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle.

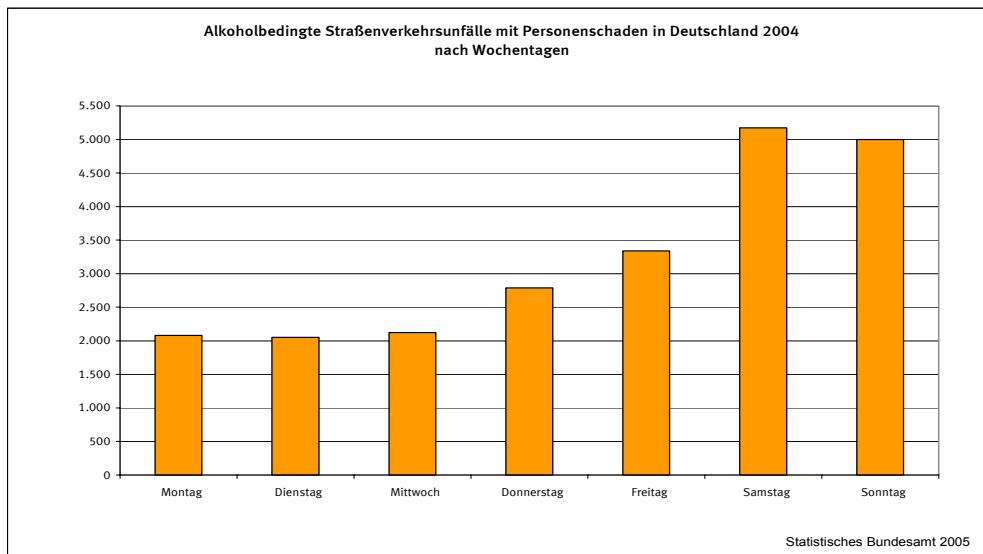
Seit dem 1. Mai 1998 gilt das Führen eines Kraftfahrzeugs mit mehr als 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft bzw. 0,5 Promille im Blut als Ordnungswidrigkeit. Bis zu diesem Zeitpunkt galt die 0,8 Promillegrenze im Straßenverkehr. Entgegen weit verbreiteten Vorstellungen konnte bisher schon und kann weiterhin die Polizei auch Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von weniger als 0,5 (bzw. 0,25 mg/l Atemalkoholgehalt), aber mindestens 0,3 Promille (bzw. 0,15 mg/l Atemalkoholwert) als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.

Bei der Bewertung der Daten über Alkoholunfälle ist von einer Dunkelziffer auszugehen, da nicht bei jedem Unfallbeteiligten festgestellt wird, ob er unter Alkoholeinfluss gestanden hat. Des Weiteren ist anzunehmen, dass unter unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmern, die auch nicht nachträglich ermittelt werden konnten, ein überdurchschnittlich hoher Anteil alkoholisiert war. Zudem werden Alleinunfälle, das sind Unfälle, bei denen außer dem - möglicherweise alkoholisierten - Fahrer niemand beteiligt war, aus strafrechtlichen Gründen häufig der Polizei nicht gemeldet. Mit zunehmender Unfallschwere dürfte sich jedoch diese Dunkelziffer wesentlich verringern.

## 9.2 Zeitliche Verteilung von Alkoholunfällen

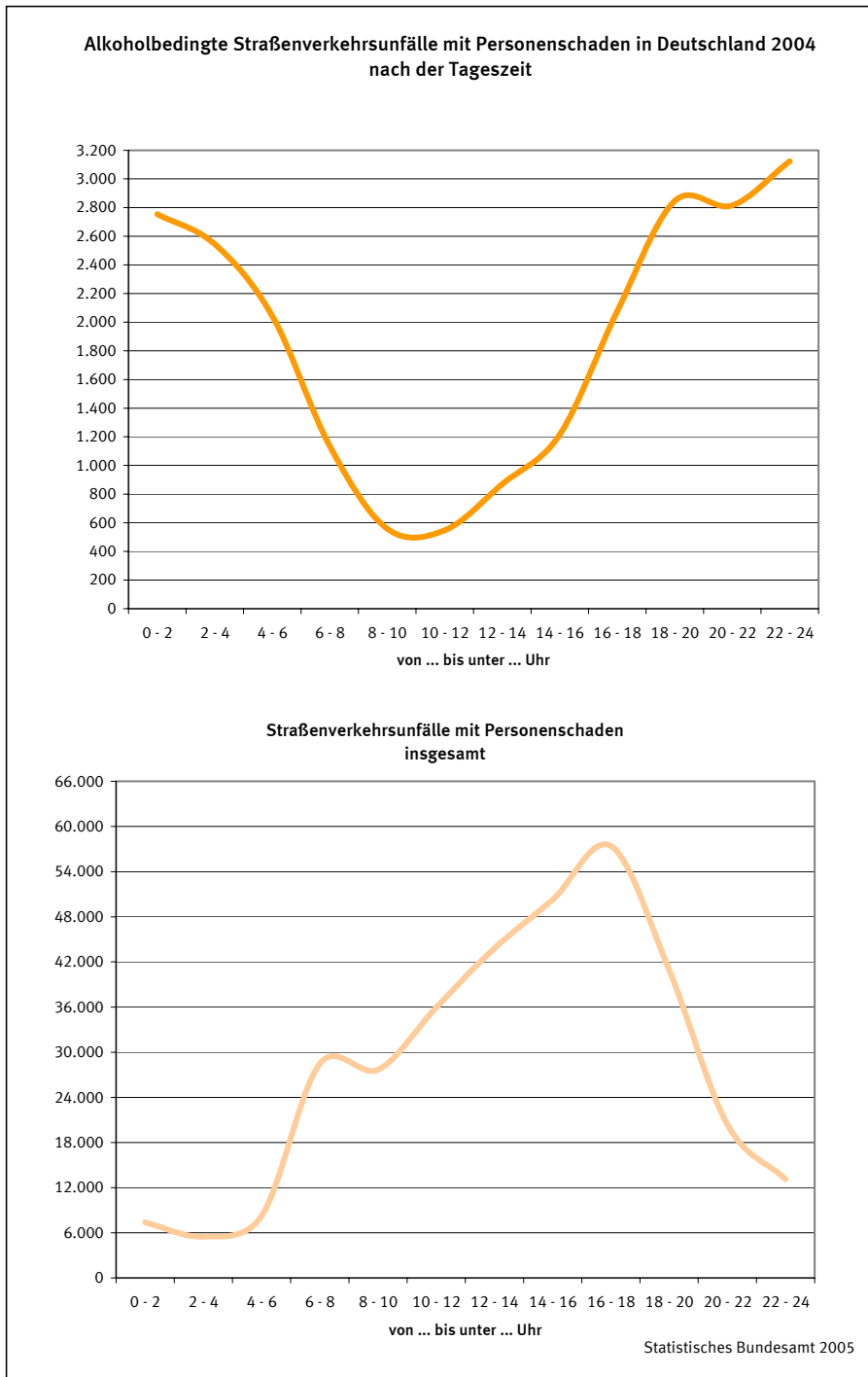
Bemerkenswert ist die Abhängigkeit der Alkoholunfälle zum Wochentag. Generell passieren an einem Freitag die meisten Unfälle mit Personenschaden, sonntags aber relativ wenige. Bei den Alkoholunfällen lag - mit einem Anteil von 23% im vergangenen Jahr - dagegen eindeutig der Samstag an der Spitze der Unfallhäufigkeit. Es folgen der Sonntag (22%) und erst dann der Freitag (15%). Die wenigsten Alkoholunfälle ereigneten sich montags und dienstags. An jedem dieser beiden Tage kam es nicht einmal zu halb so vielen Unfällen wie an einem Samstag.

Schaubild 11



Noch deutlichere Unterschiede zeigten sich in der tageszeitlichen Verteilung: Die wenigsten Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich in der Zeit zwischen 2 und 4 Uhr morgens. Danach stieg die Zahl der Unfälle kontinuierlich an und erreichte ihren Höchststand zwischen 16 und 18 Uhr. Dagegen lag der Tiefpunkt der Alkoholunfälle zwischen 10 und 12 Uhr morgens. Danach stieg die Zahl der Alkoholunfälle, vor allem ab 16 Uhr bis Mitternacht an und fiel dann wieder ab, besonders nach 6 Uhr morgens. Zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens wurden nur etwa 10% der Unfälle mit Personenschaden gezählt, aber fast die Hälfte (46%) der Alkoholunfälle. Von den 34 258 Personenschadensunfällen in dieser Zeitspanne war bei fast jedem dritten Unfall Alkohol im Spiel (31%).

Schaubild 12



### 9.3 Beteiligte an Alkoholunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung

Bei 22 849 der 659 646 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Personen war die Verkehrstüchtigkeit durch Alkoholenuss beeinträchtigt. Etwa jeder 29. in einem Unfall verwickelte Verkehrsteilnehmer stand unter Alkoholeinfluss. Entsprechend ihrer dominierenden Stellung im Straßenverkehr waren drei von fünf (60%) alkoholisierten Unfallbeteiligten Pkw-Fahrer. Mit großem Abstand folgten Radfahrer mit einem Anteil von 20%. 7,6% der alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Fußgänger, 5,8% Fahrer von Mo-fas/Mopeds, 3,7% Motorradfahrer und 2,3% fuhren einen Lastwagen oder Sattelschlepper.



Tabelle 8 Beteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung 2004

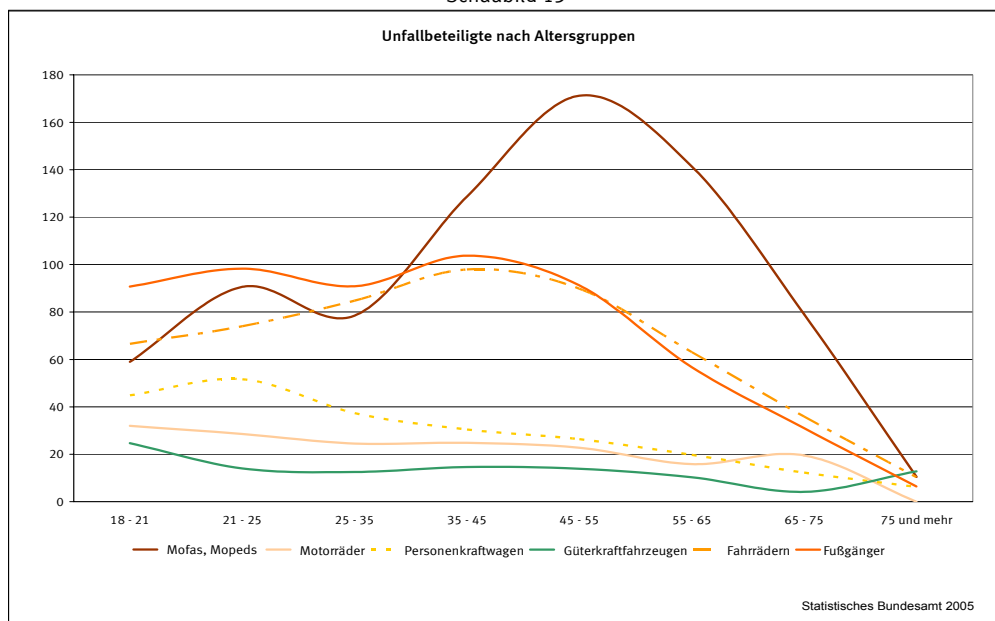
Art der Verkehrsbeteiligung	Beteiligte insgesamt 1)	alkoholisierte Beteiligte	von je 1 000 Beteiligten waren alkoholisiert
Führer von: .....			
Mofas, Mopeds .....	17 685	1 333	75
Motorräder .....	34 889	849	24
Personenkraftwagen .....	432 829	13 778	32
Güterkraftfahrzeugen .....	40 174	529	13
Fahrrädern .....	80 299	4 463	56
Fußgänger .....	37 160	1 731	47
Insgesamt 2) .....	659 646	22 849	35
dar. weiblich .....	209 446	2 366	11

1) Einschl. ohne Angabe des Alters

2) Einschl. sonstige Beteiligte

Wird der Anteil der alkoholisierten Beteiligten an allen Unfallbeteiligten einer Verkehrsteilnehmergruppe gemessen, so zeigen sich deutliche Unterschiede. Der niedrigste Anteil wurde – nimmt man die Gruppe der übrigen Fahrzeuge aus – mit 1,3% bei den Fahrer/innen von Güterkraftfahrzeugen festgestellt, die als Berufsfahrer das Unfall- und vor allem das Bestrafungsrisiko genau kennen und häufige Kontrollen fürchten müssen. Relativ günstige Ergebnisse zeigten sich auch bei den Motorradfahrern mit 2,4%. Pkw-Fahrer lagen mit 3,2% noch leicht unter dem Durchschnittswert. Deutlich höher war der Prozentsatz der alkoholisierten Fußgänger bzw. Radfahrer mit Werten von 4,7 bzw. 5,6%. Nach wie vor das schlechteste Ergebnis wiesen die Mofa- und Mopedfahrer aus: Bei 7,5% der Unfallbeteiligten dieser Gruppe wurde Alkoholeinfluss festgestellt.

Schaubild 13



Eine kombinierte Betrachtung nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen ergibt, dass besonders häufig Alkoholeinfluss bei den 45- bis 55-jährigen unfallbeteiligten Mofa-/Mopedfahrer festgestellt wurde, von ihnen stand fast jeder sechste unter Alkoholeinfluss. Bei den 55- bis 65-jährigen war etwa jeder siebte und bei den 35- bis 45-jährigen fast jeder achte Unfallbeteiligte alkoholisiert. Überdurchschnittlich häufig mit einem Anteil von 10,4% fielen auch die unfallbeteiligten Fußgänger im Alter von 35-bis unter 45 Jahren durch Alkoholeinfluss auf.

## Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

## Anhang A

### Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die Zusammenstellung der vorliegenden Ergebnisse ist das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle vom 15. Juni 1990 (BGBl. I 1990 S. 1078 ff), zuletzt geändert durch das erste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491) sowie durch die Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 21. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3970). Danach wird über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, eine Bundesstatistik geführt.

### Erfassungsumfang

Auskunftspflichtig sind - laut Gesetz - die Polizeidienststellen, deren Beamte den Unfall aufgenommen haben. Daraus folgt, daß die Statistik nur solche Unfälle erfaßt, zu denen die Polizei herangezogen wurde; das sind vor allem solche mit schweren Folgen. Insbesondere Verkehrsunfälle mit nur Sachschaden oder mit nur geringfügigen Verletzungen werden zu einem relativ großen Teil der Polizei nicht angezeigt.

Nach § 1 Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz werden nur Unfälle erfaßt, die infolge des Fahrverkehrs entstanden sind, d.h. daß Unfälle, an denen nur Fußgänger beteiligt sind, nicht zum Erhebungsgegenstand dieser Statistik gehören.

### Berichtsweg

Erhebungspapiere für die Statistik der Straßenverkehrsunfälle sind die Durchdrucke der im Grundaufbau bundeseinheitlichen Verkehrsunfallanzeigen (siehe Anhang), die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden. Die Angaben in den Verkehrsunfallanzeigen werden in den Statistischen Landesämtern, nach der Übernahme auf Datenträger, monatlich und jährlich nach einem bundeseinheitlichen Programm austabelliert. Das Bundesergebnis entsteht jeweils aus der Summe der Landesergebnisse.

Üblicherweise können nicht alle Verkehrsunfallanzeigen von der Polizei oder den Statistischen Landesämtern termingerecht in die Monatsergebnisse eingearbeitet werden, da bei fehlenden oder widersprüchlichen Angaben oft zeitraubende Rückfragen nötig werden. Derartige Unfälle werden als Nachmeldungen übernommen, die dazu führen, daß das endgültige Jahresergebnis größer ist als die Summe der Monatsergebnisse.

### Grundbegriffe der Unfallstatistik

#### Allgemeines

Die Straßenverkehrsunfallstatistik unterscheidet traditionell zwischen den vier Grundbegriffen Unfälle, Beteiligte, Verunglückte und Unfallursachen. Zusätzlich werden auch noch die Benutzer unfallbeteiligter Fahrzeuge ausgezählt. Die Zusammenhänge und die Abgrenzungen zwischen diesen Kategorien soll die folgende Graphik im Anhang B verdeutlichen.

## Unfälle

Unfälle werden unterschieden nach der Schwere der Unfallfolgen, z.B. Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne (i.e.S.), sonstige Alkoholunfälle sowie übrige Sachschadensunfälle. Kriterium der Zuordnung ist jeweils die schwerste Unfallfolge, d.h. bei einem Unfall mit nur Sachschaden sind keine Verkehrsteilnehmer verunglückt.

**Unfälle mit Personenschaden** sind solche, bei denen unabhängig von der Höhe des Sachschadens Personen verletzt oder getötet wurden.

**Schwerwiegende Unfälle mit nur Sachschaden i.e.S.** sind Unfälle, bei denen als Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) oder Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr vorliegt, und bei denen gleichzeitig ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muß (Kfz nicht fahrbereit), dies betrifft auch Fälle mit Alkoholeinwirkung.

Detailliert erfaßt werden auch alle sonstigen Sachschadensunfälle, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand (**sonstige Alkoholunfälle**).

Alle **übrigen Sachschadensunfälle** werden nur zahlenmäßig nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen. Dabei wird die Ortslage der Unfälle durch die gelben Ortstafeln bestimmt. Alle Unfälle auf Autobahnen, auch die auf Stadtautobahnen, gelten als Unfälle außerhalb von Ortschaften. Bei Unfällen auf Kreuzungen wird die höherrangige Straße geschlüsselt.

Als **Alleinunfälle** gelten Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist. Es können jedoch mehrere Insassen verunglücken.

Ursache dieser Unterscheidung nach der Schwere der Unfallfolgen ist einmal die Absicht, die Unfallstatistik nicht unnötig aufzublähen und die große Zahl der leichteren Unfälle nur zahlenmäßig nach der Ortslage nachzuweisen. Zum anderen ist die Definition des Unfalls mit Personenschaden sowohl für internationale Vergleiche als auch für die Aufstellung langfristiger Zeitreihen relativ gut geeignet. Außerdem wird vermutet, daß die Genauigkeit der Unfallaufnahme mit der Schwere der Unfallfolgen ansteigt und die Daten von Personenschadensunfällen verlässlicher sind als die für Unfälle mit nur Sachschaden. Allerdings ändert sich mit der Unfallschwere auch die Merkmalsstruktur. So ist der Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Zweiradfahrer) bei den Unfällen mit Personenschaden größer als bei reinen Sachschadensunfällen.

## Beteiligte

Als Beteiligte an einem Straßenverkehrsunfall werden alle Fahrzeugführer oder Fußgänger erfaßt, die selbst - oder deren Fahrzeug - Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen somit nicht zu den Unfallbeteiligten.

Der **Hauptverursacher** (1. Beteiligter) ist der Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall trägt. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher.

## Fahrzeugbenutzer

Es werden die Fahrzeugbenutzer der unfallbeteiligten Fahrzeuge, also die verletzten und unverletzten Personen in oder auf dem Fahrzeug, ausgezählt. Mit diesen Angaben lassen sich nicht nur durchschnittliche Fahrzeugbesetzungen errechnen. Das

Verhältnis von potentiell gefährdeten (Fahrzeugbenutzer) zu wirklich verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmern gibt Aufschluß über die Verletzungsrisiken bei den einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten.

### Verunglückte/sonstige Geschädigte

Als Verunglückte zählen Personen (auch Mitfahrer), die beim Unfall verletzt oder getötet wurden, dabei werden erfaßt als

- **Getötete**  
Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben,
- **Schwerverletzte**  
Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden,
- **Leichtverletzte**  
alle übrigen Verletzten.

**Sonstige Geschädigte** sind Personen, die Sachschäden erlitten haben, aber nicht als Verkehrsteilnehmer in den Unfall verwickelt sind (z.B. Hausbesitzer, Träger von Verkehrseinrichtungen usw.). Sie werden in der Unfallstatistik nicht gezählt.

### Unfallursachen

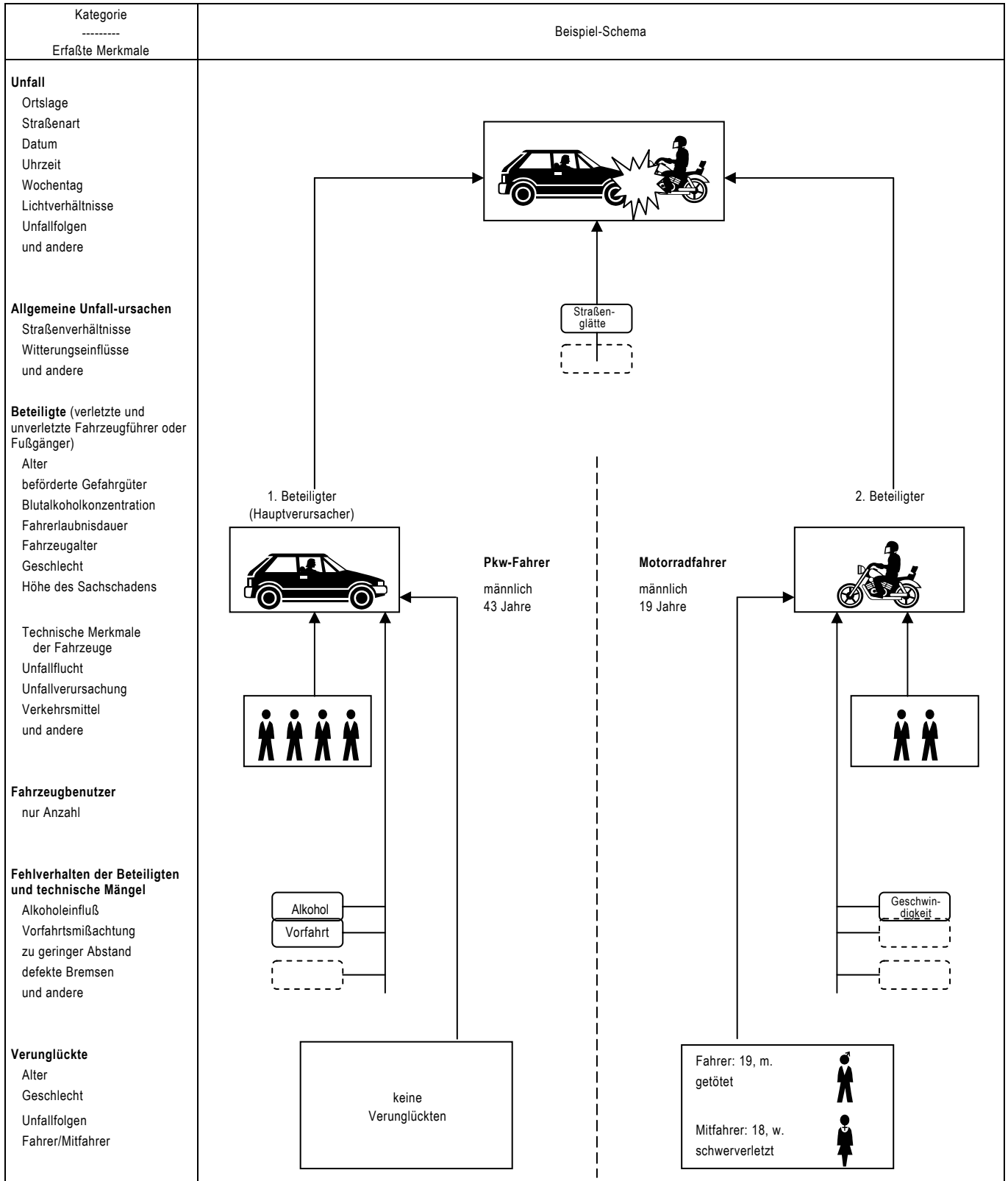
Die Unfallursachen werden von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen. Es wird unterschieden nach **allgemeinen Ursachen** (u.a. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie **personenbezogenem Fehlverhalten** (wie Vorfahrtsmißachtung, zu schnelles Fahren usw.), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern - d.h. den Beteiligten - zugeschrieben wird.

Je Unfall können bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden. Beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten sind jeweils bis zu drei Angaben möglich, so daß je Unfall bis zu 8 Unfallursachen eingetragen sein können.

Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten

Beispiel:

Ein Pkw-Fahrer unter Alkoholeinfluß überfährt das STOP-Schild bei der Einfahrt in eine bevorrechtigte Straße. Es kommt zum Zusammenstoß mit einem Motorrad, das die Hauptstraße mit überhöhter Geschwindigkeit befährt. Der Unfall ereignet sich bei regennasser Fahrbahn. Die Polizei hält den Pkw-Fahrer für den Hauptverursacher (den Hauptschuldigen) des Unfalls.



Im obigen Beispiel werden gezählt:

- |  |  |
|--|--|
| 1 Unfall mit Personenschaden (mit Getöteten)<br>2 Beteiligte (an Unfall mit Personenschaden)<br>6 Fahrzeugbenutzer<br>2 Verunglückte | 4 Unfallursachen<br>1 allgemeine Unfallursache<br>3 Fehlverhalten der Fahrzeugführer |
|--|--|

**Gesetz**  
**über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle<sup>\*)</sup>**  
**(Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz - StVUnfStatG)**

Vom 15. Juni 1990

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, wird laufend eine Bundesstatistik geführt. Sie dient dazu, eine aktuelle, umfassende und zuverlässige Datenbasis über Struktur und Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle zu erstellen.

§ 2

(1) Die Statistik erfaßt bei Unfällen, bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist oder bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden,

1. Unfallstelle, Datum, Uhrzeit, Hergang und Umstände des Unfalls sowie allgemeine Unfallursachen,
2. die beteiligten Verkehrsteilnehmer nach Geburtsmonat/-jahr, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, bei Ausländern auch nach Wohnsitz im In- oder Ausland, Art der Verkehrsbeteiligung, Monat und Jahr der Erteilung der Fahrerlaubnis, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, Unfallfolgen nach den Absätzen 3 und 4 sowie Art des Fehlverhaltens und Grad der Alkoholeinwirkung,
3. die Zahl der Fahrzeugbenutzer,
4. die verunglückten Mitfahrer nach Alter in Jahren, Geschlecht und Unfallfolgen nach den Absätzen 3 und 4,
5. die beteiligten Verkehrsmittel nach Fahrzeugart, Zulassungsbezirk, Nationalitätszeichen, technischen Mängeln, Art und Höhe des Sachschadens, bei der Beförderung gefährlicher Güter die Art des Gefahrgutes sowie die Anwendung von Ausnahmeg Bestimmungen nach der jeweils geltenden Straßen-Gefahrgutausnahmereverordnung,
6. bei deutschen Kraftfahrzeugen die fahrzeugbezogenen Merkmale: Jahr der Erstzulassung, Hersteller, Typ und Ausführung des Fahrzeugs, technische Ausstattung, Fahrzeug- und Aufbauart, Hubraum und Motorleistung, Höchstgeschwindigkeit, Maße und Gewichte.

(2) Bei allen anderen Unfällen erfaßt die Statistik lediglich die Gesamtzahl, gegliedert nach Unfällen auf Autobahnen und sonstigen Straßen. Die Unfälle auf sonstigen Straßen sind zu untergliedern nach Unfällen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften.

(3) Als Getötete werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.

(4) Verletzte sind Personen, die bei dem Unfall Körperschäden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als Schwerverletzte.

§ 3

Als Hilfsmerkmale der Statistik werden die übermittelnde Polizeidienststelle und ihre Tagebuch-Nummer sowie die Kraftfahrzeugkennzeichen der beteiligten Verkehrsmittel erfaßt.

§ 4

(1) Auskunftspflichtig sind die Polizeidienststellen, deren Beamte den Unfall aufgenommen haben. Die Auskünfte werden aus den Unterlagen der Unfallaufnahme erteilt und den statistischen Ämtern der Länder laufend zugeleitet. Die Polizei der Länder ist berechtigt, das Kraftfahrzeugkennzeichen von unfallbeteiligten Fahrzeugen auch im automatisierten Verfahren an die statistischen Ämter der Länder weiterzuleiten.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist das Kraftfahrt-Bundesamt für die fahrzeugbezogenen Merkmale nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 auskunftspflichtig. Das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt die Auskünfte nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 aus dem Zentralen Fahrzeugregister. Zu diesem Zweck übermitteln die statistischen Ämter der Länder die Kraftfahrzeugkennzeichen nach § 3 und das Datum des Unfalls nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 einer von anderen Aufgabenbereichen getrennten Organisationseinheit des Kraftfahrt-Bundesamtes gemäß § 58 Abs. 2 Satz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 1993 (BGBl. I S. 1839, 1992), das durch Artikel 40 des Gesetzes vom 29. Juli 1994 (BGBl. I S. 1890) geändert worden ist. § 58 Abs. 2 Satz 2 und 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes gilt entsprechend. Die in Satz 3 genannten Angaben sind im Kraftfahrt-Bundesamt spätestens einen Monat nach der Übermittlung der Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 an die statistischen Ämter der Länder zu löschen.

§ 5

(1) An die fachlich zuständigen obersten Bundes- oder Landesbehörden dürfen für die Verwendung gegenüber den gesetzgebenden Körperschaften und für Zwecke der Planung, jedoch nicht für die Regelung von Einzelfällen, vom Statistischen Bundesamt und den statistischen Ämtern der Länder Tabellen mit statistischen Ergebnissen übermittelt werden, auch soweit Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen.

(2) An die zur Durchführung statistischer Aufgaben zuständigen Stellen der Gemeinden und Gemeindeverbände dürfen von den statistischen Ämtern der Länder unter den Voraussetzungen des § 16 Abs. 5 Bundesstatistikgesetz über Unfälle, die sich in ihrem Zuständigkeitsbereich ereignet haben, folgende Einzelangaben übermittelt werden:

1. die Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4,
2. die Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 mit Ausnahme folgender Merkmale:

Staatsangehörigkeit, bei Ausländern auch nach Wohnsitz im In- oder Ausland, Monat und Jahr der Erteilung der Fahrerlaubnis, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, Grad der Alkoholeinwirkung,

3. die Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 mit Ausnahme des Nationalitätszeichens.

(3) Für Zwecke der Unfallforschung sind der Bundesanstalt für Straßenwesen von den statistischen Ämtern der Länder jährlich die Einzelangaben nach § 2 Abs. 1 und 2 zu übermitteln. Bei Bedarf können vorliegende Daten auch vor dem nächsten Jahrestermin angefordert werden. Zur Durchführung der Unfallforschung mit den nach Satz 1 übermittelten Daten wird in der Bundesanstalt für Straßenwesen eine Organisationseinheit eingerichtet, die räumlich,

organisatorisch und personell von anderen Aufgabenbereichen der Bundesanstalt zu trennen ist. Die in dieser Organisationseinheit tätigen Personen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Sie dürfen die aus ihrer Tätigkeit gewonnenen Erkenntnisse nur für Zwecke der Unfallforschung verwenden. Die nach Satz 1 übermittelten Einzelangaben dürfen nicht mit anderen personenbezogenen Daten zusammengeführt werden. Das Nähere zur Ausführung der Sätze 3 und 4 regelt der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch Erlaß.

(4) Die Übermittlung von Einzelangaben an Hochschulen und sonstige Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger wissenschaftlicher Forschung erfolgt unter den Voraussetzungen des § 16 Abs. 6 Bundesstatistikgesetz.

§ 6

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den schwerwiegenden Unfall mit Sachschaden im Sinne des § 2 Abs. 1 näher zu bestimmen.

§ 7

entfällt

**Inkrafttreten**

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Berlin, den 23. November 1994

Der Bundespräsident  
Roman Herzog

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr  
Wissmann

**Verordnung  
zur näheren Bestimmung  
des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden  
im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes**

Vom 21. Dezember 1994

Auf Grund des § 6 des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491) neu gefaßt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

§ 1

Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im Sinne des § 2 Abs. 1 des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 15. Juni 1990, das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491) geändert worden ist, liegt vor, wenn nach den Feststellungen der Beamten des Polizeidienstes

1. als Unfallursache

- a) eine Ordnungswidrigkeit, bei der gemäß Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2043), in der jeweils

- geltenden Fassung eine Geldbuße festzusetzen ist, oder  
(b) eine Straftat, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr begangen worden ist, anzunehmen ist und

2. mindestens ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muß.

Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt auch vor, wenn ohne Rücksicht auf Art des Sachschadens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung gestanden hat.

§ 2

**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1995 in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 21. Dezember 1994

Der Bundesminister für Verkehr  
In Vertretung  
Dr. Knittel





SA3

--	--	--	--

Blatt 2		Behördenkennung	Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)	Unfallzeit (h/min)
Beteiligte Personen und Fahrzeuge		Ordn.-Nr. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> § 142 StGB Kind Jugendl. Heranw. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Ordn.-Nr. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> § 142 StGB Kind Jugendl. Heranw. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Ordn.-Nr. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> § 142 StGB Kind Jugendl. Heranw. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Alkoholeinwirkung		Alkoholeinw. <input type="text"/> BAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> AAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Alkoholeinw. <input type="text"/> BAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> AAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Alkoholeinw. <input type="text"/> BAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> AAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Familiennamen - auch Geburtsname - Vornamen Straße, Nr. PLZ, Wohnort Beruf				
Geburtsdatum/ Staatsangehörigkeit/Geschlecht		Tag <input type="text"/> <input type="text"/> Monat <input type="text"/> <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Staatsang. männl. <input type="text"/> <input type="text"/> weibl. <input type="text"/> <input type="text"/>	Tag <input type="text"/> <input type="text"/> Monat <input type="text"/> <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Staatsang. männl. <input type="text"/> <input type="text"/> weibl. <input type="text"/> <input type="text"/>	Tag <input type="text"/> <input type="text"/> Monat <input type="text"/> <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Staatsang. männl. <input type="text"/> <input type="text"/> weibl. <input type="text"/> <input type="text"/>
Geburtsort				
Kreis				
Gesetzliche(r) Vertreter(in): Name				
Straße, Nr.				
PLZ, Wohnort				
Art der Verkehrsbeteiligung		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Erforderliche Fahrerlaubnis vorhanden/Ausstellungsdatum		Nein <input type="checkbox"/> wenn ja: Klasse <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Tag <input type="text"/> <input type="text"/> Monat <input type="text"/> <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Nein <input type="checkbox"/> wenn ja: Klasse <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Tag <input type="text"/> <input type="text"/> Monat <input type="text"/> <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Nein <input type="checkbox"/> wenn ja: Klasse <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Tag <input type="text"/> <input type="text"/> Monat <input type="text"/> <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Andere Fahrerlaubnis				
Besondere Fahrerlaubnis/ Fahrlehrerlaubnis/Prüfbescheinigung				
Fahrzeughalter(in)/Staatsang.				
Straße, Nr.				
PLZ, Wohnort				
Fahrzeugart		Kfz <input type="checkbox"/> nicht fahrbereit <input type="checkbox"/> Anhängervorhanden <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/> nicht fahrbereit <input type="checkbox"/> Anhängervorhanden <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/> nicht fahrbereit <input type="checkbox"/> Anhängervorhanden <input type="checkbox"/>
Hersteller/Typ		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Amtl. Kennzeichen nach der StVZO		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Anderes Kennzeichen		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Nationalitätskennzeichen (außer „D“)		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Benutzer/Zusatzsignatur		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Befördertes Gefahrgut		UN-Nummer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> sonstiges Gefahrgut <input type="checkbox"/> Nr. der Ausnahmeverordnung <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Freisetzung von Gefahrgut <input type="checkbox"/>	UN-Nummer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> sonstiges Gefahrgut <input type="checkbox"/> Nr. der Ausnahmeverordnung <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Freisetzung von Gefahrgut <input type="checkbox"/>	UN-Nummer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> sonstiges Gefahrgut <input type="checkbox"/> Nr. der Ausnahmeverordnung <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Freisetzung von Gefahrgut <input type="checkbox"/>
Unfallfolgen bei Beteiligten Personenschaden		getötet <input type="checkbox"/> 1 schwerv. <input type="checkbox"/> 2 leichtv. <input type="checkbox"/> 3	getötet <input type="checkbox"/> 1 schwerv. <input type="checkbox"/> 2 leichtv. <input type="checkbox"/> 3	getötet <input type="checkbox"/> 1 schwerv. <input type="checkbox"/> 2 leichtv. <input type="checkbox"/> 3
Sachschaden (volle DM)		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Verwarnung				
Vordruck-Nr.				
ausgehändigt/ Versendung angeordnet				
Unfallfolgen bei sonstigen Geschädigten		Ordn.-Nr. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Name, Vorname, Straße, PLZ, Wohnort <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Ordn.-Nr. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Name, Vorname, Straße, PLZ, Wohnort <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Ordn.-Nr. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Name, Vorname, Straße, PLZ, Wohnort <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
		Art des Sachschadens <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Art des Sachschadens <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Sachschaden (volle DM) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

--	--	--	--

--	--	--	--	--	--

--	--

--	--	--	--	--	--

--	--	--

Ordn.- Nr.	<b>Sonstige Geschädigte</b> Name, Vorname, PLZ Wohnort, Straße	Alter u. Geschl. (m=männl.) (w=weibl.)	1. Art des Sachschadens und der bekannten Verletzungen 2. Angabe, ob getötet a) schwerverletzt b) leichtverletzt c)	Sach- schaden (volle DM)
Schäden oder Spuren an Fahrzeugen, die auf den Unfallhergang schließen lassen, techn. Mängel der beteiligten Fahrzeuge unter Angabe der Ordn.-Nr.:				
Besonderheiten zur Verkehrslage, zum Unfallort, zur Verkehrsregelung usw., soweit nicht auf Blatt 1 vermerkt:				