

Presseexemplar

UNFALLGESCHEHEN IM STRASSEN- VERKEHR 2005



Presseexemplar

UNFALLGESCHEHEN IM STRASSEN- VERKEHR 2005

Impressum

Herausgeber: Statistisches Bundesamt — Pressestelle, Wiesbaden

Der Bericht „Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2005“ wurde verfasst von Ingeborg Vorn-
dran in Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Referates „Verkehrs-
unfälle“ in der Gruppe V C „Verkehr“ des Statistischen Bundesamtes.



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

Wenden Sie sich hierzu bitte an:
Gruppe V C „Verkehr“

Telefon: +49 (0) 611 / 75 – 45 47

Telefax: +49 (0) 611 / 75 – 39 24

E-Mail: verkehrsunfaelle@destatis.de



Ein kostenfreier Download des Berichts im PDF-Format sowie weitere Informationen zum
Thema der vorliegenden Publikation sind in der Internetpräsentation des Statistischen
Bundesamtes (<http://www.destatis.de>) unter der Rubrik „Presse -> Presseveranstaltungen“
abrufbar.

Weitere Informationen finden Sie auch auf der Themenseite „Verkehr“ der Homepage des
Statistischen Bundesamtes.



Informationen über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie:

- im Internet: <http://www.destatis.de>

oder bei unserem journalistischen Informationsservice:

Statistisches Bundesamt
65180 Wiesbaden

- Telefon: 06 11 / 75 - 34 44
- Telefax: 06 11 / 75 - 39 76
- E-Mail: presse@destatis.de

Bestellnummer: 0080001-05900-1

© Fotoquellen Titelseite: Linkes Bild: irisblende / Bildnummer: t_0056
Rechtes Bild: irisblende / Bildnummer: m_0528

Gedruckt auf Recycling-Papier.

Erschienen im Juli 2006.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2006

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Textteil**Inhalt**

1.	Überblick über das Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2005	5
2.	Längerfristige Entwicklung	6
3.	Entwicklung in der Europäischen Union	8
4.	Unfallgeschehen nach Bundesländern	12
5.	Unfallgeschehen nach Ortschaften	15
6.	Unfallgeschehen nach Wochentagen	16
7.	Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden	17
8.	Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	20
9.	Unfallursachen.....	21
10.	Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern	22
10.1	Kinder.....	22
10.2	Junge Erwachsene	24
10.3	Senioren	28
11.	Alkoholunfälle.....	31
11.1	Überblick.....	31
11.2	Zeitliche Verteilung von Alkoholunfällen	32
11.3	Beteiligte an Alkoholunfällen nach Art der Verkehrs- beteiligung	34
11.4	Beteiligte an Alkoholunfällen nach Altersgruppen	35

Anhang

A	Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik	37
B	Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten	41
C	Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG)	43
D	Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes	45
E	Verkehrsunfallanzeige.....	47
F	Weitere Publikationen.....	51

Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2005

Alle 14 Sekunden ereignet sich ein Unfall auf deutschen Straßen. Jede Stunde werden 49 Personen bei Verkehrsunfällen verletzt. Täglich verlieren 15 Menschen ihr Leben im Straßenverkehr. Deshalb kommt der Erhöhung der Verkehrssicherheit weiter eine große Bedeutung zu. Die EU-Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Grundlage der gesamten Verkehrssicherheitsforschung ist die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik. Als Datenbasis für wissenschaftliche Analysen des Unfallgeschehens und für Verbesserungen der Verkehrssicherheit spielt sie eine wesentliche Rolle.

1. Überblick über das Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2005

Im letzten Jahr wurden von der Polizei insgesamt 2,25 Millionen Unfälle aufgenommen, das waren 0,3% weniger als im Jahr 2004. 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 0,3% leicht angestiegen auf 100 073, während die übrigen Sachschadensunfälle um 0,3% auf 1,8 Millionen gesunken sind.

**Unfallbilanz für 2005
verbessert**

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

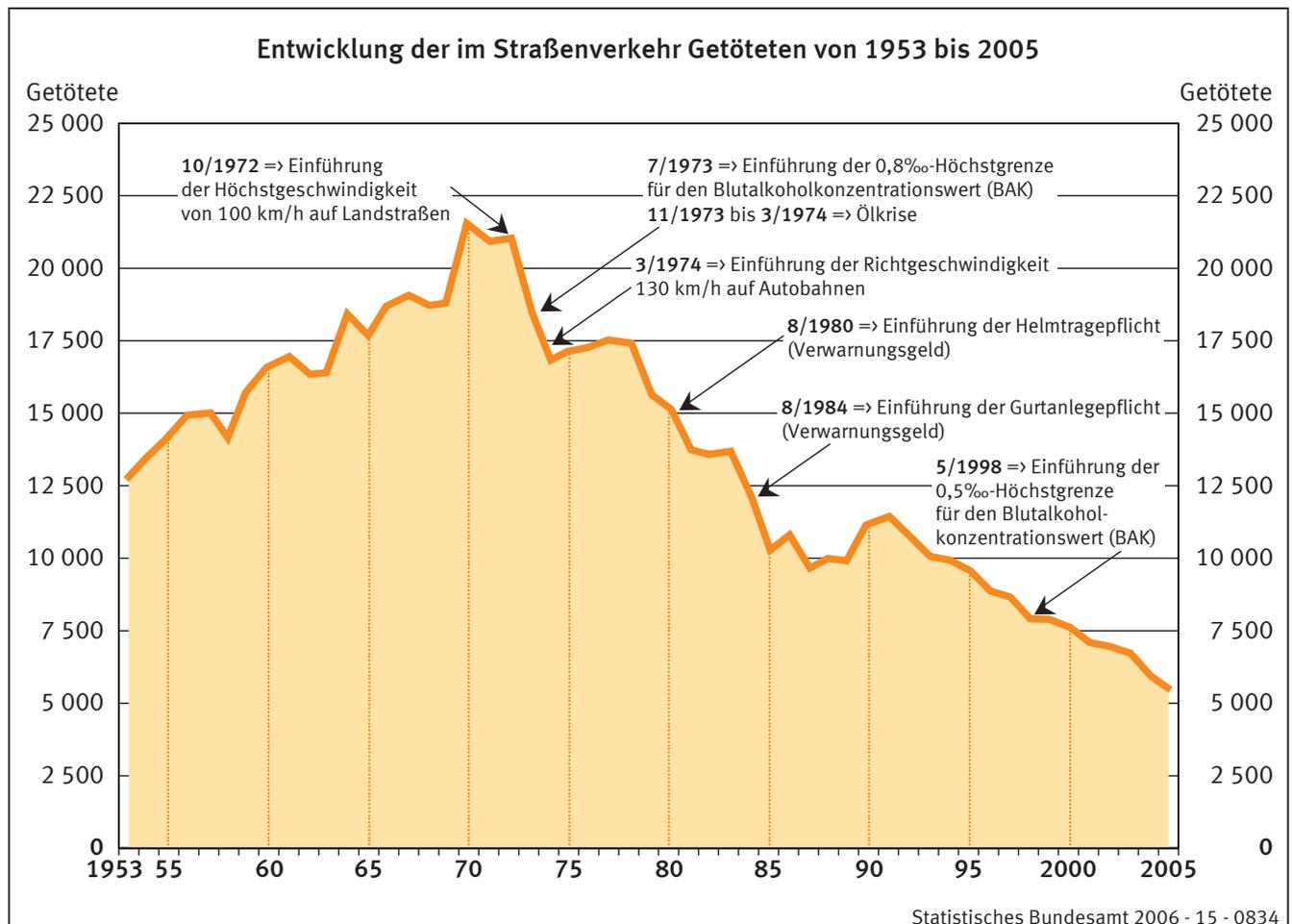
Gegenstand der Nachweisung	2005	2004	Veränderung 2005 gegenüber 2004
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2 253 992	2 261 689	- 0,3
davon:			
Unfälle mit Personenschaden	336 619	339 310	- 0,8
schwerwiegende Unfälle mit Sach- schaden	100 073	99 821	+ 0,3
sonstige Sachschadensunfälle	1 817 300	1 822 558	- 0,3
Verunglückte insgesamt	438 804	445 968	- 1,6
davon:			
Getötete	5 361	5 842	- 8,2
Schwerverletzte	76 952	80 801	- 4,8
Leichtverletzte	356 491	359 325	- 0,8

Weiterhin rückläufig sind die Unfälle, bei denen mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde. Im Jahr 2005 ereigneten sich 336 619 Unfälle mit Personenschaden, das ist ein Rückgang um 0,8% gegenüber dem Vorjahr. Dabei verunglückten 438 804 Personen, 1,6% weniger als ein Jahr zuvor. Stark zurückgegangen ist auch die Zahl der Getöteten, nämlich um 8,2% auf 5 361 im Jahr 2005. So wenig Verkehrstote gab es seit Wiedereinführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 noch nie. Auch die Anzahl der Verletzten hat sich gegenüber dem Vorjahr reduziert: Es wurden 76 952 Schwerverletzte (- 4,8%) und 356 491 Leichtverletzte (- 0,8%) gezählt.

2. Längerfristige Entwicklung

Es gibt noch immer zu viele Tote und Verletzte, doch war das Fahren auf Deutschlands Straßen noch nie so sicher wie im Jahr 2005. Dies zeigt auch Schaubild 1.

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 sie fast kontinuierlich und erreichte im Berichtsjahr 2005 den bisher niedrigsten Stand von 5 361. 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 Regelungen, wie beispielsweise die Helmtragepflicht, die Gurtanlegepflicht oder die Vorgaben von Höchstgrenzen für den Blutalkoholkonzentrationswert in Kraft traten, vermerkt. Daneben haben eine verstärkte Verkehrssteuerung, mehr Verkehrskontrollen sowie die Einrichtung von Fußgängerzonen und von gesonderten Fahrstreifen für Radfahrer, die geschützte von ungeschützten Verkehrsteilnehmern trennen, dazu beigetragen, dass weniger Menschen bei Unfällen ums Leben gekommen sind. Nicht zuletzt haben eine verbesserte Notfallmedizin, mehr Verkehrserziehung und -aufklärung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert.

Geringste Zahl an Verkehrstoten seit über 50 Jahren

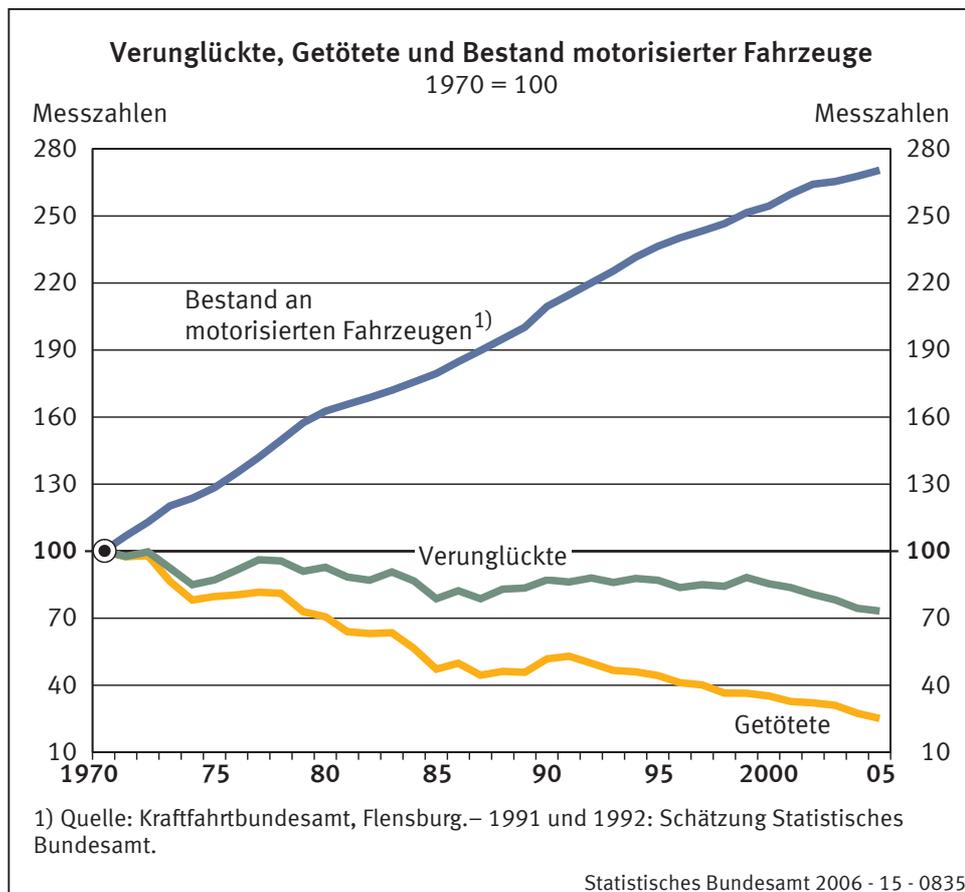
Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte		Bestand an motorisierten Kraftfahrzeugen in Mill. ¹⁾	
		insgesamt	darunter Getötete	insgesamt	darunter 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
2005	336 619	438 804	5 361	56,3	45,4

1) Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg.

Die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten und Verletzten ist umso erfreulicher, weil sich der Kraftfahrzeugbestand zugleich beträchtlich vergrößert hat. Im Jahr 1970, dem Jahr mit der bisher höchsten Zahl an Verkehrstoten, wurden 20,8 Millionen motorisierte Fahrzeuge gezählt. Im Jahr 1990 hatte sich der Fahrzeugbestand bereits mehr als verdoppelt, dagegen die Zahl der Straßenverkehrstoten fast halbiert (siehe Schaubild 2). Insgesamt ist der Bestand an motorisierten Fahrzeugen seit 1970 auf das 2,5-fache angestiegen, der Bestand an Personenkraftwagen (Pkw) hat sich sogar verdreifacht. Trotz dieser enorm gestiegenen Verkehrsdichte ist die Zahl der Getöteten im Jahr 2005 auf ein Viertel des Wertes von 1970 zurückgegangen. Bei dieser positiven Entwicklung darf jedoch nicht vergessen werden, dass dennoch täglich 15 Menschen im Straßenverkehr ums Leben kommen.

Schaubild 2

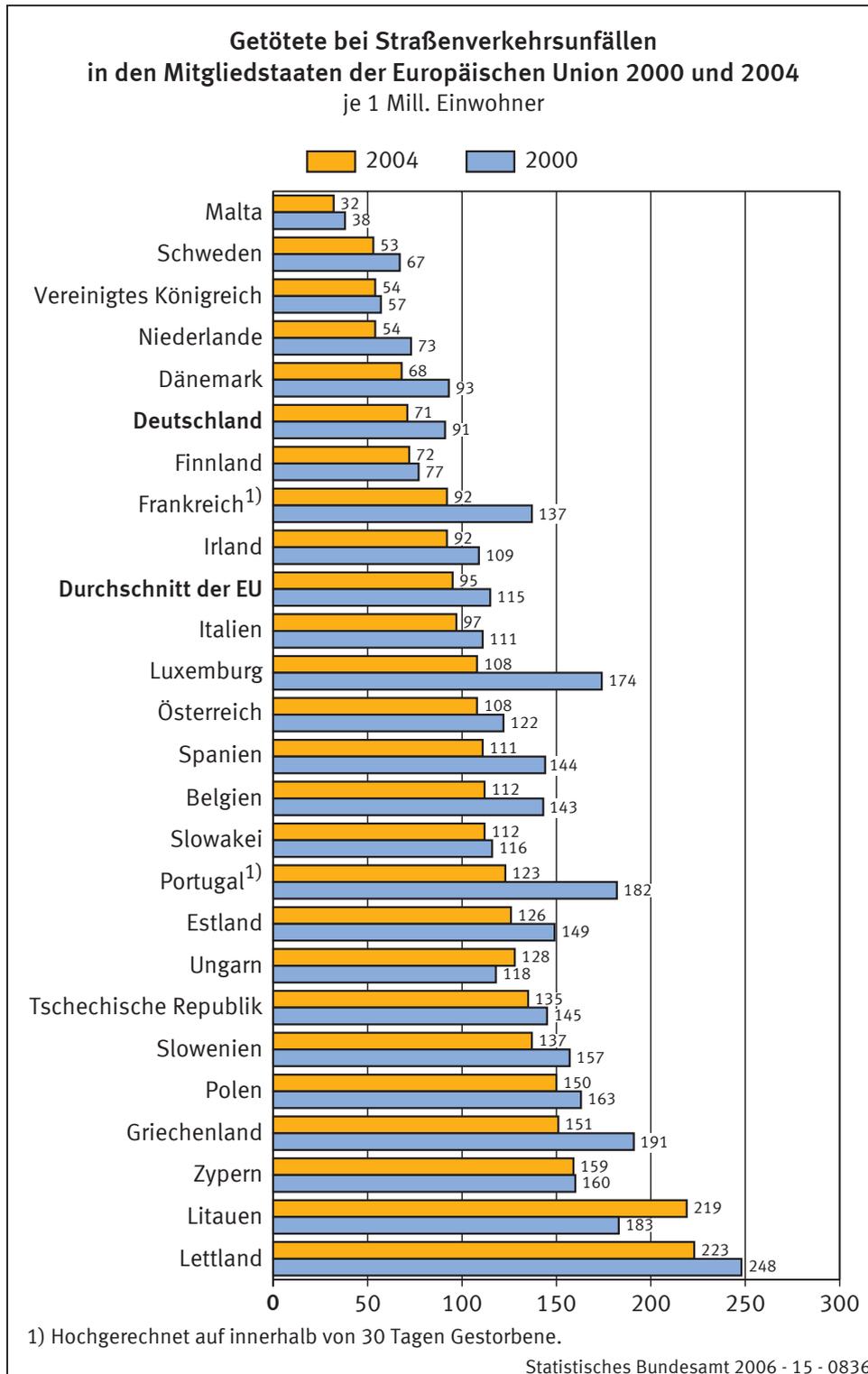


3. Entwicklung in der Europäischen Union

Für einige Mitgliedstaaten der Europäischen Union liegen noch keine Zahlen über Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte für das Jahr 2005 vor. Deshalb beziehen sich nachfolgende Vergleiche zum Unfallgeschehen auf das Jahr 2004.

Insgesamt kamen im Jahr 2004 bei Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union rund 43 500 Menschen ums Leben. Bezogen auf die Einwohner wurden in diesem Jahr in den Ländern der Europäischen Union durchschnittlich 95 Personen je 1 Million Einwohner im Straßenverkehr tödlich verletzt. In Deutschland waren es 71 Personen. Damit lag Deutschland innerhalb der 25 EU-Länder auf Rang 6. Die wenigsten Getöteten gemessen an der Einwohnerzahl hatte Malta mit 32, gefolgt von Schweden mit 53 Personen. Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, in den östlichen EU-Staaten sowie in Griechenland und Zypern, am größten in Lettland und Litauen mit 223 beziehungsweise 219 Verkehrstoten pro 1 Million Einwohner.

Schaubild 3

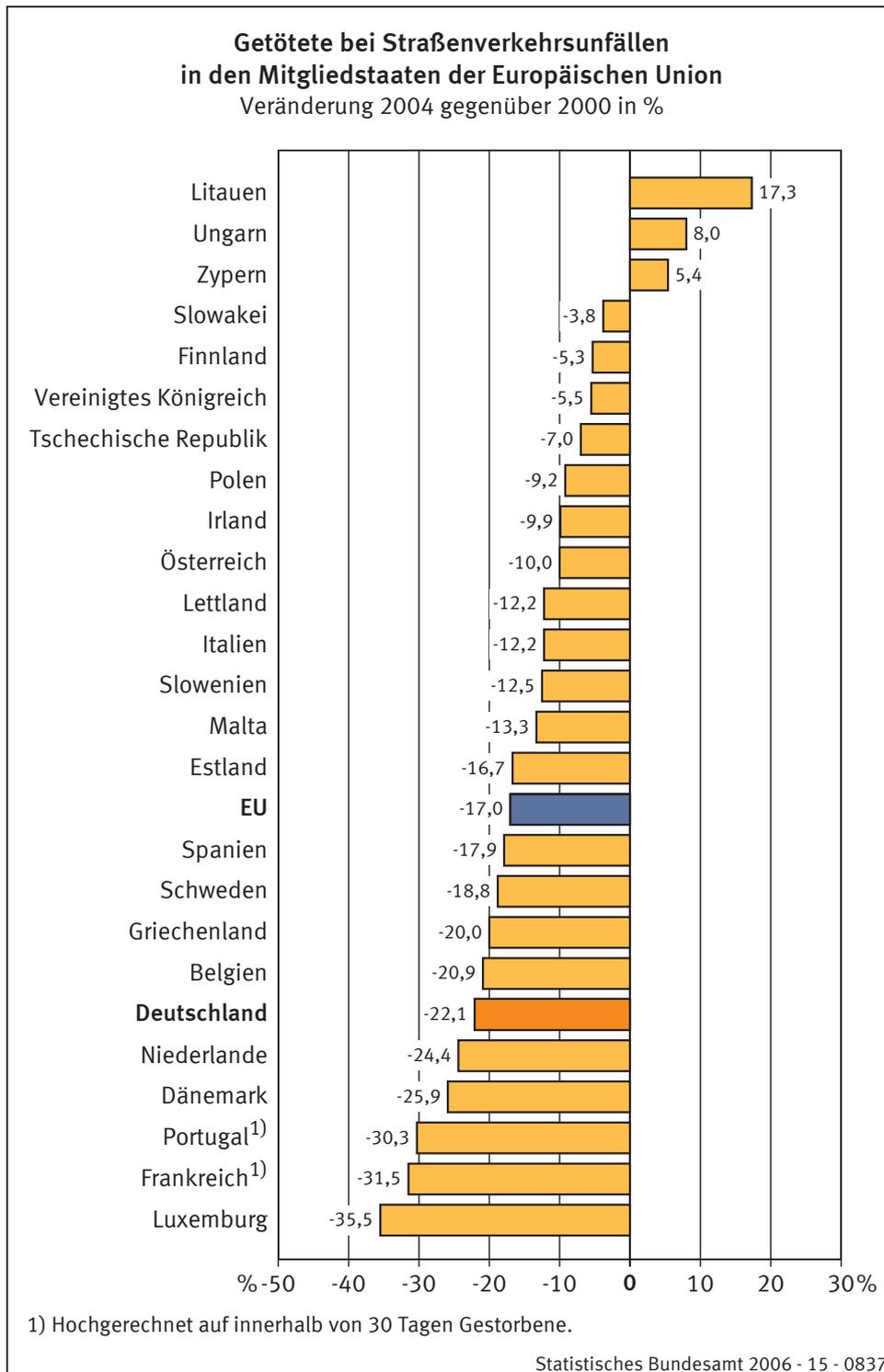


Deutschland erfüllt EU-Vorgabe zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten

Das Ziel der Halbierung der Verkehrstoten im Zeitraum 2000 bis 2010 aus ihrem „Weißbuch Verkehr“ aus dem Jahre 2001 (siehe: Europäische Kommission: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ vom 12.09.2001) hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften nach der EU-Erweiterung 2004 aktualisiert: Jetzt soll bis 2010 die Zahl der Toten im Straßenverkehr auf jährlich 25 000 gesenkt werden. In 2000 – dem Basisjahr – gab es in allen Ländern der heutigen Europäischen Union insgesamt rund 52 000 Unfalltote im Straßenverkehr. Für das Jahr 2004, also vier Jahre danach, wäre zur Erreichung dieser Zielsetzung ein Rückgang der Getöteten um mehr als 20% erforderlich. Mit einer Verringerung der Zahl der Getöteten um 17% auf etwa 43 500 bis zum Jahr 2004 ist dies bisher für den EU-Raum insgesamt nicht erreicht worden. Besser sieht die Entwicklung für Deutschland aus: Im genannten Zeitraum ging die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 22% zurück, das waren 1 661 Personen weniger als im Jahr 2000. Neben Deutschland haben weitere sieben Mitgliedstaaten eine Senkung der Verkehrstotenzahl um mindestens 20% erreicht, nämlich Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Luxemburg, Niederlande und Portugal. Dagegen ist in den 2004 beigetretenen Ländern Litauen, Ungarn und Zypern die Zahl der Verkehrstoten gestiegen, am stärksten in Litauen mit 17%.

Mit einer ersten Schätzung für das Jahr 2005, die für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union insgesamt 41 600 Todesopfer im Straßenverkehr ermittelte, zog die Europäische Kommission eine Halbzeitbilanz. Danach konnte mit den bisher getroffenen Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr die Zahl der Getöteten im Zeitraum von 2000 bis 2005 um rund 11 000 oder 20% gesenkt werden. Allerdings reicht dieser Trend nicht aus, um das gesteckte Ziel der Halbierung der Verkehrstoten bis 2010 zu erreichen. Mit einem Rückgang der Verkehrstoten um 29% seit 2000 ist für Deutschland die Halbzeitbilanz positiv. Sollte sich die Unfallentwicklung der letzten fünf Jahre fortsetzen, dürfte Deutschland die EU-Forderung zur Halbierung der Verkehrstoten von 2000 bis 2010 erfüllen können. Die Bemühungen um mehr Sicherheit im Straßenverkehr haben Wirkung gezeigt.

Schaubild 4



4. Unfallgeschehen nach Bundesländern

Nach Bundesländern betrachtet, zeigt das Unfallgeschehen in Deutschland im Jahr 2005, dass die Zahl der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen in fast allen Ländern gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen ist, am stärksten in Thüringen (– 5,1%) sowie in Bremen und Bayern (jeweils – 4,1%). Die geringsten Rückgänge bei den Verunglückten waren in Schleswig-Holstein (– 0,1%), Sachsen (– 0,3%) und in Rheinland-Pfalz (– 0,4%) zu verzeichnen, diese lagen weit unter dem Bundesdurchschnitt von – 1,6%. Dagegen ist in Niedersachsen (+ 2,2%), Brandenburg (+ 0,4%) und im Saarland (+ 0,2%) die Zahl der Verunglückten gestiegen.

Deutlich weniger Verkehrstote gab es im Jahr 2005 insbesondere in Schleswig-Holstein (– 30%), im Saarland (– 28%), in Hessen (– 15%) sowie in Thüringen (– 14%). Mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2004 starben auf den Straßen in Nordrhein-Westfalen (+ 0,2%) und in Bremen; hier hat sich die Zahl der Getöteten von 7 auf 16 mehr als verdoppelt.

***Das bevölkerungs-
bezogene Unfallrisiko
ist in Mecklenburg-
Vorpommern am
größten***

Bezogen auf die Einwohner in Deutschland wurden im vergangenen Jahr 65 Personen je 1 Million Einwohner im Straßenverkehr getötet. Im Vergleich zu diesem Bundesdurchschnitt wurden in den Stadtstaaten Berlin (20), Bremen (24) und Hamburg (25) wesentlich weniger Personen je 1 Million Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Dagegen lagen die Werte in Mecklenburg-Vorpommern mit 115, in Brandenburg mit 105 und in Sachsen-Anhalt mit 97 weit über dem Durchschnitt in Deutschland. Verglichen mit dem Höchststand nach der Wende im Jahr 1991 sind die Werte für diese ostdeutschen Länder jedoch stark gesunken: Damals gab es in Mecklenburg-Vorpommern 327, in Brandenburg 363 und in Sachsen-Anhalt 245 Verkehrstote je 1 Million Einwohner.

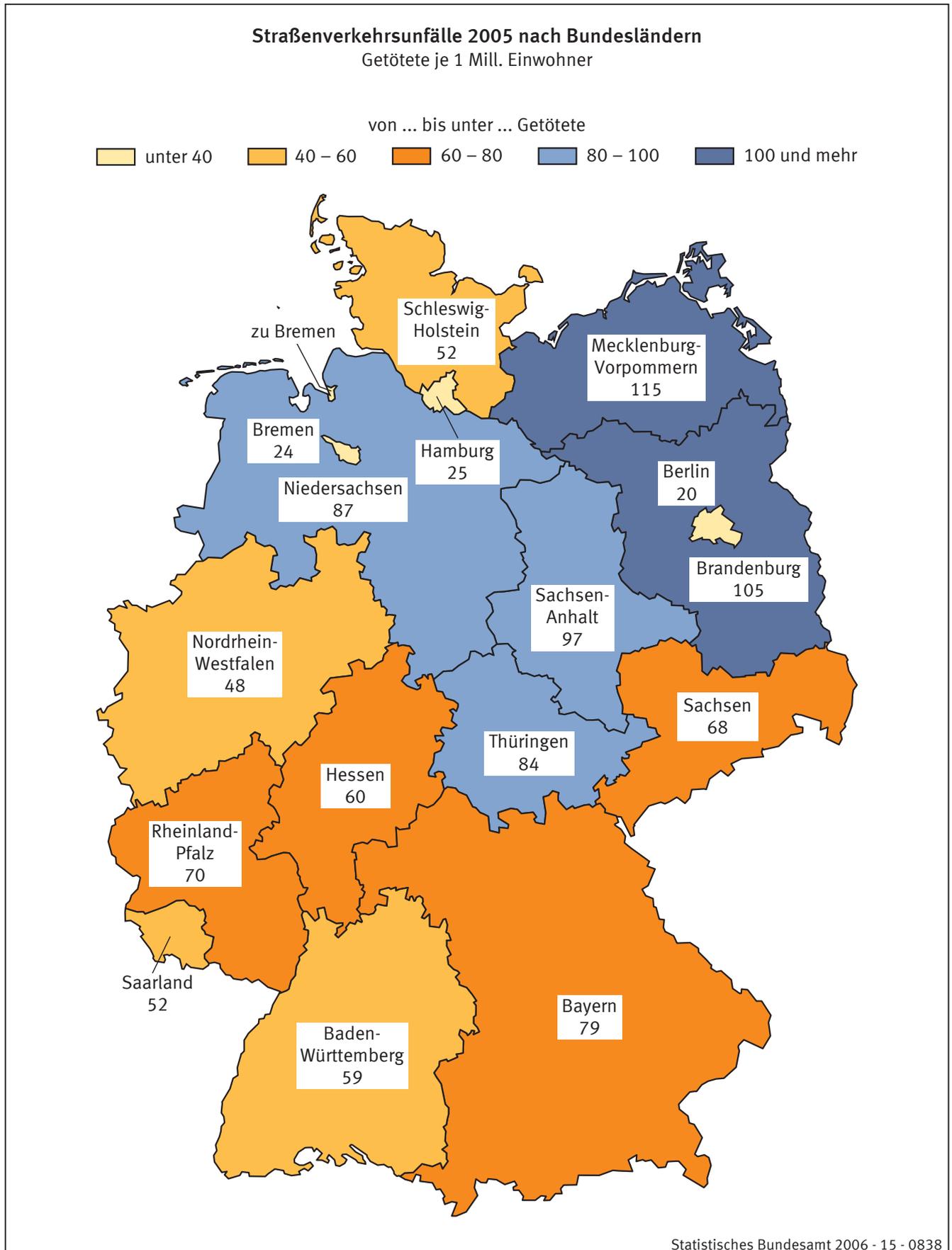
Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte nach Ländern

Land	Verunglückte 2005		darunter Getötete 2005		je 1 Mill. Einwohner ¹⁾ 2005	
	Anzahl	Veränderung 2005 gegenüber 2004 (%)	Anzahl	Veränderung 2005 gegenüber 2004 (%)	Verunglückte	Getötete
Deutschland	438 804	- 1,6	5 361	- 8,2	5 319	65
Baden-Württemberg .	54 049	- 1,1	633	- 9,2	5 043	59
Bayern	75 240	- 4,1	982	- 11,7	6 046	79
Berlin	16 474	- 0,8	67	- 4,3	4 863	20
Brandenburg	13 186	+ 0,4	270	- 3,6	5 135	105
Bremen	3 599	- 4,1	16	x	5 427	24
Hamburg	11 201	- 0,5	43	- 10,4	6 457	25
Hessen	33 563	- 1,6	365	- 14,7	5 504	60
Mecklenburg-Vorp. ...	9 567	- 2,6	198	- 3,9	5 563	115
Niedersachsen	45 922	+ 2,2	700	- 5,4	5 740	87
Nordrhein-Westfalen .	84 049	- 2,8	867	+ 0,2	4 650	48
Rheinland-Pfalz	22 774	- 0,4	286	- 2,1	5 608	70
Saarland	6 741	+ 0,2	55	- 27,6	6 381	52
Sachsen	20 551	- 0,3	292	- 8,8	4 783	68
Sachsen-Anhalt	13 350	- 0,6	242	- 7,3	5 352	97
Schleswig-Holstein ...	16 722	- 0,1	148	- 30,2	5 911	52
Thüringen	11 816	- 5,1	197	- 13,6	5 017	84

x = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2004.

Schaubild 5

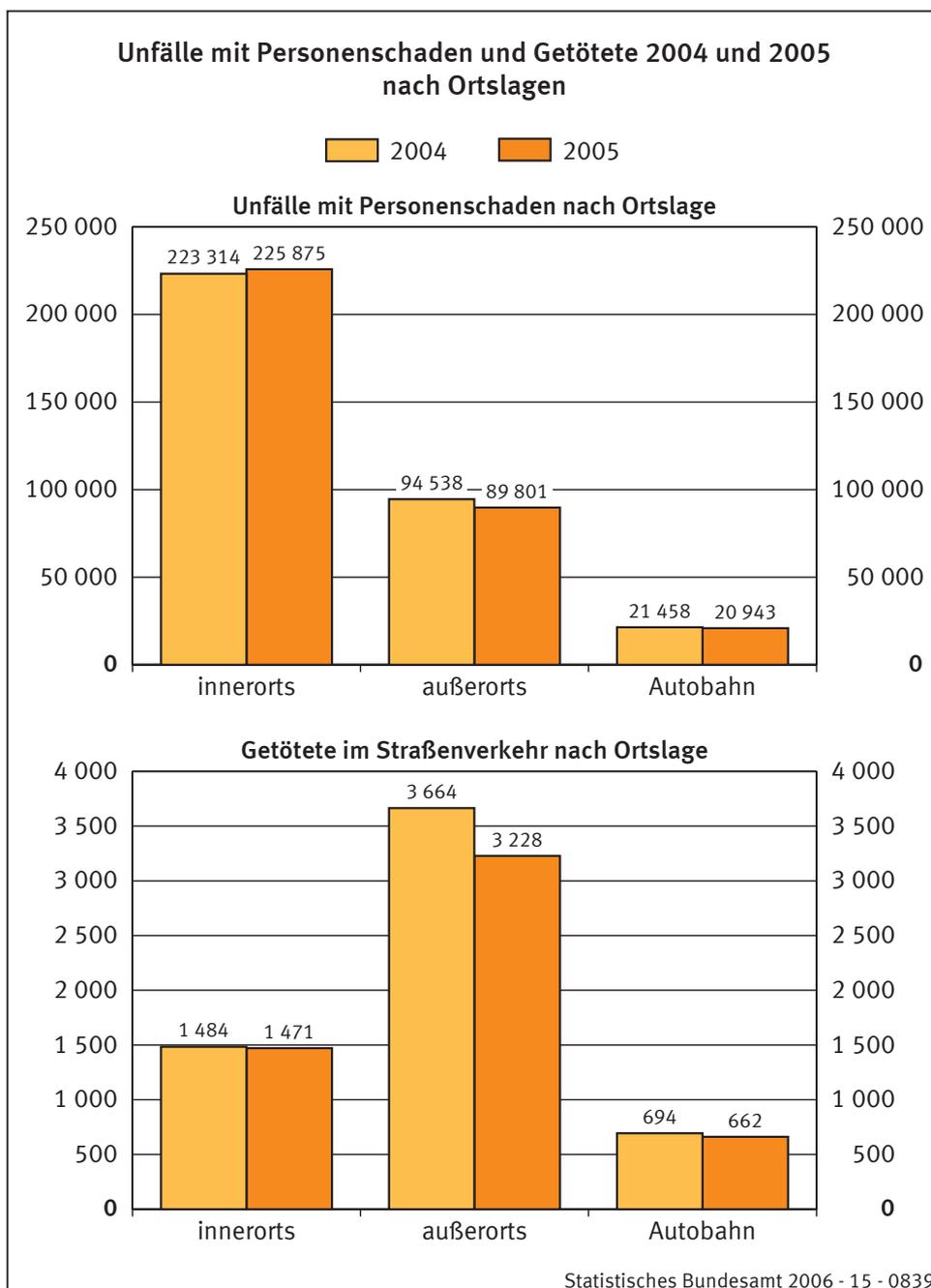


5. Unfallgeschehen nach Ortslagen

Von den 336 619 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2005 ereigneten sich 67% innerhalb geschlossener Ortschaften, 27% auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften und 6,2% auf Autobahnen. Anders sieht diese Verteilung bei den im Straßenverkehr ums Leben gekommenen 5 361 Personen aus. 60% der Getöteten starben bei Unfällen auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, 27% auf Innerortsstraßen und weitere 12% bei Autobahnunfällen. Dies zeigt, dass das Todesrisiko bei Unfällen außerorts – wegen der höheren Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden – im letzten Jahr fast dreimal so hoch war wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften.

**60% der Getöteten kamen
auf Landstraßen ums
Leben**

Schaubild 6



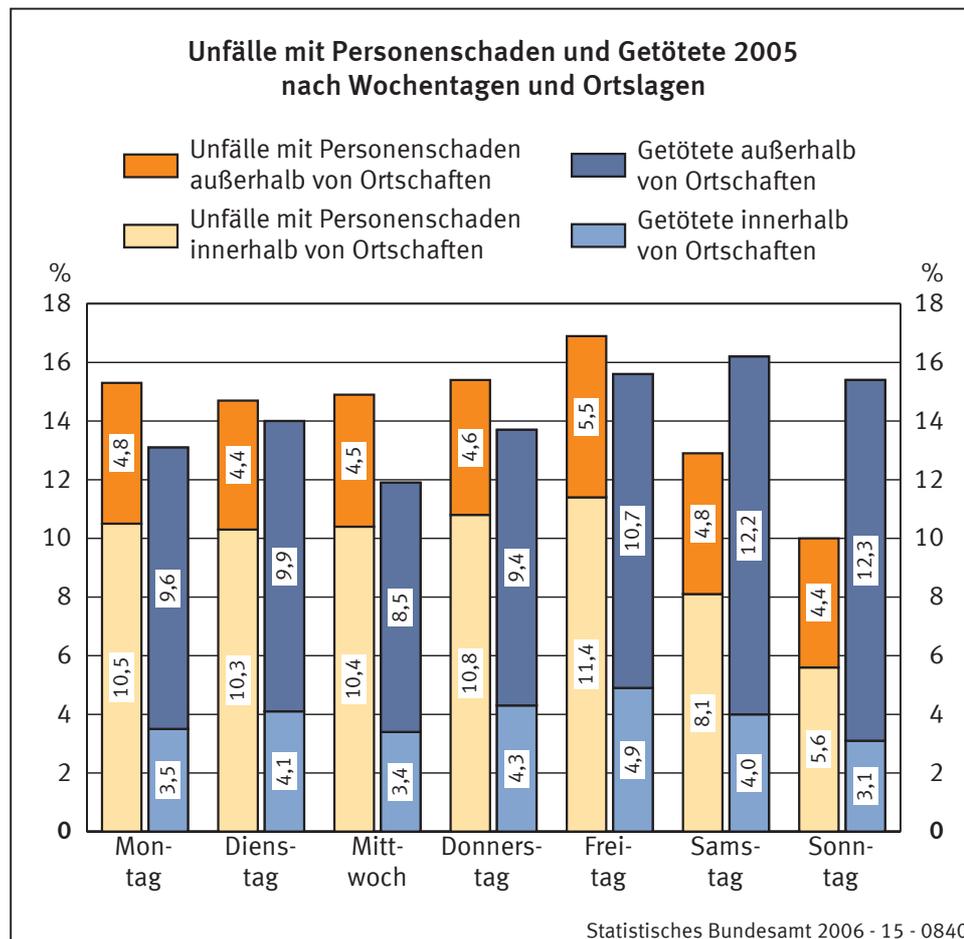
Im Vergleich zu 2004 sind die Unfälle mit Personenschaden im letzten Jahr innerorts um 1,1% auf 225 875 gestiegen, während diese auf Landstraßen außerorts um 5,0% auf 89 801 und auf Autobahnen um 2,4% auf 20 943 zurückgegangen sind. Auch bei den Getöteten war der stärkste Rückgang mit 12% bei Unfällen auf Landstraßen zu verzeichnen; hier wurden im letzten Jahr 3 228 Personen tödlich verletzt. Auf Autobahnen kamen 662 (- 4,6%) und innerorts 1 471 (- 0,9%) Menschen ums Leben.

6. Unfallgeschehen nach Wochentagen

Der Sonntag war unfallärmster Wochentag

Würden sich die Unfälle auf die Wochentage gleich verteilen, entfielen auf jeden Wochentag 14,3% der Unfälle mit Personenschaden. Mit Werten zwischen 14 und 15% entsprachen die Unfälle der Wochentage Dienstag und Mittwoch diesem Durchschnitt. Montag und Donnerstag lagen mit mehr als 15% 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 13 beziehungsweise 10% dagegen im letzten Jahr vergleichsweise unfallärmere Tage.

Schaubild 7



Eine andere Reihenfolge ergibt sich, wenn die bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten nach Wochentagen betrachtet werden. Hier hatte der Mittwoch den niedrigsten Anteil an den Verkehrstoten mit 12%, gefolgt von den Tagen Montag mit 13% sowie Dienstag und Donnerstag mit jeweils 14%. Jedes sechste Verkehrsoffer im Jahr 2005 verlor bei einem Unfall an einem Samstag sein Leben. Dieser Tag hat mit 16% den höchsten Anteil an den Verkehrstoten. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 872 Personen an einem Samstag tödlich verletzt, davon drei Viertel bei Unfällen außerhalb geschlossener Ortschaften und ein Viertel innerhalb geschlossener Ortschaften. Der im Vergleich zu anderen Wochentagen noch höhere Anteil von Getöteten außerhalb geschlossener Ortschaften an einem Samstag dürfte auf die vermehrten Freizeiterfahrten 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 zu 2004 stiegen die Unfälle mit Personenschaden an Montagen (+ 1,6%) und die Zahl der Getöteten an Dienstagen (+ 7,1%). Dagegen starben wesentlich weniger Menschen an einem Mittwoch (– 15%) oder an einem Samstag (– 13%).

7. Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden

Nahezu zwei von drei Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden, die sich im Jahr 2005 ereigneten, waren Pkw-Fahrer, 13% waren Radfahrer, 8,1% Fahrer von Motorzweirädern und 6,2% Fahrer von Güterkraftfahrzeugen. 5,7% der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden waren Fußgänger.

Gegenüber 2004 hat die Zahl der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer mit 3,1% am stärksten abgenommen. Häufiger an Unfällen beteiligt waren Fahrer von Güterkraftfahrzeugen (+ 0,8%) oder Motorzweirädern (+ 1,0%). Deutlich um 6,7% erhöht hat sich die Zahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Radfahrer.

Tabelle 4: Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Unfälle mit Personenschaden		Veränderung 2005 gegenüber 2004
	2005	2004	
	Anzahl		%
Beteiligte insgesamt	652 487	659 646	– 1,1
darunter:			
Beteiligte Führer von			
Motorzweirädern	53 108	52 574	+ 1,0
Personenkraftwagen	419 401	432 829	– 3,1
Kraftomnibussen	5 437	5 459	– 0,4
Güterkraftfahrzeugen	40 494	40 174	+ 0,8
Fahrrädern	85 666	80 299	+ 6,7
Fußgänger	37 024	37 160	– 0,4

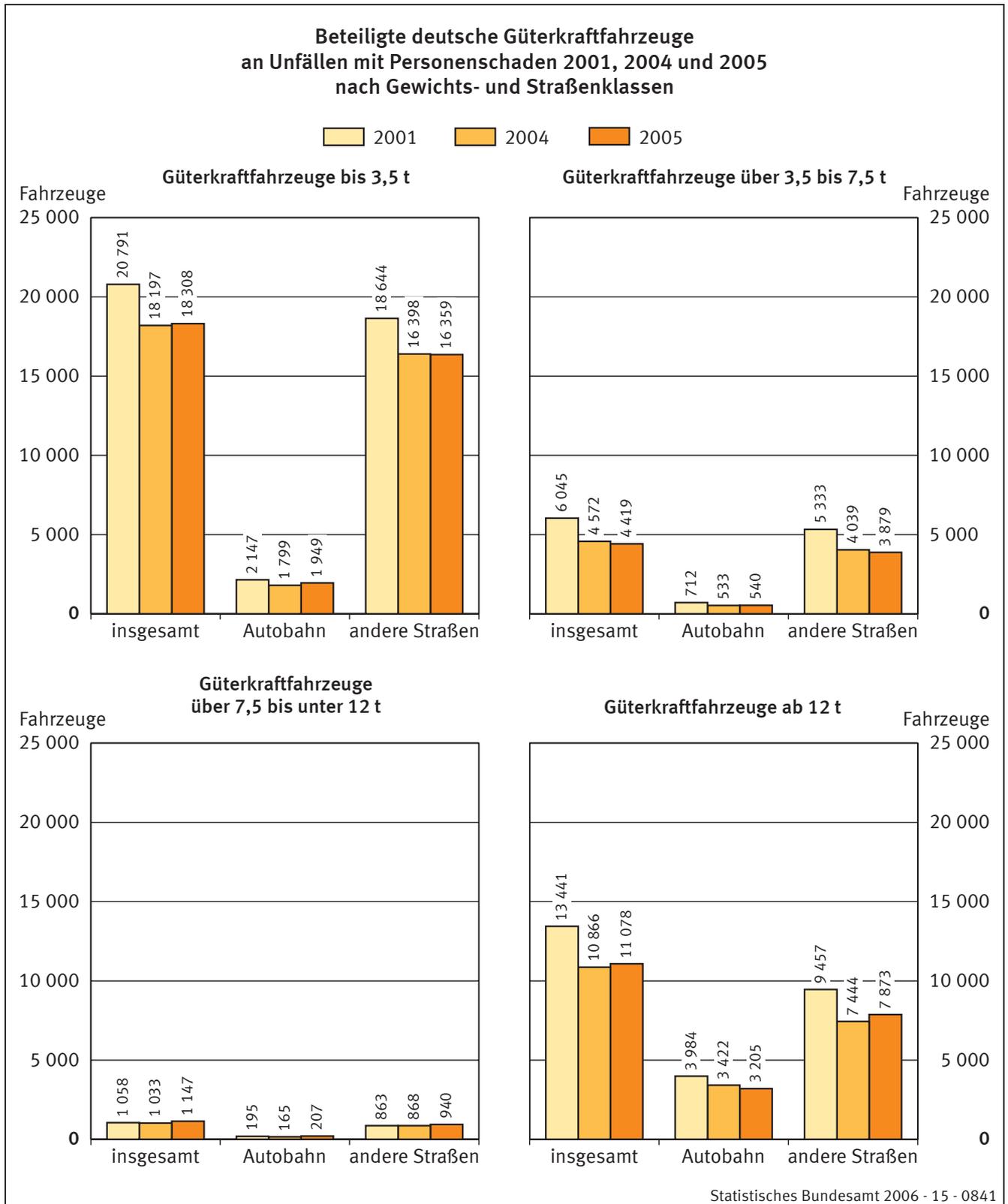
Das Unfallrisiko der Kleinlastwagen steht seit Jahren im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Seit dem 1. Januar 2005 unterliegen inländische und ausländische Lastkraftwagen ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht der Mautpflicht auf deutschen Autobahnen. Seither wird diskutiert, inwieweit sich damit der Schwerlastverkehr auf Ausweichstrecken verlagert. Deshalb werden im Folgenden die bei Unfällen mit Personenschaden beteiligten Güterkraftfahrzeuge differenziert nach Gewichtsklassen der Fahrzeuge im Zeitraum 2001 bis 2005 betrachtet. Dabei war eine Aufgliederung nach Gewichtsklassen nur für deutsche Unfallfahrzeuge möglich, da die Gewichtsangaben nicht von der Polizei erfasst, sondern über die Bestandsregister des Kraftfahrt-Bundesamtes den Unfalldaten zugespielt werden.

Die Zahl der an Personenschadensunfällen beteiligten Güterkraftfahrzeuge ist seit 2001 um 14% gesunken, mit etwa dem gleichen Prozentsatz sowohl auf Autobahnen als auch auf anderen Straßen. Deutlich stärker zurückgegangen ist in diesem Zeitraum die Unfallbeteiligung der Fahrer von deutschen Güterkraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 7,5 Tonnen, nämlich um 27%. Weniger stark seit 2001 gesunken ist die Zahl der beteiligten Schwertransporter über 12 Tonnen (- 18%) oder Kleinlaster bis 3,5 Tonnen (- 12%). Die Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen hat dagegen um 8,4% in diesem Zeitraum zugenommen.

Mehr beteiligte Schwertransporter auf Nichtautobahnen

Verglichen mit dem Vorjahr gab es 0,8% mehr beteiligte Güterkraftfahrzeuge bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2005. Während die Unfallbeteiligung von Güterkraftfahrzeugen auf Autobahnen weiterhin abgenommen hat (- 0,4%), ist diese auf anderen Straßen um 1,1% gestiegen. Häufiger beteiligt im letzten Jahr waren Fahrer von Güterkraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (+ 0,6%), von 7,5 bis unter 12 Tonnen (+ 11%) und über 12 Tonnen (+ 2,0%). Weiterhin abgenommen um 3,3% hat die Zahl der beteiligten Fahrer von Güterkraftfahrzeugen zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen. Wird diese Entwicklung im Jahr 2005 getrennt nach Autobahnen und den übrigen Straßen betrachtet, so zeigt sich, dass im Vergleich zum Vorjahr nur die Beteiligung von Schwertransportern auf Autobahnen um 6,3% gesunken ist, alle übrigen Gewichtsklassen waren häufiger an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Auf anderen Straßen hat sich dagegen die Zahl der beteiligten Schwertransporter über 12 Tonnen um 429 (+ 5,8%) und die der Güterkraftfahrzeuge von 7,5 bis 12 Tonnen um 72 (+ 8,3%) erhöht.

Schaubild 8



8. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Das am meisten genutzte Verkehrsmittel ist der Personenkraftwagen. Pkw-Insassen haben deshalb mit 57% auch den größten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Rund 18% der Verletzten beziehungsweise Getöteten benutzten ein Fahrrad, 8,1% ein Motorrad und 4,1% ein Mofa/Moped. Knapp 8% der Verunglückten waren als Fußgänger unterwegs. Mit Werten von 2,8 beziehungsweise 1,2% waren Insassen von Lastkraftwagen und Bussen eher selten unter den verunglückten Personen.

Ein Fünftel mehr getötete Radfahrer

Verglichen mit dem Vorjahr wurden wesentlich mehr Fahrradbenutzer verletzt beziehungsweise getötet. So stieg die Zahl der Verletzten um 6,4%, die der getöteten Fahrradbenutzer sogar um 21%. Auch gab es 1,1% mehr verletzte und 2,0% mehr getötete Benutzer von Motorrädern. Dagegen blieb die Zahl der Verletzten Mofa-/Mopedbenutzer nahezu konstant (-0,0%), während die der getöteten um 15 Personen oder 12% abgenommen hat. Im Vergleich zum Vorjahr wurden auch bedeutend weniger Pkw-Insassen getötet (-13%) und 4,7% weniger verletzt.

Da die Häufigkeit der Beteiligung an Unfällen auch von der Zahl der jeweiligen Fahrzeuge abhängt, ergibt die Relation der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand eine Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat für 2005 einen Bestand von 1,7 Millionen Mofas/Mopeds, 3,8 Millionen Motorrädern und 45 Millionen Personenkraftwagen ermittelt. Bezogen auf den Bestand waren mit 10 beziehungsweise 9 Verunglückten je 1 000 Fahrzeuge Benutzer von Mofas/Mopeds beziehungsweise Motorrädern wesentlich stärker gefährdet als Benutzer von Pkw mit 6 Verunglückten je 1 000 Fahrzeuge. Das bestandsbezogene Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt zu werden, ist bei Motorradbenutzern mit 23 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge am größten und deutlich niedriger bei Mofa-/Mopedbenutzern und Pkw-Insassen mit jeweils 6 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge. Diese Zahlen belegen zudem, dass die Unfallfolgen bei Motorradbenutzern im Vergleich zu Mofa-/Mopedbenutzern sowie zu Pkw-Insassen schwerwiegender sind. Grund hierfür dürften einerseits die höheren Geschwindigkeiten der Motorräder im Vergleich zu Mofas/Mopeds und andererseits der gegenüber den Personenkraftwagen geringere Schutz für die Benutzer von Motorrädern sein.

152 Personen oder 18% weniger als im letzten Jahr kamen als Fußgänger im Straßenverkehr ums Leben, auch wurden 0,5% weniger verletzt.

Tabelle 5: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2005 gegenüber 2004	darunter Getötete		Veränderung 2005 gegenüber 2004
	2005	2004		2005	2004	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern	78 434	73 637	+ 6,5	575	475	+ 21,1
Mofas / Mopeds	17 864	17 881	- 0,1	107	122	-12,3
Motorrädern	35 703	35 311	+ 1,1	875	858	+ 2,0
Personenkraftwagen ..	250 114	262 843	- 4,8	2 833	3 238	- 12,5
Güterkraftfahrzeugen	12 319	12 003	+ 2,6	213	233	- 8,6
Bussen	5 241	4 994	+ 4,9	9	16	- 43,8
Fußgänger/-innen	34 602	34 915	- 0,9	686	838	- 18,1
Sonstige	4 527	4 384	+ 3,3	63	62	+ 1,6
Insgesamt	438 804	445 968	- 1,6	5 361	5 842	- 8,2

9. Unfallursachen

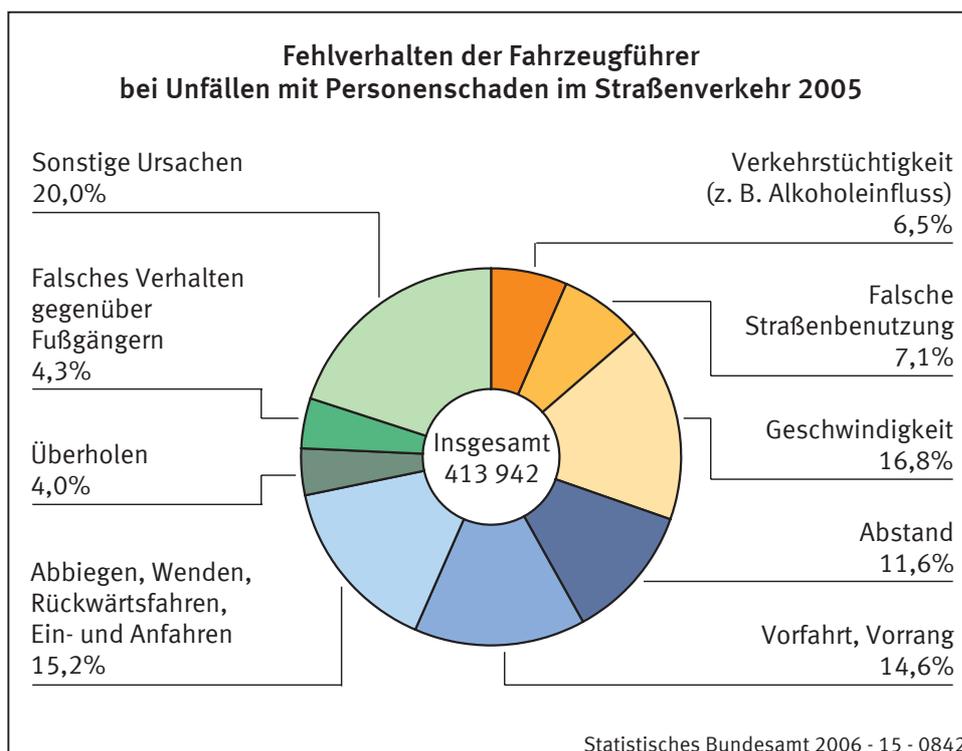
Die unfallaufnehmende Polizei kann nach Beurteilung des Unfallhergangs beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen benennen. Waren auch äußere Umstände, wie beispielsweise Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse oder Hindernisse auf der 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 336 619 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2005 stellte die Polizei insgesamt 478 868 Unfallursachen fest, das waren durchschnittlich 1,4 Ursachen pro Unfall. Von den Unfallursachen lagen 86% im Fehlverhalten der Fahrzeugführer, 4,1% im Fehlverhalten von Fußgängern, 5,0% in den Straßenverhältnissen sowie jeweils weniger als 1% in Hindernissen (z.B. Wild) auf der Fahrbahn, in technischen oder Wartungsmängeln und in Witterungseinflüssen. Die im Jahr 2005 gezählten 23 988 Unfallursachen aufgrund der Straßenverhältnisse waren überwiegend Schnee, Eis und Regen und sind gegenüber 2004 um 10% angestiegen.

Die häufigsten Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Straßenverkehrsunfällen waren nicht angepasste Geschwindigkeit (17%), Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (15%), Nichtbeachten der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (15%) sowie Abstandsfehler (12%). Gegenüber 2004 haben die genannten Unfallursachen „Nichtbeachten der Vorfahrt“ um 1,9% und „nicht angepasste Geschwindigkeit“ um 4,0% abgenommen, während Abstandsfehler (+ 0,8%) und Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (+ 1,7%) zugenommen haben. Auf die Unfallursache Alkoholeinfluss wird in Kapitel 11 gesondert eingegangen.

**Nicht angepasste
Geschwindigkeit
bleibt häufigste
Unfallursache**

Drei Viertel (76%) der 19 814 Fehlverhalten von Fußgängern, gingen auf „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ zurück. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Fehlverhalten der Fußgänger insgesamt um 3,4% ab.

Schaubild 9



Nach diesem allgemeinen Überblick über das Unfallgeschehen im Jahr 2005 werden im Folgenden besonders gefährdete Gruppen von Verkehrsteilnehmern, nämlich Kinder, junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren sowie ältere Menschen über 65 Jahre betrachtet.

10. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern

10.1 Kinder

Überblick

Kinder sind die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung. Im Jahr 2005 verunglückten 36 954 Kinder auf Deutschlands Straßen, das waren 0,9% weniger als 2004. Zum ersten Mal nach fünf Jahren ist aber die Zahl der getöteten Kinder im Straßenverkehr wieder angestiegen. Im letzten Jahr verloren bei Verkehrsunfällen 159 Kinder ihr Leben, 6 Kinder (+ 3,9%) mehr als 2004. Insgesamt betrug der Anteil der Kinder an allen Verunglückten im Straßenverkehr 8,4%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei 14% (11,9 Millionen). Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 310 Kinder unter 15 Jahren je 100 000 Einwohner.

Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Überdurchschnittlich häufig verunglücken Kinder als Fußgänger und Radfahrer. 27% aller verunglückten Fußgänger und 17% aller verunglückten Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern hatten das 15. Lebensjahr noch nicht vollendet.

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2005	2004	Veränderung 2005 gegenüber 2004
	Anzahl		%
Verunglückte insgesamt	36 954	37 285	- 0,9
darunter			
Fußgänger	9 279	9 684	- 4,2
Fahrradfahrer ¹⁾	13 568	13 241	+ 2,5
Insassen von Pkw	12 006	12 359	- 2,9
Getötete	159	153	+ 3,9
darunter			
Fußgänger	42	43	- 2,3
Fahrradfahrer ¹⁾	41	23	+ 78,3
Insassen von Pkw	67	80	- 16,3

1) Einschließlich Mitfahrer.

Kinder am häufigsten mit dem Fahrrad verunglückt

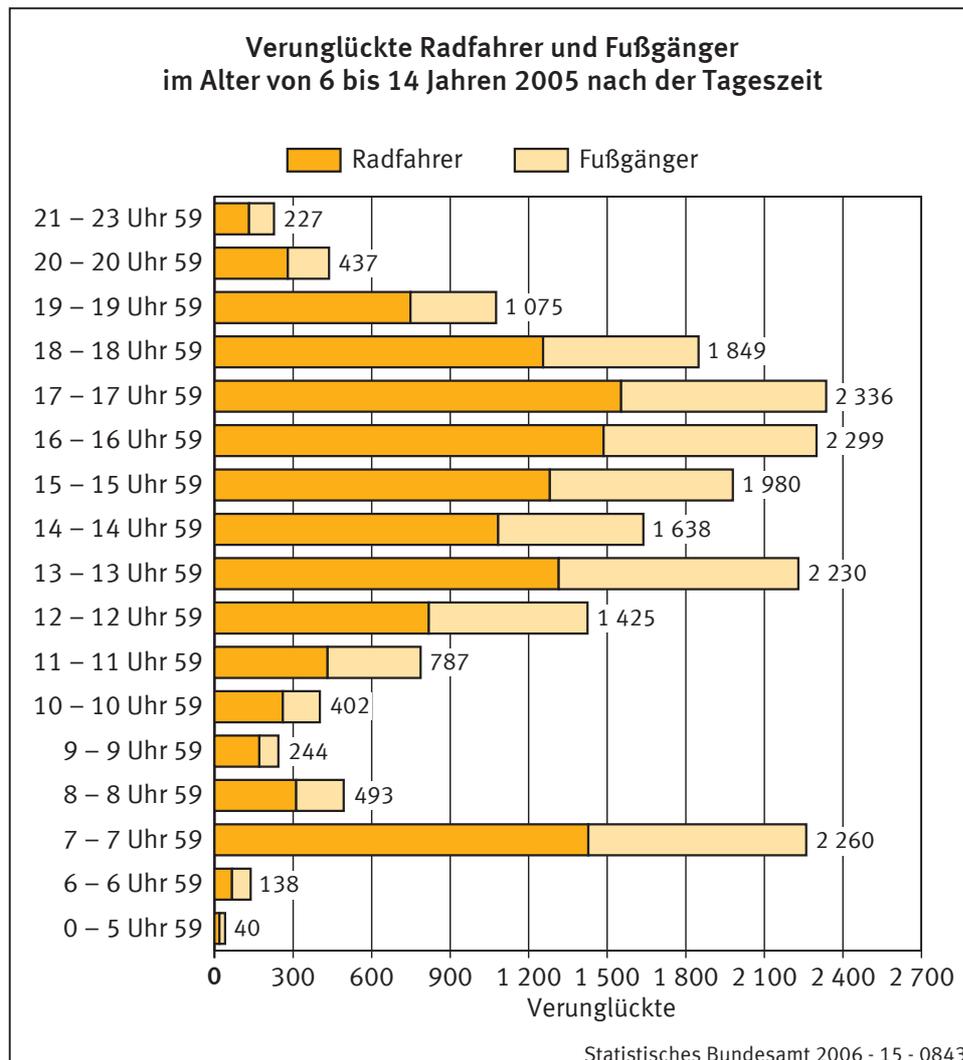
37% der im vergangenen Jahr im Straßenverkehr verunglückten Mädchen und Jungen im Alter unter 15 Jahren waren mit dem Fahrrad unterwegs. Nahezu jedes dritte verunglückte Kind saß als Mitfahrer in einem Personenkraftwagen und etwa jedes vierte verunglückte als Fußgänger. Im Vergleich zu 2004 kamen mehr Kinder auf Fahrrädern (+2,5%) und weniger Kinder im Personenkraftwagen (- 2,9%) oder als Fußgänger (- 4,2%) zu Schaden. Besonders stark gestiegen ist die Zahl der getöteten Kinder auf Fahrrädern. Im letzten Jahr verloren 18 Kinder mehr als 2004 als Radfahrer ihr Leben, das ist eine Zunahme um 78%. Bei einem Vergleich der Altersgruppen fällt auf, dass von dieser Zunahme besonders die Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen betroffen ist. Starben in 2004 insgesamt 17 Jungen und Mädchen dieser Altersgruppe als Radfahrer, so waren es im letzten Jahr 31. Damit ist mehr als drei Viertel der Zunahme bei den getöteten Radfahrern unter 15 auf diese Altersgruppe zurückzuführen.

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. Aus Schaubild 7 ist ersichtlich, 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 bis 8 Uhr und zwischen 13 bis 14 Uhr und 23% zwischen 16 bis 18 Uhr verletzt oder getötet.

Kinder auf dem Schulweg und am Nachmittag besonders gefährdet

Schaubild 10



Fehlverhalten der Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren

Die Polizei registrierte bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2005 insgesamt 5 589 Fehlverhalten von Fußgängern und 9 584 falsche Verhaltensweisen von Radfahrern im Alter zwischen 6 und 14 Jahren. Die häufigste fehlerhafte Verhaltensweise der Fußgänger dieser Altersgruppe, die zu Verkehrsunfällen führte, war das Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (47%), gefolgt vom Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sicht Hindernissen (25%) sowie falschem Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war (6,3%). Bei den Rad fahrenden Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren gab es folgende hauptsächliche Unfallursachen: Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile (17%), Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (17%) sowie das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (7,6%).

10.2 Junge Erwachsene

Überblick

Hohes Unfallrisiko für 18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer

Das Erreichen der Volljährigkeit und die neu erworbene Fahrerlaubnis bedeuten mehr Freiraum und Mobilität im Leben vieler junger Menschen. Beim Fahren wird leider allzu oft das eigene Können überschätzt. Die Straßenverkehrsunfallstatistik zeigt eine traurige Bilanz. Im Jahr 2005 verunglückten in Deutschland insgesamt 87 597 junge Männer und Frauen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren im Straßenverkehr, davon wurden 1 076 Personen getötet. Damit gehörte jeder fünfte Verunglückte (20%) und Getötete (20%) im Straßenverkehr zu dieser Altersgruppe; ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug dagegen nur 8,2%. Häufiger als andere Altersgruppen verunglückten die jungen Erwachsenen als Benutzer von Personenkraftwagen. 26% aller verunglückten und 29% aller getöteten Pkw-Insassen waren im Alter von 18 bis 24 Jahren.

Im Vergleich zum Jahr 2004 hat die Gesamtzahl der Verunglückten der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer allerdings um 5,0%, die der getöteten 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer sogar um 15% abgenommen. Mit 82 Getöteten oder 35% weniger im Jahr 2005 haben die 19- bis 20-Jährigen absolut betrachtet den höchsten Rückgang bei den Getöteten aller Altersjahre.

Es bleibt zu hoffen, dass sich diese erfreuliche Entwicklung bei den Fahranfängern in den nächsten Jahren fortsetzt. Nach einem Modellversuch in Niedersachsen im Jahr 2004 ist mittlerweile in elf Bundesländern das „Begleitete Fahren“ eingeführt. Das heißt, in diesen Ländern können Jugendliche bereits mit 17 den Pkw-Führerschein erwerben. Voraussetzung ist, dass sie bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres mit einer Begleitperson, meist Erziehungsberechtigten, fahren. Mit dieser Maßnahme soll das Unfallrisiko junger Fahrer/innen weiter gesenkt werden. Wegen der noch zu geringen Zeitspanne, die meisten Bundesländer haben erst ab Mitte 2005 beziehungsweise Anfang 2006 das „Begleitete Fahren“ eingeführt, können die Auswirkungen dieser Regelung auf das Unfallgeschehen erst in den nächsten Jahren analysiert werden.

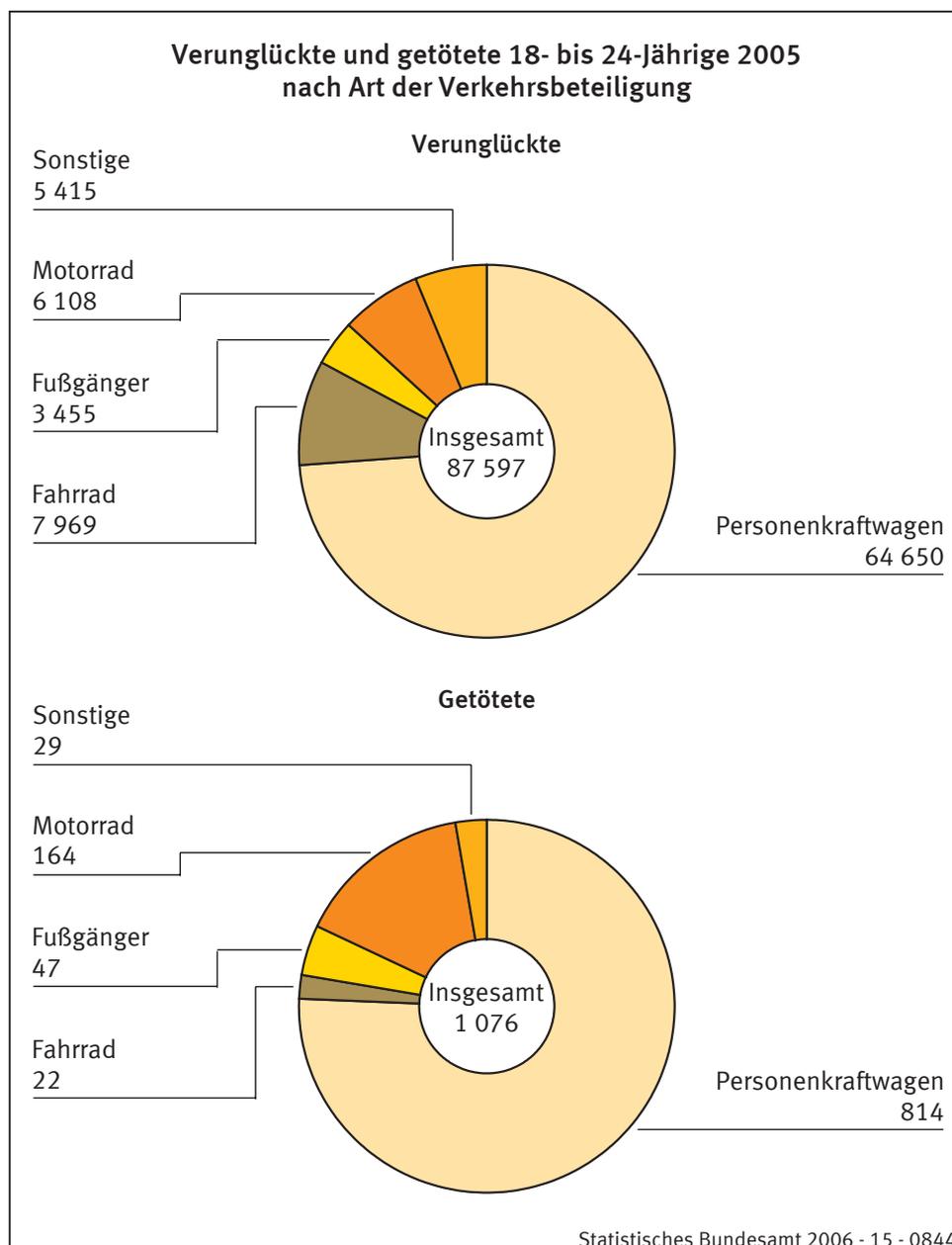
Verunglückte junge Erwachsene nach Art der Verkehrsbeteiligung

Fast drei Viertel der jungen Erwachsenen verunglückten im Jahr 2005 als Insassen von Personenkraftwagen, davon 46 404 als Fahrer und 18 246 als Mitfahrer. Mit dem Fahrrad verunglückten 9,1%, als Motorradbenutzer 7,0% und als Fußgänger

3,9%. Etwas anders waren diese Anteile bei den getöteten jungen Erwachsenen: 76% kamen als Pkw-Insassen, 15% als Motorradbenutzer und 4,4% als Fußgänger bei einem Straßenverkehrsunfall ums Leben. Gegenüber 2004 wurden 174 Personen oder 18% weniger Verkehrsteilnehmer im Alter von 18 bis unter 25 Jahren als Pkw-Insassen getötet. Die Zahl der getöteten Radfahrer in diesem Alter ist von 17 auf 22 Personen angestiegen.

Junge Männer sind immer noch erheblich gefährdeter als junge Frauen: Von den in 2005 verunglückten 18- bis 24-jährigen Pkw-Insassen waren 52% männlich und 48% weiblich. Auch die Unfallschwere ist bei den jungen Männern erheblich größer als bei den Frauen. Dies verdeutlichen die Zahlen der Getöteten: 74% der in einem Personenkraftwagen ums Leben gekommenen 18- bis 24-Jährigen waren Männer und nur 26% Frauen. Fast jede dritte junge Frau (30%) wurde als Mitfahrerin im Personenkraftwagen getötet, bei den Männern saß nur etwa jeder Fünfte (21%) nicht selbst am Steuer.

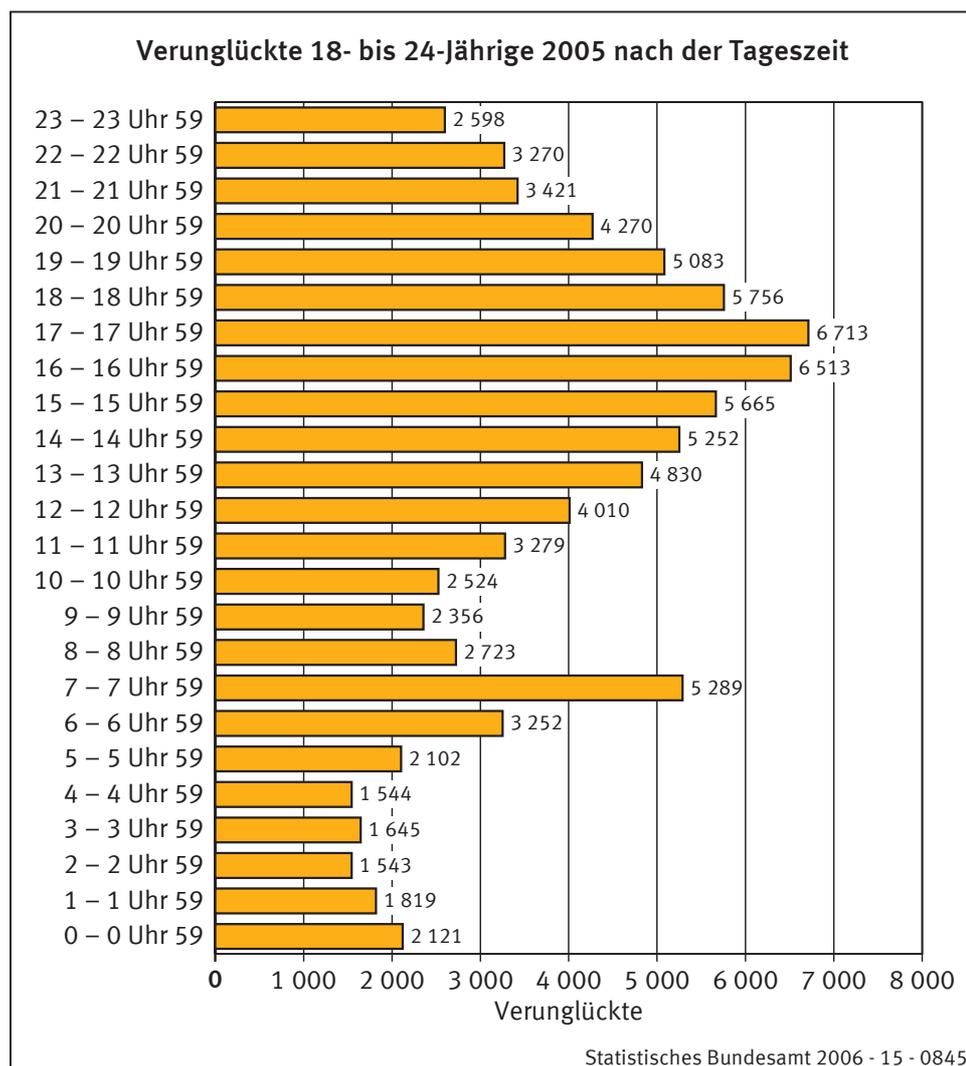
Schaubild 11



Verunglückte junge Erwachsene nach der Tageszeit

Im Tagesablauf ergibt das Unfallgeschehen der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer folgendes Bild (siehe Schaubild 12): Ein erstes relatives Maximum der Verunglückten mit einem Anteil von 6,0% liegt zwischen 7 und 8 Uhr morgens, also bei Arbeitsbeginn. 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 beziehungsweise getötet, danach sinken die Werte wieder.

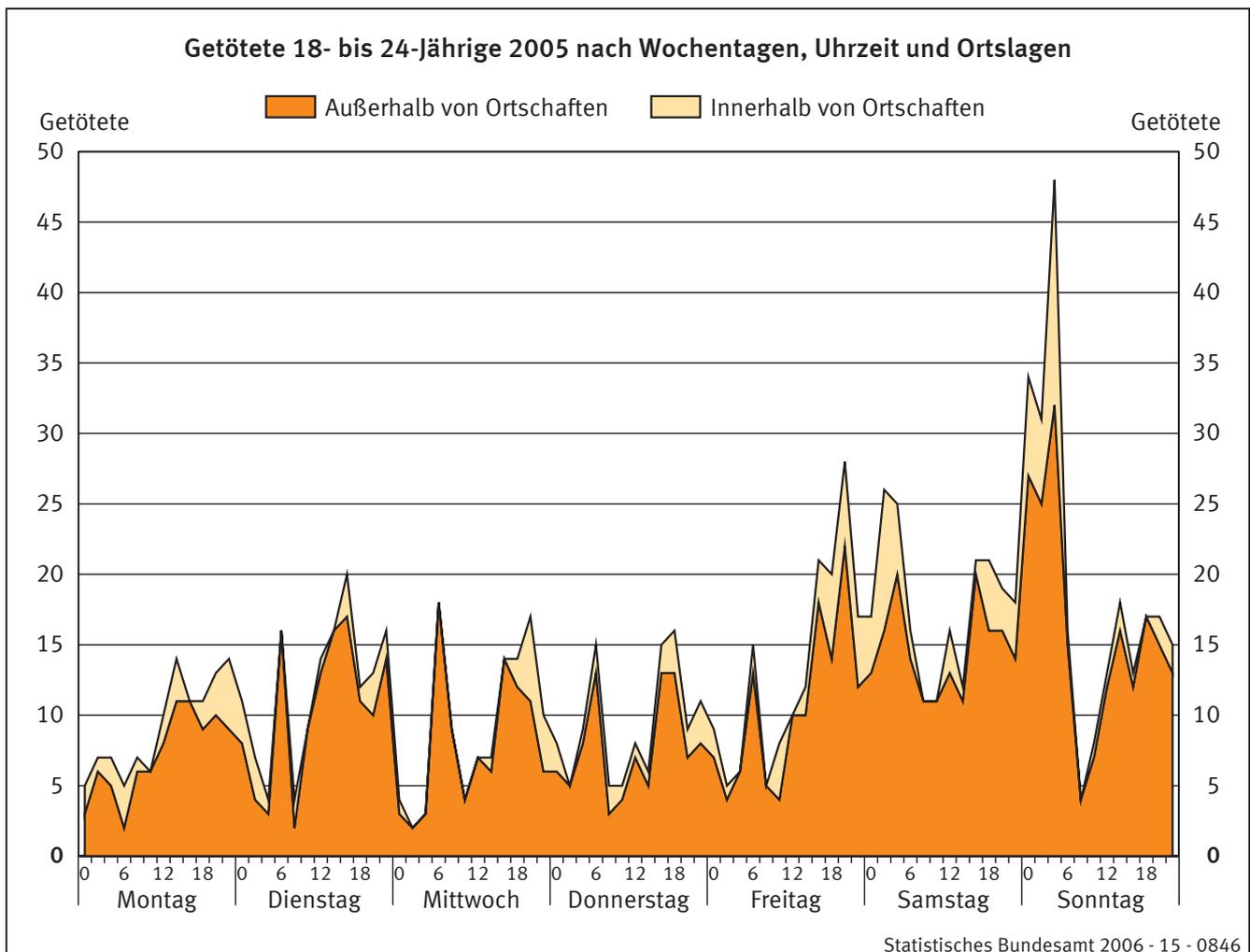
Schaubild 12



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 31% 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 im letzten Jahr 47% der insgesamt 1 076 getöteten jungen Erwachsenen, während der entsprechende Anteil der übrigen Altersgruppen nur 26% betrug. An dieser unterschiedlichen Verteilung der Verunglückten beziehungsweise Getötetenzahlen wird auch deutlich, wie folgenschwer insbesondere nächtliche Verkehrsunfälle sind.

In der Tagespresse sind nach einem Wochenende häufig Berichte über Straßenverkehrsunfälle junger Fahrer mit schwerwiegenden Folgen zu lesen. Dieses hohe Unfallrisiko junger Menschen, vor allem auch am Wochenende zeigt die nachfolgende Grafik: In den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes, besonders freitags von 20 bis 22 Uhr und samstags von 2 bis 6 Uhr sowie sonntags zwischen 0 und 6 Uhr verunglücken sehr viele junge Leute tödlich. In diesen 12 Stunden des Wochenendes kam mehr als jeder sechste (16%) der 1 076 im Jahr 2005 bei Verkehrsunfällen getöteten 18- bis 24-Jährigen ums Leben, aber nur 6,0% der Getöteten der übrigen Altersgruppen. Viele dieser nächtlichen Unfälle von jungen Erwachsenen dürften so genannte „Disco-Unfälle“ sein.

Schaubild 13



Fehlverhalten junger Fahrzeugführer

Auch bei den Unfallverursachern waren junge Verkehrsteilnehmer führend. Bei 21% der Unfälle mit Personenschaden trugen nach Ansicht der Polizei 18- bis 24-jährige Fahrer beziehungsweise Fahrerinnen die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls. Von den 1 076 im Straßenverkehr getöteten 18- bis 24-Jährigen starben 729 junge Menschen, das sind mehr als zwei Drittel, durch eigenes Verschulden. Die meisten (65%) der selbst verschuldeten Unfälle, bei denen junge Fahrer/innen ums Leben kamen, wurden durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht.

Das häufigste Fehlverhalten von Fahranfängern war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (26%). Danach folgten Vorfahrt-/Vorrangfehler (12%), Abstandsfehler (12%), Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (12%), falsche Straßenbenutzung (6,4%) sowie Alkoholeinfluss (5,9%).

10.3 Senioren

Überblick

Unfallfolgen für Senioren schwerwiegender

Ältere Menschen sind weniger häufig an Unfällen beteiligt als jüngere Menschen. Im Jahr 2005 verunglückten 41 943 Personen über 65 Jahre im Straßenverkehr, ein Anteil von rund 10% an der Gesamtzahl der Verunglückten. Senioren machen aber 19% der Bevölkerung aus. Ältere Menschen sind zwar in weniger Unfälle verwickelt als andere Altersgruppen, erleiden aber deutlich schlimmere 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 auch im Jahr 2005 mit dem Grad der Verletzung, das heißt ältere Menschen wurden tendenziell schwerer verletzt als jüngere Verkehrsteilnehmer. So waren 8,4% der Leicht-, 14% der Schwerverletzten und 22% der Getöteten im Alter von 65 und mehr Jahren.

Gegenüber 2004 ist die Zahl der verunglückten Senioren um 4,0% angestiegen, die der getöteten hat dagegen um 3,2% abgenommen, lag damit aber unter dem durchschnittlichen Rückgang aller Altersgruppen von 8,2%.

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 (48%) Fahrer oder Mitfahrer in einem Personenkraftwagen. Die stärkere Nutzung von Fahrrädern in den letzten Jahren – 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 10 683 ältere Menschen mit dem Fahrrad (25%) und 6 812 als Fußgänger (16%).

Tabelle 7: Bei Straßenverkehrsunfällen 2005 verunglückte Senioren von 65 und mehr Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	2005	2004	Veränderung 2005 gegenüber 2004 %
	Anzahl		
Verunglückte	41 943	40 315	+ 4,0
darunter			
Fußgänger	6 812	6 767	+ 0,7
Fahrradfahrer ¹⁾	10 683	9 714	+ 10,0
Insassen von Pkw	20 110	19 708	+ 2,0
Getötete	1 162	1 201	- 3,2
darunter			
Fußgänger	336	394	- 14,7
Fahrradfahrer ¹⁾	282	224	+ 25,9
Insassen von Pkw	471	494	- 4,7

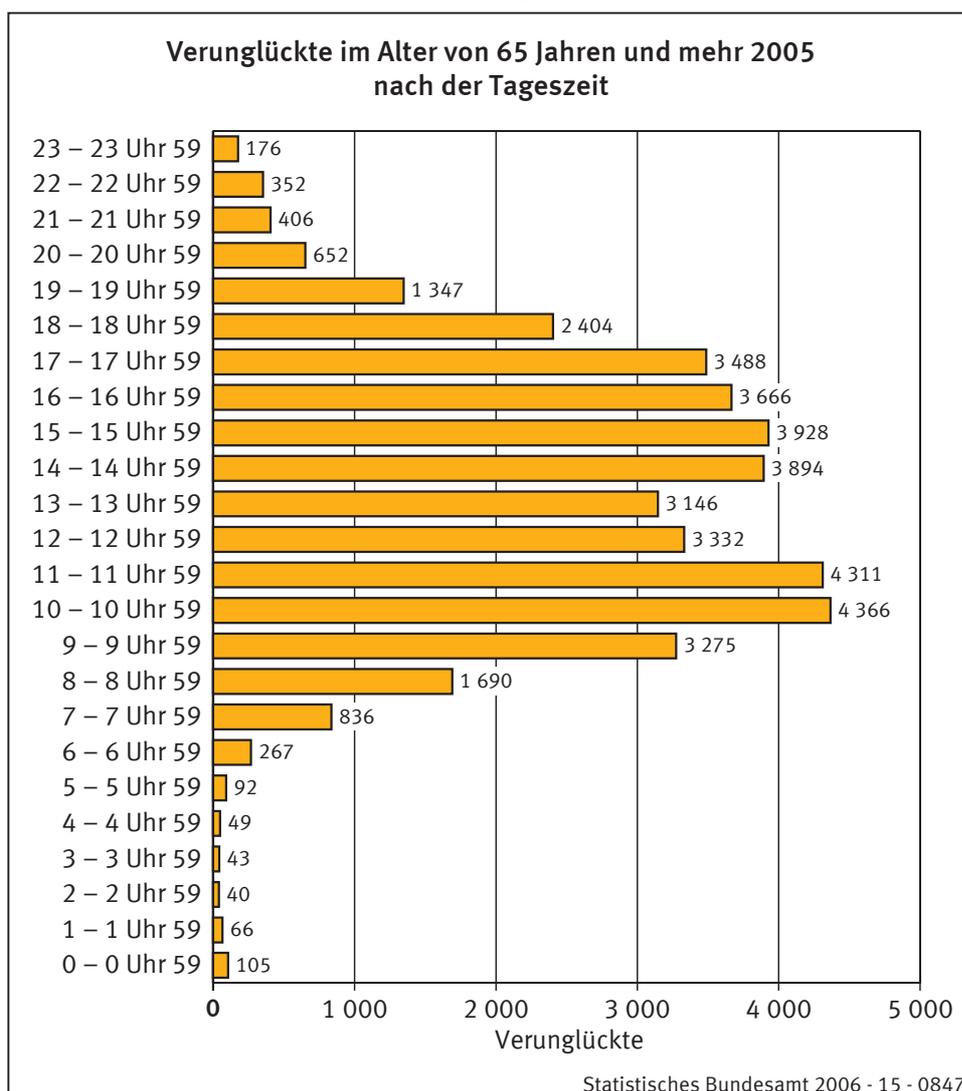
1) Einschließlich Mitfahrer.

Ein Vergleich der Verunglücktenzahlen aller Altersgruppen ergibt für die Senioren folgendes Bild: 8,0% der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Pkw-Insassen waren über 65 Jahre alt, aber 17% der getöteten. Der Anteil der bei Fahrradunfällen verunglückten Senioren betrug 14%. Dagegen war fast jeder zweite Getötete auf dem Fahrrad (49%) älter als 65 Jahre. Waren 20% der verunglückten Fußgänger ältere Menschen, so waren es bei den getöteten wiederum fast die Hälfte (49%). Das zeigt, dass ältere Menschen, sofern sie bei einem Unfall verletzt werden, wegen ihrer körperlichen Konstitution ein wesentlich höheres Risiko laufen, zu sterben als jüngere Menschen.

Verunglückte Senioren nach der Tageszeit

Da Senioren und Seniorinnen im Allgemeinen nicht mehr berufstätig sind, unterscheidet sich die tageszeitliche Verteilung der Verunglückten von denen der übrigen Altersgruppen (siehe Schaubild 14). Im Jahr 2005 verunglückten 28% der älteren Menschen in der morgendlichen Einkaufszeit zwischen 9 und 12 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 auf jeweils knapp 8%. Am Nachmittag zwischen 14 und 18 Uhr steigt die Zahl der verunglückten Senioren nochmals auf Anteile zwischen 8,3 und 9,4% an und sinkt danach kontinuierlich. In den 11 Stunden zwischen 20 Uhr abends und 7 Uhr morgens verunglückten nur 5,4% der Senioren.

Schaubild 14



Fehlverhalten der Senioren

Bei älteren Autofahrern ist im Allgemeinen der sportliche Reiz des Fahrens zurückgegangen. Daher wird ihnen nur selten, im Vergleich zu jungen Erwachsenen, bei einem Unfall eine zu hohe Geschwindigkeit angelastet.

Ältere Verkehrsteilnehmer scheinen bei komplexen Situationen eher den Überblick zu verlieren als jüngere. So waren bei ihnen „Vorfahrts-/Vorrangfehler“ häufigste Ursache (22%) bei Unfällen mit Personenschaden. Zweithäufigster Unfallgrund mit 19% war „falsches Verhalten beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren“.

Wenn es bei älteren Menschen, die als Fußgänger in einen Unfall verwickelt waren, ein Fehlverhalten gab, war es in vier von fünf Fällen (80%) ein „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“, insbesondere das „Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ (52%).

Die Unfallstatistik der hier genannten Altersgruppen muss vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung gesehen werden. So hat die Zahl der Mitbürger über 65 Jahren in den letzten 20 Jahren um mehr als ein Drittel zugenommen (+ 34%), während die Zahl der Kinder unter 15 Jahren um 2,7%, die der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen sogar um 27% abgenommen hat. Zugleich ist der Bevölkerungsanteil der Senioren in diesem Zeitraum von 15 auf 19% gestiegen, der Anteil der Kinder ist dagegen von 16 auf 14% und der Anteil der jungen Erwachsenen von 12 auf 8,2% gesunken.

11. Alkoholunfälle

11.1 Überblick

Im Jahr 2005 hat die Polizei weniger Alkoholunfälle, d.h. Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss gestanden hat, registriert als im Vorjahr. Insgesamt wurden in Deutschland 53 394 Unfälle von der Polizei aufgenommen, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Dies waren 2,4% aller polizeilich registrierten Unfälle. Während die Unfälle insgesamt nur leicht um 0,3% zurückgingen, verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle deutlicher um 4,6%. Von den polizeilich registrierten Alkoholunfällen waren 31 390 mit nur Sachschaden (- 6,1%). Bei 22 004 Alkoholunfällen entstand Personenschaden (- 2,4%), dabei wurden 19 831 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt (- 2,1%), 8 002 schwer verletzt (- 6,5%) und 603 getötet (- 14%).

Starker Rückgang der Alkoholunfälle

Tabelle 8: Alkoholunfälle im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2005	2004	Veränderung 2005 gegenüber 2004
	Anzahl		%
Alkoholunfälle insgesamt	53 394	55 991	- 4,6
davon			
mit Sachschaden	31 390	33 443	- 6,1
mit Personenschaden	22 004	22 548	- 2,4
dabei Verunglückte	28 436	29 521	- 3,7
Getötete	603	704	- 14,3
Schwerverletzte	8 002	8 555	- 6,5
Leichtverletzte	19 831	20 262	- 2,1

Trotz dieser starken Rückgänge starben 2005 in Deutschland immer noch 11% aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, dies war rund jeder neunte Getötete im Straßenverkehr. Alkoholunfälle haben überdurchschnittlich schwere Folgen: Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 16 Getötete und 229 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den Alkoholunfällen mit Personenschaden 27 Getötete und 364 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle.

Seit dem 1. Mai 1998 ist das Führen eines Kraftfahrzeugs mit mehr als 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft beziehungsweise 0,5 Promille im Blut eine 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 (beziehungsweise 0,25 mg/l Atemalkoholgehalt), aber mindestens 0,3 Promille (beziehungsweise 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.

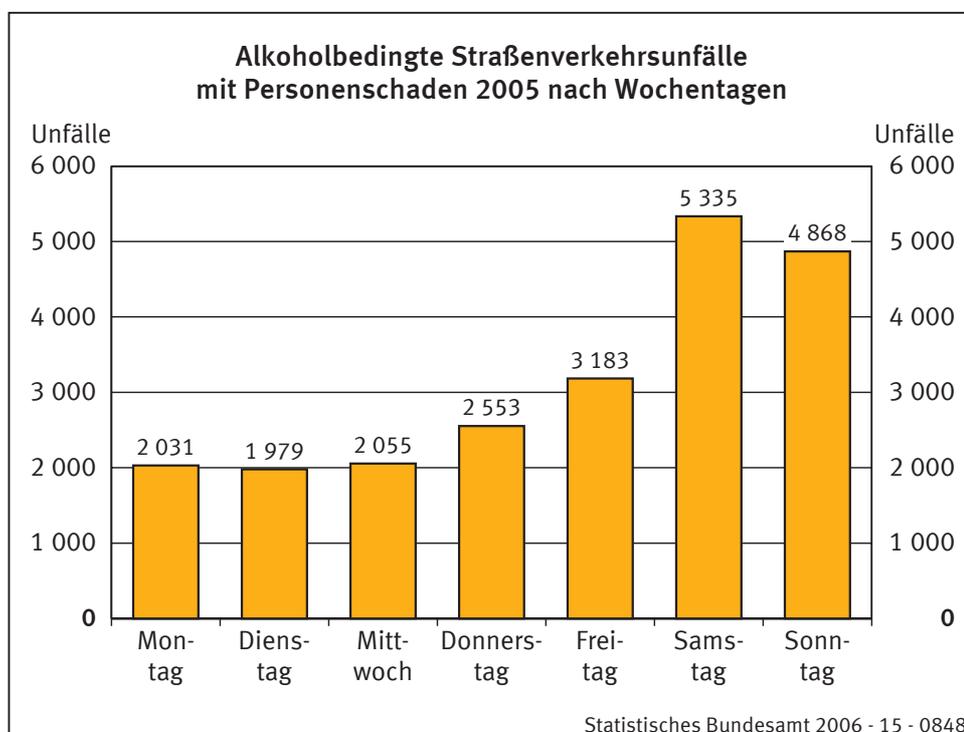
Bei der Bewertung der Daten über Alkoholunfälle ist von einer Dunkelziffer auszugehen, da nicht bei jedem Unfallbeteiligten festgestellt wird, ob er unter Alkoholeinfluss gestanden hat. Weiter kann angenommen werden, dass unter unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmern, die auch nicht nachträglich ermittelt 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 Furcht vor Strafe häufig der Polizei nicht gemeldet. Mit zunehmender Unfallschwere dürfte sich jedoch diese Dunkelziffer wesentlich verringern.

11.2 Zeitliche Verteilung von Alkoholunfällen

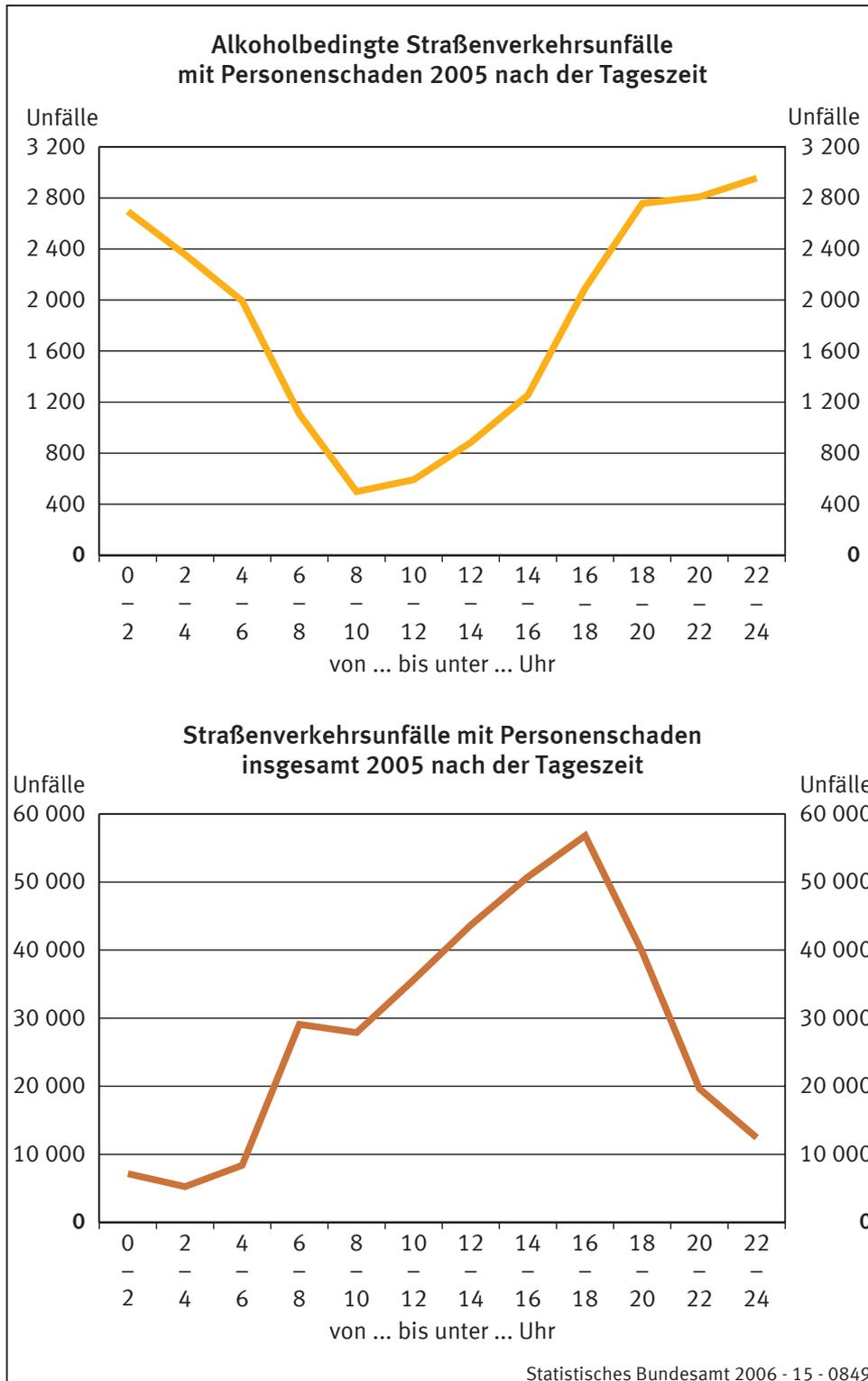
Bemerkenswert ist die Abhängigkeit der Alkoholunfälle vom Wochentag. Generell passieren an einem Freitag die meisten Unfälle mit Personenschaden, sonntags aber relativ wenige. Bei den Alkoholunfällen lag mit einem Anteil von 24% im vergangenen Jahr dagegen eindeutig der Samstag an der Spitze der Unfallhäufigkeit. Es folgen der Sonntag (22%) und erst dann der Freitag (14%). Die wenigsten Alkoholunfälle ereigneten sich dienstags und montags. An jedem dieser beiden Tage kam es nicht einmal zu halb so vielen Unfällen wie an einem Samstag.

Schaubild 15



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 8 und 10 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 (45%) der Alkoholunfälle. Von den 33 225 Personenschadensunfällen in dieser Zeitspanne war bei fast jedem dritten Unfall Alkohol im Spiel (30%).

Schaubild 16



11.3 Beteiligte an Alkoholunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung

Bei 22 345 der 652 487 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Personen war die Verkehrstüchtigkeit durch Alkoholgenuss beeinträchtigt, das waren 3,4%. Entsprechend ihrer dominierenden Stellung im Straßenverkehr waren drei von fünf (57%) alkoholisierten Unfallbeteiligten Pkw-Fahrer. Mit großem Abstand folgten Radfahrer mit einem Anteil von 22%. 7,4% der alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Fußgänger, 6,2% Fahrer von Mofas/Mopeds, 3,9% Motorradfahrer und 2,1% fuhren einen Lastwagen oder Sattelschlepper. Äußerst selten war ein Busfahrer (0,0%) unter den alkoholisierten Unfallbeteiligten.

Tabelle 9: Beteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung 2005

Art der Verkehrsbeteiligung	Beteiligte insgesamt ¹⁾	alkoholisierte Beteiligte	Anteil alkoholisierter Beteiligter in %
Fahrer/-innen von:			
Fahrrädern	85 666	4 977	5,8
Mofas, Mopeds	17 866	1 389	7,8
Motorrädern	35 242	882	2,5
Personenkraftwagen	419 401	12 830	3,1
Güterkraftfahrzeugen	40 494	467	1,2
Bussen	5 437	3	0,1
Fußgänger / -innen	37 024	1 660	4,5
Insgesamt ²⁾	652 487	22 345	3,4
darunter weiblich	209 780	2 410	1,1

1) Einschließlich ohne Angabe des Alters.
 2) Einschließlich sonstige Beteiligte.

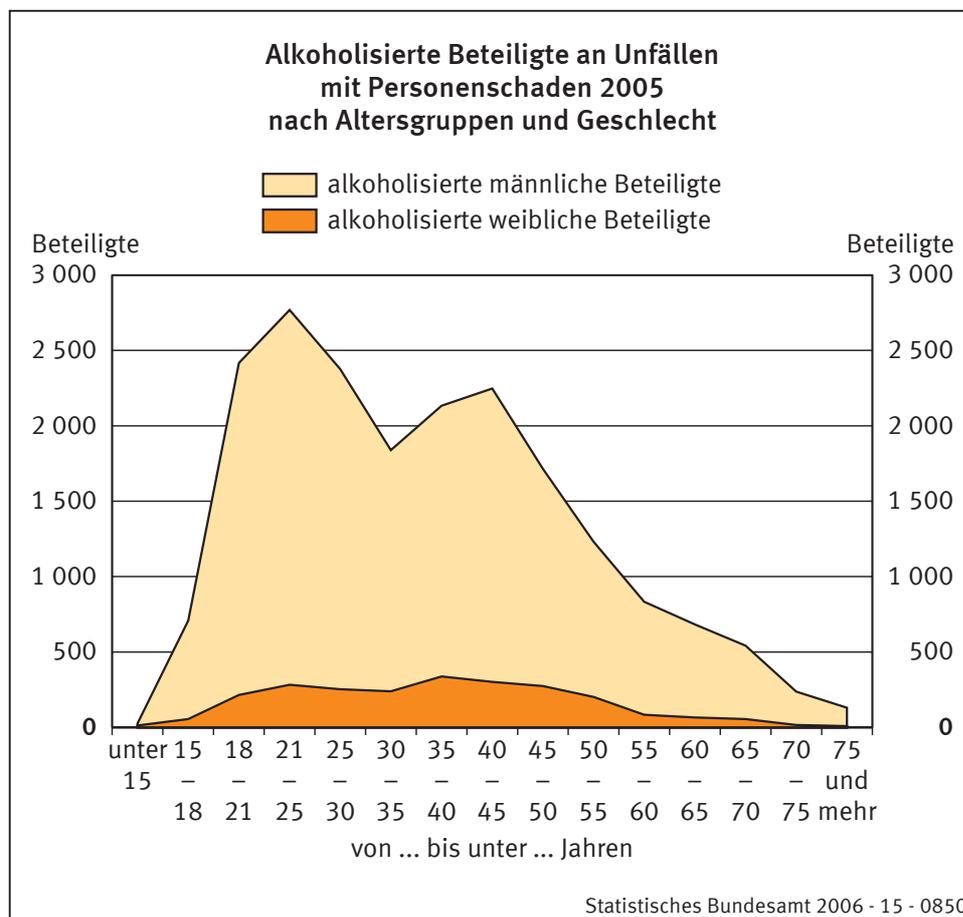
Wird der Anteil der alkoholisierten Beteiligten an allen Unfallbeteiligten einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern gemessen, so zeigen sich deutliche Unterschiede. Der niedrigste Anteil wurde – nimmt man die Gruppe der übrigen Fahrzeuge aus – mit 0,1% bei den Busfahrern festgestellt, gefolgt von den Fahrer/innen von Güterkraftfahrzeugen (1,2%), die als Berufsfahrer sich des Unfall- und vor allem des Bestrafungsrisikos besonders bewusst sind und häufige Kontrollen fürchten müssen. Relativ günstige Ergebnisse zeigten sich auch bei den Motorradfahrern mit 2,5%. Pkw-Fahrer lagen mit 3,1% noch leicht unter dem Durchschnittswert. Deutlich höher war der Prozentsatz der alkoholisierten Fußgänger beziehungsweise Radfahrer mit Werten von 4,5 beziehungsweise 5,8%. Nach wie vor das schlechteste Ergebnis wiesen die Mofa- und Mopedfahrer aus: Bei 7,8% der Unfallbeteiligten dieser Gruppe wurde Alkoholeinfluss festgestellt.

11.4 Beteiligte an Alkoholunfällen nach Altersgruppen

Auch bei einer Aufgliederung der unter Alkoholeinfluss stehenden unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer nach dem Lebensalter ergeben sich deutliche Unterschiede. Die Menge der Alkoholtäter ist relativ jung, über 80% der in Deutschland gezählten alkoholisierten Unfallbeteiligten waren unter 50 Jahre alt. Auffälligste Gruppe hierbei sind wiederum die 18- bis 24-Jährigen, jeder vierte alkoholisierte Beteiligte gehörte dieser Altersgruppe an. Mit steigendem Alter nimmt der festgestellte Alkoholeinfluss ab.

Frauen fallen nur selten durch Trunkenheit im Straßenverkehr auf. Von den 22 345 alkoholisierten Beteiligten des letzten Jahres waren knapp 11% weiblichen Geschlechts.

Schaubild 17



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, das heißt 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 E), 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 statistisch ausgewertet. 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 Graphik im Anhang B verdeutlichen.

Unfälle

Unfälle werden unterschieden nach der Schwere der Unfallfolgen, zum Beispiel 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, das heißt 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 eingetragen.

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 (zum Beispiel Hausbesitzer, Träger von Verkehrseinrichtungen und so weiter). 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** (unter anderem Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie **personenbezogenem Fehlverhalten** (wie Vorfahrtsmißachtung, zu schnelles Fahren und so weiter), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern, das heißt den Beteiligten zugeschrieben wird.

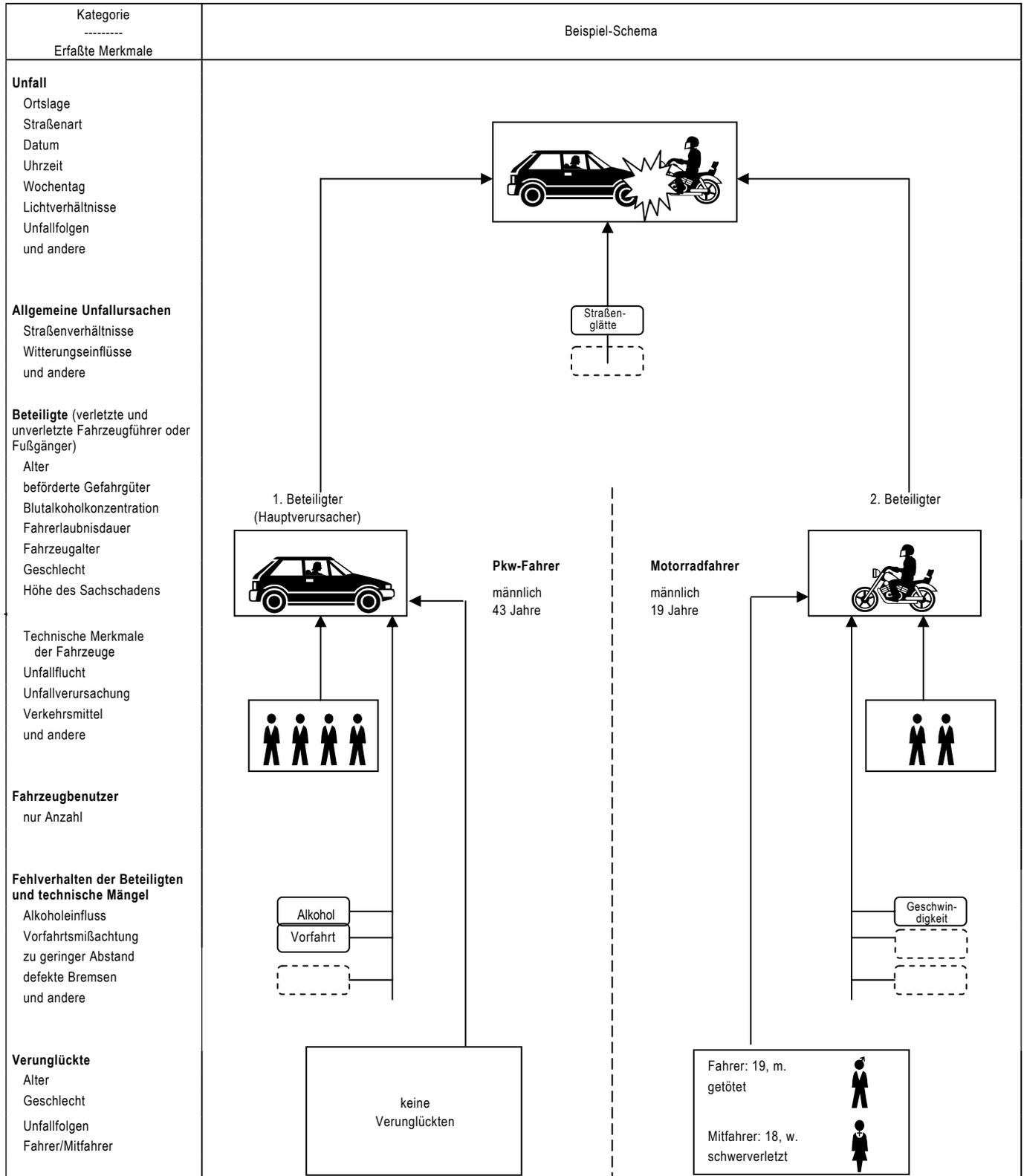
Je Unfall können bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden. Beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten sind jeweils bis zu drei Angaben möglich, so dass je Unfall bis zu 8 Unfallursachen eingetragen sein können.

Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten

Anhang B

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)
- 2 Beteiligte (an Unfall mit Personenschaden)
- 6 Fahrzeugbenutzer
- 2 Verunglückte

- 4 Unfallursachen
- 1 allgemeine Unfallursache
- 3 Fehlverhalten der Fahrzeugführer

Gesetz
über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle^{*)}
(Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz - StVUnfStatG)

Vom 15. Juni 1990

Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1994, Teil I

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 Ausnahmebestimmungen nach der jeweils geltenden Straßen-Gefahrgutausnahmeverordnung,
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.

^{*)} Das „Erste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes“ vom 23. November 1994 sowie die „Siebente Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung“ vom 29. Oktober 2001 wurde eingearbeitet.

§ 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

Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1994, Teil I

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

VERKEHRSUNFALLANZEIGE

Anhang E

Blatt 1

P	S
---	---

--	--	--	--

SA1

Dienststelle		An Bußgeldbehörde/Staatsanwaltschaft		Eingangsstempel		Tatbestandsaufnahme <input type="checkbox"/>	
Tgb.Nr.:		Ordnungswidrigkeit		verjährt am:		RB Krs Gem <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Unfallart		Behördenkennung		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)		Unfallzeit (h/min)	
Zusammenstoß m. and. Fahrzeug, das anfährt, anhält o. im ruh. Verkehr steht vorausfährt oder wartet seitlich in gleicher Richtung fährt entgegenkommt einbiegt oder kreuzt Zusammenstoß zw. Fzg. und Fußgänger Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn Abkommen von Fahrbahn nach rechts Abkommen von Fahrbahn nach links Unfall anderer Art		13 18 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		19 24 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		25 28 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/>		Anzahl der Beteiligten Getötete Schwer-verletzte Leicht-verletzte 29 30 31 32 33 34 35 36		Gesamtsachschaden (volle DM) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Alkoholeinw. Kfz nicht fahrbereit Gefahrgut §142 StGB 36A (78) 36B (79) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Charakteristik der Unfallstelle		Fahrtrichtung		Straßenschlüssel		Haus-Nr.	
Kreuzung Einmündung Grundstücksein- oder -ausfahrt Steigung Gefälle Kurve		innerorts außerorts Ordn.-Nr. aufsteig. absteig. 1 2 1 2		13 13 14 14 15 23		24 27	
38-40 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/>		Straßenk. Straßen-Nr. Buchstabe km 28 29 32 33 34 39		von Netzknoten A Buchstabe nach Netzknoten B Buchstabe Station 40 46 47 48 54 55 56 60			
Besonderheiten der Unfallstelle		Unfallkategorien		Sondererhebung		Unfallfolge Sondermerkmal gesteckt	
Schienengleicher Wegübergang Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) Fußgängerfurt Haltestelle Arbeitsstelle Verkehrsberuhigter Bereich (Z.325)		2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/>		61 62 64 65 67 68		78	
Lichtzeichenanlage		Geschwindigkeitsbegrenzung		Lichtverhältnisse		Straßenzustand	
in Betrieb außer Betrieb 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/>		46 48 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	
Aufprall auf Hindernis neben der Fahrbahn		Vorläufig festgestellte Ursachen		Unfallhergang:		Folgeblatt <input type="checkbox"/>	
Baum Mast Widerlager Schutzplanke sonst. Hindernis kein Aufprall		gemäß Verzeichnis Nr. 01-69 Ord. Nr. 58 59 60 61 62 63 64 65 Ord. Nr. 66 67 68 69 70 71 72 73 gemäß Verzeichnis Nr. 70-89 74 75 76 77		(ggf. Handskizze)			

- Verkehrsunfallanzeige, Bl.1 - Ausf. f. statistische Aufbereitung -

(Datum)

(Unterschrift und Amtsbezeichnung d. aufnehmenden Beamten/in)

Ausgeschwätzte Felder werden statistisch nicht erfaßt.

--	--	--	--

Blatt 3		Behördenkennung		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)		Unfallzeit (h/min)	
Ordn.- Nr.	Sonstige Geschädigte Name, Vorname, PLZ Wohnort, Straße			Alter u. Geschl. (m=männl.) (w=weibl.)	1. Art des Sachschadens und der bekannten Verletzungen		Sach- schaden (volle DM)
	2. Angabe, ob		getötet		a)		
				schwerverletzt		b)	
				leichtverletzt		c)	
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:							

Anhang F

Weitere Informationen zum Unfallgeschehen im Straßenverkehr in Deutschland finden Sie in folgenden Veröffentlichungen:

Titel der Veröffentlichung	Erscheinungsfolge
Fachserie 8 Reihe 7 „Verkehrsunfälle“	monatlich und jährlich
Verkehrsunfälle Zeitreihen	jährlich
Alkoholunfälle im Straßenverkehr	jährlich
Kinderunfälle im Straßenverkehr	jährlich
Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr	jährlich
Unfälle von Senioren im Straßenverkehr	jährlich
Unfälle im Straßenverkehr nach Geschlecht	unregelmäßig
Zweiradunfälle im Straßenverkehr	jährlich
Unfälle von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr	jährlich
Unfälle von Kraftomnibussen im Straßenverkehr	unregelmäßig

Diese Veröffentlichungen stehen auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes <http://www.destatis.de> im Statistikshop zum kostenlosen Download zur Verfügung.

Unser Presseservice für SIE !

Das Statistische Bundesamt bietet Ihnen zu den Daten der Straßenverkehrsunfallstatistik, zu weiteren Verkehrsstatistiken sowie zum Gesamtgebiet der amtlichen Statistik einen umfassenden Informationsservice.

Internet

Auf der Themenseite „Verkehr“ der Homepage des Statistischen Bundesamtes (www.destatis.de) veröffentlichen wir ausgewählte Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik, u.a. zu polizeilich erfassten Unfällen, Getöteten, Verletzten sowie Unfallursachen der letzten drei Jahre sowie Ergebnisse aus weiteren verkehrsstatistischen Erhebungen.

Die vorliegende Broschüre kann unter dem Pfad „Presse – Presseveranstaltungen“ aus dem Internet kostenfrei heruntergeladen werden.

Unter <http://www.destatis.de> und dem Link „Presse“ finden Sie alle aktuellen Pressemitteilungen und können nach Thema oder Veröffentlichungsdatum recherchieren. Für Ihre Planung bieten wir in unserem „Wochenkalender“ eine Vorschau auf die Pressemitteilungen der Folgeweche. Über unseren „E-Mail-Presserverteiler“ können Sie sich die Pressemitteilungen auch zumailen lassen.

Persönlicher Informationsservice über Post, Telefon, Telefax und E-Mail

Sie erreichen uns montags bis donnerstags von 8 bis 17 Uhr und freitags von 8 bis 15 Uhr. Journalisten wenden sich bitte direkt an die Pressestelle unter der Rufnummer (0611) 75-3444, die Faxverbindung lautet (0611) 75-3976 und die E-Mail-Anschrift ist presse@destatis.de. Ihre Anfragen werden von uns schnellstmöglich beantwortet oder an einen auf Ihre Belange direkt eingehenden Experten weitergeleitet. Für Interviews vermitteln wir Ihnen sachkundige Gesprächspartner.

Gerne beantworten wir Ihnen individuelle Fragen zu den Inhalten der vorliegenden Broschüre, bitte wenden Sie sich an unsere Mitarbeiter:

Gruppe „VC – Verkehr“
Tel. (0611) 75-4547
E-Mail: verkehrsunfaelle@destatis.de

Oder schreiben Sie uns:

Statistisches Bundesamt
Gruppe „VC – Verkehr“
65180 Wiesbaden

Allgemeine Fragen zum Statistischen Bundesamt und seinem Datenangebot beantworten Ihnen die Kolleginnen und Kollegen des Allgemeinen Informationsservice:
Telefon: (0611) 75-2405, Telefax: (0611) 75-3330, www.destatis.de/kontakt

Wenden Sie sich an uns, wir helfen Ihnen gerne weiter!