

Verkehrsunfälle

Unfallentwicklung im Straßenverkehr



2009

Erscheinungsfolge: unregelmäßig
Erschienen am 15. Juli 2010
Artikelnummer: 5462401099004

Weitere Informationen zur Thematik dieser Publikation unter:
Telefon: +49 (0)611/75-4547; Fax: +49 (0)611/75-3924;
E-Mail: verkehrsunfaelle@destatis.de

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2010
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

1. Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2009	3
2. Längerfristige Entwicklung	4
3. Entwicklung in der Europäischen Union	5
4. Unfallgeschehen nach Ortschaften	7
5. Unfallgeschehen nach Unfalltypen/-arten	8
6. Unfallursachen	11
7. Unfallgeschehen nach Bundesländern	12
8. Verunglückte nach Verkehrsbeteiligungsarten	15
9. Verunglückte nach Altersgruppen	18
10. Fazit	24

Tabellen

11. Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 bis 2009.....	25
12. Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2006 – 2009 im Überblick	
12.1 Unfälle	28
12.2 Verunglückte	29
12.3 Beteiligte.....	30
12.4 Unfallursachen	31

Anhang

Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik	32
--	----

1 Unfallgeschehen auf deutschen Straßen 2009

Statistisch betrachtet, ereignet sich alle 14 Sekunden ein Unfall auf deutschen Straßen. Jede Stunde werden 45 Personen bei Verkehrsunfällen verletzt. Täglich verlieren 11 Menschen ihr Leben im Straßenverkehr. Das ist trotz der positiven Entwicklung im Unfallgeschehen seit vielen Jahren die traurige Bilanz des vergangenen Jahres. Deshalb sind auch weiterhin große Anstrengungen nötig, um die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen zu erhöhen.

Die Straßenverkehrsunfallstatistik erfasst und dokumentiert wichtige Sachverhalte über die Unfälle und deren Beteiligte als Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Das Unfallgeschehen wird von vielen Faktoren beeinflusst, die sich teilweise nur schwer erfassen lassen. Hierzu zählen die Witterung, die Qualität des Straßennetzes, die Verkehrsentwicklung sowie auch das Verhalten des Verkehrsteilnehmers. Nicht alles kann erfasst werden. Es wird aber versucht, durch Vergleiche mit anderen Daten wie beispielsweise Wohnbevölkerung, Kfz-Bestand Erklärungen für das Unfallgeschehen des vergangenen Jahres zu finden.

Im Jahr 2009 wurde die Polizei häufiger zu Unfällen gerufen als im Vorjahr. Die Zahl der polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle ist gegenüber 2008 um 0,9% auf 2,31 Mill. Unfälle gestiegen. Bei den meisten Unfällen (87%) blieb es bei Sachschaden. Die Zahl der Unfälle mit ausschließlich Sachschaden hat sich im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 1,5% auf 2,0 Mill. erhöht. Während die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, um 1,8% auf 89 519 Unfälle gesunken ist, haben die sonstigen Sachschadensunfälle um 1,7% auf 1,91 Mill. zugenommen.

**Mehr Unfälle,
aber weniger
Verunglückte**

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2009	2008	Veränderung 2009 gegenüber 2008
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle			
insgesamt	2 313 453	2 293 663	+ 0,9
davon:			
Unfälle mit Personenschaden .	310 806	320 614	- 3,1
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.)	89 519	91 144	- 1,8
sonstige Sachschadensunfälle	1 913 128	1 881 905	+ 1,7
Verunglückte insgesamt	401 823	413 524	- 2,8
davon:			
Getötete	4 152	4 477	- 7,3
Schwerverletzte	68 567	70 644	- 2,9
Leichtverletzte	329 104	338 403	- 2,7

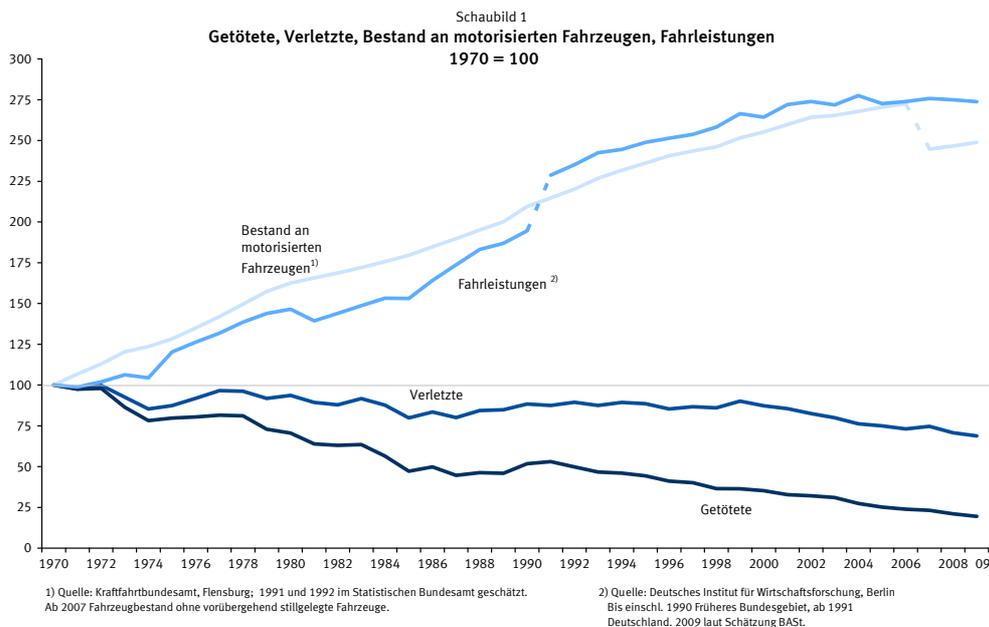
Bei 13% aller Straßenverkehrsunfälle wurden Personen verletzt oder getötet. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden war im Jahr 2009 aber weiter rückläufig, sie ist um 3,1% auf 310 806 zurückgegangen. Bei diesen Unfällen verunglückten insgesamt 401 823 Fahrzeugbenutzer beziehungsweise Fußgänger, das bedeutet einen Rückgang um 2,8% gegenüber 2008. Erneut deutlich abgenommen hat die Zahl der Menschen, die auf deutschen Straßen ihr Leben verloren. Im Jahr 2009 waren es mit 4 152 Menschen 325 Personen oder 7,3% weniger als im Jahr 2008 und dies obwohl auch schon im Vorjahr eine besonders starke Abnahme zu verzeichnen war. Auch die Zahl der Verletzten hat im vergangenen Jahr wieder abgenommen. Es wurden im Vergleich zum Vorjahr 2,9% weniger Personen schwerverletzt, die Zahl der Leichtverletzten ging um 2,7% zurück.

2 Längerfristige Entwicklung

Im längerfristigen Vergleich hat sich die Verkehrssicherheit in Deutschland deutlich erhöht: Gemessen an dem Jahr 1970, in dem mit 21 332 die bisher höchste Zahl an Unfalltoten in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) gezählt wurde, ist die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2009 um über 80% gesunken. Im gleichen Zeitraum sank die Zahl der Verletzten um fast ein Drittel (31%) auf 397 671. Auch mittelfristig hat sich die Lage verbessert: Seit 1991, als mit 11 300 Getöteten die meisten Verkehrstoten nach der deutschen Vereinigung verzeichnet wurde, hat die Zahl der Todesopfer um fast zwei Drittel (-63%) abgenommen. Die Zahl der Verletzten sank gleichzeitig um 21% (1991: 505 535).

Insgesamt zeigt die langfristige Betrachtung des Unfallgeschehens, dass nach 1970 eine Entwicklung zu weniger Getöteten im Straßenverkehr begonnen hat, die mit wenigen Ausnahmen bisher anhält. Mit dem Ergebnis des letzten Jahres konnte nun das 18. Jahr in Folge ein Rückgang der Verkehrstotenzahl erreicht werden.

Das 18. Jahr in Folge weniger Verkehrstote



Diese günstige Entwicklung bei der Zahl der Verkehrstoten ist umso bemerkenswerter, als sowohl der Fahrzeugbestand wie auch die Fahrleistungen seit 1970 ständig zugenommen haben. Seit 1970 erhöhte sich der Bestand an motorisierten Fahrzeugen laut Kraftfahrt-Bundesamt um das Zweieinhalbfache von 20,8 auf 51,8 Millionen Fahrzeuge im Jahr 2009. Bezogen auf jeweils 100 000 Fahrzeuge des Bestands starben im Jahr 1970 im Straßenverkehr noch 102 Menschen, im Jahr 2009 waren es nur noch acht Menschen. Damit ist das bestandsbezogene Risiko im Straßenverkehr zu sterben, in diesem Zeitraum um 92% zurückgegangen. Wird die Zahl der Verkehrstoten auf die insgesamt erbrachten Fahrleistungen bezogen, so zeigt sich für den Zeitraum von 1970 bis 2009 eine ähnliche Entwicklung: Die Zahl der Getöteten je eine Milliarde Fahrzeugkilometer hat um 93% abgenommen (allerdings liegen Angaben zu den Fahrleistungen bis 1990 nur für das frühere Bundesgebiet vor).

So erfreulich diese langfristige Entwicklung auch ist, darf dabei jedoch nicht vergessen werden, dass im Durchschnitt des letzten Jahres immer noch täglich 11 Menschen auf der Straße ihr Leben verloren, 188 Personen schwer- und weitere 902 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt wurden.

3 Entwicklung in der Europäischen Union

In den 27 Staaten der Europäischen Union kamen nach ersten vorläufigen Ergebnissen rund 34 700 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2009 ums Leben. Das ist ein Rückgang um 11% gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zum Jahr 2001, dem Basisjahr für das EU-Ziel, die Verkehrstotenzahl bis 2010 zu halbieren, wurden 36% weniger Getötete gezählt. Damit ist die Europäische Union noch weit von der Zielsetzung entfernt, die Anzahl der Getöteten im Jahr 2010 auf jährlich maximal 27 000 Personen zu verringern.

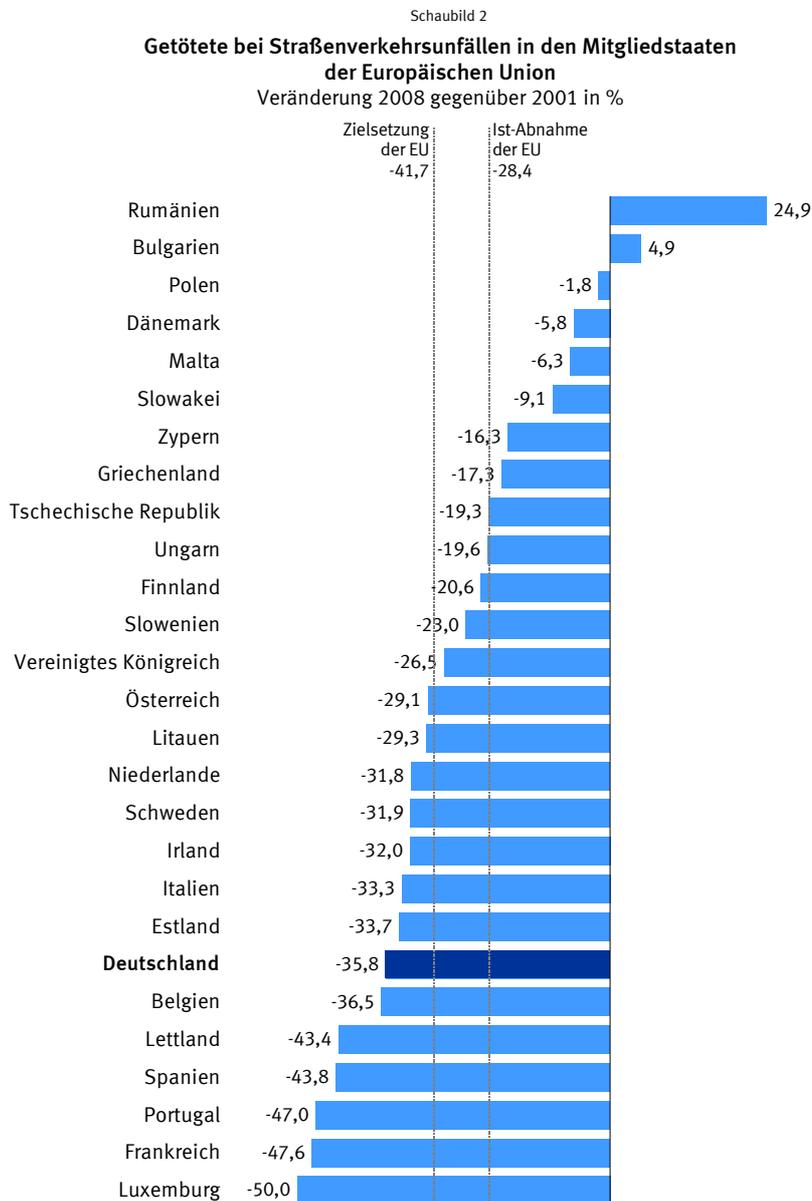
Besser sieht die Entwicklung für Deutschland aus: Im genannten Zeitraum ging die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr um 40% zurück, das waren 2 825 Getötete weniger als im Jahr 2001. Um das EU-Ziel noch erreichen zu können, müsste die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland in diesem Jahr um 16% oder 663 Personen abnehmen. Dieser hohe Prozentsatz wurde nach vorläufigen Ergebnissen zwar für die ersten vier Monate des Jahres 2010 erreicht, es ist jedoch nicht zu erwarten, dass diese Entwicklung bis zum Jahresende anhält. Denn der starke Rückgang der Verkehrstotenzahl im ersten Drittel dieses Jahres ist vor allem auf die winterlichen Witterungsverhältnisse in den Monaten Januar und Februar zurückzuführen. Auf schnee- oder eisglatten Straßen kommt es zwar vermehrt zu Unfällen, diese sind aber häufiger weniger folgenschwer, da nicht so schnell gefahren wird. Dementsprechend gab es in den ersten beiden Monaten dieses Jahres 28% weniger Todessopfer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum zu beklagen.

Um die Zahl der Getöteten auf Deutschlands Straßen mit denen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu vergleichen, werden die Ergebnisse für das Jahr 2008 herangezogen, da bisher noch nicht für alle Länder Ergebnisse für das Jahr 2009 vorliegen.

Insgesamt kamen im Jahr 2008 bei Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union rund 38 900 Menschen ums Leben. Bezogen auf die Einwohner wurden in diesem Jahr in allen Ländern der Europäischen Union durchschnittlich 78 Personen je eine Million Einwohner im Straßenverkehr tödlich verletzt. In Deutschland waren es 54 Personen. Mit diesem Wert lag Deutschland innerhalb der 27 EU-Länder genau wie im Vorjahr auf Rang fünf. Die wenigsten Getöteten, gemessen an der Einwohnerzahl, hatte Malta mit 37, gefolgt von den Niederlanden mit 41 sowie Schweden und dem Vereinigten Königreich mit jeweils 43 Personen.

**Deutschland auf
Rang fünf im EU-
Vergleich**

Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Todesrisiko nach wie vor in den östlichen EU-Staaten. Die meisten Verkehrsoffer je eine Million Einwohner wurden in Litauen mit 148, in Polen mit 143, in Rumänien mit 142 sowie in Bulgarien, Griechenland und Lettland mit jeweils 139 gezählt.



Datenquelle: CARE (EU road accidents database).

Im Jahr 2001 gab es in den 27 Ländern der heutigen Europäischen Union insgesamt rund 54 300 Unfalltote im Straßenverkehr. Um das Ziel, die Verkehrstotenzahl bis 2010 zu halbieren, erreichen zu können, wäre ein Rückgang der Getötetenzahl um jährlich 7,4% erforderlich. Dies entspricht, ausgehend vom Basisjahr 2001, einem Rückgang um rund 42% bis 2008. Mit einer Verringerung der Zahl der Getöteten um 28% im gesamten EU-Raum bis zum Jahr 2008 ist dies bisher nicht erreicht worden. Das Zwischenziel erfüllt haben im Jahr 2008 die fünf Länder Luxemburg, Frankreich, Portugal, Spanien und Lettland. Deutschland hatte zu diesem Zeitpunkt die Zielvorgabe um sechs Prozentpunkte verfehlt.

Allerdings ist hinsichtlich der EU-Zielsetzung anzumerken, dass es für Länder, die im Basisjahr 2001 bereits große Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Getöteten hatten, schwieriger ist, eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten innerhalb von neun Jahren zu erreichen als für Länder mit relativ hohen Zahlen. Wird zur Beurteilung der unterschiedlichen Ausgangssituationen die Zahl der Getöteten je eine Million Einwohner verwendet, zeigt sich, dass Deutschland bereits im Jahr 2001 zu den sieben Mitgliedstaaten gehörte, die bei der Zahl der Getöteten je eine Million Einwohner die niedrigsten Werte vorweisen konnten.

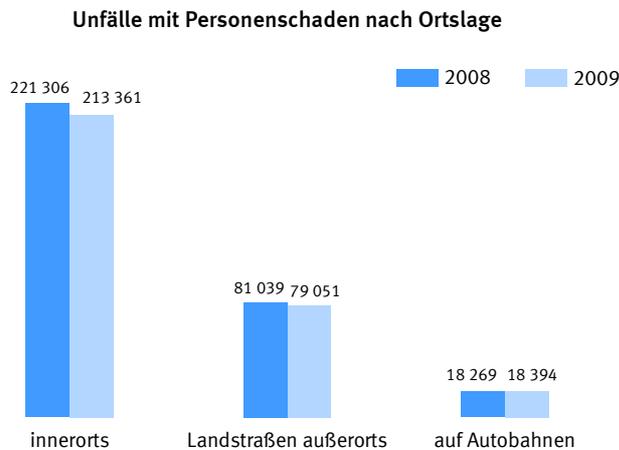
4 Unfallgeschehen nach Ortslagen

Im Jahr 2009 ereigneten sich 3,1% weniger Unfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. Die Unfallanzahl hat mit 3,6% am höchsten auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften abgenommen. Auf Landstraßen (alle Außerortsstraßen ohne Autobahnen) wurden 2,5% weniger Unfälle gezählt. Mehr Unfälle als im Vorjahr passierten auf Autobahnen (+ 0,7%).

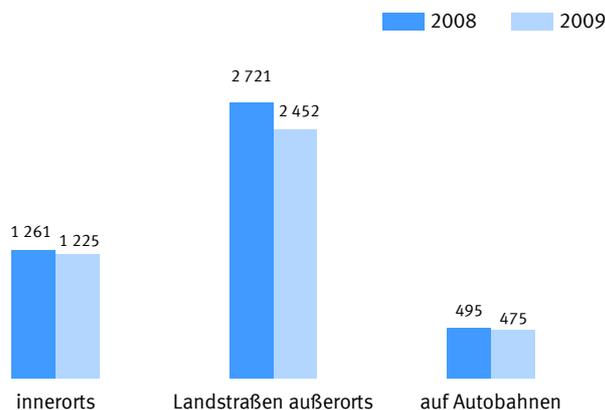
Die Zahl der Verkehrstoten verringerte sich gegenüber 2008 in allen Ortslagen. Mit 9,9% war der Rückgang auf Landstraßen besonders hoch; hier verloren im Jahr 2009 insgesamt 2 452 Verkehrsteilnehmer ihr Leben. Auf den Autobahnen starben 475 Menschen, 4,0% weniger als im Vorjahr. Auf Innerortsstraßen wurden mit 1 225 Personen, 2,9% weniger Unfalltote gezählt.

Stärkster Rückgang bei den Getöteten auf Landstraßen

Schaubild 3



Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Ortslage



Nach wie vor kommt es auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften (69%) am häufigsten zu Unfällen mit Personenschaden. Jeder vierte Unfall geschieht auf Landstraßen, während auf Autobahnen (5,9%) die wenigsten Unfälle mit Personenschaden gezählt werden.

Die meisten Todesopfer im Straßenverkehr sind aber bei Unfällen auf Landstraßen zu beklagen. Im Jahr 2009 waren es, trotz positiver Entwicklung, immer noch 59% aller Unfallopfer, die hier ums Leben kamen. 30% aller Getöteten starben bei Unfällen innerorts und 11% auf Autobahnen. Aus dieser unterschiedlichen Verteilung der Unfälle und der Getöteten wird ersichtlich, dass die Unfallfolgen auf den Außerortsstraßen schwerer als innerorts sind. Um das Risiko in den einzelnen Ortslagen zu quantifizieren, kann als Maß das zahlenmäßige Verhältnis von Verunglückten zu Unfällen mit Personenschaden herangezogen werden: Demnach kamen auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften 1 214 Verunglückte auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden (darunter 6 Getötete, 170 Schwerverletzte und 1 037 Leichtverletzte). Für die Landstraßen lag der entsprechende Wert für die Verunglückten bei 1 442 (darunter 31 Getötete, 345 Schwerverletzte und 1 067 Leichtverletzte) und für die Autobahnen bei 1 570 (darunter 26 Getötete, 269 Schwerverletzte und 1 275 Leichtverletzte). Diese Ergebnisse zeigen, dass im Jahr 2009 die Gefahr bei einem Unfall außerhalb geschlossener Ortschaften ums Leben zu kommen, mehr als fünfmal so hoch war, wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften. Dies liegt daran, dass außerorts wesentlich schneller gefahren wird und dadurch bei einem Unfall die Verletzungen schwerer werden.

5 Unfallgeschehen nach Unfalltypen/-arten

Um Maßnahmen zur Verhinderung von Verkehrsunfällen treffen zu können, ist es wichtig, Kenntnisse über die Hintergründe des Unfallgeschehens zu erhalten. Deshalb wird von der Polizei für jeden Unfall mit Personenschaden oder schwerwiegendem Sachschaden sowohl ein Unfalltyp als auch eine Unfallart erfasst. Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zu einem Unfall geführt hat. Dabei geht es nicht um die Beschreibung der eigentlichen Kollision, sondern wie der Konflikt vor diesem eventuellen Zusammenstoß ausgelöst wurde. Der am häufigsten genannte Unfalltyp in Deutschland war 2009 mit gut 23% der Unfall im Längsverkehr. Diese Unfälle werden durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen. Bei Unfällen dieses Typs starben mehr als ein Fünftel aller im Straßenverkehr Getöteten. Mit knapp 23% an zweiter Stelle stand der Unfalltyp „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“. Bei diesen Unfällen kam es zu einem Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern auf Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstücksein- und -ausfahrten, bei denen ein Unfallbeteiligter die Vorfahrt eines anderen Verkehrsteilnehmers missachtet hat. Nahezu 12% aller Getöteten des Jahres 2009 kamen bei diesen Unfällen zu Tode. Am folgenschwersten ist der dritthäufigste Unfalltyp, der „Fahrerunfall“. Jeder fünfte Personenschadensunfall des letzten Jahres entstand dadurch, dass ein Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat. Dass diese Unfälle gefährlicher sind, wird durch den wesentlich höheren Anteil bei den Getöteten von 42% deutlich.

**Verlorene
Fahrzeugkontrolle
kostet viele
Menschenleben
jährlich**

Tabelle 2: Unfälle mit Personenschaden und Getötete nach Unfalltypen

Unfalltypen	Unfälle mit Personenschaden		Getötete	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Fahrerunfall	62 380	20,1	1723	41,5
Abbiege-Unfall	42 270	13,6	247	5,9
Einbiegen/Kreuzenunfall	70 735	22,8	489	11,8
Überschreitenunfall	17 257	5,6	410	9,9
Unfall durch ruhenden Verkehr.....	9 273	3,0	21	0,5
Unfall im Längsverkehr.....	72 959	23,5	873	21,0
Sonstiger Unfall	35 932	11,6	389	9,4
Insgesamt..	310 806	100	4152	100

Mit der Festlegung einer Unfallart werden Erkenntnisse gewonnen, wie die Verkehrsteilnehmer kollidiert sind, oder - wenn es nicht zu einem Zusammenstoß kam - die erste mechanische Einwirkung auf den Verkehrsteilnehmer. Von den 10 Arten von Unfällen, die unterschieden werden können, ist die häufigste der Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt. 28% aller Unfälle mit Personenschaden und 14% aller Getöteten sind darauf zurückzuführen. Die sogenannten „Auffahrerfälle“ sind die zweithäufigste Unfallart mit einem Anteil von 16% an allen Unfällen mit Personenschaden und 5,7% aller Getöteten im Jahr 2009. Bei jedem sechsten Unfall (15%) kam es nicht zu einem Zusammenstoß, sondern ein Fahrzeug kam von der Straße ab. Bei diesen Unfällen ist wiederum die Gefahr, tödlich zu verunglücken besonders groß: Im Jahr 2009 waren es ein Drittel aller Straßenverkehrstoten.

Tabelle 3: Unfälle mit Personenschaden und Getötete nach Unfallarten

Unfallarten	Unfälle mit Personenschaden		Getötete	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht.....	19 821	6,4	59	1,4
vorausfährt oder wartet	48 625	15,6	236	5,7
seitlich in gleicher Richtung fährt	13 784	4,4	109	2,6
Entgegenkommt.....	24 039	7,7	920	22,2
einbiegt oder kreuzt	87 647	28,2	602	14,5
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger.....	29 470	9,5	559	13,5
Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn ..	2 199	0,7	24	0,6
Abkommen von der Fahrbahn nach rechts	28 779	9,3	831	20,0
links	19 222	6,2	569	13,7
Unfall anderer Art.....	37 220	12,0	243	5,9
Insgesamt..	310 806	100	4152	100

Von den 320 806 Unfällen mit Personenschaden, die sich im Jahr 2009 ereigneten, war bei 20% der Unfälle kein zweiter Verkehrsteilnehmer beteiligt. Bei den meisten Unfällen mit Personenschaden (219 136 oder 71%) waren zwei Verkehrsteilnehmer beteiligt. An 9,3% aller Unfälle waren mindestens drei Verkehrsteilnehmer involviert.

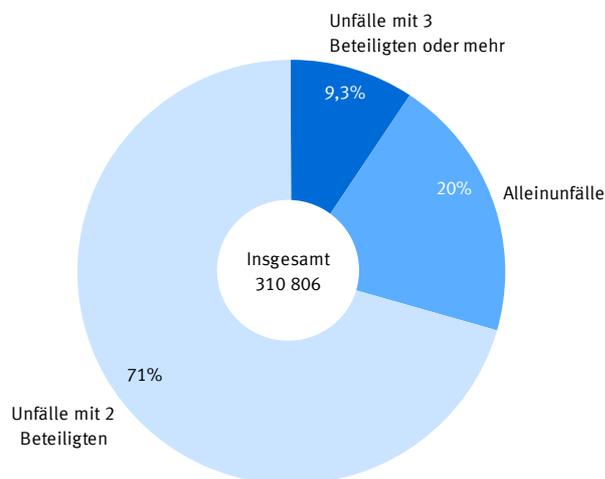
Jeder fünfte Unfall mit Personenschaden war ein Alleinunfall

Bei den Alleinunfällen im Jahr 2009 kamen insgesamt 1 372 Menschen ums Leben, das war knapp ein Drittel (33%) aller Getöteten im Straßenverkehr. Wird nach den Gründen gesucht, wie es zu diesen Unfällen kam, zeigt sich, dass Dreiviertel aller Alleinunfälle dadurch entstanden sind, dass der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat. Bei wiederum Dreiviertel dieser Unfälle kam das Fahrzeug durch den Verlust der Fahrzeugkontrolle von der Straße ab.

Unfälle mit Personenschaden, an denen zwei Verkehrsteilnehmer beteiligt sind, passieren am häufigsten durch Vorfahrtsmissachtungen an Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstücksein- und -ausfahrten (31%). Bei Unfällen dieses Typs kommt es in den meisten Fällen (92%) auch zu einem Zusammenstoß der beiden Unfallbeteiligten.

Personenschadensunfälle mit drei und mehr Beteiligten wurden am häufigsten durch Probleme zwischen Verkehrsteilnehmern, die in gleicher oder entgegengesetzter Richtung unterwegs waren, ausgelöst (56%). Bei fast zwei Dritteln dieser Unfälle kam es zu Kollisionen mit vorausfahrenden/wartenden Fahrzeugen, es waren also sogenannte Auffahrunfälle.

Schaubild 4
Unfälle mit Personenschaden nach der Anzahl der Beteiligten 2009



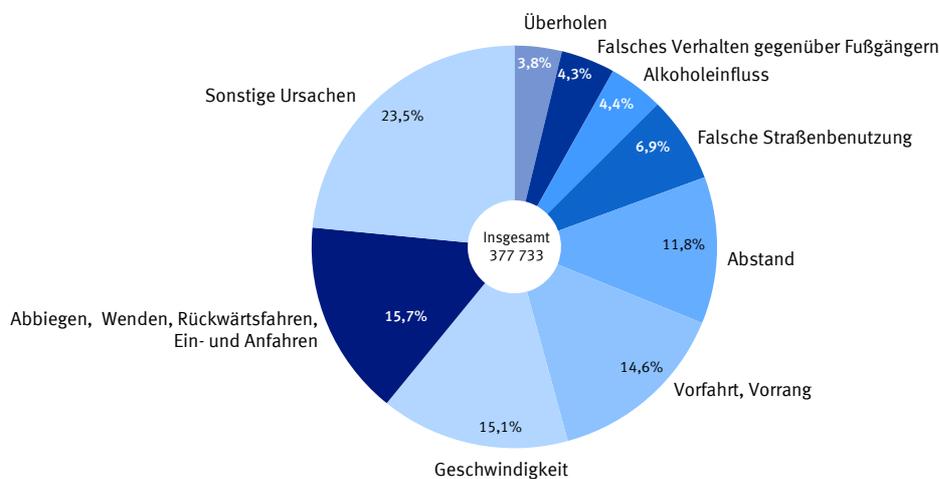
6 Unfallursachen

Weiteren Aufschluss darüber, wie es zu einem Unfall kommen konnte, geben die von der Polizei festgestellten Unfallursachen. Je nach Beurteilung des Unfallhergangs kann die Polizei bei dem von ihr ermittelten Unfallverursacher 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 zusätzlich bis zu zwei sogenannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen. Pro Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Für die 310 806 Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2009 stellte die Polizei insgesamt 440 927 Unfallursachen fest, das waren im Schnitt 1,4 Ursachen je Unfall.

Von den Gründen, die zu einem Unfall beigetragen haben, waren 86% Fehlverhalten der Fahrzeugführer, 3,8% Fehlverhalten der Fußgänger, 4,9% ungünstige Straßenverhältnisse sowie jeweils rund 1% Hindernisse (z.B. Wild) auf der Fahrbahn, technische oder Wartungsmängel und Witterungseinflüsse.

Die im Jahr 2009 gezählten 21 454 Unfallursachen aufgrund der Straßenverhältnisse waren überwiegend Schnee, Eis und Regen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden wesentlich zahlreicher (+62%) schlechte Straßenverhältnisse aufgrund von Schnee und Eis festgestellt.

Schaubild 5
Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden im Straßenverkehr 2009



Das häufigste Fehlverhalten der Fahrzeugführer waren Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit einem Anteil von 16% an den fahrerbezogenen Unfallursachen. An zweiter und dritter Stelle lag mit jeweils rund 15% die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ sowie „Nichtbeachtung der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges“ entgegenkommender Fahrzeuge. Etwa jedes achte Fehlverhalten waren „Abstandsfehler“. Gegenüber 2008 haben die genannten Unfallursachen „Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ um 2,8%, „Nichtbeachten der Vorfahrt“ um 5,0% sowie „Abstandsfehler“ um 0,4% abgenommen. Erstmals seit sieben Jahren ist die Unfallursache „zu schnelles Fahren“ im Jahr 2009 wieder gestiegen (+ 2,1%).

„Zu schnelles Fahren“ als Unfallursache gestiegen

7 Unfallgeschehen nach Bundesländern

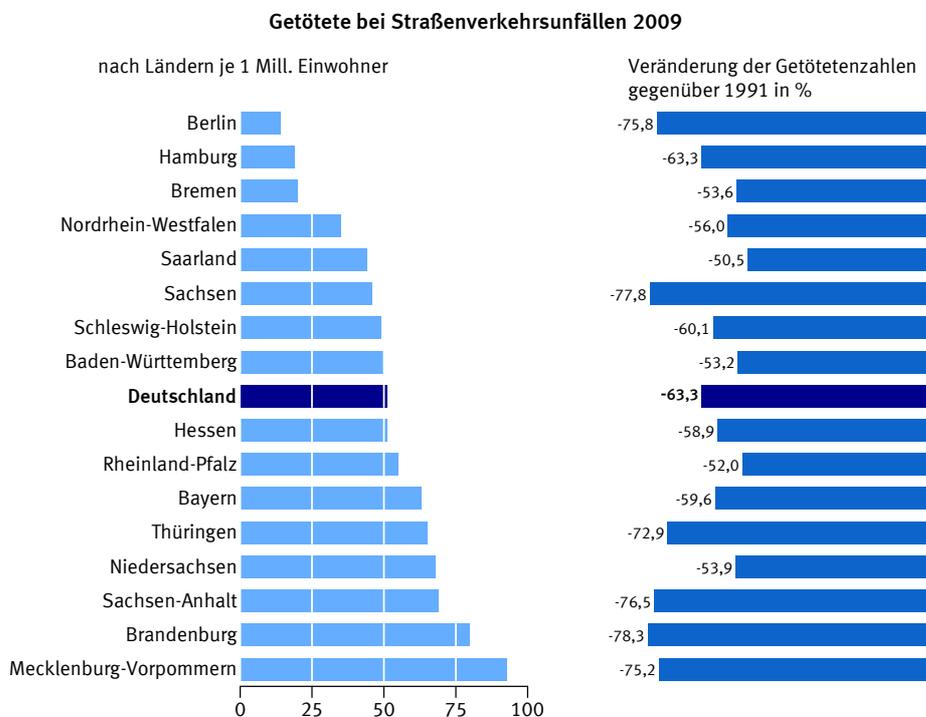
In den meisten Bundesländern ist im Jahr 2009 die Zahl der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Am stärksten war die Abnahme in Berlin (- 8,3%), in Hamburg (- 6,4%) und in Sachsen-Anhalt (- 6,3%). Einige Verunglückte mehr als im Jahr 2008 wurden in Bremen (+0,1% oder 4 Personen) und in Brandenburg (+ 0,0% oder 5 Personen) gezählt.

Bezogen auf je 100 000 Einwohner in Deutschland verunglückten im vergangenen Jahr 490 Personen. Das größte bevölkerungsbezogene Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken, bestand in Bremen mit 571, gefolgt vom Hamburg mit 567 und von Bayern mit 566 Personen je 100 000 Einwohner. Die niedrigsten Werte wurden für Brandenburg, Thüringen (jeweils 432) und Sachsen (435) ermittelt.

Bei den Getöteten konnten 13 Bundesländer einen Rückgang für das Jahr 2009 verkünden. Prozentual die stärkste Abnahme gegenüber dem Vorjahr gab es in Sachsen-Anhalt (- 26% oder 59 Personen), in Sachsen (- 21% oder 51 Personen) und in Thüringen (- 20% oder 37 Personen). In drei Bundesländern wurden dagegen mehr Personen bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt. Die höchste Zunahme hatte Mecklenburg-Vorpommern; hier gab es 17% oder 23 Getötete mehr zu beklagen. Auch in Bremen kam ein Mensch (+ 8,3%) und im Saarland zwei Menschen (+ 4,7%) mehr als im Jahr 2008 ums Leben.

Wesentlich mehr Verkehrstote in Mecklenburg-Vorpommern

Schaubild 6



Aufgrund der negativen Entwicklung bei der Verkehrstotenzahl in Mecklenburg-Vorpommern im vergangenen Jahr, ist auch das einwohnerbezogene Sterberisiko für dieses Bundesland gestiegen, und zwar von 79 im Jahr 2008 auf 93 Getötete je eine Million Einwohner im Jahr 2009. Mecklenburg-Vorpommern hatte damit auch gemessen an den Einwohnern die meisten Toten im Straßenverkehr. Deutschlandweit wurden im Durchschnitt 51 Personen je eine Million Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Wesentlich über diesem Mittelwert lag neben Mecklenburg-Vorpommern auch Brandenburg mit einem Wert von 80 Getöteten je 1 Million Einwohner. Das niedrigste bevölkerungsbezogene Sterberisiko haben seit vielen Jahren die drei Stadtstaaten Berlin (14), Hamburg (19) und Bremen (20). Allerdings haben diese aufgrund einer höheren Einwohnerdichte und weniger Außerortsstraßen generell niedrigere Werte als Flächenstaaten. Nordrhein-Westfalen ist unter den Flächenstaaten das Bundesland mit dem geringsten Tötungsrisiko. Je eine Million Einwohner gab es hier 35 Straßenverkehrstote zu beklagen.

Bemerkenswert ist, dass im Jahr 2009 auch ein östliches Bundesland zu den Ländern gehört, die einen niedrigeren Wert als der Bundesdurchschnitt aufweisen. Wegen der erfreulichen Entwicklung im Jahr 2009 ist in Sachsen die Zahl der Getöteten je 1 Million Einwohner von 58 auf nunmehr 46 gesunken und hat damit den sechstbesten Wert unter den Bundesländern erreicht.

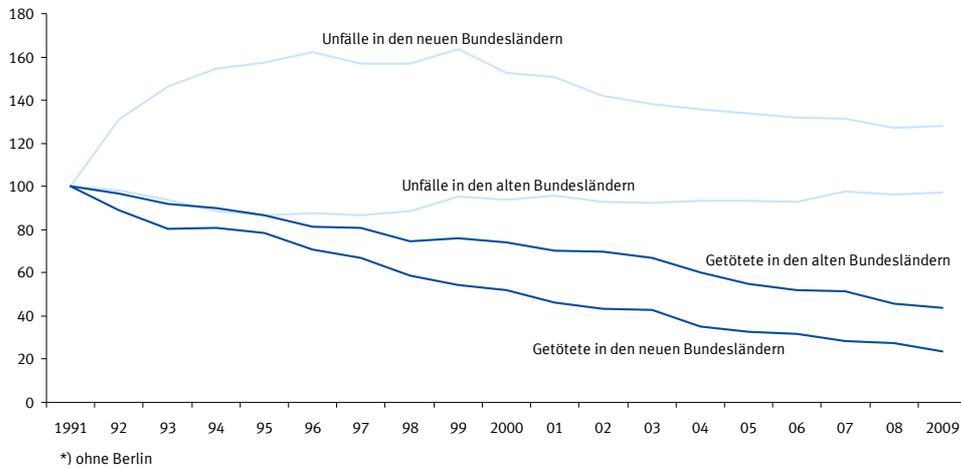
Insgesamt ist zu beobachten, dass 20 Jahre nach dem Mauerfall das bevölkerungsbezogene Risiko bei einem Verkehrsunfall zu sterben in den östlichen Bundesländern insgesamt immer noch höher als in den westlichen Bundesländern ist. Der Rückblick auf die Jahre nach der Maueröffnung zeigt aber, welche großen Fortschritte erzielt wurden:

Entwicklung in Ost- und Westdeutschland 20 Jahre nach dem Mauerfall

Mit dem Wegfall der innerdeutschen Grenze im Jahre 1989 stieg das Verkehrsaufkommen durch den freien Kfz-Markt stark an. Die Straßen im Osten waren für diese Belastung nicht ausgelegt und die Fahrzeugführer beherrschten mitunter die leistungsstarken Kraftfahrzeuge nicht. Dadurch erhöhten sich die Unfall- und Verunglücktenzahlen sprunghaft. Trauriger Höhepunkt dieser Entwicklung war das Jahr 1991, in dem mehr als doppelt so viele Menschen in Ostdeutschland im Straßenverkehr ums Leben kamen als vor der Wende. Danach konnte diese Entwicklung gestoppt werden.

Um zu zeigen, wie sich das Unfallgeschehen im Osten seit dem Höchststand an Verkehrstoten im Jahr 1991 im Vergleich zum Westen entwickelt hat, werden im folgenden die fünf neuen Bundesländer den zehn alten Bundesländern (ohne Berlin) gegenübergestellt. Seit 1991 ist die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle in den westdeutschen Bundesländern im Jahr 2009 um 2,7% zurückgegangen, während sie in den ostdeutschen Bundesländern um fast 28% gestiegen ist. Diese hohe Zunahme im Osten in diesem Zeitraum ist darauf zurückzuführen, dass sich hier mehr Unfälle (+ 40%) ereigneten, bei denen es bei Sachschaden blieb. Bei den Unfällen mit Personenschaden ist dagegen in den fünf neuen Bundesländern von 1991 bis 2009 ein Rückgang um 22% festzustellen. Die Abnahme bei den Personenschadensunfällen in den früheren Bundesländern war mit einem Wert von 19% niedriger.

Schaubild 7
Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete nach neuen und alten Bundesländern*)
 1991= 100



Bei den Verunglückten auf ost- beziehungsweise westdeutschen Straßen gab es folgende Entwicklung: Im Jahr 2009 kamen 21% weniger Menschen in den zehn alten Bundesländern als noch im Jahr 1991 zu Schaden, in den fünf neuen Bundesländern war die Abnahme insgesamt um sechs Prozentpunkte (- 27%) höher. Größere Abweichungen sind jedoch zu beobachten, werden die Verunglückten nach der Verletzungsschwere unterschieden.

Im Zeitraum 1991 bis 2009 wurden in den östlichen Bundesländern 0,2% mehr Leichtverletzte gezählt, in den westlichen Bundesländern waren es dagegen 14% weniger. Umgekehrt war es bei den Schwerverletzten; hier lag die Abnahmerate im Osten mit 61% höher als die im Westen mit 44%. Am erfreulichsten war die Entwicklung in den ostdeutschen Bundesländern bei den Getöteten. Die Zahl der Todesopfer ist bis zum Jahr 2009 um 76% auf 861 zurückgegangen, das waren noch etwa ein Viertel der Getöteten von 1991 (3662). In den zehn westlichen Bundesländern wurde die Zahl der Getöteten in diesem Zeitraum dagegen in etwa nur halbiert (- 56% von 7440 auf 3 243).

**76% weniger
 Verkehrstote in
 den neuen
 Bundesländern
 seit 1991**

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den ostdeutschen Bundesländern die Unfallzahl im Unterschied zur Verkehrstotenzahl auch nach 1991 noch bis zum Höchststand im Jahr 1999 weiter gestiegen ist und erst danach wieder zu sinken begann. Dagegen zeigte die Entwicklung der Unfallzahlen in den westdeutschen Bundesländern im gesamten Zeitraum einen Abwärtstrend. Bei den Verunglückten fällt auf, dass die Reduzierung, insbesondere der schweren Unfallfolgen in den neuen Bundesländern wesentlich höher war als in den früheren Bundesländern. Zu diesem Ergebnis mit beigetragen haben dürfte die Entwicklung bei den sogenannten „Baumunfällen“. Aufgrund der vielen Alleinstraßen, die es auch heute noch in Ostdeutschland gibt, ist der Anteil der Baumunfälle an den Unfällen mit Personenschaden insgesamt im Osten höher als im Westen. Seit 1995 wird in der Statistik – aufgrund einer entsprechenden Änderung in der Rechtsgrundlage – erfasst, wenn es bei einem Unfall zu einem Aufprall auf einen Baum kam. Die Ergebnisse des ersten Jahres zeigten, dass in den westdeutschen Ländern bei 5% aller Personenschadensunfälle, mindestens ein Unfallbeteiligter auf einem Baum prallte, in den ostdeutschen Ländern waren es 13%.

Bis zum Jahr 2009 hat sich dieser Anteil im Westen um fast ein Drittel auf 4,0% reduziert, im Osten um fast zwei Drittel auf 7,9%. Da Baumunfälle in der Regel schwerere Unfallfolgen haben als im Durchschnitt der übrigen Unfälle, hat sich die Zahl der bei Baumunfällen zu Tode gekommenen Menschen in diesem Zeitraum im Westen um mehr als die Hälfte (– 51%), im Osten sogar um mehr als drei Viertel (– 77%) reduziert. Anders ausgedrückt bedeutet diese Entwicklung, dass 41% der Abnahme bei den Getöteten im Osten von 1995 bis 2009 durch weniger Tote bei Baumunfällen zurückzuführen sind, im Westen betrug der entsprechende Anteil im Vergleich dazu nur 19%.

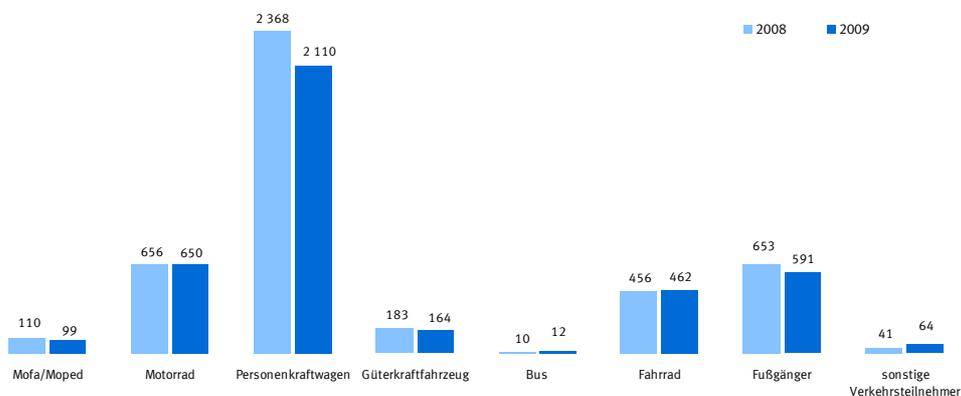
8 Verunglückte nach Verkehrsbeteiligungsarten

Anfang 2008 besaßen 77% der Haushalte mindestens einen Pkw¹. Der Anteil der Personenkraftwagen am Gesamtbestand der motorisierten Fahrzeuge lag im Jahr 2009 bei 79%. Diese Dominanz der Pkw spiegelt sich auch im Unfallgeschehen wider. Pkw-Insassen haben mit 56% den höchsten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Rund 19% der zu Schaden gekommenen Personen benutzten ein Fahrrad, 7,6% ein Motorrad und 5,0% ein Kleinkraftrad. 8,0% der Verunglückten waren als Fußgänger unterwegs. Mit Werten von 2,6 beziehungsweise 1,3% waren Insassen von Güterkraftfahrzeugen und Bussen eher selten unter den verunglückten Personen.

Werden innerhalb dieser Verunglückten nur die Getöteten betrachtet, ergibt sich eine etwas andere Verteilung: Der Anteil der Pkw-Insassen an allen Getöteten war mit 51% wiederum am höchsten aber niedriger als bei den Verunglückten insgesamt. Motorradfahrer und -mitfahrer wurden am zweithäufigsten tödlich verletzt. Diese hatten einen Anteil von fast 16% an allen Getöteten. Die Tatsache, dass der Getötetenanteil bei den Motorradbenutzern doppelt so hoch wie der bei den Verunglückten ist, zeigt auch, dass Motorradunfälle schwerere Unfallfolgen haben.

Mit 14% aller Getöteten lag der Wert für die Fußgänger an dritter Stelle und war auch höher als bei den Verunglückten. Niedriger als der Verunglücktenanteil war der Anteil der getöteten Radbenutzer. Jedes neunte Todesopfer im Straßenverkehr war zum Unfallzeitpunkt mit einem Fahrrad unterwegs.

Schaubild 8
Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung



¹ Statistisches Bundesamt, Zuhause in Deutschland, 2009 S. 16

Im Vergleich zum Vorjahr wurden bei fast allen Verkehrsbeteiligungsgruppen weniger Verunglückte gezählt. Der Rückgang war am stärksten bei den Mofa/Moped-Benutzern (- 10%). Mehr Personen als im Jahr 2008 sind auf landwirtschaftlichen Zugmaschinen (+ 11%) oder in Bussen (+ 4,6%) zu Schaden gekommen. Bei den Getöteten war der auffälligste Rückgang bei den Pkw-Insassen mit knapp 11% gegenüber 2008. Auch wurden bedeutend weniger Insassen von Güterkraftfahrzeugen, Mofa-/Mopedbenutzer (jeweils - 10%) und Fußgänger (- 9,5%) getötet. Sieben Personen mehr als ein Jahr zuvor starben auf landwirtschaftlichen Zugmaschinen (+ 64%), auf Fahrrädern waren es sechs (+ 1,3%) und in Bussen zwei Personen mehr.

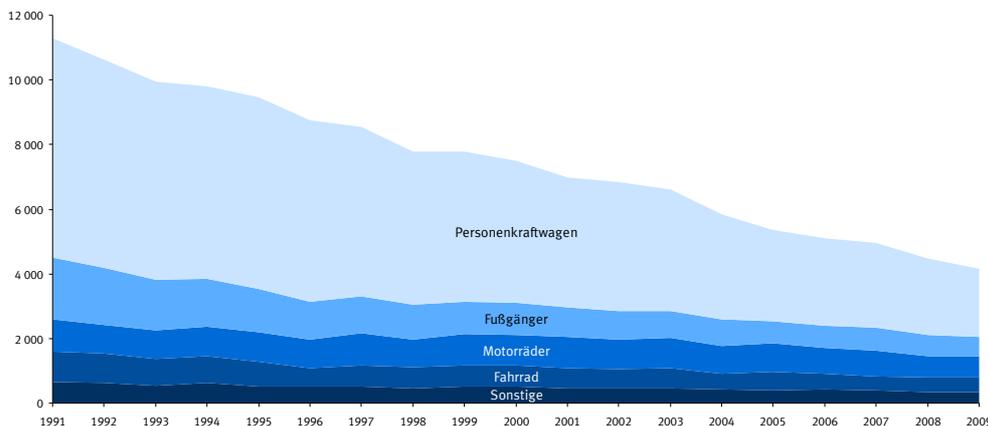
Mittelfristig betrachtet, das heißt seit dem Jahr 1991, hat sich die Struktur der Getöteten etwas verändert. Waren im Jahr 1991 noch 17% aller Getöteten Fußgänger, so ist dieser Anteil auf 14% im Jahr 2009 zurückgegangen. Umgekehrt ist der Anteil der Fahrradbenutzer im gleichen Zeitraum von 8,2% auf 11%, also um über ein Drittel gestiegen. Dies dürfte daran liegen, dass heute mehr Fahrrad gefahren wird als früher. Das zeigt auch der Bestand an Fahrrädern, der in dieser Zeitspanne um ca. 13% zugenommen hat. 8,8% aller Getöteten im Jahr 1991 waren Motorradfahrer/-mitfahrer, im Jahr 2009 waren es 16%, eine Zunahme um 78%. Das bedeutet aber nicht, dass Motorradfahren gefährlicher geworden ist. Vielmehr ist dies darauf zurückzuführen, dass es heute immer mehr Menschen, auch im höheren Alter, gibt, die Motorrad fahren. So ist der Bestand an Motorrädern von 1991 bis zum letzten Jahr um das Zweieinhalbfache auf 3,7 Mill. Fahrzeuge angestiegen. Bezogen auf den Bestand ist das Todesrisiko für Motorradbenutzer in dem betrachteten Zeitraum sogar von rund 67 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge auf 18 (- 73%) zurückgegangen.

Der Anteil der getöteten Pkw-Insassen an den Verkehrstoten insgesamt ist von 1991 bis 2009 von 60% auf 51% und damit um 16% gesunken. In der gleichen Zeit hat der Pkw-Bestand um über ein Viertel (+ 28%) zugenommen. Dies bedeutet, dass das bestandsbezogene Risiko in einem Pkw ums Leben zu kommen von 21 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge auf 5 gesunken ist (- 76%). Hierzu beigetragen haben sicherlich auch die vielen Maßnahmen der Fahrzeughersteller, um die Sicherheit in den Fahrzeugen zu erhöhen.

Aus diesen Zahlen wird aber auch deutlich, dass das Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich verletzt zu werden auf Motorrädern wesentlich größer ist als im Auto. Mit 18 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge war das Tötungsrisiko bei den Motorradbenutzern um mehr als das Dreifache größer als das der Pkw-Insassen (5 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge). Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Zweiradfahrer haben im Falle einer Kollision oder wenn sie von der Straße abkommen einen vergleichsweise geringen Schutz vor Verletzungen und bisher nur äußerst selten Airbags.

**Zahl der
getöteten Pkw-
Insassen hat
stark
abgenommen**

Schaubild 9
Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung 2009



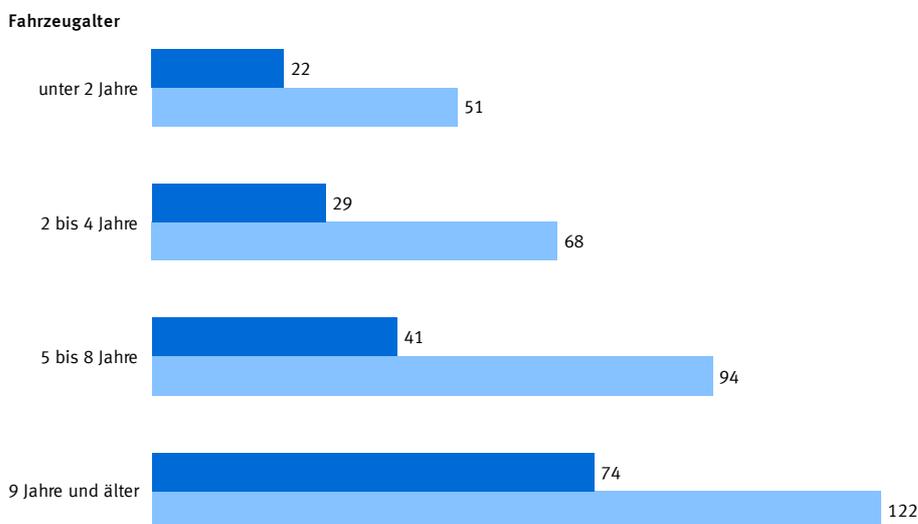
Im vergangenen Jahr sorgte die sogenannte „Abwrackprämie“ zur Stärkung der Konjunktur für großes öffentliches Interesse. Diese Prämie wurde ab Januar 2009 auf Antrag an private Halter für den Neukauf eines Pkw oder den Kauf eines Jahreswagens gezahlt, wenn diese dafür ihr mindestens neun Jahre altes Fahrzeug verschrotten ließen. Mit der Bereitstellung von Mitteln in Höhe von 5 Milliarden Euro, wurden ca. 2 Millionen Fahrzeuge gefördert. Das heißt, mit dieser Förderung konnten ca. 5% des Gesamtbestandes an Pkw (rund 41 Millionen Fahrzeuge) verjüngt werden. Unter dem Aspekt, dass neue Fahrzeuge mehr Insassenschutz bieten als alte Fahrzeuge, tauchte dabei die Frage auf, inwieweit sich diese Maßnahme auch auf das Unfallgeschehen im Jahr 2009, vor allem auf die Zahl der Getöteten ausgewirkt haben dürfte.

Die Unfallergebnisse zeigen, dass im Jahr 2009 insgesamt 141 Pkw-Insassen starben, in Autos, die noch keine zwei Jahre alt waren. Gegenüber dem Vorjahr waren dies 24 Personen oder 21% mehr. Im gleichen Zeitraum hat sich die Anzahl der Getöteten in Pkw, die über neun Jahre alt waren, um 201 Personen oder 14% verringert. Diese Ergebnisse allein sagen jedoch noch nichts über das Risiko aus, da durch die Abwrackprämie im Jahr 2009 wesentlich mehr neuere Fahrzeuge und weniger ältere Fahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs waren als im Jahr 2008.

Um das Sterberisiko in den unterschiedlichen Fahrzeugen messen zu können, sind die Getöteten auf den jeweiligen Fahrzeugbestand zu beziehen. Demzufolge starben im Jahr 2008 etwa 21 Menschen je eine Million Fahrzeuge im Alter von unter zwei Jahren, im Jahr 2009 waren es 22 Menschen. Das bestandsbezogene Risiko hat damit im letzten Jahr für die neueren Fahrzeuge um 4,1% zugenommen. Allerdings ist nicht bekannt, ob mit den neuen Fahrzeugen mehr gefahren wird. Bei den neun Jahre und älteren Fahrzeugen ist das bestandsbezogene Risiko für die Insassen von 2008 mit einem Wert von 84 Getöteten je 1 Million Fahrzeuge auf 74 Getötete im Jahr 2009 zurückgegangen. Das heißt, hier hat das bestandsbezogene Sterberisiko um 11% abgenommen. Diese Ergebnisse lassen darauf schließen, dass die Auswirkung der Abwrackprämie auf die Ergebnisse der Verkehrstoten vor allem darin besteht, dass damit viele Tote in älteren Fahrzeugen, die weniger Insassenschutz haben, verhindert wurden.

**Weniger Getötete
in älteren
Fahrzeugen**

Schaubild 10
Getötete in Personenkraftwagen bei Straßenverkehrsunfällen
nach dem Alter des Fahrzeugs
- je 1 Mill. Fahrzeuge -



9 Verunglückte nach Altersgruppen

In den meisten Altersgruppen wurden im Jahr 2009 weniger Verunglückte gezählt als noch ein Jahr zuvor. Nur bei den 45- bis 54-Jährigen (+ 0,8%) und bei den über 75-Jährigen (+ 1,9%) gab es leichte Zunahmen. Mehr Verkehrstote als 2008 waren nur bei den über 65-Jährigen zu beklagen, in allen anderen Altersgruppen verringerte sich die Zahl.

Tabelle 4: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte nach Altersgruppen 2009

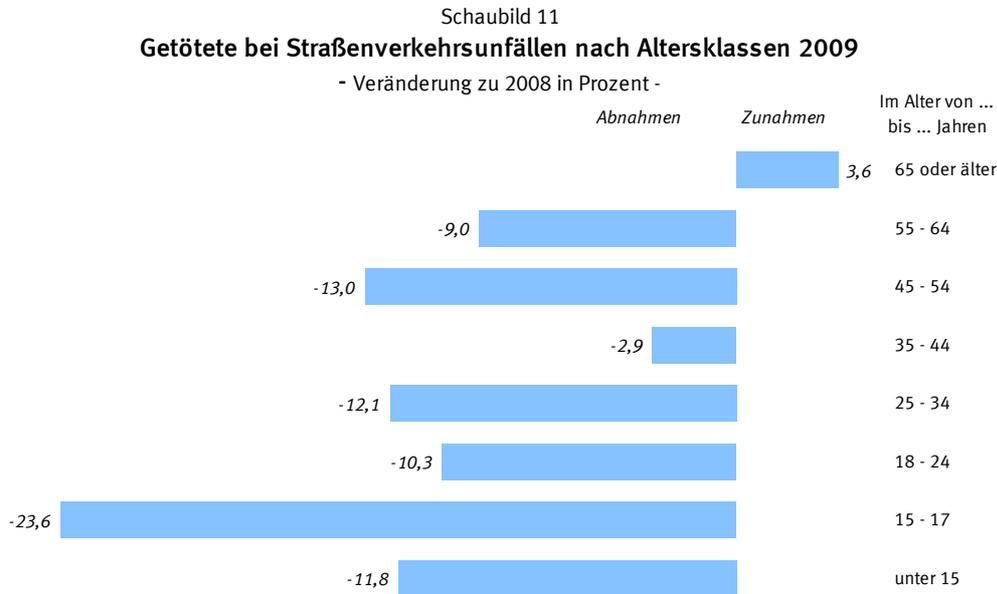
Im Alter von ... bis ... Jahren	Ver- unglückte	Veränderung gegenüber 2008	dar.: Getötete	Veränderung gegenüber 2008	Verunglückte	Getötete
	Anzahl	%	Anzahl	%	Je 1 Mill. Einwohner ¹⁾	
unter 15	30 845	-2,5	90	-11,8	2 769	8
15 – 17	21 720	-10,1	133	-23,6	8 536	52
18 – 24	79 814	-2,0	796	-10,3	11 677	116
25 – 34	64 805	-2,9	537	-12,1	6 690	55
35 – 44	63 140	-7,5	529	-2,9	4 985	42
45 – 54	60 710	0,8	557	-13,0	4 743	44
55 – 64	35 526	-0,4	406	-9,0	3 700	42
65 – 74	28 053	-0,7	492	7,9	2 902	51
75 und mehr	16 596	1,9	612	0,3	2 350	87
ohne Angabe	614	-30,9	–	X	X	X
Insgesamt ...	401 823	-2,8	4 152	-7,3	4 900	51

Weiterhin erfreulich entwickelt hat sich im Jahr 2009 die Zahl der im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Kinder im Alter bis unter 15 Jahren. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich die Zahl der verunglückten Kinder um 2,5% auf 30 845. Insgesamt verloren 90 Kinder ihr Leben auf der Straße, das waren zwölf Kinder weniger (- 12%) als in 2008. Besonders stark abgenommen hat die Zahl der Kinder, die als Mitfahrer in einem Pkw ihr Leben verloren, nämlich um 27% von 51 auf 37. Auf dem Fahrrad wurde ein Kind mehr als ein Jahr zuvor tödlich verletzt. Genauso viele Kinder wie im Vorjahr starben als Fußgänger (23).

Der Anteil der Kinder unter 15 Jahren an allen Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen betrug 7,7%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei knapp 14%. Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten somit 2 769 Kinder je eine Million Einwohner im Jahr 2009. 8 Kinder je eine Million Einwohner dieser Altersgruppe kamen ums Leben.

Am positivsten war die Entwicklung im Jahr 2009 in der Altersgruppe von 15 bis 17 Jahren. Diese hatten sowohl bei den Verunglückten als auch bei den Getöteten gegenüber 2008 den höchsten Rückgang unter allen Altersgruppen. Mit 21 720 Personen verunglückten 10% weniger Jugendliche als ein Jahr zuvor. Prozentual noch stärker verringert hat sich die Zahl der Getöteten, die um 24% gesunken ist. Von den 133 getöteten 15- bis 17-Jährigen verlor knapp die Hälfte als Fahrer oder Mitfahrer im Pkw und fast jeder sechste auf einem Motorrad sein Leben. Gegenüber dem Vorjahr fällt besonders die hohe Abnahme von 45% oder 19 Personen bei den tödlich verletzten Jugendlichen auf einem Motorrad auf.

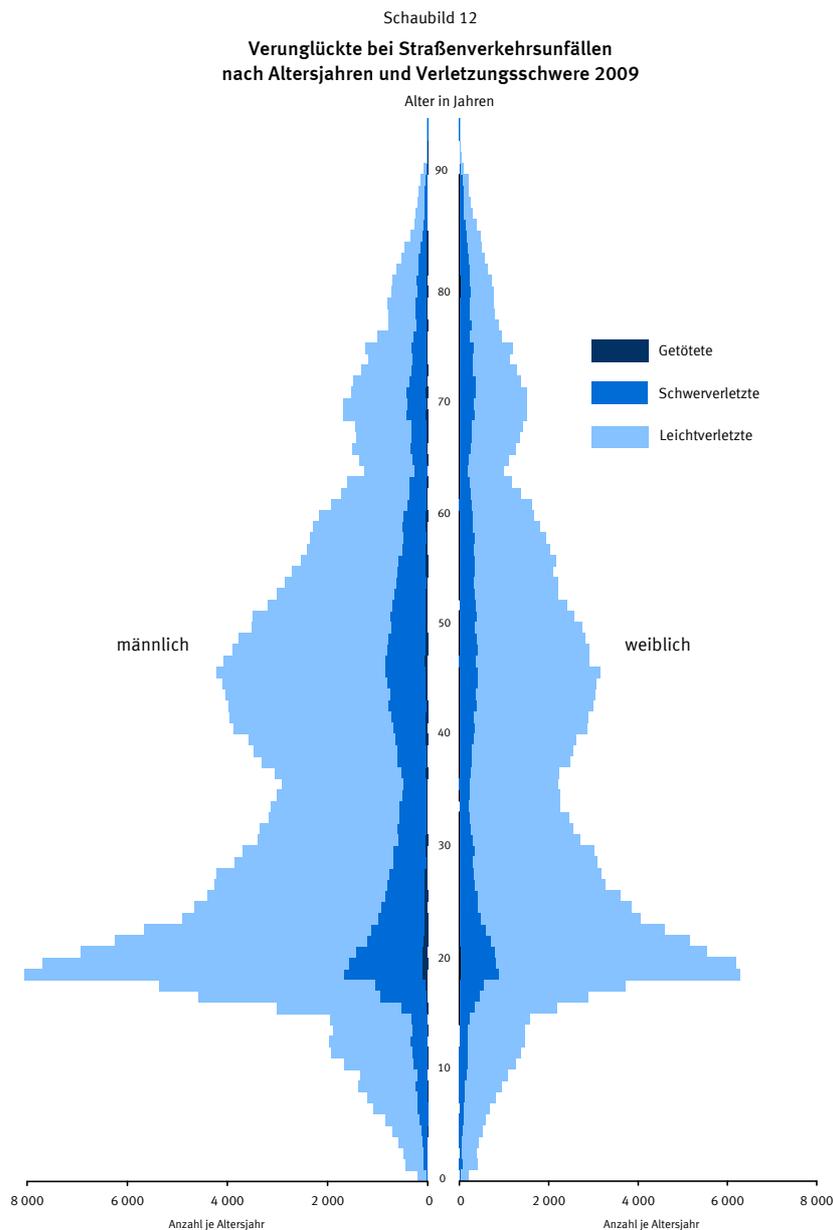
Aber auch als Fußgänger (- 38%) oder als Fahrradbenutzer (- 33%) kamen wesentlich weniger 15- bis 17-Jährige ums Leben. Bei den Pkw-Insassen entsprach die Abnahme der Getöteten dieses Alters mit 11% fast exakt dem Durchschnittswert aller Altersgruppen.



Die hohe Verringerung bei den getöteten Motorradbenutzern dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass es sich für immer weniger 16-Jährige lohnt einen Motorradführerschein zu erwerben, da sie bereits im Alter von sechzehneinhalb mit dem Führerschein zum begleiteten Fahren von Autos beginnen können. Dies belegen auch die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes: Im Jahr 2009 wurden gegenüber dem Vorjahr 10% weniger Fahrerlaubnisse der Führerscheinklasse A (Krafträder) für die Altersgruppe bis 17 Jahre erteilt. Der Bestand an Krafträdern in dieser Altersklasse sank in diesem Zeitraum sogar um 22%.

Bezogen auf je eine Million ihrer Bevölkerungsgruppe verunglückten 8 536 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren, 52 davon tödlich. Im Vergleich zum Vorjahr ist das bevölkerungsbezogene Risiko im Straßenverkehr zu sterben für diese Altersgruppe um nahezu ein Fünftel zurückgegangen.

Von den 16 255 Jugendlichen, die an einem Unfall mit Personenschaden als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt waren, hatten etwa die Hälfte (52%) diesen auch verursacht. Dies entspricht dem Durchschnittswert aller Beteiligten. Die meisten 15- bis 17-Jährige waren entsprechend ihrer hauptsächlichen Verkehrsteilnahme als Fahrer eines Mofas oder Mopeds an Unfällen beteiligt, 57% dieser Beteiligten wurde die Hauptschuld am Unfall zugewiesen. 701 Jugendliche waren im Jahr 2009 als Fahrer eines Pkw an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt, davon waren fast drei Viertel (72%) die Hauptverursacher des jeweiligen Unfalls. Dieser hohe Anteil der Hauptverursacher dürfte auf die Unerfahrenheit im Umgang mit dem Auto in diesem Alter zurückzuführen sein.



Die Hauptrisikogruppe im Straßenverkehr ist jedoch nach wie vor noch die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen, in der es besonders viele Fahranfänger gibt. 19% aller Getöteten und jeder fünfte Verletzte im Straßenverkehr gehörten zu dieser Altersgruppe, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,3% betrug.

Von den 79 814 im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen im Jahr 2009 saßen die meisten (72%) in einem Pkw. Auf dem Motorrad (6,8%) verunglückten 18- bis 24-Jährige am zweithäufigsten. Von den 796 Getöteten dieser Altersklasse waren 584 Pkw-Insassen (73%), 116 Motorradbenutzer (15%), 46 Fußgänger (5,8%) und 16 Radfahrer (2,0%).

Gegenüber 2008 fiel die Zahl der verunglückten jungen Erwachsenen um 2,0%. Bei der Anzahl der tödlich verunglückten 18- bis 24-jährigen kam es in 2009 das neunte Jahr in Folge zu einem Rückgang, rund 10% waren es im vergangenen Jahr. Zwischen 10 und 12% waren auch die prozentualen Abnahmen bei den Getöteten dieser Altersgruppe in den genannten Verkehrsbeteiligungsarten.

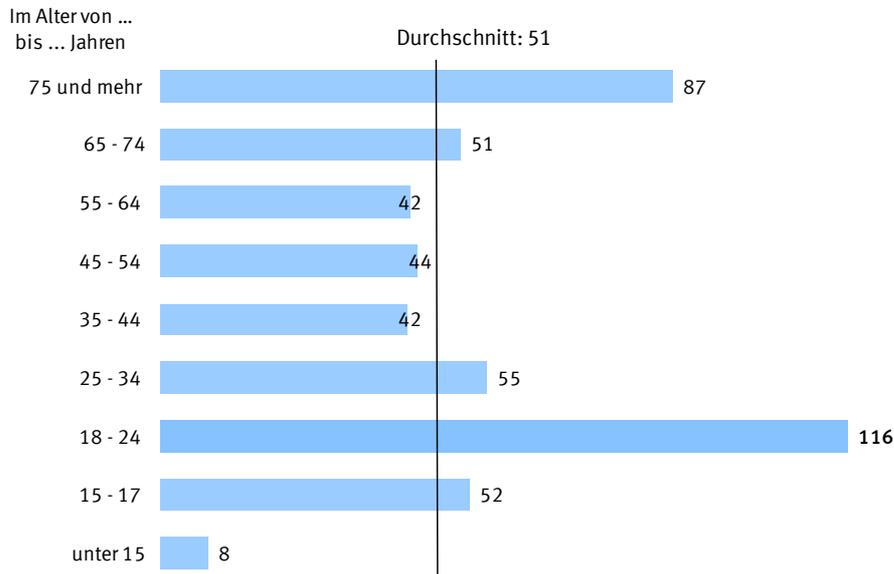
Wird die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen nochmals in zwei Altersklassen differenziert, zeigt sich eine sehr unterschiedliche Entwicklung: Im Jahr 2008 waren es vor allem die jüngeren Fahranfänger im Alter von 18 bis 20 Jahren, die aus den Unfallergebnissen positiv herausragten. Sie hatten sowohl gegenüber den 21- bis 24-Jährigen als auch im Vergleich zum Durchschnitt höhere Rückgänge bei den getöteten Pkw-Fahrern oder -Mitfahrern, als Hauptverursacher von Pkw-Unfällen sowie bei den alkoholisierten Pkw-Unfallbeteiligten. Diese Ergebnisse bestätigten die getroffenen Maßnahmen wie bundesweite Einführung des Modells „Begleitetes Fahren mit 17“ und Einführung des Alkoholverbotes für Fahranfänger ab 2007. Im Jahr 2009 sind die Ergebnisse nicht so eindeutig zu interpretieren, denn die Abnahmen in dieser Altersklasse waren bei den Getöteten (- 5,1%), Hauptverursachern (- 0,7%) und alkoholisierten Beteiligten im Pkw (- 9,1%) unter dem Durchschnitt aller Verkehrsbeteiligten (- 11% / - 2,3% / - 10%). Dagegen haben sich die Getötetenzahlen der 21- bis 24-jährigen Pkw-Insassen sehr günstig entwickelt, diese sind um 17% im Vergleich zu 2008 zurückgegangen. Dabei fällt auf, dass vor allem wesentlich weniger 21- bis 24-Jährige als Mitfahrer im Pkw (-45% oder 34 Personen) starben. Bei den Pkw-Fahrern dieser Altersklasse betrug die Abnahme 7,5% oder 17 Personen.

Auf Motorrädern kamen im Jahr 2009 insgesamt 10% weniger junge Erwachsene ums Leben als im Vorjahr. Diese Verringerung ist jedoch durch eine entgegengesetzte Entwicklung in den beiden Altersklassen entstanden. Während die 21- bis 24-Jährigen auch hier wiederum eine hohe Abnahme von 20% oder 19 Getöteten verzeichnen konnten, stieg die Zahl der getöteten Motorradbenutzer bei den 18- bis 20-Jährigen um 6 Personen oder 18% an.

Insgesamt betrachtet, zeigt das bevölkerungsbezogene Unfallrisiko für die jungen Erwachsenen folgende Ergebnisse: Je eine Million ihrer Einwohner verunglückten 11 677 Menschen zwischen 18 und 24 Jahren, 116 junge Erwachsene je eine Million der Einwohner dieser Altersklasse kamen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Damit war das Tötungsrisiko der jungen Erwachsenen im Straßenverkehr, verglichen mit dem Durchschnitt aller Altersgruppen, das bei 51 Getöteten je eine Million der Bevölkerung lag, mehr als zweimal so hoch. Diese Zahlen sind erschreckend, aber es ist zumindest ein Abwärtstrend sichtbar. Gegenüber dem Jahr 2008 hat sich das bevölkerungsbezogene Todesrisiko der 18- bis 24-Jährigen um 11% verbessert, im Vergleich zum Jahr 2000 verringerte sich das Risiko dieser Altersgruppe insgesamt um 57%. Das entsprechende Todesrisiko der übrigen Altersgruppen reduzierte sich in diesem Zeitraum hingegen nur um 41%, also 16 Prozentpunkte weniger als bei den jungen Erwachsenen.

Unfallrisiko für 18- bis 24- Jährige besonders hoch

Schaubild 13
Getötete bei Straßenverkehrsunfällen 2009
 - je 1 Mill. Einwohner -



Als Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden waren 18- bis 24-Jährige im Jahr 2009 wesentlich häufiger als die mittleren Altersgruppen auch die Hauptverursacher. 62% der Unfallbeteiligten dieses Alters wurden von der Polizei als Hauptverursacher eingestuft, bei den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern waren es sogar 66%. Einen besonders hohen Hauptverursacheranteil von 71% haben nach wie vor die 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrer.

In der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MID)² wird das wachsende Verkehrsaufkommen bei in etwa gleichbleibender Bevölkerung im Wesentlichen auf eine höhere Mobilität der heutigen Senioren zurückgeführt. Über 65-Jährige sind heute aktiver als frühere Generationen in diesem Alter und nutzen aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation häufiger das Auto. Zudem steigt der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung ständig, in den letzten zehn Jahren von 16% auf 20% im Jahr 2009. Damit spielen sie als Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr eine immer wichtigere Rolle.

Im Jahr 2009 verunglückten 44 649 Personen im Alter von über 65 Jahren im Straßenverkehr, 0,3% mehr als im Vorjahr. Senioren verunglückten am häufigsten als Fahrer oder Mitfahrer in einem Pkw (46%), am zweithäufigsten als Fahrradbenutzer (27%). Weitere 16% der verunglückten Senioren waren als Fußgänger unterwegs.

1 104 Menschen im Alter von über 65 Jahren starben bei Unfällen auf deutschen Straßen im Jahr 2009, das waren 38 ältere Menschen oder 3,6% mehr als 2008. Häufiger als im Vorjahr kamen Senioren im Pkw (+ 7 Personen oder 1,6%) oder als Fußgänger ums Leben (+ 3,1% oder 10 Personen). Das zweite Jahr in Folge kamen mehr ältere Menschen als im Vorjahr auf einem Fahrrad zu Tode, im vergangenen Jahr waren es 6,0% oder 13 Senioren mehr.

² S. 1, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

Insgesamt ist für ältere Menschen im Straßenverkehr zu beobachten, dass diese zwar weniger häufig in einen Unfall verwickelt sind, dann aber schwerere Unfallfolgen zu erleiden haben. Dies wird durch folgende Zahlen belegt: 9,2% der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Pkw-Insassen waren über 65 Jahre alt, aber 21% der dabei getöteten. Der Anteil der Senioren an allen mit dem Fahrrad Verunglückten betrug 16%, jedoch war jeder zweite getötete Fahrradfahrer 65 Jahre und älter. Waren 21% der verunglückten Fußgänger ältere Menschen, so waren es bei den getöteten mehr als die Hälfte (57%). Die nachlassende körperliche Widerstandskraft älterer Menschen dürfte der Grund für das höhere Sterberisiko sein.

Bezogen auf ihre Bevölkerung lag das Risiko der Senioren im Straßenverkehr zu verunglücken bei 2 669 Personen je eine Million Einwohner. 66 Personen je eine Million der über 65-Jährigen wurden bei Verkehrsunfällen getötet. Dieser Wert ist höher als der Durchschnitt aller Altersgruppen, der bei 51 Getöteten je eine Million Einwohner liegt. Im Jahr 2009 hatten Senioren nach den jungen Erwachsenen das zweithöchste Sterberisiko im Straßenverkehr. Im Vergleich zum Vorjahr hat das bevölkerungsbezogene Risiko der über 65-Jährigen zu verunglücken um 1% abgenommen, das zu sterben um 2,3 % zugenommen.

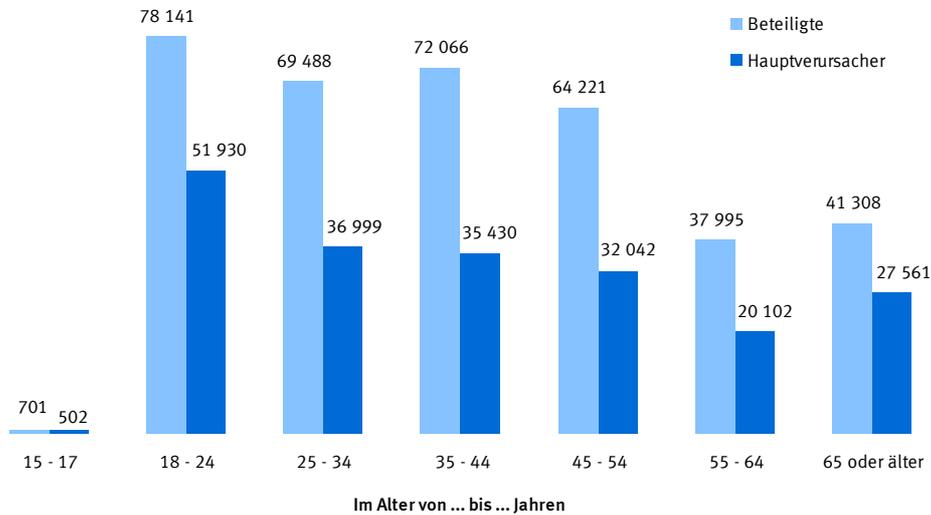
**Senioren hatten
das zweithöchste
Risiko**

Allerdings gibt es innerhalb der Altersgruppe der Senioren altersbedingte Unterschiede. Das einwohnerbezogene Verunglückungsrisiko der 65- bis 74-Jährigen ist größer als das der 75-Jährigen und älteren (2902 zu 2350 Personen je eine Million Einwohner). Dagegen ist das Risiko bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen davon zu tragen, bei den Menschen im Alter von 75 und mehr Jahren mit 87 Personen je eine Million ihrer Bevölkerungsgruppe wesentlich größer als das der 65- bis 74-Jährigen, deren Wert mit 51 Personen genau dem Durchschnitt aller Altersgruppen entspricht.

Auch als Verursacher eines Unfalles mit Personenschaden zeigt sich eine deutliche Altersabhängigkeit bei den Senioren. Der Anteil der Hauptverursacher an allen Unfallbeteiligten in der Altersgruppe von 65 oder mehr Jahren lag im Jahr 2009 insgesamt bei 56%, und damit über dem Durchschnitt aller Altersgruppen von 52%. Der entsprechende Anteil der 65 bis 69-Jährigen lag mit 51% sogar unter dem Durchschnittswert. Von den 70- bis 74-jährigen Unfallbeteiligten trugen nach Feststellung der Polizei 55% die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalles, in den sie involviert waren. Bei den über 75-Jährigen waren es sogar 61%.

Eine ähnliche Altersabhängigkeit, wenngleich mit höheren Anteilen ist bei den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern zu beobachten. 67% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer über 65 Jahre waren auch die Unfallverursacher. Dieser Anteil liegt wiederum über dem Mittel aller Altersgruppen, das bei 56% lag. Den niedrigsten Hauptverursacheranteil innerhalb der Gruppe der Senioren hatten auch bei den Fahrern in Pkw die 65- bis 69-Jährigen Unfallbeteiligten mit 59%. Der entsprechende Wert lag in der Altersgruppe von 70 bis 74 Jahren mit 65% deutlich höher. Bei den mindestens 75-Jährigen wurde sogar drei von vier unfallbeteiligten Pkw-Fahrern die Hauptschuld am Unfall zugewiesen (77%).

Schaubild 14
Beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden 2009



10 Fazit

Trotz gestiegener Unfallzahlen ist das Verletzungsrisiko der Verkehrsteilnehmer im Jahr 2009 erneut gesunken. Die Zahl der tödlich verletzten Menschen im Straßenverkehr ist das 18. Jahr in Folge zurückgegangen und hat einen neuen Tiefstand erreicht. Mit Ausnahme der Senioren konnte in allen Altersgruppen ein Rückgang bei der Zahl der Verkehrstoten registriert werden.

Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe hatten Kinder unter 15 Jahren das geringste Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung im Jahr 2009 ist das einwohnerbezogene Sterberisiko der Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren deutlich gesunken. Die Gruppe der Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren ist nach wie vor die gefährdeste Verkehrsteilnehmergruppe, wenngleich diese seit Jahren auch rückläufige Todeszahlen aufweist. Bei den Senioren im Alter von 65 oder mehr Jahren gab es im vergangenen Jahr mehr Tote und Verletzte zu beklagen. Dies hat dazu geführt, dass – trotz weiterhin gestiegenem Bevölkerungsanteil – das Risiko der Senioren im Straßenverkehr zu sterben im Jahr 2009 gestiegen ist. Gemessen an der Einwohnerzahl haben Senioren nach den jungen Erwachsenen das zweithöchste Risiko im Straßenverkehr tödliche Verletzungen davon zu tragen.

11 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 - 2009

Jahr	Polizeilich erfasste Unfälle ¹⁾			Verunglückte ¹⁾²⁾			Bestand an motorisierten Fahrzeugen ³⁾			Bevölkerung ⁶⁾	
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personenschaden	Sachschaden		Getötete	Verletzte		Motorräder mit amt. Kennzeichen ⁴⁾	Personenkraftwagen		Güterkraftfahrzeuge ⁵⁾
Anzahl										1 000	
Reichsgebiet ⁸⁾											
1906	2 290	1 303	987	1 570	51	1 519	.	.	.	.
1907	4 864	2 230	2 634	2 564	145	2 419	27 026	15 954	10 115	957	
1908	5 069	2 342	2 727	2 771	141	2 630	36 022	19 808	14 671	1 543	
1909	6 063	2 736	3 327	3 139	194	2 945	41 727	21 176	18 547	2 004	
1910	6 774	3 379	3 395	3 929	278	3 651	49 941	22 479	24 639	2 823	
1911	8 431	4 005	4 426	4 605	343	4 262	57 805	20 705	32 894	4 206	
1912	10 105	5 051	5 054	5 984	442	5 542	70 006	20 157	43 162	6 687	
1913	11 785	5 769	6 016	6 817	504	6 313	77 789	20 448	49 760	7 581	
1914 .....	.	.	.	.	.	.	93 072	22 557	60 876	9 639
1915 - 1921 .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1922 .....	.	.	.	.	.	.	165 729	38 048	80 937	43 711
1923 .....	.	.	.	.	.	.	212 949	59 389	98 587	51 736
1924 .....	.	.	.	.	.	.	293 032	97 965	130 346	60 629
1925 .....	.	.	.	.	.	.	425 790	161 508	171 445	80 363
1926 .....	.	.	.	.	.	.	571 893	263 345	201 401	90 029
1927 .....	.	.	.	.	.	.	723 935	339 226	261 142	100 969
1928 .....	.	.	.	.	.	.	933 312	438 288	342 784	121 765
1929 .....	.	.	.	.	.	.	1 214 059	608 342	422 612	143 952
1930 .....	.	.	.	.	.	.	1 419 870	731 237	489 270	157 432
1931 .....	.	.	.	.	.	.	1 507 129	792 075	510 840	161 072
1932 .....	.	.	.	.	.	.	1 633 297	866 017	486 001	173 947
1933 .....	.	.	.	.	.	.	1 682 985	894 042	510 819	174 129
1934 .....	.	.	.	.	.	.	1 887 632	983 994	661 773	191 715
1935 .....	.	.	.	.	.	.	2 157 811	1 058 656	795 775	244 258
1936	267 444	.	.	182 214	8 388	173 826	2 474 591	1 184 081	945 085	270 992	
1937	266 394	138 882	127 512	181 844	7 636	174 208	2 848 466	1 327 189	1 108 433	321 524	
1938	272 505	.	.	187 689	7 354	180 335	3 241 852	1 513 328	1 271 983	367 391	
1939 .....	.	.	.	.	.	.	3 705 111	1 755 320	1 426 743	420 293
1940 - 1945 .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deutschland											
1946 - 1949 .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1950 .....	.	.	.	177 012	7 408	169 604	2 404 487	1 127 063	615 563	68 561
1951 .....	.	.	.	236 024	8 890	227 134	2 967 914	1 397 501	786 915	520 644
1952 .....	.	.	.	267 763	<u>8 904</u>	<u>258 859</u>	3 830 614	.	.	69 920
1953 .....	.	.	.	345 019	12 631	332 388	4 764 775	2 266 545	1 260 580	669 404
1954 .....	.	.	.	367 476	13 374	354 102	5 824 572	2 637 016	1 565 015	708 218
1955 .....	.	.	.	406 932	14 041	392 891	6 930 378	2 842 349	1 864 627	704 191
1956 .....	.	.	.	424 854	14 811	410 043	8 076 489	2 983 077	2 280 153	732 624
1957 .....	.	.	.	429 479	14 878	414 601	8 994 857	3 031 047	2 759 126	764 478
1958 .....	.	.	.	426 005	13 891	412 114	9 766 340	2 911 830	3 302 512	775 728
1959 .....	.	.	.	479 253	15 654	463 599	10 554 228	2 776 770	3 940 021	766 464
1960 .....	.	.	.	518 793	16 477	502 316	11 643 241	2 774 023	4 802 747	814 914
1961 .....	.	.	.	521 684	16 805	504 879	12 555 796	2 714 501	5 726 383	861 171
1962 .....	.	.	.	497 220	16 216	481 004	13 139 690	2 567 602	6 780 762	913 328
1963 .....	.	.	.	495 981	16 282	479 699	13 927 076	2 317 946	7 811 750	952 989
1964 .....	.	.	.	516 630	18 194	498 836	14 679 737	2 086 312	8 832 445	1 001 604
1965 .....	.	.	.	504 460	17 483	486 977	15 544 959	1 919 926	9 908 808	1 042 314
1966 .....	.	.	.	528 468	18 596	509 872	16 549 715	1 790 692	11 024 111	1 088 220
1967 .....	.	.	.	534 409	18 926	515 483	17 253 837	1 668 103	11 835 896	1 090 032
1968 .....	.	.	.	539 213	18 589	520 624	18 011 502	1 623 655	12 602 757	1 121 462
1969 .....	.	.	.	540 922	18 693	522 229	19 149 747	1 605 496	13 623 793	1 175 975
1970 .....	.	414 362	.	599 364	21 332	578 032	20 816 802*)	1 752 610*)	15 106 850	1 257 001
1971 .....	.	405 846	.	584 783	20 794	563 989	22 232 140*)	1 735 401*)	16 382 895	1 321 989
1972 .....	.	417 126	.	597 652	20 895	576 757	23 202 765*)	1 741 122*)	17 455 356	1 362 659
1973 .....	.	391 215	.	553 834	18 424	535 410	25 046 807	1 761 909	18 562 165	1 408 288
1974 .....	.	367 728	.	509 496	16 665	492 831	25 742 131	1 794 109	19 044 147	1 418 075
1975 .....	.	375 182	.	521 808	17 011	504 797	26 719 949	1 817 552	19 778 900	1 421 901
1976 .....	.	399 725	.	548 150	17 144	531 006	28 111 911	1 838 516	20 971 978	1 435 313
1977 .....	.	419 309	.	575 690	<u>17 397</u>	<u>558 293</u>	29 568 805	1 876 147	22 256 899	1 478 483
1978 .....	.	418 702	.	572 915	17 303	555 612	31 145 316	1 904 888	23 604 330	1 502 462
1979 .....	.	403 131	.	545 629	15 558	530 071	32 755 270	1 953 793	25 068 410	1 570 344
1980 .....	.	412 672	.	555 966	15 050	540 916	33 838 786	2 042 782	25 869 319	1 625 577
1981 .....	.	395 926	.	529 810	13 635	516 175	34 494 777	2 183 944	26 542 535	1 663 203
1982 .....	.	392 470	.	521 568	13 450	508 118	35 127 203	2 380 117	27 026 097	1 646 869
1983 .....	.	407 820	.	543 583	13 553	530 030	35 804 691	2 549 770	27 600 373	1 630 247
1984 .....	.	393 523	.	519 247	12 041	507 206	36 576 571	2 670 766	28 374 864	1 633 277
1985 .....	.	360 270	.	471 466	10 070	461 396	37 373 495	2 726 055	29 150 750	1 641 630
1986 .....	.	374 364	.	493 045	10 620	482 425	38 477 757	2 733 546	30 379 607	1 662 223
1987 .....	.	356 606	.	471 776	9 498	462 278	39 507 331	2 721 906	31 508 607	1 680 906
1988 .....	.	375 187	.	497 606	9 862	487 744	40 590 196	2 690 644	32 621 774	1 711 265
1989 .....	.	377 366	.	500 213	9 779	490 434	41 665 261	2 705 639	33 654 342	1 752 434
1990 .....	.	389 350	.	521 977	11 046	510 931	43 605 482	2 724 645	35 501 812	1 826 617
1991	2 311 466	385 147	1 926 319	516 835	11 300	505 535	38 236 491	1 491 694	32 087 560	79 984	
1992	2 384 579	395 462	1 989 117	527 428	10 631	516 797	44 050 788	1 678 701	36 042 408	80 594	
1993	2 345 396	385 384	1 960 012	515 540	9 949	505 591	47 190 932	1 894 204	38 772 493	81 179	
1994	2 270 818	392 754	1 878 064	526 229	9 814	516 415	48 235 781	2 083 263	39 765 402	81 422	
1995	2 238 301	388 003	1 850 298	521 595	9 454	512 141	49 152 894	2 267 428	40 404 294	81 661	
1996	2 269 570	373 082	1 896 488	501 916	8 758	493 158	50 069 781	2 470 451	40 987 547	81 896	
1997	2 232 379	380 835	1 851 544	509 643	8 549	501 094	50 686 051	2 716 780	41 371 992	82 052	
1998	2 257 649	377 257	1 880 392	505 111	7 792	497 319	51 220 571	2 925 843	41 673 787	82 029	
1999	2 413 473	395 689	2 017 784	528 899	7 772	521 127	52 356 281	3 177 437	42 323 672	82 087	
2000	2 350 227	382 949	1 967 278	511 577	7 503	504 074	53 107 377	3 337 848	42 839 906	82 188	
2001	2 373 556	375 345	1 998 211	501 752	6 977	494 775	54 082 044	3 410 480	43 772 260	82 340	
2002	2 289 474	362 054	1 927 420	483 255	6 842	476 413	54 988 453	3 557 360	44 383 323	82 482	
2003	2 259 567	354 534	1 905 033	468 783	6 613	462 170	55 239 752	3 656 873	44 657 303	82 520	
2004	2 261 689	339 310	1 922 379	445 968	5 842	440 126	55 744 934	3 744 971	45 022 926	82 501	
2005	2 253 992	336 619	1 917 373	438 804	5 361	433 443	56 305 273	3 827 899	45 375 526	82 464	
2006	2 235 318	327 984	1 907 334	427 428	5 091	422 337	56 728 496	3 902 512	45 668 108	82 366	
2007	2 335 005	335 845	1 999 160	436 368	4 949	431 419	<u>57 441 559</u>	<u>3 969 103</u>	<u>46 137 340</u>	<u>82 263</u>	
2008	2 293 663	320 614	1 973 049	413 524	4 477	409 047	51 313 882	3 566 122	40 839 803	82 120	
2009	2 313 453	310 806	2 002 647	401 823	4 152	397 671	51 796 316	3 658 590	40 978 425	82 002	

Fußnoten am Ende der Tabelle.

11 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1946 - 1998

Jahr	Polizeilich erfasste Unfälle ¹⁾			Verunglückte ¹⁾²⁾			Bestand an motorisierten Fahrzeugen ³⁾				Bevölkerung ⁶⁾
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personenschaden	Sachschaden		Getötete	Verletzte		Motorräder mit amt. Kennzeichen ⁴⁾	Personenkraftwagen	Güterkraftfahrzeuge ⁵⁾	
Anzahl											1 000
Früheres Bundesgebiet											
1946 .....	.	.	.	.	.	.	691 125	259 616	192 438	183 758	46 190
1947	51 859	.	.	43 188	4 836	38 352	750 691	240 676	193 349	222 841	46 992
1948	71 876	.	.	54 870	4 859	50 011	1 203 727	515 061	291 245	289 805	48 251
1949	124 942	.	.	88 506	4 806	83 700	1 463 120	626 126	365 455	341 913	49 198
1950	260 761	.	.	163 754	6 428	157 326	2 020 935	929 516	539 853	385 442	50 173
1951	338 080	.	.	219 424	7 760	211 664	2 583 781	1 202 425	715 904	445 009	50 528
1952	393 520	.	.	250 494	<u>7 775</u>	<u>242 719</u>	3 383 027	1 610 653	944 638	524 772	51 620
1953	473 027	251 618	221 409	326 606	11 449	315 157	4 342 958	2 044 740	1 182 544	593 176	52 164
1954	523 765	267 925	255 840	347 032	12 071	334 961	5 287 951	2 352 772	1 463 191	614 365	52 696
1955	603 351	296 071	307 280	383 951	12 791	371 160	6 301 363	2 494 503	1 747 555	604 533	53 199
1956	663 741	307 012	356 729	396 572	13 427	383 145	7 277 283	2 517 240	2 136 130	618 273	53 023
1957	678 889	299 866	379 023	389 145	13 004	376 141	8 043 196	2 462 419	2 583 656	638 703	53 702
1958	751 784	296 697	455 087	384 693	12 169	372 524	8 688 054	2 253 519	3 096 859	647 078	54 384
1959	843 412	327 595	515 817	433 649	13 822	419 827	9 318 104	2 016 814	3 684 256	637 342	54 993
1960	990 127	349 315	640 812	469 366	14 406	454 960	10 216 787	1 892 479	4 489 407	680 726	55 585
1961	1 029 381	339 547	689 834	462 470	14 543	447 927	10 939 763	1 723 340	5 342 940	729 635	56 185
1962	1 079 101	321 257	757 844	442 933	14 445	428 488	11 356 075	1 494 240	6 334 926	774 079	56 938
1963	1 096 539	314 642	781 897	438 811	14 513	424 298	12 015 399	1 197 956	7 304 580	808 424	57 587
1964	1 089 086	328 668	760 418	462 666	16 494	446 172	12 650 085	925 511	8 274 163	842 026	58 266
1965	1 099 346	316 361	782 985	449 243	15 753	433 490	13 375 155	716 621	9 267 423	877 017	59 012
1966	1 167 823	332 622	835 201	473 700	16 868	456 832	14 245 200	551 567	10 302 080	915 656	59 638
1967	1 144 210	335 552	808 658	479 132	17 084	462 048	14 798 966	394 327	11 015 813	908 321	59 873
1968	1 181 156	339 704	841 452	485 354	16 636	468 718	15 391 794	311 604	11 682 556	927 182	60 184
1969	1 213 587	338 921	874 666	489 033	16 646	472 387	16 357 762	263 486	12 584 564	966 192	60 848
1970	1 392 007	377 610	1 014 397	550 988	19 193	531 795	17837430*)	378604*)	13 941 079	1 028 116	60 651
1971	1 338 059	369 177	968 882	536 812	18 753	518 059	19130285*)	361452+)	15 115 049	1 078 001	61 302
1972	1 381 526	378 775	1 002 751	547 338	18 811	528 527	20271509*)	368221*)	16 054 966	1 107 181	61 672
1973	1 324 738	353 725	971 013	504 548	16 302	488 246	21 653 950	401 050	17 023 085	1 138 554	61 976
1974	1 228 997	331 000	897 997	461 756	14 614	447 142	22 166 497	432 661	17 341 265	1 135 784	62 054
1975	1 264 567	337 732	926 835	472 667	14 870	457 797	22 942 757	454 811	17 898 422	1 121 254	61 829
1976	1 418 523	359 694	1 058 829	495 401	14 820	480 581	24 176 885	503 835	18 919 738	1 122 372	61 531
1977	1 523 392	379 046	1 144 346	523 120	14 978	508 142	25 440 469	554 474	20 020 197	1 145 912	61 400
1978	1 619 187	380 352	1 238 835	523 306	14 662	508 644	26 843 327	595 851	21 212 046	1 175 485	61 327
1979	1 660 680	367 500	1 293 180	499 663	13 222	486 441	28 310 022	654 674	22 535 469	1 236 120	61 359
1980	1 684 604	379 235	1 305 369	513 504	13 041	500 463	29 226 359	738 180	23 191 616	1 277 167	61 566
1981	1 678 497	362 617	1 315 880	487 618	11 674	475 944	29 737 861	879 969	23 730 559	1 306 515	61 682
1982	1 629 089	358 693	1 270 396	478 796	11 608	467 188	30 260 799	1 078 114	24 104 523	1 290 809	61 638
1983	1 692 934	374 107	1 318 827	500 942	11 732	489 210	30 837 900	1 242 982	24 580 498	1 277 450	61 423
1984	1 780 818	359 485	1 421 333	476 232	10 199	466 033	31 457 303	1 355 559	25 217 787	1 277 940	61 175
1985	1 840 295	327 745	1 512 550	430 495	8 400	422 095	32 091 256	1 406 869	25 844 520	1 280 809	61 024
1986	1 935 595	341 921	1 593 674	452 165	8 948	443 217	33 025 248	1 411 714	26 917 423	1 294 774	61 066
1987	1 977 501	325 519	1 651 982	432 589	7 967	424 622	33 890 748	1 391 092	27 908 157	1 305 287	61 074
1988	2 022 648	342 299	1 680 349	456 436	8 213	448 223	34 822 022	1 372 070	28 878 220	1 321 824	61 450
1989	1 997 787	343 604	1 654 183	457 392	7 995	449 397	35 706 949	1 378 528	29 755 447	1 345 348	62 063
1990	2 010 575	340 043	1 670 532	456 064	7 906	448 158	36 702 727	1 413 674	30 684 811	1 388 505	63 254
1991	1 953 709	321 374	1 632 335	429 482	7 541	421 941	37 403 674	1 480 489	31 321 733	1 440 105	64 074
1992	1 924 338	325 301	1 599 037	433 081	7 298	425 783	38 571 089	1 596 407	32 006 981	1 549 059	64 865
1993	1 835 482	312 606	1 522 876	418 240	6 926	411 314	39 373 540	1 751 956	32 652 041	1 590 071	65 534
1994	1 735 072	314 381	1 420 691	422 069	6 800	415 269	.	1 913 399	33 084 308	1 624 265	65 858
1995	1 694 716	308 186	1 386 530	415 065	6 526	408 539	.	2 077 782	33 529 270	1 685 804	66 156
1996	1 709 952	294 454	1 415 498	397 202	6 126	391 076	.	2 258 145	33 961 698	1 723 464	66 444
1997	1 690 507	302 361	1 388 146	405 270	6 067	399 203	.	2 472 859	34 237 110	1 746 964	66 647
1998	1 718 178	302 089	1 416 089	405 830	5 614	400 216	.	.	.	.	66 697

Fußnoten am Ende der Tabelle

11 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1946 - 1998

Jahr	Polizeilich erfasste Unfälle ¹⁾			Verunglückte ¹⁾²⁾			Bestand an motorisierten Fahrzeugen ³⁾				Bevölkerung ⁶⁾
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personenschaden	Sachschaden		Getötete	Verletzte		Motorräder mit amt. Kennzeichen ⁴⁾	Personenkraftwagen	Güterkraftfahrzeuge ⁷⁾	
Anzahl											1 000
Neue Länder und Berlin-Ost											
1946 - 1949
1950	13 258	980	12 278	383 552	197 547	75 710	.	18 388
1951	16 600	1 130	15 470	384 133	195 076	71 011	75 635	18 350
1952	17 269	1 129	16 140	447 587	.	.	.	18 300
1953	18 413	1 182	17 231	421 817	221 805	78 036	76 228	18 112
1954	20 444	1 303	19 141	536 621	284 244	101 824	93 853	18 002
1955	22 981	1 250	21 731	629 015	347 846	117 072	99 658	17 832
1956	28 282	1 384	26 898	799 206	465 837	144 023	114 351	17 604
1957	40 334	1 874	38 460	951 661	568 628	175 470	125 775	17 411
1958	41 312	1 722	39 590	1 078 286	658 311	205 653	128 650	17 312
1959	45 604	1 832	43 772	1 236 124	759 956	255 765	129 122	17 286
1960	49 427	2 071	47 356	1 426 454	881 544	313 340	134 188	17 188
1961	59 214	2 262	56 952	1 616 033	991 161	383 443	131 536	17 079
1962	54 287	1 771	52 516	1 783 615	1 073 362	445 836	139 249	17 136
1963	57 170	1 769	55 401	1 911 677	1 119 990	507 170	144 565	17 181
1964	53 964	1 700	52 264	2 029 652	1 160 801	558 282	159 578	17 004
1965	55 217	1 730	53 487	2 169 804	1 203 305	641 385	165 297	17 040
1966	54 768	1 728	53 040	2 304 515	1 239 125	722 031	172 564	17 066
1967	55 277	1 842	53 435	2 454 871	1 273 776	820 083	181 711	17 089
1968	53 859	1 953	51 906	2 619 708	1 312 051	920 201	194 280	17 087
1969	51 889	2 047	49 842	2 791 985	1 342 010	1 039 229	209 783	17 081
1970	36 752	15 455	48 376	2 139	46 237	2 979 372	1 374 006	1 165 771	228 885	17 060
1971	36 669	14 192	47 971	2 041	45 930	3 101 855	1 373 949	1 267 846	243 988	17 050
1972	38 351	16 323	50 314	2 084	48 230	3 249 256	1 372 901	1 400 390	255 478	17 029
1973	37 490	18 137	49 286	2 122	47 164	3 392 857	1 360 859	1 539 080	269 734	16 980
1974	36 728	17 305	47 740	2 051	45 689	3 575 634	1 361 448	1 702 882	282 291	16 924
1975	37 450	17 547	49 141	2 141	47 000	3 777 192	1 362 741	1 880 478	300 647	16 851
1976	40 031	20 190	52 749	2 324	50 425	3 935 026	1 334 681	2 052 240	312 941	16 790
1977	40 263	19 229	52 570	2 419	50 151	4 128 336	1 321 673	2 236 702	332 571	16 764
1978	38 350	18 067	49 609	2 641	46 968	4 301 989	1 309 037	2 392 284	326 977	16 755
1979	35 631	17 208	45 966	2 336	43 630	4 445 248	1 299 119	2 532 941	334 224	16 746
1980	33 437	17 535	42 462	2 009	40 453	4 612 427	1 304 602	2 677 703	348 410	16 739
1981	33 309	16 758	42 192	1 961	40 231	4 756 916	1 303 975	2 811 976	356 688	16 737
1982	33 777	15 162	42 772	1 842	40 930	4 866 404	1 302 003	2 921 574	356 060	16 701
1983	33 713	15 502	42 641	1 821	40 820	4 966 791	1 306 788	3 019 875	352 797	16 704
1984	34 038	13 122	43 015	1 842	41 173	5 119 268	1 315 207	3 157 077	355 337	16 677
1985	32 525	13 284	40 971	1 670	39 301	5 282 239	1 319 186	3 306 230	360 821	16 646
1986	32 443	12 760	40 880	1 672	39 208	5 452 509	1 321 832	3 462 184	367 449	16 628
1987	31 087	13 614	39 187	1 531	37 656	5 616 583	1 330 814	3 600 450	375 619	16 645
1988	32 888	13 916	41 170	1 649	39 521	5 768 174	1 318 574	3 743 554	389 441	16 657
1989	33 762	14 339	42 821	1 784	41 037	5 958 312	1 327 111	3 898 895	407 086	16 610
1990	49 307	35 843	65 913	3 140	62 773	6 902 755	1 310 971	4 817 001	438 112	16 111
1991	357 757	63 773	293 984	87 353	3 759	83 594	.	.	.	.	15 910
1992	460 241	70 161	390 080	94 347	3 333	91 014	.	.	.	.	15 730
1993	509 914	72 778	437 136	97 300	3 023	94 277	.	.	.	.	15 645
1994	535 746	78 373	457 373	104 160	3 014	101 146	.	169 415	6 678 662	486 842	15 564
1995	543 585	79 817	463 768	106 530	2 928	103 602	.	189 376	6 874 552	528 721	15 505
1996	559 618	78 628	480 990	104 714	2 632	102 082	.	212 260	7 025 800	549 944	15 451
1997	541 872	78 474	463 398	104 373	2 482	101 891	.	243 921	7 134 836	568 519	15 405
1998	539 471	75 168	464 303	99 281	2 178	97 103	.	.	.	.	15 332

1) Reichsgebiet: 1906: vom 01.04.06 bis 30.09.06, von 1907 bis 1913: jeweils von 01.10. des Vorjahres bis 30.09. des Berichtsjahres.

Früheres Bundesgebiet: 1947 bis 1948: Ohne Hessen, Baden, Württemberg-Hohenzollern, Saarland und Berlin-West. 1949: Ohne Baden-Württemberg und Saarland. 1950 bis 1952: Ohne Saarland.
Neue Länder und Berlin-Ost: Bis 1983 Unfälle mit Sachschaden von 300 Mark (der ehem. DDR) und mehr, 1984 bis 1990: Unfälle mit Sachschaden von 800 Mark und mehr.

2) Reichsgebiet: Bis 1908 innerhalb einer Woche nach dem Unfall Gestorbene. 1909 bis 1913 innerhalb eines Monats nach dem Unfall Gestorbene. 1936 bis 1938 innerhalb von 8 Tagen nach dem Unfall Gestorbene.

Früheres Bundesgebiet: 1947 bis 1952 am Unfalltag Gestorbene. Ab 1953 innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall Gestorbene.
Neue Länder und Berlin-Ost: Bis 1977 innerhalb von 72 Stunden nach dem Unfall Gestorbene, ab 1978 innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.

3) Reichsgebiet: Bis 1914 jeweils 1. Januar, ferner bis 1933 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. Bis 1914 Personenkraftwagen einschl. Kraftomnibusse.

Deutschland und früheres Bundesgebiet: Einschl. der Fahrzeuge der Bundespost und der Deutschen Bahn AG.

Früheres Bundesgebiet: Bestand am 1. Juli, 1946 bis 1951 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. 1946 bis 1947: ohne Berlin-West.

Neue Länder und Berlin-Ost: 1950 - 1966 jeweils 30.06., 1967 - 1990 jeweils 30.09., 1991 - 1993 nur die im Zentralen Fahrzeugregister (ZFR) erfassten Fahrzeuge.

Ab 2001: Bestand 1. Januar. Ab 2008: Ohne vorübergehende Stilllegungen (Davon nicht betroffen sind Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen).
(Bestand 2007 ohne vorübergehende Stilllegungen: 50 919 201)

4) Ab 2000 einschl. drei u. vierrädrige Kfz. mit amt. Kennzeichen.

5) Mit Normal- und Spezialaufbau, ferner bis 1958 ohne Lastkraftwagen mit Spezialaufbau, jedoch einschl. Tankkraftwagen für brennbare Flüssigkeiten. ab 1994 einschl. Sattelschlepper. Ab 2006 einschl. Geräteträger.

6) Reichsgebiet: 1910 im Dezember, 1925 und 1933 im Juni. 1926 bis 1932 und 1934 bis 1938 Jahresmitte.

Früheres Bundesgebiet: 1946 im Oktober. Ab 1947: Jahresdurchschnitt. 1950 im September. 1961 im Juni. 1970 und 1987 im Mai.

Neue Länder und Berlin-Ost: Jeweils Jahresende. 1950, 1964 und 1970: Ergebnis der Volkszählung, 1981 Stand 30.06. Ab 1990 Jahresdurchschnitt.

7) beinhaltet Lastkraftwagen und Spezialkraftwagen

8) Nach dem jeweiligen Gebietsstand; 1938 und 1939 in den Grenzen vom 31.12.1937.

*) geschätzt.

12 Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2009 im Überblick
12.1 Unfälle

Gegenstand der Nachweisung	Jahr				Veränderung 2009 gegenüber 2008 in %
	2006	2007	2008	2009	
Polizeilich erfasste Unfälle					
Insgesamt	2 235 318	2 335 005	2 293 663	2 313 453	+ 0,9
mit nur Sachschaden	1 907 334	1 999 160	1 973 049	2 002 647	+ 1,5
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)	96 460	97 278	91 144	89 519	- 1,8
Sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel 1)	18 895	18 725	18 205	17 169	- 5,7
Übrige Sachschadensunfälle	1 791 979	1 883 157	1 863 700	1 895 959	+ 1,7
mit Personenschaden	327 984	335 845	320 614	310 806	- 3,1
davon: innerorts	221 504	228 717	221 306	213 361	- 3,6
außerorts ohne Autobahn	86 046	86 662	81 039	79 051	- 2,5
auf Autobahnen	20 434	20 466	18 269	18 394	+ 0,7
Verunglückte					
Insgesamt	427 428	436 368	413 524	401 823	- 2,8
davon: Getötete	5 091	4 949	4 477	4 152	- 7,3
Schwerverletzte	74 502	75 443	70 644	68 567	- 2,9
Leichtverletzte	347 835	355 976	338 403	329 104	- 2,7
Bezugszahlen					
Bevölkerung (1 000) 2)	82 366	82 263	82 120	82 002	- 0,1
Kfz-Bestand (1 000) 3)	56 728	57 442	51 314	51 796	+ 0,9
Straßenlänge (1 000 km) des überörtlichen Verkehrs	231,5	231,4	231,2	231,0	- 0,1
innerorts	52,0	51,7	51,2	51,1	- 0,3
außerorts ohne Autobahn	167,1	167,1	167,3	167,3	- 0,0
Autobahnen	12,4	12,5	12,6	12,6	+ 0,4
Fahrleistung (Mrd. Kfz - km) 4)	687,3	692,0	690,1	687,0p	- 0,4
dar. auf Autobahnen 5)	218,7	225,5r	225,3r	225,4p	+ 0,0
Unfallkenngrößen					
je 1 000 Kfz					
Unfälle insgesamt	39,4	40,7	44,7	44,7	- 0,1
Verunglückte	7,5	7,6	8,1	7,8	- 3,7
Getötete	0,1	0,1	0,1	0,1	- 8,1
je 1 Mrd. Kfz - Kilometer					
Unfälle insgesamt	3 252	3 374	3 324	3 367p	+ 1,3
Verunglückte	622	631	599	585p	- 2,4
dar. auf Autobahnen	147	142r	128r	128p	+ 0,3
Getötete	7,4	7,2	6,5	6,0p	- 6,8
dar. auf Autobahnen	2,9	2,7r	2,2r	2,1p	- 4,1
je 1 000 km Straßenlänge des überörtlichen Verkehrs					
Unfälle mit Personenschaden	1 417	1 452	1 387	1 345	- 3,0
innerorts	4 259	4 425	4 319	4 178	- 3,3
außerorts ohne Autobahn	515	518	484	473	- 2,4
auf Autobahnen	1 653	1 633	1 451	1 455	+ 0,3
je 1 000 Unfälle mit Personenschaden					
Verunglückte	1 303	1 299	1 290	1 293	+ 0,2
innerorts	1 219	1 217	1 212	1 214	+ 0,2
außerorts ohne Autobahn	1 457	1 455	1 439	1 442	+ 0,3
auf Autobahnen	1 570	1 561	1 575	1 570	- 0,3
Getötete	15,5	14,7	14,0	13,4	- 4,3
innerorts	6,2	5,8	5,7	5,7	+ 0,8
außerorts ohne Autobahn	35,6	34,8	33,6	31,0	- 7,6
auf Autobahnen	31,6	29,4	27,1	25,8	- 4,7
je 1 Mill. Einwohner					
Verunglückte	5 189	5 305	5 036	4 900	- 2,7
Getötete	62	60	55	51	- 7,1

1) Bis 2007 Sonstige Alkoholunfälle.

2) 2009: Stand 31.12.2008.

3) Stand 01.01.; Ab 2008 ohne vorübergehende Stilllegungen.

4) Errechnet als Inländerfahrleistung (d.h. einschl der Auslandsstrecken deutscher Kfz, aber ohne die Inlandsstrecken ausländischer Kfz).

Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 2009 nach Schätzungen der BAST.

5) Errechnet als Inlandsfahrleistung (d.h. ohne die Auslandsstrecken deutscher Kfz, aber einschl. der Inlandsstrecken ausländischer Kfz).

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

12 Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2009 im Überblick

12.2 Verunglückte

Gegenstand der Nachweisung	Jahr				Veränderung 2009 gegenüber 2008 in %
	2006	2007	2008	2009	
Insgesamt	427 428	436 368	413 524	401 823	- 2,8
davon: Getötete	5 091	4 949	4 477	4 152	- 7,3
Schwerverletzte	74 502	75 443	70 644	68 567	- 2,9
Leichtverletzte	347 835	355 976	338 403	329 104	- 2,7
Getötete Benutzer von:					
Personenkraftwagen	2 683	2 625	2 368	2 110	- 10,9
dar. 18 bis unter 25 jährige	740	757	653	584	- 10,6
Motorrädern	793	807	656	650	- 0,9
Mofas, Mopeds	107	100	110	99	- 10,0
Güterkraftfahrzeugen	235	215	183	164	- 10,4
Fahrrädern	486	425	456	462	+ 1,3
Fußgänger	711	695	653	591	- 9,5
dar. im Alter von 65 und mehr Jahren	360	357	325	335	+ 3,1
Getötete					
männlich insgesamt	3 717	3 638	3 247	3 050	- 6,1
dar.: Fahrer von Personenkraftwagen	1 514	1 513	1 335	1 197	- 10,3
Mitfahrer von Personenkraftwagen	333	332	313	250	- 20,1
Fußgänger	410	405	363	346	- 4,7
weiblich insgesamt	1 371	1 309	1 229	1 102	- 10,3
dar.: Fahrerinnen von Personenkraftwagen	473	471	406	376	- 7,4
Mitfahrerinnen von Personenkraftwagen	363	308	313	287	- 8,3
Fußgängerinnen	300	290	290	245	- 15,5
Getötete im Alter von ... bis unter ... Jahren					
unter 15	136	111	102	90	- 11,8
15 - 18	173	176	174	133	- 23,6
18 - 25	1 011	971	887	796	- 10,3
25 - 65	2 615	2 535	2 242	2 029	- 9,5
65 und mehr	1 154	1 153	1 066	1 104	+ 3,6
Getötete					
innerorts	1 384	1 335	1 261	1 225	- 2,9
außerorts ohne Autobahn	3 062	3 012	2 721	2 452	- 9,9
auf Autobahnen	645	602	495	475	- 4,0
Bezugszahlen					
Bevölkerung (1 000) 1)	82 366	82 263	82 120	82 002	- 0,1
im Alter von ... bis unter ... Jahren					
unter 15	11 544	11 361	11 212	11 139	- 0,6
15 - 18	2 854	2 745	2 617	2 544	- 2,8
18 - 25	6 795	6 810	6 824	6 835	+ 0,2
25 - 65	45 091	44 941	44 845	44 755	- 0,2
65 und mehr	16 081	16 406	16 622	16 729	+ 0,6
Kraftfahrzeugbestand (1 000) 2)	56 728	57 442	51 314	51 796	+ 0,9
dar.: Personenkraftwagen	45 668	46 137	40 840	40 978	+ 0,3
Motorräder 3)	3 903	3 969	3 566	3 659	+ 2,6
Mofas, Mopeds 4)	1 793	1 911	1 964	2 172	+ 10,6
Güterkraftfahrzeuge 5)	3 396	3 425	3 091	3 106	+ 0,5
Kennzahlen					
Getötete Kfz-Benutzer je 100 000 Kraftfahrzeuge des Bestandes	6,8	6,6	6,5	5,9	- 9,3
Insassen von Personenkraftwagen	5,9	5,7	5,8	5,1	- 11,2
Benutzer von Motorrädern	20,3	20,3	18,4	17,8	- 3,4
Benutzer von Mofas, Mopeds	6,0	5,2	5,6	4,6	- 18,6
Insassen von Güterkraftfahrzeugen	6,9	6,3	5,9	5,3	- 10,8
Getötete je 1 Mill. Einwohner der jeweiligen Altersgruppe					
im Alter von ... bis unter ... Jahren					
Insgesamt	62	60	55	51	- 7,1
unter 15	12	10	9	8	- 11,2
15 - 18	61	64	66	52	- 21,4
18 - 25	149	143	130	116	- 10,4
25 - 65	58	56	50	45	- 9,3
65 und mehr	72	70	64	66	+ 2,9

1) 2009: Stand 31.12.2008.

2) Ab 2008 ohne vorübergehende Stilllegungen, dies gilt nicht für Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen.

3) Einschl. drei u. leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge mit amtl. Kennzeichen.

4) Einschl. leichte drei u. vierrädrige Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen.

5) Einschl. sonstige Zugmaschinen. Ab 2006 einschl. Geräteträger.

12 Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2009 im Überblick

12.3 Beteiligte

Gegenstand der Nachweisung	Jahr				Veränderung 2009 gegenüber 2008 in %
	2006	2007	2008	2009	
Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden					
Insgesamt	634 947	648 796	616 741	595 702	- 3,4
dar.: Fahrer von					
Güterkraftfahrzeugen	40 185	40 061	37 824	34 944	- 7,6
Personenkraftwagen	404 959	412 966	387 774	377 712	- 2,6
Motorrädern	33 782	34 443	30 419	30 027	- 1,3
Mofas, Mopeds	19 241	21 424	22 107	19 832	- 10,3
Fahrrädern	84 108	86 209	86 569	82 520	- 4,7
Fußgänger	36 239	36 865	35 778	34 651	- 3,1
Unfallflüchtige	29 361	29 777	28 812	27 301	- 5,2
dar.: Fahrer von Personenkraftwagen					
Insgesamt 1)	404 959	412 966	387 774	377 712	- 2,6
dar.: Männlich	244 812	247 243	230 423	224 577	- 2,5
Weiblich	146 419	152 142	144 689	141 955	- 1,9
im Alter von ... bis unter ... Jahren					
18 - 25	84 891	86 172	79 039	78 141	- 1,1
25 - 65	264 755	268 768	252 513	243 770	- 3,5
65 und mehr	38 616	41 228	40 373	41 308	+ 2,3
Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden					
Insgesamt	327 984	335 845	320 614	310 806	- 3,1
dar.: Fahrer von					
Güterkraftfahrzeugen	23 512	23 577	22 541	20 854	- 7,5
Personenkraftwagen	224 596	229 554	217 843	212 826	- 2,3
Motorrädern	15 956	16 433	14 541	14 554	+ 0,1
Mofas, Mopeds	9 506	10 564	10 861	9 798	- 9,8
Fahrrädern	35 387	36 514	36 257	34 922	- 3,7
Fußgänger	10 909	10 780	10 192	9 573	- 6,1
dar.: Fahrer von Personenkraftwagen					
Insgesamt 1)	224 596	229 554	217 843	212 826	- 2,3
dar.: Männlich	138 878	140 837	132 757	129 443	- 2,5
Weiblich	78 153	81 144	78 148	77 230	- 1,2
im Alter von ... bis unter ... Jahren					
18 - 25	55 313	56 252	52 175	51 930	- 0,5
25 - 65	133 669	135 827	129 367	124 573	- 3,7
65 und mehr	25 356	27 151	26 824	27 561	+ 2,7
Kennzahlen					
Hauptverursacher je 1 000 Beteiligte	517	518	520	522	+ 0,4
dar.: Fahrer von					
Güterkraftfahrzeugen	585	589	596	597	+ 0,1
Personenkraftwagen	555	556	562	563	+ 0,3
Motorrädern	472	477	478	485	+ 1,4
Mofas, Mopeds	494	493	491	494	+ 0,6
Fahrrädern	421	424	419	423	+ 1,0
Fußgänger	301	292	285	276	- 3,0
dar.: Fahrer von Personenkraftwagen					
Insgesamt 1)	555	556	562	563	+ 0,3
dar.: Männlich	567	570	576	576	+ 0,0
Weiblich	534	533	540	544	+ 0,7
im Alter von ... bis unter ... Jahren					
18 - 25	652	653	660	665	+ 0,7
25 - 65	505	505	512	511	- 0,3
65 und mehr	657	659	664	667	+ 0,4

1) einschließlich ohne Angabe des Geschlechts.

12 Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2009 im Überblick
12.4 Unfallursachen

Gegenstand der Nachweisung	Jahr				Veränderung 2009 gegenüber 2008 in %
	2006	2007	2008	2009	
Ursachen von Unfällen mit Personenschaden					
Unfallbezogene Ursachen					
Insgesamt	35 675	39 345	40 068	41 825	+ 4,4
dar.: Glätte durch Regen	7 837	10 032	8 672	8 503	- 1,9
Glätte durch Schnee, Eis	9 754	5 230	6 033	9 784	+ 62,2
Mitverursachend bei ... % der Unfälle					
Insgesamt	10,9	11,7	12,5	13,5	+ 7,7
dar.: Glätte durch Regen	2,4	3,0	2,7	2,7	+ 1,1
Glätte durch Schnee, Eis	3,0	1,6	1,9	3,1	+ 67,3
Fahrzeugbezogene Ursachen (Technische Mängel)					
Insgesamt	4 302	4 436	4 158	3 997	- 3,9
je 1 000 beteiligte Fahrzeuge	7,2	7,3	7,2	7,1	- 0,5
Personenbezogene Ursachen					
Fehlverhalten der Beteiligten					
insgesamt	423 373	428 628	406 399	394 397	- 3,0
darunter von:					
Fahrern von					
Güterkraftfahrzeugen	28 822	28 474	26 943	25 264	- 6,2
Personenkraftwagen	278 119	281 086	264 168	259 535	- 1,8
Motorisierten Zweirädern	33 998	35 595	33 384	31 786	- 4,8
Fahrrädern	54 480	55 787	55 302	52 704	- 4,7
Fußgängern	19 487	19 099	18 198	16 664	- 8,4
Je 1 000 Beteiligte					
insgesamt	667	661	659	662	+ 0,5
darunter von:					
Fahrern von					
Güterkraftfahrzeugen	717	711	712	723	+ 1,5
Personenkraftwagen	687	681	681	687	+ 0,9
Motorisierten Zweirädern	641	637	636	638	+ 0,3
Fahrrädern	648	647	639	639	- 0,0
Fußgängern	538	518	509	481	- 5,5
Fehlverhalten der Fahrzeugführer					
insgesamt	403 886	409 529	388 201	377 733	- 2,7
dar.: Alkoholeinfluss					
Nicht angepasste Geschwindigkeit	19 405	19 443	18 383	16 513	- 10,2
Abstand	64 742	61 823	55 710	56 874	+ 2,1
Vorfahrt, Vorrang	47 104	47 973	44 635	44 437	- 0,4
Abbiegen	59 700	60 841	58 192	55 287	- 5,0
Abbiegen	33 150	34 262	32 139	31 490	- 2,0
Je 1 000 beteiligte Fahrzeugführer					
insgesamt	677	671	670	675	+ 0,8
dar.: Alkoholeinfluss					
Nicht angepasste Geschwindigkeit	33	32	32	30	- 7,0
Abstand	108	101	96	102	+ 5,7
Vorfahrt, Vorrang	79	79	77	79	+ 3,1
Abbiegen	100	100	100	99	- 1,6
Abbiegen	56	56	56	56	+ 1,5
Fehlverhalten der Fahrer von Personenkraftwagen					
insgesamt	278 119	281 086	264 168	259 535	- 1,8
dar.: Alkoholeinfluss					
Nicht angepasste Geschwindigkeit	11 936	11 785	11 035	9 890	- 10,4
Abstand	46 322	43 640	38 691	40 024	+ 3,4
Vorfahrt, Vorrang	36 437	37 013	34 364	34 359	- 0,0
Abbiegen	47 620	48 573	46 382	44 563	- 3,9
Abbiegen	26 797	27 627	25 926	25 533	- 1,5
Je 1 000 beteiligte Fahrer von Personenkraftwagen					
insgesamt	687	681	681	687	+ 0,9
dar.: Alkoholeinfluss					
Nicht angepasste Geschwindigkeit	29	29	28	26	- 8,0
Abstand	114	106	100	106	+ 6,2
Vorfahrt, Vorrang	90	90	89	91	+ 2,6
Abbiegen	118	118	120	118	- 1,4
Abbiegen	66	67	67	68	+ 1,1

Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

Anhang

Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die Zusammenstellung der vorliegenden Ergebnisse ist das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz - StVUnfStatG) vom 15. Juni 1990, zuletzt geändert durch Artikel 298 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S.2407) und in der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden vom 21. Dezember 1994, zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften vom 6. Juni 2007 (BGBl. I S. 1047). 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, die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden. Die Polizeidienststellen melden ihre Angaben auf Papier oder per Datenträger an das jeweilig zuständige Statistische Landesamt. In den Landesämtern werden die Angaben nach einem bundeseinheitlichen Programm aufbereitet und anschließend die Daten an das Statistische Bundesamt übermittelt.

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, 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 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 (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.