

Unfallgeschehen im Straßenverkehr



2007

Erscheinungsfolge: jährlich
Erschienen am 17. Juli 2008, aktualisiert am 05. August 2008
Artikelnummer: 5462401089004

Fachliche Informationen zu dieser Veröffentlichung können Sie direkt beim Statistischen Bundesamt erfragen:
Gruppe VC, Telefon: +49 (0) 611/75-4547 ; Fax: +49 (0) 611/75-3924 oder E-Mail:
verkehrsunaefalle@destatis.de

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2008
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Textteil	Inhalt
1. Das Unfallgeschehen 2007 im Überblick	3
2. Längerfristige Entwicklung	4
3. Entwicklung in der Europäischen Union.....	5
4. Unfallgeschehen nach Bundesländern	8
5. Unfallgeschehen nach Ortschaften.....	10
6. Unfallgeschehen nach Monaten	11
7. Unfallursachen	12
8. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung	
9. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern.....	14
9.1 Kinder.....	14
9.2 Jugendliche.....	15
9.3 Junge Erwachsene	16
9.4 Senioren.....	18
10. Zeitreihe Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 – 2007	20
 Anhang	
A Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik.....	22
B Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten	25
C Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG)	26
D Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes	28
E Verkehrsunfallanzeige	29

Zeichenerklärung in Tabellen:

. = Zahlenwerte unbekannt oder geheim zu halten

Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2007

Das Unfallgeschehen in Deutschland wies im Jahr 2007 einen heterogenen Verlauf auf: Wurde aufgrund der Ergebnisse für die ersten fünf Monate des Jahres zunächst eine Zunahme der Zahl der Verkehrstoten befürchtet, führten die teilweise starken Rückgänge in der zweiten Hälfte des Jahres dazu, dass auch im Jahr 2007 die positive Entwicklung bei der Zahl der Verkehrstoten anhielt. Nachdem die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 1993 erstmals unter 10 000 gesunken war, wurden im letzten Jahr erstmals weniger als 5 000 Tote im Straßenverkehr gezählt. Allerdings hat die Zahl der Getöteten im Jahr 2007 wesentlich geringer abgenommen, als in den drei Jahren zuvor. Auch dürfte – trotz des weiteren Rückgangs – das von der Europäischen Kommission gesteckte Ziel, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union (EU) vom Jahr 2001 bis zum Jahr 2010 zu halbieren, für Deutschland nicht erreicht werden.

1. Das Unfallgeschehen 2007 im Überblick

Im Jahr 2007 hat die Polizei mehr Unfälle als in den Vorjahren aufgenommen. Gegenüber 2006 ist die Zahl der polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle um 4,5% auf 2,3 Mill. gestiegen. Nahezu sechs von sieben Unfällen, zu denen die Polizei im letzten Jahr gerufen wurde, waren Sachschadensunfälle. Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, ist um 0,8% auf 97 278 Unfälle und damit leicht gestiegen, die der übrigen Sachschadensunfälle hat mit 5,0% auf 1,9 Mill. wesentlich stärker zugenommen.

Mehr Unfälle und Verunglückte

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2007	2006	Veränderung 2007 gegenüber 2006
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle			
insgesamt	2 335 005	2 235 318	+ 4,5
Unfälle mit Personenschaden	335 845	327 984	+ 2,4
schwerwiegende Unfälle mit			
Sachschaden (i.e.S.)	97 278	96 460	+ 0,8
sonstige Sachschadensunfälle	1 901 882	1 810 874	+ 5,0
Verunglückte insgesamt	436 368	427 428	+ 2,1
Getötete	4 949	5 091	- 2,8
Schwerverletzte	75 443	74 502	+ 1,3
Leichtverletzte	355 976	347 835	+ 2,3

Die Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde, nahm im Jahr 2007 um 2,4% auf 335 845 zu. Dabei kamen 436 368 Personen zu Schaden, 2,1% mehr als im Jahr zuvor. Während die Zahl der Schwerverletzten um 1,3% auf 75 443 und die der Leichtverletzten um 2,3% auf 355 976 zunahmen, sank die Zahl der Getöteten um 2,8% auf 4 949. So wenig Verkehrstote gab es seit Wiedereinführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 noch nie. Zur Entwarnung besteht dennoch kein Anlass: Immer noch stirbt durchschnittlich alle zwei Stunden ein Mensch auf deutschen Straßen, erleidet alle sieben Minuten ein Mensch schwere und jede Minute ein Mensch leichte Verletzungen bei Straßenverkehrsunfällen.

2. Längerfristige Entwicklung

Im längerfristigen Vergleich hat sich die Verkehrssicherheit deutlich verbessert: Seit 1970 mit 21 332 Getöteten ist die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland um 77% gesunken. Um ein Viertel, nämlich von 578 032 auf 431 419 sank die Zahl der Verletzten innerhalb dieses Zeitraums. Auch mittelfristig hat sich die Lage verbessert: Seit 1991, als mit 11 300 Getöteten die Höchstzahl an Verkehrstoten nach der deutschen Wiedervereinigung verzeichnet wurde, ist die Zahl der Verkehrstoten um über die Hälfte (– 56%) gesunken, die Zahl der Verletzten sank gleichzeitig um 15% (1991: 505 535 Verletzte).

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen

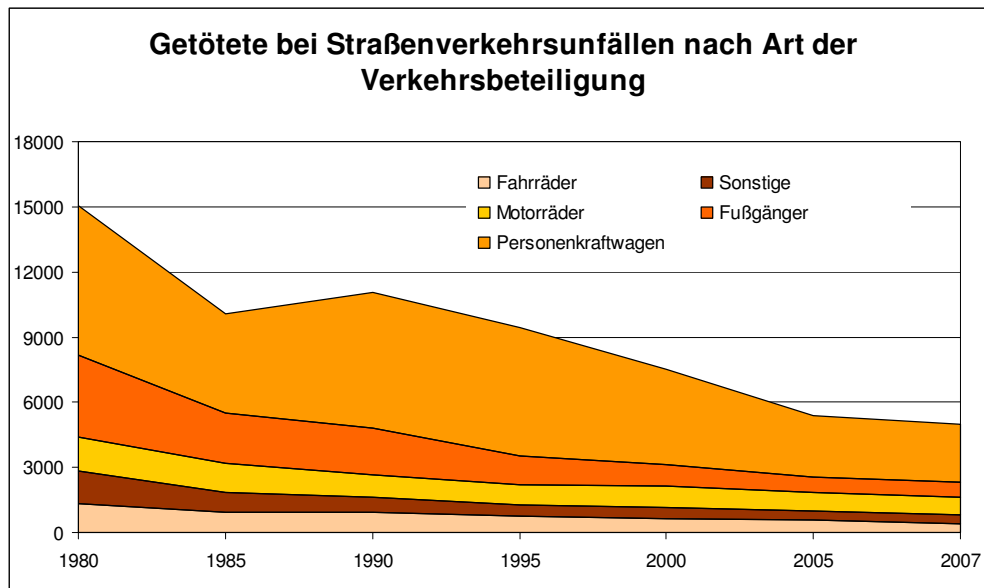
Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte		Bestand an motorisierten Kraftfahrzeugen ¹⁾	
		insgesamt	dar.: Getötete	Insgesamt	dar.: Personen-Kraftwagen ²⁾
		Anzahl		Mill.	
1970 ..	414 362	599 364	21 332	17,8	13,9
1980 ..	412 672	555 966	15 050	29,2	23,2
1990 ..	389 350	521 977	11 046	36,7	30,7
2000 ..	382 949	511 577	7 503	53,1	42,8
2003 ..	354 534	468 783	6 613	55,2	44,7
2004 ..	339 310	445 968	5 842	55,7	45,0
2005 ..	336 619	438 804	5 361	56,3	45,4
2006 ..	327 984	427 428	5 091	56,7	45,7
2007 ..	335 845	436 368	4 949	57,4	46,1

1) Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg.

2) Ohne Wohnmobile, Krankenkraftwagen und Notarzteinsatzfahrzeuge.

Eine Aufgliederung der Verunglückten und Getöteten nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung ist für Deutschland insgesamt für das Jahr 1970 aufgrund fehlender detaillierter Daten nicht möglich, deshalb wurde als Vergleichsjahr für die längerfristige Entwicklung das Jahr 1980 gewählt. In diesem Jahr wurden dreimal so viele Personen im Straßenverkehr getötet (15 050) wie im Jahr 2007 (– 67%). Längerfristig hat sich besonders die Situation für die Fußgänger verbessert: Im Jahr 2007 starben 695 Fußgänger im Straßenverkehr, das waren weniger als ein Fünftel des Wertes von 1980 und 64% weniger als 1991. Gegenüber 1980 kamen 2007 auch 68% weniger Fahrradbenutzer (– 54% gegenüber 1991), 62% weniger Pkw-Insassen (– 61% gegenüber 1991) und 49% weniger Motorradbenutzer (– 19% gegenüber 1991) ums Leben.

Schaubild 1



Die prozentualen Rückgänge allein genügen nicht, um Aussagen über das Risiko einzelner Verkehrsteilnehmergruppen treffen zu können. Da die Häufigkeit der Beteiligung an Unfällen auch von der Zahl der jeweiligen Fahrzeuge abhängt, ergibt die Relation der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand eine Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer. Seit 1980 hat der Pkw-Bestand um 78% zugenommen – von 25,9 Mill. Fahrzeugen 1980 auf 46,1 Mill. Fahrzeuge im Jahr 2007. Der Bestand an Motorrädern hat sich in diesem Zeitraum fast verdoppelt (+ 94%). Damit hat sich, gemessen am Fahrzeugbestand, das Unfallrisiko für Pkw-Benutzer seit 1980 von 27 auf 6 Getötete je 100 000 Fahrzeuge (1991: 21 Getötete) reduziert, ist also um 79% gesunken. Etwas geringer abgenommen seit 1980 hat das Risiko, tödlich zu verunglücken, für Motorradbenutzer, nämlich um 74% von 77 auf 20 Personen je 100 000 Motorräder (1991: 67 Personen). Zudem belegen die Zahlen aber auch, dass das bestandsbezogene Unfallrisiko für Motorradfahrer insgesamt höher als für Pkw-Benutzer ist, da Motorradbenutzer weniger geschützt als Autoinsassen sind.

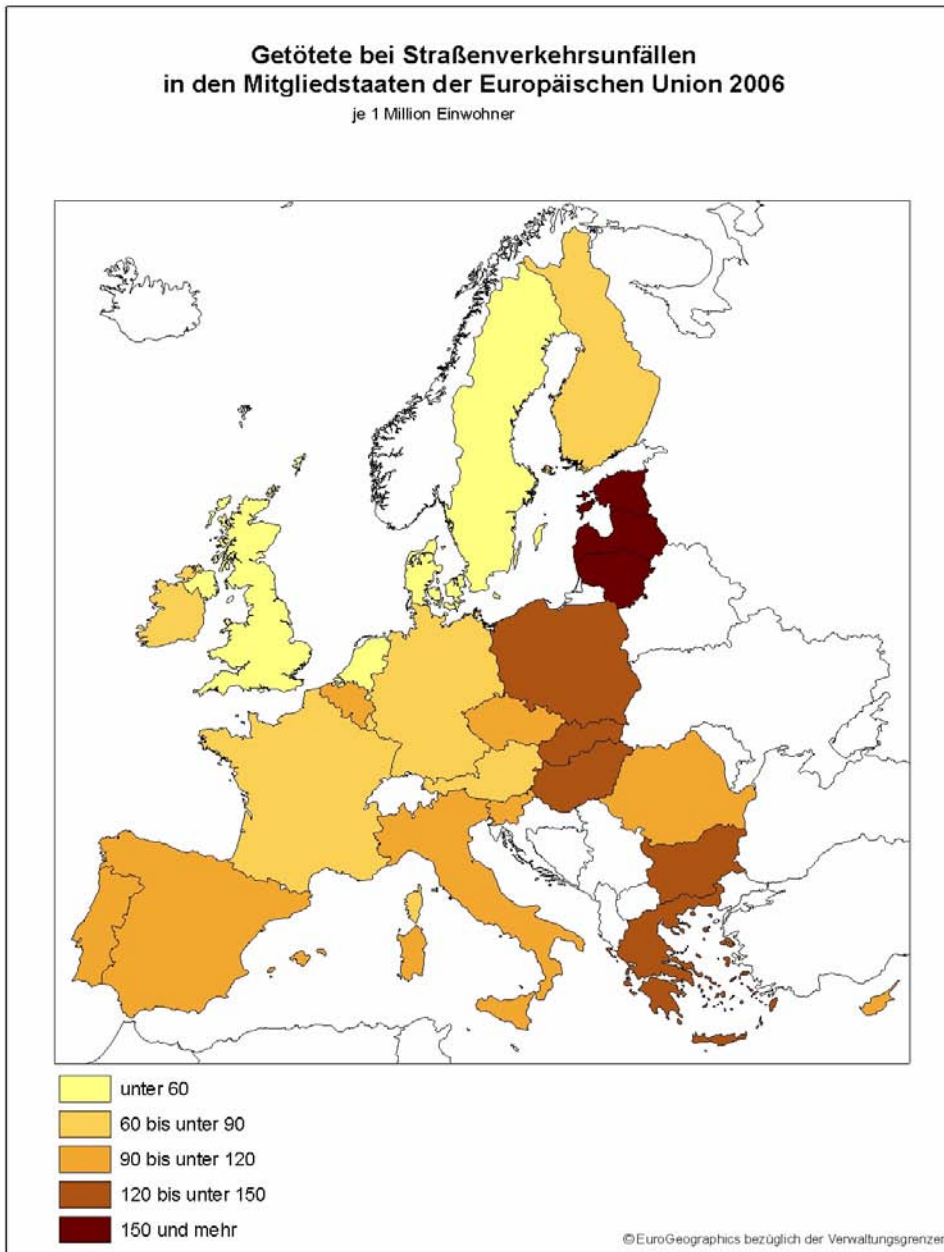
3. Entwicklung in der Europäischen Union

Für das Jahr 2007 liegen noch nicht für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union Zahlen über Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte vor. Deshalb beziehen sich die in diesem Kapitel vorgenommenen Vergleiche zum Unfallgeschehen auf das Jahr 2006.

Insgesamt kamen im Jahr 2006 bei Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union rund 43 000 Menschen ums Leben. Bezogen auf die Zahl der Einwohner wurden in diesem Jahr in allen Ländern der Europäischen Union durchschnittlich 87 Personen je 1 Million Einwohner im Straßenverkehr tödlich verletzt. In Deutschland waren es 62 Personen je 1 Million Einwohner. Damit lag Deutschland unter den 27 EU-Ländern auf Rang 6. Die wenigsten Getöteten, gemessen an der Einwohnerzahl, wies Malta mit 25 Verkehrstoten je 1 Million Einwohner auf, gefolgt von den Niederlanden und Schweden mit 45 bzw. 49 Verkehrstoten je 1 Million Einwohner. Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, in den östlichen EU-Staaten sowie in Griechenland und Zypern, am größten in Litauen und Lettland mit 223 mit 177 Verkehrsoptern je 1 Million Einwohner.

**Deutschland auf
Rang 6 im
EU-Vergleich**

Schaubild 2



Quelle: CARE (EU road accidents database)

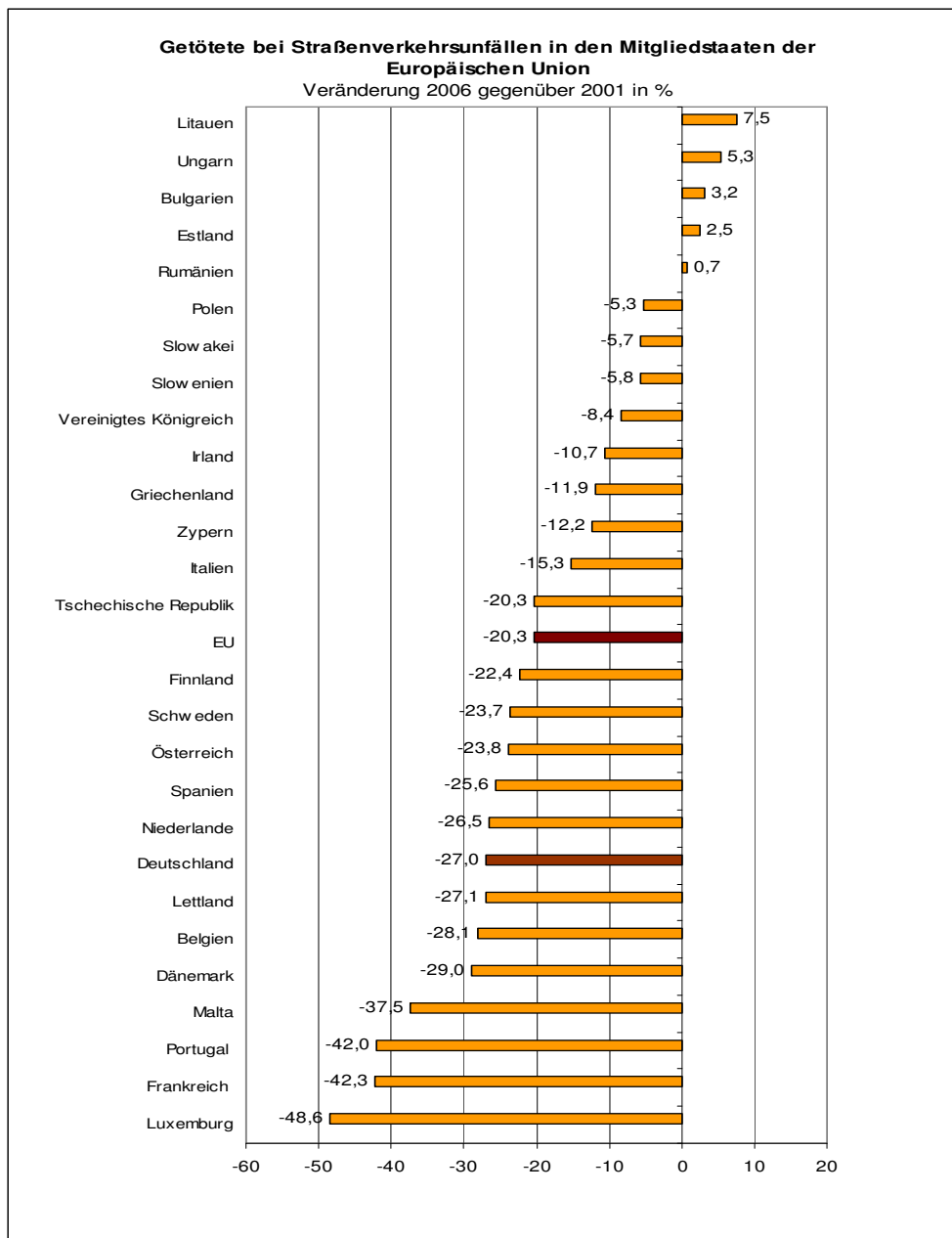
In ihrem „Weißbuch Verkehr“ aus dem Jahre 2001¹ hat sich die Kommission die Europäischen Kommission das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2000 bis 2010 zu halbieren. Diese Vorgabe hat die Europäische Kommission nach der Erweiterung der EU auf 25 Mitgliedstaaten im Jahr 2004 aktualisiert: Jetzt soll bis 2010 die Zahl der Toten im Straßenverkehr auf jährlich 25 000 sinken. Im neuen Basisjahr 2001 wurden in der EU-25 50 400, in allen 27 Ländern der heutigen Europäischen Union insgesamt 53 900 Unfalltote im Straßenverkehr gezählt. Für das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in den verbleibenden neun Jahren um die Hälfte zu reduzieren, wäre ein Rückgang der Getö-

¹ Europäische Kommission: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ vom 12.09.2001

tetenzahl um jährlich 7,4% erforderlich, dies entspricht – bezogen auf das Basisjahr – insgesamt einem Rückgang um 32% bis 2006.

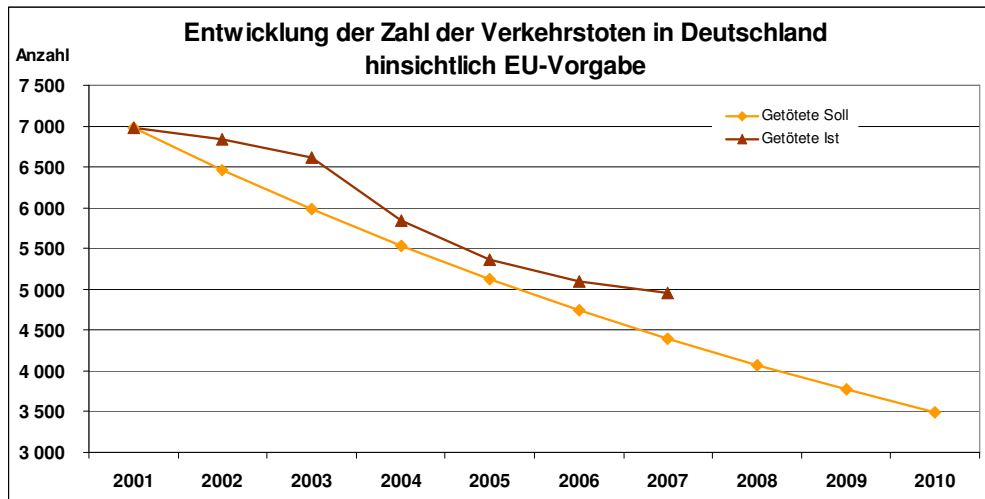
Mit einer Verringerung der Zahl der Getöteten bis zum Jahr 2006 um 22% auf 39 432 im EU-25-Raum bzw. um 20% auf 42 953 in allen Mitgliedstaaten ist dies bisher für den EU-Raum insgesamt nicht erreicht worden. Besser sieht die Entwicklung für Deutschland aus: Im genannten Zeitraum ging die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 27% zurück, das waren 1 886 Personen weniger als im Jahr 2001. Allerdings reicht der bisherige Trend nicht aus, um eine Halbierung der Verkehrstotenzahl bis 2010 zu erreichen. Dagegen hat Luxemburg die Zielvorgabe mit einer Abnahme der Zahl der Getöteten um fast 49% bis zum Jahr 2006 fast erreicht. Sollte sich die Unfallentwicklung der letzten fünf Jahre fortsetzen, dürften die Länder Frankreich, Portugal und Malta ebenfalls die EU-Vorgaben erfüllen.

Schaubild 3



Bezogen auf das Basisjahr 2001 hat die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland im Jahr 2007 um 29% abgenommen, zum Erreichen der Zielsetzung, die Zahl der Straßenverkehrstoten zu halbieren, wären 37% notwendig gewesen. Damit hat sich für Deutschland die Entwicklung hinsichtlich dieser EU-Vorgabe verschlechtert. War Deutschland im Jahr 2006 fünf Prozentpunkte von der Zielvorgabe entfernt, so waren es im letzten Jahr bereits acht Prozentpunkte.

Schaubild 4



4. Unfallgeschehen nach Bundesländern

In vielen Bundesländern ist im Jahr 2007 die Zahl der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen gegenüber dem Vorjahr gestiegen, am stärksten in Nordrhein-Westfalen (+ 4,3%), gefolgt von Niedersachsen (+3,8%), Schleswig-Holstein (+ 3,6%) und Berlin (+ 3,3%). Rückgänge der Zahl der Verunglückten waren lediglich in vier Bundesländern zu verzeichnen, und zwar in Brandenburg (- 3,2%), in Mecklenburg-Vorpommern (- 1,9%), im Saarland (- 1,6%) und in Bremen (- 1,1%).

Obwohl die Zahl der Verunglückten in zwölf Bundesländern zugenommen hat, gab es in neun Bundesländern zum Teil deutlich weniger Unfalltote. Den stärksten Rückgang der Zahl der Verkehrstoten gab es im Jahr 2007 in Berlin (- 24% oder 18 Personen weniger), gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern (- 22% oder 41 Personen weniger) und in Rheinland-Pfalz (- 18% oder 47 Personen weniger). Prozentual wesentlich mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2006 starben auf den Straßen in Bremen (+ 19% oder 3 Personen) im Saarland (+ 11% oder 6 Personen) und in Bayern (+ 8,9% oder 81 Personen).

Gemessen an den Einwohnern hat Brandenburg die meisten Todesopfer

Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2007 nach Ländern

Land	Verunglückte	Veränderung gegenüber 2006	Dar.: Getötete	Veränderung gegenüber 2006	Verunglückte	Getötete
					Je 100 000 Einwohner 1)	Je 1 Mill. Einwohner 1)
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	
Deutschland	436 368	2,1	4 949	-2,8	530	60
Baden-Württemberg ..	53 889	0,3	624	-8,4	502	58
Bayern	75 654	1,7	992	8,9	606	79
Berlin	17 306	3,3	56	-24,3	508	16
Brandenburg	12 191	-3,2	264	0,8	478	104
Bremen	3 629	-1,1	19	18,8	547	29
Hamburg	10 603	2,8	30	7,1	604	17
Hessen	32 909	1,1	373	-0,8	542	61
Mecklenburg-Vorp.	8 829	-1,9	145	-22,0	521	86
Niedersachsen	45 905	3,8	632	1,9	575	79
Nordrhein-Westfalen .	85 923	4,3	741	1,2	477	41
Rheinland-Pfalz	21 756	2,6	220	-17,6	537	54
Saarland	6 280	-1,6	61	10,9	602	58
Sachsen	20 293	1,3	236	-14,2	478	56
Sachsen-Anhalt	13 310	2,6	213	-2,7	545	87
Schleswig-Holstein ...	16 464	3,6	156	-9,3	581	55
Thüringen	11 427	0,9	187	-13,8	494	81

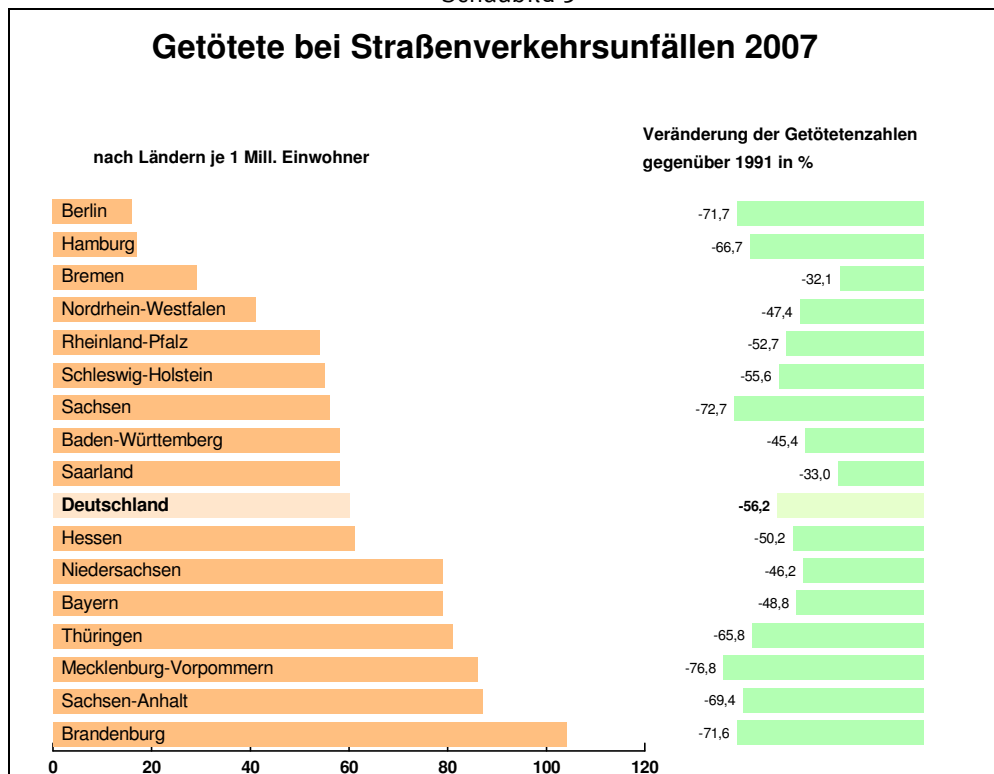
1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2006.

Bezogen auf je 100 000 Einwohner verunglückten in Deutschland im vergangenen Jahr 530 Personen im Straßenverkehr. Das größte bevölkerungsbezogene Risiko zu verunglücken bestand in Bayern mit 606, gefolgt von Hamburg mit 604 und dem Saarland mit 602 Personen je 100 000 Einwohner.

60 Personen je 1 Million Einwohner wurden im Jahr 2007 im Bundesdurchschnitt auf deutschen Straßen getötet. Weit unter diesem Mittelwert lagen die Stadtstaaten Berlin (16), Hamburg (17) und Bremen (29), die aufgrund einer höheren Einwohnerdichte und weniger Außerortsstraßen generell niedrigere Werte als Flächenstaaten aufweisen. Mit 41 Getöteten je 1 Million Einwohner lag Nordrhein-Westfalen ebenfalls deutlich unter dem Durchschnitt. Dagegen war die Gefahr bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, mit 104 Todesopfern je 1 Million ihrer Einwohner in Brandenburg am höchsten. Weitere drei östliche Bundesländer, nämlich Sachsen-Anhalt mit 87, Mecklenburg-Vorpommern mit 86 und Thüringen mit 81 Getöteten je 1 Million Einwohner, hatten wesentlich höhere Werte als der Bundesdurchschnitt. Damit ist auch 17 Jahre nach der deutschen Vereinigung das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, im Osten – mit Ausnahme von Sachsen – nach wie vor höher als im Westen.

Betrachtet man die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten in den einzelnen Bundesländern seit dem Jahr 1991, zeigt sich aber auch, welche großen Fortschritte in den neuen Bundesländern erreicht wurden: Im Zeitraum von 1991 bis 2007 hat die Zahl der Getöteten je 1 Million Einwohner für die fünf ostdeutschen Bundesländer insgesamt von 250 auf 79 Personen und damit um 68% abgenommen. Deutlich niedriger war mit – 52% der Rückgang des entsprechenden Vergleichswertes für die übrigen Bundesländer in diesem Zeitraum, von 117 auf 57 Getötete je 1 Million Einwohner.

Schaubild 5



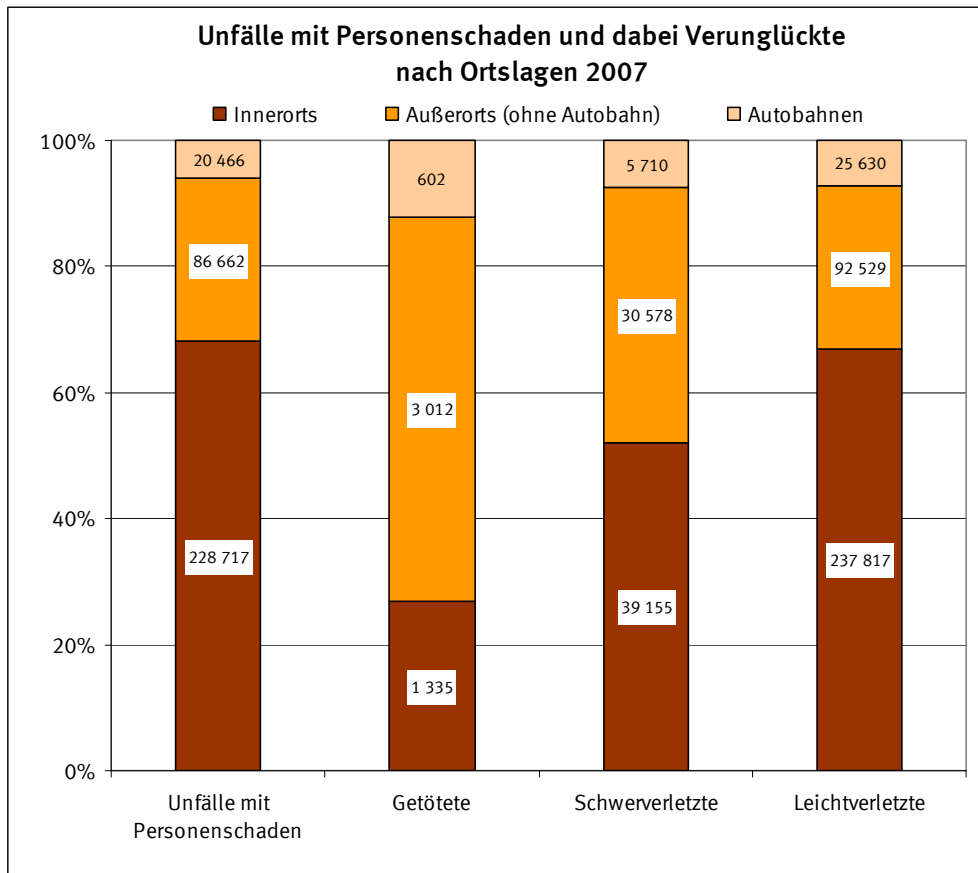
5. Unfallgeschehen nach Ortslagen

Im Jahr 2007 ereigneten sich 2,4% mehr Unfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. Innerorts hat die Zahl der Unfälle um 3,3% auf 228 717 zugenommen und damit stärker als die Zahl der Unfälle auf den Landstraßen (außerorts ohne Autobahnen) und den Autobahnen mit (+ 0,7% auf 86 662 bzw. 0,2% auf 20 466).

Die Zahl der Verkehrstoten verringerte sich gegenüber 2006 in allen Ortslagen. Mit 6,7% war der Rückgang auf den Autobahnen am stärksten, hier kamen im Jahr 2007 602 Personen ums Leben. Auf den Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften wurden mit 1 335 Personen 3,5% und auf Landstraßen mit 3 012 Personen 1,6% weniger Getötete gezählt.

Rückgang bei den Getöteten auf Autobahnen am stärksten

Schaubild 6



Nach wie vor ereigneten sich die meisten Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (68%). Etwas mehr als jeder vierte Unfall (26%) geschieht auf Landstraßen, während auf Autobahnen mit einem Anteil von 6,1% die wenigsten Unfälle mit Personenschaden gezählt werden. Bei den im Straßenverkehr ums Leben gekommenen 4 949 Personen zeigt sich aber, dass die meisten Unfallopfer (61%) ihr Leben auf Landstraßen verloren. 27% aller Getöteten starben bei Unfällen innerorts und 12% bei Unfällen auf Autobahnen. An dieser unterschiedlichen Verteilung der Unfälle und der Getöteten wird deutlich, dass die Unfallschwere auf den Außerortsstraßen wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten wesentlich höher als innerorts ist. Zieht man als Maß für die Unfallschwere das Verhältnis von Verunglückten zu Unfällen mit Personenschaden heran, so lässt sich dieser Sachverhalt auch quantifizieren: Während innerorts 1 217 Verunglückte auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden kamen (darunter 6 Getötete, 171 Schwerverletzte und 1 040 Leichtverletzte), lag die entsprechende Zahl für die Landstraßen bei 1 455 (darunter 35 Getötete, 353 Schwerverletzte und 1 068 Leichtverletzte) und für die Autobahnen bei 1 561 (darunter 29 Getötete, 279 Schwerverletzte und 1 252 Leichtverletzte).

6. Unfallgeschehen nach Monaten

Im Jahr 2007 wurde die Polizei am häufigsten im November zu einem Unfall gerufen. Mit 213 127 Unfällen hatte dieser Monat einen Anteil von 9,1% an allen Unfällen. Die wenigsten Straßenverkehrsunfälle ereigneten sich im Februar mit 166 513 bzw. einem Anteil von 7,1%. Werden nur die Unfälle betrachtet, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, so war im Jahr 2007 der Mai der Monat mit den meisten Unfällen (9,6% aller Personenschadensunfälle) und der Februar wiederum der Monat mit den wenigsten Un-

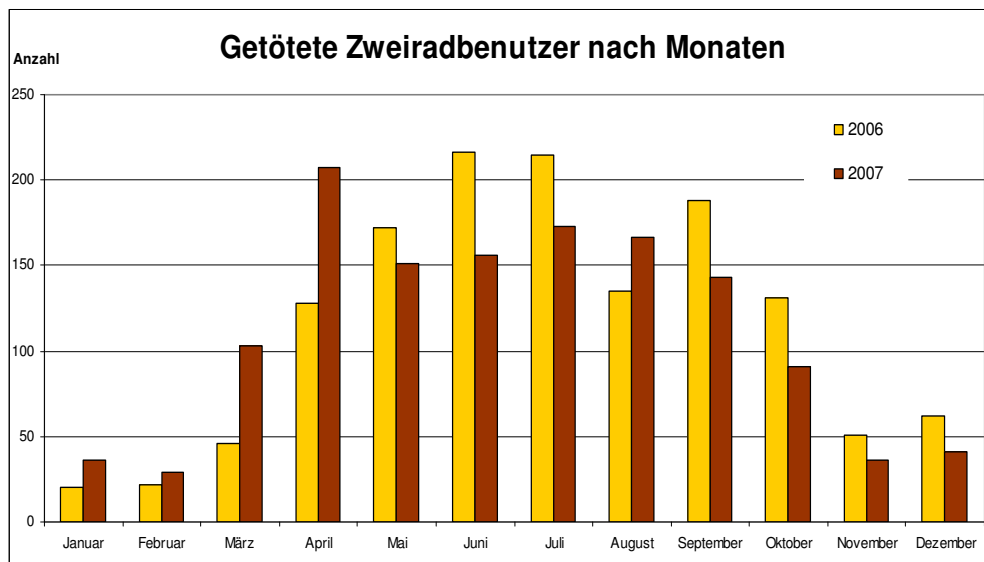
**Früh einsetzende
Zweiradsaison forderte
viele Menschenleben**

fällen (6,2%). Insgesamt unterlag die Unfallentwicklung des letzten Jahres verglichen mit den Monaten des Vorjahres großen Schwankungen. In den ersten fünf Monaten 2007 wurden wesentlich mehr Unfälle mit Personenschaden, mehr Getötete und mehr Verletzte gezählt als im Jahr 2006. Ab Juni bis Ende des Jahres 2007 wurden – mit Ausnahme des Monats August– weniger Personenschadensunfälle und auch weniger Getötete gezählt als 2006.

Ein wichtiger Grund für diese unterschiedliche Häufung von Unfällen sind die Witterungsverhältnisse, denn diese beeinflussen das Unfallgeschehen. Bei schlechtem Wetter, insbesondere bei winterlichen Straßenverhältnissen, werden insgesamt mehr Unfälle registriert. Diese sind aber häufig weniger folgenschwer, da nicht so schnell gefahren wird und weniger ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Zweiradfahrer) beteiligt sind. Dagegen gibt es bei schönem Wetter mehr Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kommen.

Diese Erkenntnis wird durch das Unfallgeschehen im Jahr 2007 bestätigt. So hat insbesondere die, für diese Jahreszeit, zu milde Witterung der ersten vier Monate des Jahres sowohl die Zahl der Unfälle mit Personenschaden als auch die Zahl der Getöteten und Verletzten zweistellig steigen lassen. Besonders hoch waren die Zuwachsraten in diesen Monaten bei den verunglückten Zweiradfahrern, da die Zweiradsaison – bedingt durch das gute Wetter – wesentlich früher als üblich begann. Allein im März 2007 wurden 64 Motorradbenutzer getötet, viermal so viele wie im gleichen Monat des Vorjahres. Im April gab es 152 getötete Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern, ein Anstieg um 83%. In diesem Monat hat auch die Zahl der tödlich verletzten Benutzer von Mofas/Mopeds um 83% auf 11 Personen, die der getöteten Fahrradbenutzer um 13% auf 44 Personen stark zugenommen.

Schaubild 7



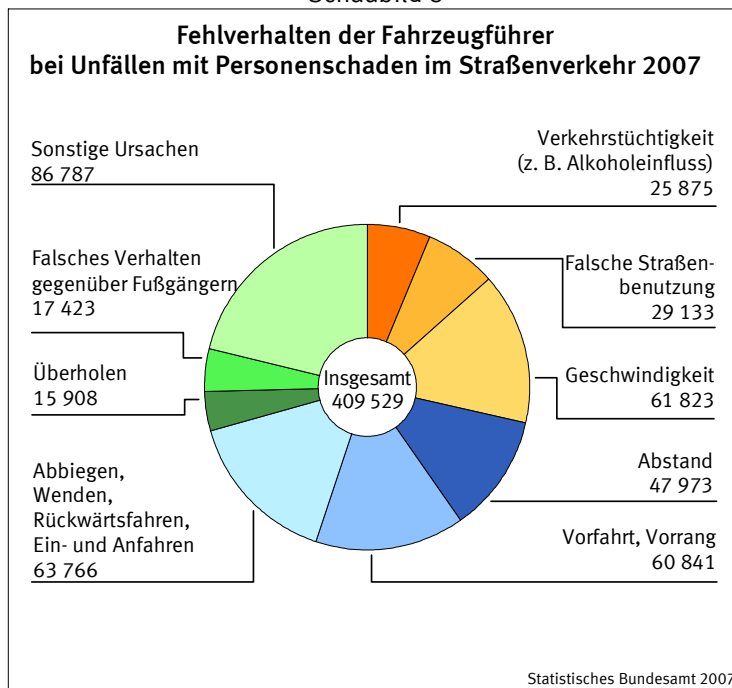
7. Unfallursachen

8,3% der Ursachen von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden entfielen 2007 auf allgemeine Ursachen wie Witterung, Straßenverhältnisse und Hindernissen (z.B. Wild) auf der Fahrbahn. Bei diesen äußeren Umständen standen Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn, gefolgt von Regen als Unfallursache im Vordergrund.

Der Großteil (91%) aller Unfallursachen ist auf personenbezogenes Verhalten zurückzuführen. Dabei ist zu beachten, dass die Polizei je Unfall bis zu acht Unfallursachen festhalten kann, darunter zwei „allgemeine Ursachen“ und je drei personenbezogene Ursachen für den ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einen weiteren Beteiligten.

87% aller im Jahr 2007 erfassten Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden waren Fehlverhalten der Fahrzeugführer. 16% davon entfielen auf Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie Ein- und Anfahren. Erstmals nach vielen Jahren war eine nicht angepasste Geschwindigkeit nur die zweithäufigste Unfallursache (15%). An dritter Stelle der Auslöser von Unfällen, bei denen Personen zu Schaden kamen, stand die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorranges durch Fahrzeugführer (knapp 15%). Gegenüber 2006 haben die genannten Unfallursachen „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ um 2,6% und „Nichtbeachten der Vorfahrt“ um 1,9% zugenommen, während die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ um 4,5% weiterhin abgenommen hat.

Schaubild 8



Die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wurde bei 61 078 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2007 mindestens einem beteiligten Fahrzeugführer von der Polizei vorgeworfen. Bei diesen Unfällen wurden 1 963 Personen getötet und 83 791 verletzt. Gegenüber 2006 hat die Zahl der Unfälle um 4,4%, die der Getöteten um 9,5% und die der Verletzten um 4,7% abgenommen. Dennoch kamen zwei von fünf Getöteten im Straßenverkehr im letzten Jahr durch „zu schnelles Fahren“ ums Leben.

Auch die Unfälle mit Personenschaden, bei denen Alkoholkonsum eine Rolle spielte, hatten in der Regel schwere Unfallfolgen. Bei 20 785 Unfällen wurde bei mindestens einem Beteiligten Alkohol festgestellt, das waren 6,2% aller Personenschadensunfälle. Mit 565 Getöteten starben jedoch 11% aller Verkehrstoten infolge eines Alkoholunfalls. 7 402 Personen (9,8%) wurden schwer- und 18 627 (5,2%) leichtverletzt. Erstmals seit über zehn Jahren ist die Zahl der Alkoholunfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, gegenüber dem Vorjahr wieder leicht angestiegen (+ 0,2%). Bei diesen Unfällen wurden 2007 im Vergleich zu 2006 aber 1,1% weniger Verunglückte und 5,7% weniger Getötete gezählt.

**Jeder 9.
Verkehrstote wurde
Opfer eines
Alkoholunfalls**

8. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Im meistgenutzten Verkehrsmittel, dem Personenkraftwagen, verunglückten im Jahr 2007 insgesamt 244 377 Personen, 1,5% mehr als ein Jahr zuvor. Dies waren 56% aller Verunglückten. Rund 18% der im Straßenverkehr Verunglückten saßen auf einem Fahrrad. Die Zahl der darauf verunglückten Personen hat gegenüber dem Vorjahr um 2,5% zugenommen. Den dritthöchsten Anteil an den Verunglückten hatten die Motorradbenutzer mit 8,0%. Im Vergleich zu 2006 wurden 1,7% mehr Personen auf Motorrädern verletzt oder getötet. Um den gleichen Prozentsatz ist auch die Zahl der im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Fußgänger gestiegen, die 7,9% aller Verunglückten ausmachen. Nur bei den Businsassen gab es einen Rückgang der Verunglückten um 2,1% gegenüber dem Vorjahr auf 5 252.

**Mehr getötete
Businsassen und
Motorradbenutzer**

Tabelle 4: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2007 gegenüber 2006	Darunter Getötete		Veränderung 2007 gegenüber 2006
	2007	2006		2007	2006	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern	79 004	77 054	+ 2,5	425	486	- 12,6
Mofas / Mopeds	21 498	19 390	+ 10,9	100	107	- 6,5
Motorrädern	34 802	34 221	+ 1,7	807	793	+ 1,8
Personenkraftwagen .	244 377	240 821	+ 1,5	2 625	2 683	- 2,2
Güterkraftfahrzeugen.	12 315	12 230	+ 0,7	215	235	- 8,5
Bussen	5 252	5 367	- 2,1	26	12	+ 116,7
Fußgänger/-innen.....	34 499	33 937	+ 1,7	695	711	- 2,3
Sonstige	4 621	4 408	+ 4,8	56	64	- 12,5
Insgesamt ...	436 368	427 428	+ 2,1	4 949	5 091	- 2,8

Allerdings starben im Jahr 2007 mit 26 Personen mehr als doppelt so viele Businsassen als ein Jahr zuvor (12 Personen). Auch auf Motorrädern waren 1,8% mehr Todesopfer zu beklagen. Für alle anderen Verkehrsteilnehmergruppen wurden weniger Getötete als in 2006 registriert. Besonders stark abgenommen hat die Zahl der getöteten Fahrradbenutzer um 61 Personen oder 13%. Mit einem Minus von 8,5% oder 20 Personen wurden auch deutlich weniger Insassen von Güterkraftfahrzeugen getötet. Auf Mofas/Mopeds kamen 6,5% Menschen weniger ums Leben. Auch Fußgänger und Insassen von Personenkraftwagen wurden seltener im Straßenverkehr getötet, die Rückgänge lagen bei 2,3% bzw. 2,2%.

9. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern

9.1 Kinder

In den meisten Altersgruppen verunglückten 2007 mehr Verkehrsteilnehmer als 2006, aber es kamen weniger Verkehrsteilnehmer ums Leben.

Eine erfreuliche Entwicklung war bei den Kindern unter 15 Jahren zu verzeichnen. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder ist um 18% auf 111 zurückgegangen. Damit kamen seit 1953 – dem Bestehen der Statistik – noch in keinem Jahr so wenige Kinder ums Leben. Im Vergleich zu 1980 (mit 1 159 getöteten Kindern) ist die Zahl der getöteten Kinder auf ein Zehntel, im Vergleich zu 1991 (mit 511 getöteten Kindern) auf weniger als ein Viertel zurückgegangen. Auch wurden im vergangenen Jahr weniger Kinder bei Straßenverkehrsunfällen verletzt (- 1,8%).

**Deutlich weniger
getötete Kinder**

Insgesamt verunglückten im Jahr 2007 296 Kinder je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe, zehn Kinder im Alter unter 15 Jahren starben je 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe bei Straßenverkehrsunfällen.

Tabelle 5: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2007	2006	Veränderung 2007 gegenüber 2006
	Anzahl		%
Verunglückte	33 883	34 534	- 1,9
darunter:			
als Fußgänger	8 432	8 965	- 5,9
als Fahrradfahrer ¹⁾	12 006	12 215	- 1,7
als Insassen von Pkw	11 424	11 229	+ 1,7
Getötete	111	136	- 18,4
darunter:			
als Fußgänger	39	38	+ 2,6
als Fahrradfahrer ¹⁾	23	36	- 36,1
als Insassen von Pkw	41	52	- 21,2

1) Einschl. Mitfahrer.

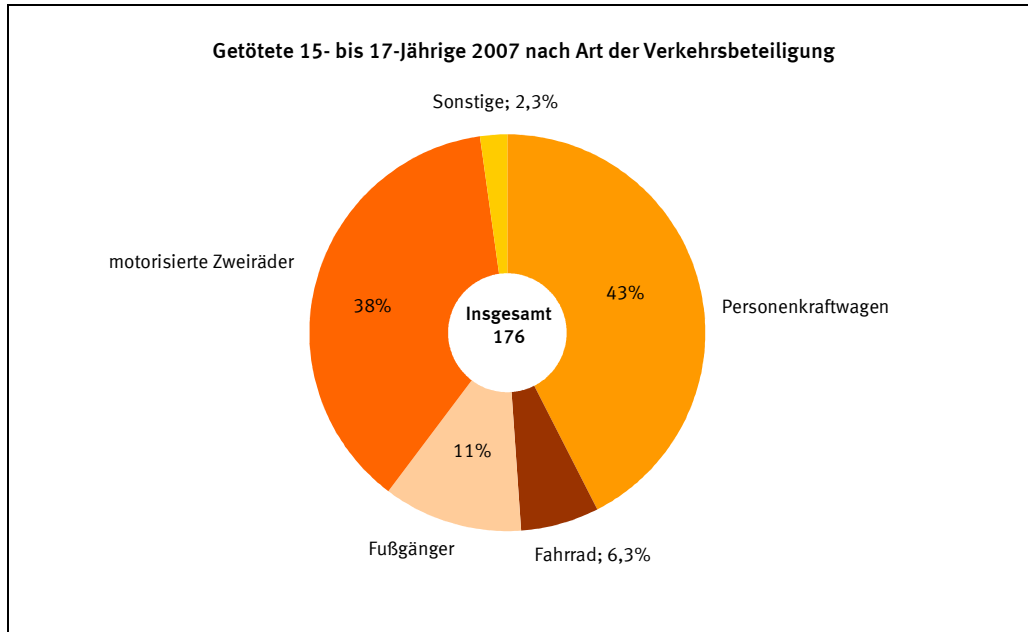
Kinder kamen 2007 deutlich seltener als Fahrradbenutzer (-36%) oder als Pkw-Insassen ums Leben; ein Kind mehr als im Vorjahr starb als Fußgänger. Jeweils mehr als ein Drittel der tödlich verunglückten Kinder saßen in einem Pkw (37%) oder waren als Fußgänger unterwegs (35%). Etwas mehr als ein Fünftel der getöteten Kinder benutzte ein Fahrrad. Kinder sind auf dem Weg zur Schule und auf dem Nachhauseweg besonders gefährdet. Das dokumentieren die klaren Häufungen bei den verunglückten Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren als Fußgänger oder Radfahrer. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden 13% der Kinder zwischen 7 und 8 Uhr und 11% zwischen 13 und 14 Uhr verletzt oder getötet. Auch in ihrer Freizeit am Nachmittag sind Kinder stärker gefährdet. 23% der verunglückten Kinder kamen zwischen 16 und 18 Uhr zu Schaden.

9.2 Jugendliche

Im Vergleich zu den Kindern fällt die Unfallbilanz für die Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren im Jahr 2007 negativ aus. Die Zahl der verunglückten Jugendlichen ist zwar nur leicht um 0,1% auf 26 940 gestiegen, die Zahl der Getöteten hat aber um 1,7% auf 176 zugenommen. Da die Zahl der Einwohner dieser Altersgruppe im vergangenen Jahr gleichzeitig zurückgegangen ist, ist das bevölkerungsbezogene Risiko dieser Altersgruppe, bei Straßenverkehrsunfällen zu Schaden zu kommen, stärker gestiegen: Auf die Einwohner ihrer Altersgruppe bezogen verunglückten 962 Jugendliche (+ 4,0%) je 100 000 Einwohner und starben 63 Jugendliche (+ 5,0%) je 1 Million Einwohner im Straßenverkehr.

**Mehr verletzte
und getötete
Jugendliche**

Schaubild 9



Mehr als ein Drittel (35%) der getöteten 15- bis 17-Jährigen starben als Fahrer eines motorisierten Zweirades, davon waren die meisten (85%) junge Männer. 43% wurden als Pkw-Insassen bei einem Straßenverkehrsunfall getötet. Dabei hatten elf Jugendliche den Personenkraftwagen, in dem sie starben, selbst gefahren, davon waren wiederum zehn junge Männer. Nicht motorisiert unterwegs, als sie ums Leben kamen, waren 31 Jugendliche, 20 als Fußgänger und elf als Radfahrer.

9.3 Junge Erwachsene

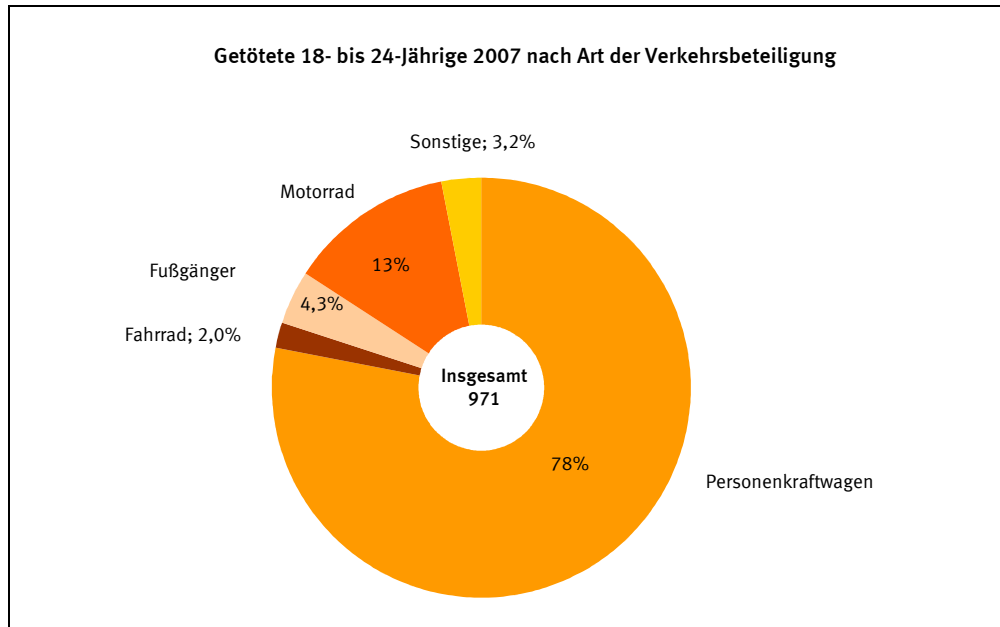
Bei den Verkehrsteilnehmern im Alter von 18 bis 24 Jahren kam es in 2007 im siebten Jahr in Folge zu einem Rückgang der Zahl der Verkehrstoten, sie sank um – 4,0% auf 971 Getötete. Dennoch waren auch 2007 die 18- bis 24-Jährigen die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr. Jeder fünfte Verunglückte und Getötete (je 20%) gehörte zu dieser Altersgruppe, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,3% betrug.

Häufiger als im Vorjahr verunglückten junge Erwachsene im Straßenverkehr. So stieg die Gesamtzahl der verunglückten jungen Männer und Frauen um 3,3% auf 87 109.

Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 1 279 junge Erwachsene je 100 000 Einwohner und starben 143 junge Erwachsene je 1 Million Einwohner. Damit ist das Risiko der 18- bis 24-Jährigen, im Straßenverkehr ihr Leben zu verlieren, mehr als zweimal so hoch wie das im Durchschnitt aller Altersgruppen (60 Getötete je 1 Million Einwohner).

**Jeder fünfte
Getötete ist ein
18- bis 24-
Jähriger**

Schaubild 10



Autofahren ist für die 18- bis 24-Jährigen besonders reizvoll. Der Preis hierfür ist hoch: Häufiger als Angehörige anderer Altersgruppen verunglücken junge Erwachsene in einem Personenkraftwagen. 26% aller verunglückten und 29% aller getöteten Pkw-Insassen im Jahr 2007 waren im Alter von 18 bis 24 Jahren.

Fast drei Viertel der verunglückten Männer und Frauen dieser Altersgruppe saßen zum Unfallzeitpunkt in einem Personenkraftwagen, 45 233 (72%) als Fahrer und 17 610 (28%) als Mitfahrer. Bei den Getöteten unter den 18- bis 24-Jährigen war der Anteil sogar noch höher: Drei von vier Unfalltoten dieser Altersgruppe (78%) kamen in einem Auto ums Leben. Gegenüber 2006 ist die Zahl der im Personenkraftwagen getöteten 18- bis 24-Jährigen sogar noch um 17 Personen oder 2,3% gestiegen. Da gleichzeitig auch die Zahl der Hauptverursacher eines Unfalls bei den Pkw-Fahrerinnen gestiegen ist (+ 1,7%), wird zu überprüfen sein, inwieweit Teilnehmer des Modellversuchs „Begleitetes Fahren“, der mittlerweile in allen Bundesländern eingeführt wurde, davon betroffen sind.

Mit Abstand der häufigste Fehler von Fahrerinnen bei Unfällen war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“, sie wurde 21% aller an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Pkw-Fahrerinnen vorgeworfen. An zweiter Stelle folgten Abstandsfehler, die bei 11% der unfallbeteiligten 18- bis 24-Jährigen Pkw-Fahrerinnen festgestellt wurden. Wesentlich seltener mit 4,6% wurde Alkoholkonsum als Ursache bei den unfallbeteiligten Fahrerinnen festgestellt. Dieser relativ geringe Anteil darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein Drittel aller an Unfällen mit Personenschaden beteiligten alkoholisierten Pkw-Fahrerinnen in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen zu finden sind. Zur Reduzierung alkoholbedingter Unfälle, insbesondere in dieser Altersgruppe, hat die Bundesregierung deshalb per Gesetz ab 1. August 2007 ein Alkoholverbot für Fahrerinnen und Fahrerinnen eingeführt. Inwieweit sich dieses Gesetz auswirkt, werden erst die Ergebnisse für die Straßenverkehrsunfallstatistik 2008 zeigen. Sollte das Gesetz die gewünschte Wirkung erzielen, dürfte die Zahl der alkoholisierten unfallbeteiligten im Alter von 18 bis 24 Jahren im Jahr 2008 deutlich zurückgehen. Im Jahr 2007 gab es 2,9% weniger alkoholisierte Pkw-Fahrer dieser Altersgruppe bei Unfällen mit Personenschaden.

9.4 Senioren

Immer stärker im Focus der Verkehrssicherheitsexperten stehen ältere Menschen. Zum einen ist die Bevölkerungszahl der über 65-Jährigen in den letzten 15 Jahren stärker gestiegen als die der anderen Altersgruppen. Zum anderen sind ältere Menschen heute wesentlich mobiler als frühere Generationen. Damit spielen sie als Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr eine immer wichtigere Rolle. Im Jahr 2007 verunglückten 45 070 Personen über 65 Jahren im Straßenverkehr, 5,1% mehr als ein Jahr zuvor. Vor allem als Fahrradbenutzer verunglückten Senioren (+ 9,2) wesentlich häufiger als im Jahr 2006. Damit war jeder sechste verunglückte Fahrradbenutzer im letzten Jahr 65 Jahre und älter. Gegenüber 2006 kam ein älterer Mensch weniger im Straßenverkehr ums Leben. Dieser Rückgang um 0,1% lag aber weit unter dem durchschnittlichen Rückgang aller Altersgruppen von 2,8%. Eine Betrachtung der getöteten Senioren nach ihrer Verkehrsbeteiligung zeigt, dass 2007 weit weniger ältere Menschen als im Jahr 2006 auf dem Fahrrad (- 17%) starben, obwohl mehr verunglückte Senioren auf Fahrrädern verzeichnet wurden. Auch als Fußgänger erlitten Senioren weniger häufig tödliche Verletzungen (- 0,8%). Als Pkw-Insassen kamen aber 23 Menschen über 65 Jahre mehr zu Tode als im Jahr 2006 (+5,0%).

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Senioren über 65 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	2007	2006	Veränderung 2007 gegenüber 2006
	Anzahl		%
Verunglückte	45 070	42 882	+ 5,1
Darunter:			
als Fußgänger	7 069	6 745	+ 4,8
als Fahrradfahrer ¹⁾	12 226	11 191	+ 9,2
als Insassen von Personenkraftwagen	21 098	20 380	+ 3,5
Getötete	1 153	1 154	- 0,1
darunter:			
als Fußgänger	357	360	- 0,8
als Fahrradfahrer ¹⁾	193	233	- 17,2
als Insassen von Personenkraftwagen	481	458	+ 5,0

1) Einschl. Mitfahrer.

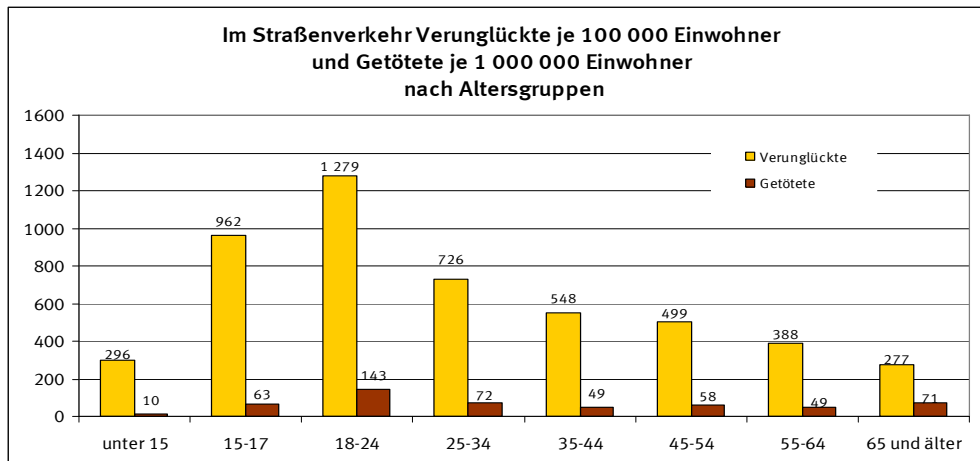
Ein Vergleich der Verunglücktenzahlen aller Altersgruppen ergibt für die Senioren folgendes Bild: 8,6% der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Pkw-Insassen waren über 65 Jahre alt, aber 18% der dabei getöteten. Der Anteil der Senioren an den bei Fahrradunfällen Verunglückten betrug 15%. Dreimal so hoch war der Anteil der Senioren bei den getöteten Fahrradbenutzern (45%). Waren 20% der verunglückten Fußgänger ältere Menschen, so waren es bei den getöteten mehr als die Hälfte (51%). Das zeigt, dass ältere Menschen, sofern sie bei einem Unfall verletzt werden, wegen ihrer körperlichen Konstitution ein wesentlich höheres Sterberisiko haben als jüngere Menschen.

Insgesamt lag das bevölkerungsbezogene Risiko für die Senioren bei Straßenverkehrsunfällen zu Schaden zu kommen, bei 277 Personen je 100 000 Einwohner ihrer Altersgruppe. 71 Personen je 1 Million Einwohner über 65 Jahren wurden bei Verkehrsunfällen getötet. Ein nochmaliges Aufsplitten dieser Altersgruppe in zwei Untergruppen zeigt, dass

Unfallfolgen für Senioren schwerwiegender

das einwohnerbezogene Verunglückungsrisiko der 65- bis 74-Jährigen größer ist als das der 75-Jährigen und älteren (305 zu 238 Personen je 100 000 Einwohner). Dagegen ist das Risiko bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen davon zu tragen, bei den Menschen im Alter von 75 und mehr Jahren mit 92 Personen je 1 Million Einwohner wesentlich größer als das der 65- bis 74-Jährigen, deren Wert mit 56 sogar unter dem Durchschnitt aller Altersgruppen liegt.

Schaubild 11



Fazit

Das dargestellte Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2007 weist für Deutschland eine unterschiedliche Entwicklung auf. Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle insgesamt ist gestiegen, leider auch die Zahl der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen. Trotz steigender Unfallzahlen wurden aber erneut weniger Getötete im Straßenverkehr gezählt. Besonders erfreulich ist, dass wesentlich weniger Kinder ihr Leben im Straßenverkehr verloren. Dagegen zeigt das Unfallgeschehen des letzten Jahres aber auch, dass der Einstieg in die Motorisierung für die 15- bis 17-Jährigen gefährlicher wurde. Bei den 18- bis 24-Jährigen hat zwar die Gesamtzahl der Getöteten auch im letzten Jahr abgenommen, aber es wurden mehr getötete Pkw-Insassen erfasst. Bei den Senioren gab es mit einer Person weniger nur einen ganz leichten Rückgang bei der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr. Gleichzeitig ist aber die Zahl der Einwohner in Deutschland über 65 Jahre auch im letzten Jahr gestiegen, sodass das bevölkerungsbezogene Risiko dieser Altersgruppe im Straßenverkehr ums Leben zu kommen, stärker zurückgegangen ist.

10 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 - 2007

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 ⁷⁾											
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	64 568
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	63 166
1926	571 893	263 345	201 401	90 029	63 630
1927	723 935	339 226	261 142	100 969	64 023
1928	933 312	438 288	342 784	121 765	64 393
1929	1 214 059	608 342	422 612	143 952	64 793
1930	1 419 870	731 237	489 270	157 432	65 084
1931	1 507 129	792 075	510 840	161 072	65 429
1932	1 633 297	866 017	486 001	173 947	65 716
1933	1 682 985	894 042	510 819	174 129	66 027
1934	1 887 632	983 994	661 773	191 715	66 409
1935	2 157 811	1 058 656	795 775	244 258	66 871
1936	267 444	.	.	182 214	8 388	173 826	2 474 591	1 184 081	945 085	270 992	67 349
1937	266 394	138 882	127 512	181 844	7 636	174 208	2 848 466	1 327 189	1 108 433	321 524	67 831
1938	272 505	.	.	187 689	7 354	180 335	3 241 852	1 513 328	1 271 983	367 391	68 558
1939	3 705 111	1 755 320	1 426 743	420 293	69 314
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	68 878
1952	267 763	8 904	258 859	3 830 614	.	.	.	69 920
1953	345 019	12 631	332 388	4 764 775	2 266 545	1 260 580	669 404	70 276
1954	367 476	13 374	354 102	5 824 572	2 637 016	1 565 015	708 218	70 698
1955	406 932	14 041	392 891	6 930 378	2 842 349	1 864 627	704 191	71 031
1956	424 854	14 811	410 043	8 076 489	2 983 077	2 280 153	732 624	70 627
1957	429 479	14 878	414 601	8 994 857	3 031 047	2 759 126	764 478	71 113
1958	426 005	13 891	412 114	9 766 340	2 911 830	3 302 512	775 728	71 696
1959	479 253	15 654	463 599	10 554 228	2 776 770	3 940 021	766 464	72 279
1960	518 793	16 477	502 316	11 643 241	2 774 023	4 802 747	814 914	72 773
1961	521 684	16 805	504 879	12 555 796	2 714 501	5 726 383	861 171	73 264
1962	497 220	16 216	481 004	13 139 690	2 567 602	6 780 762	913 328	74 074
1963	495 981	16 282	479 699	13 927 076	2 317 946	7 811 750	952 989	74 768
1964	516 630	18 194	498 436	14 679 737	2 086 312	8 832 445	1 001 604	75 270
1965	504 460	17 483	486 977	15 544 959	1 919 926	9 908 808	1 042 314	76 052
1966	528 468	18 596	509 872	16 549 715	1 790 692	11 024 111	1 088 220	76 704
1967	534 409	18 926	515 483	17 253 837	1 668 103	11 835 896	1 090 032	76 962
1968	539 213	18 589	520 624	18 011 502	1 623 655	12 602 757	1 121 462	77 271
1969	540 922	18 693	522 229	19 149 747	1 605 496	13 623 793	1 175 975	77 929
1970	414 362	.	599 364	21 332	578 032	20 816 802b)	1 752 610b)	15 106 850	1 257 001	77 711
1971	405 846	.	584 783	20 794	563 989	22 232 140b)	1 735 401b)	16 382 895	1 321 989	78 352
1972	417 126	.	597 652	20 895	576 757	23 520 765b)	1 741 122b)	17 455 356	1 362 659	78 700
1973	391 215	.	553 834	18 424	535 410	25 046 807	1 761 909	18 562 165	1 408 288	78 956
1974	367 728	.	509 496	16 665	492 831	25 742 131	1 794 109	19 044 147	1 418 075	78 978
1975	375 182	.	521 808	17 011	504 797	26 719 949	1 817 552	19 778 900	1 421 901	78 681
1976	399 725	.	548 150	17 144	531 006	28 111 911	1 838 516	20 971 978	1 435 313	78 321
1977	419 309	.	575 690	17 397	558 293	29 568 805	1 876 147	22 256 899	1 478 483	78 164
1978	418 702	.	572 915	17 303	555 612	31 145 316	1 904 888	23 604 330	1 502 462	78 081
1979	403 131	.	545 629	15 558	530 071	32 755 270	1 953 793	25 068 410	1 570 344	78 105
1980	412 672	.	555 966	15 050	540 916	33 838 786	2 042 782	25 869 319	1 625 577	78 305

10 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 - 2007

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	
1981	.	395 926	.	529 810	13 635	516 175	34 494 777	2 183 944	26 542 535	1 663 203	78 419
1982	.	392 470	.	521 568	13 450	508 118	35 127 203	2 380 117	27 026 097	1 646 869	78 338
1983	.	407 820	.	543 583	13 553	530 030	35 804 691	2 549 770	27 600 373	1 630 247	78 128
1984	.	393 523	.	519 247	12 041	507 206	36 576 571	2 670 766	28 374 864	1 633 277	77 852
1985	.	360 270	.	471 466	10 070	461 396	37 373 495	2 726 055	29 150 750	1 641 630	77 671
1986	.	374 364	.	493 045	10 620	482 425	38 477 757	2 733 546	30 379 607	1 662 223	77 694
1987	.	356 606	.	471 776	9 498	462 278	39 507 331	2 721 906	31 508 607	1 680 906	77 719
1988	.	375 187	.	497 606	9 862	487 744	40 590 196	2 690 644	32 621 774	1 711 265	78 106
1989	.	377 366	.	500 213	9 779	490 434	41 665 261	2 705 639	33 654 342	1 752 434	78 672
1990	.	389 350	.	521 977	11 046	510 931	43 605 482	2 724 645	35 501 812	1 826 617	79 365
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	2 936 313	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	3 014 526	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	3 097 048	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	3 137 028	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	3 159 538	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	3 198 407	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	3 285 576	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	3 335 482	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	3 426 962	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	3 456 133	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	3 410 677	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	3 363 645	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	3 340 964	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	3 395 604	82 366
2007	2 335 005	335 845	1 999 160	436 368	4 949	431 419	57 441 559	3 969 103	46 137 340	3 425 374	82 315a)

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. Ab 2001: 1. Januar.

4) Ab 2000 einschl. drei u. vierrädrige Kfz. mit amtl. 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) Nach dem jeweiligen Gebietsstand; 1938 und 1939 in den Grenzen vom 31.12.1937.

a) Stand 31.12.2005. b) geschätzt.

Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

Anhang A

Rechtsgrundlage

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

Erfassungsumfang

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

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

Berichtsweg

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

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

Grundbegriffe der Unfallstatistik

Allgemeines

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

Unfälle

Unfälle werden unterschieden nach der Schwere der Unfallfolgen, 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

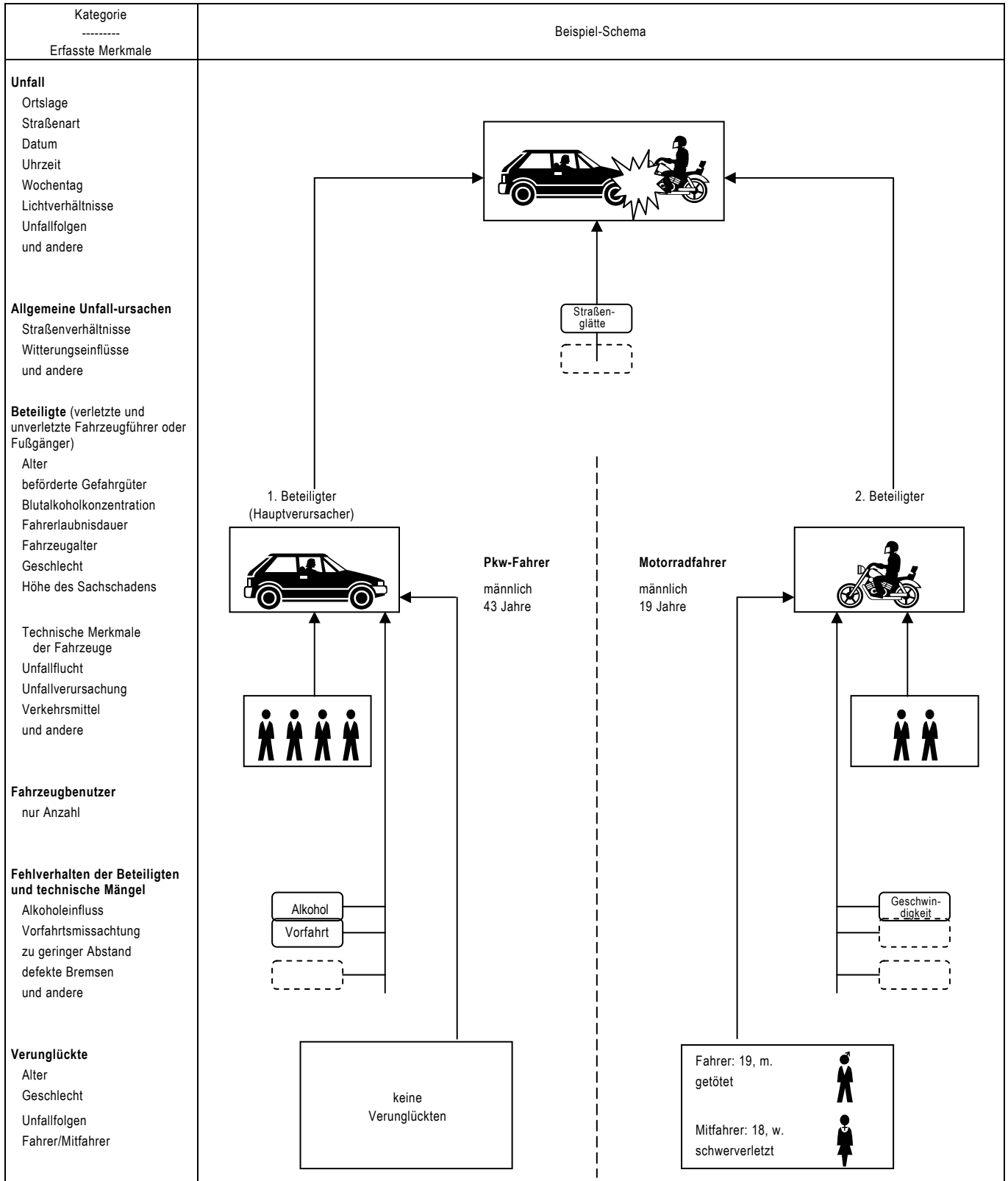
Die Unfallursachen werden von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen. Es wird unterschieden nach **allgemeinen Ursachen** (u.a. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet 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.

Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten

Beispiel:

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



Im obigen Beispiel werden gezählt:

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

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

Vom 15. Juni 1990

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

§ 1

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

§ 2

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

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

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

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

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

§ 3

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

§ 4

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

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

§ 5

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 6

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

§ 7

entfällt

Inkrafttreten

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

Berlin, den 23. November 1994

Der Bundespräsident
Roman Herzog

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

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

Vom 21. Dezember 1994

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

§ 1

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

1. als Unfallursache

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

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

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

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

§ 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1995 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

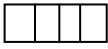
Bonn, den 21. Dezember 1994

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Knittel

VERKEHRSUNFALLANZEIGE

Blatt 1

P S



SA1

Dienststelle		An Bußgeldbehörde/Staatsanwaltschaft		Eingangsstempel		Tatbestandsaufnahme <input type="checkbox"/>	
Tgb.Nr.:		Ordnungswidrigkeit				Protokollaufnahme <input type="checkbox"/>	
		verjährt am:		2 6		RB Krs Gem 12	
Unfallart 37		Behördenkennung 13 18		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr) 19 24		Unfallzeit (h/min) 25 28	
Zusammenstoß m. and. Fahrzeug, das anfährt, anhält o. im ruh. Verkehr steht vorausfährt oder wartet <input type="checkbox"/> 1 seitlich in gleicher Richtung fährt entgegenkommt <input type="checkbox"/> 3 einbiegt oder kreuzt <input type="checkbox"/> 5 Zusammenstoß zw. Fzg. und Fußgänger <input type="checkbox"/> 6 Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn <input type="checkbox"/> 7 Abkommen von Fahrbahn nach rechts <input type="checkbox"/> 8 Abkommen von Fahrbahn nach links <input type="checkbox"/> 9 Unfall anderer Art <input type="checkbox"/> 0		Anzahl der Beteiligten <input type="checkbox"/> 29 <input type="checkbox"/> 30 <input type="checkbox"/> 31 <input type="checkbox"/> 32 <input type="checkbox"/> 33 <input type="checkbox"/> 34 <input type="checkbox"/> 35 <input type="checkbox"/> 36 Getötete <input type="checkbox"/> 31 <input type="checkbox"/> 32 <input type="checkbox"/> 33 <input type="checkbox"/> 34 Schwerverletzte <input type="checkbox"/> 33 <input type="checkbox"/> 34 <input type="checkbox"/> 35 <input type="checkbox"/> 36 Leichtverletzte <input type="checkbox"/> 35 <input type="checkbox"/> 36		Gesamtsachschaden (volle DM) <input type="checkbox"/> 29 <input type="checkbox"/> 30 <input type="checkbox"/> 31 <input type="checkbox"/> 32 <input type="checkbox"/> 33 <input type="checkbox"/> 34 <input type="checkbox"/> 35 <input type="checkbox"/> 36 Alkohol-einw. <input type="checkbox"/> 1 Kfz nicht fahrbereit <input type="checkbox"/> 1 Gefahrgut <input type="checkbox"/> 1 §142 StGB <input type="checkbox"/> 1		36A (78) 36B (79)	
Charakteristik der Unfallstelle 38-40		Unfallort (Gemeinde, Ortsteil, Kreis, Straße, Richtungsfahrbahn)					
Kreuzung <input type="checkbox"/> 1 Einmündung <input type="checkbox"/> 2 Grundstücksein- oder -ausfahrt <input type="checkbox"/> 3 Steigung <input type="checkbox"/> 4 Gefälle <input type="checkbox"/> 5 Kurve <input type="checkbox"/> 6		Fahrtrichtung <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 innerorts <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 13 außerorts <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 13 Ordn.-Nr. <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 14 aufsteig. <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 14 absteig. <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 14 Straßenschlüssel <input type="checkbox"/> 15 23		Haus-Nr. <input type="checkbox"/> 24 27 Straßenkl. <input type="checkbox"/> 28 <input type="checkbox"/> 29 <input type="checkbox"/> 32 <input type="checkbox"/> 33 <input type="checkbox"/> 34 <input type="checkbox"/> 39 von Netzknoten A <input type="checkbox"/> 40 46 Buchstabe <input type="checkbox"/> 47 nach Netzknoten B <input type="checkbox"/> 48 54 Buchstabe <input type="checkbox"/> 55 Station <input type="checkbox"/> 56 60			
Besonderheiten der Unfallstelle 41-43		Unfallkategor. <input type="checkbox"/> 61 <input type="checkbox"/> 62 <input type="checkbox"/> 64		Sondererhebung <input type="checkbox"/> 65 <input type="checkbox"/> 67 <input type="checkbox"/> 68		Unfallfolge <input type="checkbox"/> 78	
Schienengleicher Wegübergang <input type="checkbox"/> 2 Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen) <input type="checkbox"/> 3 Fußgängerfurt <input type="checkbox"/> 4 Haltestelle <input type="checkbox"/> 5 Arbeitsstelle <input type="checkbox"/> 6 Verkehrsberuhigter Bereich (Z.325) <input type="checkbox"/> 7		Lichtzeichenanlage 44 in Betrieb <input type="checkbox"/> 8 außer Betrieb <input type="checkbox"/> 9		Geschwindigkeitsbegrenzung (durch Z274/274.1 angeordnet - km/h) 46 48		Unfallhergang: (ggf. Handskizze) Folgeblatt <input type="checkbox"/>	
Lichtverhältnisse 49							
Tageslicht <input type="checkbox"/> 0 Dämmerung <input type="checkbox"/> 1 Dunkelheit <input type="checkbox"/> 2		Straßenzustand 52-53 Trocken <input type="checkbox"/> 0 Naß/Feucht <input type="checkbox"/> 1 Winterglatt <input type="checkbox"/> 2 Schlüpfriß (Öl, Dung, Laub usw.) <input type="checkbox"/> 5		Aufprall auf Hindernis neben der Fahrbahn 55 Baum <input type="checkbox"/> 0 Mast <input type="checkbox"/> 1 Widerlager <input type="checkbox"/> 2 Schutzplanke <input type="checkbox"/> 3 sonst. Hindernis <input type="checkbox"/> 4 kein Aufprall <input type="checkbox"/> 5			
Vorläufig festgestellte Ursachen gemäß Verzeichnis Nr. 01-69							
Ordn. Nr. <input type="checkbox"/> 58 <input type="checkbox"/> 59 <input type="checkbox"/> 60 <input type="checkbox"/> 61 <input type="checkbox"/> 62 <input type="checkbox"/> 63 <input type="checkbox"/> 64 <input type="checkbox"/> 65							
Ordn. Nr. <input type="checkbox"/> 66 <input type="checkbox"/> 67 <input type="checkbox"/> 68 <input type="checkbox"/> 69 <input type="checkbox"/> 70 <input type="checkbox"/> 71 <input type="checkbox"/> 72 <input type="checkbox"/> 73							
gemäß Verzeichnis Nr. 70-89		<input type="checkbox"/> 74 <input type="checkbox"/> 75 <input type="checkbox"/> 76 <input type="checkbox"/> 77					
				(Datum)		(Unterschrift und Amtsbezeichnung d. aufnehmenden Beamten/in)	

SA3

--	--	--	--

Blatt 2		Behördenkennung				Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)				Unfallzeit (h/min)																							
Beteiligte Personen und Fahrzeuge	Ord.-Nr.	§ 142 StGB	Kind	Jugendl.	Heranw.	Ord.-Nr.	§ 142 StGB	Kind	Jugendl.	Heranw.																							
	Alkoholeinw.	BAK-Wert	AAK-Wert						Alkoholeinw.	BAK-Wert	AAK-Wert																						
			16	18	18A (55)	18C (57)			16	18	18A (55)	18C (57)																					
Familiennamen - auch Geburtsname - Vornamen Straße, Nr. PLZ, Wohnort Beruf																																	
Geburtsdatum/ Staatsangehörigkeit/Geschlecht		Tag	Monat	Jahr	Staatsang.	männl.	weibl.	Tag	Monat	Jahr	Staatsang.	männl.	weibl.																				
Geburtsort Kreis Gesetzliche(r) Vertreter(in): Name Straße, Nr. PLZ, Wohnort																																	
Art der Verkehrsbeeiligung																																	
Erforderliche Fahrerlaubnis vorhanden/Ausstellungsdatum		Nein	wenn ja: Klasse	Tag	Monat	Jahr							Nein	wenn ja: Klasse	Tag	Monat	Jahr																
Andere Fahrerlaubnis Besondere Fahrerlaubnis/ Fahrlehrerlaubnis/Prüfbescheinigung		30	1	31	34							30	1	31	34																		
Fahrzeughalter(in)/Staatsang. Straße, Nr. PLZ, Wohnort																																	
Fahrzeugart	Kfz	nicht fahrbereit	Anhänger vorhanden													Kfz	nicht fahrbereit	Anhänger vorhanden															
	Hersteller/Typ																																
	Amtl. Kennzeichen nach der StVZO																																
	Anderes Kennzeichen																																
	Nationalitätskennzeichen (außer „D“)																																
Benutzer/Zusatzsignatur																																	
Befördertes Gefahrgut		UN-Nummer	sonstiges Gefahrgut	Nr. der Ausnahmeverordnung	Freisetzung von Gefahrgut	UN-Nummer	sonstiges Gefahrgut	Nr. der Ausnahmeverordnung	Freisetzung von Gefahrgut																								
Unfallfolgen bei Beteiligten Personenschaden		getötet	schwerv.	leichtv.	56	getötet	schwerv.	leichtv.	56																								
Sachschaden (volle DM)																																	
Verwarnung																																	
Vordruck-Nr. ausgehändigt/ Versendung angeordnet																																	
Unfallfolgen bei sonstigen Geschädigten		Ord.-Nr.	Name, Vorname, Straße, PLZ, Wohnort	Art des Sachschadens				Sachschaden (volle DM)																									

--	--	--	--

Blatt 3		Behördenkennung			Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)					Unfallzeit (h/min)			
Ord.- Nr.	Sonstige Geschädigte				Alter u. Geschl. (m=männl.) (w=weibl.)	1. Art des Sachschadens und der bekannten Verletzungen			Sach- schaden (volle DM)				
	Name, Vorname, PLZ Wohnort, Straße					2. Angabe, ob							
	[REDACTED]					getötet	a)						
						schwerverletzt	b)						
		leichtverletzt	c)										
Schäden oder Spuren an Fahrzeugen, die auf den Unfallhergang schließen lassen, techn. Mängel der beteiligten Fahrzeuge unter Angabe der Ordn.-Nr.:													
Besonderheiten zur Verkehrslage, zum Unfallort, zur Verkehrsregelung usw., soweit nicht auf Blatt 1 vermerkt:													
[REDACTED]													