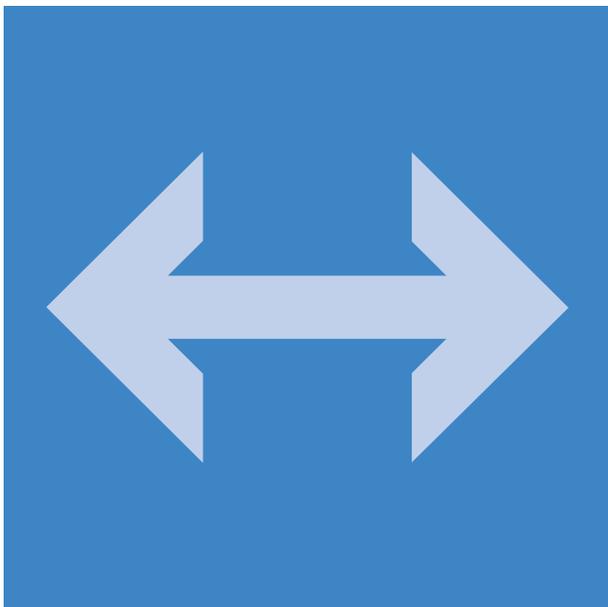


VERKEHRSUNFÄLLE

Unfälle von 15- bis 17-Jährigen
im Straßenverkehr



2015

Statistisches Bundesamt

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Internet: www.destatis.de

Ihr Kontakt zu uns:

www.destatis.de/kontakt

Zentraler Auskunftsdienst

Tel.: +49 (0) 611 / 75 24 05

Erscheinungsfolge: jährlich

Erschienen am 17. Oktober 2016

Artikelnummer: 5462412-15700-4 [PDF]



© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

Methodische Erläuterungen	4
Zeichenerklärung und Abkürzungen	4
15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr: Mehr Mobilität, höheres Unfallrisiko	5

Jahrestabellen

1.1 Bei Straßenverkehrsunfällen 2015 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Bundesländern	14
1.2 Bei Straßenverkehrsunfällen 2015 verunglückte 15- bis 17-Jährige je 100 000/1 Million Einwohner nach Art der Verkehrsbeteiligung und Bundesländern	14
1.3 Bei Straßenverkehrsunfällen 2015 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Geschlecht, Art der Verkehrsbeteiligung und Altersjahren	15
1.4 Bei Straßenverkehrsunfällen 2015 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Uhrzeit und Wochentagen	16
1.5 Fahrer von Kraffrädern im Alter von 15 bis 17 Jahren als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden 2015 nach Unfalltypen	17
1.6 Fehlverhalten der Fahrzeugführer 2015 bei Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen und je 1 000 Beteiligte	17

Zeitreihen

2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2015	18
2.2 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage 1991 – 2015	20
2.3 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht 1991 – 2015	21
2.4 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht je 100 000/1 Million Einwohner 1991 – 2015	22
2.5 Beteiligte 15- bis 17-Jährige an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2015	23
2.6 Beteiligte 15- bis 17-Jährige als Hauptverursacher an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2015	24

Basis für die Analyse des Unfallgeschehens der 15- bis 17-Jährigen sind die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 2015. Auskunftspflichtig für diese Statistik ist laut Gesetz die Polizei. Unfälle, zu denen die Polizei nicht hinzugezogen wurde, werden folglich in der Statistik nicht nachgewiesen. Dies dürfte insbesondere der Fall sein, wenn außer dem Unfallverursacher niemand an dem Unfall beteiligt war (insbesondere bei Alleinunfällen in der Nacht) beziehungsweise wenn es zu einer gütlichen Einigung zwischen den Unfallparteien gekommen ist. Es ist aber davon auszugehen, dass der Anteil der nicht von der Polizei erfassten Unfälle an der Gesamtzahl der tatsächlich sich ereignenden Unfälle (Unfall Dunkelziffer) mit zunehmender Unfallschwere zurückgeht.

Nachgewiesen werden die Unfälle nach dem Inlandskonzept, das heißt es werden – unabhängig von der Nationalität der Unfallbeteiligten – nur die Unfälle und Verunglückten registriert, die sich auf deutschen Straßen ereigneten beziehungsweise hier zu Schaden kamen. Stirbt ein(e) Deutsche(r) im Ausland an den Folgen eines Verkehrsunfalls, so wird diese(r) in der Straßenverkehrsunfallstatistik nicht nachgewiesen.

Unfälle mit Personenschaden

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

Beteiligte

sind alle Fahrzeugführer oder Fußgänger, 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.

Verunglückte

sind 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.

Unfallursachen

sind polizeilich festgestellte unmittelbare Ursachen und Umstände, die zum Unfall führten. Diese werden nach einem seit 1975 geltenden Ursachenverzeichnis von den Polizeibeamten aufgenommen. Es wird unterschieden nach **allgemeinen Unfallursachen** (Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse) sowie **personenbezogenem Fehlverhalten** (beispielsweise zu schnelles Fahren, Vorfahrtsmissachtung), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern zugeschrieben wird.

Zeichenerklärung und Abkürzungen

- | | | | |
|-----|--|-----|--|
| - | = nichts vorhanden | X | = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll |
| . | = Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten | r | = berichtigte Zahl |
| ... | = Angabe fällt später an | Kfz | = Kraftfahrzeuge |
| % | = Prozent | Pkw | = Personenkraftwagen |

15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr: Mehr Mobilität, höheres Unfallrisiko

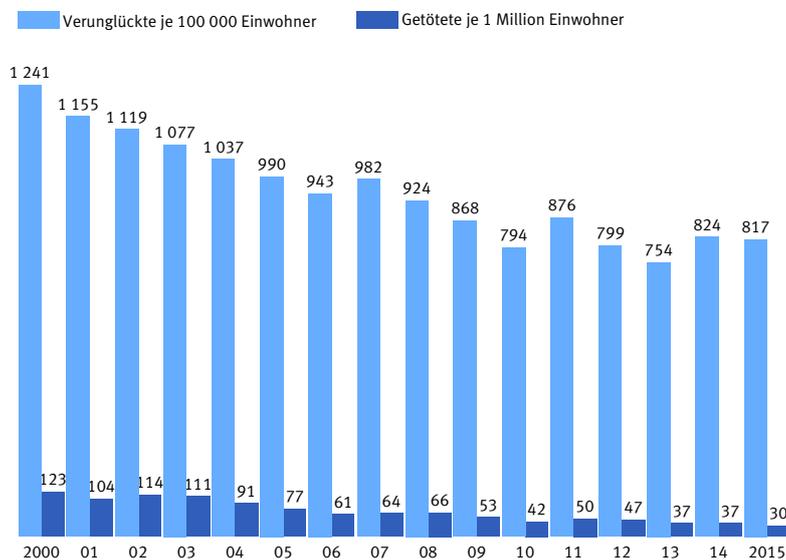
Mit dem 15. Geburtstag beginnt für die jungen Verkehrsteilnehmer eine neue Ära: Konnten sie sich bisher am Straßenverkehr aktiv nur als Fußgänger oder Radfahrer beteiligen, können sie dies nun im zunehmenden Maße auch motorisiert tun. Mit Vollendung des 15. Lebensjahres dürfen sie die Fahrerlaubnis für ein Mofa, mit 16 für ein Moped oder ein Leichtkraftrad erwerben. Im Alter von 17 Jahren können sie bereits eine Fahrerlaubnis zum „begleiteten Fahren“ von Personenkraftwagen erlangen. Mit dem Einstieg in die Motorisierung steigt die Mobilität – und damit leider auch die Unfallgefahr.

Überblick

Im Jahr 2015 verunglückten in Deutschland insgesamt 19 820 junge Menschen im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr, das waren durchschnittlich 54 Jugendliche täglich. Gegenüber 2014 wurden 1,1 % weniger Verunglückte in dieser Altersgruppe gezählt. 72 Jugendliche starben bei Verkehrsunfällen, das waren 20,9 % weniger als 2014.

Auch das Risiko für die 15-bis 17-Jährigen im Straßenverkehr zu verunglücken ist 2015 gesunken. 817 Jugendliche verunglückten je 100 000 Einwohner ihrer Altersgruppe. Im Straßenverkehr zu Tode kamen 30 Jugendliche je 1 Million Einwohner.

Abb 1 Verunglückte und getötete 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen gemessen an der Bevölkerung ihrer Altersgruppe



15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

Im Vergleich zu 1991 ist die Zahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen in Deutschland um 35,4 % von 30 694 Personen auf 19 820 Personen im Jahr 2015 zurückgegangen. Die Zahl der Getöteten dieser Altersgruppe sank innerhalb dieses Zeitraums sogar um 82,7 % von 415 auf 72 Personen.

Das Risiko für Jugendliche, im Verkehr zu verunglücken ist seit 1991 deutlich gesunken: 2015 verunglückten auf Deutschlands Straßen 817 Jugendliche je 100 000 Einwohner ihrer Altersgruppe, 1991 waren es noch 1 272 junge Menschen. Dies entspricht einem Rückgang von 35,8 %. Das Risiko für Jugendliche, im Straßenverkehr tödlich verletzt zu werden, ist im gleichen Zeitraum um 82,6 % von 172 auf 30 Getötete je 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe zurückgegangen.

Verunglückte nach Bundesländern

Das Unfallrisiko der 15- bis 17-Jährigen im Jahr 2015 zeigte für die einzelnen Bundesländer recht deutliche Abweichungen zum Bundesdurchschnitt mit 817 Verunglückten je 100 000 Einwohner. Am stärksten gefährdet waren die Jugendlichen in Thüringen mit 1 108 Verunglückten je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe, gefolgt von Sachsen-Anhalt (1 105) und Sachsen (1 024). Am niedrigsten lagen die Werte in den Stadtstaaten Berlin (480) und Hamburg (586).

Abb 2 Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2015 je 100 000 Einwohner



15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

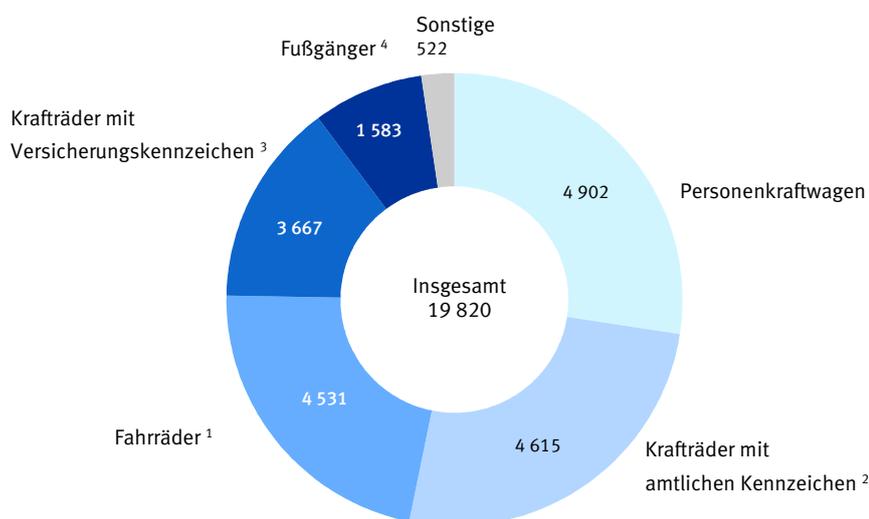
Bezogen auf die Einwohnerzahlen kamen in Brandenburg mit 84 und im Saarland mit 70 je 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe die meisten 15- bis 17-Jährigen ums Leben, gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern mit 56.

Vergleichsweise niedrige Werte wurden in Hessen (11) und in Nordrhein-Westfalen (18) ermittelt. In Berlin, Hamburg und in Bremen gab es 2015 keine getöteten Jugendlichen. Im Bundesdurchschnitt starben 30 Jugendliche je 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe im Straßenverkehr.

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Überdurchschnittlich häufig verunglückten 15- bis 17-Jährige mit Zweirädern. 64,6 % der verunglückten Jugendlichen benutzten ein Zweirad, davon 41,8 % ein motorisiertes (18,5 % ein Kraftrad mit Versicherungskennzeichen, 23,3 % ein Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen) und weitere 22,9 % ein Fahrrad. In einem Pkw kamen 24,7 % der verunglückten Jugendlichen zu Schaden, als Fußgänger waren 8,0 % unterwegs.

Abb 3 Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2015 nach Art der Verkehrsbeteiligung



1 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

2 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierrädrigen Kfz.

3 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierrädrigen Kfz.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

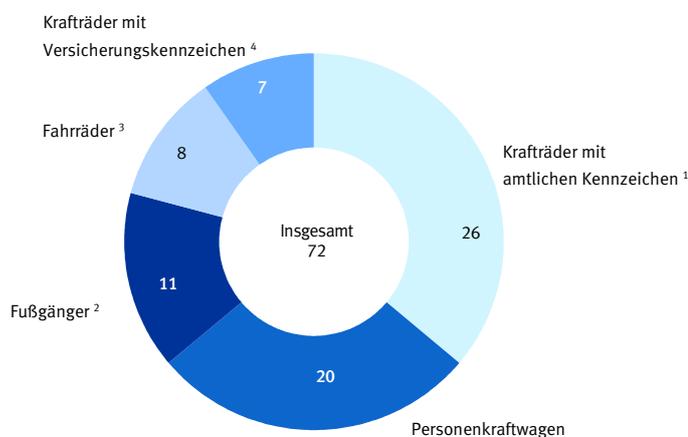
Die meisten der getöteten 72 Jugendlichen im Jahr 2015 kamen auf einem Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen (36,1 %) oder in einem Pkw (27,8 %) ums Leben. Auf Kraft- oder Fahrrädern kamen 56,9 % aller tödlich verunglückten 15- bis 17-Jährigen ums Leben (36,1 % als Fahrer beziehungsweise Mitfahrer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen, 9,7 % als Benutzer von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen und 11,1 % auf dem Fahrrad). Der Anteil der Fußgänger an allen Getöteten dieser Altersgruppe lag bei 15,3 %.

15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

38 der 61 Jugendlichen, die in oder auf einem Fahrzeug ums Leben kamen, lenkten selbst das Fahrzeug, alle auf einem Zweirad. 23 Jugendliche starben als Mitfahrer, die meisten davon (20) in einem Pkw.

Im Vergleich zum Vorjahr gab es bei den Jugendlichen einen Anstieg der tödlich verunglückten Benutzer von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen (plus eine Person oder + 16,7 %). Im Pkw gab es dagegen einen Rückgang (minus acht Personen oder – 28,6 %), sowie bei der Zahl der Fußgänger (minus 3 Personen oder – 21,4 %), der getöteten Benutzer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen (minus 2 Personen oder – 7,1 % und der getöteten Fahrradbenutzer (minus 6 Personen oder – 42,9 %).

Abb 4 Getötete 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2015 nach Art der Verkehrsbeteiligung



1 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierradrigen Kfz.

2 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierradrigen Kfz.

Männliche Jugendliche haben ein erheblich größeres Unfallrisiko: Bei einem Bevölkerungsanteil von 51,4 % lag ihr Anteil an den verunglückten 15- bis 17-Jährigen im Jahr 2015 bei 60,1 %. Bei den Verkehrstoten dieser Altersgruppe lag der Anteil der jungen Männer sogar bei 66,7 %. Männliche Jugendliche sind häufiger mit motorisierten Krafträdern unterwegs als weibliche, dies zeigt sich auch in der Struktur der Verunglückten. Mehr als die Hälfte (52,9 %) der verunglückten Jungen waren Fahrer beziehungsweise Mitfahrer von motorisierten Krafträdern, bei den Mädchen waren es nur 25,0 %. Die meisten der verunglückten Mädchen saßen in einem Pkw (37,6 %). Bei den verunglückten Jungen waren es dagegen nur 16,2 %.

Von den 2,4 Millionen 15- bis 17-Jährigen, die im Jahr 2015 in Deutschland lebten, waren 32,4 % 15 Jahre, 33,2 % 16 Jahre und 34,3 % 17 Jahre alt. Bei den Verunglückten differieren die Anteile der drei Jahrgänge stärker: 21,6 % der Verunglückten waren 15 Jahre, 36,0 % waren 16 Jahre und 42,3 % waren 17 Jahre alt. Noch größer sind diese Unterschiede bei den im Straßenverkehr Getöteten: 40,3 % der Todesopfer dieser Altersgruppe waren 17 Jahre alt. Der Anteil der 16-Jährigen betrug 37,5 % und der der 15-Jährigen 22,2 %. Die meisten der 29 getöteten 17-Jährigen fuhren ein Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen (48,3 %), mehr als jeder vierte (20,7 %) saß als Mitfahrer in einem Pkw.

15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

Ortslage

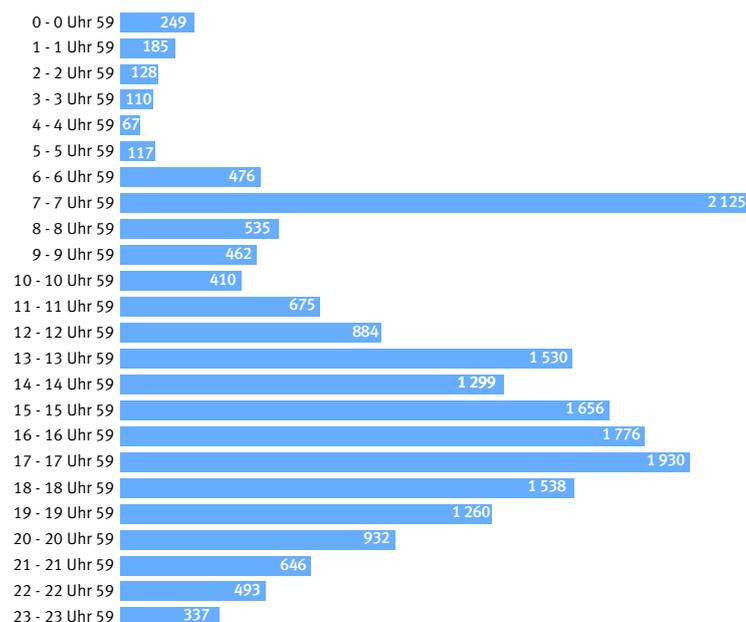
Häufiger als im Durchschnitt aller Altersgruppen verunglückten Jugendliche innerhalb von Ortschaften, nämlich 69,8 % oder 13 826 Jugendliche. Dies dürfte auch an den Verkehrsmitteln liegen, die den Jugendlichen zur Verfügung stehen. So benutzten 30,0 % der innerorts verunglückten 15- bis 17-Jährigen ein Fahrrad, weitere 20,3 % ein Kraftrad mit Versicherungskennzeichen, 20,1 % ein Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen und nur 16,3 % saßen in einem Pkw. Die meisten tödlichen Unfälle passierten dagegen außerhalb von Ortschaften: 49 junge Menschen im Alter von 15 bis 17 Jahren starben bei diesen Unfällen, das waren mehr als zwei Drittel aller tödlich Verunglückten dieser Altersgruppe. Die meisten (38,8 %) der außerorts ums Leben gekommenen Jugendlichen fuhren ein Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen, 26,5 % waren Mitfahrer/-innen in einem Pkw, 10,2 % fuhren ein Kraftrad mit Versicherungskennzeichen und 6,1 % ein Fahrrad.

Unfallgeschehen im Tages- und Wochenverlauf

Betrachtet man das Unfallgeschehen der im Straßenverkehr verunglückten 15- bis 17-Jährigen im Jahr 2015 nach Tagesstunden, zeigen sich zwei Spitzen. Ein erstes relatives Maximum bei der Zahl der Verunglückten liegt mit einem Anteil von 10,7 % zwischen 7 und 8 Uhr, also auf dem morgendlichen Weg zur Schule beziehungsweise zur Arbeits-/Ausbildungsstelle. Auch zwischen 15 und 19 Uhr sind deutlich höhere Verunglücktenzahlen für die 15- bis 17-Jährigen festzustellen (mehr als ein Drittel aller Verunglückten). Die zweitgefährlichste Stunde des Tages war zwischen 17 und 18 Uhr, in der 9,7 % aller verunglückten Jugendlichen zu Schaden kamen.

Die meisten tödlich verunglückten 15- bis 17-Jährigen starben bei Unfällen am Abend zwischen 18 und 21 Uhr (26,4 %) und am Nachmittag zwischen 15 und 18 Uhr (18,1 %).

Abb 5 Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2015 nach Uhrzeiten



15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

Bezogen auf die Wochentage war der Freitag für die 15- bis 17-Jährigen am unfallträchtigsten, mit einem Anteil von 17,3 % aller Verunglückten dieser Altersgruppe. Dagegen war der entsprechende Wert für den Sonntag am geringsten (9,4 %). Die Werte der übrigen Wochentage lagen für Montag bei 15,6 %, Dienstag bei 15,3 %, Mittwoch bei 15,1 %, Donnerstag bei 15,2 % und Samstag bei 12,2 %. Von den im Straßenverkehr getöteten Jugendlichen starben die meisten an einem Samstag mit 18,1 %, gefolgt von Montag und Dienstag mit jeweils 16,7 %.

Die Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen ist häufig abends und nachts unterwegs, dies spiegelt sich im Unfallgeschehen wider: Im Durchschnitt der Bevölkerung kamen 33,7 % aller Verkehrstoten in der Zeit zwischen 18 Uhr abends und 6 Uhr morgens ums Leben, bei den tödlich verunglückten Jugendlichen waren es 50,0 %. Zwischen 6 Uhr morgens und 18 Uhr abends verunglückten 66,3 % aller auf deutschen Straßen Getöteten, bei den Jugendlichen waren es 50,0 %. Vor allem am Wochenende verunglückten viele 15- bis 17-Jährige in den Abend- und Nachtstunden tödlich. Von Freitag auf Samstag beziehungsweise von Samstag auf Sonntag in der Zeit von 18 Uhr abends bis 6 Uhr morgens starben 14 Jugendliche. Das heißt, in diesen Abend- und Nachtstunden des Wochenendes kam rund jeder fünfte, der im Straßenverkehr getöteten Jugendlichen ums Leben (19,4 %).

Beteiligte und Hauptverursacher

84,6 % der 15- bis 17-jährigen Unfallbeteiligten waren als Kraftrad- und Fahrradbenutzer unterwegs, die meisten als Fahrer von Fahrrädern (32,8 %). 28,5 % waren auf einem Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen und 23,4 % auf einem Kraftrad mit Versicherungskennzeichen unterwegs. Als Fußgänger an einem Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden waren 11,2 % der unfallbeteiligten Jugendlichen involviert.

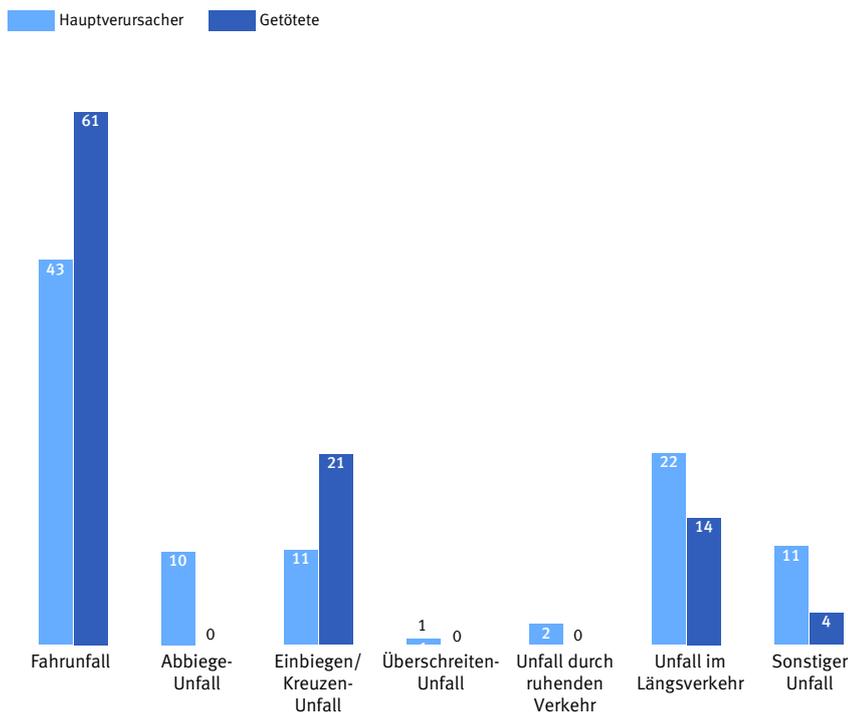
Jeder zweite der 15 201 Jugendlichen, die an einem Unfall beteiligt waren, hatte diesen auch verursacht. Dies entspricht dem Durchschnittswert der Unfallbeteiligten insgesamt. Gemäß ihrer hauptsächlichen Verkehrsteilnahme verursachten 15- bis 17-Jährige die meisten Unfälle als Fahrer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen (32,2 %), am zweithäufigsten als Radfahrer (30,3 %) und danach als Fahrer von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen (25,2 %).

Von den Jugendlichen, die einen Unfall verursacht hatten, waren knapp drei Viertel männlichen Geschlechts, ihr Bevölkerungsanteil liegt bei 51,4 %. Bei den Fahrern von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen waren 86,4 % der Hauptverursacher männlichen Geschlechts, bei den Pkw-Fahrern 73,1 % und bei den Fahrern von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen 70,5 %.

Unfalltypen

Verursachen 15- bis 17-Jährige Unfälle mit den in dieser Altersgruppe viel genutzten Verkehrsmitteln, den Krafträdern, so sind dies überwiegend „Fahrerunfälle“. 43,3 % der Unfälle mit Personenschaden, die durch einen Benutzer von Kraftrad mit Versicherungskennzeichen beziehungsweise Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen dieser Altersgruppe verursacht wurden, entstand dadurch, dass der Jugendliche die Kontrolle über das Kraftrad verlor, beispielsweise durch nicht angepasste Geschwindigkeit oder falsche Einschätzung des Straßenverlaufs. Diese Unfälle sind zudem besonders folgenschwer: Mehr als die Hälfte aller Getöteten bei Unfällen (60,7 %), die durch eine(n) 15- bis 17-Jährigen verursacht wurden, starb bei einem „Fahrerunfall“. Der relativ hohe Anteil dieses Unfalltyps lässt auch auf eine hohe Risikobereitschaft und noch mangelnde Fahrpraxis der Jugendlichen schließen. Mit einem Anteil von 21,6 % war der zweithäufigste Unfalltyp der jungen Benutzer von Krafträdern „Unfälle im Längsverkehr“, die durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, entstanden sind. Verursachten 15- bis 17-jährige Radfahrer einen Unfall, so waren dies überwiegend Unfälle aufgrund von Vorfahrtsmissachtungen an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen (36,9 %).

Abb 6 15- bis 17-jährige Benutzer von Krafträdern als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden und dabei Getötete 2015 nach Unfalltypen
Anteile in %



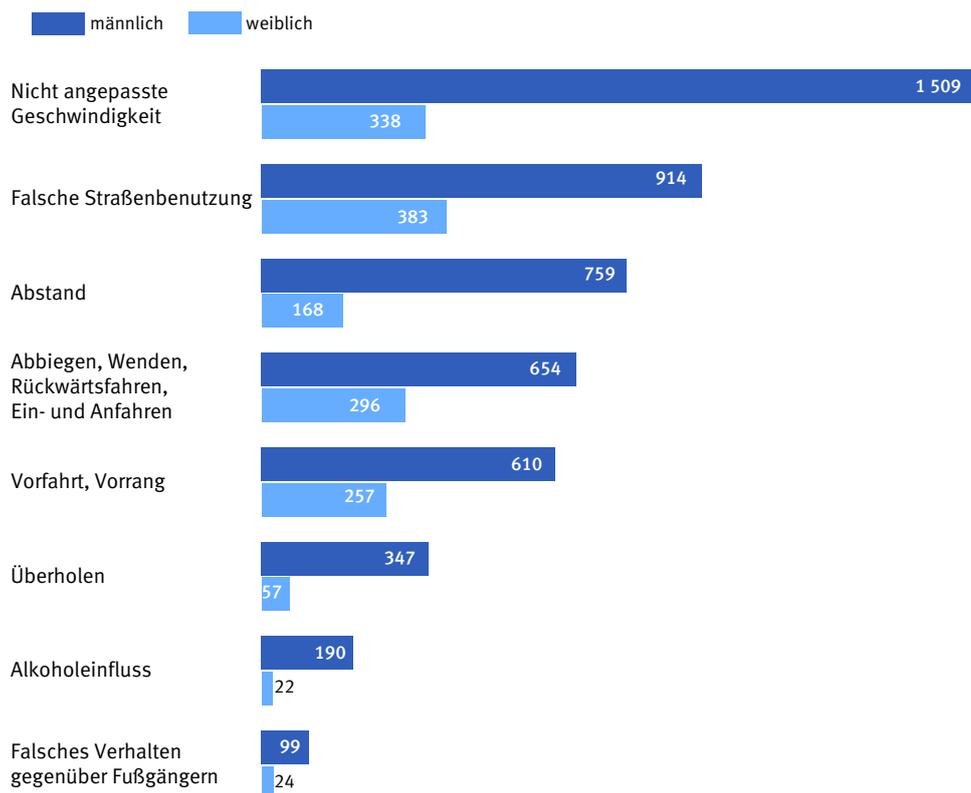
Unfallursachen

Den 13 458 jugendlichen Fahrzeugführern, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, wurden insgesamt 9 370 Fehlverhalten vorgeworfen. Mit einem Anteil von 19,7 % war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ häufigste Unfallursache. Danach folgten „falsche Straßenbenutzung“ (13,8 %), „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit 10,1 % und „Abstand“ (9,9 %).

Die Hauptunfallursache der Jugendlichen, die nicht angepasste Geschwindigkeit, wurde den männlichen Jugendlichen mit einem Anteil von 21,3 % aller Fehlverhalten häufiger zur Last gelegt als weiblichen Jugendlichen (14,8 %). Häufigstes Fehlverhalten bei den weiblichen Jugendlichen war die „falsche Straßenbenutzung“ mit 16,7 %, die bei den männlichen Altersgenossen einen Anteil von 12,9 % an den Unfallursachen insgesamt hatte.

Bei den besonders schweren Unfällen, das sind die Unfälle mit Getöteten, waren 2015 bei den 15- bis 17-jährigen Fahrern die Hauptfehlverhalten „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (29,6 % der 54 Unfallbeteiligten) und „Vorfahrt-/Vorrangfehler“ (18,5 %).

Abb 7 Häufigste Fehlverhalten der 15- bis 17-jährigen Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden 2015



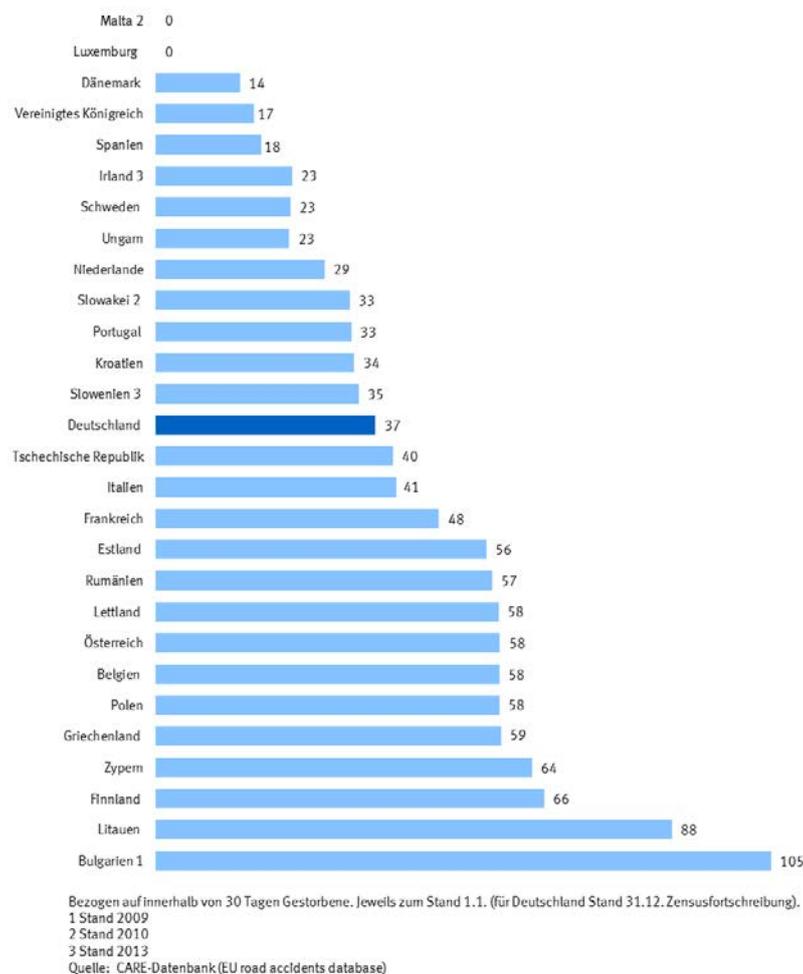
15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

Vergleich mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union

Für den internationalen Vergleich werden Ergebnisse für das Jahr 2014 herangezogen, da bisher noch nicht für alle Mitgliedstaaten Ergebnisse für das Jahr 2015 vorliegen. Im Jahr 2014 kamen in Deutschland 91 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe starben 37 Jugendliche je 1 Million Einwohner. Wie das nachfolgende Schaubild zeigt, lag Deutschland damit an 14. Stelle innerhalb der Europäischen Union. Wesentlich weniger Jugendliche bezogen auf je 1 Million Einwohner ihrer Altersgruppe starben in Luxemburg 0 und in dem Kleinstaat Malta (0, allerdings bezogen auf das Jahr 2010), in Dänemark (14), im Vereinigten Königreich (17) und in Spanien (18).

Im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl kamen die meisten 15- bis 17-Jährigen in Bulgarien (105, allerdings bezogen auf das Jahr 2009) und in Litauen (88) ums Leben.

Abb 8 Getötete Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union 2014 je 1 Million Einwohner



Jahrestabellen

1.1 Bei Straßenverkehrsunfällen 2015 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Bundesländern

	Verunglückte insgesamt	darunter					Getötete insgesamt	darunter				
		Fahrer und Mitfahrer von						Fahrer und Mitfahrer von				
		Krafträder mit Versicherungskz. ¹	Krafträder mit aml. Kennzeichen ²	Personenkraftwagen	Fahrrädern ³	Fußgänger ⁴		Krafträder mit Versicherungskz. ¹	Krafträder mit aml. Kennzeichen ²	Personenkraftwagen	Fahrrädern ³	Fußgänger ⁴
Baden-Württemberg	2 595	457	790	654	462	172	13	1	8	2	-	2
Bayern	3 923	678	1 142	1 099	704	188	14	2	6	3	1	2
Berlin	387	24	33	66	175	79	-	-	-	-	-	-
Brandenburg	489	36	110	102	185	45	5	-	2	2	-	1
Bremen	141	8	8	27	71	25	-	-	-	-	-	-
Hamburg	270	10	18	75	110	44	-	-	-	-	-	-
Hessen	1 255	189	351	394	172	104	2	-	1	1	-	-
Mecklenburg-Vorpommern	323	30	85	81	88	29	2	1	-	1	-	-
Niedersachsen	2 515	431	509	605	766	152	10	2	1	2	3	2
Nordrhein-Westfalen	3 697	796	665	803	895	422	10	-	2	3	2	3
Rheinland-Pfalz	1 111	190	378	269	150	96	5	-	3	2	-	-
Saarland	240	57	47	81	30	19	2	-	2	-	-	-
Sachsen	898	312	125	186	183	81	3	-	-	2	1	-
Sachsen-Anhalt	537	117	119	127	123	39	1	-	-	1	-	-
Schleswig-Holstein	902	152	137	200	338	56	3	-	1	-	1	1
Thüringen	537	180	98	133	79	32	2	1	-	1	-	-
Deutschland	19 820	3 667	4 615	4 902	4 531	1 583	72	7	26	20	8	11
Veränderung zu 2014 in %	- 1,1	-5,3	+ 6,1	- 1,9	- 2,3	- 4,2	-20,9	+ 16,7	-7,1	-28,6	- 42,9	-21,4

1 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierradrigen Kfz.

2 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierradrigen Kfz.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

1.2 Bei Straßenverkehrsunfällen 2015 verunglückte 15- bis 17-Jährige je 100 000/1 Million Einwohner nach Art der Verkehrsbeteiligung und Bundesländern

	Einwohner ¹	Verunglückte insgesamt je 100 000 Einwohner	darunter				Fußgänger ⁵	Getötete insgesamt je 1 Mill. Einwohner
			Fahrer und Mitfahrer von					
			Krafträder mit Versicherungskz. ²	Krafträder mit aml. Kz. ³	Personenkraftwagen	Fahrrädern ⁴		
Baden-Württemberg	349 565	742	131	226	187	132	49	37
Bayern	396 195	990	171	288	277	178	47	35
Berlin	80 647	480	30	41	82	217	98	-
Brandenburg	59 196	826	61	186	172	313	76	84
Bremen	18 569	759	43	43	145	382	135	-
Hamburg	46 051	586	22	39	163	239	96	-
Hessen	186 090	674	102	189	212	92	56	11
Mecklenburg-Vorpommern	35 989	897	83	236	225	245	81	56
Niedersachsen	260 886	964	165	195	232	294	58	38
Nordrhein-Westfalen	560 560	660	142	119	143	160	75	18
Rheinland-Pfalz	126 437	879	150	299	213	119	76	40
Saarland	28 557	840	200	165	284	105	67	70
Sachsen	87 736	1024	356	142	212	209	92	34
Sachsen-Anhalt	48 579	1105	241	245	261	253	80	21
Schleswig-Holstein	91 787	983	166	149	218	368	61	33
Thüringen	48 453	1108	371	202	274	163	66	41
Deutschland	2 425 297	817	151	190	202	187	65	30
Veränderung zu 2014 in %	- 0,5	- 0,7	- 4,9	+ 6,6	- 1,5	- 1,9	- 3,8	- 20,5

1 Zensusfortschreibung Stand 31.12. des Vorjahres.

2 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierradrigen Kfz.

3 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierradrigen Kfz.

4 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

5 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Jahrestabellen

1.3 Bei Straßenverkehrsunfällen 2015 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Geschlecht, Art der Verkehrsbeteiligung und Altersjahren

	Insgesamt ¹		Männlich					Weiblich					
		zusammen	darunter					zusammen	darunter				
			Fahrer und Mitfahrer von				Fußgänger ⁵		Fahrer und Mitfahrer von				Fußgänger ⁵
			Krafträder mit Versicherungskz. ²	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ³	Pkw	Fahrrädern ⁴			Krafträder mit Versicherungskz. ²	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ³	Pkw	Fahrrädern ⁴	

Verunglückte

15 – 16	4 286	2 369	707	90	354	940	225	1 916	257	73	688	547	254
16 – 17	7 141	4 505	760	1 891	586	958	239	2 636	347	351	901	613	315
17 – 18	8 393	5 042	1 018	1 838	988	878	228	3 351	577	372	1 385	595	322
Zusammen	19 820	11 916	2 485	3 819	1 928	2 776	692	7 903	1 181	796	2 974	1 755	891

Getötete

15 – 16	16	6	1	–	–	3	2	10	2	–	7	–	1
16 – 17	27	19	2	10	4	–	3	8	–	1	3	3	1
17 – 18	29	23	2	13	3	2	3	6	–	2	3	–	1
Zusammen	72	48	5	23	7	5	8	24	2	3	13	3	3

Schwerverletzte

15 – 16	672	407	114	25	59	146	55	265	38	17	84	69	49
16 – 17	1 400	971	149	536	95	137	43	429	43	88	134	80	73
17 – 18	1 481	1 000	191	451	180	116	54	481	77	93	180	71	49
Zusammen	3 553	2 378	454	1 012	334	399	152	1 175	158	198	398	220	171

Leichtverletzte

15 – 16	3 598	1 956	592	65	295	791	168	1 641	217	56	597	478	204
16 – 17	5 714	3 515	609	1 345	487	821	193	2 199	304	262	764	530	241
17 – 18	6 883	4 019	825	1 374	805	760	171	2 864	500	277	1 202	524	272
Zusammen	16 195	9 490	2 026	2 784	1 587	2 372	532	6 704	1 021	595	2 563	1 532	717

1 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

2 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierradrigen Kfz.

3 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierradrigen Kfz.

4 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

5 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Jahrestabellen

1.4 Bei Straßenverkehrsunfällen 2015 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Uhrzeit und Wochentagen

	Insgesamt	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Verunglückte								
0 – 0 Uhr 59	249	14	11	18	20	29	69	88
1 – 1 Uhr 59	185	7	11	8	13	14	62	70
2 – 2 Uhr 59	128	3	9	8	7	4	56	41
3 – 3 Uhr 59	110	5	3	3	9	8	34	48
4 – 4 Uhr 59	67	6	2	6	9	6	16	22
5 – 5 Uhr 59	117	12	15	22	6	20	14	28
6 – 6 Uhr 59	476	107	85	90	96	68	15	15
7 – 7 Uhr 59	2 125	417	447	434	387	399	29	12
8 – 8 Uhr 59	535	104	101	103	101	83	26	17
9 – 9 Uhr 59	462	87	80	61	87	68	59	20
10 – 10 Uhr 59	410	44	61	58	44	67	97	39
11 – 11 Uhr 59	675	88	89	87	90	119	134	68
12 – 12 Uhr 59	884	125	109	114	119	165	153	99
13 – 13 Uhr 59	1 530	230	233	222	240	330	162	113
14 – 14 Uhr 59	1 299	188	182	188	174	253	191	123
15 – 15 Uhr 59	1 656	273	273	295	252	263	139	161
16 – 16 Uhr 59	1 776	332	298	275	301	257	149	164
17 – 17 Uhr 59	1 930	319	311	283	329	317	178	193
18 – 18 Uhr 59	1 538	250	265	244	226	226	165	162
19 – 19 Uhr 59	1 260	181	158	187	190	212	187	145
20 – 20 Uhr 59	932	142	129	136	129	157	140	99
21 – 21 Uhr 59	646	75	75	87	97	128	123	61
22 – 22 Uhr 59	493	68	41	44	54	120	118	48
23 – 23 Uhr 59	337	14	40	26	27	108	97	25
Ohne Angabe	–	–	–	–	–	–	–	–
Insgesamt	19 820	3 091	3 028	2 999	3 007	3 421	2 413	1 861
Getötete								
0 – 0 Uhr 59	1	–	1	–	–	–	–	–
1 – 1 Uhr 59	6	–	–	–	–	–	3	3
2 – 2 Uhr 59	2	–	1	–	–	–	1	–
3 – 3 Uhr 59	1	–	–	–	–	–	1	–
4 – 4 Uhr 59	1	–	–	–	–	–	–	1
5 – 5 Uhr 59	–	–	–	–	–	–	–	–
6 – 6 Uhr 59	5	2	–	–	–	1	2	–
7 – 7 Uhr 59	6	1	1	3	–	1	–	–
8 – 8 Uhr 59	2	–	–	–	–	1	–	1
9 – 9 Uhr 59	1	–	–	–	–	–	1	–
10 – 10 Uhr 59	–	–	–	–	–	–	–	–
11 – 11 Uhr 59	1	–	–	–	–	1	–	–
12 – 12 Uhr 59	1	–	1	–	–	–	–	–
13 – 13 Uhr 59	3	1	2	–	–	–	–	–
14 – 14 Uhr 59	4	–	–	–	–	1	2	1
15 – 15 Uhr 59	3	1	–	1	–	1	–	–
16 – 16 Uhr 59	4	–	–	3	–	–	–	1
17 – 17 Uhr 59	6	1	1	–	1	1	2	–
18 – 18 Uhr 59	8	1	3	–	–	2	1	1
19 – 19 Uhr 59	4	–	2	2	–	–	–	–
20 – 20 Uhr 59	7	3	–	1	1	1	–	1
21 – 21 Uhr 59	2	1	–	–	1	–	–	–
22 – 22 Uhr 59	2	1	–	–	–	1	–	–
23 – 23 Uhr 59	2	–	–	1	1	–	–	–
Ohne Angabe	–	–	–	–	–	–	–	–
Insgesamt	72	12	12	11	4	11	13	9

Jahrestabellen

1.5 Fahrer von Krafträdern im Alter von 15 bis 17 Jahren als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden 2015 nach Unfalltypen

	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte			
		insgesamt	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Fahrunfall	1 962	2 196	17	584	1 595
Abbiege-Unfall	474	583	–	112	471
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	483	603	6	144	453
Überschreiten-Unfall	28	40	–	3	37
Unfall durch ruhenden Verkehr	105	114	–	31	83
Unfall im Längsverkehr	976	1 176	4	230	942
Sonstiger Unfall	500	541	1	104	436
Insgesamt	4 528	5 253	28	1 208	4 017

1.6 Fehlverhalten der Fahrzeugführer 2015 bei Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen und je 1 000 Beteiligte

	Insgesamt ¹	Darunter im Alter von ... bis unter ... Jahren								
		15–18	18–21	21–25	25–35	35–45	45–55	55–65	65–75	75 und mehr
Insgesamt										
Beteiligte Fahrzeugführer	555 482	13 458	36 705	45 210	100 402	85 432	107 329	71 366	37 213	28 794
Fehlverhalten der Fahrzeugführer										
insgesamt	366 448	9 370	30 370	33 591	66 291	51 124	62 646	43 442	25 181	23 389
darunter:										
Verkehrstüchtigkeit	20 093	278	1 443	2 174	4 573	3 038	3 494	2 468	1 322	1 249
dar. Alkoholeinfluss	12 660	212	890	1 492	3 233	2 137	2 455	1 500	545	171
Einfluss anderer berauschender Mittel	1 641	37	184	278	608	295	132	54	23	28
Falsche Straßenbenutzung	24 763	1 297	2 054	2 143	3 919	2 738	3 508	2 554	1 684	1 569
Nicht angepasste Geschwindigkeit	47 024	1 847	7 115	6 791	10 149	6 042	6 801	4 064	1 804	1 429
Abstand	50 667	927	4 682	5 639	11 196	8 046	8 935	5 348	2 523	2 202
Überholen	13 445	404	963	1 127	2 215	1 737	2 234	1 510	760	660
Vorfahrt, Vorrang	53 361	867	3 545	3 839	8 500	7 585	9 784	7 211	4 689	4 854
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts- fahren, Ein- und Anfahren	57 975	950	3 528	4 176	9 619	8 699	10 753	7 701	4 770	4 261
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	16 629	123	640	768	2 179	2 172	2 974	2 420	1 676	1 560
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	70 395	2 518	5 855	6 183	11 877	9 037	11 714	8 565	5 211	5 136
je 1 000 Beteiligte										
Beteiligte Fahrzeugführer	555 482	13 458	36 705	45 210	100 402	85 432	107 329	71 366	37 213	28 794
Fehlverhalten der Fahrzeugführer										
insgesamt	660	696	827	743	660	598	584	609	677	812
darunter:										
Verkehrstüchtigkeit	36	21	39	48	46	36	33	35	36	43
dar. Alkoholeinfluss	23	16	24	33	32	25	23	21	15	6
Einfluss anderer berauschender Mittel	3	3	5	6	6	3	1	1	1	1
Falsche Straßenbenutzung	45	96	56	47	39	32	33	36	45	54
Nicht angepasste Geschwindigkeit	85	137	194	150	101	71	63	57	48	50
Abstand	91	69	128	125	112	94	83	75	68	76
Überholen	24	30	26	25	22	20	21	21	20	23
Vorfahrt, Vorrang	96	64	97	85	85	89	91	101	126	169
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts- fahren, Ein- und Anfahren	104	71	96	92	96	102	100	108	128	148
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	30	9	17	17	22	25	28	34	45	54
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	127	187	160	137	118	106	109	120	140	178

1 Einschl. ohne Angabe des Alters.

Zeitreihen

2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2015

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger ⁴	Übrige	
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Verunglückte										
1991	30 694	22 833	2 215	3 224	8 203	8 863	120	6 083	1 720	58
1992	31 146	22 250	2 168	3 647	6 653	9 441	140	7 011	1 835	50
1993	30 828	22 495	2 030	3 706	6 286	10 111	148	6 512	1 791	30
1994	33 895	25 173	1 977	4 692	7 284	10 779	174	6 760	1 900	62
1995	33 724	25 336	1 998	4 275	7 350	11 215	218	6 453	1 878	57
1996	33 240	25 255	1 978	4 021	7 532	11 289	194	5 875	2 045	65
1997	35 395	26 890	2 135	4 550	8 784	10 958	211	6 374	2 065	66
1998	34 900	26 813	2 247	4 691	8 488	10 864	212	6 009	2 008	70
1999	36 337	28 017	2 487	4 804	8 950	11 180	318	6 219	2 022	79
2000	33 914	26 075	2 479	4 561	7 845	10 666	283	5 763	1 992	84
2001	31 669	23 927	2 492	4 210	6 529	10 247	223	5 635	2 030	77
2002	31 241	23 455	2 586	4 074	6 360	9 943	219	5 617	2 076	93
2003	30 758	22 667	2 902	4 103	6 065	9 150	204	6 052	1 949	90
2004	30 043	21 863	2 999	4 168	5 854	8 380	200	6 004	2 090	86
2005	28 761	20 296	2 849	3 778	5 442	7 695	304	6 330	2 023	112
2006	26 906	18 954	2 916	3 636	4 742	7 133	339	5 855	2 019	78
2007	26 940	19 021	3 013	3 945	4 461	7 119	249	5 720	2 104	95
2008	24 168	16 871	2 839	3 626	3 426	6 527	231	5 381	1 810	106
2009	21 720	15 235	2 644	3 140	2 883	6 160	231	4 704	1 700	81
2010	19 297	13 760	2 457	2 609	2 706	5 539	273	3 898	1 557	82
2011	20 398	14 214	2 451	2 806	2 960	5 595	263	4 503	1 606	75
2012	19 023	12 893	2 027	2 532	2 634	5 292	253	4 372	1 704	54
2013	18 248	12 317	1 682	2 105	3 217	4 829	348	4 248	1 602	81
2014	20 044	13 672	3 873		4 350	4 999	307	4 640	1 653	79
2015	19 820	13 639	3 667		4 615	4 902	315	4 531	1 583	67
Getötete										
1991	415	345	18	35	85	204	1	32	37	1
1992	393	325	18	39	68	195	2	42	24	2
1993	387	328	24	36	71	193	–	32	27	–
1994	442	374	27	47	75	219	1	42	24	2
1995	432	358	14	39	59	240	–	41	33	–
1996	424	378	12	26	75	260	–	22	24	–
1997	373	322	7	30	88	196	1	24	26	1
1998	359	313	8	27	83	190	–	19	27	–
1999	391	334	10	20	103	197	1	26	30	1
2000	336	286	14	26	93	151	–	30	19	1
2001	286	232	13	12	59	147	–	30	24	–
2002	318	271	14	22	73	161	–	24	22	1
2003	316	265	13	18	63	164	2	23	28	–
2004	264	224	10	21	62	130	–	15	24	1
2005	224	184	11	14	51	106	–	22	18	–
2006	173	134	5	11	32	82	1	16	23	–
2007	176	143	5	21	40	75	–	11	20	2
2008	174	130	6	9	42	73	–	18	24	2
2009	133	105	5	11	23	65	–	12	15	1
2010	101	82	5	7	27	39	1	9	9	1
2011	116	94	6	8	22	55	1	5	17	–
2012	113	88	2	14	18	49	–	6	19	–
2013	89	65	3	6	24	32	–	7	17	–
2014	91	63	6		28	28	–	14	14	–
2015	72	53	7		26	20	–	8	11	–

1 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2015

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger ⁴	Übrige	
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Verletzte										
1991	30 279	22 488	2 197	3 189	8 118	8 659	119	6 051	1 683	57
1992	30 753	21 925	2 150	3 608	6 585	9 246	138	6 969	1 811	48
1993	30 441	22 167	2 006	3 670	6 215	9 918	148	6 480	1 764	30
1994	33 453	24 799	1 950	4 645	7 209	10 560	173	6 718	1 876	60
1995	33 292	24 978	1 984	4 236	7 291	10 975	218	6 412	1 845	57
1996	32 816	24 877	1 966	3 995	7 457	11 029	194	5 853	2 021	65
1997	35 022	26 568	2 128	4 520	8 696	10 762	210	6 350	2 039	65
1998	34 541	26 500	2 239	4 664	8 405	10 674	212	5 990	1 981	70
1999	35 946	27 683	2 477	4 784	8 847	10 983	317	6 193	1 992	78
2000	33 578	25 789	2 465	4 535	7 752	10 515	283	5 733	1 973	83
2001	31 383	23 695	2 479	4 198	6 470	10 100	223	5 605	2 006	77
2002	30 923	23 184	2 572	4 052	6 287	9 782	219	5 593	2 054	92
2003	30 442	22 402	2 889	4 083	6 002	8 986	202	6 029	1 921	90
2004	29 779	21 639	2 989	4 147	5 792	8 250	200	5 989	2 066	85
2005	28 537	20 112	2 838	3 764	5 391	7 589	304	6 308	2 005	112
2006	26 733	18 820	2 911	3 625	4 710	7 051	338	5 839	1 996	78
2007	26 764	18 878	3 008	3 924	4 421	7 044	249	5 709	2 084	93
2008	23 994	16 741	2 833	3 617	3 384	6 454	231	5 363	1 786	104
2009	21 587	15 130	2 639	3 129	2 860	6 095	231	4 692	1 685	80
2010	19 196	13 678	2 452	2 602	2 679	5 500	272	3 889	1 548	81
2011	20 282	14 120	2 445	2 798	2 938	5 540	262	4 498	1 589	75
2012	18 910	12 805	2 025	2 518	2 616	5 243	253	4 366	1 685	54
2013	18 159	12 252	1 679	2 099	3 193	4 797	348	4 241	1 585	81
2014	19 953	13 609	3 867		4 322	4 971	307	4 626	1 639	79
2015	19 748	13 586	3 660		4 589	4 882	315	4 523	1 572	67
Schwerverletzte										
1991	9 155	7 159	682	1 096	2 834	2 472	10	1 358	621	17
1992	8 886	6 745	641	1 221	2 127	2 678	20	1 511	617	13
1993	8 886	6 835	575	1 262	1 997	2 908	22	1 461	578	12
1994	9 658	7 515	532	1 580	2 260	3 039	16	1 514	611	18
1995	9 629	7 564	521	1 425	2 306	3 221	23	1 431	619	15
1996	9 132	7 261	541	1 239	2 303	3 086	18	1 229	625	17
1997	9 413	7 393	499	1 360	2 614	2 815	32	1 370	631	19
1998	8 736	6 974	519	1 248	2 544	2 580	9	1 185	555	22
1999	8 702	6 905	555	1 297	2 492	2 437	52	1 214	564	19
2000	7 862	6 238	500	1 078	2 212	2 336	42	1 069	536	19
2001	6 733	5 258	466	959	1 769	2 001	14	966	497	12
2002	6 526	5 001	508	913	1 609	1 906	10	987	522	16
2003	6 154	4 663	547	859	1 508	1 684	14	993	484	14
2004	5 907	4 458	559	831	1 492	1 506	9	931	500	18
2005	5 320	3 864	484	739	1 315	1 267	16	1 002	434	20
2006	4 946	3 599	474	736	1 200	1 126	22	890	449	8
2007	4 728	3 388	464	698	1 044	1 126	10	823	498	19
2008	4 099	2 916	408	635	820	983	18	761	399	23
2009	3 752	2 670	406	511	701	999	17	682	385	15
2010	3 255	2 324	404	453	603	811	14	554	361	16
2011	3 469	2 501	369	516	691	881	15	629	330	9
2012	3 224	2 211	315	439	654	762	10	605	397	11
2013	3 040	2 141	247	348	789	701	22	564	326	9
2014	3 569	2 544	633		1 106	747	21	644	367	14
2015	3 553	2 606	612		1 210	732	21	619	323	5
Leichtverletzte										
1991	21 124	15 329	1 515	2 093	5 284	6 187	109	4 693	1 062	40
1992	21 867	15 180	1 509	2 387	4 458	6 568	118	5 458	1 194	35
1993	21 555	15 332	1 431	2 408	4 218	7 010	126	5 019	1 186	18
1994	23 795	17 284	1 418	3 065	4 949	7 521	157	5 204	1 265	42
1995	23 663	17 414	1 463	2 811	4 985	7 754	195	4 981	1 226	42
1996	23 684	17 616	1 425	2 756	5 154	7 943	176	4 624	1 396	48
1997	25 609	19 175	1 629	3 160	6 082	7 947	178	4 980	1 408	46
1998	25 805	19 526	1 720	3 416	5 861	8 094	203	4 805	1 426	48
1999	27 244	20 778	1 922	3 487	6 355	8 546	265	4 979	1 428	59
2000	25 716	19 551	1 965	3 457	5 540	8 179	241	4 664	1 437	64
2001	24 650	18 437	2 013	3 239	4 701	8 099	209	4 639	1 509	65
2002	24 397	18 183	2 064	3 139	4 678	7 876	209	4 606	1 532	76
2003	24 288	17 739	2 342	3 226	4 494	7 302	188	5 036	1 437	76
2004	23 872	17 181	2 430	3 316	4 300	6 744	191	5 058	1 566	67
2005	23 217	16 248	2 354	3 025	4 076	6 322	288	5 306	1 571	92
2006	21 787	15 221	2 437	2 889	3 510	5 925	316	4 949	1 547	70
2007	22 036	15 490	2 544	3 226	3 377	5 918	239	4 886	1 586	74
2008	19 895	13 825	2 425	2 982	2 564	5 471	213	4 602	1 387	81
2009	17 835	12 460	2 233	2 618	2 159	5 096	214	4 010	1 300	65
2010	15 941	11 354	2 048	2 149	2 076	4 689	258	3 335	1 187	65
2011	16 813	11 619	2 076	2 282	2 247	4 659	247	3 869	1 259	66
2012	15 686	10 594	1 710	2 079	1 962	4 481	243	3 761	1 288	43
2013	15 119	10 111	1 432	1 751	2 404	4 096	326	3 677	1 259	72
2014	16 384	11 065	3 234		3 216	4 224	286	3 982	1 272	65
2015	16 195	10 980	3 048		3 379	4 150	294	3 904	1 249	62

1 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

2.2 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage 1991–2015

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger ⁴	Übrige	
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Innerhalb von Ortschaften										
1991	21 073	14 120	1 667	2 559	6 239	3 509	58	5 355	1 568	30
1992	21 448	13 594	1 626	2 929	5 021	3 885	59	6 176	1 645	33
1993	20 820	13 429	1 538	2 959	4 685	4 114	47	5 733	1 633	25
1994	22 801	15 155	1 492	3 735	5 442	4 330	65	5 899	1 710	37
1995	22 555	15 166	1 525	3 379	5 400	4 616	119	5 652	1 699	38
1996	22 256	15 142	1 512	3 255	5 563	4 598	128	5 198	1 873	43
1997	23 612	16 133	1 630	3 625	6 297	4 365	95	5 579	1 860	40
1998	23 415	16 199	1 749	3 740	6 003	4 442	104	5 381	1 788	47
1999	24 230	16 880	1 938	3 764	6 310	4 614	146	5 500	1 801	49
2000	22 886	15 923	1 980	3 659	5 603	4 454	141	5 122	1 781	60
2001	21 216	14 322	1 962	3 338	4 555	4 253	110	5 001	1 837	56
2002	21 113	14 251	2 064	3 192	4 480	4 273	124	4 967	1 841	54
2003	21 066	13 877	2 298	3 300	4 198	3 855	119	5 382	1 743	64
2004	21 132	13 754	2 373	3 330	4 126	3 676	151	5 414	1 909	55
2005	20 646	13 011	2 313	3 016	3 846	3 518	216	5 701	1 853	81
2006	19 169	12 016	2 322	2 889	3 302	3 209	210	5 228	1 869	56
2007	19 590	12 351	2 442	3 184	3 167	3 285	177	5 214	1 952	73
2008	17 504	10 899	2 257	2 948	2 359	3 090	148	4 850	1 680	75
2009	15 578	9 661	2 116	2 553	1 995	2 783	131	4 283	1 581	53
2010	13 772	8 726	1 948	2 081	1 855	2 591	165	3 536	1 450	60
2011	14 405	8 800	1 885	2 220	2 006	2 449	178	4 064	1 493	48
2012	13 643	8 035	1 570	1 971	1 791	2 451	175	3 989	1 582	37
2013	12 921	7 466	1 312	1 642	1 985	2 276	201	3 895	1 500	60
2014	14 127	8 302	2 992		2 683	2 364	198	4 212	1 558	55
2015	13 826	8 121	2 813		2 778	2 256	208	4 153	1 500	52
Außerhalb von Ortschaften										
1991	9 621	8 713	548	665	1 964	5 354	62	728	152	28
1992	9 698	8 656	542	718	1 632	5 556	81	835	190	17
1993	10 008	9 066	492	747	1 601	5 997	101	779	158	5
1994	11 094	10 018	485	957	1 842	6 449	109	861	190	25
1995	11 169	10 170	473	896	1 950	6 599	99	801	179	19
1996	10 984	10 113	466	766	1 969	6 691	66	677	172	22
1997	11 783	10 757	505	925	2 487	6 593	116	795	205	26
1998	11 485	10 614	498	951	2 485	6 422	108	628	220	23
1999	12 107	11 137	549	1 040	2 460	6 566	172	719	221	30
2000	11 028	10 152	499	902	2 242	6 212	142	641	211	24
2001	10 453	9 605	530	872	1 974	5 994	113	634	193	21
2002	10 128	9 204	522	882	1 880	5 670	95	650	235	39
2003	9 692	8 790	604	803	1 867	5 295	85	670	206	26
2004	8 911	8 109	626	838	1 728	4 704	49	590	181	31
2005	8 115	7 285	536	762	1 596	4 177	88	629	170	31
2006	7 737	6 938	594	747	1 440	3 924	129	627	150	22
2007	7 350	6 670	571	761	1 294	3 834	72	506	152	22
2008	6 664	5 972	582	678	1 067	3 437	83	531	130	31
2009	6 142	5 574	528	587	888	3 377	100	421	119	28
2010	5 525	5 034	509	528	851	2 948	108	362	107	22
2011	5 993	5 414	566	586	954	3 146	85	439	113	27
2012	5 380	4 858	457	561	843	2 841	78	383	122	17
2013	5 327	4 851	370	463	1 232	2 553	147	353	102	21
2014	5 917	5 370	881		1 667	2 635	109	428	95	24
2015	5 994	5 518	854		1 837	2 646	107	378	83	15
Innerhalb und außerhalb von Ortschaften										
1991	30 694	22 833	2 215	3 224	8 203	8 863	120	6 083	1 720	58
1992	31 146	22 250	2 168	3 647	6 653	9 441	140	7 011	1 835	50
1993	30 828	22 495	2 030	3 706	6 286	10 111	148	6 512	1 791	30
1994	33 895	25 173	1 977	4 692	7 284	10 779	174	6 760	1 900	62
1995	33 724	25 336	1 998	4 275	7 350	11 215	218	6 453	1 878	57
1996	33 240	25 255	1 978	4 021	7 532	11 289	194	5 875	2 045	65
1997	35 395	26 890	2 135	4 550	8 784	10 958	211	6 374	2 065	66
1998	34 900	26 813	2 247	4 691	8 488	10 864	212	6 009	2 008	70
1999	36 337	28 017	2 487	4 804	8 950	11 180	318	6 219	2 022	79
2000	33 914	26 075	2 479	4 561	7 845	10 666	283	5 763	1 992	84
2001	31 669	23 927	2 492	4 210	6 529	10 247	223	5 635	2 030	77
2002	31 241	23 455	2 586	4 074	6 360	9 943	219	5 617	2 076	93
2003	30 758	22 667	2 902	4 103	6 065	9 150	204	6 052	1 949	90
2004	30 043	21 863	2 999	4 168	5 854	8 380	200	6 004	2 090	86
2005	28 761	20 296	2 849	3 778	5 442	7 695	304	6 330	2 023	112
2006	26 906	18 954	2 916	3 636	4 742	7 133	339	5 855	2 019	78
2007	26 940	19 021	3 013	3 945	4 461	7 119	249	5 720	2 104	95
2008	24 168	16 871	2 839	3 626	3 426	6 527	231	5 381	1 810	106
2009	21 720	15 235	2 644	3 140	2 883	6 160	231	4 704	1 700	81
2010	19 297	13 760	2 457	2 609	2 706	5 539	273	3 898	1 557	82
2011	20 398	14 214	2 451	2 806	2 960	5 595	263	4 503	1 606	75
2012	19 023	12 893	2 027	2 532	2 634	5 292	253	4 372	1 704	54
2013	18 248	12 317	1 682	2 105	3 217	4 829	348	4 248	1 602	81
2014	20 044	13 672	3 873		4 350	4 999	307	4 640	1 653	79
2015	19 820	13 639	3 667		4 615	4 902	315	4 531	1 583	67

1 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelects.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

2.3 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht 1991 – 2015

	Verunglückte				Darunter Getötete			
	zusammen	im Alter von . . . Jahren			zusammen	im Alter von . . . Jahren		
		15	16	17		15	16	17
Männlich								
1991	19 976	3 846	7 435	8 695	301	38	106	157
1992	19 975	3 938	7 337	8 700	283	60	97	126
1993	19 655	3 837	7 593	8 225	256	41	96	119
1994	21 788	4 050	8 521	9 217	313	66	121	126
1995	21 262	3 969	8 165	9 128	310	60	108	142
1996	20 852	3 873	8 212	8 767	289	45	111	133
1997	22 455	3 877	8 841	9 737	270	37	103	130
1998	22 083	3 869	8 604	9 610	233	30	83	120
1999	22 907	3 952	8 817	10 138	274	34	91	149
2000	21 132	3 880	8 036	9 216	231	27	86	118
2001	19 566	3 859	7 424	8 283	207	29	94	84
2002	19 123	3 858	7 297	7 968	223	24	87	112
2003	19 237	4 187	7 285	7 765	216	32	76	108
2004	18 749	4 057	7 060	7 632	184	22	67	95
2005	17 698	3 941	6 534	7 223	159	26	62	71
2006	16 332	3 525	6 038	6 769	107	8	35	64
2007	16 434	3 470	5 985	6 979	125	16	52	57
2008	14 676	3 367	4 969	6 340	119	18	42	59
2009	12 939	3 006	4 572	5 361	97	19	31	47
2010	11 431	2 611	3 959	4 861	68	9	28	31
2011	12 186	2 832	4 252	5 102	93	8	36	49
2012	11 217	2 664	3 890	4 663	79	11	23	45
2013	10 768	2 300	4 057	4 411	62	10	25	27
2014	12 125	2 482	4 481	5 162	68	7	25	36
2015	11 916	2 369	4 505	5 042	48	6	19	23
Weiblich								
1991	10 697	2 548	3 748	4 401	114	36	44	34
1992	11 122	2 723	3 813	4 586	109	22	39	48
1993	11 132	2 780	3 922	4 430	131	23	52	56
1994	12 048	2 755	4 458	4 835	129	32	56	41
1995	12 410	3 103	4 337	4 970	122	47	34	41
1996	12 333	2 998	4 432	4 903	135	34	53	48
1997	12 895	3 039	4 639	5 217	103	14	46	43
1998	12 780	2 952	4 583	5 245	126	31	49	46
1999	13 414	3 201	4 699	5 514	117	22	40	55
2000	12 767	3 030	4 445	5 292	105	23	27	55
2001	12 097	2 889	4 262	4 946	79	21	21	37
2002	12 100	2 982	4 411	4 707	95	19	34	42
2003	11 500	2 884	4 075	4 541	100	24	38	38
2004	11 272	2 825	4 063	4 384	80	20	27	33
2005	11 039	2 906	3 807	4 326	65	20	19	26
2006	10 540	2 728	3 583	4 229	66	19	20	27
2007	10 485	2 559	3 542	4 384	50	10	18	22
2008	9 486	2 375	3 085	4 026	55	9	18	28
2009	8 779	2 190	2 885	3 704	36	9	14	13
2010	7 864	1 951	2 580	3 333	33	6	10	17
2011	8 211	2 191	2 658	3 362	23	3	8	12
2012	7 804	2 008	2 579	3 217	34	7	9	18
2013	7 480	1 845	2 570	3 065	27	8	9	10
2014	7 915	1 961	2 581	3 373	23	4	9	10
2015	7 903	1 916	2 636	3 351	24	10	8	6
Insgesamt ¹								
1991	30 694	6 397	11 192	13 105	415	74	150	191
1992	31 146	6 672	11 167	13 307	393	82	136	175
1993	30 828	6 629	11 528	12 671	387	64	148	175
1994	33 895	6 819	12 999	14 077	442	98	177	167
1995	33 724	7 083	12 525	14 116	432	107	142	183
1996	33 240	6 880	12 660	13 700	424	79	164	181
1997	35 395	6 920	13 497	14 978	373	51	149	173
1998	34 900	6 831	13 201	14 868	359	61	132	166
1999	36 337	7 155	13 524	15 658	391	56	131	204
2000	33 914	6 912	12 486	14 516	336	50	113	173
2001	31 669	6 748	11 687	13 234	286	50	115	121
2002	31 241	6 843	11 718	12 680	318	43	121	154
2003	30 758	7 079	11 363	12 316	316	56	114	146
2004	30 043	6 889	11 129	12 025	264	42	94	128
2005	28 761	6 851	10 350	11 560	224	46	81	97
2006	26 906	6 261	9 634	11 011	173	27	55	91
2007	26 940	6 038	9 531	11 371	176	27	70	79
2008	24 168	5 744	8 056	10 368	174	27	60	87
2009	21 720	5 196	7 457	9 067	133	28	45	60
2010	19 297	4 562	6 539	8 196	101	15	38	48
2011	20 398	5 023	6 911	8 464	116	11	44	61
2012	19 023	4 673	6 469	7 881	113	18	32	63
2013	18 248	4 145	6 627	7 476	89	18	34	37
2014	20 044	4 444	7 062	8 538	91	11	34	46
2015	19 820	4 286	7 141	8 393	72	16	27	29

1 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

Zeitreihen

2.4 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht je 100 000/1 Million Einwohner 1991 – 2015

	Einwohner ¹ 15 – 17 Jahren	Verunglückte		Darunter Getötete	
		zusammen	je 100 000 Einwohner	zusammen	je 1 Mill. Einwohner
Männlich					
1991	1 240 731	19 976	1 610	301	243
1992	1 258 601	19 975	1 587	283	225
1993	1 289 129	19 655	1 525	256	199
1994	1 314 784	21 788	1 657	313	238
1995	1 347 729	21 262	1 578	310	230
1996	1 386 486	20 852	1 504	289	208
1997	1 418 473	22 455	1 583	270	190
1998	1 425 985	22 083	1 549	233	163
1999	1 415 871	22 907	1 618	274	194
2000	1 404 283	21 132	1 505	231	164
2001	1 408 438	19 566	1 389	207	147
2002	1 434 014	19 123	1 334	223	156
2003	1 467 696	19 237	1 311	216	147
2004	1 488 777	18 749	1 259	184	124
2005	1 491 877	17 698	1 186	159	107
2006	1 464 055	16 332	1 116	107	73
2007	1 407 385	16 434	1 168	125	89
2008	1 341 861	14 676	1 094	119	89
2009	1 282 795	12 939	1 009	97	76
2010	1 246 687	11 431	917	68	55
2011	1 229 126	12 186	991	93	76
2011	1 195 223	12 186	1 020	93	78
2012	1 221 794	11 217	918	79	65
2013	1 242 471	10 768	867	62	50
2014	1 250 103	12 125	970	68	54
2015	1 247 112	11 916	955	48	38
Weiblich					
1991	1 172 785	10 697	912	114	97
1992	1 187 290	11 122	937	109	92
1993	1 213 659	11 132	917	131	108
1994	1 239 778	12 048	972	129	104
1995	1 272 580	12 410	975	122	96
1996	1 311 531	12 333	940	135	103
1997	1 343 759	12 895	960	103	77
1998	1 349 788	12 780	947	126	93
1999	1 338 396	13 414	1 002	117	87
2000	1 329 415	12 767	960	105	79
2001	1 334 269	12 097	907	79	59
2002	1 357 839	12 100	891	95	70
2003	1 388 975	11 500	828	100	72
2004	1 409 371	11 272	800	80	57
2005	1 414 010	11 039	781	65	46
2006	1 389 910	10 540	758	66	47
2007	1 337 325	10 485	784	50	37
2008	1 275 123	9 486	744	55	43
2009	1 218 331	8 779	721	36	30
2010	1 182 306	7 864	665	33	28
2011	1 163 955	8 211	705	23	20
2011	1 133 527	8 211	724	23	20
2012	1 158 861	7 804	673	34	29
2013	1 178 809	7 480	635	27	23
2014	1 183 872	7 915	669	23	19
2015	1 178 185	7 903	671	24	20
Insgesamt²					
1991	2 413 516	30 694	1 272	415	172
1992	2 445 891	31 146	1 273	393	161
1993	2 502 788	30 828	1 232	387	155
1994	2 554 562	33 895	1 327	442	173
1995	2 620 309	33 724	1 287	432	165
1996	2 698 017	33 240	1 232	424	157
1997	2 762 232	35 395	1 281	373	135
1998	2 775 773	34 900	1 257	359	129
1999	2 754 267	36 337	1 319	391	142
2000	2 733 698	33 914	1 241	336	123
2001	2 742 707	31 669	1 155	286	104
2002	2 791 853	31 241	1 119	318	114
2003	2 856 671	30 758	1 077	316	111
2004	2 898 148	30 043	1 037	264	91
2005	2 905 887	28 761	990	224	77
2006	2 853 965	26 906	943	173	61
2007	2 744 710	26 940	982	176	64
2008	2 616 984	24 168	924	174	66
2009	2 501 126	21 720	868	133	53
2010	2 428 993	19 297	794	101	42
2011	2 393 081	20 398	852	116	48
2011	2 328 750	20 398	876	116	50
2012	2 380 653	19 023	799	113	47
2013	2 421 379	18 248	754	89	37
2014	2 433 975	20 044	824	91	37
2015	2 425 297	19 820	817	72	30

1 Bis 2010 Jahresdurchschnitt Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der früheren Zählungen
ab 2011 Jahresdurchschnitt Zensusfortschreibung; 2015: Zensusfortschreibung Stand 31.12. des Vorjahres
2 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

Zeitreihen

2.5 Beteiligte 15- bis 17-Jährige an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2015

	Insgesamt	darunter: Fahrer von				Fußgänger ⁴
		Krafträder mit Versicherungs-kennzeichen ¹	Krafträder mit amtlichen Kennzeichen ²	Personen-kraftwagen	Fahrrädern ³	
Männlich						
1991	17 499	4 665	6 656	670	4 448	906
1992	17 208	5 006	5 186	815	5 079	985
1993	16 636	4 943	5 004	825	4 762	939
1994	18 268	5 701	5 627	799	4 998	1 004
1995	17 621	5 343	5 591	849	4 675	1 002
1996	17 152	5 027	5 794	757	4 310	1 108
1997	18 631	5 355	6 766	638	4 622	1 075
1998	18 376	5 501	6 696	603	4 349	1 067
1999	19 056	5 776	6 959	599	4 443	1 092
2000	17 644	5 491	6 183	578	4 155	1 068
2001	16 138	5 198	5 061	535	4 164	1 013
2002	15 860	5 167	4 938	485	4 019	1 094
2003	16 388	5 440	4 715	497	4 475	1 065
2004	16 256	5 509	4 659	459	4 344	1 114
2005	15 518	5 154	4 245	392	4 492	1 051
2006	14 338	4 957	3 639	430	4 070	1 081
2007	14 427	5 234	3 418	479	4 026	1 080
2008	12 781	4 757	2 726	493	3 704	914
2009	11 263	4 308	2 265	468	3 207	856
2010	9 821	3 702	2 196	354	2 623	793
2011	10 494	3 795	2 353	389	3 050	776
2012	9 802	3 354	2 120	351	3 000	857
2013	9 454	2 790	2 666	316	2 808	756
2014	10 836	2 781	3 559	307	3 238	814
2015	10 591	2 500	3 782	292	3 108	782
Weiblich						
1991	5 130	934	789	110	2 331	921
1992	5 371	880	700	125	2 683	952
1993	5 033	794	671	124	2 470	950
1994	5 553	925	877	141	2 557	1 021
1995	5 495	869	994	144	2 467	982
1996	5 377	916	1 029	134	2 185	1 083
1997	6 063	1 193	1 187	118	2 410	1 120
1998	5 868	1 288	1 071	130	2 229	1 108
1999	6 169	1 364	1 139	136	2 386	1 095
2000	5 814	1 359	982	118	2 232	1 081
2001	5 550	1 301	825	113	2 098	1 171
2002	5 693	1 331	817	107	2 237	1 150
2003	5 598	1 365	748	115	2 284	1 057
2004	5 739	1 409	689	86	2 346	1 162
2005	5 993	1 376	696	104	2 598	1 172
2006	5 779	1 418	611	150	2 440	1 124
2007	5 918	1 590	573	208	2 321	1 194
2008	5 532	1 528	376	230	2 257	1 088
2009	4 991	1 369	340	233	2 007	987
2010	4 300	1 220	268	199	1 681	887
2011	4 687	1 245	292	221	1 919	958
2012	4 417	1 108	276	202	1 833	962
2013	4 289	946	327	196	1 821	958
2014	4 586	1 009	525	181	1 850	977
2015	4 609	1 050	553	181	1 871	921
Insgesamt⁵						
1991	22 629	5 599	7 445	780	6 779	1 827
1992	22 579	5 886	5 886	940	7 762	1 937
1993	21 669	5 737	5 675	949	7 232	1 889
1994	23 821	6 626	6 504	940	7 555	2 025
1995	23 175	6 226	6 593	998	7 164	1 993
1996	22 589	5 962	6 835	895	6 513	2 198
1997	24 743	6 565	7 973	758	7 041	2 196
1998	24 287	6 799	7 782	736	6 587	2 178
1999	25 246	7 148	8 104	736	6 832	2 190
2000	23 476	6 854	7 172	697	6 392	2 150
2001	21 696	6 502	5 887	649	6 263	2 185
2002	21 573	6 502	5 761	592	6 259	2 249
2003	21 994	6 807	5 463	612	6 761	2 125
2004	22 008	6 924	5 349	547	6 694	2 276
2005	21 519	6 532	4 943	496	7 092	2 224
2006	20 131	6 376	4 252	583	6 512	2 210
2007	20 355	6 824	3 993	687	6 351	2 278
2008	18 316	6 285	3 103	723	5 962	2 003
2009	16 255	5 677	2 605	701	5 214	1 843
2010	14 121	4 922	2 464	553	4 304	1 680
2011	15 182	5 041	2 645	610	4 969	1 734
2012	14 220	4 463	2 396	553	4 833	1 819
2013	13 743	3 736	2 993	512	4 629	1 714
2014	15 423	3 790	4 084	488	5 089	1 791
2015	15 201	3 551	4 335	473	4 979	1 703

1 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierradrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierradrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

5 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

Zeitreihen

2.6 Beteiligte 15- bis 17- Jährige als Hauptverursacher an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2015

	Insgesamt	darunter: Fahrer als Hauptverursacher				Fußgänger ⁴
		Krafträder mit Versicherungs-kennzeichen ¹	Krafträder mit amtlichen Kennzeichen ²	Personen-kraftwagen	Fahrrädern ³	
Männlich						
1991	9 353	2 653	3 296	590	2 266	437
1992	9 097	2 762	2 530	711	2 551	449
1993	8 786	2 701	2 391	747	2 403	429
1994	9 479	3 031	2 708	702	2 555	389
1995	9 334	2 901	2 730	732	2 436	412
1996	8 940	2 656	2 813	675	2 204	481
1997	9 890	2 880	3 413	566	2 454	464
1998	9 552	2 894	3 339	519	2 245	450
1999	9 994	3 039	3 518	523	2 326	469
2000	9 305	2 900	3 173	489	2 178	455
2001	8 617	2 837	2 596	468	2 200	411
2002	8 540	2 812	2 599	416	2 139	469
2003	9 030	3 024	2 538	439	2 448	456
2004	8 973	3 158	2 439	408	2 390	467
2005	8 412	2 825	2 263	345	2 426	444
2006	8 005	2 882	1 955	369	2 220	473
2007	7 924	2 935	1 848	384	2 149	472
2008	6 994	2 744	1 411	371	1 985	361
2009	6 281	2 493	1 237	364	1 714	360
2010	5 464	2 180	1 195	257	1 398	331
2011	5 708	2 189	1 225	298	1 600	303
2012	5 367	1 933	1 150	275	1 564	359
2013	5 121	1 528	1 533	226	1 468	293
2014	5 843	1 561	1 993	215	1 640	332
2015	5 847	1 402	2 194	204	1 632	321
Weiblich						
1991	2 136	446	383	88	841	352
1992	2 186	410	307	91	1 023	335
1993	2 043	370	295	101	926	338
1994	2 280	416	393	104	980	367
1995	2 315	399	473	107	947	367
1996	2 169	426	457	96	842	336
1997	2 497	587	559	91	883	352
1998	2 417	612	508	101	822	350
1999	2 557	654	534	110	898	338
2000	2 412	611	472	84	888	333
2001	2 345	641	405	83	848	348
2002	2 351	641	397	74	856	361
2003	2 347	677	350	84	903	322
2004	2 407	722	359	65	882	360
2005	2 544	703	363	71	996	390
2006	2 525	735	324	94	997	356
2007	2 564	837	288	128	914	381
2008	2 455	820	209	137	918	356
2009	2 146	745	192	138	762	286
2010	1 914	664	162	121	669	273
2011	2 005	703	154	109	759	263
2012	1 913	610	169	105	733	277
2013	1 777	487	181	110	712	274
2014	2 041	594	315	84	734	292
2015	2 037	586	345	75	756	261
Insgesamt⁵						
1991	11 489	3 099	3 679	678	3 107	789
1992	11 283	3 172	2 837	802	3 574	784
1993	10 829	3 071	2 686	848	3 329	767
1994	11 759	3 447	3 101	806	3 535	756
1995	11 671	3 304	3 205	844	3 393	779
1996	11 127	3 087	3 273	775	3 051	818
1997	12 404	3 476	3 976	659	3 338	817
1998	11 985	3 509	3 853	620	3 070	801
1999	12 558	3 694	4 056	634	3 225	807
2000	11 725	3 511	3 649	574	3 068	789
2001	10 964	3 479	3 002	551	3 048	759
2002	10 902	3 455	3 000	490	2 998	831
2003	11 380	3 702	2 888	523	3 351	779
2004	11 387	3 883	2 799	474	3 274	827
2005	10 961	3 529	2 628	416	3 422	835
2006	10 537	3 618	2 280	466	3 218	829
2007	10 491	3 772	2 137	512	3 065	853
2008	9 450	3 564	1 621	508	2 903	717
2009	8 428	3 238	1 429	502	2 476	646
2010	7 378	2 844	1 357	378	2 067	604
2011	7 714	2 893	1 379	407	2 359	566
2012	7 281	2 544	1 319	380	2 297	636
2013	6 898	2 015	1 714	336	2 180	567
2014	7 885	2 155	2 308	299	2 375	624
2015	7 885	1 989	2 539	279	2 388	582

1 Ab 2014 einschl. E-Bikes und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschl. drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

5 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.