

UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2017

Statist. Bundesamt - Bibliothek



18-01745

C 16. 2244)

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Internet: www.destatis.de

Fachliche Infomationen zu dieser Veröffentlichung:

Bereich „Verkehrsunfälle“

Tel.: +49 (0) 611 / 75 48 52

Fax: +49 (0) 611 / 75 39 24

Kontaktformular: www.destatis.de/kontakt

Journalistische Anfragen:

Pressestelle

Tel.: +49 (0) 611 / 75 34 44

Fax: +49 (0) 611 / 75 39 76

Kontaktformular: www.destatis.de/kontakt

Fachliche und allgemeine Informationen zum Datenangebot:

Zentraler Auskunftsdienst

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

Fax: +49 (0) 611 / 75 33 30

Kontaktformular: www.destatis.de/kontakt

Diese Broschüre ist anlässlich einer Pressekonferenz am 12. Juli 2018 veröffentlicht worden.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

	Inhalt
Einleitung	5
1. Langfristige Entwicklung in Deutschland	7
2. Das Unfallgeschehen 2017	9
3. Unfallursachen	11
4. Unfallgeschehen nach Ortslagen	13
4.1 Überblick	13
4.2 Innerorts	13
4.3 Landstraßen	14
4.4 Autobahnen	14
5. Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme	17
6. Verunglückte nach Bundesländern	19
7. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern	21
7.1 Kinder	21
7.2 Jugendliche	22
7.3 Junge Erwachsene	22
7.4 Ältere Menschen	24
7.5 Entwicklungen in den Altersgruppen seit 1991	25
8. Entwicklung in der Europäischen Union	27
9. Im Fokus: Das Unfallgeschehen im Fahrradverkehr	29
9.1 Unfälle und Verunglückte	29
9.2 Unfallgeschehen nach Ortslage	30
9.3 Unfallgeschehen nach Monaten	31
9.4 Unfallgegner von Fahrradfahrerinnen und -fahrern	32
9.5 Pedelecs	33
9.6 Pedelecs und nicht motorisierte Fahrräder im Vergleich	34
 Anhang	
A Straßenverkehrsunfälle – Zeitreihe	37
B Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik	39
C Grundbegriffe der Unfallstatistik	41

Einleitung

Im Jahr 2017 kamen 3 180 Menschen auf deutschen Straßen ums Leben. Das ist der niedrigste Stand seit mehr als 60 Jahren. Dennoch gibt es keinen Grund zur Entwarnung – bei täglich etwa 7 200 polizeilich erfassten Verkehrsunfällen, knapp 1 100 Verletzten und fast 9 Todesopfern im Straßenverkehr.

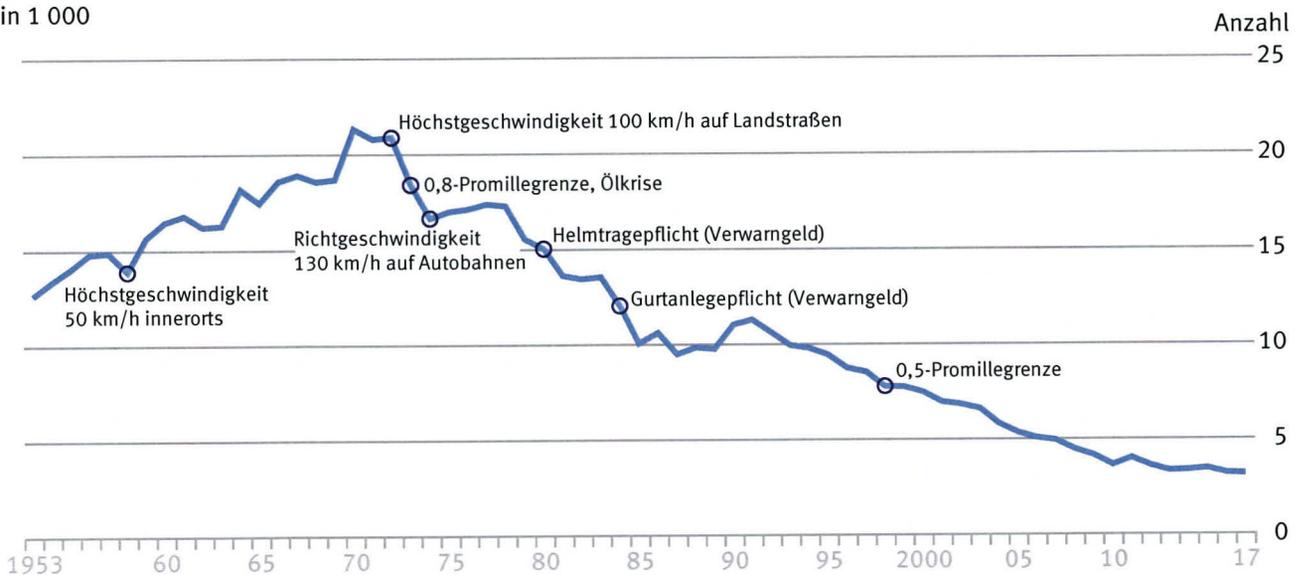
Die Bundesregierung hat sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm vorgenommen, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum von 2011 bis 2020 um 40 % zu senken. Bisher liegt der Rückgang bei 20,7 %. Um das selbst gesteckte Ziel zu erfüllen, müsste die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 auf 2 405 sinken.

Das Statistische Bundesamt veröffentlicht monatlich und jährlich umfangreiche Daten zur aktuellen Entwicklung des Unfallgeschehens. Auf Basis dieser Zahlen können Veränderungen gemessen und weiterer Handlungsbedarf aufgezeigt werden.

In dieser Broschüre werden die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik des Jahres 2017 und wichtige Veränderungen im Zeitverlauf vorgestellt. Besonderes Augenmerk liegt diesmal auf der Verkehrssicherheit von Fahrradfahrerinnen und -fahrern. Darunter fallen auch Personen, die mit Pedelecs unterwegs sind. Das sind Fahrräder mit einem elektrischen Hilfsantrieb, der die Fahrerin oder den Fahrer beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Kilometer pro Stunde unterstützt.

1. Langfristige Entwicklung in Deutschland

Schaubild 1
Verkehrstote
in 1 000



Immer weniger Menschen sterben im Straßenverkehr. Dennoch kommen Tausende Menschen jedes Jahr auf deutschen Straßen ums Leben, hunderttausende werden verletzt.

Im Jahr 2017 waren 3 180 Verkehrstote zu beklagen. Die Zahl sank damit auf den niedrigsten Stand seit mehr als 60 Jahren. Im Jahr 1953, wofür erstmals die Zahl der Verkehrstoten nach dem heutigen Gebietsstand vorliegt, waren es 12 631 Verkehrstote gewesen. In den Folgejahren war die Zahl der Getöteten immer weiter gestiegen. Der traurige Rekord war 1970 erreicht worden: 21 332 Menschen hatten ihr Leben bei Verkehrsunfällen verloren. Seitdem ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr mit wenigen Ausnahmen, wie zum Beispiel nach der deutschen Vereinigung sowie in den Jahren 2014 und 2015, kontinuierlich gesunken.

Die erzielten Fortschritte in der Verkehrssicherheit sind über einen langen Zeitraum betrachtet also immens. Die Zahl der Getöteten ging bundesweit seit 1970 um 85,1 % zurück. Die Zahl der Verletzten sank um ein Drittel (- 32,5 %).

Die Entwicklung ist umso bemerkenswerter, da gleichzeitig der Kraftfahrzeugbestand stark gestiegen ist: 1953 hatte es nach Aussage des Kraftfahrtbundesamtes in Deutschland 4,8 Millionen zugelassene Kraftfahrzeuge gegeben. 2017 waren es 57,6 Millionen, also 12-mal so viele. Bezogen auf 100 000 zugelassene Fahrzeuge ist das Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, somit deutlich gesunken: 1953 waren auf 100 000 Fahrzeuge rund 265 Getötete gekommen, 1970 waren es 102 Getötete und im Jahr 2017 noch 6 Getötete.

Tabelle 1 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle

Gegenstand der Nachweisung	1970	1990	2000	2010	2017	Veränderung 2017 gegenüber 1970
	Anzahl					
Unfälle mit Personenschaden	414 362	389 350	382 949	288 297	302 656	- 27,0
Getötete	21 332	11 046	7 503	3 648	3 180	- 85,1
Verletzte	578 032	510 931	504 074	371 170	390 312	- 32,5
Kraftfahrzeugbestand in Millionen	20,8	43,6	53,1	52,3	57,6	176,5
Getötete je 100 000 des Bestands	102,5	25,3	14,1	7,0	5,5	- 94,6
Verunglückte je 100 000 des Bestands . . .	2 879,2	1 197,0	963,3	716,8	683,7	- 76,3
Fahrleistung in Mrd. km	251,0 ^a	488,3 ^a	663,0	704,8	784,0	X
Getötete je 1 Mrd. Fahrzeug-km	76,5 ^a	16,2 ^a	11,3	5,2	4,1	X
Verunglückte je 1 Mrd. Fahrzeug-km	2 195 ^a	934 ^a	772	532	502	X

^a Früheres Bundesgebiet

X= Tabellenfach gesperrt, da Aussage nicht sinnvoll

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig. Dazu zählen verkehrsrechtliche Regelungen wie die Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Landstraßen und der Helm-, Gurt- sowie Kindersitzpflicht oder niedrigere Höchstgrenzen für den Blutalkoholkonzentrationswert. Darüber hinaus hat sich natürlich auch die Fahrzeugtechnik verbessert, es sind straßenbauliche Maßnahmen umgesetzt worden, Fußgängerzonen wurden eingerichtet, und die medizinische Erstversorgung hat sich weiterentwickelt.

Dennoch geben die täglich fast neun Todesopfer und knapp 1 100 Verletzten im Straßenverkehr keinen Anlass zur Entwarnung. Die Bundesregierung hat sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm daher vorgenommen, die Zahl der Todesopfer bis zum Jahr 2020 um 40 % zu senken. Basisjahr hierfür ist 2011, damals waren 4 009 Todesopfer gezählt worden. Um das selbst gesteckte Ziel zu erfüllen, müsste die Zahl der Getöteten bis zum Jahr 2020 auf 2 405 sinken.

2. Das Unfallgeschehen 2017

Bundesweit registrierte die Polizei 2017 insgesamt 2,6 Millionen Unfälle, das waren 2,2 % mehr als im Jahr 2016. Damit stieg die Zahl der Unfälle auf den höchsten Stand seit 1991.¹ Bei knapp 90 % der Unfälle blieb es bei Sachschaden. Bei rund 11 % der Unfälle gab es Getötete oder Verletzte. Die Zahl der Sachschadensunfälle stieg um 2,8 % auf 2,3 Millionen. Dagegen nahm die Zahl der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, um 1,8 % auf 302 656 ab. Hierbei verunglückten insgesamt 393 492 Menschen. Das entsprach einem Minus von 1,6 %.

Tabelle 2 Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2017	2016	Veränderung 2017 gegenüber 2016
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2 643 098	2 585 327	2,2
davon:			
Unfälle mit Personenschaden	302 656	308 145	- 1,8
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne |¹	74 461	71 638	3,9
sonstige Sachschadensunfälle |²	2 265 981	2 205 544	2,7
Verunglückte insgesamt	393 492	399 872	- 1,6
davon:			
Getötete	3 180	3 206	- 0,8
Schwerverletzte	66 513	67 426	- 1,4
Leichtverletzte	323 799	329 240	- 1,7

|¹ Unfälle in Verbindung mit einem Straftatbestand oder einer Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und mindestens ein Fahrzeug musste abgeschleppt werden.

|² Einschließlich Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel.

Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden ist im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um 3,9 % auf 74 461 gestiegen. Das sind Unfälle, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag. Bei den sonstigen Sachschadensunfällen betrug der Anstieg 2,7 %.

Die Zahl der Verkehrstoten ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Im vergangenen Jahr starben in Deutschland 3 180 Menschen bei Verkehrsunfällen, das waren 26 Getötete weniger (- 0,8 %) als im Jahr davor. 390 312 Menschen wurden 2017 verletzt. Auch dieser Wert ist gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Aber immer noch wurde alle 81 Sekunden ein Mensch auf Deutschlands Straßen verletzt und alle 2,8 Stunden ein Mensch getötet.

¹ Für 1991 liegt erstmals die Zahl der Unfälle für Deutschland nach dem heutigen Gebietsstand vor.

Tabelle 3 Unfallgeschehen auf deutschen Straßen 2017

Alle	12	Sekunden	ein polizeilich erfasster Straßenverkehrsunfall
	81	Sekunden	ein/-e verletzte/-r Verkehrsteilnehmer/-in
	8	Minuten	ein/-e schwer verletzte/-r Verkehrsteilnehmer/-in
	11	Minuten	ein/-e Verunglückte/-r im Alter von mindestens 65 Jahren
	15	Minuten	ein Alkoholunfall
	18	Minuten	ein verunglücktes Kind unter 15 Jahren
	2,8	Stunden	ein/-e Verkehrstote/-r
	6	Stunden	ein/-e getötete/-r Pkw-Insasse
	8	Stunden	ein/-e Getötete/-r bei einem Geschwindigkeitsunfall
	9	Stunden	ein/-e Getötete/-r über 65 Jahre
	14	Stunden	ein/-e getötete/-r Kraffradbenutzer/-in
	18	Stunden	ein/-e getötete/-r Fußgänger/-in
	22	Stunden	ein/-e getötete/-r 18 bis 24-Jährige/-r

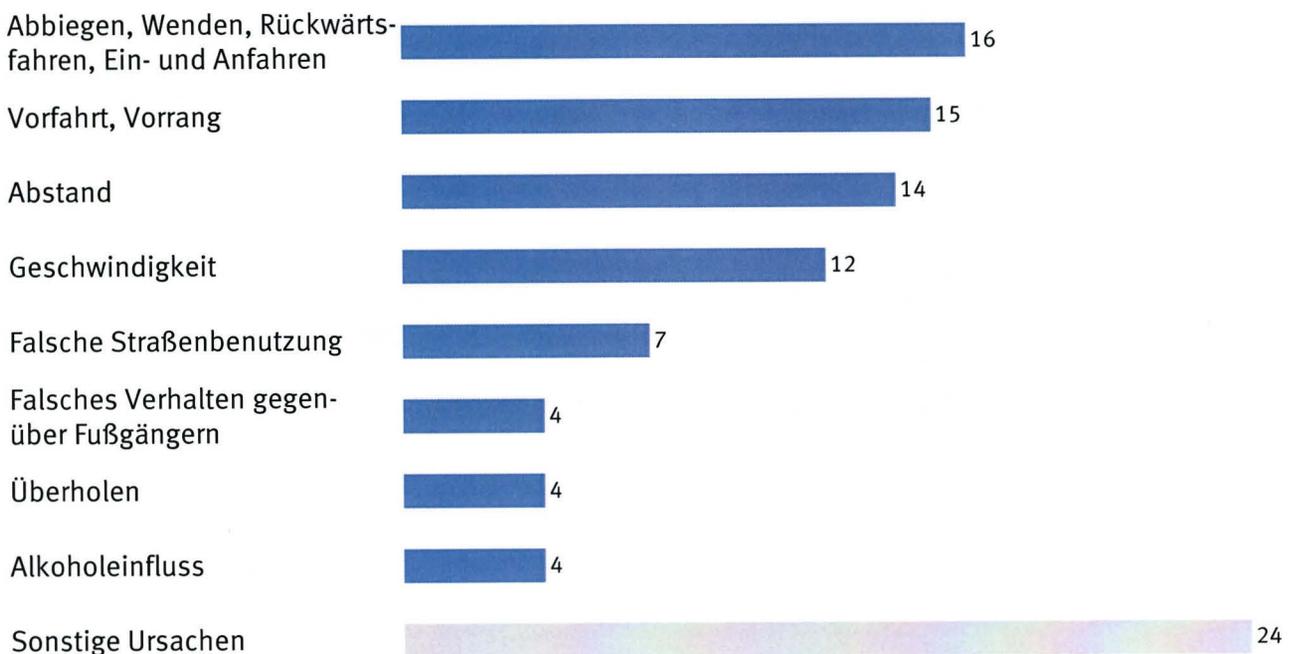
3. Unfallursachen

Unfälle können nicht immer auf einen einzigen Grund zurückgeführt werden. Im Jahr 2017 registrierte die Polizei in Deutschland bei den 302 656 Unfällen mit Personenschaden im Schnitt 1,4 Ursachen. Die meisten Verkehrsunfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. 88 % aller erfassten Unfallursachen waren Fehlverhalten von Fahrzeugführerinnen und -führern, 3 % waren Fehlverhalten von Fußgängerinnen und Fußgängern. Allgemeine Ursachen wie Straßenverhältnisse, Witterungsbedingungen und Hindernisse, zum Beispiel in Form von Wild auf der Fahrbahn, machten rund 8 % der Unfallursachen aus, technische Mängel und Wartungsmängel 1 %.

Hauptunfallursache bei Fahrzeugführerinnen und -führern im Jahr 2017 waren Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie beim Ein- und Anfahren (16 %). Am zweithäufigsten wurde die Vorfahrt beziehungsweise der Vorrang anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer missachtet (15 %). Oft wurde auch der Abstand nicht eingehalten (14 %) beziehungsweise die Geschwindigkeit nicht angepasst (12 %).

Schaubild 2

Fehlverhalten der Fahrzeugführerinnen und -führer bei Unfällen mit Personenschaden 2017 in %



2018 - 15 - 0528

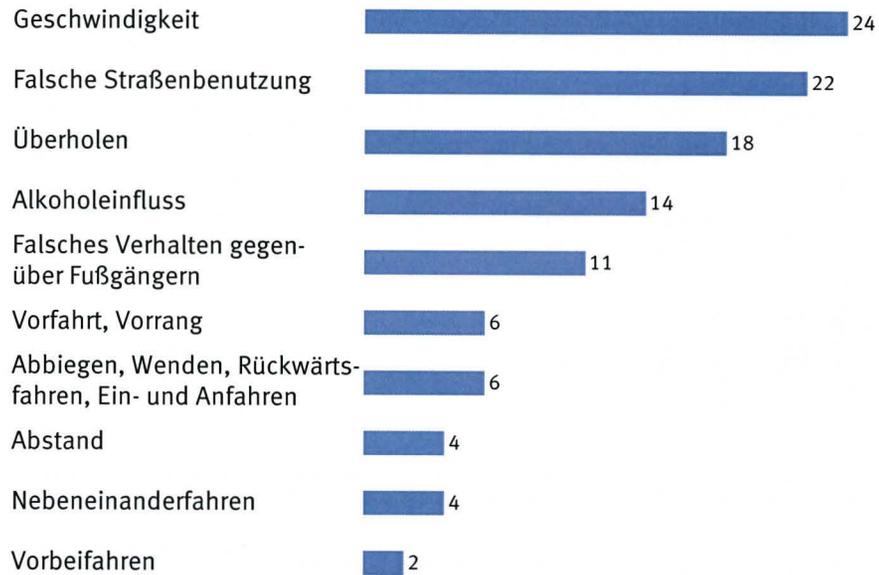
Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit haben nach wie vor die schlimmsten Unfallfolgen: Im Jahr 2017 gab es bei Unfällen, bei denen die Polizei mindestens einer Fahrzeug führenden Person zu schnelles Fahren zur Last legte, 24 Tote je 1 000 Unfälle mit Personenschaden. Bei allen Unfällen waren es 11 Getötete. Auch die Zahl der Schwerverletzten war mit 336 je 1 000 Unfällen mit Personenschaden überdurchschnittlich hoch. Zum Vergleich: Bei allen Unfällen mit Personenschaden waren es durchschnittlich 220 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle mit Personenschaden.

Im Jahr 2017 kamen 1 077 Menschen bei Geschwindigkeitsunfällen ums Leben, 60 079 wurden verletzt. Damit starb mehr als jeder Dritte (34 %) aller im Straßenverkehr Getöteten bei Unfällen aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit.

Schaubild 3

Verkehrstote nach Unfallursachen 2017

je 1 000 Unfälle mit Personenschaden



2018 - 15 - 0529

Vergleichsweise schwerwiegende Folgen hat auch die Unfallursache Alkoholeinfluss. Darauf waren 14 Getötete und 336 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle mit Personenschaden zurückzuführen. Insgesamt wurden im Jahr 2017 bei Alkoholunfällen 231 Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer getötet, 4 531 schwer verletzt. Das war nahezu jede/-r 14. Verkehrstote und 15. Schwerverletzte.

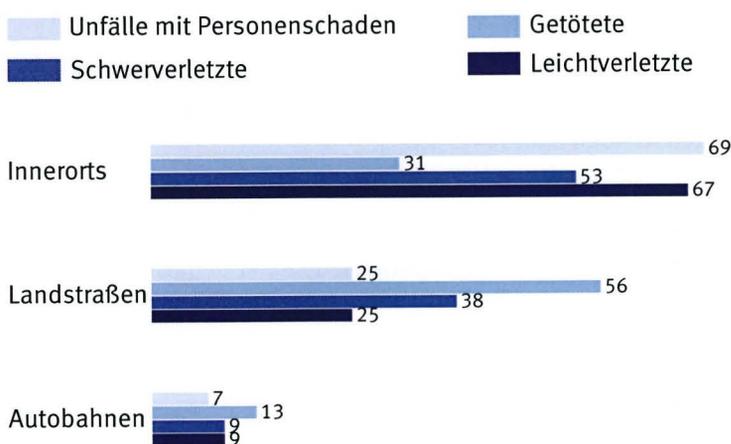
4. Unfallgeschehen nach Ortslagen

4.1 Überblick

Wie in den Vorjahren ereigneten sich auch 2017 die meisten Verkehrsunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften. Dies trifft auf knapp drei Viertel (73,2 %) aller polizeilich erfassten Unfälle und auf mehr als zwei Drittel (68,6 %) aller Unfälle mit Personenschaden zu. Innerorts gab es auch die meisten Verletzten (66,7 % aller Leicht- und 52,6 % aller Schwerverletzten). Dagegen kamen 56,4 % der Verkehrstoten bei Unfällen auf Landstraßen ums Leben. Innerorts waren es 30,7 % und auf Autobahnen 12,9 %.

Schaubild 4

Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte nach Ortslagen 2017 in %



2018 - 15 - 0530

Die Gefahr, tödlich zu verunglücken, ist auf Landstraßen somit besonders hoch: Gab es innerorts 5 Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden, waren es auf Landstraßen 24 Getötete und auf Autobahnen 20 Getötete, da hier mit höheren Geschwindigkeiten gefahren wird. Auf Landstraßen kommen zudem risikoerhöhende Faktoren hinzu, wie fehlende Trennung des Gegenverkehrs, schlechte Überholmöglichkeiten, Kreuzungen oder ungeschützte Hindernisse wie Bäume neben der Fahrbahn.

4.2 Innerorts

Nirgendwo sonst bewegen sich so viele Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf so engem Raum wie innerorts. Zudem findet innerhalb von Ortschaften der größte Teil des Fußgänger- und Radverkehrs statt. Daher sind hier häufig schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer von Unfällen betroffen: 95,8 % aller im Straßenverkehr verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger sowie 90,6 % aller Radlerinnen und Radler verunglückten 2017 innerorts. Bei den Todesopfern waren es 71,6 % aller im Straßenverkehr getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger sowie 66,5 % aller Radfahrerinnen und -fahrer.

2017 starben bei Unfällen innerhalb von Ortschaften insgesamt 976 Menschen. Die meisten Todesopfer waren zu Fuß (346 Menschen) oder mit dem Fahrrad unterwegs (254 Menschen), gefolgt von Pkw-Insassen (185) und Kraffradfahrerinnen sowie -fahrern (147). Auf Straßen innerhalb von Ortschaften starben somit mehr Radfahrerinnen und -fahrer sowie mehr Fußgängerinnen und Fußgänger als Pkw-Insassen.

Die Polizei registrierte 2017 innerorts 207 562 Unfälle mit Personenschaden. Rund jeder vierte Unfall (25,9 %) und jeder sechste Verkehrstote innerorts gingen darauf zurück, dass ein einbiegendes oder kreuzendes Fahrzeug die Vorfahrt missachtete (155 Getötete oder 15,9 %). Noch gravierender wirken sich jedoch Unfälle zwischen einem Fahrzeug und einer die Straße querenden Person aus: Innerorts war jedes fünfte Todesopfer (205 Menschen oder 21,0 %) darauf zurückzuführen, aber nur 7,1 % waren sogenannte Überschreiten-Unfälle.

Besonders viele Unfälle, bei denen Menschen getötet oder verletzt wurden, ereigneten sich innerorts im Bereich einer Kreuzung (47 031 oder 22,7 %) oder einer Einmündung (46 126 oder 22,2 %). Dabei starben jeweils 161 Menschen (16,5 %). Rund 10 500 Unfälle fanden an Zebrastreifen und Fußgängerfurten statt. Dabei wurden 67 Menschen getötet.

4.3 Landstraßen

Die meisten Verkehrstoten gibt es auf Landstraßen. Im Jahr 2017 starben dort 1 795 Menschen, das waren 56,4 % aller Verkehrstoten. Gleichzeitig fand hier nur jeder vierte Unfall mit Personenschaden statt (24,5 %).

Die meisten Verkehrstoten auf Landstraßen kamen in einem Pkw ums Leben (57,6 % oder 1 034 Menschen), jeder vierte war mit einem Kraftrad unterwegs (25,4 % oder 456 Getötete). 108 Personen waren zu Fuß unterwegs, 128 mit dem Fahrrad, als sie ums Leben kamen. Besonders gefährlich sind Landstraßen für Pkw-Insassen sowie Kraftradfahrerinnen und -fahrer: 72,1 % aller tödlich verunglückten Pkw-Insassen sowie 71,0 % aller tödlich verunglückten Kraftradfahrerinnen und -fahrer starben bei Unfällen auf Landstraßen.

Die häufigste Ursache für tödliche Unfälle auf Landstraßen ist zu schnelles Fahren: 2017 kamen dadurch 675 Menschen ums Leben, das waren 37,6 % aller Verkehrstoten auf Landstraßen. Bei den Schwerverletzten war es fast jede/-r Dritte (7 861 Menschen oder 30,7 %).

Jeder vierte Unfall mit Personenschaden (24,6 %) auf Landstraßen ereignete sich in einer Kurve. Im Jahr 2017 starben dabei 647 Menschen, das waren 36,0 % aller Verkehrstopfer auf Landstraßen. Diese Unfälle passierten in der Regel, weil der Fahrer oder die Fahrerin in der Kurve die Kontrolle über das Fahrzeug verloren hatte und von der Straße abkam. Bei über der Hälfte der tödlichen Unfälle in Kurven kam es zu einem Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn, am häufigsten auf einen Baum (58,9 %).

4.4 Autobahnen

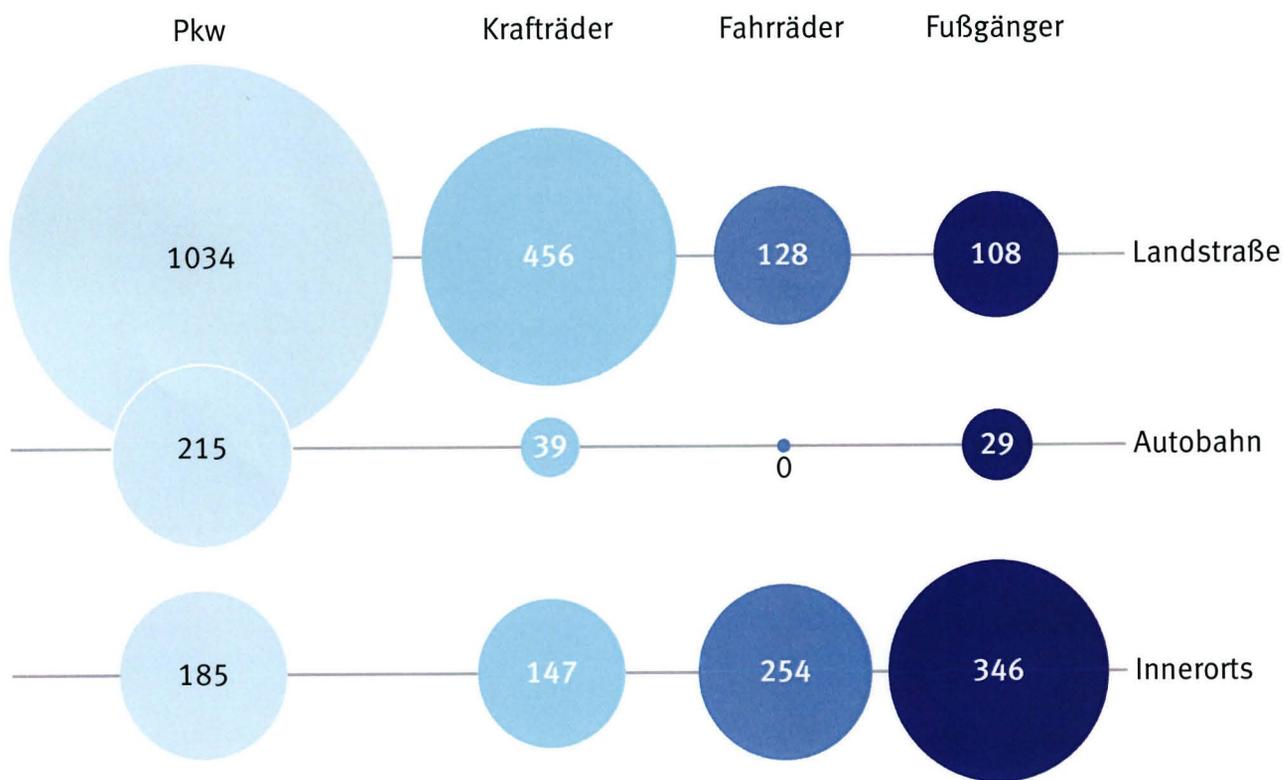
Im Jahr 2017 kam es zu 20 928 Unfällen mit Personenschaden auf Deutschlands Autobahnen. Dabei starben 409 Menschen, 5 974 wurden schwer verletzt. Unter den Getöteten waren 215 Pkw-Insassen, 101 Insassen von Güterkraftfahrzeugen sowie 29 Fußgängerinnen und Fußgänger.

Eine der Hauptunfallursachen auf Autobahnen ist zu schnelles Fahren. Im Jahr 2017 war mehr als ein Drittel (7 194) der Autobahnunfälle darauf zurückzuführen, dass mindestens eine beteiligte Person die Höchstgeschwindigkeit überschritten hatte oder für die Straßen- oder Witterungsverhältnisse zu schnell fuhr. Insgesamt fanden 181 Menschen bei Geschwindigkeitsunfällen auf Autobahnen den Tod, 2 478 wurden schwer verletzt. Das waren 44,3% aller Getöteten und 41,5 % aller Schwerverletzten auf deutschen Autobahnen.

Dennoch sind Autobahnen – bezogen auf die gefahrenen Kilometer – die sichersten Straßen: Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen haben Kraftfahrzeuge auf deutschen Straßen insgesamt 784 Milliarden Kilometer (2016) zurückgelegt, davon ein Drittel auf Autobahnen (31,4 %). Aber nur jeder vierzehnte Unfall mit Personenschaden (6,9 %) und jeder achte Verkehrstote (12,9 %) entfiel 2017 auf eine Autobahn.

Schaubild 5

Verkehrstote nach ausgewählten Verkehrsbeteiligungsarten und Ortslage 2017



2018 - 15 - 0531

5. Verunglückte nach der Art ihrer Verkehrsteilnahme

Der Personenkraftwagen ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer sind daher häufiger als andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an Unfällen beteiligt. Auch werden mit Abstand die meisten Verunglückten im Straßenverkehr in einem Pkw getötet oder verletzt. Im Jahr 2017 waren 56 % aller Verletzten und 45 % aller Verkehrstoten Pkw-Insassen. Gleichzeitig entfielen 2016 nach Angaben des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) rund 84 % der jährlichen Fahrleistung in Deutschland auf Pkw.

Krafträder wie Mofas oder Motorräder erbrachten im Jahr 2016 nur 2 % der jährlichen Fahrleistung. 2017 waren Kraftradfahrerinnen und -fahrer jedoch an 14 % der Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Mit Mofa oder Motorrad unterwegs war jeweils jede fünfte getötete (20 %) und schwerverletzte (19 %) Person.

Tabelle 4 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung 2017

Art der Verkehrsbeteiligung	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Anteil an Getöteten insgesamt	Anteil an Schwerverletzten insgesamt	Anteil an Leichtverletzten insgesamt
	Anzahl			%		
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern	382	14 124	65 222	12,0	21,2	20,1
Krafträdern	642	12 501	29 850	20,2	18,8	9,2
darunter:						
Krafträdern mit Versicherungskennzeichen . .	59	2 780	10 974	1,9	4,2	3,4
Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen	583	9 721	18 876	18,3	14,6	5,8
Pkw	1 434	29 495	188 945	45,1	44,3	58,4
Bussen	22	451	5 669	0,7	0,7	1,8
Güterkraftfahrzeugen	167	1 831	7 622	5,3	2,8	2,4
Fußgänger/-innen	483	7 418	23 146	15,2	11,2	7,1
Sonstige	50	693	3 345	1,6	1,0	1,0
Insgesamt	3 180	66 513	323 799	100	100	100

Das hohe Todesrisiko für diese Art der Verkehrsteilnahme wird auch in Bezug auf den Kraftfahrzeugbestand deutlich: Bezogen auf 100 000 zugelassene Fahrzeuge lag das Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2017 tödlich verletzt zu werden, für Kraftradfahrerinnen und -fahrer bei 10 Getöteten je 100 000 Krafträder. Für Pkw-Insassen lag der Wert bei 3 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge. Das Risiko, auf einem Kraftrad getötet zu werden, war im Jahr 2017 also mehr als dreimal so hoch wie im Auto. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Kraftradfahrerinnen und -fahrer erreichen hohe Geschwindigkeiten und sind bei einem Unfall nahezu ungeschützt, sodass die Unfallfolgen oft schwerer sind.

Von den 3 180 im Jahr 2017 im Straßenverkehr getöteten Personen war

- jede zweite ein Insasse in einem Pkw.
- jede fünfte (Mit-)Fahrerin oder (Mit-)Fahrer auf einem Kraftrad.
- jede siebte eine Fußgängerin oder ein Fußgänger.
- jede Achte mit dem Fahrrad unterwegs.

Die meisten Verkehrstoten sind auf Unfälle, die durch Pkw verursacht werden, zurückzuführen. 2017 verschuldeten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer rund 206 400 Unfälle mit Personenschaden. Dabei starben 1 804 Menschen. 1 134 waren Insassen des unfallverursachenden Pkw, 670 Unfallgegner.

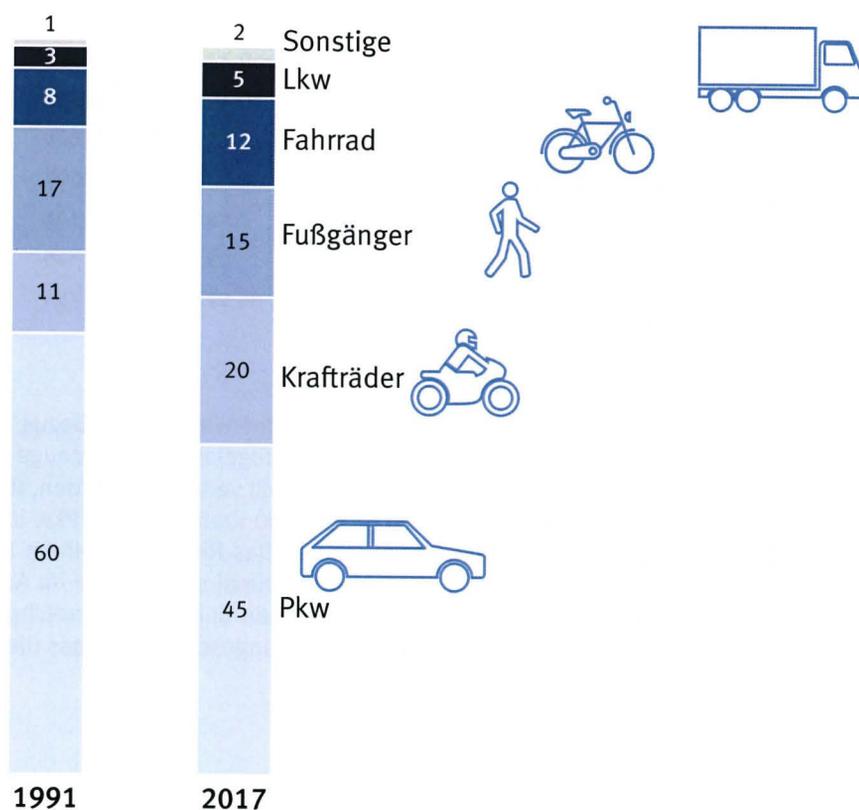
Im Fokus öffentlicher Diskussionen stehen insbesondere auch Unfälle mit Güterkraftfahrzeugen (zum Beispiel Lkw oder Sattelzugmaschinen). Bei Unfällen, die durch Güterkraftfahrzeuge verursacht wurden, kamen insgesamt 410 Menschen zu Tode (145 Insassen, 265 Unfallgegner), darunter 157 auf Autobahnen (88 Insassen, 69 Unfallgegner).

Im Zeitvergleich wird deutlich, dass die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Pkw-Insassen sowie Fußgängerinnen und Fußgänger zwischen 1991 und 2017 überdurchschnittlich gesunken ist. Die Zahl der Verkehrstoten, die beim Unfall mit dem Fahrrad oder Kraftrad unterwegs waren, ging dagegen in weit geringerem Umfang zurück. Trotz des überdurchschnittlichen Rückgangs verloren sowohl 1991 als auch 2017 die meisten Verkehrstoten ihr Leben in einem Pkw. 1991 waren es allerdings 60 % aller Verkehrstoten gewesen, 2017 noch 45 %. Dagegen hat sich der Anteil der getöteten Kraftradfahrerinnen und -fahrer an allen Verkehrstoten fast verdoppelt: 1991 waren 11 % auf einem Kraftrad gestorben, 2017 bereits 20 %. Auch der Radfahreranteil an den Verkehrstoten ist gestiegen, und zwar von 8 % auf 12%.

Schaubild 6

Verkehrstote nach Art der Verkehrsbeteiligung

in %



6. Verunglückte nach Bundesländern

Nicht in allen Bundesländern ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten gleichermaßen gesunken. In Baden-Württemberg, Brandenburg, Rheinland-Pfalz, im Saarland und in Thüringen gab es im Jahr 2017 mehr Verkehrstote als im Vorjahr. In Bremen blieb die Zahl der Getöteten unverändert. In den übrigen Bundesländern kamen weniger Personen im Straßenverkehr zu Tode.

Tabelle 5 Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2017 nach Ländern

Land	Verunglückte		Darunter Getötete		Getötete je 1 Mill. Einwohner |¹	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	
Deutschland	393 492	- 1,6	3 180	- 0,8	477	39
Baden-Württemberg . . .	47 758	- 1,5	458	13,1	436	42
Bayern	70 267	- 2,9	608	- 1,3	543	47
Berlin	17 420	0,2	36	- 35,7	487	10
Brandenburg	11 525	0,7	148	22,3	462	59
Bremen	3 931	2,7	13	0,0	579	19
Hamburg	9 611	- 2,2	28	- 3,4	531	15
Hessen	28 438	0,5	213	- 7,8	458	34
Mecklenburg-Vorpommern	6 894	- 3,4	79	- 11,2	428	49
Niedersachsen	43 122	0,6	405	- 2,2	543	51
Nordrhein-Westfalen . . .	77 861	- 2,2	484	- 7,6	435	27
Rheinland-Pfalz	19 300	- 2,6	177	9,9	475	44
Saarland	4 837	- 9,3	43	26,5	485	43
Sachsen	16 995	- 2,7	147	- 9,3	416	36
Sachsen-Anhalt	10 535	- 1,0	132	- 0,8	471	59
Schleswig-Holstein	16 255	- 2,0	100	- 12,3	564	35
Thüringen	8 743	0,1	109	4,8	405	51

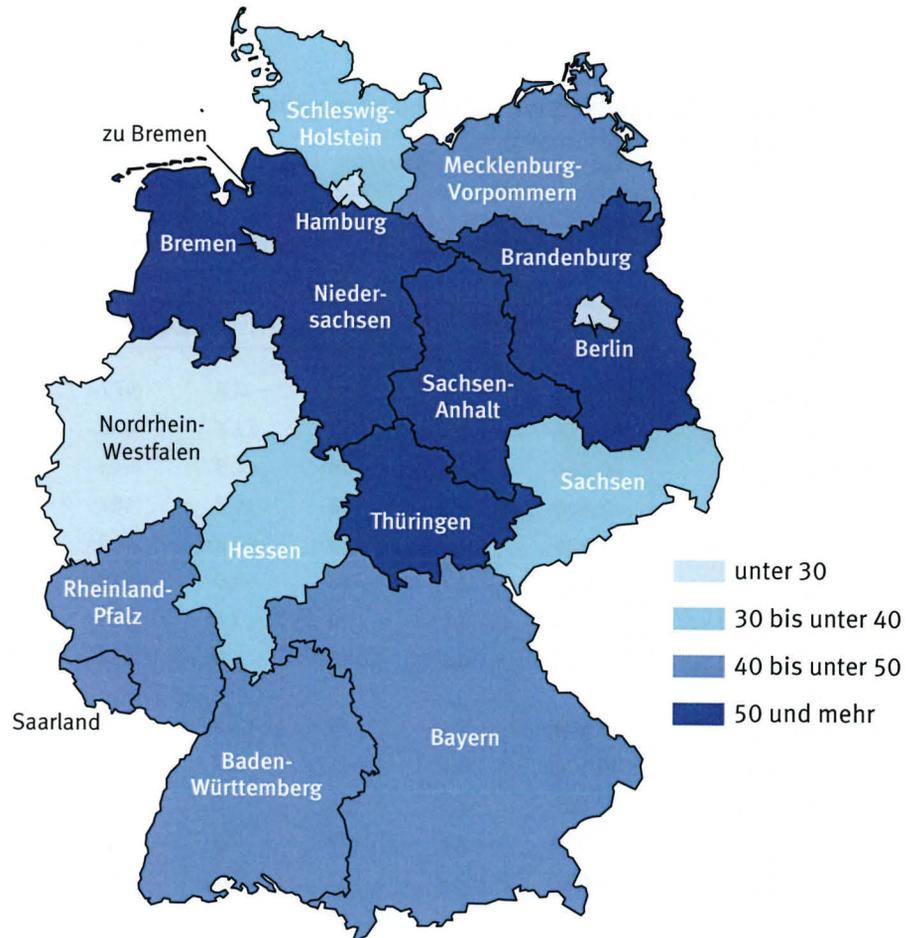
|¹ Stand Zensusfortschreibung 31.12. des Vorjahres.

Gemessen an der Bevölkerungsdichte lag das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, in Deutschland insgesamt bei 477 Verunglückten je 100 000 Einwohner. Überdurchschnittlich hoch war das Risiko in Bremen (579 Verunglückte je 100 000 Einwohner), Schleswig-Holstein (564) sowie in Bayern und Niedersachsen (jeweils 543). Den niedrigsten Wert hatte Thüringen mit 405 Verunglückten je 100 000 Einwohner.

Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, lag im Jahr 2017 in Deutschland bei 39 Todesopfern je 1 Million Einwohner. Weit unter diesem Durchschnittswert fanden sich die Stadtstaaten Berlin (10), Hamburg (15), und Bremen (19). Diese haben aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte generell niedrigere Werte als Flächenländer. Außerdem gibt es dort weniger Landstraßen, auf denen die Gefahr größer ist, bei einem Unfall getötet zu werden. Nordrhein-Westfalen (27) und Hessen (34) waren die Flächenländer mit den wenigsten Getöteten je 1 Million Einwohner.

Überdurchschnittlich viele Todesopfer gab es in Brandenburg und Sachsen-Anhalt (jeweils 59) sowie Niedersachsen und Thüringen (jeweils 51).

Schaubild 7
Verkehrstote nach Bundesländern 2017
 Je 1 Million Einwohner



2018 - 15 - 0533

Im Zuge der deutschen Vereinigung erhöhte sich das Verkehrsaufkommen in den neuen Bundesländern enorm. Dies führte zu steigenden Zahlen bei den Unfalltoten. In den letzten 27 Jahren hat sich jedoch in den ostdeutschen Ländern das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich zu verunglücken, stärker verringert als im Westen: Bezogen auf 1 Million Einwohner sank die Zahl der Verkehrstoten von 1991 bis 2017 in den neuen Bundesländern (ohne Berlin) um 80,0 %. Im Früheren Bundesgebiet (einschließlich Berlin) betrug der Rückgang 68,6 %. Das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, hat sich daher zwischen Ost und West deutlich angenähert, unterscheidet sich aber immer noch: Im Jahr 1990 waren in den östlichen Bundesländern 250 Menschen je 1 Million Einwohner im Straßenverkehr gestorben, in den westlichen 117. Im Jahr 2017 waren es im Osten 49 und im Westen 37.

7. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern

7.1 Kinder

Unfälle mit Kindern gehören nach wie vor zu den traurigsten Momenten des Verkehrsalltags. 2017 verunglückten auf Deutschlands Straßen 29 259 Kinder, davon 61 tödlich. Im Durchschnitt kam im Jahr 2017 alle 18 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden.

Tabelle 6 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	2017	1991	Veränderung 2017 gegenüber 1991
	Anzahl		%
Verunglückte	29 259	51 284	- 42,9
darunter:			
Fußgänger/-innen	6 528	15 775	- 58,6
Fahrradfahrer/-innen |¹	9 858	17 295	- 43,0
Insassen von Pkw	10 965	16 583	- 33,9
Getötete	61	511	- 88,1
darunter:			
Fußgänger/-innen	19	185	- 89,7
Fahrradfahrer/-innen |¹	15	108	- 86,1
Insassen von Pkw	23	196	- 88,3
Verunglückte je 1 Million 0- bis 14-Jährige |²	2 648	3 941	- 32,8
Getötete je 1 Million 0- bis 14-Jährige |²	6	39	- 85,9

¹ Einschließlich Mitfahrer/-innen

² Bevölkerung: 1991 - Jahresdurchschnitt; 2017 - Stand Zensusfortschreibung 31.12. des Vorjahres.

Kleinkinder im Alter bis unter 6 Jahren verunglücken meist im Pkw ihrer Eltern (63,8 % im Jahr 2017). Ab dem Schulalter nehmen Kinder mehr und mehr selbstständig zu Fuß oder auf dem Rad am Straßenverkehr teil: Zwar verunglücken Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren immer noch am häufigsten in einem Auto (40,5 %), aber etwa jedes dritte verunglückte Kind (29,1 %) in diesem Alter war zu Fuß und rund jedes vierte auf dem Rad (24,5 %) unterwegs. 10- bis 14-Jährige dagegen verunglückten am häufigsten auf ihrem Fahrrad (48,9 %).

Der häufigste Fehler, den die 6- bis 14-jährigen verunglückten Radfahrerinnen und -fahrer machten, war eine falsche Nutzung der Straße (21,4 %). Vor allem wurde auf der falschen Fahrbahnseite gefahren. Häufigste Unfallursache bei gleichaltrigen Fußgängerinnen und Fußgängern war das Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (48,7 %).

Jungen sind gefährdeter als Mädchen, im Straßenverkehr zu verunglücken: 57,5 % der verunglückten Kinder unter 15 Jahren waren Jungen, 42,5 % Mädchen. Dies dürfte an der stärkeren Verkehrsbeteiligung und an der größeren Risikobereitschaft der Jungen liegen.

7.2 Jugendliche

Im Unterschied zu Kindern können Jugendliche ab 15 Jahren auch motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen. Sie dürfen zunächst ein Mofa, mit 16 Jahren auch ein Leichtkraftrad fahren. Im Alter von 17 Jahren können sie bereits eine Fahrerlaubnis zum „begleiteten Fahren“ von Pkw erlangen.

Im Jahr 2017 verunglückten 18 702 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr, das waren durchschnittlich 51 Jugendliche täglich. 78 Jugendliche starben bei Verkehrsunfällen.

Die meisten der 15- bis 17-jährigen Unfallopfer verloren im Jahr 2017 auf einem Kraftrad ihr Leben (37 Jugendliche). Am zweithäufigsten starben 15- bis 17-Jährige als Pkw-Insassen (23 Jugendliche).

15- bis 17-Jährige verursachten die meisten Unfälle als Fahrerinnen und Fahrer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen (36,0 %), am zweithäufigsten von Fahrrädern (30,4 %), gefolgt von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen (21,9 %). 421 Jugendliche waren im Jahr 2017 als Fahrerinnen und Fahrer eines Pkw an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt.

Wenn Jugendliche an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, fielen sie am häufigsten durch überhöhte Geschwindigkeit (14,3 %) und falsche Straßenbenutzung (10,2 %) auf.

7.3 Junge Erwachsene

Junge Erwachsene sind immer noch die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr: 12,4 % aller Getöteten und 16,1 % aller Verletzten waren zwischen 18 und 24 Jahren alt, wobei ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur bei 7,7 % lag. Dass 18- bis 24-Jährige im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, zeigt sich auch daran, dass von allen im Jahr 2015 Gestorbenen dieser Altersgruppe (2 040) etwa jeder vierte (23,2 %) bei einem Verkehrsunfall zu Tode kam.

Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken 18- bis 24-Jährige in einem Pkw: Im Jahr 2017 waren es 68,9 % der insgesamt im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen. In den übrigen Altersklassen betrug der Anteil im Schnitt 53,6 %. Am zweithäufigsten verunglückten 18- bis 24-Jährige auf einem Fahrrad (12,6 %). Erst an dritter Stelle folgte das Kraftrad (10,8 %). Junge Männer (54,1 %) verunglückten im Straßenverkehr deutlich häufiger als junge Frauen (45,9 %).

61,9 % der 18- bis 24-jährigen Verkehrstoten starben, also sie in einem Auto (mit) fuhren. Knapp drei von vier getöteten Pkw-Insassen fuhren das Auto, in dem sie verunglückten, selbst (72,5 %).

Häufigster Fehler der jungen Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden war eine nicht angepasste Geschwindigkeit (21,4 %). Danach kamen Abstandsfehler mit einem Anteil von 18,4 %.

**Tabelle 7 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte
18- bis 24-Jährige 2017**

Verunglückte	Insgesamt	Darunter männlich	Anteil männlich an insgesamt
	Anzahl		%
Insgesamt			
Verunglückte	62 966	34 043	54,1
Getötete	394	299	75,9
Pkw			
Verunglückte	43 355	20 822	48,0
davon:			
Fahrer/-innen	31 916	15 952	50,0
Mitfahrer/-innen	11 439	4 870	42,6
Getötete	244	171	70,1
davon:			
Fahrer/-innen	177	128	72,3
Mitfahrer/-innen	67	43	64,2
Kraftrad			
Verunglückte	6 788	5 383	79,3
davon:			
Fahrer/-innen	6 345	5 232	82,5
Mitfahrer/-innen	443	151	34,1
Getötete	91	81	89,0
davon:			
Fahrer/-innen	85	79	92,9
Mitfahrer/-innen	6	2	33,3
Fahrrad			
Verunglückte	7 918	4 971	62,8
Getötete	6	5	83,3

7.4 Ältere Menschen

Durch die demografische Entwicklung nehmen immer mehr ältere Menschen am Straßenverkehr teil. Der Anteil der Menschen im Alter von mindestens 65 Jahren an der Gesamtbevölkerung steigt kontinuierlich, in den letzten 25 Jahren von 15,0 % auf 21,2 %. Seniorinnen und Senioren sind zudem heute wesentlich mobiler als früher. Immer mehr Menschen der Generation 65+ besitzen einen Führerschein, nutzen ihr Auto bis ins hohe Alter und sind auf dem Fahrrad unterwegs.

Tabelle 8 Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung 2017

Art der Verkehrsbeteiligung	Insgesamt	Darunter im Alter von 65 Jahren und älter	Anteil der verunglückten Senioren/-innen an Verunglückten insgesamt
	Anzahl		%
Verunglückte	393 492	49 586	12,6
darunter:			
Fußgänger/-innen	31 047	6 805	21,9
Fahrradfahrer/-innen |¹	79 728	13 787	17,3
Kraftradfahrer/-innen |¹	42 993	3 005	7,0
Insassen von Pkw	219 874	23 458	10,7
Insassen von Kraftomnibussen	6 142	1 387	22,6
Getötete	3 180	994	31,3
darunter:			
Fußgänger/-innen	483	245	50,7
Fahrradfahrer/-innen |¹	382	224	58,6
Kraftradfahrer/-innen |¹	642	79	12,3
Insassen von Pkw	1 434	394	27,5
Insassen von Kraftomnibussen	22	19	86,4

|¹ Einschließlich Mitfahrer/-innen.

2017 verunglückten insgesamt 49 586 Menschen im Alter ab 65 Jahren im Straßenverkehr. Knapp die Hälfte verunglückte in einem Pkw, mehr als jeder vierte benutzte ein Fahrrad.

Insgesamt kamen 994 ältere Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. 394 Seniorinnen und Senioren starben in einem Pkw, 245 als Fußgängerin und Fußgänger sowie 224, als sie mit dem Rad unterwegs waren.

Ältere Menschen erleiden im Durchschnitt schwerere Unfallfolgen als jüngere. 2017 gehörten 12,6 % der Verletzten oder 31,3 % der Getöteten der Generation 65+ an. Dies gilt besonders für ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer: Der Anteil der Seniorinnen und Senioren an den verletzten Fahrradfahrerinnen und -fahrern betrug 17,2 %, ihr Anteil an den verletzten Fußgängerinnen und Fußgängern 21,6 %. Doch mehr als die Hälfte aller getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrer sowie aller Fußgängerinnen und Fußgänger waren im Seniorenalter.

Ältere Autofahrer ab 75 Jahren stehen häufig als Unfallverursacher im Fokus öffentlicher Diskussionen. Ältere Menschen ab 75 Jahren haben eine geringere Unfallbeteiligung als andere Altersgruppen: Die Generation 75+ stellt 11,3 % der Bevölkerung und verursacht 8,4 % der Pkw-Unfälle. Es gilt aber auch: 2017 waren gut 370 000

Pkw-Fahrerinnen und Fahrer an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt. In 55,5 % der Fälle hatten die Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer den Unfall auch selbst verursacht. Bei der Generation 75+ war dies jedoch bei 74,3 % der Fälle – das ist mit Abstand der höchste Wert aller Altersgruppen. Zum Vergleich: Saßen junge Erwachsene am Steuer eines Pkw, hatten sie den Unfall in 65,3 % der Fälle verursacht. Bei Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern zwischen 65 und 74 Jahren waren es 60,3 %.

Die geringere Unfallbeteiligung von Seniorinnen und Senioren dürfte zum einen daran liegen, dass ältere Menschen nicht mehr täglich zur Arbeit fahren und somit seltener als jüngere am Straßenverkehr teilnehmen. Zum anderen wird mit zunehmendem Alter auch die Fahrweise defensiver. Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer im Seniorenalter (22,4 %) haben häufiger die Vorfahrt beziehungsweise den Vorrang anderer Fahrzeuge missachtet als andere Altersgruppen (16,4 %), gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren beziehungsweise Ein- und Anfahren (20,7 % zu 17,8 % bei anderen Altersgruppen). Dagegen wurde den Seniorinnen und Senioren deutlich seltener zur Last gelegt, den Abstand nicht eingehalten (11,3 % zu 17,2 %) beziehungsweise die Geschwindigkeit nicht angepasst zu haben (5,8 % zu 13,5 %).

7.5 Entwicklungen in den Altersgruppen seit 1991

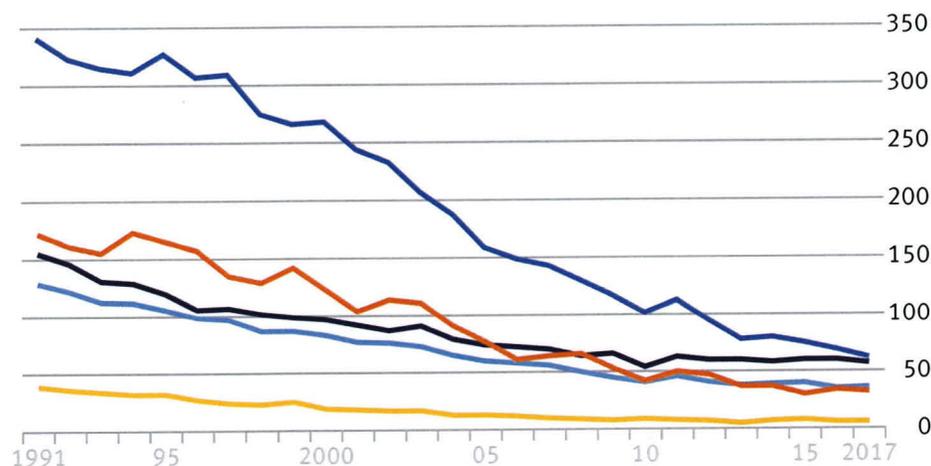
Von 1991 bis 2017 ist das Risiko, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, um zwei Drittel gesunken. In den einzelnen Altersgruppen war der Rückgang allerdings unterschiedlich hoch. Bezogen auf 1 Millionen Einwohner der gleichen Altersgruppe wurden überdurchschnittliche Rückgänge bei der Zahl der getöteten Kinder erreicht (– 85,9 %), gefolgt von den Jugendlichen (– 81,3 %) und den 18- bis 24-Jährigen (– 81,7 %). In den mittleren Altersgruppen zwischen 25 und 64 Jahren waren es 71,8 %. Bei den Seniorinnen und Senioren fiel der Rückgang dagegen deutlich geringer aus (– 63,3 %).

Schaubild 8

Verkehrstote nach Altersgruppen je 1 Million Einwohner

Im Alter von ... bis ... Jahren

— unter 15 — 15 – 17 — 18 – 24 — 25 – 64 — 65 und älter



2018 - 15 - 0534

8. Entwicklung in der Europäischen Union

2017 kamen in den 28 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) rund 25 300 Menschen im Straßenverkehr ums Leben, das waren rund 6 200 Verkehrstote oder 20 % weniger als noch 2010.

Die Europäische Kommission hat das strategische Ziel formuliert, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum von 2010 bis 2020 zu halbieren. Dies würde bedeuten, dass 2020 die Zahl der auf Europas Straßen Getöteten auf unter 16 000 Menschen gesenkt werden müsste.

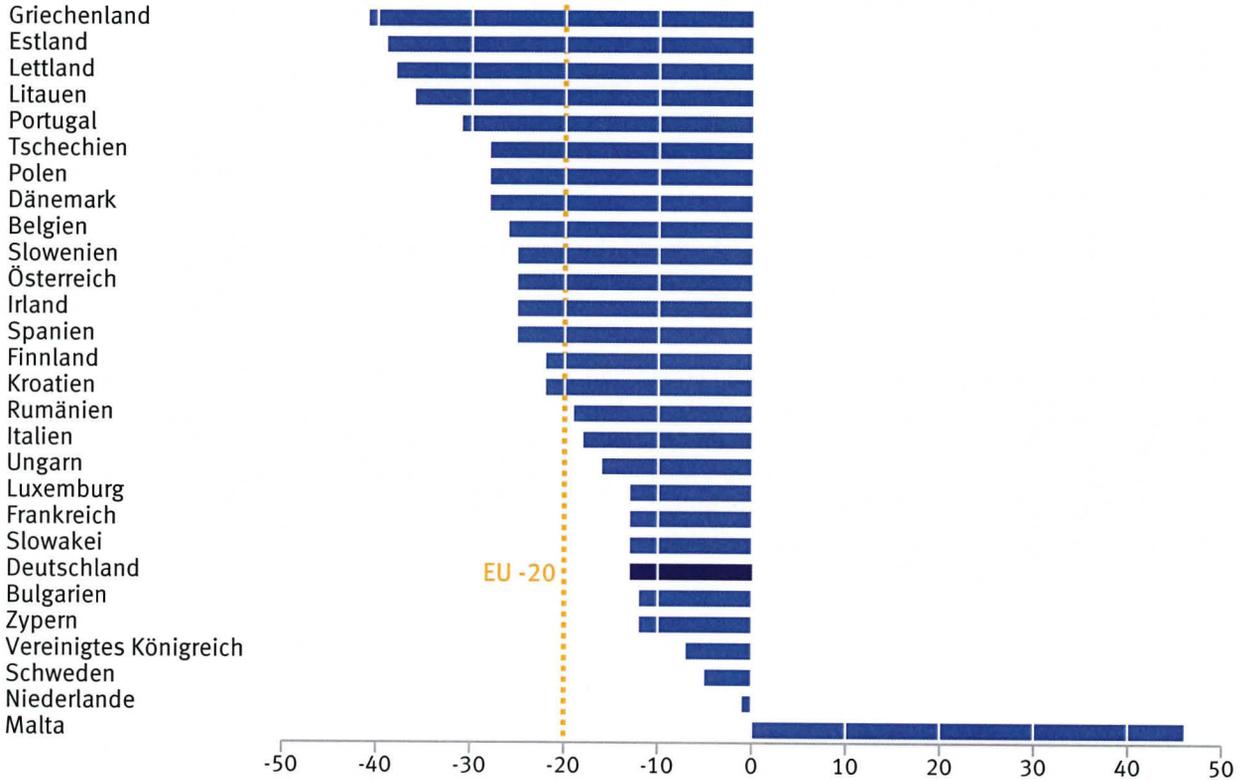
In einigen Ländern konnten seit 2010 überdurchschnittliche Verbesserungen erzielt werden. Besonders erfolgreich waren Griechenland (– 41 %), Estland (– 39 %) und Lettland (– 38 %).

Bezogen auf die Bevölkerung in allen Ländern der EU starben 2017 im Straßenverkehr durchschnittlich 49,5 Menschen je 1 Million Einwohner. Zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten bestanden jedoch große Unterschiede: In Schweden und dem Vereinigten Königreich gab es weniger als 30 Verkehrstote je 1 Million Einwohner. Am gefährlichsten war es auf den Straßen in Rumänien (99) und Bulgarien (96). In Deutschland waren es 39 Verkehrstote je 1 Million Einwohner. Mit diesem Wert liegt die Bundesrepublik innerhalb der 28 EU-Länder auf Rang neun.

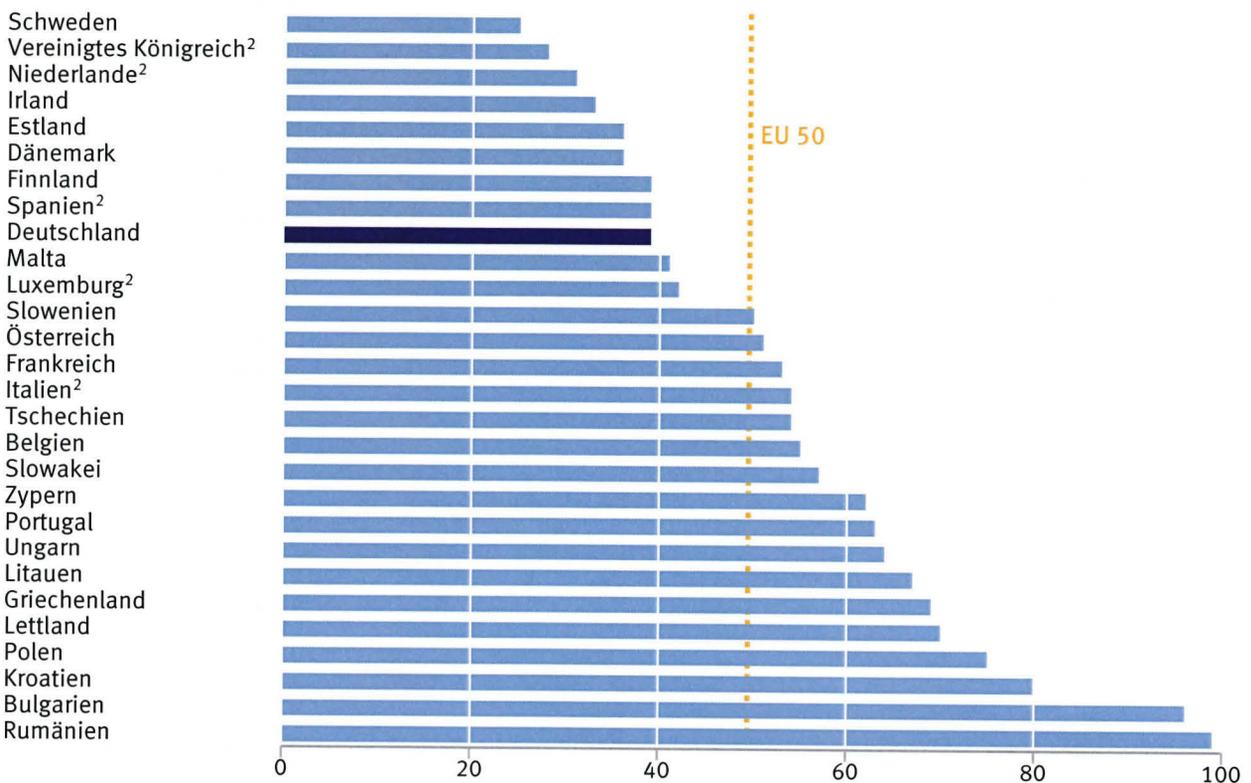
Schaubild 9

Verkehrstote in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union 2017¹

Veränderung der Getötetenzahlen gegenüber 2010 in %



Je 1 Million Einwohner



Datenquelle: CARE (EU road accidents database).

¹ Vorläufige Ergebnisse. Innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.– 2 2016.

9. Im Fokus: Das Unfallgeschehen im Fahrradverkehr

Das Fahrrad ist im Kommen. Anfang 2017 gab es rund 69,5 Millionen Fahrräder in den Privathaushalten in Deutschland (einschließlich Elektrofahrräder). Viele Bürgerinnen und Bürger haben in den letzten Jahren das Radfahren für sich neu entdeckt. Auch Städte und Kommunen setzen verstärkt auf den Radverkehr, um die Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr und damit vom Stau sowie von Schadstoffen und Lärm zu entlasten.

9.1 Unfälle und Verunglückte

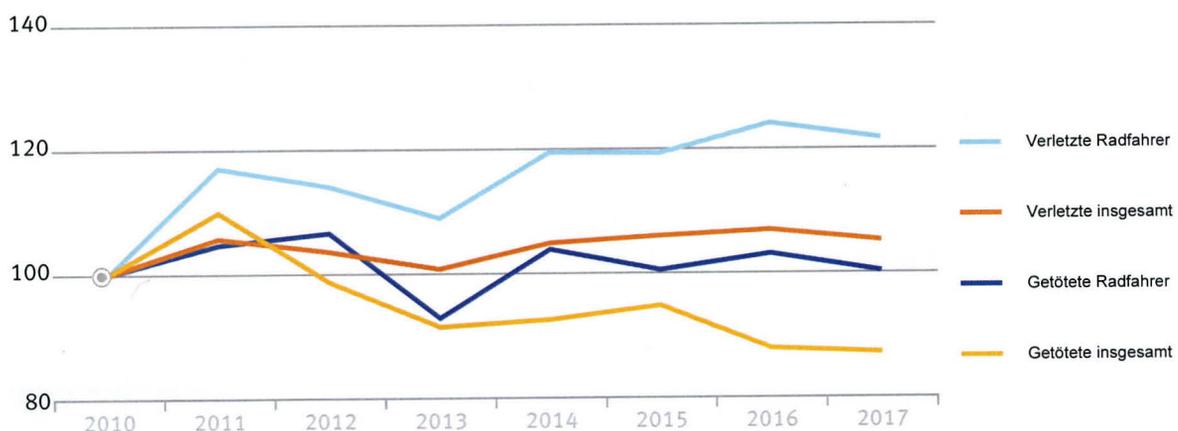
2017 registrierte die Polizei 79 826 Unfälle mit Fahrradbeteiligung, bei denen ein Mensch verletzt oder getötet wurde. Das Fahrrad ist nach dem Pkw damit das Verkehrsmittel, das am zweithäufigsten in Unfälle verwickelt ist.

382 Fahrradfahrerinnen und -fahrer starben 2017 auf Deutschlands Straßen, 79 346 wurden verletzt. Damit war jede beziehungsweise jeder achte Verkehrstote und jede beziehungsweise jeder fünfte Verletzte im Straßenverkehr eine Fahrradfahrerin oder ein Fahrradfahrer. Zu den Fahrrädern zählen auch Fahrräder mit einem Hilfsmotor, der beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Kilometer pro Stunde unterstützt (Pedelecs).

Von 2010 bis 2017 ist die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland insgesamt um 13 % zurückgegangen. Hingegen stagnierte die Zahl der tödlich verunglückten Fahrradfahrerinnen und -fahrer. Seit 2010 ist die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten insgesamt gestiegen. Bei Menschen, die beim Radeln verletzt wurden, fiel der Anstieg jedoch deutlich stärker aus.

Schaubild 10

Verunglückte Radfahrerinnen und -fahrer im Vergleich zu den Verunglückten insgesamt
2010 = 100



2018-15-0536

Radfahrerinnen und -fahrer ab 75 Jahren sind besonders gefährdet: 2010 hatten 92 Menschen der Generation 75+ auf dem Fahrrad ihr Leben verloren, 2017 waren es bereits 155 Menschen. Im selben Zeitraum ist auch die Zahl der im Straßenverkehr verletzten Radlerinnen und Radler ab 75 Jahren überdurchschnittlich um 81 % gestiegen (von 3 659 auf 6 611 Personen). In allen anderen Altersgruppen ging die Zahl der getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrer zurück beziehungsweise erhöhte

Tabelle 9 Getötete und verletzte Fahrradfahrerinnen und -fahrer nach Alter

Alter von ... bis ... Jahren	Getötete			Verletzte		
	2017	2010	Veränderung 2017 gegenüber 2010 absolut	2017	2010	Veränderung 2017 gegenüber 2010 in %
Insgesamt	382	381	1	79 346	65 192	21,7
darunter:						
unter 15	15	20	- 5	9 843	9 514	3,5
15 – 17	9	9	0	4 410	3 889	13,4
18 – 24	6	12	- 6	7 912	6 425	23,1
25 – 34	18	21	- 3	11 269	8 262	36,4
35 – 44	24	23	1	8 851	8 847	0,0
45 – 54	32	46	- 14	12 498	10 374	20,5
55 – 64	54	53	1	10 509	7 182	46,3
65 – 74	69	105	- 36	6 952	6 815	2,0
75 und älter	155	92	63	6 611	3 659	80,7

sich nur geringfügig. So kamen beispielsweise weniger Kinder, junge Erwachsene, 45- bis 54-Jährige und 65- bis 74-Jährige beim Fahrradfahren ums Leben. Das hat Folgen: 2010 waren 24 % der im Straßenverkehr getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrer älter als 75 Jahre gewesen. 2017 betrug der Anteil bereits rund 40 %.

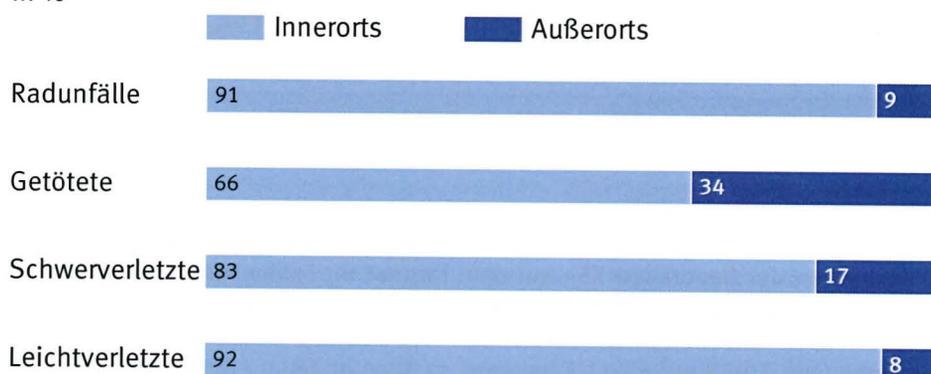
9.2 Unfallgeschehen nach Ortslage

91 % der Fahrradunfälle mit Personenschaden ereigneten sich 2017 innerorts. Auch der Großteil der im Straßenverkehr verunglückten Fahrradfahrerinnen und -fahrer kamen innerhalb geschlossener Ortschaften zu Schaden (Leichtverletzte: 92 %; Schwerverletzte: 83 %, Getötete: 66 %). Anders sieht es dagegen auf Landstraßen aus: Nur 9,0 % aller Fahrradunfälle ereigneten sich auf Landstraßen. Aber 17 % der Schwerverletzten und 34 % der getöteten Radfahrerinnen und -fahrer verunglückten auf Landstraßen.

Schaubild 11

Radunfälle mit Personenschaden und verunglückte Radfahrerinnen und -fahrer nach Ortslage 2017

in %



2018 - 15 - 0537

9.3 Unfallgeschehen nach Monaten

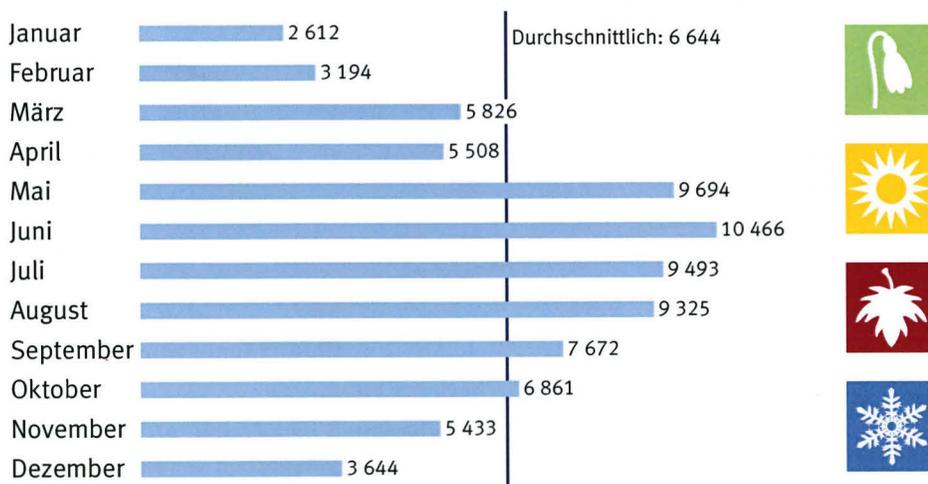
Bei schönem Wetter sind mehr Menschen auf Fahrrädern unterwegs. Die meisten Fahrradunfälle ereignen sich daher im Sommerhalbjahr. Von April bis September 2017 registrierte die Polizei 65 % aller Fahrradunfälle mit Personenschaden und rund 65 % aller Verletzten sowie getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrer. Zum Vergleich: Bei Pkw waren es 53 % der Unfälle und 50 % der Verunglückten.

Der Juni war der Monat, in dem die meisten Fahrradunfälle mit Personenschaden aufgenommen wurden (10 351 Unfälle). Die wenigsten Fahrradunfälle ereigneten sich im Januar (2 651). Dies spiegelt sich auch bei den Verunglückten wider: Im Juni 2017 starben 50 Menschen, die mit dem Fahrrad unterwegs waren, 10 416 wurden verletzt. Das war jeweils jede jeder achte Fahrradfahrerin und -fahrer des Jahres 2017. Zum Vergleich: Im Januar waren es 15 getötete und 2 597 verletzte Radlerinnen und Radler.

Die meisten Unfälle passierten darüber hinaus bei Tag (82 %), nur 5% in der Dämmerung und 13 % bei Dunkelheit.

Schaubild 12

Verunglückte Radfahrerinnen und -fahrer 2017



2018 - 15 - 0538

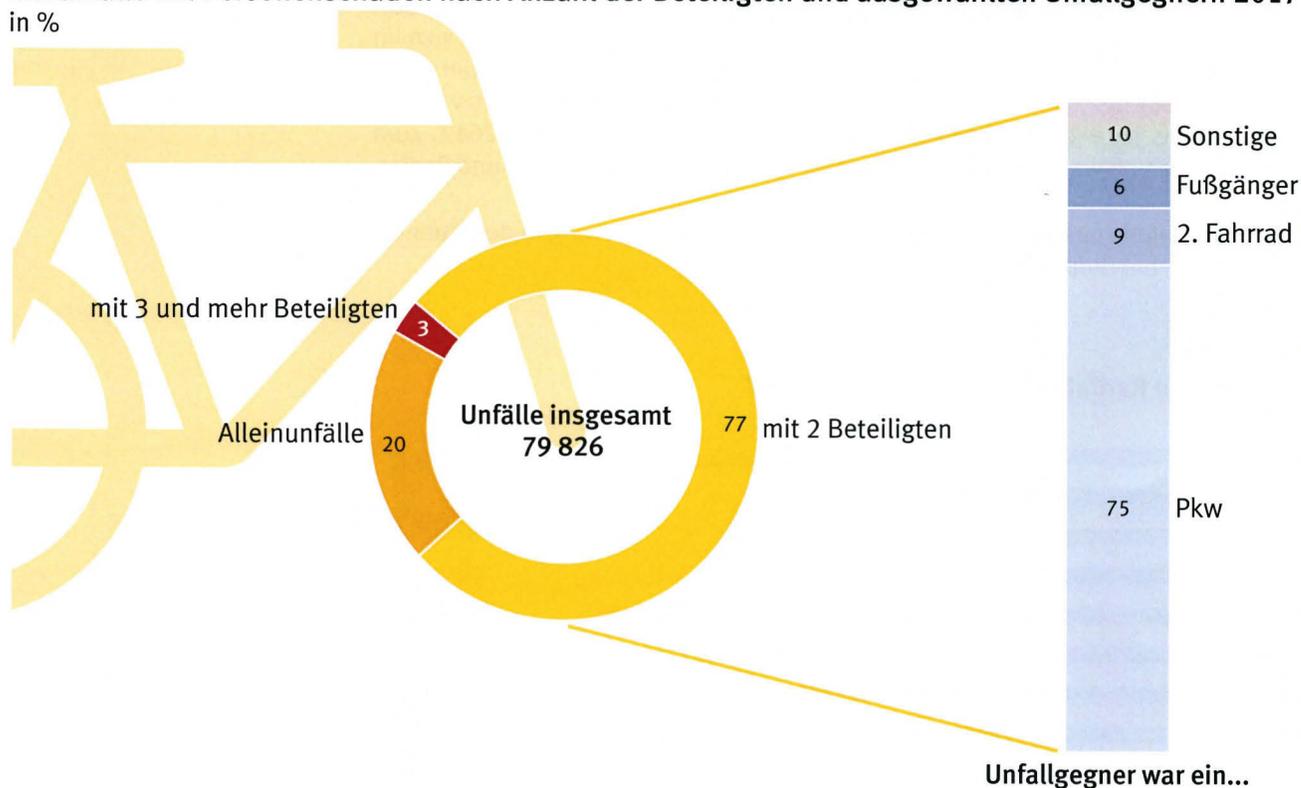
9.4 Unfallgegner von Fahrradfahrerinnen und -fahrern

Von den 79 826 Fahrradunfällen waren rund 15 600 Alleinunfälle. Das heißt, es gab keinen Unfallgegner. Bei Alleinunfällen starben 99 Menschen, das war jeder vierte getötete Fahrradfahrende.

An rund 61 800 Fahrradunfällen war ein zweiter Verkehrsteilnehmer beteiligt. Pkw sind

Schaubild 13

Radunfälle mit Personenschaden nach Anzahl der Beteiligten und ausgewählten Unfallgegnern 2017



2018 - 15 - 0539

dabei mit Abstand die häufigsten Unfallgegner von Fahrradfahrerinnen und -fahrern (46 153). Bei diesen Unfällen starben 137 Radlerinnen und Radler, 46 034 wurden verletzt. Die zweithäufigste Unfallsituation (5 372), die wesentlich seltener stattfand, war zwischen zwei Fahrrädern (9 getötete und 7 087 verletzte Fahrradfahrerinnen und -fahrer).

Unfälle mit Güterkraftfahrzeugen (wie Lkw oder Sattelzugmaschinen) sowie Fahrradfahrerinnen und -fahrern sind zwar nicht besonders häufig, haben aber oft relativ schwere Unfallfolgen: 2017 nahm die Polizei 3 055 dieser Unfälle auf. Dabei kamen 76 Fahrradfahrerinnen und -fahrer ums Leben, 2 981 wurden verletzt. Im Fokus öffentlicher Diskussionen steht gerade die Einführung von Abbiegeassistenten für schwere Lastwagen, die Unfälle zwischen Güterkraftfahrzeugen und Fahrrädern verhindern sollen. Bei etwa jedem dritten Verkehrsunfall, an dem ein Fahrrad und ein Güterkraftfahrzeug beteiligt waren, handelte es sich um einen Abbiege-Unfall. Dabei starben 37 Fahrradfahrerinnen und -fahrer, 961 erlitten Verletzungen.

Fahrradfahrerinnen und -fahrer sind im Straßenverkehr weitgehend ungeschützt. Damit gehören sie zu den am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Infolgedessen werden bei Unfällen, in die Fahrräder verwickelt sind, vor allem die Personen auf dem Fahrrad getötet. 382 getöteten Radlerinnen und Radlern standen 11 getötete Unfallgegner gegenüber, vor allem Menschen, die zu Fuß oder mit einem Kraftrad unterwegs waren.

Tabelle 10 Getötete und Verletzte bei Fahrradunfällen nach ausgewählten Unfallgegnern

Ausgewählte Unfallgegner	Getötete bei Fahrradunfällen insgesamt	Darunter		Verletzte bei Fahrradunfällen insgesamt	Darunter	
		getötete Fahrradfahrer/-innen	Getötete beim Unfallgegner des Fahrrads		verletzte Fahrradfahrer/-innen	Verletzte beim Unfallgegner des Fahrrads
Kein Unfallgegner (Alleinunfall)	99	99	X	15 527	15 527	X
2 Unfallbeteiligte	267	259	8	65 546	61 095	4 451
darunter:						
PKW – Fahrrad	137	137	0	46 644	46 034	610
Zwei Fahrräder	9	9	X	7 087	7 087	X
Fußgänger – Fahrrad	7	3	4	4 802	2 025	2 777
Güterkraftfahrzeug – Fahrrad	76	76	0	3 041	2 981	60
Kraftrad (z. B. Mofa, Motorrad) – Fahrrad	11	7	4	1 423	819	604
Busse	4	4	0	742	467	275
3 und mehr Unfallbeteiligte	27	24	3	3 415	2 724	691
Insgesamt	393	382	11	84 488	79 346	5 142

X = Tabellenfach gesperrt, da Aussage nicht sinnvoll

Knapp die Hälfte der Radlerinnen und Radler (43 %), die 2017 in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, hatte diesen auch verschuldet. Jedoch gab es deutliche Unterschiede je nach Unfallgegner: Wenn ein Güterkraftfahrzeug wie ein Lkw oder eine Sattelzugmaschine beteiligt war, trug die Person auf dem Fahrrad nur zu 20 % die Hauptschuld. Wenn ein Pkw beteiligt war, lag der Anteil bei 25 %. Bei Unfällen mit Fußgängerinnen und Fußgängern waren dagegen 60 % der Fahrradfahrerinnen und -fahrer hauptverantwortlich.

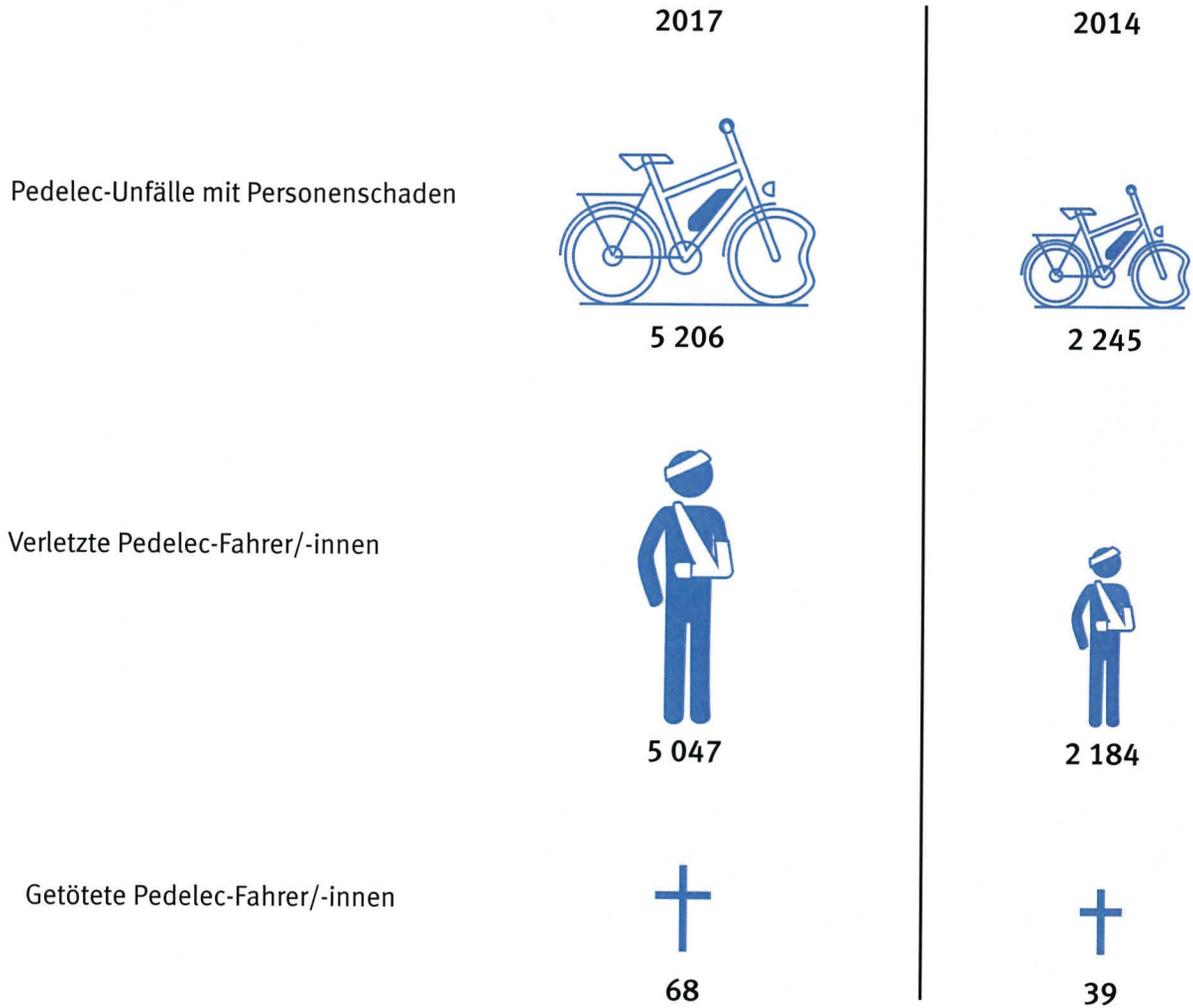
9.5 Pedelecs

Pedelecs werden immer beliebter. Anfang 2017 gab es bereits rund 3,1 Millionen Elektrofahrräder in privaten Haushalten. 2014 waren es nur 1,6 Millionen gewesen. Zu 99 % handelt es sich um Pedelecs. Pedelecs unterstützen die Fahrerin oder den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt beim Treten und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Kilometer pro Stunde. Das Pedelec ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt.

Mit dem Bestand an Pedelecs steigt auch die Zahl der Pedelec-Unfälle. Unfalldaten für Pedelecs liegen erstmals für das Jahr 2014 vor. Im Jahr 2014 hatte es 2 245 Pedelec-Unfälle mit Personenschaden gegeben. Dabei waren auf diesem Verkehrsmittel 39 Menschen getötet und 2 184 verletzt worden. Im Jahr 2017 gab es bereits 5 206 Unfälle mit 68 Getöteten und 5 047 Verletzten auf Pedelecs. Damit hat sich die Zahl der Unfälle mit motorisierten Fahrrädern seit 2014 mehr als verdoppelt.

Schaubild 14

Pedelec-Unfälle mit Personenschaden und verunglückte Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer



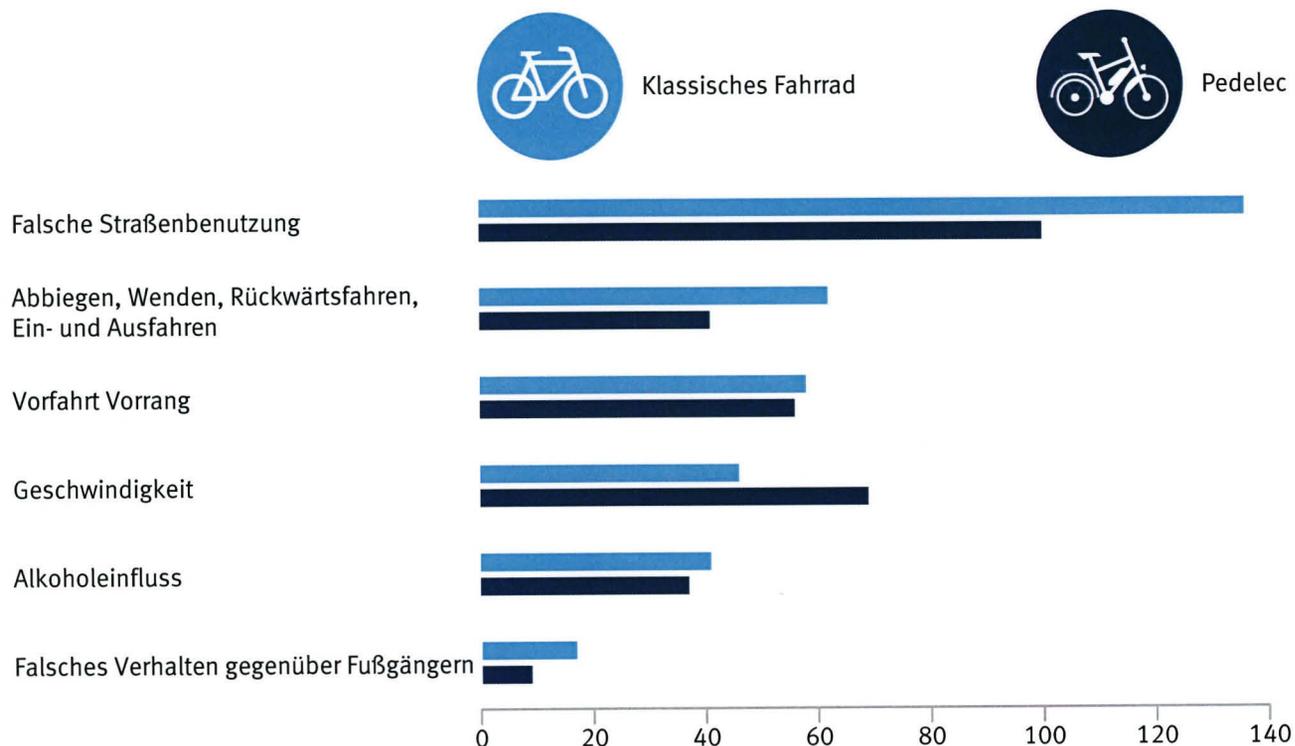
2018 - 15 - 0540

9.6 Pedelecs und nicht motorisierte Fahrräder im Vergleich

Unfälle können nicht immer auf einen einzigen Grund zurückgeführt werden. Von 2014 bis 2017 registrierte die Polizei je 1 000 Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, durchschnittlich 617 Fehlverhalten (nicht-motorisierte Fahrräder: 611). Der mit Abstand häufigste Vorwurf war falsche Straßenbenutzung (100 zu 136). Am zweithäufigsten wurde Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern zu schnelles Fahren vorgeworfen (69 zu 46). Dagegen fielen Personen auf Pedelecs seltener durch Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren auf (41) als Fahrradfahrerinnen und -fahrer (62). Kaum Unterschiede gab es bei der Missachtung der Vorfahrt (Pedelecs: 56 je 1 000 Beteiligte, nicht-motorisierte Fahrräder: 58).

Schaubild 15

Fehlverhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Unfällen mit Personenschaden im Durchschnitt der Jahre 2014–2017
je 1 000 Beteiligte auf dem Rad



Alleinunfälle sind bei Unfällen mit Pedelecs häufiger als bei Unfällen mit nicht motorisierten Fahrrädern. 2017 waren knapp 30 % aller Unfälle mit Personenschaden, an denen Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer beteiligt waren, Alleinunfälle. Zum Vergleich: Bei Unfällen mit nicht-motorisierten Fahrrädern waren es rund 19 %.

Auf dem Pedelec sind die Unfallfolgen in der Regel schwerer als auf einem nicht-motorisierten Fahrrad: Bezogen auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden ist das Risiko eines tödlichen Pedelec-Unfalls mehr als dreimal so hoch wie auf einem nicht-motorisierten Fahrrad.

Ein Grund dafür ist, dass der Anteil der mindestens 75-Jährigen an allen Getöteten bei Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern deutlich höher ist als bei nicht-motorisierten Fahrrädern. Von 2014 bis 2017 starben 205 Menschen, die mit einem Pedelec unterwegs waren. 64 % gehörten der Generation 75+ an. Zum Vergleich: Bei nicht-motorisierten Fahrrädern waren es 34 %. Ältere Menschen verletzen sich bei einem Sturz eher und gravierender als jüngere. Bei Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern kommen im Vergleich zu klassischen Fahrrädern weitere risikoerhöhende Faktoren dazu: Zum einen ermutigt die Tretunterstützung auch körperlich eingeschränkte Menschen zum Fahrradfahren und ermöglicht längere Radtouren. Zum anderen scheinen laut der Unfallforschung der Versicherer (UDV) manche Seniorinnen und Senioren mit den höheren Geschwindigkeiten und dem höheren Gewicht der Pedelecs in einigen Situationen überfordert zu sein. Insbesondere gilt das bei Alleinunfällen.

Anhang A

1 Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen

1.1 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 – 2017

	Polizeilich erfasste Unfälle ¹			Verunglückte ^{1 2}			Bestand an motorisierten Fahrzeugen ³				Bevölkerung ⁷
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personenschaden	Sachschaden		Getötete	Verletzte		Motorräder mit amt. Kennzeichen ⁴	Personenkraftwagen ⁵	Güterkraftfahrzeuge ⁶	
Anzahl											1 000
Reichsgebiet⁸											
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	20 816 802*	1 752 610*	15 106 850	1 257 001	77 711
1971	405 846	.	584 783	20 794	563 989	22 232 140*	1 735 401*	16 382 895	1 321 989	78 352
1972	417 126	.	597 652	20 895	576 757	23 520 765*	1 741 122*	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

Fußnoten siehe nächste Seite.

1 Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen

1.1 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 – 2017

	Polizeilich erfasste Unfälle ¹			Verunglückte ^{1 2}			Bestand an motorisierten Fahrzeugen ³			Bevölkerung ⁷	
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personenschaden	Sachschaden		Getötete	Verletzte		Motorräder mit amt. Kennzeichen ⁴	Personenkraftwagen ⁵		Güterkraftfahrzeuge ⁶
Anzahl										1 000	

Deutschland

1981	.	395926	.	529810	13635	516175	34 494 777	2 183 944	26 542 535	1 663 203	78 419	
1982	.....	392470	.	521 568	13 450	508 118	35 127 203	2 380 117	27 026 097	1 646 869	78 338	
1983	.....	407820	.	543 583	13 553	530 030	35 804 691	2 549 770	27 600 373	1 630 247	78 128	
1984	.....	393523	.	519 247	12 041	507 206	36 576 571	2 670 766	28 374 864	1 633 277	77 852	
1985	.....	360270	.	471 466	10 070	461 396	37 373 495	2 726 055	29 150 750	1 641 630	77 671	
1986	.....	374364	.	493 045	10 620	482 425	38 477 757	2 733 546	30 379 607	1 662 223	77 694	
1987	.....	356606	.	471 776	9 498	462 278	39 507 331	2 721 906	31 508 607	1 680 906	77 719	
1988	.....	375187	.	497 606	9 862	487 744	40 590 196	2 690 644	32 621 774	1 711 265	78 106	
1989	.....	377366	.	500 213	9 779	490 434	41 665 261	2 705 639	33 654 342	1 752 434	78 672	
1990	.....	389350	.	521 977	11 046	510 931	43 605 482	2 724 645	35 501 812	1 826 617	79 365	
1991	.....	2311466	385147	1926319	516 835	11 300	505 535	38 236 491	1 491 694	32 087 560	79 984	
1992	.....	2384579	395462	1989117	527 428	10 631	516 797	44 050 788	1 678 701	36 042 408	80 594	
1993	.....	2345396	385384	1960012	515 540	9 949	505 591	47 190 932	1 894 204	38 772 493	2 936 313	81 179
1994	.....	2270818	392754	1878064	526 229	9 814	516 415	48 235 781	2 083 263	39 765 402	3 014 526	81 422
1995	.....	2238301	388003	1850298	521 595	9 454	512 141	49 152 894	2 267 428	40 404 294	3 097 048	81 661
1996	.....	2269570	373082	1896488	501 916	8 758	493 158	50 069 781	2 470 451	40 987 547	3 137 028	81 896
1997	.....	2232379	380835	1851544	509 643	8 549	501 094	50 686 051	2 716 780	41 371 992	3 159 538	82 052
1998	.....	2257649	377257	1880392	505 111	7 792	497 319	51 220 571	2 925 843	41 673 787	3 198 407	82 029
1999	.....	2413473	395689	2017784	528 899	7 772	521 127	52 356 281	3 177 437	42 323 672	3 285 576	82 087
2000	.....	2350227	382949	1967278	511 577	7 503	504 074	53 107 377	3 337 848	42 839 906	3 335 482	82 188
2001	.....	2373556	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	.....	2289474	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	.....	2259567	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	.....	2261689	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	.....	2253992	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	.....	2235318	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	.....	2335005	335 845	1 999 160	436 368	4 949	431 419	57 441 559	3 969 103	46 137 340	3 425 374	82 263
2008	.....	2293663	320 614	1 973 049	413 524	4 477	409 047	51 313 882	3 566 122	40 839 803	3 091 426	82 120
2009	.....	2313453	310 806	2 002 647	401 823	4 152	397 671	51 796 316	3 658 590	40 978 425	3 105 666	81 875
2010	.....	2411271	288 297	2 122 974	374 818	3 648	371 170	52 288 623	3 762 561	41 388 803	3 134 099	81 757
2011	.....	2361457	306 266	2 055 191	396 374	4 009	392 365	52 945 127	3 827 894	41 951 043	3 192 537	81 729
2011	.....	2361457	306 266	2 055 191	396 374	4 009	392 365	52 945 127	3 827 894	41 951 043	3 192 537	80 210
2012	.....	2401843	299 637	2 102 206	387 978	3 600	384 378	53 831 338	3 908 072	42 568 510	3 281 965	80 426
2013	.....	2414011	291 105	2 122 906	377 481	3 339	374 142	54 479 635	3 982 978	43 058 811	3 325 126	80 646
2014	.....	2406685	302 435	2 104 250	392 912	3 377	389 535	55 010 923	4 054 946	43 463 222	3 372 186	80 983
2015	.....	2516831	305 659	2 211 172	396 891	3 459	393 432	55 751 993	4 145 392	43 991 824	3 443 554	81 687
2016	.....	2585327	308 145	2 277 182	399 872	3 206	396 666	56 622 801	4 228 238	44 634 317	3 544 497	82 349
2017	.....	2643098	302 656	2 340 442	393 492	3 180	390 312	57 554 491	4 314 493	45 333 227	3 658 540	82 522

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. 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 Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 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. Ab 2008: Ohne vorübergehende Stilllegungen (davon nicht betroffen sind Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen). (Bestand 2007 ohne vorübergehende Stilllegungen: 50 919 201)

3 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.

4 Ab 2000 einschl. drei u. leichte vierrädrige Kfz. mit amlt. Kennzeichen.

5 Ohne Wohnmobile, Krankenwagen, Krankenfahrzeuge

6 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.

7 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 bis 2011 Jahresdurchschnitt für Deutschland insgesamt aus der Bevölkerungsfortschreibung der letzten Zählungen; Bruch in der Reihe: Ab 2011 Jahresdurchschnitt Zensusfortschreibung; 2017: Zensusfortschreibung Stand 31.12. des Vorjahres.

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

* geschätzt.

Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

Anhang B

Rechtsgrundlage ¹

Rechtsgrundlage für die Zusammenstellung der vorliegenden Ergebnisse ist das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle und in der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden vom 21. Dezember 1994. 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

Die Polizeidienststellen melden ihre Angaben elektronisch an das jeweilige zuständige Statistische Landesamt. In den Landesämtern werden die Angaben nach einem bundeseinheitlichen Programm aufbereitet und anschließend die Daten an das Statistische Bundesamt übermittelt.

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

¹ Den Wortlaut der nationalen Rechtsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung finden Sie unter <https://www.gesetze-im-internet.de/>.

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.

Unfälle

Unfälle werden unterschieden nach der Schwere der Unfallfolgen, z.B. Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne (i.e.S.), Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel 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 unter dem Einfluss berauschender Mittel.

Detailliert erfasst werden auch alle **sonstigen Sachschadensunfälle**, bei denen ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand (bis 2007 sonstige Alkoholunfälle).

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

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

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

Beteiligte

Als Beteiligte an einem Straßenverkehrsunfall werden alle Fahrer 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 Fahrern 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.

UNSER PRESSESERVICE

- » Die Pressestelle des Statistischen Bundesamtes veröffentlicht die neuesten statistischen Ergebnisse in jährlich rund 550 Pressemitteilungen. Über unseren Presseverteiler können Sie sich diese per E-Mail schicken lassen.
- » Für Ihre Planung können Sie unseren Wochenkalender mit Vorschau auf die Pressemitteilungen der Folgeweche nutzen, außerdem bieten wir einen Jahresveröffentlichungskalender für die wichtigsten Wirtschaftsindikatoren.
- » Zu wichtigen Themen veranstalten wir Pressekonferenzen und stellen direkt im Anschluss umfassende Materialien im Internet zur Verfügung.
- » Ihre Anfragen werden schnellstmöglich beantwortet oder an die jeweiligen Experten weitergeleitet. Für Interviews vermitteln wir Ihnen fachkundige Gesprächspartner.
- » Abonnieren Sie unseren Newsletter: Entweder für alle Presseveröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes oder zu bestimmten Themenbereichen.

Im Internet finden Sie Ansprechpartner, aktuelle Meldungen und ein Archiv, in dem Sie nach Thema oder Veröffentlichungsdatum recherchieren können. Gerne helfen wir Ihnen auch per E-Mail, Telefon oder Fax weiter.

www.destatis.de (Bereich Presse)

www.destatis.de/kontakt

Telefon: +49 (0) 611 / 75 34 44 (montags bis donnerstags von 8 bis 17, freitags von 8 bis 15 Uhr)

Telefax: +49 (0) 611 / 75 39 76

Allgemeine Informationen

über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie im Internet unter www.destatis.de oder über unseren Informationsservice:

www.destatis.de/kontakt

Telefon: +49 (0) 611 / 75 24 05

Telefax: +49 (0) 611 / 75 33 30

Publikationen online

über unseren Publikationsservice: www.destatis.de/publikationen

über unsere Datenbank GENESIS-Online: www.destatis.de/genesis

Informationen zum Thema Verkehrsunfälle

Weitere umfangreiche Informationen zum Thema finden Sie in unserem Internetangebot: www.destatis.de unter der Rubrik -> Zahlen & Fakten -> Transport & Verkehr -> Verkehrsunfälle

Bei Fragen zum Inhalt der Broschüre wenden Sie sich bitte an:

Telefon: +49 (0) 611 / 75 48 52

Telefax: +49 (0) 611 / 75 39 24

www.destatis.de/kontakt