

# Straßenverkehrsunfälle 2013

## Zahl der Getöteten erreicht historischen Tiefstand



Von Dr. Dirk Schneider

Im Jahr 2013 wurden in Rheinland-Pfalz 132 500 Straßenverkehrsunfälle polizeilich erfasst. Darunter befanden sich 14 300 Unfälle mit Personenschaden, bei 161 Unfällen verloren insgesamt 174 Personen ihr Leben. Dies ist der niedrigste Wert seit Einführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953. Die häufigste Ursache der Unfälle mit Getöteten war eine nicht angepasste Geschwindigkeit, in deren Folge 95 Menschen starben.

### Sicherheit im Straßenverkehr als wichtiges Ziel

Vorgabe der Europäischen Kommission: Verringerung der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um die Hälfte

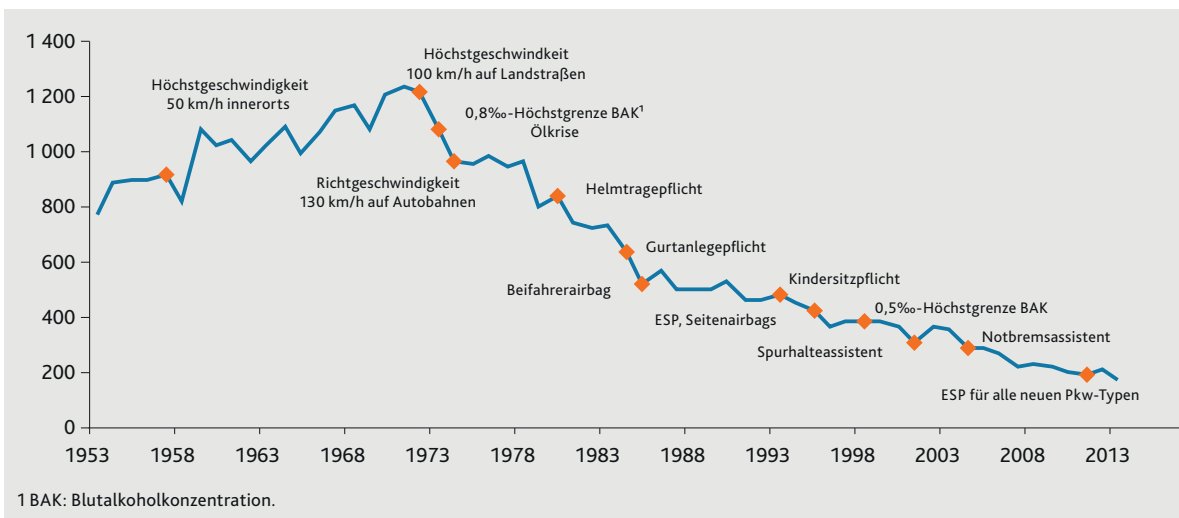
Straßenverkehrsunfälle können gravierende Schäden hervorrufen. Diese treffen in jedem Fall die Beteiligten selbst, sie haben aber vielfach auch Auswirkungen auf die Angehörigen der Beteiligten bis hin zu Auswirkungen für die Gesellschaft. Die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr stellt daher ein wichtiges Ziel dar. Ein besonderer Augenmerk wird regelmäßig darauf gerichtet, die schlimmsten Unfallfolgen einzudämmen, sprich die Zahl der Getöteten und der Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken. Diesbezüglich wurden in der Vergangenheit in Europa, Deutschland und Rheinland-Pfalz deutliche Fortschritte erzielt, die zugleich Ansporn dafür sind, weitere Verbesserungen der Verkehrssicherheit zu fordern. Die Leitlinien der Europäischen

Kommission im Bereich der Verkehrssicherheit 2011 bis 2020 geben die ambitionierte Zielsetzung vor, die Zahl der Verkehrstoten auf europäischen Straßen bis zum Jahr 2020 um die Hälfte zu reduzieren. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 des Bundesministeriums für Verkehr,

### Datengrundlage

Die Bundesregierung hat gemäß einem Beschluss des Bundestages vom 14. Juni 1973 jährlich einen Unfallverhütungsbericht für den Straßenverkehr zu erstellen. Gegenstand dieses Berichtes ist zum einen die Darstellung des Standes und der Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland und zum anderen die Darstellung der bereits umgesetzten und der geplanten zukünftigen Maßnahmen. Die einschlägige Datengrundlage dieses Berichts bildet die Bundesstatistik der Straßenverkehrsunfälle.

G 1 Getötete im Straßenverkehr 1953–2013



Bau und Stadtentwicklung<sup>1</sup> fordert auf Basis der Leitlinien der Europäischen Kommission die Zahl der in Deutschland im Straßenverkehr Getöteten bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Die Bundesregierung hat gemäß einem Beschluss des Bundestages vom 14. Juni 1973 jährlich einen Unfallverhütungsbericht für den Straßenverkehr zu erstellen. Gegenstände des Berichts sind zum einen die Darstellung des Standes und der Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland und zum anderen die Darstellung der bereits umgesetzten und der geplanten zukünftigen Maßnahmen. Die einschlägige Datengrundlage dieses Berichts bildet die Bundesstatistik der Straßenverkehrsunfälle.

Zahl der Verkehrstoten auf historischem Tiefstand

Im Jahr 2013 wurden in Rheinland-Pfalz 132 500 Straßenverkehrsunfälle polizeilich erfasst. Darunter befanden sich 14 300 Unfälle mit Personenschaden und darunter wiederum waren 161 Unfälle mit Getöteten. Bei diesen Unfällen verloren 174 Menschen ihr Leben. Damit ist die Zahl der bei Straßen-

<sup>1</sup> Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde mittels eines Organisationserlasses der Bundeskanzlerin mit Wirkung zum 17. Dezember 2013 zum Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur umstrukturiert.

Statistik der Straßenverkehrsunfälle

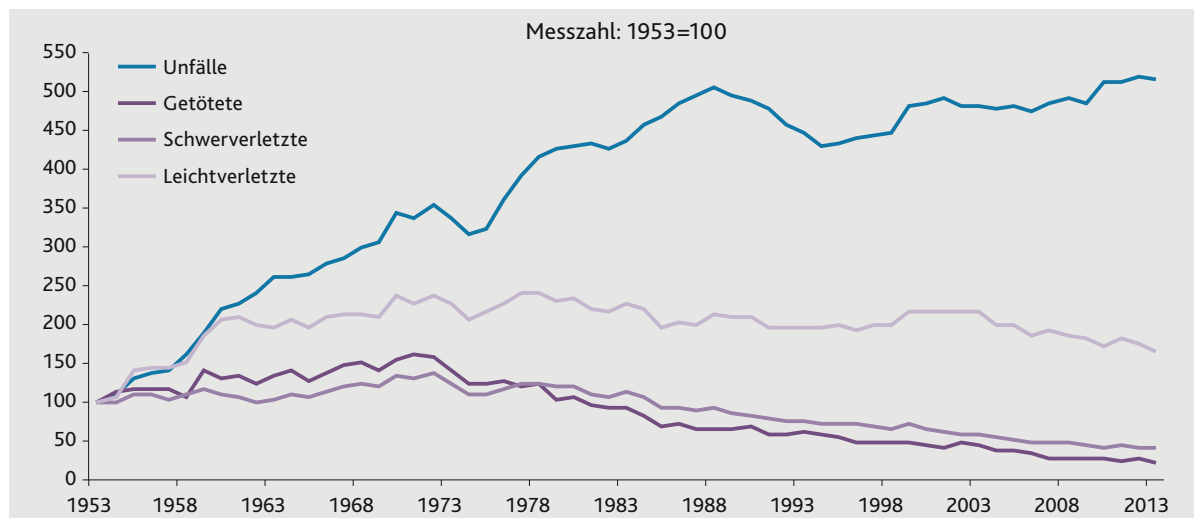
Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle wurde erstmals für das Jahr 1953 erhoben. Sie ist aktuell in § 1 des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (StVUnfStatG) angeordnet und wird monatlich als dezentrale Bundesstatistik erstellt. Die Statistik ist eine Vollerhebung. Es werden alle Straßenverkehrsunfälle abgebildet, die infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Deutschland entstanden sind und die von der Polizei aufgenommen wurden. Nicht erfasst sind dementsprechend alle Unfälle, die nicht der Polizei angezeigt wurden, z. B. weil die Beteiligten sich untereinander gütlich geeinigt haben.

Datengrundlage der Statistik bilden die Unterlagen der Polizeidienststellen aus den Unfallaufnahmen sowie für die fahrzeugbezogenen Merkmale nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 StVUnfStatG das Zentrale Fahrzeugregister. In Rheinland-Pfalz werden die Daten aus den Unfallaufnahmen vom Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur in elektronischer Form an das Statistische Landesamt übersandt. Die fahrzeugbezogenen Merkmale werden vom Kraftfahrt-Bundesamt separat an die Statistischen Landesämter übermittelt.

Die Statistik bietet Angaben zu den Unfällen, den Beteiligten, den Fahrzeugen, den Verunglückten und den Unfallursachen sowie zur Zahl der Benutzerinnen bzw. Benutzer der am Unfall beteiligten Fahrzeuge. Für Unfälle, bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist, sowie für schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden ist die Anzahl der erhobenen Merkmale größer als bei den übrigen Unfällen. Es ist davon auszugehen, dass diese Unfälle in der Statistik vollständig enthalten sind und die abgebildeten Merkmale eine hohe Qualität besitzen. Diese Angaben stehen u. a. in der Gliederung nach Ortslage, nach der Art der Verkehrsbeteiligung sowie nach Altersgruppen und Geschlecht zur Verfügung.

## G 2

## Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 1953–2013



verkehrsunfällen Getöteten in Rheinland-Pfalz – wie auch in Deutschland insgesamt – auf einem historischen Tiefstand angekommen. Seit der Einführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 nimmt die Anzahl der im Laufe eines Jahres Getöteten von der Tendenz her ab. Zuletzt betrug die Zahl der Verkehrstoten noch 23 Prozent des Wertes von 1953. Dies ist auf die stetigen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit zurückzuführen. Ungeachtet dessen sind weitere Anstrengungen vonnöten, um die genannten Zielvorgaben zu erreichen.<sup>2</sup>

### Etwa jeder neunte Unfall endet mit Personenschaden

Unfallkategorie zeigt schwerste Folge des Unfalls

Auskunft über die Folgen und die Schwere der Unfälle geben die sogenannten Unfallkategorien. In der Praxis werden sechs Unfallkategorien verwendet (siehe Textkasten). Demnach sind Unfälle zunächst in Personenschaden und Sachschaden zu

klassifizieren. Bei Unfällen mit mehreren Folgen ist jeweils die schwerste Folge für die Zuordnung des Unfalls zu einer Kategorie maßgebend. Wurde durch einen Unfall sowohl ein Personen- als auch ein Sachschaden verursacht, so wird dieser als ein Unfall mit Personenschaden gewertet, da der Personenschaden die schwerere Unfallfolge ist. Unfälle mit Sachschaden sind demnach stets als „Unfälle mit nur Sachschaden“ zu interpretieren. In den weitaus meisten Fällen sind Unfälle nur mit Sachschaden verbunden. Im Jahr 2013 endeten 89 Prozent aller Unfälle mit nur Sachschaden und elf Prozent aller Unfälle mit Personenschaden.

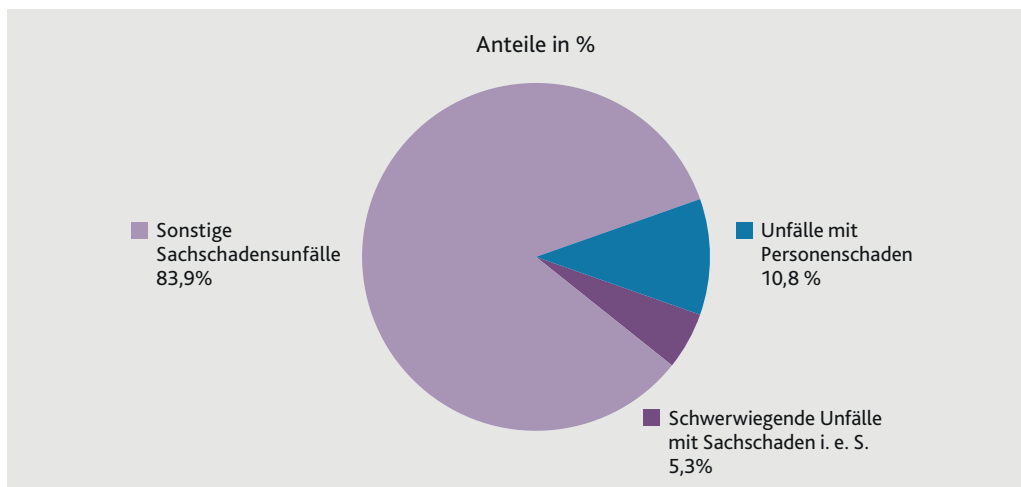
Zu den Unfällen mit Personenschaden gehören die Unfälle mit Getöteten, mit Schwerverletzten und mit Leichtverletzten. Im Jahr 2013 wurden 11 040 Unfälle mit Leichtverletzten, 3 080 Unfälle mit Schwerverletzten und 161 Unfälle mit Getöteten verzeichnet. Damit wurden bei 0,1 Prozent aller Unfälle Menschen getötet, bei 2,3 Prozent schwer- und bei 8,3 Prozent leichtverletzt. Innerhalb von Ortschaften ereigneten sich 8 290 bzw. 58 Prozent aller Unfälle mit Per-

125 Unfälle mit Getöteten außerhalb von Ortschaften

<sup>2</sup> Vgl. dazu: Vorndran, Ingeborg: Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2012. In: Wirtschaft und Statistik August 2013. S. 578–591. Vgl. dazu ferner: Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2012 und 2013. In: Deutscher Bundestag. Drucksache 18/2420.

G 3

## Straßenverkehrsunfälle 2013 nach Unfallkategorien



## Unfallkategorien

Eine Unfallkategorie ist die schwerste Unfallfolge eines Verkehrsunfalls. Es werden die folgenden sechs Kategorien unterschieden:

1. **Unfall mit Getöteten:** Unfall mit Personenschaden, bei dem mindestens ein Verkehrsteilnehmer getötet wurde.
2. **Unfall mit Schwerverletzten:** Unfall mit Personenschaden, bei dem mindestens ein Verkehrsteilnehmer schwerverletzt, aber kein Verkehrsteilnehmer getötet wurde.
3. **Unfall mit Leichtverletzten:** Unfall mit Personenschaden, bei dem mindestens ein Verkehrsteilnehmer leichtverletzt, aber kein Verkehrsteilnehmer schwerverletzt oder getötet wurde.
4. **Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im engeren Sinne:** Unfall mit nur Sachschaden, bei dem die Ursache ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit ist, für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist, und bei dem mindestens ein Kraftfahrzeug nicht mehr fahrbereit ist.
5. **Sonstiger Sachschadensunfall:** Unfall mit nur Sachschaden, der weder ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im engeren Sinne noch ein sonstiger Sachschadensunfall unter dem Einfluss berauschender Mittel ist.

Positiv abgegrenzt ist ein sonstiger Sachschadensunfall einer der drei folgenden Unfälle:

- Unfall mit nur Sachschaden, der im Verwargeldverfahren abgeschlossen werden konnte – unabhängig von der Fahrbereitschaft der beteiligten Kraftfahrzeuge.
  - Unfall mit nur Sachschaden, bei dem die Ursache ein Straftatbestand, aber nicht die Einwirkung von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln, ist und bei dem alle beteiligten Kraftfahrzeuge noch fahrbereit waren.
  - Unfall mit nur Sachschaden, bei dem die Ursache ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit ist, für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist, und bei dem alle beteiligten Kraftfahrzeuge noch fahrbereit waren.
6. **Sonstiger Sachschadensunfall unter dem Einfluss berauschender Mittel:** Unfall mit nur Sachschaden, bei dem mindestens ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stand, und bei dem alle beteiligten Kraftfahrzeuge nach dem Unfall noch fahrbereit waren.

sonenschaden. Dies ist vermutlich dadurch zu erklären, dass innerhalb von Ortschaften ein höheres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist und infolgedessen ein höheres Unfallpotenzial existiert. Die meisten Unfälle mit Getöteten hingegen treten außerhalb von Ortschaften auf. Im Jahr 2013 waren dies 125 Unfälle bzw. knapp 78 Prozent aller Unfälle mit Getöteten. Ursächlich hierfür dürfte sein, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten außerhalb von Ortschaften höher sind und das Verletzungsrisiko mit zunehmender Geschwindigkeit steigt. Mehr als 86 Prozent der Unfälle mit Getöteten außerhalb von Ortschaften waren den Landstraßen zuzurechnen, die Übrigen den Autobahnen.

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden: 5,2 Prozent aller Unfälle mit Sachschaden

Unfälle mit Sachschaden können schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne, sonstige Sachschadensunfälle und sonstige Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel sein.<sup>3</sup> Am häufigsten ist ein Unfall mit Sachschaden der Kategorie der sonstigen Sachschadensunfälle zuzurechnen. Im Jahr 2013 wurden 111 135 sonstige Sachschadensunfälle, 6 200 schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne sowie 860 sonstige Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel registriert. Der Anteil der sonstigen Sachschadensunfälle an allen Unfällen mit Sachschaden betrug folglich 94 Prozent. Die sonstigen Sachschadensunfälle sind damit gleichzeitig auch die insgesamt häufigste Unfallkategorie (84 Prozent aller Unfälle). In den Veröffentlichungen der amtlichen Statistik wird aber stets ein besonderes Augenmerk auf die Unfälle mit Personenschaden und die schwerwiegenden

<sup>3</sup> In Veröffentlichungen der amtlichen Statistik werden die sonstigen Sachschadensunfälle häufig mit den Sachschadensunfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel aggregiert, so dass die Unfälle mit Sachschaden dann nur in zwei Kategorien geführt werden.

Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne gerichtet. Einerseits sind die Daten darüber von größerem persönlichen und gesellschaftlichen Interesse, andererseits ist die Datenlage exakter, da die Genauigkeit der Unfallaufnahme mit der Schwere der Unfälle steigt.

### Rund 60 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden durch Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug

In der Praxis werden zehn Unfallarten unterschieden (siehe Textkasten). Die Unfallart unterscheidet vereinfacht dargestellt zwischen einem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, einem Zusammenstoß zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger, einem Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn, einem Abkommen von der Fahrbahn und einem Unfall anderer Art. Am häufigsten liegt ein Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug vor, und zwar in den meisten Fällen mit einem solchen, der einbiegt oder kreuzt. Im Jahr 2013 waren 8 625 bzw. 60 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden ein Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug. Darunter befanden sich 3 320 Fälle eines Zusammenstoßes mit einbiegenden oder kreuzenden Verkehrsteilnehmern. Am zweithäufigsten ist mit 2 740 Unfällen bzw. 19 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden ein Abkommen von der Fahrbahn gegeben. Dabei handelt es sich in den meisten Fällen (1 660) um ein Abkommen nach rechts.

Die Häufigkeit der einzelnen Unfallarten ist abhängig von der Ortslage des Unfalls. Dies bedeutet, dass einige Unfallarten innerhalb und andere Unfallarten überwiegend außerhalb von Ortschaften auftreten. Ein Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt, ist vorwie-

Unfallart informiert über Unfallhergang

Häufigste Unfallart innerhalb von Ortschaften: Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt

## Unfallarten

Die Unfallart beschreibt die wirkliche Kollision oder, sofern es keine Kollision gegeben hat, die erste mechanische Einwirkung auf einen Verkehrsteilnehmer. Es werden die folgenden Unfallarten unterschieden:

1. **Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht:** Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das nicht verkehrsbedingt anfährt oder anhält oder das am Fahrbahnrand, auf einem Seitenstreifen, auf einem Gehweg oder auf einem Parkplatz hält oder parkt.
2. **Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet:** Zusammenstoß durch Auffahren auf ein Fahrzeug, das selbst noch fuhr oder verkehrsbedingt hielt.
3. **Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt:** Zusammenstoß durch Streifen beim Nebeneinanderfahren oder durch Schneiden beim Fahrstreifenwechsel.
4. **Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das entgegenkommt:** Zusammenstoß im Begegnungsverkehr, ohne dass ein Kollisionspartner die Absicht hatte, über die Gegenspur abzubiegen.
5. **Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt:** Zusammenstoß mit dem Querverkehr und Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das aus einer anderen Straße, einem anderen Weg oder einem anderen Grundstück einbiegt oder dorthin abbiegen möchte.
6. **Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger:** Zusammenstoß mit Personen, jedoch nicht mit Personen, die sich arbeitsbedingt auf der Fahrbahn aufhalten oder die in enger Verbindung zu einem anderen Fahrzeug stehen.
7. **Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn:** Aufprall z. B. auf einen umgestürzten Baum, auf Steine, auf verlorene Fracht oder auf freilaufende Tiere oder Wild.
8. **Abkommen von der Fahrbahn nach rechts:** Abkommen von der Fahrbahn nach rechts, ohne dass es zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen ist.
9. **Abkommen von der Fahrbahn nach links:** Abkommen von der Fahrbahn nach links, ohne dass es zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen ist.
10. **Unfall anderer Art:** Alle Unfälle, die sich nicht den Unfallarten 1 – 9 zuordnen lassen.

gend innerhalb von Ortschaften anzutreffen, da dort mehr Kreuzungen passiert werden als außerhalb von Ortschaften. Im Jahr 2013 wurden innerhalb von Ortschaften 2 460 bzw. 74 Prozent aller Zusammenstöße dieser Art registriert. Der Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt, macht damit gleichzeitig 30 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften aus und ist so die häufigste Unfallart innerhalb von Ortschaften. Ein Abkommen von der Fahrbahn nach rechts ereignet sich demgegenüber vorwiegend außerhalb von Ortschaften. Dies lässt sich dadurch erklären, dass außerhalb von Ortschaften mit höheren Geschwindigkeiten gefahren wird als innerhalb von Ortschaften und deshalb die Gefahr größer ist, die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Unter den Unfällen mit Personenschaden waren 1 280 Fälle eines Abkommens von der Fahrbahn nach rechts außerhalb von Ortschaften. Damit trugen sich 77 Prozent aller Unfälle dieser Art außerhalb von Ortschaften zu. Zudem waren 21 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden außerhalb von Ortschaften durch ein Abkommen von der Fahrbahn nach rechts gekennzeichnet. Das Abkommen von der Fahrbahn nach rechts ist so gleichzeitig die häufigste Art von Unfällen außerhalb von Ortschaften.

Häufigste Unfallart außerhalb von Ortschaften: Abkommen von der Fahrbahn nach rechts

### Am häufigsten führt Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug zu Unfall

Über den Unfallhergang informiert der sogenannte Unfalltyp. Er beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall geführt hat. Dies ist diejenige Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Unfallursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar macht. In

Unfalltyp beschreibt Konfliktsituation, die zum Unfall führt

der Praxis kommen sieben Unfalltypen zur Anwendung (siehe Textkasten). Der insgesamt am häufigsten auftretende Unfalltyp ist der Fahrnfall. Darunter ist ein Unfall zu verstehen, der durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug ausgelöst wird, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Im Jahr 2013 ereigneten sich 3 760 Fahrnfälle, 3 540 Unfälle im Längsverkehr und 2 790 Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit Personenschaden. Zusammen machten diese drei Unfalltypen 71 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden aus.

Die Häufigkeit der einzelnen Unfalltypen ist wie die der einzelnen Unfallarten von der Ortslage des Unfalls abhängig. Der Fahrnfall ist überwiegend außerhalb von Ortschaften anzutreffen. Hier ist die Wahrscheinlichkeit größer, die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren und dadurch z. B. von der Fahrbahn abzukommen. Außerhalb von Ortschaften trugen sich 2 420 bzw. 64 Prozent aller Fahrnfälle mit Personenschaden zu. Gleichzeitig waren 40 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden außerhalb von Ortschaften Fahrnfälle. Damit stellt

Häufigster Unfalltyp außerhalb von Ortschaften ist Fahrnfall

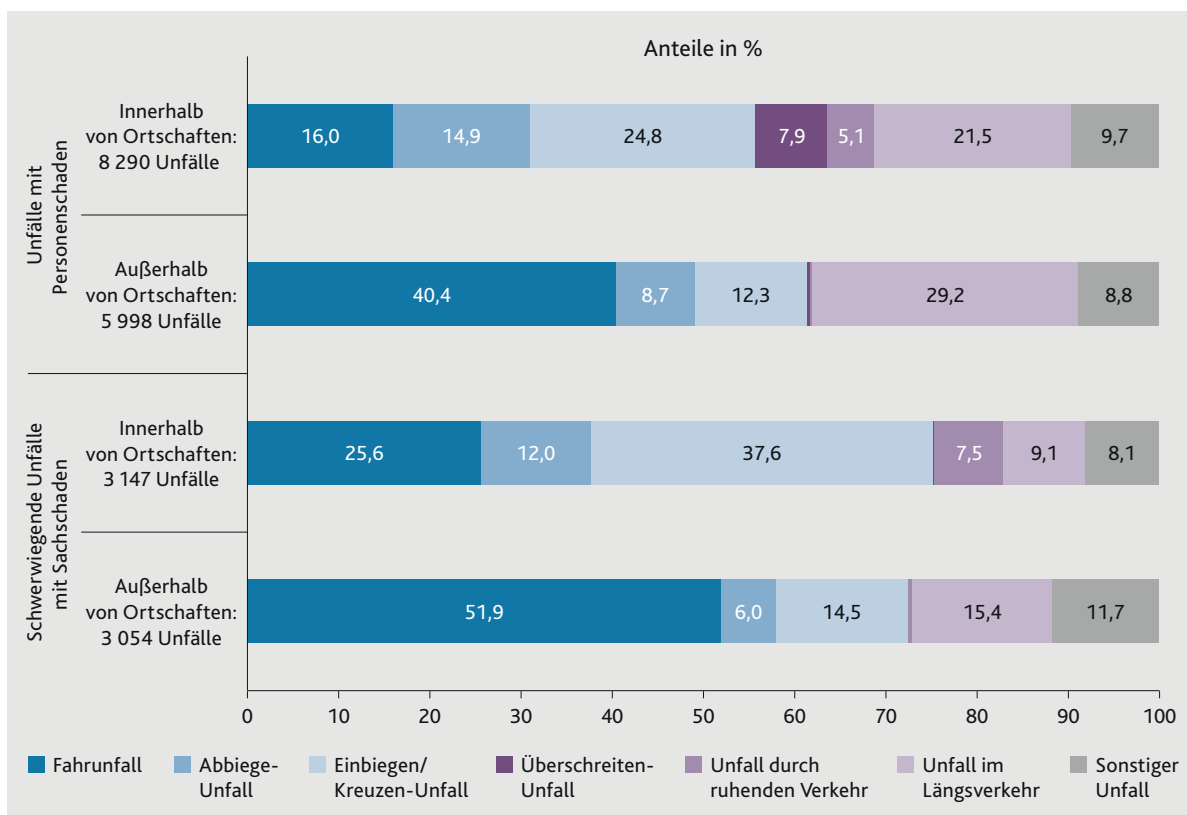
T 1

### Straßenverkehrsunfälle 2013 nach Unfallkategorien, Unfallarten und Unfalltypen sowie jeweils nach Ortslage

Merkmal	Insgesamt	Davon		
		innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften insgesamt	darunter: auf Autobahnen
<b>Unfälle nach Unfallkategorien</b>				
Unfälle mit Personenschaden	14 288	8 290	5 998	969
Unfälle mit Getöteten	161	36	125	17
Unfälle mit Schwerverletzten	3 084	1 448	1 636	212
Unfälle mit Leichtverletzten	11 043	6 806	4 237	740
Unfälle mit nur Sachschaden	118 193	.	.	.
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden i. e. S.	6 201	3 147	3 054	847
Sonstige Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel	857	.	.	.
Übrige Sachschadensunfälle	111 135	.	.	.
<b>Unfälle mit Personenschaden nach Unfallarten</b>				
Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das ...				
... anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	1 243	963	280	51
... vorausfährt oder wartet	2 152	1 104	1 048	391
... seitlich in gleicher Richtung fährt	609	321	288	129
... entgegenkommt	1 304	576	728	9
... einbiegt oder kreuzt	3 317	2 456	861	16
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	1 270	1 186	84	1
Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn	200	69	131	19
Abkommen von der Fahrbahn nach ...				
... rechts	1 662	381	1 281	196
... links	1 077	222	855	112
Unfall anderer Art	1 454	1 012	442	45
<b>Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen</b>				
Fahrnfall	3 759	1 338	2 421	288
Abbiege-Unfall	1 755	1 233	522	16
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2 794	2 055	739	18
Überschreiten-Unfall	674	654	20	0
Unfall durch ruhenden Verkehr	434	422	12	1
Unfall im Längsverkehr	3 538	1 784	1 754	542
Sonstiger Unfall	1 334	804	530	104

G 4

### Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne 2013 nach Unfalltyp und Ortslage



### Unfalltypen

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte. Dies ist diejenige Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte.

- Fahrerunfall:** Unfall, ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben.
- Abbiege-Unfall:** Unfall, ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall:** Unfall, ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.
- Überschreiten-Unfall:** Unfall, ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern der Fußgänger nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgeboten ist.
- Unfall durch ruhenden Verkehr:** Unfall, ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.
- Unfall im Längsverkehr:** Unfall, ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern der Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
- Sonstiger Unfall:** Alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zugeordnet werden können.



Häufigster Unfalltyp innerhalb von Ortschaften ist Einbiegen/Kreuzen-Unfall

der Fahrnunfall den häufigsten Unfalltyp außerhalb von Ortschaften dar. Der Einbiegen/Kreuzen-Unfall dagegen tritt überwiegend innerhalb von Ortschaften auf. Dabei handelt es sich um einen Unfall, der durch einen an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten entstandenen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug ausgelöst wird. Innerhalb von Ortschaften ereigneten sich 2 055 Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit Personenschaden. Dies waren 74 Prozent aller Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit Personenschaden sowie 25 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften. Der Einbiegen/Kreuzen-Unfall ist damit der häufigste Unfalltyp innerhalb von Ortschaften.

#### Vier von fünf Verunglückten nur leicht verletzt

Entsprechend der Einteilung der Unfälle in Unfallkategorien wird bei der Schwere der Verletzung danach differenziert, ob die Ver-

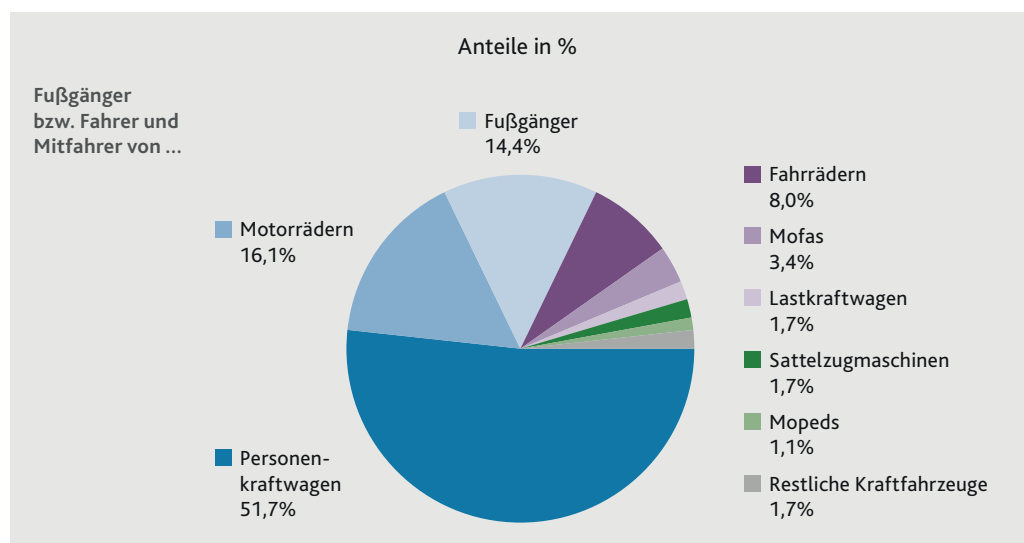
unglückten leichtverletzt, schwerverletzt oder getötet wurden. Im Jahr 2013 wurden infolge von Unfällen mit Personenschaden 15 000 Personen leichtverletzt (80 Prozent aller Verletzten), 3 554 Personen schwerverletzt (19 Prozent) und 174 Personen getötet (0,9 Prozent). Demgegenüber standen gemessen an allen Unfällen mit Personenschaden 77 Prozent Unfälle mit Leichtverletzten, 22 Prozent Unfälle mit Schwerverletzten und 1,1 Prozent Unfälle mit Getöteten. Die Abweichungen sind dadurch zu erklären, dass bei einem Unfall mit Personenschaden mehrere Personen verletzt worden sein können, und dies zusätzlich in unterschiedlicher Schwere.

Die im Straßenverkehr Verunglückten können zum Zeitpunkt des Unfalls mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß am Straßenverkehr teilgenommen haben. Über die Art des benutzten Verkehrsmittels gibt die Aufgliederung nach den Verkehrsbeteiligungsarten Auskunft. In der amtlichen Statistik wird unterschieden zwischen Mofas, Mopeds, Motorrädern, Personen-

0,9 Prozent der Verunglückten verlieren ihr Leben

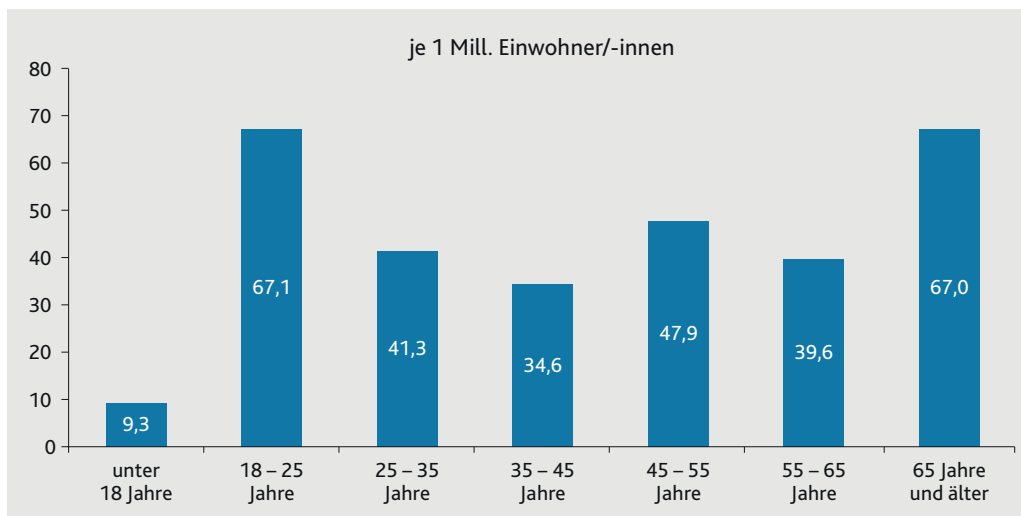
61 Prozent der Verunglückten sind Insassen eines Personenkraftwagens

#### G 5 Getötete bei Straßenverkehrsunfällen 2013 nach Verkehrsbeteiligungsarten



G 6

## Getötete bei Straßenverkehrsunfällen 2013



kraftwagen, Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, landwirtschaftlichen Zugmaschinen, übrigen Kraftfahrzeugen, Fahrrädern, anderen Fahrzeugen, Fußgängern und sonstigen Personen. Die größte Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten sind Insassen eines Personenkraftwagens. Im Jahr 2013 traf dies auf 11 400 Personen zu, was fast 61 Prozent aller Verunglückten entspricht. Dieser Wert dürfte auf den hohen Anteil zurückzuführen sein, den die Personenkraftwagen am Straßenverkehr insgesamt einnehmen. Die größte Anzahl an Getöteten (90 Personen) waren Insassen von Personenkraftwagen. Unter den Getöteten war in etwa jede zweite Person Insasse eines Personenkraftwagens, jeder sechste Fahrer oder Mitfahrer eines Motorrads, jeder siebte ein Fußgänger und jeder zwölfte ein Fahrradfahrer. Die höchsten prozentualen Anteile an Getöteten entfallen auf Fußgänger und Motorradbenutzer. Dies kommt dadurch zustande, dass diese Verkehrsteilnehmer nur wenig bzw. gar nicht geschützt sind. Während insgesamt 0,9 Prozent aller Verunglückten getötet wurden, betrug der betreffende Anteil unter den Fußgängern

1,8 Prozent und unter den Motorradbenutzern 1,6 Prozent.

Nicht alle Verkehrsteilnehmer sind einem gleichermaßen hohen Risiko ausgesetzt, im Straßenverkehr in einen Unfall verwickelt zu sein und dabei getötet zu werden. Der am stärksten gefährdete Personenkreis, gemessen an der Anzahl der Getöteten je eine Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner, bildet die Gruppe der 18- bis unter 25-Jährigen, d. h. die Gruppe der jungen Erwachsenen. Im Jahr 2013 waren 22 bei Straßenverkehrsunfällen getötete Personen dieser Altersgruppe zuzurechnen. Dies entspricht 67 Getöteten je eine Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner. Junge Erwachsene nehmen nach dem Erwerb des Führerscheins meist direkt mit dem Personenkraftwagen am Straßenverkehr teil, verfügen in der Regel erst über eine geringe Fahrpraxis und überschätzen vielfach – dies gilt insbesondere für junge Männer – ihr fahrerisches Können. Von den 22 getöteten jungen Erwachsenen waren 17 mit einem Personenkraftwagen unterwegs und darunter 13 als Fahrzeugführer. Von den betreffenden 13 Personen waren neun männlich.

Junge Erwachsene sind hohem Todesrisiko ausgesetzt

Seniorinnen  
und Senioren  
sind ebenfalls  
hohem Risiko  
ausgesetzt

Der am zweitstärksten gefährdete Personenkreis gehört der Gruppe der 65-Jährigen und Älteren an, d. h. die Gruppe der Seniorinnen und Senioren. Im Jahr 2013 waren 55 aller bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten 65 Jahre und älter. Dies entspricht 67 Getöteten je eine Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner. Dieses erhöhte Risiko kann

durch altersbedingte Einflussfaktoren (z. B. zurückgehende Leistungskraft oder körperlichen Gebrechen) begründet sein. Im Jahr 2013 stellten die Seniorinnen und Senioren 10,5 Prozent aller im Straßenverkehr Verunglückten, aber 32 Prozent der Getöteten. Das hohe Risiko der Seniorinnen und Senioren wird zudem dadurch be-

T 2

### Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen sowie jeweils nach Straßenkategorien

Merkmal	Insgesamt	Davon		
		innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften	
			insgesamt	darunter: auf Autobahnen
<b>Verunglückte</b>				
Verunglückte	18 728	10 060	8 668	1 525
Getötete	174	36	138	22
Schwerverletzte	3 554	1 517	2 037	285
Leichtverletzte	15 000	8 507	6 493	1 218
<b>Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung</b>				
als Fahrer und Mitfahrer von ...				
... Mofas	6	2	4	-
... Mopeds	2	1	1	-
... Motorrädern	28	4	24	1
... Personenkraftwagen	90	6	84	16
... Lastkraftwagen	3	-	3	2
... Sattelzugmaschinen	3	-	3	3
... Landwirtschaftlichen Zugmaschinen	1	-	1	-
... anderen Zugmaschinen	-	-	-	-
... übrigen Kraftfahrzeugen	1	1	-	-
... Fahrrädern	14	4	10	.
... anderen Fahrzeugen	1	-	1	.
Fußgänger	25	18	7	.
<b>Getötete nach Altersgruppen</b>				
unter 6 Jahre	1	1	-	-
6 – 10 Jahre	-	-	-	-
10 – 15 Jahre	3	1	2	2
15 – 18 Jahre	2	-	2	-
18 – 21 Jahre	15	-	15	2
21 – 25 Jahre	7	-	7	-
25 – 30 Jahre	9	2	7	1
30 – 35 Jahre	10	-	10	3
35 – 40 Jahre	8	-	8	1
40 – 45 Jahre	9	-	9	1
45 – 50 Jahre	16	-	16	3
50 – 55 Jahre	17	5	12	4
55 – 60 Jahre	15	4	11	2
60 – 65 Jahre	7	1	6	-
65 – 70 Jahre	16	3	13	2
70 – 75 Jahre	18	8	10	1
75 und älter	21	11	10	-

einflusst, dass der Anteil dieser Gruppe an der Bevölkerung infolge des demografischen Wandels im Steigen begriffen ist und dass sie sich heutzutage zudem tendenziell aktiver verhalten und intensiver bzw. länger am Straßenverkehr teilnehmen als in früherer Zeit.

### Großteil der Unfälle hat zwei Beteiligte

Alleinunfälle häufig mit Todesfolge

Beteiligte sind alle Fahrzeugführer oder Fußgänger, die infolge des Straßenverkehrsunfalls einen Personen- oder Sachschaden verursacht bzw. erlitten haben. Verunglückte Mitfahrer zählen folglich nicht zu den Beteiligten. An einem Straßenverkehrsunfall kann eine verschieden große Anzahl an Personen beteiligt sein. Dementsprechend wird unterschieden zwischen Alleinunfällen, d. h. Unfällen mit nur einem Beteiligten, sowie Unfällen mit zwei Beteiligten und Unfällen mit drei und mehr Beteiligten. Am häufigsten sind zwei Personen an einem Unfall beteiligt (9 575 Fälle bzw. 67 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden). Es folgten

die Alleinunfälle mit einer Anzahl von 3 347 Unfällen und einem Anteil von 23 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden. Das Risiko eines Beteiligten, bei einem Unfall zu Tode zu kommen, ist – gemessen an der Anzahl der Beteiligten je 1 000 Unfälle – am höchsten für die Alleinunfälle. Im Jahr 2013 betrug das Risiko für die Alleinunfälle 17 Getötete je 1 000 Unfälle, für die Unfälle mit zwei Beteiligten 8,8 je 1 000 Unfälle und im Gesamtdurchschnitt 12,2 Getötete je 1 000 Unfälle mit der jeweils betreffenden Zahl an Beteiligten. Häufige Ursache für Alleinunfälle die zum Tod des Fahrers führen sind, das Abkommen von der Fahrbahn oder Unfälle durch den Aufprall gegen ein auf der Fahrbahn befindliches Hindernis.

Einer der an einem Straßenverkehrsunfall Beteiligten wird von der Polizei stets als der sogenannte Hauptverursacher des Unfalls geführt. Der Hauptverursacher ist dabei derjenige Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld an dem Unfall trägt. Die Häufigkeit, mit der Personen einer

Junge Erwachsene sowie Seniorinnen und Senioren sind oft Hauptverursacher

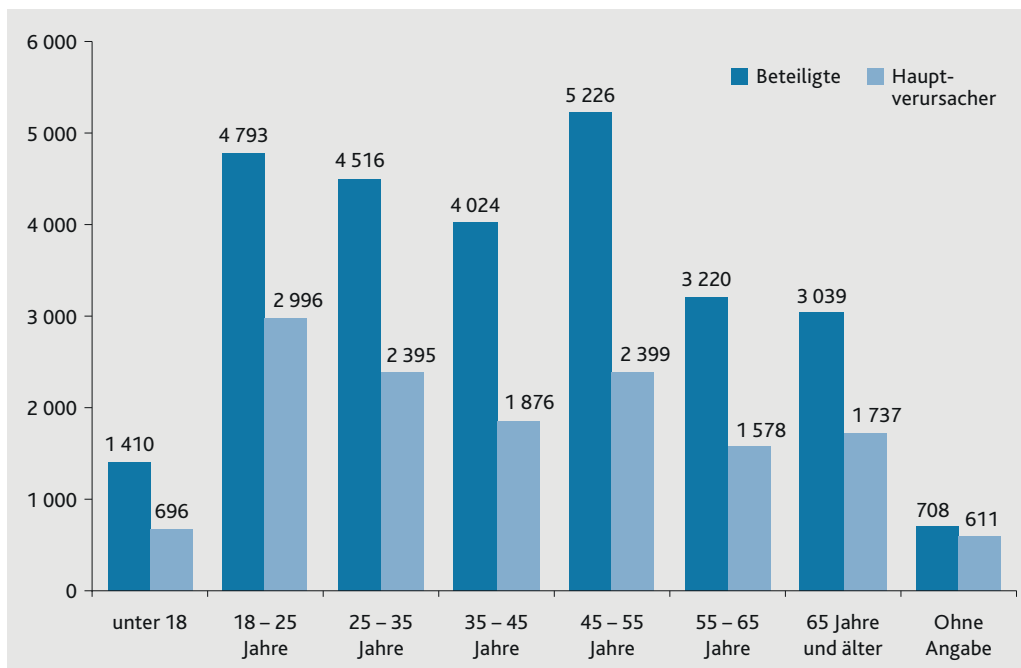
T 3

### Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen sowie jeweils nach Straßenkategorien

Merkmal	Insgesamt	Davon		
		innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften	
			insgesamt	darunter: auf Autobahnen
<b>Beteiligte</b>				
Unfälle mit Personenschaden	26 936	16 324	10 612	1 944
Unfälle mit Getöteten	321	72	249	50
Unfälle mit Schwerverletzten	5 488	2 714	2 774	402
Unfälle mit Leichtverletzten	21 127	13 538	7 589	1 492
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden i. e. S.	11 003	6 014	4 989	1 467
<b>Unfälle mit Personenschaden nach Anzahl der Beteiligten</b>				
Alleinunfälle	3 347	1 104	2 243	269
Unfälle mit 2 Beteiligten	9 575	6 465	3 110	522
Unfälle mit 3 Beteiligten	1 122	617	505	124
Unfälle mit 4 Beteiligten	185	84	101	38
Unfälle mit 5 oder mehr Beteiligten	59	20	39	16

G 7

### Beteiligte und Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschäden nach Altersgruppen



bestimmten Gruppe der Hauptverursacher eines Unfalls sind, wird als die Fahrqualität bezeichnet. Sie zeigt eine deutliche Abhängigkeit vom Alter. Überdurchschnittlich häufig sind junge Erwachsene mit einem Alter von 18 bis unter 25 Jahren sowie Seniorinnen und Senioren mit einem Alter ab 65 Jahren der Hauptverursacher eines Straßenverkehrsunfalls. Im Jahr 2013 waren 2 996 junge Erwachsene und 1 737 Seniorinnen und Senioren Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden. Das waren jeweils etwa zwei Drittel der jeweiligen Altersgruppe. Das erhöhte Risiko von älteren Verkehrsteilnehmern, einen Unfall zu verursachen, ist vermutlich durch dieselben Umstände zu erklären wie das erhöhte Risiko dieser Verkehrsteilnehmer, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken. Die Fahrqualität weist zudem eine Abhängigkeit vom Geschlecht auf. Ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Hauptverursachern sind Männer (64 Prozent).

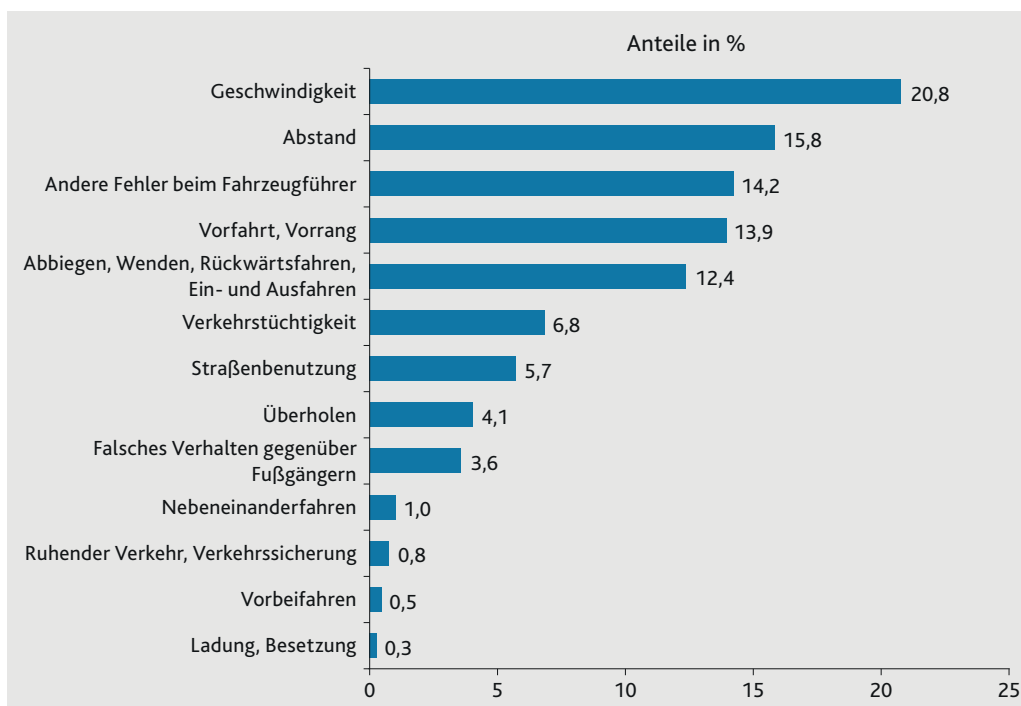
### Häufigste Unfallursache ist Fehlverhalten der Fahrzeugführer

Straßenverkehrsunfälle können vielfältige Ursachen haben. Insgesamt werden 79 Unfallursachen unterschieden. Diese lassen sich grob zusammenfassen zu den Ursachenkategorien Fehlverhalten der Fahrzeugführer, technische Mängel und Wartungsmängel, Fehlverhalten der Fußgänger, allgemeine Unfallursachen und sonstige Ursachen. Zu einem Straßenverkehrsunfall können von der Polizei bis zu acht Unfallursachen festgehalten werden. Diese teilen sich auf in bis zu drei Ursachen bezogen auf den Hauptverursacher, bis zu drei Ursachen bezogen auf einen weiteren Beteiligten und bis zu zwei allgemeine Unfallursachen. Zu den 14 288 Unfällen mit Personenschaden wurden 19 230 Unfallursachen festgehalten. Dies sind im Durchschnitt 1,3 Ursachen je Unfall. Die weitaus größte Anzahl an Unfällen mit Personenschaden geht auf ein

Unfallursache beschreibt Sachverhalt, der Unfall ausgelöst hat

G 8

## Fehlverhalten der Fahrzeugführer als Ursachen von Unfällen mit Personenschaden 2013



Fehlverhalten der Fahrzeugführer zurück. Im Jahr 2013 waren 91 Prozent aller erfassten Ursachen von Unfällen mit Personenschaden ein Fehlverhalten der Fahrzeugführer. Weitere 5,2 Prozent waren allgemeine Unfallursachen, worunter Unfälle aufgrund von schlechten Straßenverhältnissen, Hindernissen oder widrigen Witterungseinflüssen subsumiert werden. Die restlichen Ursachen haben nur eine untergeordnete Bedeutung.

Häufigstes Fehlverhalten der Fahrzeugführer ist nicht angepasste Geschwindigkeit

Die häufigste Unfallursache aus der Ursachenkategorie Fehlverhalten der Fahrzeugführer ist eine nicht angepasste Geschwindigkeit.<sup>4</sup> Im Jahr 2013 waren 3 636 Unfälle mit Personenschaden und damit 21 Prozent aller durch ein Fehlverhalten der Fahrzeugführer verursachten Unfälle mit Personenschaden auf diesen Umstand zurückzuführen.

<sup>4</sup> Die sogenannten anderen Fehler beim Fahrzeugführer werden im Weiteren nicht betrachtet, da es sich dabei um eine Sammelposition handelt, die keine Aussage über die tatsächliche Unfallursache zulässt.

ren. Davon wiederum entfielen 232 Unfälle auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und 3 404 Unfälle auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen. Weitere häufige Unfallursachen bei den durch Fehlverhalten der Fahrzeugführer verursachten Unfälle mit Personenschaden sind ein ungenügender Sicherheitsabstand (2 712 Fälle bzw. 15,5 Prozent), ein Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (1 763 Fälle bzw. zehn Prozent) oder ein Fehler beim Abbiegen (1 114 Fälle bzw. 6,4 Prozent).

Die schwerwiegendste Unfallursache, gemessen an der absoluten Zahl an Getöteten bzw. Schwerverletzten, ist das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Infolge dieses speziellen Fehlverhaltens der Fahrzeugführer wurden 95 Menschen getötet und 1 313 Menschen schwerverletzt. Dies

Nicht angepasste Geschwindigkeit oft mit Todesfolge

sind, bezogen auf alle durch ein Fehlverhalten der Fahrzeugführer Getöteten bzw. Schwerverletzten, 40 Prozent aller Getöteten und 29 Prozent aller Schwerverletzten.

### Großteil der Unfälle ereignet sich in Landkreisen

Unfallschwerpunkte bezogen auf Einwohnerzahl sind kreisfreie Städte

Etwa 70 Prozent der Straßenverkehrsunfälle in Rheinland-Pfalz 2013 ereigneten sich in den Landkreisen und 30 Prozent in den kreisfreien Städten. Unfallschwerpunkte, bezogen auf die reine Anzahl an Unfällen mit Personenschaden, waren die kreisfreie Stadt Ludwigshafen am Rhein mit 756, der Westerwaldkreis mit 744, der Landkreis Neuwied mit 702, der Landkreis Mayen-Koblenz mit 682 und die kreisfreie Stadt Mainz mit 675. Diese Verwaltungsbezirke zählen zu den sechs bevölkerungsreichsten in Rheinland-Pfalz. Die hohe Anzahl an Unfällen in bevölkerungsreichen Verwaltungsbezirken ist darauf zurückzuführen, dass dort ein höheres Verkehrsaufkommen anfällt und deshalb das Potenzial an Unfällen größer ist. Wird die Anzahl der Unfälle zur Zahl der Einwohnerinnen bzw. Einwohner in Beziehung gesetzt, ergibt sich ein abweichendes Bild. Unfallschwerpunkte lagen allesamt in kreisfreien Städten, und zwar in Landau in der Pfalz mit 63, Speyer mit 52, Koblenz mit 49, Frankenthal (Pfalz) mit ebenfalls 49 und Ludwigshafen am Rhein mit 47 Unfällen mit Personenschaden je 10 000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner. Dies geht darauf zurück, dass Unfälle mit Personenschaden zum größten Teil innerhalb von Ortschaften zu verzeichnen sind. Im Jahr 2013 betrug der entsprechende Anteil 58 Prozent. Die meisten Getöteten je eine Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner hingegen gab es in den Landkreisen Vulkaneifel (114,9 Getötete je

eine Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner), Eifelkreis Bitburg-Prüm (104,1), Westerwaldkreis (95,6), Cochem-Zell (94,7) und Südliche Weinstraße (91,8). Dies ist dadurch zu erklären, dass Unfälle mit Getöteten zum größten Teil außerhalb von Ortschaften auftreten. Im Jahr 2013 waren dies 79 Prozent. Ursächlich dafür dürften insbesondere die höheren Geschwindigkeiten sein.

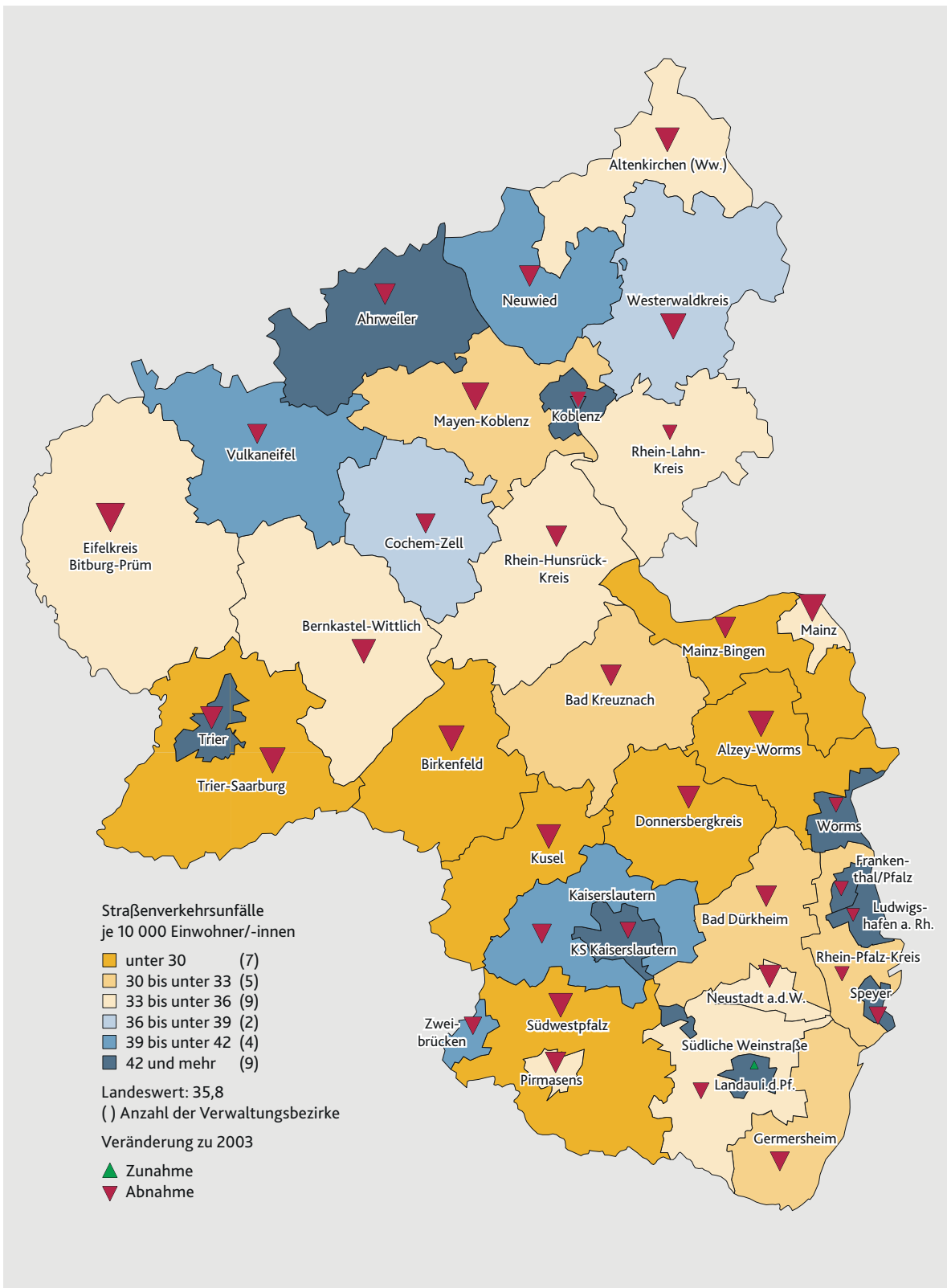
### Fazit

Die in der Vergangenheit ergriffenen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit haben Wirkung gezeigt. Im Jahr 2013 gab es in Rheinland-Pfalz – wie auch in Deutschland insgesamt – die niedrigste Anzahl an bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten seit der Einführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953. Um die nationalen und internationalen Ziele zu erreichen, sind jedoch noch weitere Anstrengungen zu unternehmen. Dabei sind für alle drei Aktionsfelder des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms verschieden gelagerte Herausforderungen zu bewältigen. Beim Aktionsfeld „Mensch“ ist dies der demografische Wandel, wodurch der Anteil an älteren Menschen im Straßenverkehr steigen wird. Hier gilt es, die älteren Menschen besonders zu schützen und ihnen eine sichere Mobilität zu ermöglichen. Beim Aktionsfeld „Infrastruktur“ ist es die erwartete Steigerung der Mobilität insgesamt. Dadurch werden die Anforderungen an das Verkehrssystem weiterhin zunehmen. Diesbezüglich soll insbesondere die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes durch ein Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement gesichert und der wachsenden Nachfrage angepasst werden. Beim Aktionsfeld „Fahrzeugtechnik“ schließlich

Künftige Herausforderungen der Verkehrssicherheitspolitik

K 1

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2013 nach Verwaltungsbezirken





ist zum einen mit weiteren neuen technischen Entwicklungen zu rechnen, insbesondere hinsichtlich der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit. Diese Entwicklungen gilt es voranzutreiben und anschließend den Einsatz in der Breite zu forcieren. Zum anderen stehen umwälzende technologische Veränderungen durch alternative Antriebsformen bevor. Zu nennen sind hier Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenantriebe. Mit

diesen Antriebsformen verbundene Sicherheitsrisiken sollten frühzeitig identifiziert und minimiert werden.

Dr. Dirk Schneider leitet das Referat „Steuer- und Verwaltungsstatistiken“.

### Info

Detaillierte Informationen zum Themenbereich Verkehr finden Sie im Statistischen Jahrbuch 2014 unter [www.statistik.rlp.de/veroeffentlichungen/statistisches-jahrbuch](http://www.statistik.rlp.de/veroeffentlichungen/statistisches-jahrbuch)

Für Smartphone-Benutzer: Bildcode mit einer im Internet verfügbaren App scannen

