

Unfallgeschehen im Straßenverkehr



2006

Erscheinungsfolge: jährlich
Erschienen am 10. August 2007, korrigiert am 10. Januar 2008 (Tabelle 2)
Artikelnummer: 5462401079004

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

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2007

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Textteil

Inhalt

1. Das Unfallgeschehen 2006 im Überblick.....	3
2. Rückblick 100 Jahre Unfallstatistik	4
3. Unfallgeschehen nach Monaten.....	6
4. Unfallgeschehen nach Ortslagen	6
5. Unfallgeschehen nach Unfalltypen und -arten	8
6. Unfallursachen	9
7. Verunglückte nach Bundesländern	11
8. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	13
9. Verunglückte nach Geschlecht.....	13
10. Verunglückte nach Altersgruppen	15

Anhang

A Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik	17
B Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten	20
C Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG).....	21
D Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes	23
E Verkehrsunfallanzeige	24

Zeichenerklärung in Tabellen:

. = Zahlenwerte unbekannt oder geheim zu halten

Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2006

Weniger Unfälle auf deutschen Straßen

Die Entwicklung des Unfallgeschehens in Deutschland verläuft seit längerem positiv. Die Zahl der von der Polizei erfassten Unfälle insgesamt ist zwar in den letzten 15 Jahren nur leicht um 3,3% zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum wurden aber 15% weniger Unfälle mit Personenschaden, 16% weniger Verletzte und 55% weniger Unfallopfer gezählt. Die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr sinkt seit 1970 – mit wenigen Ausnahmejahren – kontinuierlich und hat im Jahr 2006 einen neuen Tiefststand erreicht. Dennoch verloren im letzten Jahr 5 091 Menschen in Deutschland ihr Leben als Folge eines Straßenverkehrsunfalls. Das waren durchschnittlich 14 Tote pro Tag.

1. Das Unfallgeschehen 2006 im Überblick

Im Jahr 2006 nahm die Polizei insgesamt 2,24 Mill. Unfälle auf, das waren 0,8% weniger als im Jahr 2005. Mehr als vier Fünftel aller Unfälle, zu denen die Polizei gerufen wurde, waren Sachschadensunfälle. Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, ist gegenüber dem Vorjahr um 3,6% auf 96 460 zurückgegangen, während die Zahl der übrigen Sachschadensunfälle um 0,3% auf 1,8 Mill. gesunken ist.

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2006	2005	Veränderung 2006 gegenüber 2005
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle			
insgesamt	2 235 318	2 253 992	-0,8
Unfälle mit Personenschaden	327 984	336 619	-2,6
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden	96 460	100 073	-3,6
Sonstige Sachschadensunfälle	1 810 874	1 817 300	-0,4
Verunglückte insgesamt	427 428	438 804	-2,6
Getötete	5 091	5 361	-5,0
Schwerverletzte	74 502	76 952	-3,2
Leichtverletzte	347 835	356 491	-2,4

Weiterhin rückläufig ist die Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde. Im Jahr 2006 ereigneten sich 327 984 Unfälle mit Personenschaden, das entspricht einem Rückgang um 2,6% gegenüber dem Vorjahr. Dabei verunglückten 427 428 Personen, 2,6% weniger als ein Jahr zuvor. Um 5% auf 5 091 zurückgegangen ist im Jahr 2006 die Zahl der Getöteten. So wenig Verkehrstote gab es seit Wiedereinführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 noch nie. Auch die Anzahl der Verletzten hat sich gegenüber dem Vorjahr reduziert: Es wurden 74 502 Schwerverletzte (-3,2%) und 347 835 Leichtverletzte (-2,4%) gezählt.

2. Rückblick: 100 Jahre Unfallstatistik

1886 wurde das erste Automobil patentiert. 20 Jahre danach sah sich die Regierung des Deutschen Reiches aufgrund der zunehmenden Motorisierung veranlasst, eine „Statistik der beim Betrieb von Kraftfahrzeugen vorkommenden schädigenden Ereignisse“ zu erheben. Am 1. April 2006 waren es genau 100 Jahre her, dass die Straßenverkehrsunfallstatistik in Deutschland eingeführt wurde. Wenige Monate später, ab Januar 1907, wurde zum ersten Mal auch der Kraftfahrzeugbestand erhoben.

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Jahr	Unfälle mit Personen- schaden	Verunglückte		Bestand an motorisierten Kraftfahrzeugen in Mill.	
		insgesamt	darunter	insgesamt	darunter
			Getötete		Personen- kraftwagen
1906/1907.....	2 230	2 564	145	0,03	0,01
1936	182 214	8 388	2,5	0,9
1953	345 019	12 631	4,8	1,3
1970	414 362	599 364	21 332	20,8	15,1
1980	412 672	555 966	15 050	33,8	25,9
1990	389 350	521 977	11 046	43,6	35,5
2000	382 949	511 577	7 503	53,0	42,8
2001	375 345	501 752	6 977	54,1	43,8
2002	362 054	483 255	6 842	55,0	44,4
2003	354 534	468 783	6 613	55,2	44,7
2004	339 310	445 968	5 842	55,7	45,0
2005	336 619	438 804	5 361	56,3	45,4
2006	327 984	427 428	5 091	56,7	46,1

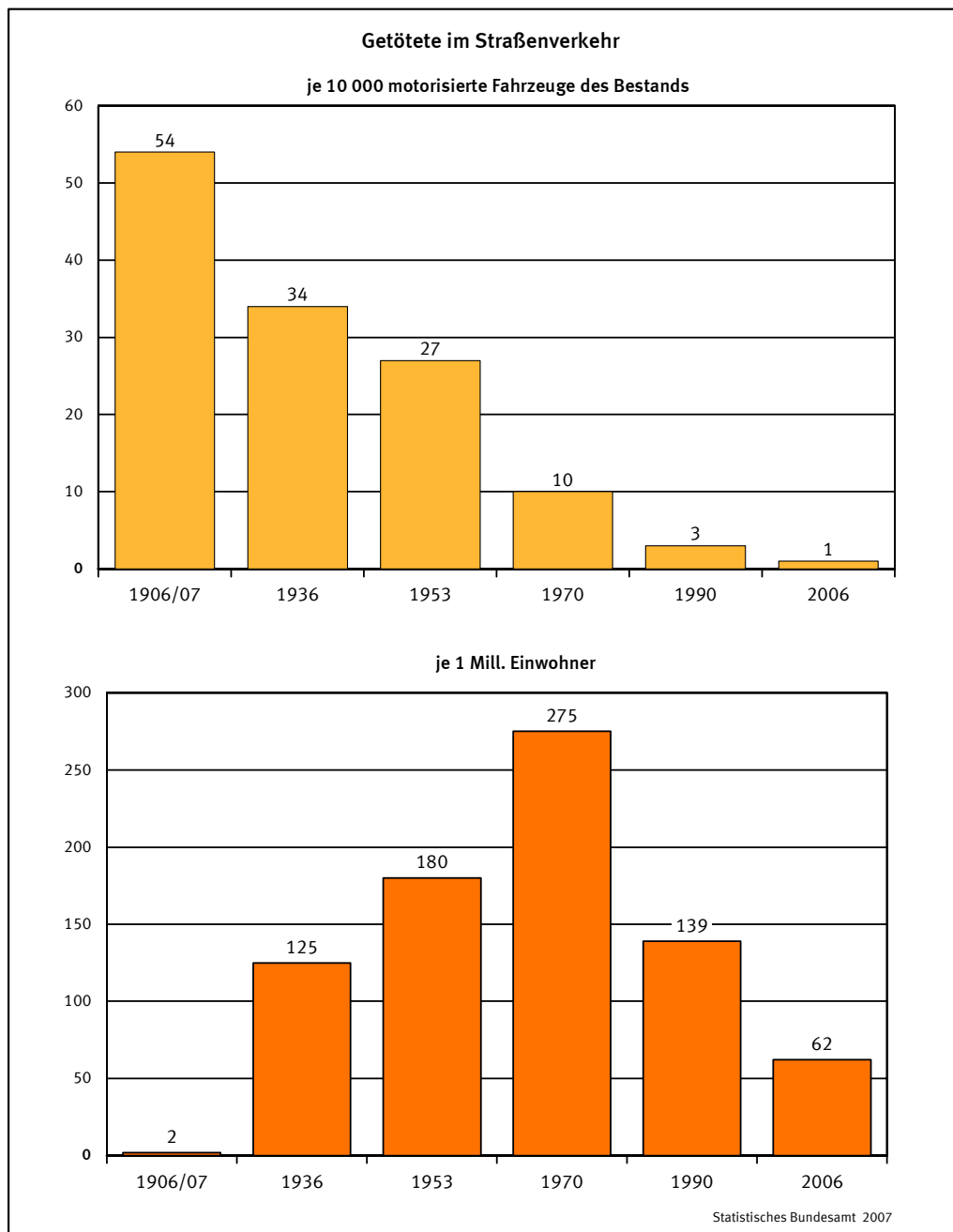
Im ersten Berichtsjahr (1. Oktober 1906 bis 30. September 1907) wurden 4 864 schädigende Ereignisse gezählt, bei denen 145 Personen getötet und 2 419 verletzt wurden. Die Bestandsstatistik ermittelte für den ersten Stichtag 27 026 zugelassene Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich. Je 10 000 Fahrzeuge des Bestands wurden demzufolge 54 Unfalltote registriert. Sechs Jahre später wurden bereits 11 785 schädigende Ereignisse mit 504 Getöteten und 6 313 Verletzten gezählt. Der Kraftfahrzeugbestand hatte bis zum 1. Januar 1914 auf 93 072 Fahrzeuge zugenommen.

Die Unfallstatistik wurde 1914 wegen des Kriegsbeginns, zumindest auf Reichsebene, für viele Jahre unterbrochen. Erst Mitte der 1930er-Jahre lagen wieder Ergebnisse vor: Der Kraftfahrzeugbestand hatte 1936 die Zahl von 2,5 Mill. erreicht, die Unfallzahl war auf rund 267 000 gestiegen. Fast 174 000 Verletzte und 8 388 Getötete waren die Bilanz. Auf den Bestand bezogen kamen damals 34 Menschen je 10 000 Fahrzeuge ums Leben. Die Statistik für 1938 konnte – wieder wegen Kriegsbeginns – nicht mehr fertiggestellt werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zuerst in der Britischen Zone ab 1947 Unfälle und ihre Folgen erfasst, nach und nach kamen andere Länder dazu.

Für 1953 lässt sich das erste Bundesergebnis (nach dem heutigen Gebietsstand) errechnen: 12 631 Verkehrstote bei einem Kraftfahrzeugbestand von fast 4,8 Mill. bedeuteten 27 Tote je 10 000 Fahrzeuge. In den Folgejahren stiegen sowohl die Zahl der Getöteten als auch der Fahrzeugbestand weiter. Der Höchststand wurde 1970 mit 21 332 Verkehrstoten gezählt, der Kraftfahrzeugbestand hatte inzwischen auf 20,8 Mill. zugenommen. Je 10 000 Fahrzeuge des Bestands wurden somit 10 Getötete registriert. Seitdem ist die Zahl der Verkehrstoten permanent gesunken. Die Zahl der motorisierten Fahrzeuge stieg auf 56,7 Mill. im Jahr 2006. Bezogen auf den Kraftfahrzeugbestand gab es weniger als einen Getöteten je 10 000 Fahrzeuge. Damit war das auf den jeweiligen Kraftfahrzeugbestand bezogene Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, im ersten Berichtsjahr der Straßenverkehrsunfallstatistik 1906/1907 fast 60-mal höher als im Jahr 2006.

Wird die Entwicklung der Zahl der Getöteten in den letzten 100 Jahren ins Verhältnis zur Bevölkerungsentwicklung gesetzt, so zeigt sich, dass das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, unterschiedlich verlief: Im ersten Berichtsjahr wurden etwa 2 Getötete je 1 Mill. Einwohner gezählt. Danach stieg dieser Wert ständig und erreichte im Jahr 1970 den bisherigen Höchststand mit 275 Getöteten je 1 Mill. Einwohner. Seitdem sinkt das bevölkerungsbezogene Unfallrisiko im Straßenverkehr kontinuierlich. Im Jahr 2006 wurden 62 Verkehrstote je 1 Mill. Einwohner ermittelt, das ist weniger als ein Viertel des Wertes von 1970.

Schaubild 1

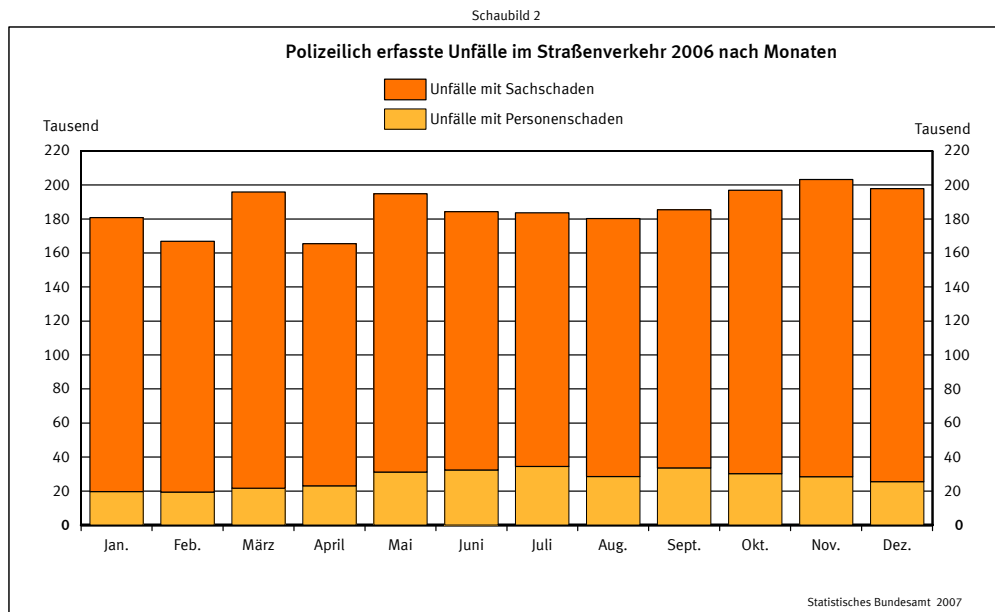


3. Unfallgeschehen nach Monaten

Wie das Schaubild 2 zeigt, unterliegt das Unfallgeschehen saisonalen Schwankungen.

Im Jahr 2006 ereigneten sich mit einem Anteil von 9,1 % die meisten polizeilich erfassten Unfälle im November, gefolgt von den Monaten Dezember (8,9 %) und Oktober (8,8 %). Die höhere Unfallzahl in den Herbst- bzw. Wintermonaten ist vor allem auf mehr Unfälle mit ausschließlich Sachschaden zurückzuführen. Dagegen gibt es in den Sommermonaten mehr Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kommen. Im Jahr 2006 gab es die meisten Personenschadensunfälle (10 %) im Juli. Analog dazu wurden in diesem Monat mit 43 820 Verletzten (10 %) und 543 Getöteten (11 %) auch die meisten Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen gezählt. Grund für diese jahreszeitlich unterschiedliche Häufung von Unfällen sind die Witterungsverhältnisse. Bei schlechtem Wetter, insbesondere bei winterlichen Straßenverhältnissen, werden insgesamt mehr Unfälle registriert, diese sind aber häufig weniger folgeschwer, da nicht so schnell gefahren wird und weniger ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Zweiradfahrer) beteiligt sind.

November unfallträchtigster Monat



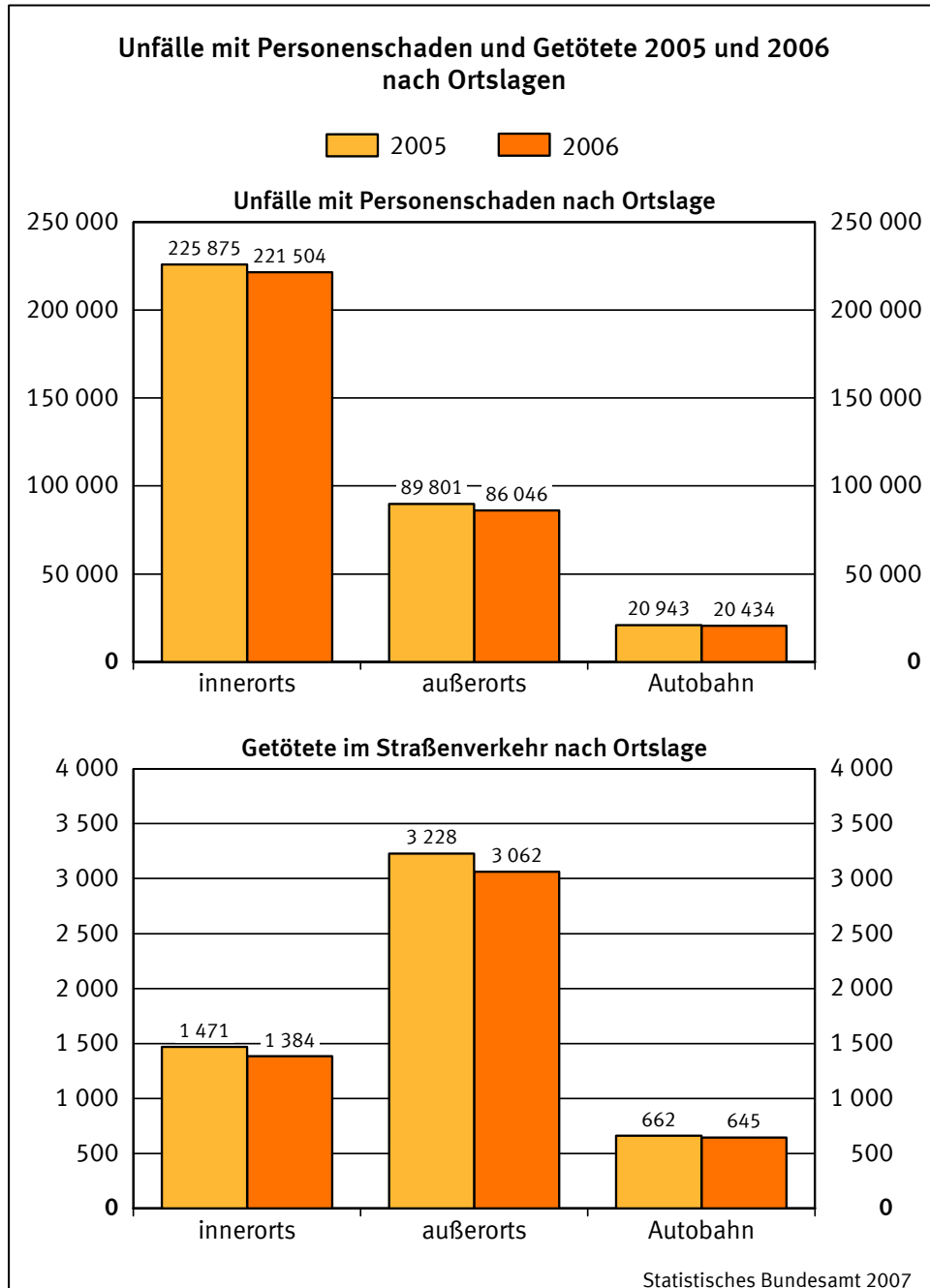
4. Unfallgeschehen nach Ortslagen

Von den 327 984 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2006 ereigneten sich 68 % innerhalb geschlossener Ortschaften, 26 % auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften und 6,2 % auf Autobahnen. Anders sieht diese Verteilung bei den im Straßenverkehr ums Leben gekommenen aus: 60 % starben bei Unfällen auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, 27 % auf Innerortsstraßen und 13 % bei Autobahnunfällen. Dies zeigt, dass das Todesrisiko bei Unfällen außerorts – wegen der höheren Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden – im Berichtsjahr 2006 fast dreimal so hoch war wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften.

Außerorts schwerwiegendere Unfallfolgen

Im Vergleich zu 2005 sind die Unfälle mit Personenschaden im letzten Jahr innerorts um 1,9 % auf 221 504, auf Autobahnen um 2,4 % auf 20 434 und auf Landstraßen außerorts um 4,2 % auf 86 046 zurückgegangen. Bei den Getöteten war der stärkste Rückgang mit 5,9 % bei Unfällen innerorts zu verzeichnen; hier wurden im letzten Jahr 1 384 Personen tödlich verletzt. Auf Autobahnen kamen 645 (– 2,6 %) und auf Landstraßen außerorts 3 062 (– 5,1 %) Menschen ums Leben.

Schaubild 3



Die meisten Personenschadensunfälle innerhalb von Ortschaften passierten an Straßeneinmündungen (25 %) und Kreuzungen (24 %), weitere 10 % an Grundstücksein- und -ausfahrten. Damit ereigneten sich 59 % der Unfälle mit verletzten bzw. getöteten Personen innerorts an diesen drei charakteristischen Unfallstellen, 569 Personen (41 % aller innerorts Getöteten) verloren dabei ihr Leben. Die Tatsache, dass an diesen typischen Unfallstellen auch mehr als zwei Drittel (68 %) aller Sachschadensunfälle im engeren Sinne gezählt wurden, lässt zwar auf ein hohes Unfallrisiko, jedoch auf eine geringere Unfallschwere schließen.

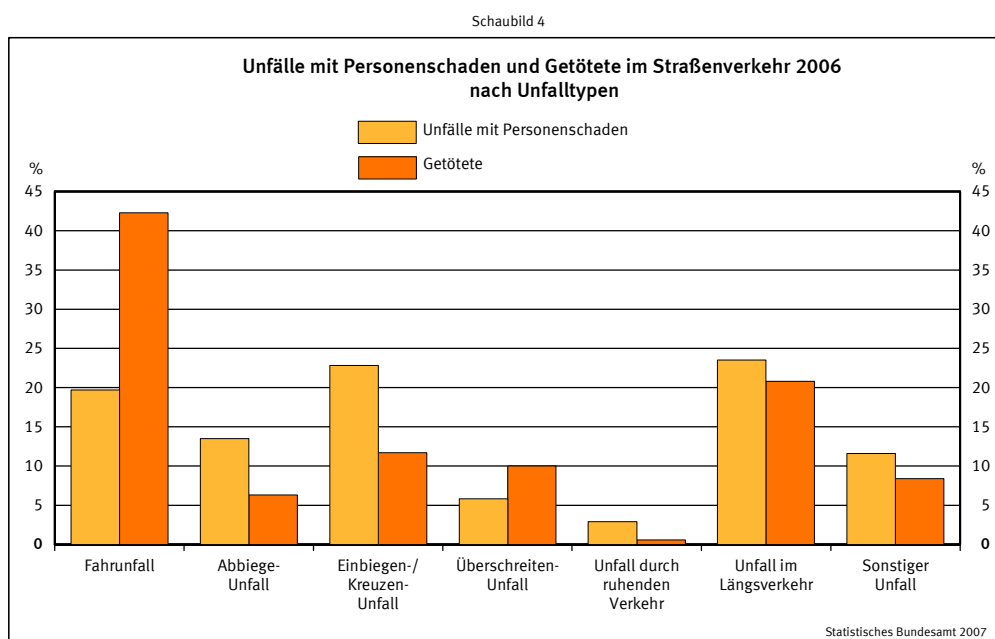
In innerörtlichen Kurven wurden zwar nur 6,4 % aller Unfälle mit Personenschaden gezählt, doch starben hier 17 % aller bei Verkehrsunfällen innerorts Getöteten.

Auch außerhalb von Ortschaften waren Kurven mit einem Unfallanteil von 26 % die Unfallstellen mit dem größten Risiko. Mit 1 322 Personen (36 %) gab es hier auch überdurchschnittlich viele Todesopfer.

5. Unfallgeschehen nach Unfalltypen und -arten

Um Kenntnisse darüber zu erhalten, welche Konfliktsituation zu einem Unfall führte, wird von der Polizei jeder erfasste Unfall einem Unfalltyp zugeordnet. Dabei geht es nicht um die Beschreibung der eigentlichen Kollision, sondern wie der Konflikt vor diesem eventuellen Zusammenstoß ausgelöst wurde. Der am häufigsten genannte Unfalltyp in Deutschland war 2006 mit 24 % der Unfall im Längsverkehr. Diese Unfälle werden durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen. Bei Unfällen dieses Unfalltyps starben 1 060 Personen oder 21 % aller im Straßenverkehr Getöteten. Nahezu jeder fünfte Personenschadensunfall entstand dadurch, dass ein Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor. Bei diesen sogenannten Fahrnfällen ist die Gefahr, tödlich zu verunglücken, besonders groß: 42 % aller im Berichtsjahr bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verunglückten Personen starben bei einem Unfall dieses Unfalltyps. Im Vergleich dazu wurden bei Abbiege-Unfällen mit einem Unfallanteil von 14 % nur 6,3 % der Getöteten gezählt (siehe Schaubild 4).

Verlust der Fahrzeugkontrolle kostet viele Menschenleben



Die Unfallart beschreibt, wie die Verkehrsteilnehmer kollidiert sind, oder – wenn es nicht zu einem Zusammenstoß kam – die erste mechanische Einwirkung auf den Verkehrsteilnehmer. 29 % aller Unfälle mit Personenschaden sind Zusammenstöße mit Fahrzeugen, die einbiegen oder kreuzen. 15 % aller Getöteten, 24 % aller Schwer- und 30 % aller Leichtverletzten gingen im Jahr 2006 auf diese Unfallart zurück (siehe Tabelle 3). 15 % der Unfälle mit Personenschaden sind sogenannte Auffahrunfälle, bei denen ein Fahrzeug auf ein vorausfahrendes oder wartendes Fahrzeug auffährt. 6,3 % der Getöteten, 7,2 % der Schwer- und 19 % der Leichtverletzten kamen hierbei zu Schaden. Bei 49 606 Unfällen kam ein Fahrzeug von der Fahrbahn ab, dies entspricht einem Anteil an allen Unfällen mit Personenschaden von 15 %. Dass diese Unfälle besonders folgenschwer sind, wird durch die wesentlich höheren Anteile bei den Getöteten von 34 % und bei den Schwerverletzten von 25 % deutlich. Der Anteil an allen Leichtverletzten betrug 12 %.

Tabelle 3: Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 2006 nach Unfallarten

Unfallart	Unfälle mit Personenschaden		Verunglückte					
			Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	22 094	6,7	98	1,9	2 569	3,4	25 041	7,2
vorausfährt oder wartet	50 376	15,4	319	6,3	5 364	7,2	67 715	19,5
seitlich in gleicher Richtung fährt entgegenkommt	14 586	4,4	134	2,6	2 395	3,2	15 783	4,5
einbiegt oder kreuzt	26 860	8,2	1 074	21,1	10 066	13,5	33 228	9,6
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	93 611	28,5	744	14,6	17 631	23,7	103 291	29,7
Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn	30 904	9,4	682	13,4	8 713	11,7	25 002	7,2
Abkommen von der Fahrbahn nach rechts	2 197	0,7	39	0,8	598	0,8	1 895	0,5
links	29 562	9,0	998	19,6	11 003	14,8	25 038	7,2
Unfall anderer Art	20 044	6,1	735	14,4	7 329	9,8	17 637	5,1
Insgesamt	37 750	11,5	268	5,3	8 834	11,9	33 205	9,5
Insgesamt	327 984	100	5 091	100	74 502	100	347 835	100

6. Unfallursachen

Die einen Unfall aufnehmende Polizei kann nach Beurteilung des Unfallhergangs beim ersten Beteiligten¹⁾ (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen benennen. Waren auch äußere Umstände, wie beispielsweise Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse oder Hindernisse auf der Fahrbahn für den Unfall ursächlich, so werden für jeden Unfall bis zu zwei sogenannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen. Je Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Für die 327 984 Unfälle mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2006 stellte die Polizei insgesamt 463 950 Unfallursachen fest, das waren durchschnittlich 1,4 Ursachen je Unfall. Von den Unfallursachen lagen 87 % im Fehlverhalten der Fahrzeugführer, 4,2 % im Fehlverhalten von Fußgängern, 4,5 % in den Straßenverhältnissen sowie rund 1 % in Hindernissen (z. B. Wild) auf der Fahrbahn, in technischen oder Wartungsmängeln und in Witterungseinflüssen.

Die im Jahr 2006 gezählten 20 797 Unfallursachen aufgrund der Straßenverhältnisse waren überwiegend Schnee, Eis und Regen; sie sind gegenüber 2005 um 13 % gesunken.

Drei Viertel (76 %) der 19 487 Fehlverhalten von Fußgängern gingen auf „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ zurück. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Fehlverhalten der Fußgänger insgesamt um 1,7 % ab.

1) Beteiligte an einem Straßenverkehrsunfall sind Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.

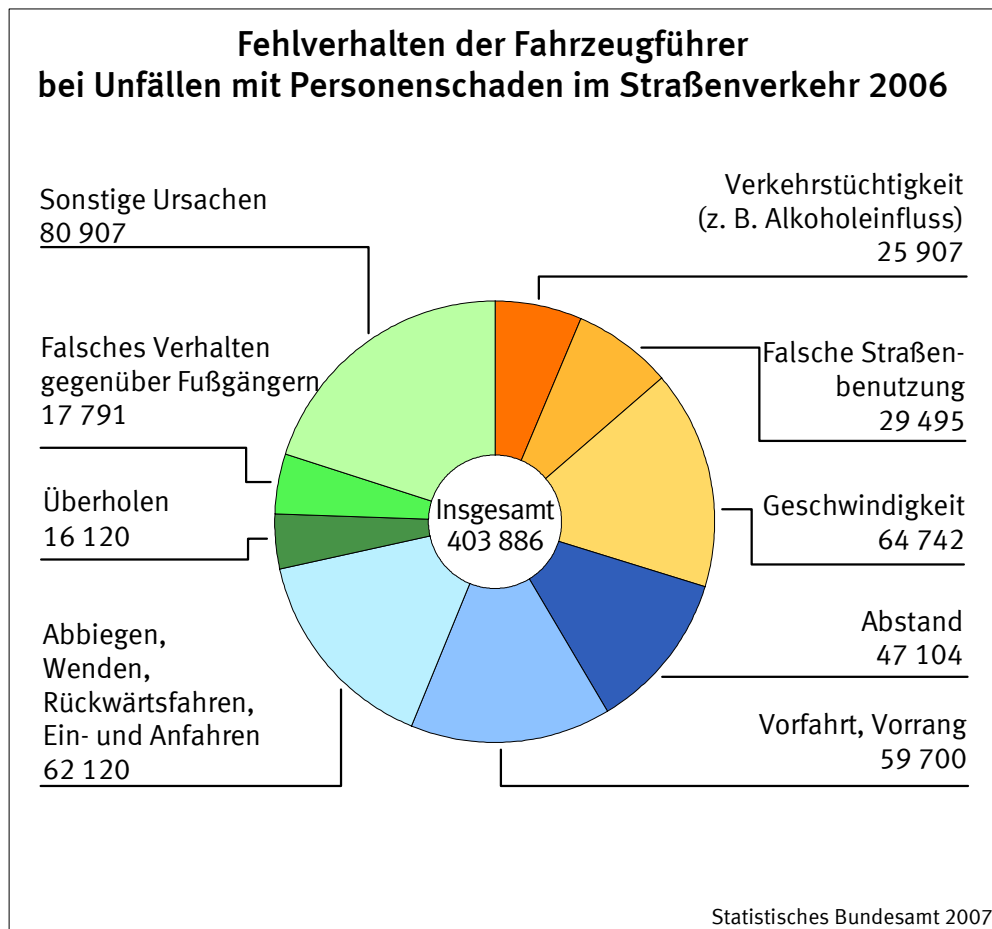
Das häufigste Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Straßenverkehrsunfällen war die nicht angepasste Geschwindigkeit mit einem Anteil von 16 % an den fahrerbezogenen Unfallursachen insgesamt. Danach folgten Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (15 %), Nichtbeachten der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (15 %) sowie Abstandsfehler (12 %). Gegenüber 2005 haben die genannten Unfallursachen „Nichtbeachten der Vorfahrt“ um 1,1 % und „nicht angepasste Geschwindigkeit“ um 6,8 %, Abstandsfehler um 2,0 % und Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren um 1,3 % abgenommen.

Nicht angepasste Geschwindigkeit häufigste Unfallursache

Die häufigste Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wurde bei insgesamt 63 903 Personenschadensunfällen im Jahr 2006 mindestens einem beteiligten Fahrzeugführer von der Polizei vorgeworfen. Bei diesen Unfällen wurden 2 170 Personen getötet und 87 896 verletzt. Gegenüber 2005 hat die Zahl der Unfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit um 6,8 % und die Zahl der dabei Verunglückten um 7,1 % abgenommen. Dennoch sind fast jeder fünfte Unfall sowie 43 % aller Getöteten und 21 % aller Verletzten auf „zu schnelles Fahren“ zurückzuführen. Auch zeigt ein Vergleich mit der durchschnittlichen Zahl der Verunglückten aller Personenschadensunfälle, dass Geschwindigkeitsunfälle überdurchschnittlich schwere Unfallfolgen haben. Je 1 000 Unfälle mit Personenschaden wurden im vergangenen Jahr 16 Getötete, 227 Schwer- und 1 061 Leichtverletzte gezählt. Je 1 000 Unfälle, bei denen eine nicht angepasste Geschwindigkeit mitverursachend war, gab es 34 Getötete, 339 Schwer- und 1 036 Leichtverletzte. Damit war das Risiko, bei Geschwindigkeitsunfällen ums Leben zu kommen, mehr als doppelt so hoch wie im Durchschnitt aller Personenschadensunfälle.

Jeder fünfte Unfall mit Personenschaden durch zu schnelles Fahren

Schaubild 5



Von den 20 434 Unfällen mit Personenschaden auf Autobahnen waren 8 532 oder 42 % Unfälle, bei denen für einen oder mehrere beteiligte Fahrzeugführer nicht angepasste Geschwindigkeit festgestellt wurde. Dabei verunglückten 13 938 Menschen, 331 davon tödlich. Das heißt jeder zweite Getötete (51 %) und fast jeder zweite Verletzte (43 %) auf Autobahnen kam bei „Geschwindigkeitsunfällen“ zu Schaden.

Auch die Unfälle mit Personenschaden, bei denen als Unfallursache Alkohol im Spiel war, hatten in der Regel schwere Unfallfolgen. Bei 20 685 Unfällen wurde bei mindestens einem Beteiligten Alkohol festgestellt, das waren 6,3 % aller Unfälle mit Personenschaden. Mit 599 Getöteten starben jedoch 12 % aller Verkehrstoten infolge eines Alkoholunfalls. 7 564 Personen (10 %) wurden schwer- und 18 733 Menschen (5,4 %) leichtverletzt.

Erfreulicherweise war die Zahl der Alkoholunfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, mit 6,0 % erneut rückläufig. Ebenfalls zurückgegangen ist die Zahl der dabei Verunglückten (– 5,4 %), die Zahl der Getöteten sank allerdings nur leicht um 0,7 %.

7. Verunglückte nach Bundesländern

In fast allen Bundesländern gab es im Jahr 2006 weniger Verunglückte als im Vorjahr. Am stärksten zurückgegangen ist die Zahl der Verunglückten in Hamburg (– 7,9 %), in Rheinland-Pfalz (– 6,9 %) und in Mecklenburg-Vorpommern (– 5,9 %). Dagegen wurden in Bremen (+ 1,9 %) und Berlin (+ 1,7 %) mehr Verunglückte als im Jahr 2005 erfasst.

Deutlich weniger Verkehrstote gab es im Jahr 2006 insbesondere in Hamburg (– 35 %), in Nordrhein-Westfalen (– 16 %), in Niedersachsen (– 11 %) sowie in Sachsen-Anhalt (– 10 %). Mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2005 starben auf den Straßen in Schleswig-Holstein (+ 16 %), Berlin und Thüringen (jeweils + 10 %), Baden-Württemberg (+ 7,6 %) und Hessen (+ 3,0 %). In Bremen und im Saarland blieb die Zahl der Getöteten unverändert.

Tabelle 4: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2006 nach Ländern

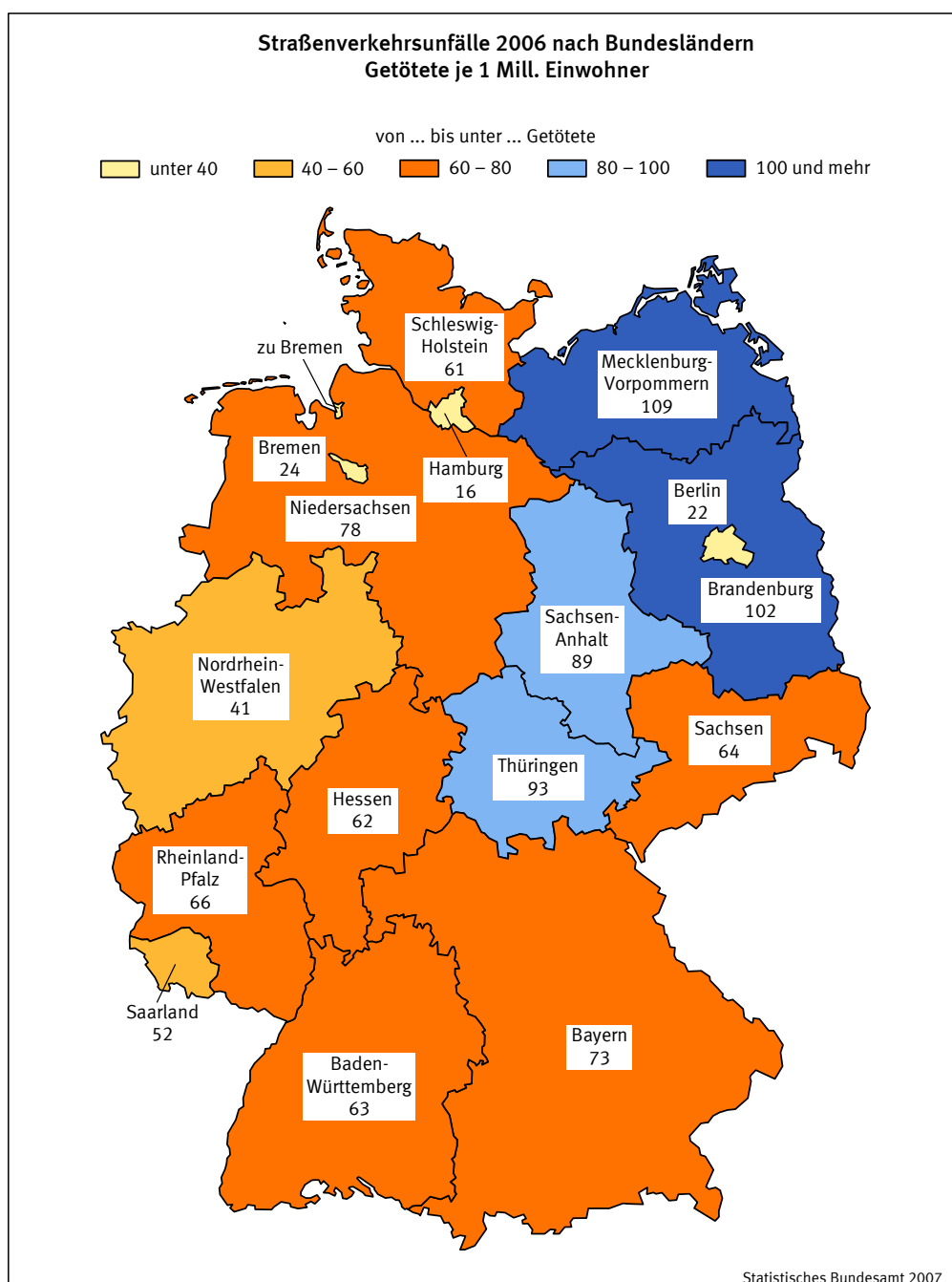
Land	Verun- glückte	Veränderung 2006 gegen- über 2005	Dar.: Getötete	Veränderung 2006 gegen- über 2005	Verunglückte	Getötete
					je 1 Mill. Einwohner ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	
Deutschland	427 428	– 2,6	5 091	– 5,0	5 185	62
Baden-Württemberg	53 734	– 0,6	681	+ 7,6	5 005	63
Bayern	74 384	– 1,1	911	– 7,2	5 966	73
Berlin	16 757	+ 1,7	74	+ 10,4	4 936	22
Brandenburg	12 591	– 4,5	262	– 3,0	4 919	102
Bremen	3 669	+ 1,9	16	± 0,0	5 530	24
Hamburg	10 313	– 7,9	28	– 34,9	5 915	16
Hessen	32 542	– 3,0	376	+ 3,0	5 341	62
Mecklenburg-Vorpommern	9 004	– 5,9	186	– 6,1	5 274	109
Niedersachsen	44 215	– 3,7	620	– 11,4	5 531	78
Nordrhein-Westfalen	82 410	– 2,0	732	– 15,6	4 564	41
Rheinland-Pfalz	21 207	– 6,9	267	– 6,6	5 225	66
Saarland	6 384	– 5,3	55	± 0,0	6 078	52
Sachsen	20 027	– 2,5	275	– 5,8	4 686	64
Sachsen-Anhalt	12 974	– 2,8	219	– 9,5	5 253	89
Schleswig-Holstein	15 891	– 5,0	172	+ 16,2	5 609	61
Thüringen	11 326	– 4,1	217	+ 10,2	4 851	93

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2005.

Auf die Zahl der Einwohner bezogen starben in Deutschland im vergangenen Jahr 62 Personen je 1 Million Einwohner im Straßenverkehr. Im Vergleich zu diesem Bundesdurchschnitt wurden in den Stadtstaaten Hamburg (16), Berlin (22) und Bremen (24) wesentlich weniger Personen je 1 Million Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Neben den Stadtstaaten hatten Nordrhein-Westfalen (41), das Saarland (52) und Schleswig-Holstein (61) Werte unterhalb des Durchschnitts für Deutschland. Nach wie vor weit darüber lagen Mecklenburg-Vorpommern mit 109, Brandenburg mit 102, Thüringen mit 93 und Sachsen-Anhalt mit 89 Todesopfern je 1 Million Einwohner. Die insgesamt niedrigeren Werte für die Stadtstaaten im Vergleich zu den Flächenstaaten sind auch auf die unterschiedliche Siedlungsstruktur zurückzuführen. In den Stadtstaaten, die nur das Gebiet einer Stadt und gegebenenfalls ein engeres Umland umfassen, gibt es hauptsächlich „Innerortsunfälle“, die wegen der niedrigeren Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden, auch weniger folgenschwer sind.

Bevölkerungsbezogen ist das Unfallrisiko in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg am größten

Schaubild 6



8. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Das am meisten genutzte Verkehrsmittel ist der Personenkraftwagen. Pkw-Insassen haben deshalb mit 56 % auch den größten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Rund 18 % der Verletzten beziehungsweise Getöteten benutzten ein Fahrrad, 8,0 % ein Motorrad und 4,5 % ein Mofa/Moped. Knapp 8 % der Verunglückten waren als Fußgänger unterwegs. Mit Werten von 2,9 beziehungsweise 1,3 % waren Insassen von Lastkraftwagen und Bussen eher selten unter den verunglückten Personen.

Tabelle 5: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2006 gegenüber 2005	Dar.: Getötete		Veränderung 2006 gegenüber 2005
	2006	2005		2006	2005	
	Anzahl			%	Anzahl	
Fahrer/-innen und Mit- fahrer/-innen von						
Fahrrädern	77 054	78 434	-1,8	486	575	-15,5
Mofas / Mopeds	19 390	17 864	+8,5	107	107	0,0
Motorrädern	34 221	35 703	-4,2	793	875	-9,4
Personenkraftwagen	240 821	250 114	-3,7	2 683	2833	-5,3
Güterkraftfahrzeugen	12 230	12 319	-0,7	235	213	+10,3
Bussen	5 367	5 241	+2,4	12	9	+33,3
Fußgänger/-innen	33 937	34 602	-1,9	711	686	+3,6
Sonstige	4 408	4 527	-2,6	64	63	+1,6
Insgesamt	427 428	438 804	-2,6	5 091	5 361	-5,0

Gegenüber dem Vorjahr ist bei den verunglückten Zweiradbenutzern insgesamt ein Rückgang um 1,0 %, bei den getöteten sogar um 11 % zu verzeichnen. Allerdings verlief die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe unterschiedlich. Es gab 4,0 % weniger verletzte und sogar 9,4 % weniger getötete Benutzer von Motorrädern. Besonders stark zurückgegangen (um mehr als 15 %) ist die Zahl der tödlich verletzten Radbenutzer, die der schwer- und leichtverletzten dagegen nur um 1,7 %. Auf Mofas bzw. Mopeds wurden im Berichtsjahr 8,6 % mehr Personen verletzt und mit 107 Personen gleich viele wie im Jahr 2005 tödlich verletzt. Mitverantwortlich für die insgesamt rückläufige Zahl der verunglückten Zweiradbenutzer im Jahr 2006 dürften die im Vergleich zum Vorjahr schlechteren Witterungsbedingungen gewesen sein.

**15% weniger getöte-
te Fahrradbenutzer**

Im Vergleich zum Jahr 2005 wurden auch weniger Pkw-Insassen (- 5,3 %) getötet und 3,7% weniger verletzt. 25 Personen oder 3,6 % mehr kamen als Fußgänger im Straßenverkehr ums Leben. Die Zahl der verletzten Fußgänger ging dagegen um 2,0 % zurück. 22 Personen mehr als im Jahr 2005 starben als Insassen von Güterkraftfahrzeugen und drei Personen mehr als Businsassen. Die Zahl der Verletzten in Bussen stieg um 2,4 %, in Güterkraftfahrzeugen verringerte sie sich um 0,9 %.

9. Verunglückte nach Geschlecht

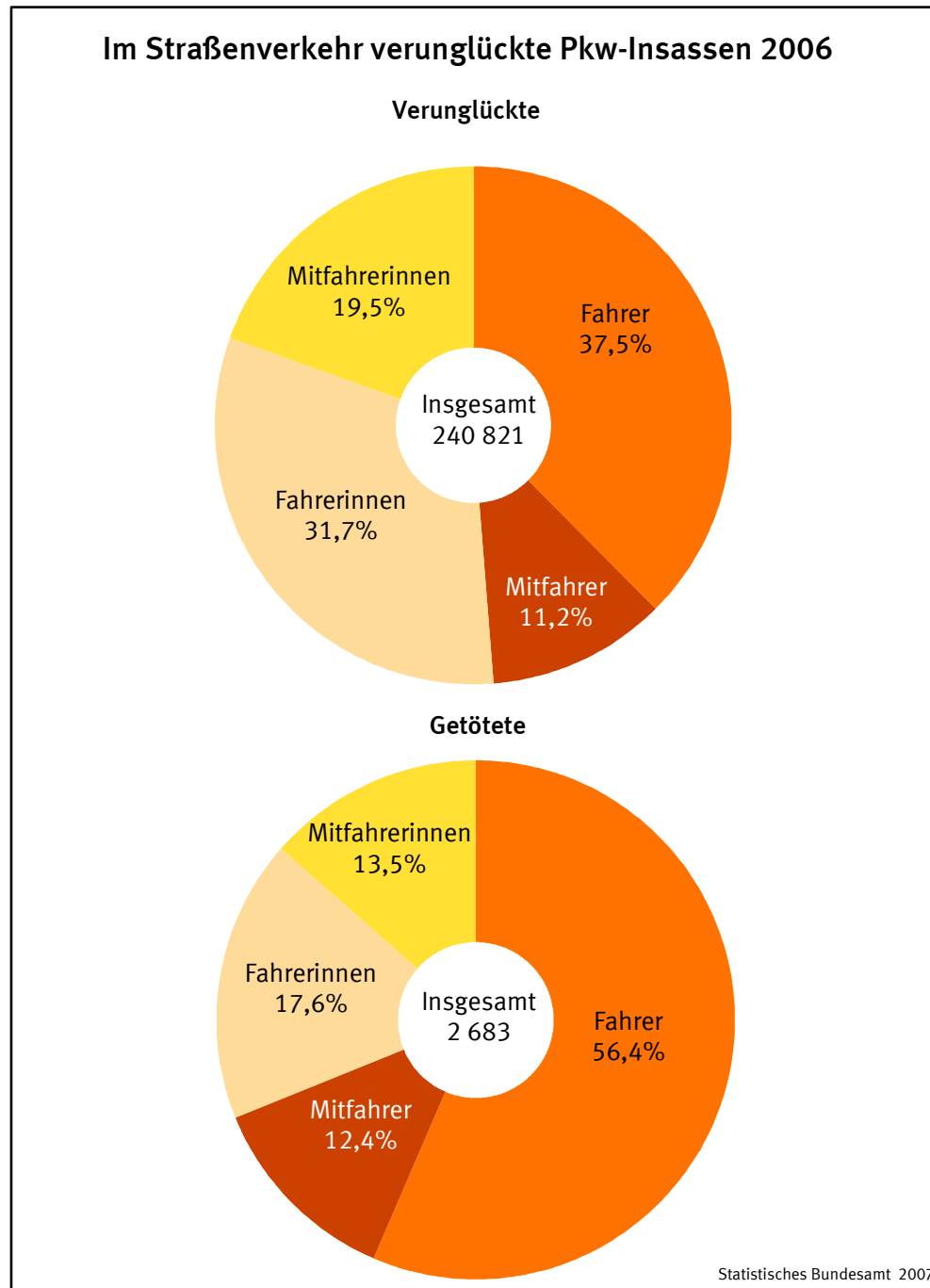
Ende 2005 wurden in Deutschland 82,4 Mill. Einwohner gezählt, 51 % davon waren weiblich. Trotz des höheren Bevölkerungsanteils war das Risiko für Frauen und Mädchen, im Straßenverkehr zu verunglücken, deutlich geringer als das der Jungen und Männer: 43 % aller Verunglückten und 27 % aller Getöteten im Straßenverkehr waren 2006 weiblichen Geschlechts. Das unterschiedliche Risiko wird auch deutlich, wenn man die Verunglücktenzahlen auf die Einwohnerzahl des jeweiligen Geschlechts bezieht: Je 100 000 Einwohner verunglückten 440 Frauen, aber 599 Männer im Straßenverkehr. Bei den Getöteten sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede noch gravie-

render: Je 1 Mill. Einwohner starben 33 Frauen, aber 92 Männer im Straßenverkehr. Damit wurden – bezogen auf die Einwohner – fast dreimal so viel Männer wie Frauen im Straßenverkehr getötet. Das im Vergleich zu den Männern geringere Unfallrisiko der Frauen betrifft alle Altersjahrgänge, von den Kindern bis zu den Senioren/Seniorinnen.

Männer haben das größere Unfallrisiko

Gegenüber 2005 war der Rückgang sowohl bei der Zahl der Verunglückten (Männer: – 2,5 %; Frauen: – 2,6 %) als auch bei der der Getöteten (Männer: – 5,0 %; Frauen: – 5,1 %) bei beiden Geschlechtern relativ gleich.

Schaubild 7



Betrachtet man die verunglückten und getöteten Pkw-Insassen, so sitzen Frauen scheinbar noch immer seltener selbst am Steuer als Männer: Während rund 38 % der zu Schaden gekommenen Pkw-Insassinnen als Mitfahrerinnen verunglückten, saß nur

etwa jeder vierte (23 %) verunglückte männliche Pkw-Insasse nicht selbst am Steuer. Von den getöteten Frauen waren sogar 43 % Mitfahrerinnen, dagegen lenkten nur 18 % der getöteten Männer nicht selbst den Pkw, in dem sie verunglückten. Auch fahren Frauen wohl noch immer relativ selten mit motorisierten Zweirädern und verunglücken folglich auch deutlich seltener als Männer mit diesem Verkehrsmittel. Von den 53 611 verunglückten Benutzern von motorisierten Zweirädern waren 83 %, von den 900 getöteten sogar 92 % Männer. Fast jeder (99 %) der getöteten 832 Männer fuhr selbst das motorisierte Zweirad, aber nur etwa jede zweite (57 %) der 67 getöteten Frauen.

10. Verunglückte nach Altersgruppen

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Verunglückten 2006 in den Altersgruppen bis 44 Jahre zurückgegangen, mit – 7,6 % am stärksten in der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen. In den Altersgruppen der über 45-Jährigen verunglückten im Jahr 2006 mehr Personen als im Jahr zuvor. Die größte Zunahme betraf die Senioren im Alter von über 65 Jahren mit + 2,2 %. Etwas anders sieht es bei der Betrachtung der Zahl der Getöteten nach Altersgruppen aus. Hier fällt die starke Abnahme um jeweils 23 % bei den 10- bis 14-Jährigen und den 15- bis 17-Jährigen auf. Auch die Zahl der tödlich Verletzten im Alter von 21 bis 24 Jahren ist überproportional um 15 % zurückgegangen. Mehr Verkehrstote als 2005 gab es in den Altersgruppen der 18- bis 20-Jährigen (+ 4,4 %) und der 45- bis 54-Jährigen (+ 1,2 %). Der Anstieg der Zahl der Verkehrstoten bei den 18- bis 20-Jährigen ist vor allem darauf zurückzuführen, dass 2006 mehr Fahrer von motorisierten Zweirädern (+ 12 Personen) und mehr Fußgänger (+ 8 Personen) dieser Altersklasse bei Straßenverkehrsunfällen starben.

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2006 nach Altersgruppen

Alter von ... bis unter ... Jahren	Ver- unglückte	Veränderung 2006 gegen- über 2005	Dar.: Getötete	Veränderung 2006 gegen- über 2005	Ver- unglückte	Getötete
	Anzahl	%	Anzahl	%	Je 1 Mill. Einwohner ¹⁾ 2006	Anzahl
unter 6.....	6 621	-7,3	42	± 0,0	1 523	10
6 – 10	9 878	-4,1	35	-12,5	3 093	11
10 – 14	18 035	-7,6	59	-23,4	4 388	14
15 – 18.....	26 906	-6,4	173	-22,8	9 254	60
18 – 25.....	84 303	-3,8	1 011	-6,0	12 430	149
25 – 35.....	70 379	-3,0	716	-5,5	7 141	73
35 – 45.....	74 618	-4,3	750	-7,2	5 375	54
45 – 55.....	57 339	+1,3	687	+1,2	4 791	57
55 – 65.....	35 801	+0,2	462	-5,5	3 759	49
65 – 75.....	27 458	+3,0	536	-1,3	3 006	59
75 und mehr.....	15 424	+0,9	618	-0,2	2 290	92
Ohne Angabe.....	666	-2,3	2	-66,7	X	X

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2005

Im Straßenverkehr kommen überwiegend jüngere Menschen zu Schaden. So hatten 34 % aller Verunglückten das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet. Weitere 34 % waren zwischen 25 und 44 Jahren alt. Jeder zehnte Verunglückte war 65 Jahre und älter. Geringer war der Anteil der jungen Verkehrsteilnehmer bei den Getöteten. Jeder vierte (26 %) im Straßenverkehr ums Leben Gekommene war unter 25 Jahre alt. Davon entfielen allein 20 % auf die Altersklasse der 18- bis 24-Jährigen. Das heißt jeder fünfte Verkehrstote war zwischen 18 und 24 Jahre alt. Der Anteil der Senioren und Seniorinnen über 65 Jahre an den Getöteten ist mit 23 % wesentlich größer als der an den Verunglückten.

Die Anteile an den Verunglückten allein genügen nicht, um Aussagen zum altersbedingten Unfallrisiko treffen zu können. Zu diesem Zweck sind die Verunglückten einer Altersgruppe im Verhältnis zu ihrer jeweiligen Bevölkerungszahl zu betrachten. Im Jahr

**Jedes dritte Unfallopfer
unter 25 Jahre alt**

2006 verunglückten in Deutschland im Durchschnitt aller Altersjahre 518 Personen je 100 000 Einwohner. Das mit Abstand höchste Unfallrisiko ergab sich mit 1 502 Getöteten oder Verletzten je 100 000 Einwohner für die 18- bis 20-Jährigen. An zweiter Stelle lagen die 21- bis 24-Jährigen mit 1 053, gefolgt von den 15- bis 17-Jährigen mit 925 Verunglückten je 100 000 Einwohner. Das niedrigste bevölkerungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, hatten Kinder im Alter unter 6 Jahren sowie ältere Menschen über 65 Jahre mit 152 bzw. 270 Verunglückten je 100 000 Einwohner. Hier spielt sicherlich der Umstand eine Rolle, dass diese Altersgruppen in vergleichsweise geringerem Maße am Straßenverkehr teilnehmen.

Gemessen an den Getöteten je 1 Million Einwohner ergibt sich für das altersbedingte Risiko, im Straßenverkehr zu sterben, folgendes Bild: Im Jahr 2006 kamen im Durchschnitt 62 Menschen je 1 Million Einwohner ums Leben. Weit über diesem Durchschnittswert und damit trauriger Spitzenreiter sind die Altersgruppen, in denen sich die meisten Fahranfänger befinden: 184 getötete 18- bis 20-Jährige und 124 getötete 21- bis 24-Jährige je 1 Million Einwohner dieser Altersklassen wurden im Jahr 2006 gezählt. Ebenfalls relativ hoch mit jeweils 73 Personen je 1 Million Einwohner war das Risiko von Senioren und von 25- bis 34-Jährigen, im Straßenverkehr ums Leben zu kommen. Damit ist das Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu sterben, für die über 65-Jährigen größer als das Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken. Das heißt ältere Menschen sind zwar in weniger Unfälle verwickelt als andere Altersgruppen, erleiden aber wegen der körperlich nachlassenden Konstitution deutlich schlimmere Unfallfolgen. Das niedrigste einwohnerbezogene Risiko hatten Kinder unter 15 Jahren mit zwölf Todesopfern je 1 Million Einwohner.

Fazit

Die Unfallbilanz für Deutschland zeigt, dass sich 2006 die positive Entwicklung der letzten Jahre fortsetzte. Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle insgesamt ist zurückgegangen, insbesondere die der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen. Erneut deutlich zurückgegangen ist die Zahl der Verkehrstoten. Nach dem Anstieg im Jahr 2005 wurden im letzten Jahr wieder weniger getötete Kinder im Alter von unter 15 Jahren gezählt. Junge Männer und Frauen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren blieben auch 2006 die Hauptrisikogruppe im Straßenverkehr, trotz rückläufiger Verunglücktenzahlen. Hier werden die Ergebnisse aus der Straßenverkehrsunfallstatistik der nächsten Jahre zeigen, inwieweit mit der inzwischen fast flächendeckenden Einführung des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ und der Einführung des „Alkoholverbots für Fahranfänger/-innen“ ab August 2007 das Unfallrisiko für diese Altersgruppe weiter gesenkt werden kann.

Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

Anhang A

Rechtsgrundlage

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

Erfassungsumfang

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

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

Berichtsweg

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

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

Grundbegriffe der Unfallstatistik

Allgemeines

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

Unfälle

Unfälle werden unterschieden nach der Schwere der Unfallfolgen, z.B. Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne (i.e.S.), sonstige Alkoholunfälle sowie übrige Sachschadensunfälle. Kriterium der Zuordnung ist jeweils die schwerste Unfallfolge, d.h. bei einem Unfall mit nur Sachschaden sind keine Verkehrsteilnehmer verunglückt.

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

Schwerwiegende Unfälle mit nur Sachschaden i.e.S. sind Unfälle, bei denen als Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) oder Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr vorliegt, und bei denen gleichzeitig ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muß (Kfz nicht fahrbereit), dies betrifft auch Fälle mit Alkoholeinwirkung.

Detailliert erfaßt werden auch alle sonstigen Sachschadensunfälle, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand (**sonstige Alkoholunfälle**).

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

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

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

Beteiligte

Als Beteiligte an einem Straßenverkehrsunfall werden alle Fahrzeugführer oder Fußgänger erfaßt, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen somit nicht zu den Unfallbeteiligten.

Der **Hauptverursacher** (1. Beteiligter) ist der Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall trägt. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher.

Fahrzeugbenutzer

Es werden die Fahrzeugbenutzer der unfallbeteiligten Fahrzeuge, also die verletzten und unverletzten Personen in oder auf dem Fahrzeug, ausgezählt. Mit diesen Angaben lassen sich nicht nur durchschnittliche Fahrzeugbesetzungen errechnen. Das

Verhältnis von potentiell gefährdeten (Fahrzeugbenutzer) zu wirklich verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmern gibt Aufschluß über die Verletzungsrisiken bei den einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten.

Verunglückte/sonstige Geschädigte

Als Verunglückte zählen Personen (auch Mitfahrer), die beim Unfall verletzt oder getötet wurden, dabei werden erfaßt als

- **Getötete**
Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben,
- **Schwerverletzte**
Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden,
- **Leichtverletzte**
alle übrigen Verletzten.

Sonstige Geschädigte sind Personen, die Sachschäden erlitten haben, aber nicht als Verkehrsteilnehmer in den Unfall verwickelt sind (z.B. Hausbesitzer, Träger von Verkehrseinrichtungen usw.). Sie werden in der Unfallstatistik nicht gezählt.

Unfallursachen

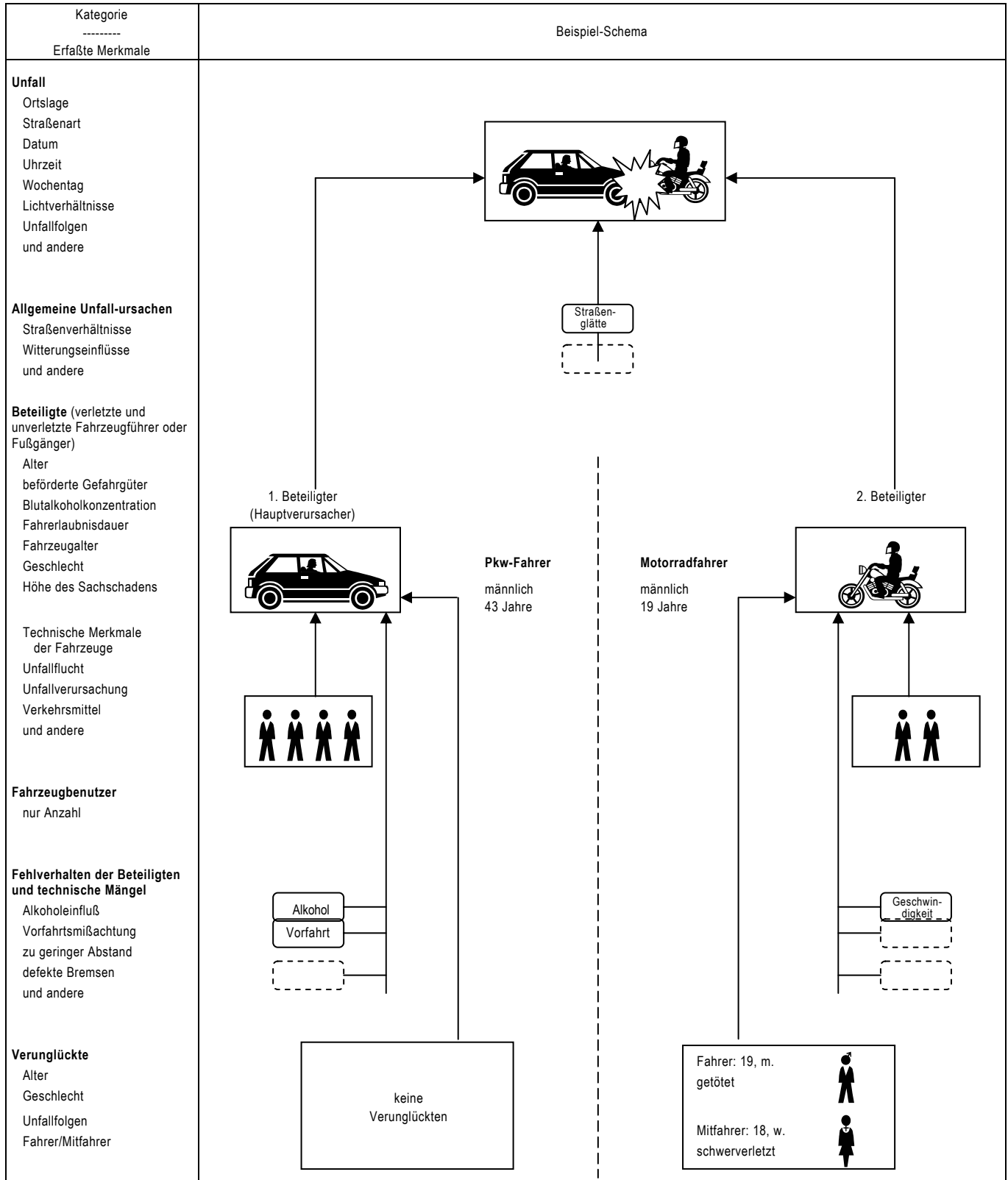
Die Unfallursachen werden von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen. Es wird unterschieden nach **allgemeinen Ursachen** (u.a. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie **personenbezogenem Fehlverhalten** (wie Vorfahrtsmißachtung, zu schnelles Fahren usw.), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern, d.h. den Beteiligten zugeschrieben wird.

Je Unfall können bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden. Beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten sind jeweils bis zu drei Angaben möglich, so daß je Unfall bis zu 8 Unfallursachen eingetragen sein können.

Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten

Beispiel:

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



Im obigen Beispiel werden gezählt:

- 1 Unfall mit Personenschaden (mit Getöteten)
- 2 Beteiligte (an Unfall mit Personenschaden)
- 6 Fahrzeugbenutzer
- 2 Verunglückte

- 4 Unfallursachen
- 1 allgemeine Unfallursache
- 3 Fehlverhalten der Fahrzeugführer

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

Vom 15. Juni 1990

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

§ 1

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

§ 2

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

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

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

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

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

§ 3

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

§ 4

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

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

§ 5

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 6

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

§ 7

entfällt

Inkrafttreten

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

Berlin, den 23. November 1994

Der Bundespräsident
Roman Herzog

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

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

Vom 21. Dezember 1994

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

§ 1

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

1. als Unfallursache

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

geltenden Fassung eine Geldbuße festzusetzen ist, oder

- (b) eine Straftat, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr begangen worden ist,

anzunehmen ist und

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

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

§ 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1995 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 21. Dezember 1994

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Knittel

VERKEHRSUNFALLANZEIGE

Anhang E

Blatt 1

P	S
---	---

--	--	--	--

SA1

Dienststelle		An Bußgeldbehörde/Staatsanwaltschaft		Eingangsstempel		Tatbestandsaufnahme <input type="checkbox"/>	
Tgb.Nr.:		Ordnungswidrigkeit		verjährt am:		Protokollaufnahme <input type="checkbox"/>	
				2 6 7 12		RB Krs Gem	
Unfallart		Behördenkennung		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)		Unfallzeit (h/min)	
Zusammenstoß m. and. Fahrzeug, das anfährt, anhält o. im ruh. Verkehr steht vorausfährt oder wartet seitlich in gleicher Richtung fährt entgegenkommt einbiegt oder kreuzt Zusammenstoß zw. Fzg. und Fußgänger Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn Abkommen von Fahrbahn nach rechts Abkommen von Fahrbahn nach links Unfall anderer Art		13 18 19 24 25 28 Anzahl der Beteiligten Getötete Schwer-verletzte Leicht-verletzte Gesamtsachschaden (volle DM) Alkohol-einw Kfz nicht fahrbereit Gefahrgut §142 StGB 29 30 31 32 33 34 35 36 36A (78) 36B (79)		37 38-40 41-43 44 46 48 49 50-53 55 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77		38-40 Kreuzung Einmündung Grundstücksein- oder -ausfahrt Steigung Gefälle Kurve 41-43 Schienengleicher Wegübergang Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) Fußgängerfurt Haltestelle Arbeitsstelle Verkehrsberuhigter Bereich (Z.325) 44 in Betrieb außer Betrieb 46 48 Geschwindigkeitsbegrenzung (durch Z274/274.1 angeordnet - km/h) 49 Tageslicht Dämmerung Dunkelheit 50-53 Trocken Naß/Feucht Winterglatt Schlüpfrig (Öl, Dung, Laub usw.) 55 Baum Mast Widerlager Schutzplanke sonst. Hindernis kein Aufprall 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77	
Charakteristik der Unfallstelle		Fahrtrichtung		Straßenschlüssel		Haus-Nr.	
1 2 3 4 5 6 13 13 14 14 15 23 24 27		innerorts außerorts Ordn.-Nr. aufsteig. absteig. 1 2 1 2 13 13 14 14 15 23 24 27		Straßenschlüssel 28 29 32 33 34 39 40 46 47 48 54 55 56 60		von Netzknoten A Buchstabe nach Netzknoten B Buchstabe Station 40 46 47 48 54 55 56 60	
Besonderheiten der Unfallstelle		Unfallkategorie		Sondererhebung		Unfallfolge	
2 3 4 5 6 7 61 62 64 65 67 68 78		Unfallkategorie 61 62 64 65 67 68 78		Sondererhebung 65 67 68 78		Unfallfolge 78	
Lichtzeichenanlage		Unfallhergang:					
8 9 in Betrieb außer Betrieb		(ggf. Handskizze)					
Geschwindigkeitsbegrenzung		Unfallhergang:					
46 48 (durch Z274/274.1 angeordnet - km/h)		(ggf. Handskizze)					
Lichtverhältnisse		Unfallhergang:					
0 1 2 Tageslicht Dämmerung Dunkelheit		(ggf. Handskizze)					
Straßenzustand		Unfallhergang:					
0 1 2 5 Trocken Naß/Feucht Winterglatt Schlüpfrig (Öl, Dung, Laub usw.)		(ggf. Handskizze)					
Aufprall auf Hindernis neben der Fahrbahn		Unfallhergang:					
0 1 2 3 4 5 Baum Mast Widerlager Schutzplanke sonst. Hindernis kein Aufprall		(ggf. Handskizze)					
Vorläufig festgestellte Ursachen		Unfallhergang:					
gemäß Verzeichnis Nr. 01-69 Ord. Nr. 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 gemäß Verzeichnis Nr. 70-89		(ggf. Handskizze)					

- Verkehrsunfallanzeige, Bl.1 - Ausf. f. statistische Aufbereitung -

(Datum)

(Unterschrift und Amtsbezeichnung d. aufnehmenden Beamten/in)

Ausgeschwätzte Felder werden statistisch nicht erfasst.

SA3	Blatt 2	Behördenkennung <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		Unfallzeit (h/min) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	
	Beteiligte Personen und Fahrzeuge	Ordn.-Nr. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> § 142 StGB <input type="text"/> Kind <input type="text"/> Jugendl. <input type="text"/> Heranw. <input type="text"/> 13 14 15 16 18 18A (55) 18C (57)		Ordn.-Nr. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> § 142 StGB <input type="text"/> Kind <input type="text"/> Jugendl. <input type="text"/> Heranw. <input type="text"/> 13 14 15 16 18 18A (55) 18C (57)		Alkoholeinw. <input type="text"/> BAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> AAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/>	
	Alkoholeinwirkung	Alkoholeinw. <input type="text"/> BAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> AAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/>		Alkoholeinw. <input type="text"/> BAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> AAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/>		Alkoholeinw. <input type="text"/> BAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/> AAK-Wert <input type="text"/> <input type="text"/>	
	Familiennamen - auch Geburtsname - Vornamen Straße, Nr. PLZ, Wohnort Beruf Geburtsdatum/ Staatsangehörigkeit/Geschlecht Geburtsort Kreis Gesetzliche(r) Vertreter(in): Name Straße, Nr. PLZ, Wohnort Art der Verkehrsbeteiligung	Tag <input type="text"/> Monat <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> Staatsang. <input type="text"/> männl. <input type="text"/> weibl. <input type="text"/> 19 22 23 24 26 27 27					
SA4	Erforderliche Fahrerlaubnis vorhanden/Ausstellungsdatum Andere Fahrerlaubnis Besondere Fahrerlaubnis/ Fahrerlaubnis/Prüfbescheinigung Fahrzeughalter(in)/Staatsang. Straße, Nr. PLZ, Wohnort	Nein <input type="text"/> 1 wenn ja: Klasse <input type="text"/> Tag <input type="text"/> Monat <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> 30 31 34		Nein <input type="text"/> 1 wenn ja: Klasse <input type="text"/> Tag <input type="text"/> Monat <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> 30 31 34		Tag <input type="text"/> Monat <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> Staatsang. <input type="text"/> männl. <input type="text"/> weibl. <input type="text"/> 19 22 23 24 26 27 27	
	Fahrzeugart Hersteller/Typ Amtl. Kennzeichen nach der StVZO Anderes Kennzeichen Nationalitätskennzeichen (außer „D“) Benutzer/Zusatzsignatur	Kfz <input type="text"/> nicht fahrbereit <input type="text"/> 1 21		Anhänger vorhanden <input type="text"/> 1 22		Kfz <input type="text"/> nicht fahrbereit <input type="text"/> 1 21	
	Befördertes Gefahrgut	UN-Nummer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> sonstiges Gefahrgut <input type="text"/> 1 Nr. der Ausnahmereverordnung <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Freisetzung von Gefahrgut <input type="text"/> 1 44 47 48 51 54 55		UN-Nummer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> sonstiges Gefahrgut <input type="text"/> 1 Nr. der Ausnahmereverordnung <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Freisetzung von Gefahrgut <input type="text"/> 1 44 47 48 51 54 55		UN-Nummer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> sonstiges Gefahrgut <input type="text"/> 1 Nr. der Ausnahmereverordnung <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Freisetzung von Gefahrgut <input type="text"/> 1 44 47 48 51 54 55	
	Unfallfolgen bei Beteiligten Personenschaden Sachschaden (volle DM)	getötet <input type="text"/> 1 schwerv. <input type="text"/> 2 leichtv. <input type="text"/> 3 56		getötet <input type="text"/> 1 schwerv. <input type="text"/> 2 leichtv. <input type="text"/> 3 56		Tag <input type="text"/> Monat <input type="text"/> Jahr <input type="text"/> Staatsang. <input type="text"/> männl. <input type="text"/> weibl. <input type="text"/> 19 22 23 24 26 27 27	
Verwarnung							
Vordruck-Nr.							
ausgehändigt/ Versendung angeordnet							
Unfallfolgen bei sonstigen Geschädigten	Ordn.-Nr. <input type="text"/> Name, Vorname, Straße, PLZ, Wohnort <input type="text"/> Art des Sachschadens <input type="text"/> Sachschaden (volle DM) <input type="text"/>						

Blatt 3		Behördenkennung		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)		Unfallzeit (h/min)							
Ord.- Nr.	Sonstige Geschädigte Name, Vorname, PLZ Wohnort, Straße			Alter u. Geschl. (m=männl.) (w=weibl.)	1. Art des Sachschadens und der bekannten Verletzungen 2. Angabe, ob <table border="0"> <tr> <td>getötet</td> <td>a)</td> </tr> <tr> <td>schwerverletzt</td> <td>b)</td> </tr> <tr> <td>leichtverletzt</td> <td>c)</td> </tr> </table>		getötet	a)	schwerverletzt	b)	leichtverletzt	c)	Sach- schaden (volle DM)
getötet	a)												
schwerverletzt	b)												
leichtverletzt	c)												
Schäden oder Spuren an Fahrzeugen, die auf den Unfallhergang schließen lassen, techn. Mängel der beteiligten Fahrzeuge unter Angabe der Ord.-Nr.:													
Besonderheiten zur Verkehrslage, zum Unfallort, zur Verkehrsregelung usw., soweit nicht auf Blatt 1 vermerkt:													