

Verkehrsunfälle

Unfallentwicklung im Straßenverkehr



2009

Erscheinungsfolge: unregelmäßig
Erschienen am 15. Juli 2010
Artikelnummer: 5462401099004

Weitere Informationen zur Thematik dieser Publikation unter:
Telefon: +49 (0)611/75-4547; Fax: +49 (0)611/75-3924;
E-Mail: verkehrsunfaelle@destatis.de

© **Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2010**

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

| | |
|-------------------------------------------------------|----|
| 1. Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2009 | 3 |
| 2. Längerfristige Entwicklung | 4 |
| 3. Entwicklung in der Europäischen Union | 5 |
| 4. Unfallgeschehen nach Ortslagen | 7 |
| 5. Unfallgeschehen nach Unfalltypen/-arten | 8 |
| 6. Unfallursachen | 11 |
| 7. Unfallgeschehen nach Bundesländern | 12 |
| 8. Verunglückte nach Verkehrsbeteiligungsarten | 15 |
| 9. Verunglückte nach Altersgruppen | 18 |
| 10. Fazit | 24 |

Tabellen

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 11. Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 bis 2009..... | 25 |
| 12. Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2006 – 2009 im Überblick | |
| 12.1 Unfälle | 28 |
| 12.2 Verunglückte | 29 |
| 12.3 Beteiligte..... | 30 |
| 12.4 Unfallursachen | 31 |

Anhang

| | |
|--------------------------------------------------------|----|
| Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik | 32 |
|--------------------------------------------------------|----|

1 Unfallgeschehen auf deutschen Straßen 2009

Statistisch betrachtet, ereignet sich alle 14 Sekunden ein Unfall auf deutschen Straßen. Jede Stunde werden 45 Personen bei Verkehrsunfällen verletzt. Täglich verlieren 11 Menschen ihr Leben im Straßenverkehr. Das ist trotz der positiven Entwicklung im Unfallgeschehen seit vielen Jahren die traurige Bilanz des vergangenen Jahres. Deshalb sind auch weiterhin große Anstrengungen nötig, um die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen zu erhöhen.

Die Straßenverkehrsunfallstatistik erfasst und dokumentiert wichtige Sachverhalte über die Unfälle und deren Beteiligte als Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Das Unfallgeschehen wird von vielen Faktoren beeinflusst, die sich teilweise nur schwer erfassen lassen. Hierzu zählen die Witterung, die Qualität des Straßennetzes, die Verkehrsentwicklung sowie auch das Verhalten des Verkehrsteilnehmers. Nicht alles kann erfasst werden. Es wird aber versucht, durch Vergleiche mit anderen Daten wie beispielsweise Wohnbevölkerung, Kfz-Bestand Erklärungen für das Unfallgeschehen des vergangenen Jahres zu finden.

Im Jahr 2009 wurde die Polizei häufiger zu Unfällen gerufen als im Vorjahr. Die Zahl der polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle ist gegenüber 2008 um 0,9% auf 2,31 Mill. Unfälle gestiegen. Bei den meisten Unfällen (87%) blieb es bei Sachschaden. Die Zahl der Unfälle mit ausschließlich Sachschaden hat sich im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 1,5% auf 2,0 Mill. erhöht. Während die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, um 1,8% auf 89 519 Unfälle gesunken ist, haben die sonstigen Sachschadensunfälle um 1,7% auf 1,91 Mill. zugenommen.

**Mehr Unfälle,
aber weniger
Verunglückte**

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

| Gegenstand der Nachweisung | 2009 | 2008 | Veränderung 2009 gegenüber 2008 |
|--------------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------------------------------------|
| | Anzahl | | % |
| Polizeilich erfasste Unfälle | | | |
| insgesamt | 2 313 453 | 2 293 663 | + 0,9 |
| davon: | | | |
| Unfälle mit Personenschaden . | 310 806 | 320 614 | - 3,1 |
| schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) | 89 519 | 91 144 | - 1,8 |
| sonstige Sachschadensunfälle | 1 913 128 | 1 881 905 | + 1,7 |
| Verunglückte insgesamt | 401 823 | 413 524 | - 2,8 |
| davon: | | | |
| Getötete | 4 152 | 4 477 | - 7,3 |
| Schwerverletzte | 68 567 | 70 644 | - 2,9 |
| Leichtverletzte | 329 104 | 338 403 | - 2,7 |

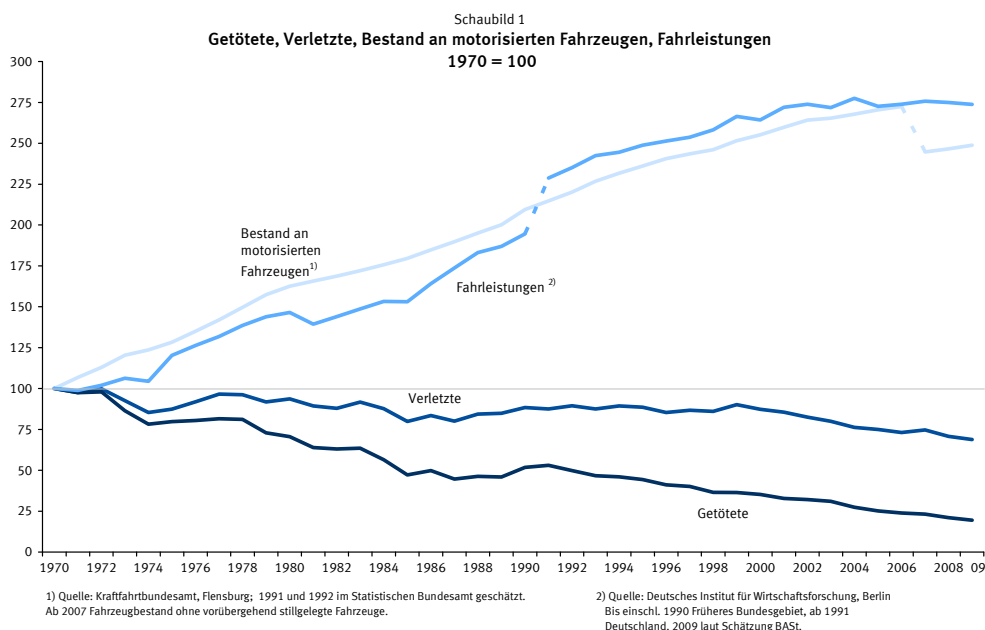
Bei 13% aller Straßenverkehrsunfälle wurden Personen verletzt oder getötet. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden war im Jahr 2009 aber weiter rückläufig, sie ist um 3,1% auf 310 806 zurückgegangen. Bei diesen Unfällen verunglückten insgesamt 401 823 Fahrzeugbenutzer beziehungsweise Fußgänger, das bedeutet einen Rückgang um 2,8% gegenüber 2008. Erneut deutlich abgenommen hat die Zahl der Menschen, die auf deutschen Straßen ihr Leben verloren. Im Jahr 2009 waren es mit 4 152 Menschen 325 Personen oder 7,3% weniger als im Jahr 2008 und dies obwohl auch schon im Vorjahr eine besonders starke Abnahme zu verzeichnen war. Auch die Zahl der Verletzten hat im vergangenen Jahr wieder abgenommen. Es wurden im Vergleich zum Vorjahr 2,9% weniger Personen schwerverletzt, die Zahl der Leichtverletzten ging um 2,7% zurück.

2 Längerfristige Entwicklung

Im längerfristigen Vergleich hat sich die Verkehrssicherheit in Deutschland deutlich erhöht: Gemessen an dem Jahr 1970, in dem mit 21 332 die bisher höchste Zahl an Unfalltoten in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) gezählt wurde, ist die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2009 um über 80% gesunken. Im gleichen Zeitraum sank die Zahl der Verletzten um fast ein Drittel (31%) auf 397 671. Auch mittelfristig hat sich die Lage verbessert: Seit 1991, als mit 11 300 Getöteten die meisten Verkehrstoten nach der deutschen Vereinigung verzeichnet wurde, hat die Zahl der Todesopfer um fast zwei Drittel (–63%) abgenommen. Die Zahl der Verletzten sank gleichzeitig um 21% (1991: 505 535).

Insgesamt zeigt die langfristige Betrachtung des Unfallgeschehens, dass nach 1970 eine Entwicklung zu weniger Getöteten im Straßenverkehr begonnen hat, die mit wenigen Ausnahmen bisher anhält. Mit dem Ergebnis des letzten Jahres konnte nun das 18. Jahr in Folge ein Rückgang der Verkehrstotenzahl erreicht werden.

Das 18. Jahr in Folge weniger Verkehrstote



Diese günstige Entwicklung bei der Zahl der Verkehrstoten ist umso bemerkenswerter, als sowohl der Fahrzeugbestand wie auch die Fahrleistungen seit 1970 ständig zugenommen haben. Seit 1970 erhöhte sich der Bestand an motorisierten Fahrzeugen laut Kraftfahrt-Bundesamt um das Zweieinhalbfache von 20,8 auf 51,8 Millionen Fahrzeuge im Jahr 2009. Bezogen auf jeweils 100 000 Fahrzeuge des Bestands starben im Jahr 1970 im Straßenverkehr noch 102 Menschen, im Jahr 2009 waren es nur noch acht Menschen. Damit ist das bestandsbezogene Risiko im Straßenverkehr zu sterben, in diesem Zeitraum um 92% zurückgegangen. Wird die Zahl der Verkehrstoten auf die insgesamt erbrachten Fahrleistungen bezogen, so zeigt sich für den Zeitraum von 1970 bis 2009 eine ähnliche Entwicklung: Die Zahl der Getöteten je eine Milliarde Fahrzeugkilometer hat um 93% abgenommen (allerdings liegen Angaben zu den Fahrleistungen bis 1990 nur für das frühere Bundesgebiet vor).

So erfreulich diese langfristige Entwicklung auch ist, darf dabei jedoch nicht vergessen werden, dass im Durchschnitt des letzten Jahres immer noch täglich 11 Menschen auf der Straße ihr Leben verloren, 188 Personen schwer- und weitere 902 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt wurden.

3 Entwicklung in der Europäischen Union

In den 27 Staaten der Europäischen Union kamen nach ersten vorläufigen Ergebnissen rund 34 700 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2009 ums Leben. Das ist ein Rückgang um 11% gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zum Jahr 2001, dem Basisjahr für das EU-Ziel, die Verkehrstotenzahl bis 2010 zu halbieren, wurden 36% weniger Getötete gezählt. Damit ist die Europäische Union noch weit von der Zielsetzung entfernt, die Anzahl der Getöteten im Jahr 2010 auf jährlich maximal 27 000 Personen zu verringern.

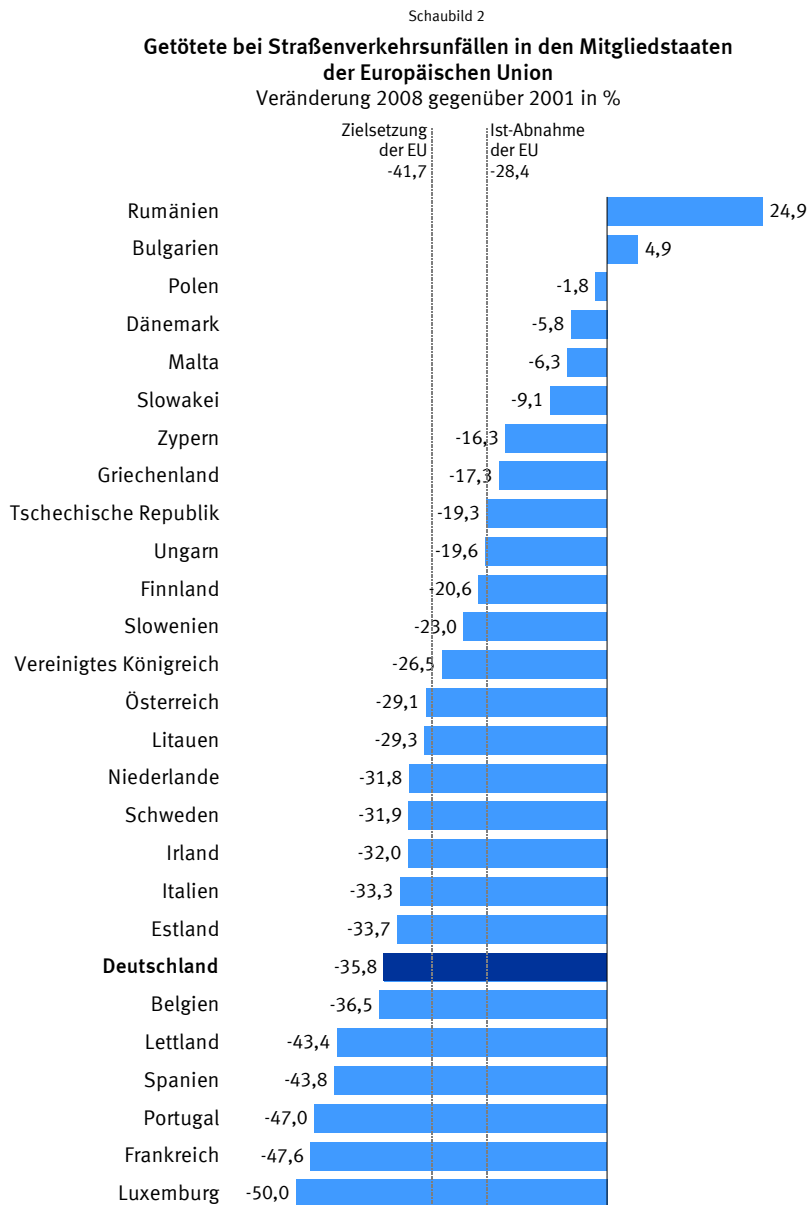
Besser sieht die Entwicklung für Deutschland aus: Im genannten Zeitraum ging die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr um 40% zurück, das waren 2 825 Getötete weniger als im Jahr 2001. Um das EU-Ziel noch erreichen zu können, müsste die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland in diesem Jahr um 16% oder 663 Personen abnehmen. Dieser hohe Prozentsatz wurde nach vorläufigen Ergebnissen zwar für die ersten vier Monate des Jahres 2010 erreicht, es ist jedoch nicht zu erwarten, dass diese Entwicklung bis zum Jahresende anhält. Denn der starke Rückgang der Verkehrstotenzahl im ersten Drittel dieses Jahres ist vor allem auf die winterlichen Witterungsverhältnisse in den Monaten Januar und Februar zurückzuführen. Auf schnee- oder eisglatten Straßen kommt es zwar vermehrt zu Unfällen, diese sind aber häufiger weniger folgeschwer, da nicht so schnell gefahren wird. Dementsprechend gab es in den ersten beiden Monaten dieses Jahres 28% weniger Todessopfer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum zu beklagen.

Um die Zahl der Getöteten auf Deutschlands Straßen mit denen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu vergleichen, werden die Ergebnisse für das Jahr 2008 herangezogen, da bisher noch nicht für alle Länder Ergebnisse für das Jahr 2009 vorliegen.

Insgesamt kamen im Jahr 2008 bei Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union rund 38 900 Menschen ums Leben. Bezogen auf die Einwohner wurden in diesem Jahr in allen Ländern der Europäischen Union durchschnittlich 78 Personen je eine Million Einwohner im Straßenverkehr tödlich verletzt. In Deutschland waren es 54 Personen. Mit diesem Wert lag Deutschland innerhalb der 27 EU-Länder genau wie im Vorjahr auf Rang fünf. Die wenigsten Getöteten, gemessen an der Einwohnerzahl, hatte Malta mit 37, gefolgt von den Niederlanden mit 41 sowie Schweden und dem Vereinigten Königreich mit jeweils 43 Personen.

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

Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Todesrisiko nach wie vor in den östlichen EU-Staaten. Die meisten Verkehrsoffer je eine Million Einwohner wurden in Litauen mit 148, in Polen mit 143, in Rumänien mit 142 sowie in Bulgarien, Griechenland und Lettland mit jeweils 139 gezählt.



Datenquelle: CARE (EU road accidents database).

Im Jahr 2001 gab es in den 27 Ländern der heutigen Europäischen Union insgesamt rund 54 300 Unfalltote im Straßenverkehr. Um das Ziel, die Verkehrstotenanzahl bis 2010 zu halbieren, erreichen zu können, wäre ein Rückgang der Getötetenzahl um jährlich 7,4% erforderlich. Dies entspricht, ausgehend vom Basisjahr 2001, einem Rückgang um rund 42% bis 2008. Mit einer Verringerung der Zahl der Getöteten um 28% im gesamten EU-Raum bis zum Jahr 2008 ist dies bisher nicht erreicht worden. Das Zwischenziel erfüllt haben im Jahr 2008 die fünf Länder Luxemburg, Frankreich, Portugal, Spanien und Lettland. Deutschland hatte zu diesem Zeitpunkt die Zielvorgabe um sechs Prozentpunkte verfehlt.

Allerdings ist hinsichtlich der EU-Zielsetzung anzumerken, dass es für Länder, die im Basisjahr 2001 bereits große Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Getöteten hatten, schwieriger ist, eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten innerhalb von neun Jahren zu erreichen als für Länder mit relativ hohen Zahlen. Wird zur Beurteilung der unterschiedlichen Ausgangssituationen die Zahl der Getöteten je eine Million Einwohner verwendet, zeigt sich, dass Deutschland bereits im Jahr 2001 zu den sieben Mitgliedstaaten gehörte, die bei der Zahl der Getöteten je eine Million Einwohner die niedrigsten Werte vorweisen konnten.

4 Unfallgeschehen nach Ortslagen

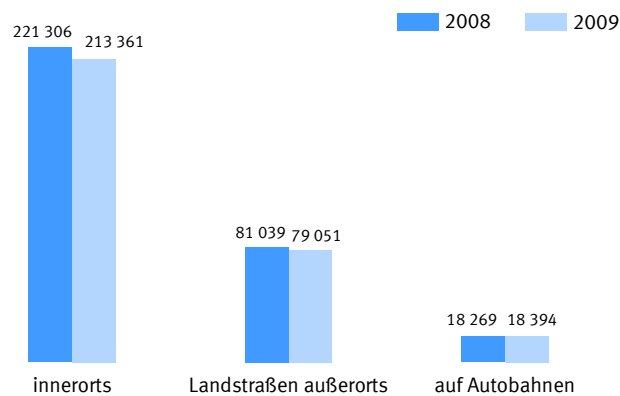
Im Jahr 2009 ereigneten sich 3,1% weniger Unfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. Die Unfallanzahl hat mit 3,6% am höchsten auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften abgenommen. Auf Landstraßen (alle Außerortsstraßen ohne Autobahnen) wurden 2,5% weniger Unfälle gezählt. Mehr Unfälle als im Vorjahr passierten auf Autobahnen (+ 0,7%).

Die Zahl der Verkehrstoten verringerte sich gegenüber 2008 in allen Ortslagen. Mit 9,9% war der Rückgang auf Landstraßen besonders hoch; hier verloren im Jahr 2009 insgesamt 2 452 Verkehrsteilnehmer ihr Leben. Auf den Autobahnen starben 475 Menschen, 4,0% weniger als im Vorjahr. Auf Innerortsstraßen wurden mit 1 225 Personen, 2,9% weniger Unfalltote gezählt.

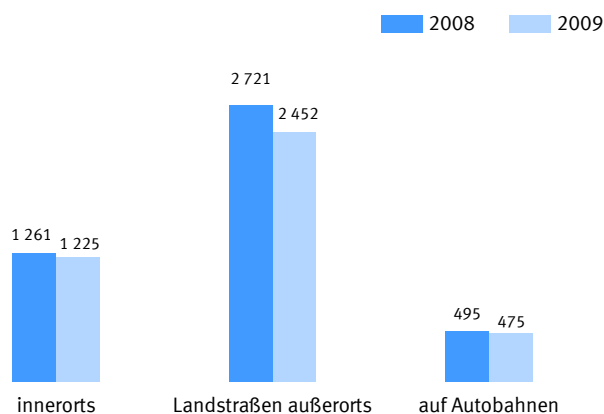
**Stärkster Rückgang
bei den Getöteten
auf Landstraßen**

Schaubild 3

Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage



Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Ortslage



Nach wie vor kommt es auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften (69%) am häufigsten zu Unfällen mit Personenschaden. Jeder vierte Unfall geschieht auf Landstraßen, während auf Autobahnen (5,9%) die wenigsten Unfälle mit Personenschaden gezählt werden.

Die meisten Todesopfer im Straßenverkehr sind aber bei Unfällen auf Landstraßen zu beklagen. Im Jahr 2009 waren es, trotz positiver Entwicklung, immer noch 59% aller Unfallopfer, die hier ums Leben kamen. 30% aller Getöteten starben bei Unfällen innerorts und 11% auf Autobahnen. Aus dieser unterschiedlichen Verteilung der Unfälle und der Getöteten wird ersichtlich, dass die Unfallfolgen auf den Außerortsstraßen schwerer als innerorts sind. Um das Risiko in den einzelnen Ortslagen zu quantifizieren, kann als Maß das zahlenmäßige Verhältnis von Verunglückten zu Unfällen mit Personenschaden herangezogen werden: Demnach kamen auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften 1 214 Verunglückte auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden (darunter 6 Getötete, 170 Schwerverletzte und 1 037 Leichtverletzte). Für die Landstraßen lag der entsprechende Wert für die Verunglückten bei 1 442 (darunter 31 Getötete, 345 Schwerverletzte und 1 067 Leichtverletzte) und für die Autobahnen bei 1 570 (darunter 26 Getötete, 269 Schwerverletzte und 1 275 Leichtverletzte). Diese Ergebnisse zeigen, dass im Jahr 2009 die Gefahr bei einem Unfall außerhalb geschlossener Ortschaften ums Leben zu kommen, mehr als fünfmal so hoch war, wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften. Dies liegt daran, dass außerorts wesentlich schneller gefahren wird und dadurch bei einem Unfall die Verletzungen schwerer werden.

5 Unfallgeschehen nach Unfalltypen/-arten

Um Maßnahmen zur Verhinderung von Verkehrsunfällen treffen zu können, ist es wichtig, Kenntnisse über die Hintergründe des Unfallgeschehens zu erhalten. Deshalb wird von der Polizei für jeden Unfall mit Personenschaden oder schwerwiegendem Sachschaden sowohl ein Unfalltyp als auch eine Unfallart erfasst. Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zu einem Unfall geführt hat. 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 2009 mit gut 23% der Unfall im Längsverkehr. Diese Unfälle werden durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen. Bei Unfällen dieses Typs starben mehr als ein Fünftel aller im Straßenverkehr Getöteten. Mit knapp 23% an zweiter Stelle stand der Unfalltyp „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“. Bei diesen Unfällen kam es zu einem Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern auf Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstücksein- und -ausfahrten, bei denen ein Unfallbeteiligter die Vorfahrt eines anderen Verkehrsteilnehmers missachtet hat. Nahezu 12% aller Getöteten des Jahres 2009 kamen bei diesen Unfällen zu Tode. Am folgenschwersten ist der dritthäufigste Unfalltyp, der „Fahrerunfall“. Jeder fünfte Personenschadensunfall des letzten Jahres entstand dadurch, dass ein Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat. Dass diese Unfälle gefährlicher sind, wird durch den wesentlich höheren Anteil bei den Getöteten von 42% deutlich.

**Verlorene
Fahrzeugkontrolle
kostet viele
Menschenleben
jährlich**

Tabelle 2: Unfälle mit Personenschaden und Getötete nach Unfalltypen

| Unfalltypen | Unfälle mit Personenschaden | | Getötete | |
|-------------------------------------|-----------------------------|------|----------|------|
| | Anzahl | % | Anzahl | % |
| Fahrunfall | 62 380 | 20,1 | 1723 | 41,5 |
| Abbiege-Unfall | 42 270 | 13,6 | 247 | 5,9 |
| Einbiegen/Kreuzenunfall | 70 735 | 22,8 | 489 | 11,8 |
| Überschreitenunfall | 17 257 | 5,6 | 410 | 9,9 |
| Unfall durch ruhenden Verkehr | 9 273 | 3,0 | 21 | 0,5 |
| Unfall im Längsverkehr | 72 959 | 23,5 | 873 | 21,0 |
| Sonstiger Unfall | 35 932 | 11,6 | 389 | 9,4 |
| Insgesamt.. | 310 806 | 100 | 4152 | 100 |

Mit der Festlegung einer Unfallart werden Erkenntnisse gewonnen, wie die Verkehrsteilnehmer kollidiert sind, oder - wenn es nicht zu einem Zusammenstoß kam - die erste mechanische Einwirkung auf den Verkehrsteilnehmer. Von den 10 Arten von Unfällen, die unterschieden werden können, ist die häufigste der Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt. 28% aller Unfälle mit Personenschaden und 14% aller Getöteten sind darauf zurückzuführen. Die sogenannten „Auffahrunfälle“ sind die zweithäufigste Unfallart mit einem Anteil von 16% an allen Unfällen mit Personenschaden und 5,7% aller Getöteten im Jahr 2009. Bei jedem sechsten Unfall (15%) kam es nicht zu einem Zusammenstoß, sondern ein Fahrzeug kam von der Straße ab. Bei diesen Unfällen ist wiederum die Gefahr, tödlich zu verunglücken besonders groß: Im Jahr 2009 waren es ein Drittel aller Straßenverkehrstoten.

Tabelle 3: Unfälle mit Personenschaden und Getötete nach Unfallarten

| Unfallarten | Unfälle mit Personenschaden | | Getötete | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------|----------|------|
| | Anzahl | % | Anzahl | % |
| Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht | 19 821 | 6,4 | 59 | 1,4 |
| vorausfährt oder wartet | 48 625 | 15,6 | 236 | 5,7 |
| seitlich in gleicher Richtung fährt | 13 784 | 4,4 | 109 | 2,6 |
| Entgegenkommt | 24 039 | 7,7 | 920 | 22,2 |
| einbiegt oder kreuzt | 87 647 | 28,2 | 602 | 14,5 |
| Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger | 29 470 | 9,5 | 559 | 13,5 |
| Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn .. | 2 199 | 0,7 | 24 | 0,6 |
| Abkommen von der Fahrbahn nach rechts | 28 779 | 9,3 | 831 | 20,0 |
| links | 19 222 | 6,2 | 569 | 13,7 |
| Unfall anderer Art | 37 220 | 12,0 | 243 | 5,9 |
| Insgesamt.. | 310 806 | 100 | 4152 | 100 |

Von den 320 806 Unfällen mit Personenschaden, die sich im Jahr 2009 ereigneten, war bei 20% der Unfälle kein zweiter Verkehrsteilnehmer beteiligt. Bei den meisten Unfällen mit Personenschaden (219 136 oder 71%) waren zwei Verkehrsteilnehmer beteiligt. An 9,3% aller Unfälle waren mindestens drei Verkehrsteilnehmer involviert.

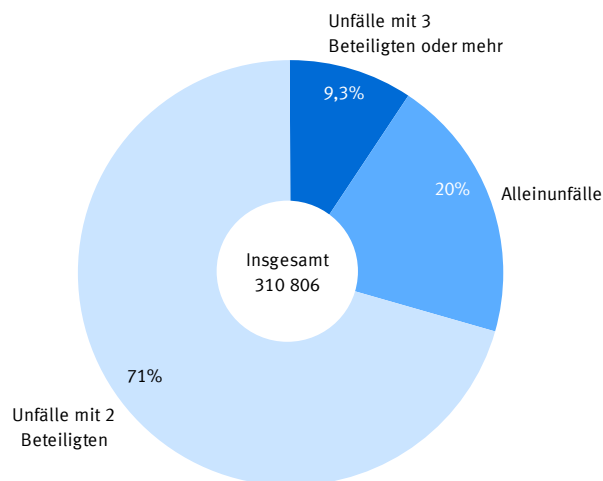
Jeder fünfte Unfall mit Personenschaden war ein Alleinunfall

Bei den Alleinunfällen im Jahr 2009 kamen insgesamt 1 372 Menschen ums Leben, dass war knapp ein Drittel (33%) aller Getöteten im Straßenverkehr. Wird nach den Gründen gesucht, wie es zu diesen Unfällen kam, zeigt sich, dass Dreiviertel aller Alleinunfälle dadurch entstanden sind, dass der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat. Bei wiederum Dreiviertel dieser Unfälle kam das Fahrzeug durch den Verlust der Fahrzeugkontrolle von der Straße ab.

Unfälle mit Personenschaden, an denen zwei Verkehrsteilnehmer beteiligt sind, passieren am häufigsten durch Vorfahrtsmissachtungen an Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstücksein- und -ausfahrten (31%). Bei Unfällen dieses Typs kommt es in den meisten Fällen (92%) auch zu einem Zusammenstoß der beiden Unfallbeteiligten.

Personenschadensunfälle mit drei und mehr Beteiligten wurden am häufigsten durch Probleme zwischen Verkehrsteilnehmern, die in gleicher oder entgegengesetzter Richtung unterwegs waren, ausgelöst (56%). Bei fast zwei Dritteln dieser Unfälle kam es zu Kollisionen mit vorausfahrenden/wartenden Fahrzeugen, es waren also sogenannte Auffahrunfälle.

Schaubild 4
Unfälle mit Personenschaden nach der Anzahl der Beteiligten 2009



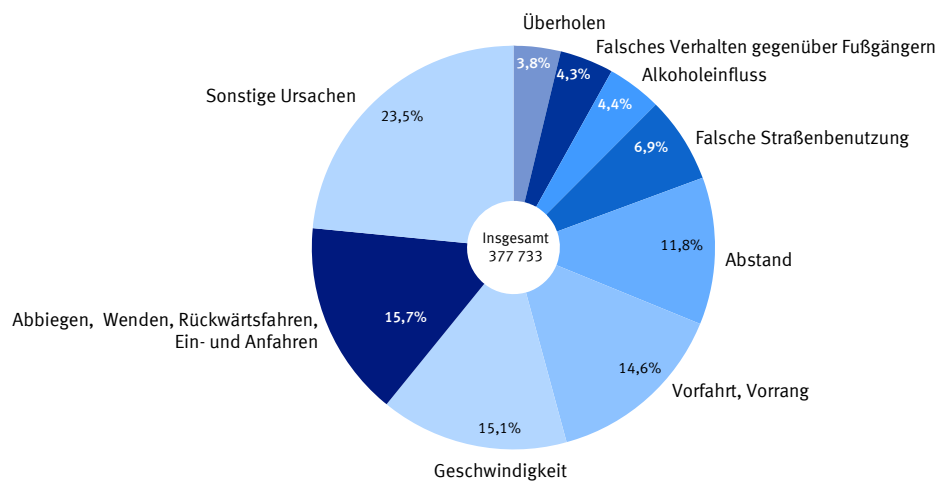
6 Unfallursachen

Weiteren Aufschluss darüber, wie es zu einem Unfall kommen konnte, geben die von der Polizei festgestellten Unfallursachen. Je nach Beurteilung des Unfallhergangs kann die Polizei bei dem von ihr ermittelten Unfallverursacher 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 zusätzlich bis zu zwei sogenannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen. Pro Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Für die 310 806 Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2009 stellte die Polizei insgesamt 440 927 Unfallursachen fest, das waren im Schnitt 1,4 Ursachen je Unfall.

Von den Gründen, die zu einem Unfall beigetragen haben, waren 86% Fehlverhalten der Fahrzeugführer, 3,8% Fehlverhalten der Fußgänger, 4,9% ungünstige Straßenverhältnisse sowie jeweils rund 1% Hindernisse (z.B. Wild) auf der Fahrbahn, technische oder Wartungsmängel und Witterungseinflüsse.

Die im Jahr 2009 gezählten 21 454 Unfallursachen aufgrund der Straßenverhältnisse waren überwiegend Schnee, Eis und Regen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden wesentlich zahlreicher (+62%) schlechte Straßenverhältnisse aufgrund von Schnee und Eis festgestellt.

Schaubild 5
Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden im Straßenverkehr 2009



Das häufigste Fehlverhalten der Fahrzeugführer waren Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit einem Anteil von 16% an den fahrerbezogenen Unfallursachen. An zweiter und dritter Stelle lag mit jeweils rund 15% die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ sowie „Nichtbeachtung der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges“ entgegenkommender Fahrzeuge. Etwa jedes achte Fehlverhalten waren „Abstandsfehler“. Gegenüber 2008 haben die genannten Unfallursachen „Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ um 2,8%, „Nichtbeachten der Vorfahrt“ um 5,0% sowie „Abstandsfehler“ um 0,4% abgenommen. Erstmals seit sieben Jahren ist die Unfallursache „zu schnelles Fahren“ im Jahr 2009 wieder gestiegen (+ 2,1%).

„Zu schnelles Fahren“ als Unfallursache gestiegen

7 Unfallgeschehen nach Bundesländern

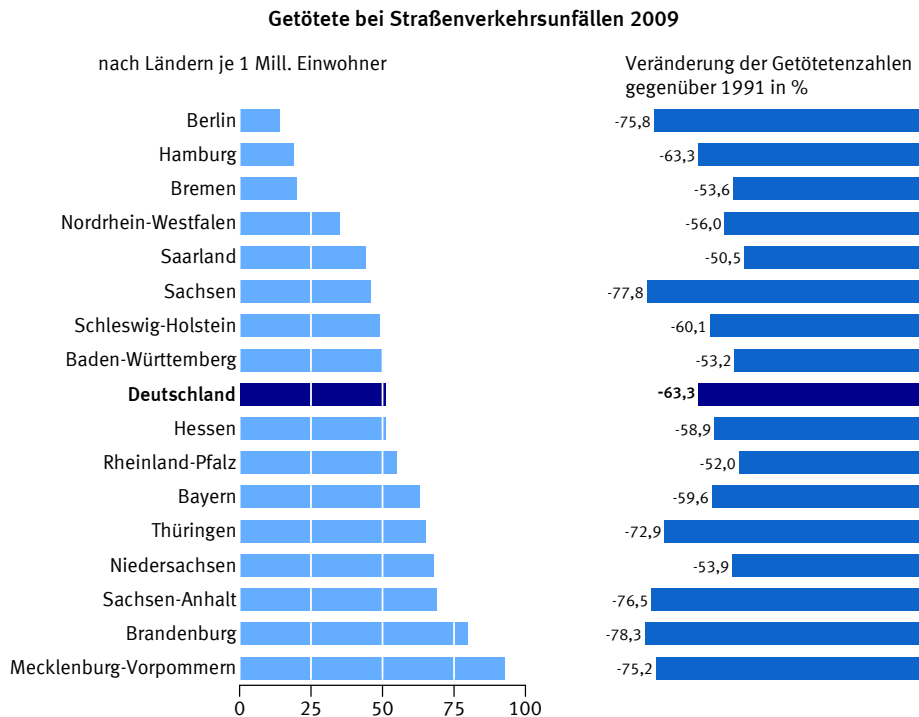
In den meisten Bundesländern ist im Jahr 2009 die Zahl der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Am stärksten war die Abnahme in Berlin (– 8,3%), in Hamburg (– 6,4%) und in Sachsen-Anhalt (– 6,3%). Einige Verunglückte mehr als im Jahr 2008 wurden in Bremen (+0,1% oder 4 Personen) und in Brandenburg (+ 0,0% oder 5 Personen) gezählt.

Bezogen auf je 100 000 Einwohner in Deutschland verunglückten im vergangenen Jahr 490 Personen. Das größte bevölkerungsbezogene Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken, bestand in Bremen mit 571, gefolgt von Hamburg mit 567 und von Bayern mit 566 Personen je 100 000 Einwohner. Die niedrigsten Werte wurden für Brandenburg, Thüringen (jeweils 432) und Sachsen (435) ermittelt.

Bei den Getöteten konnten 13 Bundesländer einen Rückgang für das Jahr 2009 verkünden. Prozentual die stärkste Abnahme gegenüber dem Vorjahr gab es in Sachsen-Anhalt (– 26% oder 59 Personen), in Sachsen (– 21% oder 51 Personen) und in Thüringen (– 20% oder 37 Personen). In drei Bundesländern wurden dagegen mehr Personen bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt. Die höchste Zunahme hatte Mecklenburg-Vorpommern; hier gab es 17% oder 23 Getötete mehr zu beklagen. Auch in Bremen kam ein Mensch (+ 8,3%) und im Saarland zwei Menschen (+ 4,7%) mehr als im Jahr 2008 ums Leben.

Wesentlich mehr Verkehrstote in Mecklenburg-Vorpommern

Schaubild 6



Aufgrund der negativen Entwicklung bei der Verkehrstotenzahl in Mecklenburg-Vorpommern im vergangenen Jahr, ist auch das einwohnerbezogene Sterberisiko für dieses Bundesland gestiegen, und zwar von 79 im Jahr 2008 auf 93 Getötete je eine Million Einwohner im Jahr 2009. Mecklenburg-Vorpommern hatte damit auch gemessen an den Einwohnern die meisten Toten im Straßenverkehr. Deutschlandweit wurden im Durchschnitt 51 Personen je eine Million Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Wesentlich über diesem Mittelwert lag neben Mecklenburg-Vorpommern auch Brandenburg mit einem Wert von 80 Getöteten je 1 Million Einwohner. Das niedrigste bevölkerungsbezogene Sterberisiko haben seit vielen Jahren die drei Stadtstaaten Berlin (14), Hamburg (19) und Bremen (20). Allerdings haben diese aufgrund einer höheren Einwohnerdichte und weniger Außerortsstraßen generell niedrigere Werte als Flächenstaaten. Nordrhein-Westfalen ist unter den Flächenstaaten das Bundesland mit dem geringsten Tötungsrisiko. Je eine Million Einwohner gab es hier 35 Straßenverkehrstote zu beklagen.

Bemerkenswert ist, dass im Jahr 2009 auch ein östliches Bundesland zu den Ländern gehört, die einen niedrigeren Wert als der Bundesdurchschnitt aufweisen. Wegen der erfreulichen Entwicklung im Jahr 2009 ist in Sachsen die Zahl der Getöteten je 1 Million Einwohner von 58 auf nunmehr 46 gesunken und hat damit den sechstbesten Wert unter den Bundesländern erreicht.

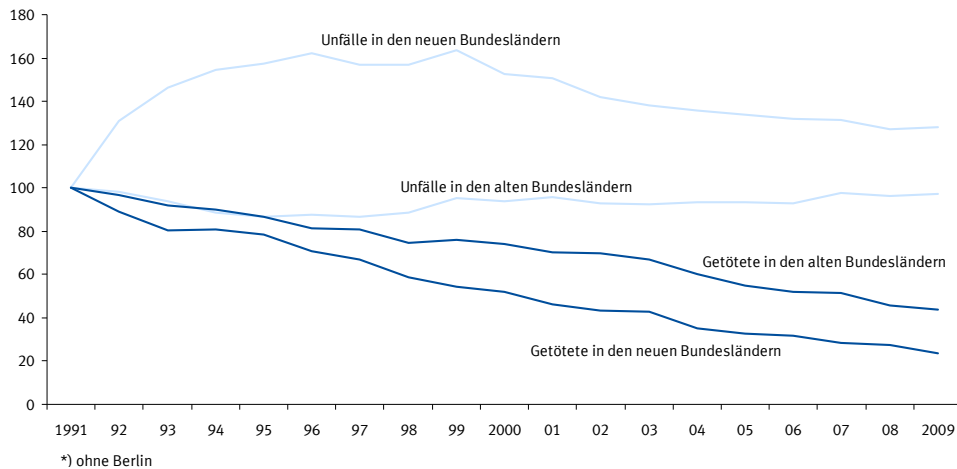
Insgesamt ist zu beobachten, dass 20 Jahre nach dem Mauerfall das bevölkerungsbezogene Risiko bei einem Verkehrsunfall zu sterben in den östlichen Bundesländern insgesamt immer noch höher als in den westlichen Bundesländern ist. Der Rückblick auf die Jahre nach der Maueröffnung zeigt aber, welche großen Fortschritte erzielt wurden:

Entwicklung in Ost- und Westdeutschland 20 Jahre nach dem Mauerfall

Mit dem Wegfall der innerdeutschen Grenze im Jahre 1989 stieg das Verkehrsaufkommen durch den freien Kfz-Markt stark an. Die Straßen im Osten waren für diese Belastung nicht ausgelegt und die Fahrzeugführer beherrschten mitunter die leistungsstarken Kraftfahrzeuge nicht. Dadurch erhöhten sich die Unfall- und Verunglücktenzahlen sprunghaft. Trauriger Höhepunkt dieser Entwicklung war das Jahr 1991, in dem mehr als doppelt so viele Menschen in Ostdeutschland im Straßenverkehr ums Leben kamen als vor der Wende. Danach konnte diese Entwicklung gestoppt werden.

Um zu zeigen, wie sich das Unfallgeschehen im Osten seit dem Höchststand an Verkehrstoten im Jahr 1991 im Vergleich zum Westen entwickelt hat, werden im folgenden die fünf neuen Bundesländer den zehn alten Bundesländern (ohne Berlin) gegenübergestellt. Seit 1991 ist die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle in den westdeutschen Bundesländern im Jahr 2009 um 2,7% zurückgegangen, während sie in den ostdeutschen Bundesländern um fast 28% gestiegen ist. Diese hohe Zunahme im Osten in diesem Zeitraum ist darauf zurückzuführen, dass sich hier mehr Unfälle (+ 40%) ereigneten, bei denen es bei Sachschaden blieb. Bei den Unfällen mit Personenschaden ist dagegen in den fünf neuen Bundesländern von 1991 bis 2009 ein Rückgang um 22% festzustellen. Die Abnahme bei den Personenschadensunfällen in den früheren Bundesländern war mit einem Wert von 19% niedriger.

Schaubild 7
 Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete nach neuen und alten Bundesländern*)
 1991= 100



Bei den Verunglückten auf ost- beziehungsweise westdeutschen Straßen gab es folgende Entwicklung: Im Jahr 2009 kamen 21% weniger Menschen in den zehn alten Bundesländern als noch im Jahr 1991 zu Schaden, in den fünf neuen Bundesländern war die Abnahme insgesamt um sechs Prozentpunkte (– 27%) höher. Größere Abweichungen sind jedoch zu beobachten, werden die Verunglückten nach der Verletzungsschwere unterschieden.

Im Zeitraum 1991 bis 2009 wurden in den östlichen Bundesländern 0,2% mehr Leichtverletzte gezählt, in den westlichen Bundesländern waren es dagegen 14% weniger. Umgekehrt war es bei den Schwerverletzten; hier lag die Abnahmerate im Osten mit 61% höher als die im Westen mit 44%. Am erfreulichsten war die Entwicklung in den ostdeutschen Bundesländern bei den Getöteten. Die Zahl der Todesopfer ist bis zum Jahr 2009 um 76% auf 861 zurückgegangen, das waren noch etwa ein Viertel der Getöteten von 1991 (3662). In den zehn westlichen Bundesländern wurde die Zahl der Getöteten in diesem Zeitraum dagegen in etwa nur halbiert (– 56% von 7440 auf 3 243).

**76% weniger
Verkehrstote in
den neuen
Bundesländern
seit 1991**

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den ostdeutschen Bundesländern die Unfallzahl im Unterschied zur Verkehrstotenzahl auch nach 1991 noch bis zum Höchststand im Jahr 1999 weiter gestiegen ist und erst danach wieder zu sinken begann. Dagegen zeigte die Entwicklung der Unfallzahlen in den westdeutschen Bundesländern im gesamten Zeitraum einen Abwärtstrend. Bei den Verunglückten fällt auf, dass die Reduzierung, insbesondere der schweren Unfallfolgen in den neuen Bundesländern wesentlich höher war als in den früheren Bundesländern. Zu diesem Ergebnis mit beigetragen haben dürfte die Entwicklung bei den sogenannten „Baumunfällen“. Aufgrund der vielen Alleenstraßen, die es auch heute noch in Ostdeutschland gibt, ist der Anteil der Baumunfälle an den Unfällen mit Personenschaden insgesamt im Osten höher als im Westen. Seit 1995 wird in der Statistik – aufgrund einer entsprechenden Änderung in der Rechtsgrundlage – erfasst, wenn es bei einem Unfall zu einem Aufprall auf einen Baum kam. Die Ergebnisse des ersten Jahres zeigten, dass in den westdeutschen Ländern bei 5% aller Personenschadensunfälle, mindestens ein Unfallbeteiligter auf einem Baum prallte, in den ostdeutschen Ländern waren es 13%.

Bis zum Jahr 2009 hat sich dieser Anteil im Westen um fast ein Drittel auf 4,0% reduziert, im Osten um fast zwei Drittel auf 7,9%. Da Baumunfälle in der Regel schwerere Unfallfolgen haben als im Durchschnitt der übrigen Unfälle, hat sich die Zahl der bei Baumunfällen zu Tode gekommenen Menschen in diesem Zeitraum im Westen um mehr als die Hälfte (– 51%), im Osten sogar um mehr als drei Viertel (– 77%) reduziert. Anders ausgedrückt bedeutet diese Entwicklung, dass 41% der Abnahme bei den Getöteten im Osten von 1995 bis 2009 durch weniger Tote bei Baumunfällen zurückzuführen sind, im Westen betrug der entsprechende Anteil im Vergleich dazu nur 19%.

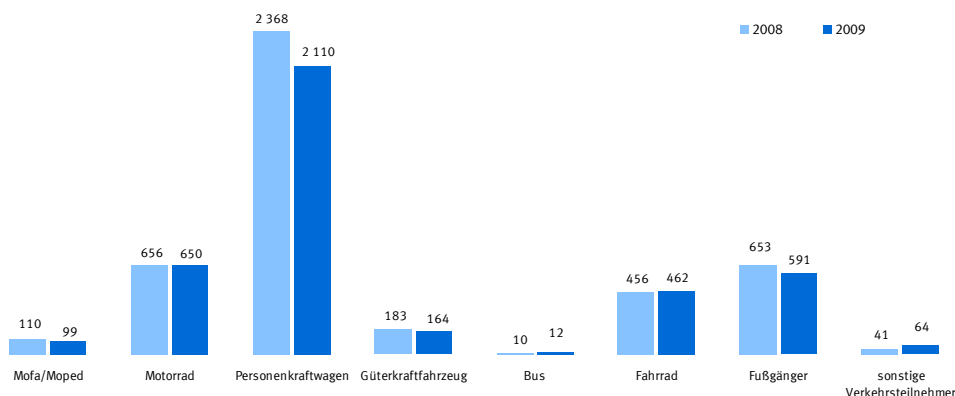
8 Verunglückte nach Verkehrsbeteiligungsarten

Anfang 2008 besaßen 77% der Haushalte mindestens einen Pkw¹. Der Anteil der Personenkraftwagen am Gesamtbestand der motorisierten Fahrzeuge lag im Jahr 2009 bei 79%. Diese Dominanz der Pkw spiegelt sich auch im Unfallgeschehen wider. Pkw-Insassen haben mit 56% den höchsten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Rund 19% der zu Schaden gekommenen Personen benutzten ein Fahrrad, 7,6% ein Motorrad und 5,0% ein Kleinkraftfahrzeug. 8,0% der Verunglückten waren als Fußgänger unterwegs. Mit Werten von 2,6 beziehungsweise 1,3% waren Insassen von Güterkraftfahrzeugen und Bussen eher selten unter den verunglückten Personen.

Werden innerhalb dieser Verunglückten Gruppen nur die Getöteten betrachtet, ergibt sich eine etwas andere Verteilung: Der Anteil der Pkw-Insassen an allen Getöteten war mit 51% wiederum am höchsten aber niedriger als bei den Verunglückten insgesamt. Motorradfahrer und -mitfahrer wurden am zweithäufigsten tödlich verletzt. Diese hatten einen Anteil von fast 16% an allen Getöteten. Die Tatsache, dass der Getötetenanteil bei den Motorradbenutzern doppelt so hoch wie der bei den Verunglückten ist, zeigt auch, dass Motorradunfälle schwerere Unfallfolgen haben.

Mit 14% aller Getöteten lag der Wert für die Fußgänger an dritter Stelle und war auch höher als bei den Verunglückten. Niedriger als der Verunglücktenanteil war der Anteil der getöteten Radbenutzer. Jedes neunte Todesopfer im Straßenverkehr war zum Unfallzeitpunkt mit einem Fahrrad unterwegs.

Schaubild 8
Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung



¹ Statistisches Bundesamt, Zuhause in Deutschland, 2009 S. 16

Im Vergleich zum Vorjahr wurden bei fast allen Verkehrsbeteiligungsgruppen weniger Verunglückte gezählt. Der Rückgang war am stärksten bei den Mofa/Moped-Benutzern (– 10%). Mehr Personen als im Jahr 2008 sind auf landwirtschaftlichen Zugmaschinen (+ 11%) oder in Bussen (+ 4,6%) zu Schaden gekommen. Bei den Getöteten war der auffälligste Rückgang bei den Pkw-Insassen mit knapp 11% gegenüber 2008. Auch wurden bedeutend weniger Insassen von Güterkraftfahrzeugen, Mofa-/Mopedbenutzer (jeweils – 10%) und Fußgänger (– 9,5%) getötet. Sieben Personen mehr als ein Jahr zuvor starben auf landwirtschaftlichen Zugmaschinen (+ 64%), auf Fahrrädern waren es sechs (+ 1,3%) und in Bussen zwei Personen mehr.

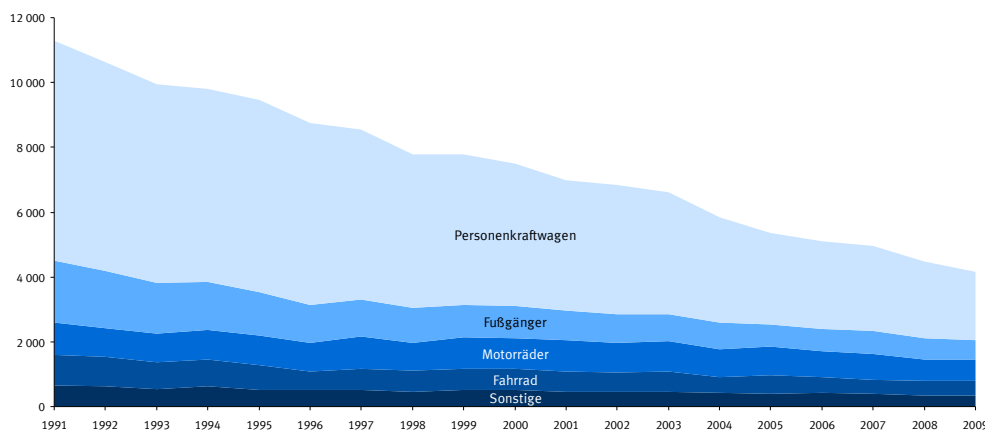
Mittelfristig betrachtet, das heißt seit dem Jahr 1991, hat sich die Struktur der Getöteten etwas verändert. Waren im Jahr 1991 noch 17% aller Getöteten Fußgänger, so ist dieser Anteil auf 14% im Jahr 2009 zurückgegangen. Umgekehrt ist der Anteil der Fahrradbenutzer im gleichen Zeitraum von 8,2% auf 11%, also um über ein Drittel gestiegen. Dies dürfte daran liegen, dass heute mehr Fahrrad gefahren wird als früher. Das zeigt auch der Bestand an Fahrrädern, der in dieser Zeitspanne um ca. 13% zugenommen hat. 8,8% aller Getöteten im Jahr 1991 waren Motorradfahrer/-mitfahrer, im Jahr 2009 waren es 16%, eine Zunahme um 78%. Das bedeutet aber nicht, dass Motorradfahren gefährlicher geworden ist. Vielmehr ist dies darauf zurückzuführen, dass es heute immer mehr Menschen, auch im höheren Alter, gibt, die Motorrad fahren. So ist der Bestand an Motorrädern von 1991 bis zum letzten Jahr um das Zweieinhalbfache auf 3,7 Mill. Fahrzeuge angestiegen. Bezogen auf den Bestand ist das Todesrisiko für Motorradbenutzer in dem betrachteten Zeitraum sogar von rund 67 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge auf 18 (– 73%) zurückgegangen.

Der Anteil der getöteten Pkw-Insassen an den Verkehrstoten insgesamt ist von 1991 bis 2009 von 60% auf 51% und damit um 16% gesunken. In der gleichen Zeit hat der Pkw-Bestand um über ein Viertel (+ 28%) zugenommen. Dies bedeutet, dass das bestandsbezogene Risiko in einem Pkw ums Leben zu kommen von 21 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge auf 5 gesunken ist (– 76%). Hierzu beigetragen haben sicherlich auch die vielen Maßnahmen der Fahrzeughersteller, um die Sicherheit in den Fahrzeugen zu erhöhen.

Aus diesen Zahlen wird aber auch deutlich, dass das Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich verletzt zu werden auf Motorrädern wesentlich größer ist als im Auto. Mit 18 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge war das Tötungsrisiko bei den Motorradbenutzern um mehr als das Dreifache größer als das der Pkw-Insassen (5 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge). Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Zweiradfahrer haben im Falle einer Kollision oder wenn sie von der Straße abkommen einen vergleichsweise geringen Schutz vor Verletzungen und bisher nur äußerst selten Airbags.

**Zahl der
getöteten Pkw-
Insassen hat
stark
abgenommen**

Schaubild 9
Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung 2009

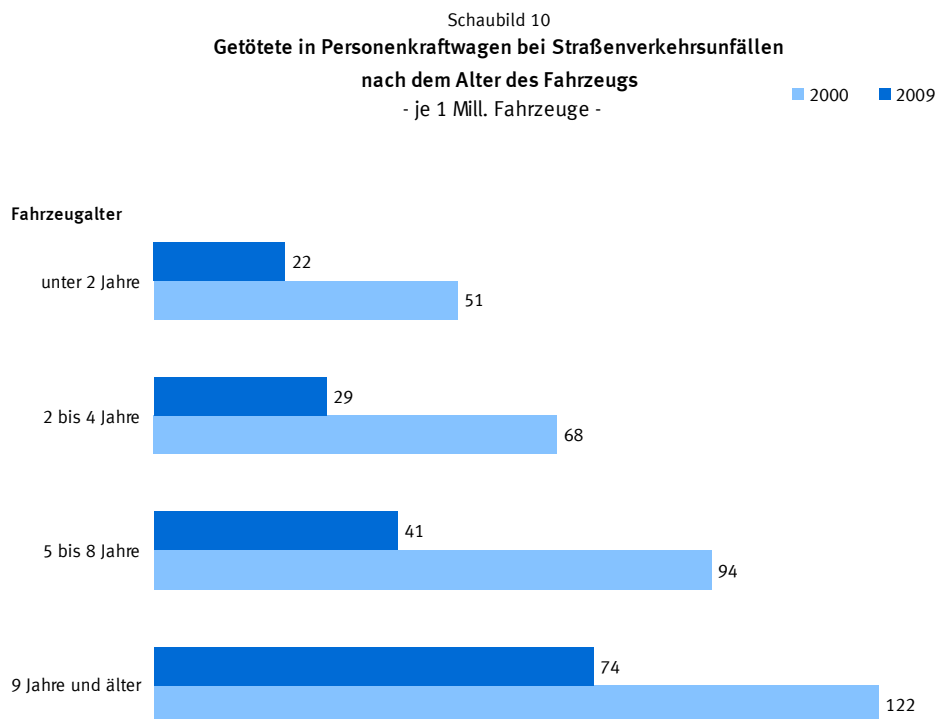


Im vergangenen Jahr sorgte die sogenannte „Abwrackprämie“ zur Stärkung der Konjunktur für großes öffentliches Interesse. Diese Prämie wurde ab Januar 2009 auf Antrag an private Halter für den Neukauf eines Pkw oder den Kauf eines Jahreswagens gezahlt, wenn diese dafür ihr mindestens neun Jahre altes Fahrzeug verschrotten ließen. Mit der Bereitstellung von Mitteln in Höhe von 5 Milliarden Euro, wurden ca. 2 Millionen Fahrzeuge gefördert. Das heißt, mit dieser Förderung konnten ca. 5% des Gesamtbestandes an Pkw (rund 41 Millionen Fahrzeuge) verjüngt werden. Unter dem Aspekt, dass neue Fahrzeuge mehr Insassenschutz bieten als alte Fahrzeuge, tauchte dabei die Frage auf, inwieweit sich diese Maßnahme auch auf das Unfallgeschehen im Jahr 2009, vor allem auf die Zahl der Getöteten ausgewirkt haben dürfte.

Die Unfallergebnisse zeigen, dass im Jahr 2009 insgesamt 141 Pkw-Insassen starben, in Autos, die noch keine zwei Jahre alt waren. Gegenüber dem Vorjahr waren dies 24 Personen oder 21% mehr. Im gleichen Zeitraum hat sich die Anzahl der Getöteten in Pkw, die über neun Jahre alt waren, um 201 Personen oder 14% verringert. Diese Ergebnisse allein sagen jedoch noch nichts über das Risiko aus, da durch die Abwrackprämie im Jahr 2009 wesentlich mehr neuere Fahrzeuge und weniger ältere Fahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs waren als im Jahr 2008.

Um das Sterberisiko in den unterschiedlichen Fahrzeugen messen zu können, sind die Getöteten auf den jeweiligen Fahrzeugbestand zu beziehen. Demzufolge starben im Jahr 2008 etwa 21 Menschen je eine Million Fahrzeuge im Alter von unter zwei Jahren, im Jahr 2009 waren es 22 Menschen. Das bestandsbezogene Risiko hat damit im letzten Jahr für die neueren Fahrzeuge um 4,1% zugenommen. Allerdings ist nicht bekannt, ob mit den neuen Fahrzeugen mehr gefahren wird. Bei den neun Jahre und älteren Fahrzeugen ist das bestandsbezogene Risiko für die Insassen von 2008 mit einem Wert von 84 Getöteten je 1 Million Fahrzeuge auf 74 Getötete im Jahr 2009 zurückgegangen. Das heißt, hier hat das bestandsbezogene Sterberisiko um 11% abgenommen. Diese Ergebnisse lassen darauf schließen, dass die Auswirkung der Abwrackprämie auf die Ergebnisse der Verkehrstoten vor allem darin besteht, dass damit viele Tote in älteren Fahrzeugen, die weniger Insassenschutz haben, verhindert wurden.

Weniger Getötete in älteren Fahrzeugen



9 Verunglückte nach Altersgruppen

In den meisten Altersgruppen wurden im Jahr 2009 weniger Verunglückte gezählt als noch ein Jahr zuvor. Nur bei den 45- bis 54-Jährigen (+ 0,8%) und bei den über 75-Jährigen (+ 1,9%) gab es leichte Zunahmen. Mehr Verkehrstote als 2008 waren nur bei den über 65-Jährigen zu beklagen, in allen anderen Altersgruppen verringerte sich die Zahl.

Tabelle 4: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte nach Altersgruppen 2009

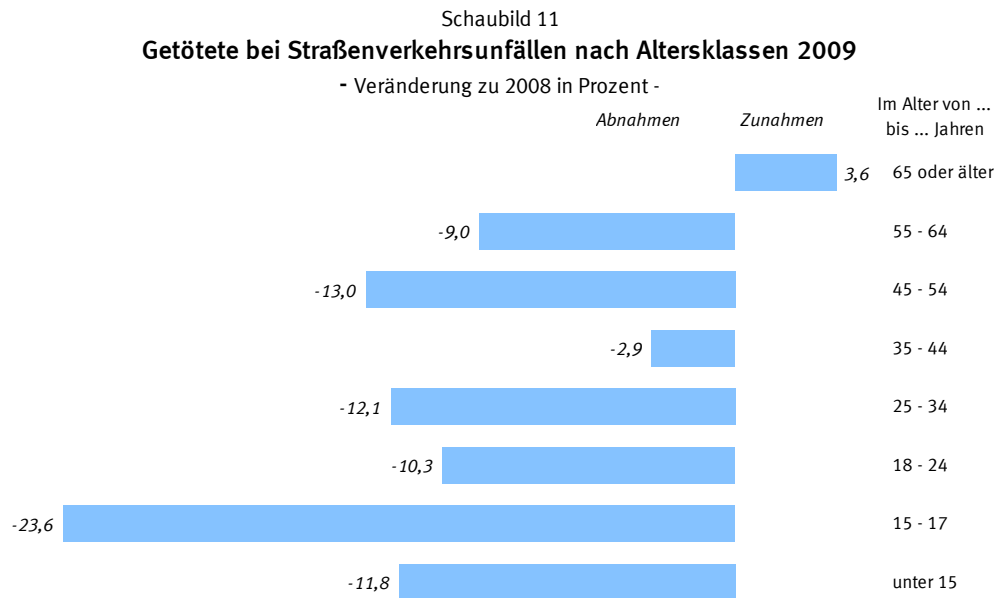
| Im Alter von ... bis ... Jahren | Ver- unglückte | Veränderung gegenüber 2008 | dar.: Getötete | Veränderung gegenüber 2008 | Verunglückte Je 1 Mill. Einwohner ¹⁾ | Getötete |
|------------------------------------|-------------------|----------------------------------|-------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------|----------|
| | Anzahl | % | Anzahl | % | Anzahl | |
| unter 15 | 30 845 | -2,5 | 90 | -11,8 | 2 769 | 8 |
| 15 – 17 | 21 720 | -10,1 | 133 | -23,6 | 8 536 | 52 |
| 18 – 24 | 79 814 | -2,0 | 796 | -10,3 | 11 677 | 116 |
| 25 – 34 | 64 805 | -2,9 | 537 | -12,1 | 6 690 | 55 |
| 35 – 44 | 63 140 | -7,5 | 529 | -2,9 | 4 985 | 42 |
| 45 – 54 | 60 710 | 0,8 | 557 | -13,0 | 4 743 | 44 |
| 55 – 64 | 35 526 | -0,4 | 406 | -9,0 | 3 700 | 42 |
| 65 – 74 | 28 053 | -0,7 | 492 | 7,9 | 2 902 | 51 |
| 75 und mehr | 16 596 | 1,9 | 612 | 0,3 | 2 350 | 87 |
| ohne Angabe | 614 | -30,9 | – | X | X | X |
| Insgesamt ... | 401 823 | -2,8 | 4 152 | -7,3 | 4 900 | 51 |

Weiterhin erfreulich entwickelt hat sich im Jahr 2009 die Zahl der im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Kinder im Alter bis unter 15 Jahren. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich die Zahl der verunglückten Kinder um 2,5% auf 30 845. Insgesamt verloren 90 Kinder ihr Leben auf der Straße, das waren zwölf Kinder weniger (- 12%) als in 2008. Besonders stark abgenommen hat die Zahl der Kinder, die als Mitfahrer in einem Pkw ihr Leben verloren, nämlich um 27% von 51 auf 37. Auf dem Fahrrad wurde ein Kind mehr als ein Jahr zuvor tödlich verletzt. Genauso viele Kinder wie im Vorjahr starben als Fußgänger (23).

Der Anteil der Kinder unter 15 Jahren an allen Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen betrug 7,7%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei knapp 14%. Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten somit 2 769 Kinder je eine Million Einwohner im Jahr 2009. 8 Kinder je eine Million Einwohner dieser Altersgruppe kamen ums Leben.

Am positivsten war die Entwicklung im Jahr 2009 in der Altersgruppe von 15 bis 17 Jahren. Diese hatten sowohl bei den Verunglückten als auch bei den Getöteten gegenüber 2008 den höchsten Rückgang unter allen Altersgruppen. Mit 21 720 Personen verunglückten 10% weniger Jugendliche als ein Jahr zuvor. Prozentual noch stärker verringert hat sich die Zahl der Getöteten, die um 24% gesunken ist. Von den 133 getöteten 15- bis 17-Jährigen verlor knapp die Hälfte als Fahrer oder Mitfahrer im Pkw und fast jeder sechste auf einem Motorrad sein Leben. Gegenüber dem Vorjahr fällt besonders die hohe Abnahme von 45% oder 19 Personen bei den tödlich verletzten Jugendlichen auf einem Motorrad auf.

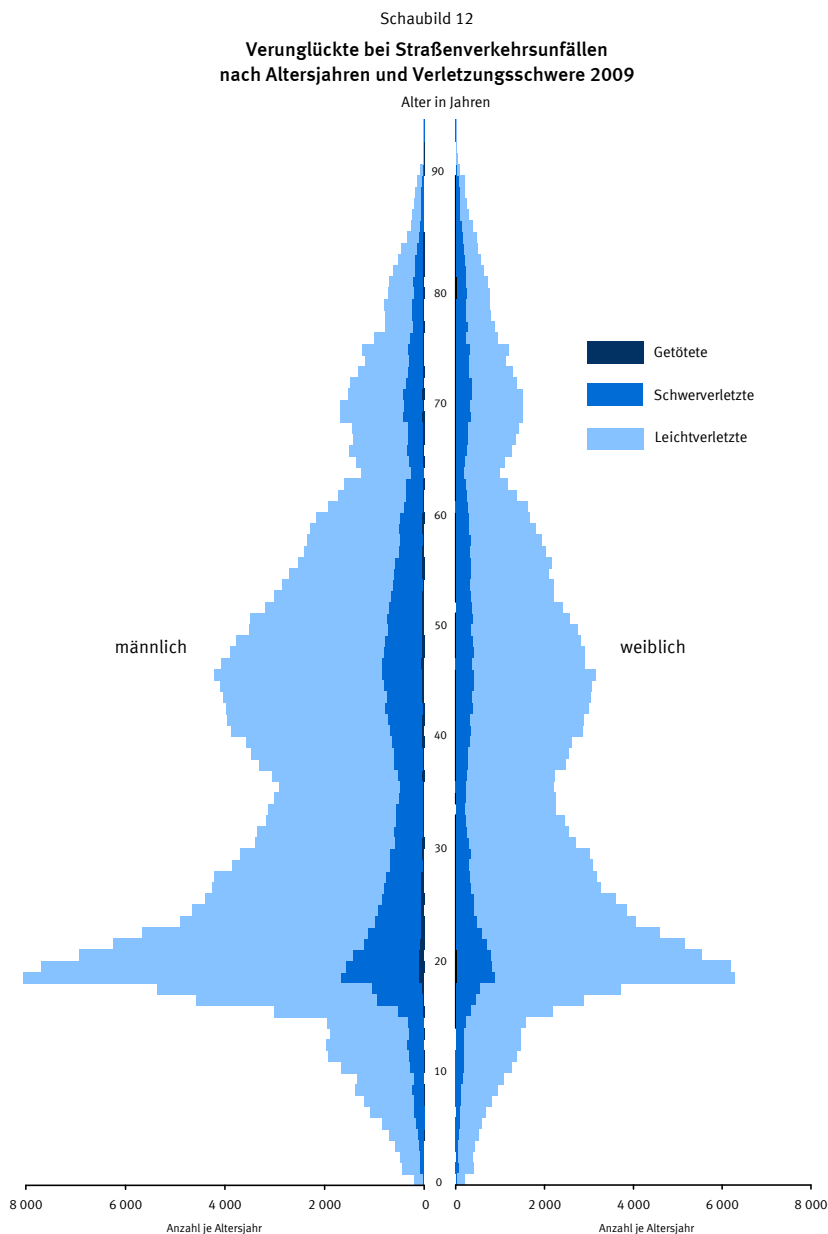
Aber auch als Fußgänger (- 38%) oder als Fahrradbenutzer (- 33%) kamen wesentlich weniger 15- bis 17-Jährige ums Leben. Bei den Pkw-Insassen entsprach die Abnahme der Getöteten dieses Alters mit 11% fast exakt dem Durchschnittswert aller Altersgruppen.



Die hohe Verringerung bei den getöteten Motorradbenutzern dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass es sich für immer weniger 16-Jährige lohnt einen Motorradführerschein zu erwerben, da sie bereits im Alter von sechzehneinhalb mit dem Führerschein zum begleiteten Fahren von Autos beginnen können. Dies belegen auch die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes: Im Jahr 2009 wurden gegenüber dem Vorjahr 10% weniger Fahrerlaubnisse der Führerscheinklasse A (Krafträder) für die Altersgruppe bis 17 Jahre erteilt. Der Bestand an Krafträdern in dieser Altersklasse sank in diesem Zeitraum sogar um 22%.

Bezogen auf je eine Million ihrer Bevölkerungsgruppe verunglückten 8 536 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren, 52 davon tödlich. Im Vergleich zum Vorjahr ist das bevölkerungsbezogene Risiko im Straßenverkehr zu sterben für diese Altersgruppe um nahezu ein Fünftel zurückgegangen.

Von den 16 255 Jugendlichen, die an einem Unfall mit Personenschaden als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt waren, hatten etwa die Hälfte (52%) diesen auch verursacht. Dies entspricht dem Durchschnittswert aller Beteiligten. Die meisten 15- bis 17-Jährige waren entsprechend ihrer hauptsächlichen Verkehrsteilnahme als Fahrer eines Mofas oder Mopeds an Unfällen beteiligt, 57% dieser Beteiligten wurde die Hauptschuld am Unfall zugewiesen. 701 Jugendliche waren im Jahr 2009 als Fahrer eines Pkw an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt, davon waren fast drei Viertel (72%) die Hauptverursacher des jeweiligen Unfalls. Dieser hohe Anteil der Hauptverursacher dürfte auf die Unerfahrenheit im Umgang mit dem Auto in diesem Alter zurückzuführen sein.



Die Hauptrisikogruppe im Straßenverkehr ist jedoch nach wie vor noch die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen, in der es besonders viele Fahranfänger gibt. 19% aller Getöteten und jeder fünfte Verletzte im Straßenverkehr gehörten zu dieser Altersgruppe, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,3% betrug.

Von den 79 814 im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen im Jahr 2009 saßen die meisten (72%) in einem Pkw. Auf dem Motorrad (6,8%) verunglückten 18- bis 24-Jährige am zweithäufigsten. Von den 796 Getöteten dieser Altersklasse waren 584 Pkw-Insassen (73%), 116 Motorradbenutzer (15%), 46 Fußgänger (5,8%) und 16 Radfahrer (2,0%).

Gegenüber 2008 fiel die Zahl der verunglückten jungen Erwachsenen um 2,0%. Bei der Anzahl der tödlich verunglückten 18- bis 24-jährigen kam es in 2009 das neunte Jahr in Folge zu einem Rückgang, rund 10% waren es im vergangenen Jahr. Zwischen 10 und 12% waren auch die prozentualen Abnahmen bei den Getöteten dieser Altersgruppe in den genannten Verkehrsbeteiligungsarten.

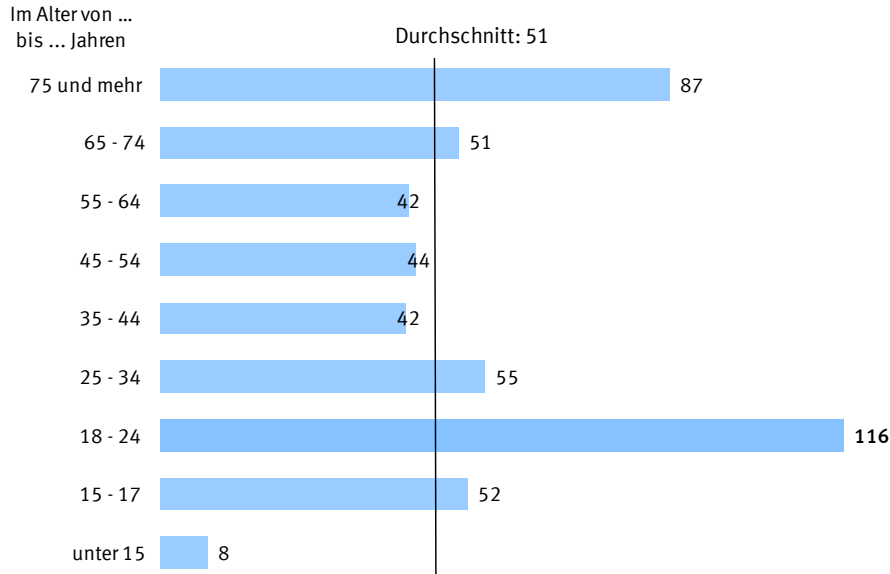
Wird die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen nochmals in zwei Altersklassen differenziert, zeigt sich eine sehr unterschiedliche Entwicklung: Im Jahr 2008 waren es vor allem die jüngeren Fahranfänger im Alter von 18 bis 20 Jahren, die aus den Unfallergebnissen positiv herausragten. Sie hatten sowohl gegenüber den 21- bis 24-Jährigen als auch im Vergleich zum Durchschnitt höhere Rückgänge bei den getöteten Pkw-Fahrern oder -Mitfahrern, als Hauptverursacher von Pkw-Unfällen sowie bei den alkoholisierten Pkw-Unfallbeteiligten. Diese Ergebnisse bestätigten die getroffenen Maßnahmen wie bundesweite Einführung des Modells „Begleitetes Fahren mit 17“ und Einführung des Alkoholverbotes für Fahranfänger ab 2007. Im Jahr 2009 sind die Ergebnisse nicht so eindeutig zu interpretieren, denn die Abnahmen in dieser Altersklasse waren bei den Getöteten (– 5,1%), Hauptverursachern (– 0,7%) und alkoholisierten Beteiligten im Pkw (– 9,1%) unter dem Durchschnitt aller Verkehrsbeteiligten (– 11% / – 2,3% / – 10%). Dagegen haben sich die Getötetenzahlen der 21- bis 24-jährigen Pkw-Insassen sehr günstig entwickelt, diese sind um 17% im Vergleich zu 2008 zurückgegangen. Dabei fällt auf, dass vor allem wesentlich weniger 21- bis 24-Jährige als Mitfahrer im Pkw (–45% oder 34 Personen) starben. Bei den Pkw-Fahrern dieser Altersklasse betrug die Abnahme 7,5% oder 17 Personen.

Auf Motorrädern kamen im Jahr 2009 insgesamt 10% weniger junge Erwachsene ums Leben als im Vorjahr. Diese Verringerung ist jedoch durch eine entgegengesetzte Entwicklung in den beiden Altersklassen entstanden. Während die 21- bis 24-Jährigen auch hier wiederum eine hohe Abnahme von 20% oder 19 Getöteten verzeichnen konnten, stieg die Zahl der getöteten Motorradbenutzer bei den 18- bis 20-Jährigen um 6 Personen oder 18% an.

Insgesamt betrachtet, zeigt das bevölkerungsbezogene Unfallrisiko für die jungen Erwachsenen folgende Ergebnisse: Je eine Million ihrer Einwohner verunglückten 11 677 Menschen zwischen 18 und 24 Jahren, 116 junge Erwachsene je eine Million der Einwohner dieser Altersklasse kamen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Damit war das Tötungsrisiko der jungen Erwachsenen im Straßenverkehr, verglichen mit dem Durchschnitt aller Altersgruppen, das bei 51 Getöteten je eine Million der Bevölkerung lag, mehr als zweimal so hoch. Diese Zahlen sind erschreckend, aber es ist zumindest ein Abwärtstrend sichtbar. Gegenüber dem Jahr 2008 hat sich das bevölkerungsbezogene Todesrisiko der 18- bis 24-Jährigen um 11% verbessert, im Vergleich zum Jahr 2000 verringerte sich das Risiko dieser Altersgruppe insgesamt um 57%. Das entsprechende Todesrisiko der übrigen Altersgruppen reduzierte sich in diesem Zeitraum hingegen nur um 41%, also 16 Prozentpunkte weniger als bei den jungen Erwachsenen.

Unfallrisiko für 18- bis 24- Jährige besonders hoch

Schaubild 13
Getötete bei Straßenverkehrsunfällen 2009
 - je 1 Mill. Einwohner -



Als Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden waren 18- bis 24-Jährige im Jahr 2009 wesentlich häufiger als die mittleren Altersgruppen auch die Hauptverursacher. 62% der Unfallbeteiligten dieses Alters wurden von der Polizei als Hauptverursacher eingestuft, bei den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern waren es sogar 66%. Einen besonders hohen Hauptverursacheranteil von 71% haben nach wie vor die 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrer.

In der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MID)² wird das wachsende Verkehrsaufkommen bei in etwa gleichbleibender Bevölkerung im Wesentlichen auf eine höhere Mobilität der heutigen Senioren zurückgeführt. Über 65-Jährige sind heute aktiver als frühere Generationen in diesem Alter und nutzen aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation häufiger das Auto. Zudem steigt der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung ständig, in den letzten zehn Jahren von 16% auf 20% im Jahr 2009. Damit spielen sie als Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr eine immer wichtigere Rolle.

Im Jahr 2009 verunglückten 44 649 Personen im Alter von über 65 Jahren im Straßenverkehr, 0,3% mehr als im Vorjahr. Senioren verunglückten am häufigsten als Fahrer oder Mitfahrer in einem Pkw (46%), am zweithäufigsten als Fahrradbenutzer (27%). Weitere 16% der verunglückten Senioren waren als Fußgänger unterwegs.

1 104 Menschen im Alter von über 65 Jahren starben bei Unfällen auf deutschen Straßen im Jahr 2009, das waren 38 ältere Menschen oder 3,6% mehr als 2008. Häufiger als im Vorjahr kamen Senioren im Pkw (+ 7 Personen oder 1,6%) oder als Fußgänger ums Leben (+ 3,1% oder 10 Personen). Das zweite Jahr in Folge kamen mehr ältere Menschen als im Vorjahr auf einem Fahrrad zu Tode, im vergangenen Jahr waren es 6,0% oder 13 Senioren mehr.

² S. 1, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

Insgesamt ist für ältere Menschen im Straßenverkehr zu beobachten, dass diese zwar weniger häufig in einen Unfall verwickelt sind, dann aber schwerere Unfallfolgen zu erleiden haben. Dies wird durch folgende Zahlen belegt: 9,2% der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Pkw-Insassen waren über 65 Jahre alt, aber 21% der dabei getöteten. Der Anteil der Senioren an allen mit dem Fahrrad Verunglückten betrug 16%, jedoch war jeder zweite getötete Fahrradfahrer 65 Jahre und älter. Waren 21% der verunglückten Fußgänger ältere Menschen, so waren es bei den getöteten mehr als die Hälfte (57%). Die nachlassende körperliche Widerstandskraft älterer Menschen dürfte der Grund für das höhere Sterberisiko sein.

Bezogen auf ihre Bevölkerung lag das Risiko der Senioren im Straßenverkehr zu verunglücken bei 2 669 Personen je eine Million Einwohner. 66 Personen je eine Million der über 65-Jährigen wurden bei Verkehrsunfällen getötet. Dieser Wert ist höher als der Durchschnitt aller Altersgruppen, der bei 51 Getöteten je eine Million Einwohner liegt. Im Jahr 2009 hatten Senioren nach den jungen Erwachsenen das zweithöchste Sterberisiko im Straßenverkehr. Im Vergleich zum Vorjahr hat das bevölkerungsbezogene Risiko der über 65-Jährigen zu verunglücken um 1% abgenommen, das zu sterben um 2,3 % zugenommen.

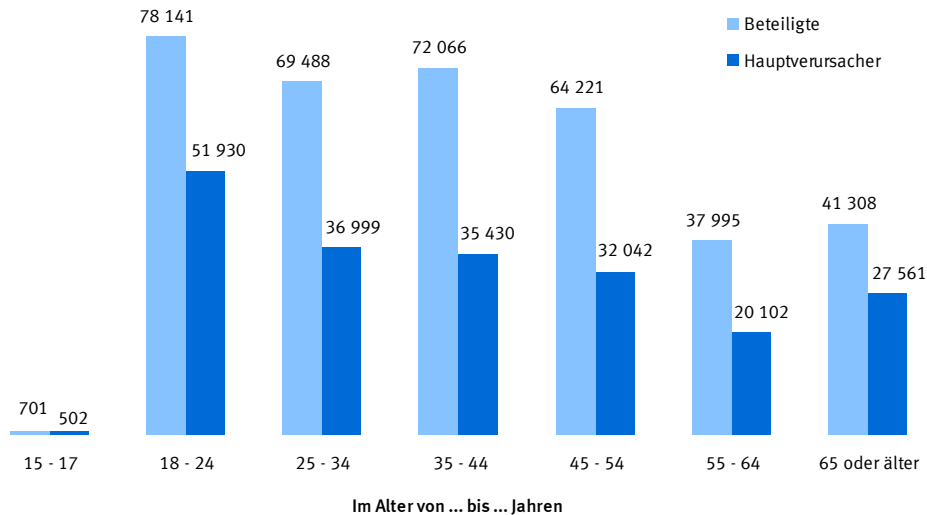
**Senioren hatten
das zweithöchste
Risiko**

Allerdings gibt es innerhalb der Altersgruppe der Senioren altersbedingte Unterschiede. Das einwohnerbezogene Verunglückungsrisiko der 65- bis 74-Jährigen ist größer als das der 75-Jährigen und älteren (2902 zu 2350 Personen je eine Million Einwohner). Dagegen ist das Risiko bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen davon zu tragen, bei den Menschen im Alter von 75 und mehr Jahren mit 87 Personen je eine Million ihrer Bevölkerungsgruppe wesentlich größer als das der 65- bis 74-Jährigen, deren Wert mit 51 Personen genau dem Durchschnitt aller Altersgruppen entspricht.

Auch als Verursacher eines Unfalles mit Personenschaden zeigt sich eine deutliche Altersabhängigkeit bei den Senioren. Der Anteil der Hauptverursacher an allen Unfallbeteiligten in der Altersgruppe von 65 oder mehr Jahren lag im Jahr 2009 insgesamt bei 56%, und damit über dem Durchschnitt aller Altersgruppen von 52%. Der entsprechende Anteil der 65 bis 69-Jährigen lag mit 51% sogar unter dem Durchschnittswert. Von den 70- bis 74-jährigen Unfallbeteiligten trugen nach Feststellung der Polizei 55% die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalles, in den sie involviert waren. Bei den über 75-Jährigen waren es sogar 61%.

Eine ähnliche Altersabhängigkeit, wenngleich mit höheren Anteilen ist bei den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern zu beobachten. 67% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer über 65 Jahre waren auch die Unfallverursacher. Dieser Anteil liegt wiederum über dem Mittel aller Altersgruppen, das bei 56% lag. Den niedrigsten Hauptverursacheranteil innerhalb der Gruppe der Senioren hatten auch bei den Fahrern in Pkw die 65- bis 69-Jährigen Unfallbeteiligten mit 59%. Der entsprechende Wert lag in der Altersgruppe von 70 bis 74 Jahren mit 65% deutlich höher. Bei den mindestens 75-Jährigen wurde sogar drei von vier unfallbeteiligten Pkw-Fahrern die Hauptschuld am Unfall zugewiesen (77%).

Schaubild 14
Beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden 2009



10 Fazit

Trotz gestiegener Unfallzahlen ist das Verletzungsrisiko der Verkehrsteilnehmer im Jahr 2009 erneut gesunken. Die Zahl der tödlich verletzten Menschen im Straßenverkehr ist das 18. Jahr in Folge zurückgegangen und hat einen neuen Tiefstand erreicht. Mit Ausnahme der Senioren konnte in allen Altersgruppen ein Rückgang bei der Zahl der Verkehrstoten registriert werden.

Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe hatten Kinder unter 15 Jahren das geringste Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung im Jahr 2009 ist das einwohnerbezogene Sterberisiko der Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren deutlich gesunken. Die Gruppe der Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren ist nach wie vor die gefährdeste Verkehrsteilnehmergruppe, wenngleich diese seit Jahren auch rückläufige Todeszahlen aufweist. Bei den Senioren im Alter von 65 oder mehr Jahren gab es im vergangenen Jahr mehr Tote und Verletzte zu beklagen. Dies hat dazu geführt, dass – trotz weiterhin gestiegenem Bevölkerungsanteil – das Risiko der Senioren im Straßenverkehr zu sterben im Jahr 2009 gestiegen ist. Gemessen an der Einwohnerzahl haben Senioren nach den jungen Erwachsenen das zweithöchste Risiko im Straßenverkehr tödliche Verletzungen davon zu tragen.

11 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 - 2009

| Jahr | Polizeilich erfasste Unfälle ¹⁾ | | | Verunglückte ²⁾ | | | Bestand an motorisierten Fahrzeugen ³⁾ | | | | Bevölkerung ⁶⁾ |
|----------------------------|--------------------------------------------|------------------|--------------|----------------------------|---------------|----------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------|------------------------------------|---------------------------|
| | insgesamt | davon mit | | insgesamt | davon | | insgesamt | darunter | | | |
| | | Personen-schaden | Sach-schaden | | Getötete | Verletzte | | Motor-räder mit amt. Kenn-zeichen ⁴⁾ | Personen-kraftwagen | Güterkraft-fahrzeuge ⁵⁾ | |
| | | | | | | | | | | | |
| Anzahl | | | | | | | | | | | 1 000 |
| Reichsgebiet ⁸⁾ | | | | | | | | | | | |
| 1906 | 2 290 | 1 303 | 987 | 1 570 | 51 | 1 519 | . | . | . | . | . |
| 1907 | 4 864 | 2 230 | 2 634 | 2 564 | 145 | 2 419 | 27 026 | 15 954 | 10 115 | 957 | . |
| 1908 | 5 069 | 2 342 | 2 727 | 2 771 | 141 | 2 630 | 36 022 | 19 808 | 14 671 | 1 543 | . |
| 1909 | 6 063 | 2 736 | 3 327 | 3 139 | 194 | 2 945 | 41 727 | 21 176 | 18 547 | 2 004 | . |
| 1910 | 6 774 | 3 379 | 3 395 | 3 929 | 278 | 3 651 | 49 941 | 22 479 | 24 639 | 2 823 | 64 568 |
| 1911 | 8 431 | 4 005 | 4 426 | 4 605 | 343 | 4 262 | 57 805 | 20 705 | 32 894 | 4 206 | . |
| 1912 | 10 105 | 5 051 | 5 054 | 5 984 | 442 | 5 542 | 70 006 | 20 157 | 43 162 | 6 687 | . |
| 1913 | 11 785 | 5 769 | 6 016 | 6 817 | 504 | 6 313 | 77 789 | 20 448 | 49 760 | 7 581 | . |
| 1914 | . | . | . | . | . | . | 93 072 | 22 557 | 60 876 | 9 639 | . |
| 1915 - 1921 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1922 | . | . | . | . | . | . | 165 729 | 38 048 | 80 937 | 43 711 | . |
| 1923 | . | . | . | . | . | . | 212 949 | 59 389 | 98 587 | 51 736 | . |
| 1924 | . | . | . | . | . | . | 293 032 | 97 965 | 130 346 | 60 629 | . |
| 1925 | . | . | . | . | . | . | 425 790 | 161 508 | 171 445 | 80 363 | 63 166 |
| 1926 | . | . | . | . | . | . | 571 893 | 263 345 | 201 401 | 90 029 | 63 630 |
| 1927 | . | . | . | . | . | . | 723 935 | 339 226 | 261 142 | 100 969 | 64 023 |
| 1928 | . | . | . | . | . | . | 933 312 | 438 288 | 342 784 | 121 765 | 64 393 |
| 1929 | . | . | . | . | . | . | 1 214 059 | 608 342 | 422 612 | 143 952 | 64 793 |
| 1930 | . | . | . | . | . | . | 1 419 870 | 731 237 | 489 270 | 157 432 | 65 084 |
| 1931 | . | . | . | . | . | . | 1 507 129 | 792 075 | 510 840 | 161 072 | 65 429 |
| 1932 | . | . | . | . | . | . | 1 633 297 | 866 017 | 486 001 | 173 947 | 65 716 |
| 1933 | . | . | . | . | . | . | 1 682 985 | 894 042 | 510 819 | 174 129 | 66 027 |
| 1934 | . | . | . | . | . | . | 1 887 632 | 983 994 | 661 773 | 191 715 | 66 409 |
| 1935 | . | . | . | . | . | . | 2 157 811 | 1 058 656 | 795 775 | 244 258 | 66 871 |
| 1936 | 267 444 | . | . | 182 214 | 8 388 | 173 826 | 2 474 591 | 1 184 081 | 945 085 | 270 992 | 67 349 |
| 1937 | 266 394 | 138 882 | 127 512 | 181 844 | 7 636 | 174 208 | 2 848 466 | 1 327 189 | 1 108 433 | 321 524 | 67 831 |
| 1938 | 272 505 | . | . | 187 689 | 7 354 | 180 335 | 3 241 852 | 1 513 328 | 1 271 983 | 367 391 | 68 558 |
| 1939 | . | . | . | . | . | . | 3 705 111 | 1 755 320 | 1 426 743 | 420 293 | 69 314 |
| 1940 - 1945 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Deutschland | | | | | | | | | | | |
| 1946 - 1949 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1950 | . | . | . | 177 012 | 7 408 | 169 604 | 2 404 487 | 1 127 063 | 615 563 | . | 68 561 |
| 1951 | . | . | . | 236 024 | 8 890 | 227 134 | 2 967 914 | 1 397 501 | 786 915 | 520 644 | 68 878 |
| 1952 | . | . | . | 267 763 | <u>8 904</u> | <u>258 859</u> | 3 830 614 | . | . | . | 69 920 |
| 1953 | . | . | . | 345 019 | 12 631 | 332 388 | 4 764 775 | 2 266 545 | 1 260 580 | 669 404 | 70 276 |
| 1954 | . | . | . | 367 476 | 13 374 | 354 102 | 5 824 572 | 2 637 016 | 1 565 015 | 708 218 | 70 698 |
| 1955 | . | . | . | 406 932 | 14 041 | 392 891 | 6 930 378 | 2 842 349 | 1 864 627 | 704 191 | 71 031 |
| 1956 | . | . | . | 424 854 | 14 811 | 410 043 | 8 076 489 | 2 983 077 | 2 280 153 | 732 624 | 70 627 |
| 1957 | . | . | . | 429 479 | 14 878 | 414 601 | 8 994 857 | 3 031 047 | 2 759 126 | 764 478 | 71 113 |
| 1958 | . | . | . | 426 005 | 13 891 | 412 114 | 9 766 340 | 2 911 830 | 3 302 512 | 775 728 | 71 696 |
| 1959 | . | . | . | 479 253 | 15 654 | 463 599 | 10 554 228 | 2 776 770 | 3 940 021 | 766 464 | 72 279 |
| 1960 | . | . | . | 518 793 | 16 477 | 502 316 | 11 643 241 | 2 774 023 | 4 802 747 | 814 914 | 72 773 |
| 1961 | . | . | . | 521 684 | 16 805 | 504 879 | 12 555 796 | 2 714 501 | 5 726 383 | 861 171 | 73 264 |
| 1962 | . | . | . | 497 220 | 16 216 | 481 004 | 13 139 690 | 2 567 602 | 6 780 762 | 913 328 | 74 074 |
| 1963 | . | . | . | 495 981 | 16 282 | 479 699 | 13 927 076 | 2 317 946 | 7 811 750 | 952 989 | 74 768 |
| 1964 | . | . | . | 516 630 | 18 194 | 498 436 | 14 679 737 | 2 086 312 | 8 832 445 | 1 001 604 | 75 270 |
| 1965 | . | . | . | 504 460 | 17 483 | 486 977 | 15 544 959 | 1 919 926 | 9 908 808 | 1 042 314 | 76 052 |
| 1966 | . | . | . | 528 468 | 18 596 | 509 872 | 16 549 715 | 1 790 692 | 11 024 111 | 1 088 220 | 76 704 |
| 1967 | . | . | . | 534 409 | 18 926 | 515 483 | 17 253 837 | 1 668 103 | 11 835 896 | 1 090 032 | 76 962 |
| 1968 | . | . | . | 539 213 | 18 589 | 520 624 | 18 011 502 | 1 623 655 | 12 602 757 | 1 121 462 | 77 271 |
| 1969 | . | . | . | 540 922 | 18 693 | 522 229 | 19 149 747 | 1 605 496 | 13 623 793 | 1 175 975 | 77 929 |
| 1970 | . | 414 362 | . | 599 364 | 21 332 | 578 032 | 20816802*) | 1752610*) | 15 106 850 | 1 257 001 | 77 711 |
| 1971 | . | 405 846 | . | 584 783 | 20 794 | 563 989 | 22232140*) | 1735401*) | 16 382 895 | 1 321 989 | 78 352 |
| 1972 | . | 417 126 | . | 597 652 | 20 895 | 576 757 | 23520765*) | 1741122*) | 17 455 356 | 1 362 659 | 78 700 |
| 1973 | . | 391 215 | . | 553 834 | 18 424 | 535 410 | 25 046 807 | 1 761 909 | 18 562 165 | 1 408 288 | 78 956 |
| 1974 | . | 367 728 | . | 509 496 | 16 665 | 492 831 | 25 742 131 | 1 794 109 | 19 044 147 | 1 418 075 | 78 978 |
| 1975 | . | 375 182 | . | 521 808 | 17 011 | 504 797 | 26 719 949 | 1 817 552 | 19 778 900 | 1 421 901 | 78 681 |
| 1976 | . | 399 725 | . | 548 150 | 17 144 | 531 006 | 28 111 911 | 1 838 516 | 20 971 978 | 1 435 313 | 78 321 |
| 1977 | . | 419 309 | . | 575 690 | <u>17 397</u> | <u>558 293</u> | 29 568 805 | 1 876 147 | 22 256 899 | 1 478 483 | 78 164 |
| 1978 | . | 418 702 | . | 572 915 | 17 303 | 555 612 | 31 145 316 | 1 904 888 | 23 604 330 | 1 502 462 | 78 081 |
| 1979 | . | 403 131 | . | 545 629 | 15 558 | 530 071 | 32 755 270 | 1 953 793 | 25 068 410 | 1 570 344 | 78 105 |
| 1980 | . | 412 672 | . | 555 966 | 15 050 | 540 916 | 33 838 786 | 2 042 782 | 25 869 319 | 1 625 577 | 78 305 |
| 1981 | . | 395 926 | . | 529 810 | 13 635 | 516 175 | 34 494 777 | 2 183 944 | 26 542 535 | 1 663 203 | 78 419 |
| 1982 | . | 392 470 | . | 521 568 | 13 450 | 508 118 | 35 127 203 | 2 380 117 | 27 026 097 | 1 646 869 | 78 338 |
| 1983 | . | 407 820 | . | 543 583 | 13 553 | 530 030 | 35 804 691 | 2 549 770 | 27 600 373 | 1 630 247 | 78 128 |
| 1984 | . | 393 523 | . | 519 247 | 12 041 | 507 206 | 36 576 571 | 2 670 766 | 28 374 864 | 1 633 277 | 77 852 |
| 1985 | . | 360 270 | . | 471 466 | 10 070 | 461 396 | 37 373 495 | 2 726 055 | 29 150 750 | 1 641 630 | 77 671 |
| 1986 | . | 374 364 | . | 493 045 | 10 620 | 482 425 | 38 477 757 | 2 733 546 | 30 379 607 | 1 662 223 | 77 694 |
| 1987 | . | 356 606 | . | 471 776 | 9 498 | 462 278 | 39 507 331 | 2 721 906 | 31 508 607 | 1 680 906 | 77 719 |
| 1988 | . | 375 187 | . | 497 606 | 9 862 | 487 744 | 40 590 196 | 2 690 644 | 32 621 774 | 1 711 265 | 78 106 |
| 1989 | . | 377 366 | . | 500 213 | 9 779 | 490 434 | 41 665 261 | 2 705 639 | 33 654 342 | 1 752 434 | 78 672 |
| 1990 | . | 389 350 | . | 521 977 | 11 046 | 510 931 | 43 605 482 | 2 724 645 | 35 501 812 | 1 826 617 | 79 365 |
| 1991 | 2 311 466 | 385 147 | 1 926 319 | 516 835 | 11 300 | 505 535 | 38 236 491 | 1 491 694 | 32 087 560 | . | 79 984 |
| 1992 | 2 384 579 | 395 462 | 1 989 117 | 527 428 | 10 631 | 516 797 | 44 050 788 | 1 678 701 | 36 042 408 | . | 80 594 |
| 1993 | 2 345 396 | 385 384 | 1 960 012 | 515 540 | 9 949 | 505 591 | 47 190 932 | 1 894 204 | 38 772 493 | 2 936 313 | 81 179 |
| 1994 | 2 270 818 | 392 754 | 1 878 064 | 526 229 | 9 814 | 516 415 | 48 235 781 | 2 083 263 | 39 765 402 | 3 014 526 | 81 422 |
| 1995 | 2 238 301 | 388 003 | 1 850 298 | 521 595 | 9 454 | 512 141 | 49 152 894 | 2 267 428 | 40 404 294 | 3 097 048 | 81 661 |
| 1996 | 2 269 570 | 373 082 | 1 896 488 | 501 916 | 8 758 | 493 158 | 50 069 781 | 2 470 451 | 40 987 547 | 3 137 028 | 81 896 |
| 1997 | 2 232 379 | 380 835 | 1 851 544 | 509 643 | 8 549 | 501 094 | 50 686 051 | 2 716 780 | 41 371 992 | 3 159 538 | 82 052 |
| 1998 | 2 257 649 | 377 257 | 1 880 392 | 505 111 | 7 792 | 497 319 | 51 220 571 | 2 925 843 | 41 673 787 | 3 198 407 | 82 029 |
| 1999 | 2 413 473 | 395 689 | 2 017 784 | 528 899 | 7 772 | 521 127 | 52 356 281 | 3 177 437 | 42 323 672 | 3 285 579 | 82 087 |
| 2000 | | | | | | | | | | | |

11 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1946 - 1998

| Jahr | Polizeilich erfasste Unfälle ¹⁾ | | | Verunglückte ¹⁾²⁾ | | | Bestand an motorisierten Fahrzeugen ³⁾ | | | | Bevölke- rung ⁶⁾ |
|-----------------------|--------------------------------------------|----------------------|------------------|------------------------------|--------------|----------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|
| | insgesamt | davon mit | | insgesamt | davon | | insgesamt | darunter | | | |
| | | Personen- schaden | Sach- schaden | | Getötete | Verletzte | | Motor- räder mit amt. Kenn- zeichen ⁴⁾ | Personen- kraftwagen | Güterkraft- fahrzeuge ⁵⁾ | |
| | | | | | | | | | | | |
| Anzahl | | | | | | | | | | | 1 000 |
| Früheres Bundesgebiet | | | | | | | | | | | |
| 1946 | . | . | . | . | . | . | 691 125 | 259 616 | 192 438 | 183 758 | 46 190 |
| 1947 | 51 859 | . | . | 43 188 | 4 836 | 38 352 | 750 691 | 240 676 | 193 349 | 222 841 | 46 992 |
| 1948 | 71 876 | . | . | 54 870 | 4 859 | 50 011 | 1 203 727 | 515 061 | 291 245 | 289 805 | 48 251 |
| 1949 | 124 942 | . | . | 88 506 | 4 806 | 83 700 | 1 463 120 | 626 126 | 365 455 | 341 913 | 49 198 |
| 1950 | 260 761 | . | . | 163 754 | 6 428 | 157 326 | 2 020 935 | 929 516 | 539 853 | 385 442 | 50 173 |
| 1951 | 338 080 | . | . | 219 424 | 7 760 | 211 664 | 2 583 781 | 1 202 425 | 715 904 | 445 009 | 50 528 |
| 1952 | 393 520 | . | . | 250 494 | <u>7 775</u> | <u>242 719</u> | 3 383 027 | 1 610 653 | 944 638 | 524 772 | 51 620 |
| 1953 | 473 027 | 251 618 | 221 409 | 326 606 | 11 449 | 315 157 | 4 342 958 | 2 044 740 | 1 182 544 | 593 176 | 52 164 |
| 1954 | 523 765 | 267 925 | 255 840 | 347 032 | 12 071 | 334 961 | 5 287 951 | 2 352 772 | 1 463 191 | 614 365 | 52 696 |
| 1955 | 603 351 | 296 071 | 307 280 | 383 951 | 12 791 | 371 160 | 6 301 363 | 2 494 503 | 1 747 555 | 604 533 | 53 199 |
| 1956 | 663 741 | 307 012 | 356 729 | 396 572 | 13 427 | 383 145 | 7 277 283 | 2 517 240 | 2 136 130 | 618 273 | 53 023 |
| 1957 | 678 889 | 299 866 | 379 023 | 389 145 | 13 004 | 376 141 | 8 043 196 | 2 462 419 | 2 583 656 | 638 703 | 53 702 |
| 1958 | 751 784 | 296 697 | 455 087 | 384 693 | 12 169 | 372 524 | 8 688 054 | 2 253 519 | 3 096 859 | 647 078 | 54 384 |
| 1959 | 843 412 | 327 595 | 515 817 | 433 649 | 13 822 | 419 827 | 9 318 104 | 2 016 814 | 3 684 256 | 637 342 | 54 993 |
| 1960 | 990 127 | 349 315 | 640 812 | 469 366 | 14 406 | 454 960 | 10 216 787 | 1 892 479 | 4 489 407 | 680 726 | 55 585 |
| 1961 | 1 029 381 | 339 547 | 689 834 | 462 470 | 14 543 | 447 927 | 10 939 763 | 1 723 340 | 5 342 940 | 729 635 | 56 185 |
| 1962 | 1 079 101 | 321 257 | 757 844 | 442 933 | 14 445 | 428 488 | 11 356 075 | 1 494 240 | 6 334 926 | 774 079 | 56 938 |
| 1963 | 1 096 539 | 314 642 | 781 897 | 438 811 | 14 513 | 424 298 | 12 015 399 | 1 197 956 | 7 304 580 | 808 424 | 57 587 |
| 1964 | 1 089 086 | 328 668 | 760 418 | 462 666 | 16 494 | 446 172 | 12 650 085 | 925 511 | 8 274 163 | 842 026 | 58 266 |
| 1965 | 1 099 346 | 316 361 | 782 985 | 449 243 | 15 753 | 433 490 | 13 375 155 | 716 621 | 9 267 423 | 877 017 | 59 012 |
| 1966 | 1 167 823 | 332 622 | 835 201 | 473 700 | 16 868 | 456 832 | 14 245 200 | 551 567 | 10 302 080 | 915 656 | 59 638 |
| 1967 | 1 144 210 | 335 552 | 808 658 | 479 132 | 17 084 | 462 048 | 14 798 966 | 394 327 | 11 015 813 | 908 321 | 59 873 |
| 1968 | 1 181 156 | 339 704 | 841 452 | 485 354 | 16 636 | 468 718 | 15 391 794 | 311 604 | 11 682 556 | 927 182 | 60 184 |
| 1969 | 1 213 587 | 338 921 | 874 666 | 489 033 | 16 646 | 472 387 | 16 357 762 | 263 486 | 12 584 564 | 966 192 | 60 848 |
| 1970 | 1 392 007 | 377 610 | 1 014 397 | 550 988 | 19 193 | 531 795 | 17837430*) | 378604*) | 13 941 079 | 1 028 116 | 60 651 |
| 1971 | 1 338 059 | 369 177 | 968 882 | 536 812 | 18 753 | 518 059 | 19130285*) | 361452+) | 15 115 049 | 1 078 001 | 61 302 |
| 1972 | 1 381 526 | 378 775 | 1 002 751 | 547 338 | 18 811 | 528 527 | 20271509*) | 368221*) | 16 054 966 | 1 107 181 | 61 672 |
| 1973 | 1 324 738 | 353 725 | 971 013 | 504 548 | 16 302 | 488 246 | 21 653 950 | 401 050 | 17 023 085 | 1 138 554 | 61 976 |
| 1974 | 1 228 997 | 331 000 | 897 997 | 461 756 | 14 614 | 447 142 | 22 166 497 | 432 661 | 17 341 265 | 1 135 784 | 62 054 |
| 1975 | 1 264 567 | 337 732 | 926 835 | 472 667 | 14 870 | 457 797 | 22 942 757 | 454 811 | 17 898 422 | 1 121 254 | 61 829 |
| 1976 | 1 418 523 | 359 694 | 1 058 829 | 495 401 | 14 820 | 480 581 | 24 176 885 | 503 835 | 18 919 738 | 1 122 372 | 61 531 |
| 1977 | 1 523 392 | 379 046 | 1 144 346 | 523 120 | 14 978 | 508 142 | 25 440 469 | 554 474 | 20 020 197 | 1 145 912 | 61 400 |
| 1978 | 1 619 187 | 380 352 | 1 238 835 | 523 306 | 14 662 | 508 644 | 26 843 327 | 595 851 | 21 212 046 | 1 175 485 | 61 327 |
| 1979 | 1 660 680 | 367 500 | 1 293 180 | 499 663 | 13 222 | 486 441 | 28 310 022 | 654 674 | 22 535 469 | 1 236 120 | 61 359 |
| 1980 | 1 684 604 | 379 235 | 1 305 369 | 513 504 | 13 041 | 500 463 | 29 226 359 | 738 180 | 23 191 616 | 1 277 167 | 61 566 |
| 1981 | 1 678 497 | 362 617 | 1 315 880 | 487 618 | 11 674 | 475 944 | 29 737 861 | 879 969 | 23 730 559 | 1 306 515 | 61 682 |
| 1982 | 1 629 089 | 358 693 | 1 270 396 | 478 796 | 11 608 | 467 188 | 30 260 799 | 1 078 114 | 24 104 523 | 1 290 809 | 61 638 |
| 1983 | 1 692 934 | 374 107 | 1 318 827 | 500 942 | 11 732 | 489 210 | 30 837 900 | 1 242 982 | 24 580 498 | 1 277 450 | 61 423 |
| 1984 | 1 780 818 | 359 485 | 1 421 333 | 476 232 | 10 199 | 466 033 | 31 457 303 | 1 355 559 | 25 217 787 | 1 277 940 | 61 175 |
| 1985 | 1 840 295 | 327 745 | 1 512 550 | 430 495 | 8 400 | 422 095 | 32 091 256 | 1 406 869 | 25 844 520 | 1 280 809 | 61 024 |
| 1986 | 1 935 595 | 341 921 | 1 593 674 | 452 165 | 8 948 | 443 217 | 33 025 248 | 1 411 714 | 26 917 423 | 1 294 774 | 61 066 |
| 1987 | 1 977 501 | 325 519 | 1 651 982 | 432 589 | 7 967 | 424 622 | 33 890 748 | 1 391 092 | 27 908 157 | 1 305 287 | 61 074 |
| 1988 | 2 022 648 | 342 299 | 1 680 349 | 456 436 | 8 213 | 448 223 | 34 822 022 | 1 372 070 | 28 878 220 | 1 321 824 | 61 450 |
| 1989 | 1 997 787 | 343 604 | 1 654 183 | 457 392 | 7 995 | 449 397 | 35 706 949 | 1 378 528 | 29 755 447 | 1 345 348 | 62 063 |
| 1990 | 2 010 575 | 340 043 | 1 670 532 | 456 064 | 7 906 | 448 158 | 36 702 727 | 1 413 674 | 30 684 811 | 1 388 505 | 63 254 |
| 1991 | 1 953 709 | 321 374 | 1 632 335 | 429 482 | 7 541 | 421 941 | 37 403 674 | 1 480 489 | 31 321 733 | 1 440 105 | 64 074 |
| 1992 | 1 924 338 | 325 301 | 1 599 037 | 433 081 | 7 298 | 425 783 | 38 571 089 | 1 596 407 | 32 006 981 | 1 549 059 | 64 865 |
| 1993 | 1 835 482 | 312 606 | 1 522 876 | 418 240 | 6 926 | 411 314 | 39 373 540 | 1 751 956 | 32 652 041 | 1 590 071 | 65 534 |
| 1994 | 1 735 072 | 314 381 | 1 420 691 | 422 069 | 6 800 | 415 269 | . | 1 913 399 | 33 084 308 | 1 624 265 | 65 858 |
| 1995 | 1 694 716 | 308 186 | 1 386 530 | 415 065 | 6 526 | 408 539 | . | 2 077 782 | 33 529 270 | 1 685 804 | 66 156 |
| 1996 | 1 709 952 | 294 454 | 1 415 498 | 397 202 | 6 126 | 391 076 | . | 2 258 145 | 33 961 698 | 1 723 464 | 66 444 |
| 1997 | 1 690 507 | 302 361 | 1 388 146 | 405 270 | 6 067 | 399 203 | . | 2 472 859 | 34 237 110 | 1 746 964 | 66 647 |
| 1998 | 1 718 178 | 302 089 | 1 416 089 | 405 830 | 5 614 | 400 216 | . | . | . | . | 66 697 |

Fußnoten am Ende der Tabelle

11 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1946 - 1998

| Jahr | Polizeilich erfasste Unfälle ¹⁾ | | | Verunglückte ¹⁾²⁾ | | | Bestand an motorisierten Fahrzeugen ³⁾ | | | | Bevölke- rung ⁶⁾ |
|--------|--------------------------------------------|----------------------|------------------|------------------------------|----------|-----------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|
| | insgesamt | davon mit | | insgesamt | davon | | insgesamt | darunter | | | |
| | | Personen- schaden | Sach- schaden | | Getötete | Verletzte | | Motor- räder mit amt. Kenn- zeichen ⁴⁾ | Personen- kraftwagen | Güterkraft- fahrzeuge ⁷⁾ | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Anzahl | | | | | | | | | | | 1 000 |

Neue Länder und Berlin-Ost

| | | | | | | | | | | | |
|------------------|---------|--------|---------|---------|-------|---------|-----------|-----------|-----------|---------|--------|
| 1946 - 1949 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1950 | . | . | . | 13 258 | 980 | 12 278 | 383 552 | 197 547 | 75 710 | . | 18 388 |
| 1951 | . | . | . | 16 600 | 1 130 | 15 470 | 384 133 | 195 076 | 71 011 | 75 635 | 18 350 |
| 1952 | . | . | . | 17 269 | 1 129 | 16 140 | 447 587 | . | . | . | 18 300 |
| 1953 | . | . | . | 18 413 | 1 182 | 17 231 | 421 817 | 221 805 | 78 036 | 76 228 | 18 112 |
| 1954 | . | . | . | 20 444 | 1 303 | 19 141 | 536 621 | 284 244 | 101 824 | 93 853 | 18 002 |
| 1955 | . | . | . | 22 981 | 1 250 | 21 731 | 629 015 | 347 846 | 117 072 | 99 658 | 17 832 |
| 1956 | . | . | . | 28 282 | 1 384 | 26 898 | 799 206 | 465 837 | 144 023 | 114 351 | 17 604 |
| 1957 | . | . | . | 40 334 | 1 874 | 38 460 | 951 661 | 568 628 | 175 470 | 125 775 | 17 411 |
| 1958 | . | . | . | 41 312 | 1 722 | 39 590 | 1 078 286 | 658 311 | 205 653 | 128 650 | 17 312 |
| 1959 | . | . | . | 45 604 | 1 832 | 43 772 | 1 236 124 | 759 956 | 255 765 | 129 122 | 17 286 |
| 1960 | . | . | . | 49 427 | 2 071 | 47 356 | 1 426 454 | 881 544 | 313 340 | 134 188 | 17 188 |
| 1961 | . | . | . | 59 214 | 2 262 | 56 952 | 1 616 033 | 991 161 | 383 443 | 131 536 | 17 079 |
| 1962 | . | . | . | 54 287 | 1 771 | 52 516 | 1 783 615 | 1 073 362 | 445 836 | 139 249 | 17 136 |
| 1963 | . | . | . | 57 170 | 1 769 | 55 401 | 1 911 677 | 1 119 990 | 507 170 | 144 565 | 17 181 |
| 1964 | . | . | . | 53 964 | 1 700 | 52 264 | 2 029 652 | 1 160 801 | 558 282 | 159 578 | 17 004 |
| 1965 | . | . | . | 55 217 | 1 730 | 53 487 | 2 169 804 | 1 203 305 | 641 385 | 165 297 | 17 040 |
| 1966 | . | . | . | 54 768 | 1 728 | 53 040 | 2 304 515 | 1 239 125 | 722 031 | 172 564 | 17 066 |
| 1967 | . | . | . | 55 277 | 1 842 | 53 435 | 2 454 871 | 1 273 776 | 820 083 | 181 711 | 17 089 |
| 1968 | . | . | . | 53 859 | 1 953 | 51 906 | 2 619 708 | 1 312 051 | 920 201 | 194 280 | 17 087 |
| 1969 | . | . | . | 51 889 | 2 047 | 49 842 | 2 791 985 | 1 342 010 | 1 039 229 | 209 783 | 17 081 |
| 1970 | . | 36 752 | 15 455 | 48 376 | 2 139 | 46 237 | 2 979 372 | 1 374 006 | 1 165 771 | 228 885 | 17 060 |
| 1971 | . | 36 669 | 14 192 | 47 971 | 2 041 | 45 930 | 3 101 855 | 1 373 949 | 1 267 846 | 243 988 | 17 050 |
| 1972 | . | 38 351 | 16 323 | 50 314 | 2 084 | 48 230 | 3 249 256 | 1 372 901 | 1 400 390 | 255 478 | 17 029 |
| 1973 | . | 37 490 | 18 137 | 49 286 | 2 122 | 47 164 | 3 392 857 | 1 360 859 | 1 539 080 | 269 734 | 16 980 |
| 1974 | . | 36 728 | 17 305 | 47 740 | 2 051 | 45 689 | 3 575 634 | 1 361 448 | 1 702 882 | 282 291 | 16 924 |
| 1975 | . | 37 450 | 17 547 | 49 141 | 2 141 | 47 000 | 3 777 192 | 1 362 741 | 1 880 478 | 300 647 | 16 851 |
| 1976 | . | 40 031 | 20 190 | 52 749 | 2 324 | 50 425 | 3 935 026 | 1 334 681 | 2 052 240 | 312 941 | 16 790 |
| 1977 | . | 40 263 | 19 229 | 52 570 | 2 419 | 50 151 | 4 128 336 | 1 321 673 | 2 236 702 | 332 571 | 16 764 |
| 1978 | . | 38 350 | 18 067 | 49 609 | 2 641 | 46 968 | 4 301 989 | 1 309 037 | 2 392 284 | 326 977 | 16 755 |
| 1979 | . | 35 631 | 17 208 | 45 966 | 2 336 | 43 630 | 4 445 248 | 1 299 119 | 2 532 941 | 334 224 | 16 746 |
| 1980 | . | 33 437 | 17 535 | 42 462 | 2 009 | 40 453 | 4 612 427 | 1 304 602 | 2 677 703 | 348 410 | 16 739 |
| 1981 | . | 33 309 | 16 758 | 42 192 | 1 961 | 40 231 | 4 756 916 | 1 303 975 | 2 811 976 | 356 688 | 16 737 |
| 1982 | . | 33 777 | 15 162 | 42 772 | 1 842 | 40 930 | 4 866 404 | 1 302 003 | 2 921 574 | 356 060 | 16 701 |
| 1983 | . | 33 713 | 15 502 | 42 641 | 1 821 | 40 820 | 4 966 791 | 1 306 788 | 3 019 875 | 352 797 | 16 704 |
| 1984 | . | 34 038 | 13 122 | 43 015 | 1 842 | 41 173 | 5 119 268 | 1 315 207 | 3 157 077 | 355 337 | 16 677 |
| 1985 | . | 32 525 | 13 284 | 40 971 | 1 670 | 39 301 | 5 282 239 | 1 319 186 | 3 306 230 | 360 821 | 16 646 |
| 1986 | . | 32 443 | 12 760 | 40 880 | 1 672 | 39 208 | 5 452 509 | 1 321 832 | 3 462 184 | 367 449 | 16 628 |
| 1987 | . | 31 087 | 13 614 | 39 187 | 1 531 | 37 656 | 5 616 583 | 1 330 814 | 3 600 450 | 375 619 | 16 645 |
| 1988 | . | 32 888 | 13 916 | 41 170 | 1 649 | 39 521 | 5 768 174 | 1 318 574 | 3 743 554 | 389 441 | 16 657 |
| 1989 | . | 33 762 | 14 339 | 42 821 | 1 784 | 41 037 | 5 958 312 | 1 327 111 | 3 898 895 | 407 086 | 16 610 |
| 1990 | . | 49 307 | 35 843 | 65 913 | 3 140 | 62 773 | 6 902 755 | 1 310 971 | 4 817 001 | 438 112 | 16 111 |
| 1991 | 357 757 | 63 773 | 293 984 | 87 353 | 3 759 | 83 594 | . | . | . | . | 15 910 |
| 1992 | 460 241 | 70 161 | 390 080 | 94 347 | 3 333 | 91 014 | . | . | . | . | 15 730 |
| 1993 | 509 914 | 72 778 | 437 136 | 97 300 | 3 023 | 94 277 | . | . | . | . | 15 645 |
| 1994 | 535 746 | 78 373 | 457 373 | 104 160 | 3 014 | 101 146 | . | 169 415 | 6 678 662 | 486 842 | 15 564 |
| 1995 | 543 585 | 79 817 | 463 768 | 106 530 | 2 928 | 103 602 | . | 189 376 | 6 874 552 | 528 721 | 15 505 |
| 1996 | 559 618 | 78 628 | 480 990 | 104 714 | 2 632 | 102 082 | . | 212 260 | 7 025 800 | 549 944 | 15 451 |
| 1997 | 541 872 | 78 474 | 463 398 | 104 373 | 2 482 | 101 891 | . | 243 921 | 7 134 836 | 568 519 | 15 405 |
| 1998 | 539 471 | 75 168 | 464 303 | 99 281 | 2 178 | 97 103 | . | . | . | . | 15 332 |

1) Reichsgebiet: 1906: vom 01.04.06 bis 30.09.06, von 1907 bis 1913: jeweils von 01.10. des Vorjahres bis 30.09. des Berichtsjahres.

Früheres Bundesgebiet: 1947 bis 1948: Ohne Hessen, Baden, Württemberg-Hohenzollern, Saarland und Berlin-West. 1949: Ohne Baden-Württemberg und Saarland. 1950 bis 1952: Ohne Saarland. Neue Länder und Berlin-Ost: Bis 1983 Unfälle mit Sachschaden von 300 Mark (der ehem. DDR) und mehr, 1984 bis 1990: Unfälle mit Sachschaden von 800 Mark und mehr.

2) Reichsgebiet: Bis 1908 innerhalb einer Woche nach dem Unfall Gestorbene. 1909 bis 1913 innerhalb eines Monats nach dem Unfall Gestorbene. 1936 bis 1938 innerhalb von 8 Tagen nach dem Unfall Gestorbene. Früheres Bundesgebiet: 1947 bis 1952 am Unfalltag Gestorbene. Ab 1953 innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall Gestorbene.

Neue Länder und Berlin-Ost: Bis 1977 innerhalb von 72 Stunden nach dem Unfall Gestorbene, ab 1978 innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.

3) Reichsgebiet: Bis 1914 jeweils 1. Januar, ferner bis 1933 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. Bis 1914 Personenkraftwagen einschl. Kraftomnibusse. Deutschland und früheres Bundesgebiet: Einschl. der Fahrzeuge der Bundespost und der Deutschen Bahn AG.

Früheres Bundesgebiet: Bestand am 1. Juli, 1946 bis 1951 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. 1946 bis 1947: ohne Berlin-West.

Neue Länder und Berlin-Ost: 1950 - 1966 jeweils 30.06., 1967 - 1990 jeweils 30.09., 1991 - 1993 nur die im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) erfassten Fahrzeuge.

Ab 2001: Bestand 1. Januar. Ab 2008: Ohne vorübergehende Stilllegungen (Davon nicht betroffen sind Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen). (Bestand 2007 ohne vorübergehende Stilllegungen: 50 919 201)

4) Ab 2000 einschl. drei u. vierrädrige Kfz. mit amt. Kennzeichen.

5) Mit Normal- und Spezialaufbau, ferner bis 1958 ohne Lastkraftwagen mit Spezialaufbau, jedoch einschl. Tankkraftwagen für brennbare Flüssigkeiten. ab 1994 einschl. Sattelschlepper. Ab 2006 einschl. Geräteträger.

6) Reichsgebiet: 1910 im Dezember, 1925 und 1933 im Juni. 1926 bis 1932 und 1934 bis 1938 Jahresmitte.

Früheres Bundesgebiet: 1946 im Oktober. Ab 1947: Jahresdurchschnitt. 1950 im September. 1961 im Juni. 1970 und 1987 im Mai.

Neue Länder und Berlin-Ost: Jeweils Jahresende. 1950, 1964 und 1970: Ergebnis der Volkszählung, 1981 Stand 30.06. Ab 1990 Jahresdurchschnitt.

7) beinhaltet Lastkraftwagen und Spezialkraftwagen

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

*) geschätzt.

12 Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2009 im Überblick

12.1 Unfälle

| Gegenstand der Nachweisung | Jahr | | | | Veränderung |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2009 gegenüber 2008 in % |
| Polizeilich erfasste Unfälle | | | | | |
| Insgesamt | 2 235 318 | 2 335 005 | 2 293 663 | 2 313 453 | + 0,9 |
| mit nur Sachschaden | 1 907 334 | 1 999 160 | 1 973 049 | 2 002 647 | + 1,5 |
| Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne) | 96 460 | 97 278 | 91 144 | 89 519 | - 1,8 |
| Sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel 1) | 18 895 | 18 725 | 18 205 | 17 169 | - 5,7 |
| Übrige Sachschadensunfälle | 1 791 979 | 1 883 157 | 1 863 700 | 1 895 959 | + 1,7 |
| mit Personenschaden | 327 984 | 335 845 | 320 614 | 310 806 | - 3,1 |
| davon: innerorts | 221 504 | 228 717 | 221 306 | 213 361 | - 3,6 |
| außerorts ohne Autobahn | 86 046 | 86 662 | 81 039 | 79 051 | - 2,5 |
| auf Autobahnen | 20 434 | 20 466 | 18 269 | 18 394 | + 0,7 |
| Verunglückte | | | | | |
| Insgesamt | 427 428 | 436 368 | 413 524 | 401 823 | - 2,8 |
| davon: Getötete | 5 091 | 4 949 | 4 477 | 4 152 | - 7,3 |
| Schwerverletzte | 74 502 | 75 443 | 70 644 | 68 567 | - 2,9 |
| Leichtverletzte | 347 835 | 355 976 | 338 403 | 329 104 | - 2,7 |
| Bezugszahlen | | | | | |
| Bevölkerung (1 000) 2) | 82 366 | 82 263 | 82 120 | 82 002 | - 0,1 |
| Kfz-Bestand (1 000) 3) | 56 728 | 57 442 | 51 314 | 51 796 | + 0,9 |
| Straßenlänge (1 000 km) des überörtlichen Verkehrs | 231,5 | 231,4 | 231,2 | 231,0 | - 0,1 |
| innerorts | 52,0 | 51,7 | 51,2 | 51,1 | - 0,3 |
| außerorts ohne Autobahn | 167,1 | 167,1 | 167,3 | 167,3 | - 0,0 |
| Autobahnen | 12,4 | 12,5 | 12,6 | 12,6 | + 0,4 |
| Fahrleistung (Mrd. Kfz - km) 4) | 687,3 | 692,0 | 690,1 | 687,0p | - 0,4 |
| dar. auf Autobahnen 5) | 218,7 | 225,5r | 225,3r | 225,4p | + 0,0 |
| Unfallkenngrößen | | | | | |
| je 1 000 Kfz | | | | | |
| Unfälle insgesamt | 39,4 | 40,7 | 44,7 | 44,7 | - 0,1 |
| Verunglückte | 7,5 | 7,6 | 8,1 | 7,8 | - 3,7 |
| Getötete | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | - 8,1 |
| je 1 Mrd. Kfz - Kilometer | | | | | |
| Unfälle insgesamt | 3 252 | 3 374 | 3 324 | 3 367p | + 1,3 |
| Verunglückte | 622 | 631 | 599 | 585p | - 2,4 |
| dar. auf Autobahnen | 147 | 142r | 128r | 128p | + 0,3 |
| Getötete | 7,4 | 7,2 | 6,5 | 6,0p | - 6,8 |
| dar. auf Autobahnen | 2,9 | 2,7r | 2,2r | 2,1p | - 4,1 |
| je 1 000 km Straßenlänge des überörtlichen Verkehrs | | | | | |
| Unfälle mit Personenschaden | 1 417 | 1 452 | 1 387 | 1 345 | - 3,0 |
| innerorts | 4 259 | 4 425 | 4 319 | 4 178 | - 3,3 |
| außerorts ohne Autobahn | 515 | 518 | 484 | 473 | - 2,4 |
| auf Autobahnen | 1 653 | 1 633 | 1 451 | 1 455 | + 0,3 |
| je 1 000 Unfälle mit Personenschaden | | | | | |
| Verunglückte | 1 303 | 1 299 | 1 290 | 1 293 | + 0,2 |
| innerorts | 1 219 | 1 217 | 1 212 | 1 214 | + 0,2 |
| außerorts ohne Autobahn | 1 457 | 1 455 | 1 439 | 1 442 | + 0,3 |
| auf Autobahnen | 1 570 | 1 561 | 1 575 | 1 570 | - 0,3 |
| Getötete | 15,5 | 14,7 | 14,0 | 13,4 | - 4,3 |
| innerorts | 6,2 | 5,8 | 5,7 | 5,7 | + 0,8 |
| außerorts ohne Autobahn | 35,6 | 34,8 | 33,6 | 31,0 | - 7,6 |
| auf Autobahnen | 31,6 | 29,4 | 27,1 | 25,8 | - 4,7 |
| je 1 Mill. Einwohner | | | | | |
| Verunglückte | 5 189 | 5 305 | 5 036 | 4 900 | - 2,7 |
| Getötete | 62 | 60 | 55 | 51 | - 7,1 |

1) Bis 2007 Sonstige Alkoholunfälle.

2) 2009: Stand 31.12.2008.

3) Stand 01.01.; Ab 2008 ohne vorübergehende Stilllegungen.

4) Errechnet als Inländerfahrleistung (d.h. einschl der Auslandsstrecken deutscher Kfz, aber ohne die Inlandsstrecken ausländischer Kfz).

Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung. 2009 nach Schätzungen der BAST.

5) Errechnet als Inlandsfahrleistung (d.h. ohne die Auslandsstrecken deutscher Kfz, aber einschl. der Inlandsstrecken ausländischer Kfz).

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

12 Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2009 im Überblick

12.2 Verunglückte

| Gegenstand der Nachweisung | Jahr | | | | Veränderung 2009 gegenüber 2008 in % |
|---------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|--------------------------------------------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | |
| Insgesamt | 427 428 | 436 368 | 413 524 | 401 823 | - 2,8 |
| davon: Getötete | 5 091 | 4 949 | 4 477 | 4 152 | - 7,3 |
| Schwerverletzte | 74 502 | 75 443 | 70 644 | 68 567 | - 2,9 |
| Leichtverletzte | 347 835 | 355 976 | 338 403 | 329 104 | - 2,7 |
| Getötete Benutzer von: | | | | | |
| Personenkraftwagen | 2 683 | 2 625 | 2 368 | 2 110 | - 10,9 |
| dar. 18 bis unter 25 jährige | 740 | 757 | 653 | 584 | - 10,6 |
| Motorrädern | 793 | 807 | 656 | 650 | - 0,9 |
| Mofas, Mopeds | 107 | 100 | 110 | 99 | - 10,0 |
| Güterkraftfahrzeugen | 235 | 215 | 183 | 164 | - 10,4 |
| Fahrrädern | 486 | 425 | 456 | 462 | + 1,3 |
| Fußgänger | 711 | 695 | 653 | 591 | - 9,5 |
| dar. im Alter von 65 und mehr Jahren | 360 | 357 | 325 | 335 | + 3,1 |
| Getötete | | | | | |
| männlich insgesamt | 3 717 | 3 638 | 3 247 | 3 050 | - 6,1 |
| dar.: Fahrer von Personenkraftwagen | 1 514 | 1 513 | 1 335 | 1 197 | - 10,3 |
| Mitfahrer von Personenkraftwagen | 333 | 332 | 313 | 250 | - 20,1 |
| Fußgänger | 410 | 405 | 363 | 346 | - 4,7 |
| weiblich insgesamt | 1 371 | 1 309 | 1 229 | 1 102 | - 10,3 |
| dar.: Fahrerinnen von Personenkraftwagen | 473 | 471 | 406 | 376 | - 7,4 |
| Mitfahrerinnen von Personenkraftwagen | 363 | 308 | 313 | 287 | - 8,3 |
| Fußgängerinnen | 300 | 290 | 290 | 245 | - 15,5 |
| Getötete im Alter von ... bis unter ... Jahren | | | | | |
| unter 15 | 136 | 111 | 102 | 90 | - 11,8 |
| 15 - 18 | 173 | 176 | 174 | 133 | - 23,6 |
| 18 - 25 | 1 011 | 971 | 887 | 796 | - 10,3 |
| 25 - 65 | 2 615 | 2 535 | 2 242 | 2 029 | - 9,5 |
| 65 und mehr | 1 154 | 1 153 | 1 066 | 1 104 | + 3,6 |
| Getötete | | | | | |
| innerorts | 1 384 | 1 335 | 1 261 | 1 225 | - 2,9 |
| außerorts ohne Autobahn | 3 062 | 3 012 | 2 721 | 2 452 | - 9,9 |
| auf Autobahnen | 645 | 602 | 495 | 475 | - 4,0 |
| Bezugszahlen | | | | | |
| Bevölkerung (1 000) 1) | 82 366 | 82 263 | 82 120 | 82 002 | - 0,1 |
| im Alter von ... bis unter ... Jahren | | | | | |
| unter 15 | 11 544 | 11 361 | 11 212 | 11 139 | - 0,6 |
| 15 - 18 | 2 854 | 2 745 | 2 617 | 2 544 | - 2,8 |
| 18 - 25 | 6 795 | 6 810 | 6 824 | 6 835 | + 0,2 |
| 25 - 65 | 45 091 | 44 941 | 44 845 | 44 755 | - 0,2 |
| 65 und mehr | 16 081 | 16 406 | 16 622 | 16 729 | + 0,6 |
| Kraftfahrzeugbestand (1 000) 2) | 56 728 | 57 442 | 51 314 | 51 796 | + 0,9 |
| dar.: Personenkraftwagen | 45 668 | 46 137 | 40 840 | 40 978 | + 0,3 |
| Motorräder 3) | 3 903 | 3 969 | 3 566 | 3 659 | + 2,6 |
| Mofas, Mopeds 4) | 1 793 | 1 911 | 1 964 | 2 172 | + 10,6 |
| Güterkraftfahrzeuge 5) | 3 396 | 3 425 | 3 091 | 3 106 | + 0,5 |
| Kennzahlen | | | | | |
| Getötete Kfz-Benutzer je 100 000 Kraftfahrzeuge des Bestandes | 6,8 | 6,6 | 6,5 | 5,9 | - 9,3 |
| Insassen von Personenkraftwagen | 5,9 | 5,7 | 5,8 | 5,1 | - 11,2 |
| Benutzer von Motorrädern | 20,3 | 20,3 | 18,4 | 17,8 | - 3,4 |
| Benutzer von Mofas, Mopeds | 6,0 | 5,2 | 5,6 | 4,6 | - 18,6 |
| Insassen von Güterkraftfahrzeugen | 6,9 | 6,3 | 5,9 | 5,3 | - 10,8 |
| Getötete je 1 Mill. Einwohner der jeweiligen Altersgruppe | | | | | |
| im Alter von ... bis unter ... Jahren | | | | | |
| Insgesamt | 62 | 60 | 55 | 51 | - 7,1 |
| unter 15 | 12 | 10 | 9 | 8 | - 11,2 |
| 15 - 18 | 61 | 64 | 66 | 52 | - 21,4 |
| 18 - 25 | 149 | 143 | 130 | 116 | - 10,4 |
| 25 - 65 | 58 | 56 | 50 | 45 | - 9,3 |
| 65 und mehr | 72 | 70 | 64 | 66 | + 2,9 |

1) 2009: Stand 31.12.2008.

2) Ab 2008 ohne vorübergehende Stilllegungen, dies gilt nicht für Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen.

3) Einschl. drei u. leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge mit amtl. Kennzeichen.

4) Einschl. leichte drei u. vierrädrige Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen.

5) Einschl. sonstige Zugmaschinen. Ab 2006 einschl. Geräteträger.

12 Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2009 im Überblick

12.3 Beteiligte

| Gegenstand der Nachweisung | Jahr | | | | Veränderung 2009 gegenüber 2008 in % |
|----------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|--------------------------------------------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | |
| Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden | | | | | |
| Insgesamt | 634 947 | 648 796 | 616 741 | 595 702 | - 3,4 |
| dar.: Fahrer von | | | | | |
| Güterkraftfahrzeugen | 40 185 | 40 061 | 37 824 | 34 944 | - 7,6 |
| Personenkraftwagen | 404 959 | 412 966 | 387 774 | 377 712 | - 2,6 |
| Motorrädern | 33 782 | 34 443 | 30 419 | 30 027 | - 1,3 |
| Mofas, Mopeds | 19 241 | 21 424 | 22 107 | 19 832 | - 10,3 |
| Fahrrädern | 84 108 | 86 209 | 86 569 | 82 520 | - 4,7 |
| Fußgänger | 36 239 | 36 865 | 35 778 | 34 651 | - 3,1 |
| Unfallflüchtige | 29 361 | 29 777 | 28 812 | 27 301 | - 5,2 |
| dar.: Fahrer von Personenkraftwagen | | | | | |
| Insgesamt 1) | 404 959 | 412 966 | 387 774 | 377 712 | - 2,6 |
| dar.: Männlich | 244 812 | 247 243 | 230 423 | 224 577 | - 2,5 |
| Weiblich | 146 419 | 152 142 | 144 689 | 141 955 | - 1,9 |
| im Alter von ... bis unter ... Jahren | | | | | |
| 18 - 25 | 84 891 | 86 172 | 79 039 | 78 141 | - 1,1 |
| 25 - 65 | 264 755 | 268 768 | 252 513 | 243 770 | - 3,5 |
| 65 und mehr | 38 616 | 41 228 | 40 373 | 41 308 | + 2,3 |
| Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden | | | | | |
| Insgesamt | 327 984 | 335 845 | 320 614 | 310 806 | - 3,1 |
| dar.: Fahrer von | | | | | |
| Güterkraftfahrzeugen | 23 512 | 23 577 | 22 541 | 20 854 | - 7,5 |
| Personenkraftwagen | 224 596 | 229 554 | 217 843 | 212 826 | - 2,3 |
| Motorrädern | 15 956 | 16 433 | 14 541 | 14 554 | + 0,1 |
| Mofas, Mopeds | 9 506 | 10 564 | 10 861 | 9 798 | - 9,8 |
| Fahrrädern | 35 387 | 36 514 | 36 257 | 34 922 | - 3,7 |
| Fußgänger | 10 909 | 10 780 | 10 192 | 9 573 | - 6,1 |
| dar.: Fahrer von Personenkraftwagen | | | | | |
| Insgesamt 1) | 224 596 | 229 554 | 217 843 | 212 826 | - 2,3 |
| dar.: Männlich | 138 878 | 140 837 | 132 757 | 129 443 | - 2,5 |
| Weiblich | 78 153 | 81 144 | 78 148 | 77 230 | - 1,2 |
| im Alter von ... bis unter ... Jahren | | | | | |
| 18 - 25 | 55 313 | 56 252 | 52 175 | 51 930 | - 0,5 |
| 25 - 65 | 133 669 | 135 827 | 129 367 | 124 573 | - 3,7 |
| 65 und mehr | 25 356 | 27 151 | 26 824 | 27 561 | + 2,7 |
| Kennzahlen | | | | | |
| Hauptverursacher je 1 000 Beteiligte | 517 | 518 | 520 | 522 | + 0,4 |
| dar.: Fahrer von | | | | | |
| Güterkraftfahrzeugen | 585 | 589 | 596 | 597 | + 0,1 |
| Personenkraftwagen | 555 | 556 | 562 | 563 | + 0,3 |
| Motorrädern | 472 | 477 | 478 | 485 | + 1,4 |
| Mofas, Mopeds | 494 | 493 | 491 | 494 | + 0,6 |
| Fahrrädern | 421 | 424 | 419 | 423 | + 1,0 |
| Fußgänger | 301 | 292 | 285 | 276 | - 3,0 |
| dar.: Fahrer von Personenkraftwagen | | | | | |
| Insgesamt 1) | 555 | 556 | 562 | 563 | + 0,3 |
| dar.: Männlich | 567 | 570 | 576 | 576 | + 0,0 |
| Weiblich | 534 | 533 | 540 | 544 | + 0,7 |
| im Alter von ... bis unter ... Jahren | | | | | |
| 18 - 25 | 652 | 653 | 660 | 665 | + 0,7 |
| 25 - 65 | 505 | 505 | 512 | 511 | - 0,3 |
| 65 und mehr | 657 | 659 | 664 | 667 | + 0,4 |

1) einschließlich ohne Angabe des Geschlechts.

12 Das Straßenverkehrsunfallgeschehen 2009 im Überblick
12.4 Unfallsachen

| Gegenstand der Nachweisung | Jahr | | | | Veränderung |
|---------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------------------------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2009 gegenüber 2008 in % |
| Ursachen von Unfällen mit Personenschaden | | | | | |
| Unfallbezogene Ursachen | | | | | |
| Insgesamt | 35 675 | 39 345 | 40 068 | 41 825 | + 4,4 |
| dar.: Glätte durch Regen | 7 837 | 10 032 | 8 672 | 8 503 | - 1,9 |
| Glätte durch Schnee, Eis | 9 754 | 5 230 | 6 033 | 9 784 | + 62,2 |
| Mitverursachend bei ... % der Unfälle | | | | | |
| Insgesamt | 10,9 | 11,7 | 12,5 | 13,5 | + 7,7 |
| dar.: Glätte durch Regen | 2,4 | 3,0 | 2,7 | 2,7 | + 1,1 |
| Glätte durch Schnee, Eis | 3,0 | 1,6 | 1,9 | 3,1 | + 67,3 |
| Fahrzeugbezogene Ursachen (Technische Mängel) | | | | | |
| Insgesamt | 4 302 | 4 436 | 4 158 | 3 997 | - 3,9 |
| je 1 000 beteiligte Fahrzeuge | 7,2 | 7,3 | 7,2 | 7,1 | - 0,5 |
| Personenbezogene Ursachen | | | | | |
| Fehlverhalten der Beteiligten | | | | | |
| insgesamt | 423 373 | 428 628 | 406 399 | 394 397 | - 3,0 |
| darunter von: | | | | | |
| Fahrern von | | | | | |
| Güterkraftfahrzeugen | 28 822 | 28 474 | 26 943 | 25 264 | - 6,2 |
| Personenkraftwagen | 278 119 | 281 086 | 264 168 | 259 535 | - 1,8 |
| Motorisierten Zweirädern | 33 998 | 35 595 | 33 384 | 31 786 | - 4,8 |
| Fahrrädern | 54 480 | 55 787 | 55 302 | 52 704 | - 4,7 |
| Fußgängern | 19 487 | 19 099 | 18 198 | 16 664 | - 8,4 |
| Je 1 000 Beteiligte | | | | | |
| insgesamt | 667 | 661 | 659 | 662 | + 0,5 |
| darunter von: | | | | | |
| Fahrern von | | | | | |
| Güterkraftfahrzeugen | 717 | 711 | 712 | 723 | + 1,5 |
| Personenkraftwagen | 687 | 681 | 681 | 687 | + 0,9 |
| Motorisierten Zweirädern | 641 | 637 | 636 | 638 | + 0,3 |
| Fahrrädern | 648 | 647 | 639 | 639 | - 0,0 |
| Fußgängern | 538 | 518 | 509 | 481 | - 5,5 |
| Fehlverhalten der Fahrzeugführer | | | | | |
| insgesamt | 403 886 | 409 529 | 388 201 | 377 733 | - 2,7 |
| dar.: Alkoholeinfluss | 19 405 | 19 443 | 18 383 | 16 513 | - 10,2 |
| Nicht angepasste Geschwindigkeit | 64 742 | 61 823 | 55 710 | 56 874 | + 2,1 |
| Abstand | 47 104 | 47 973 | 44 635 | 44 437 | - 0,4 |
| Vorfahrt, Vorrang | 59 700 | 60 841 | 58 192 | 55 287 | - 5,0 |
| Abbiegen | 33 150 | 34 262 | 32 139 | 31 490 | - 2,0 |
| Je 1 000 beteiligte Fahrzeugführer | | | | | |
| insgesamt | 677 | 671 | 670 | 675 | + 0,8 |
| dar.: Alkoholeinfluss | 33 | 32 | 32 | 30 | - 7,0 |
| Nicht angepasste Geschwindigkeit | 108 | 101 | 96 | 102 | + 5,7 |
| Abstand | 79 | 79 | 77 | 79 | + 3,1 |
| Vorfahrt, Vorrang | 100 | 100 | 100 | 99 | - 1,6 |
| Abbiegen | 56 | 56 | 56 | 56 | + 1,5 |
| Fehlverhalten der Fahrer von Personenkraftwagen | | | | | |
| insgesamt | 278 119 | 281 086 | 264 168 | 259 535 | - 1,8 |
| dar.: Alkoholeinfluss | 11 936 | 11 785 | 11 035 | 9 890 | - 10,4 |
| Nicht angepasste Geschwindigkeit | 46 322 | 43 640 | 38 691 | 40 024 | + 3,4 |
| Abstand | 36 437 | 37 013 | 34 364 | 34 359 | - 0,0 |
| Vorfahrt, Vorrang | 47 620 | 48 573 | 46 382 | 44 563 | - 3,9 |
| Abbiegen | 26 797 | 27 627 | 25 926 | 25 533 | - 1,5 |
| Je 1 000 beteiligte Fahrer von Personenkraftwagen | | | | | |
| insgesamt | 687 | 681 | 681 | 687 | + 0,9 |
| dar.: Alkoholeinfluss | 29 | 29 | 28 | 26 | - 8,0 |
| Nicht angepasste Geschwindigkeit | 114 | 106 | 100 | 106 | + 6,2 |
| Abstand | 90 | 90 | 89 | 91 | + 2,6 |
| Vorfahrt, Vorrang | 118 | 118 | 120 | 118 | - 1,4 |
| Abbiegen | 66 | 67 | 67 | 68 | + 1,1 |

Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

Anhang

Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die Zusammenstellung der vorliegenden Ergebnisse ist das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz - StVUnfStatG) vom 15. Juni 1990, zuletzt geändert durch Artikel 298 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) und in der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden vom 21. Dezember 1994, zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften vom 6. Juni 2007 (BGBl. I S. 1047). 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, die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden. Die Polizeidienststellen melden ihre Angaben auf Papier oder per Datenträger an das jeweilig zuständige Statistische Landesamt. In den Landesämtern werden die Angaben nach einem bundeseinheitlichen Programm aufbereitet und anschließend die Daten an das Statistische Bundesamt übermittelt.

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

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.