

UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2008



UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2008

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
Gruppe ID, Pressestelle,
in Zusammenarbeit mit Gruppe V C
„Verkehrsunfälle“

Internet: www.destatis.de

Fachliche Informationen zu dieser Veröffentlichung:

Gruppe V C

Tel.: +49 (0) 611 / 75 45 47

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

E-Mail: verkehrsunfaelle@destatis.de

Journalistische Anfragen:

Pressestelle

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

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

E-Mail: presse@destatis.de

Kontaktformular: www.destatis.de/kontakt

Allgemeine Informationen zum Datenangebot:

Informationsservice

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

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

Kontaktformular: www.destatis.de/kontakt

Grundlage dieser Broschüre sind die anlässlich der Pressekonferenz des
Statistischen Bundesamtes am 8. Juli 2009 veröffentlichten Daten.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2009

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

	Inhalt
Einleitung	5
1 Das Unfallgeschehen 2008 im Überblick	7
2 Langfristige Entwicklung in Deutschland	9
3 Entwicklung in der Europäischen Union	11
4 Unfallgeschehen nach Bundesländern	15
5 Unfallgeschehen nach Ortslagen	17
6 Unfallgeschehen nach Wochentagen	19
7 Unfallgeschehen nach Monaten	21
8 Unfallursachen	23
9 Alkoholunfälle	25
10 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung	27
11 Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern	29
11.1 Kinder	29
11.2 Jugendliche	30
11.3 Junge Erwachsene	32
11.4 Senioren	34
12 Zusammenfassung	37
Erläuterungen	39

Einleitung

Täglich erreichen uns Meldungen über Unfälle im Straßenverkehr. Jeder Unfall hat unangenehme Folgen für alle, die darin involviert sind. Ganz besonders schlimm sind jedoch Unfälle, bei denen ein Mensch sein Leben verliert. Zwar sinkt die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland erfreulicherweise nun schon seit Jahren, dennoch besteht zur Entwarnung kein Anlass: Immer noch stirbt im Durchschnitt alle zwei Stunden ein Mensch auf deutschen Straßen und jede Minute wird ein Mensch bei einem Verkehrsunfall verletzt.

Deshalb kommt der Erhöhung der Verkehrssicherheit weiterhin eine große Bedeutung zu. Um Erkenntnisse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu gewinnen, ist die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik eine wichtige Ausgangsbasis. Das Statistische Bundesamt veröffentlicht monatlich und jährlich umfangreiche Daten zur aktuellen Entwicklung, die zur Beurteilung des Unfallgeschehens und Ableitung der daraus erforderlichen Maßnahmen notwendig sind.

1 Das Unfallgeschehen 2008 im Überblick

Im Jahr 2008 hat die Polizei bundesweit insgesamt 2,29 Millionen Unfälle aufgenommen, das waren 1,8% weniger als im Vorjahr. Nahezu sechs von sieben Unfällen, zu denen die Polizei im letzten Jahr gerufen wurde, waren Sachschadensunfälle. Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, ist um 6,3% auf 91 144 Unfälle gesunken, die der sonstigen Sachschadensunfälle hat um 1,1% auf 1,88 Millionen wesentlich geringer abgenommen.

*Positive Unfallbilanz
im Jahr 2008*

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2008	2007	Veränderung 2008 gegenüber 2007
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle			
insgesamt	2 293 663	2 335 005	– 1,8
davon:			
Unfälle mit Personenschaden .	320 614	335 845	– 4,5
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.)	91 144	97 278	– 6,3
sonstige Sachschadensunfälle	1 881 905	1 901 882	– 1,1
Verunglückte insgesamt	413 524	436 368	– 5,2
davon:			
Getötete	4 477	4 949	– 9,5
Schwerverletzte	70 644	75 443	– 6,4
Leichtverletzte	338 403	355 976	– 4,9

Die Zahl der Unfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, ist im Jahr 2008 um 4,5% auf 320 614 zurückgegangen. Dabei verunglückten insgesamt 413 524 Personen, das waren 5,2% weniger als ein Jahr zuvor. Besonders stark abgenommen – im Vergleich zu den Vorjahren – hat die Zahl der Menschen, die auf deutschen Straßen ihr Leben verloren. Im Jahr 2008 waren es mit 4 477 Menschen 472 Personen oder 9,5% weniger als im Jahr zuvor. Ein noch höherer Rückgang der Verkehrstoten- zahl wurde seit der Wiedervereinigung Deutschlands nur im Jahr 2004 mit 11,7% erreicht. Auch die Zahl der Verletzten hat, nachdem sie in 2007 gestiegen war, im vergangenen Jahr wieder abgenommen. Es wurden im Vergleich zum Vorjahr 6,4% weniger Personen schwerverletzt. Die Zahl der Leichtverletzten ging im gleichen Zeitraum um 4,9% zurück.

2 Langfristige Entwicklung in Deutschland

Mit 4 477 Personen gab es im Jahr 2008 so wenig Verkehrstote wie noch nie seit 1950 auf deutschen Straßen. Zwar wurde die Statistik über Straßenverkehrsunfälle erst im Jahre 1953 wieder eingeführt, doch liegen bereits für das Jahr 1950 bundesweite Zahlen (bezogen auf das heutige Bundesgebiet allerdings ohne das Saarland) vor: 7 408 Menschen kamen damals bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Für 1953 liegt erstmals die Zahl der Verkehrstoten nach dem heutigen Gebietsstand vor: 12 631 Verkehrstote bei einem Bestand von fast 4,8 Millionen motorisierten Fahrzeugen bedeuteten beinahe 27 Tote je 10 000 Fahrzeuge. In den Folgejahren stieg sowohl die Zahl der Getöteten als auch der Fahrzeugbestand weiter. Der Höchststand wurde 1970 mit 21 332 Verkehrstoten gezählt, der Kraftfahrzeugbestand war inzwischen auf 20,8 Millionen gestiegen. Je 10 000 Fahrzeuge wurden somit zehn Getötete registriert. Seitdem ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr fast kontinuierlich gesunken, mit Ausnahme der ersten zwei Jahre nach dem Mauerfall. Durch ein enorm gestiegenes Verkehrsaufkommen auf schlechten Straßen in Verbindung mit einer Umstellung auf schnellere Autos, stieg die Zahl der Toten in den neuen Bundesländern. Im Jahr 2008 ist die Zahl der Verkehrsoffer nun bundesweit auf einen neuen Tiefststand gesunken, während die Zahl der motorisierten Fahrzeuge auf 51,3 Millionen weiter zugenommen hat. Bezogen auf den Kraftfahrzeugbestand gab es im vergangenen Jahr weniger als einen Getöteten je 10 000 Fahrzeuge. Damit war das bestandsbezogene Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, im Jahr 1953 noch 30-mal höher als im Jahr 2008.

**Geringste Zahl an
Verkehrstoten
seit 1950**

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Jahr	Unfälle mit Personen- schaden ¹⁾	Verunglückte		Bestand an motorisierten Fahrzeugen in Mill. ²⁾	Getötete je 10 000 des Bestandes
		insgesamt	darunter Getötete		
1953	345 019	12 631	4,8	26,5
1960	518 793	16 477	11,6	14,2
1970	414 362	599 364	21 332	20,8	10,2
1980	412 672	555 966	15 050	33,8	4,4
1990	389 350	521 977	11 046	43,6	2,5
2000	382 949	511 577	7 503	47,5	1,6
2003	354 534	468 783	6 613	49,1	1,3
2004	339 310	445 968	5 842	49,6	1,2
2005	336 619	438 804	5 361	50,0	1,1
2006	327 984	427 428	5 091	50,3	1,0
2007	335 845	436 368	4 949	50,9	1,0
2008	320 614	413 524	4 477	51,3	0,9

1) Für 1953 und 1960 lag noch keine Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden vor.

2) Datenbasis: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg. Ab 2000: Bestand ohne vorübergehende Stilllegungen.

Verglichen mit 1970 ist die Zahl der Getöteten im Jahr 2008 um fast 80% zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum sank die Zahl der Verletzten um 29% auf 409 047. Auch mittelfristig hat die Verkehrssicherheit deutlich zugenommen: Seit 1991, dem Jahr mit der höchsten Zahl an Verkehrstoten (11 300) nach der deutschen

Wiedervereinigung, ist die Zahl der Verkehrsoffer um über 60% gesunken, gleichzeitig wurden 19% weniger Verletzte registriert (1991: 505 535 Verletzte).

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig: Verkehrsrechtliche Regelungen, wie beispielsweise die Einführung der Helmtrage- und Gurtanlegepflicht, die Senkungen der Höchstgrenze für den Blutalkoholkonzentrationswert haben ebenso wie eine ständige Verbesserung der Sicherheit und der technischen Ausstattung der Fahrzeuge dazu beigetragen. Auch straßenbauliche Maßnahmen, eine verstärkte Verkehrssteuerung, mehr Verkehrskontrollen sowie die Einrichtung von Fußgängerzonen und Radwegen, die geschützte von ungeschützten Verkehrsteilnehmern trennen, haben Anteil an dieser positiven Entwicklung. Nicht zuletzt haben mehr Verkehrserziehung und -aufklärung sowie eine verbesserte medizinische Erstversorgung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert.

3 Entwicklung in der Europäischen Union

Auch europaweit soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. In ihrem „Weißbuch Verkehr“ aus dem Jahre 2001¹⁾ hat sich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften das Ziel gesetzt, die Verkehrstotenzahl bis 2010 zu halbieren.

Für den Vergleich der Unfallentwicklung zwischen Deutschland und der Europäischen Union werden Ergebnisse für das Jahr 2007 herangezogen, da bisher noch nicht für alle Mitgliedstaaten Ergebnisse für das Jahr 2008 vorliegen.

Insgesamt kamen im Jahr 2007 bei Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union rund 42 500 Menschen ums Leben. Bezogen auf die Einwohner wurden in diesem Jahr in allen Ländern der Europäischen Union durchschnittlich 86 Personen je eine Million Einwohner im Straßenverkehr tödlich verletzt. In Deutschland waren es 60 Personen. Mit diesem Wert ist Deutschland innerhalb der 27 EU-Länder von Rang sechs, den es in den letzten Jahren belegt hatte, auf Rang fünf vorgerückt. Die wenigsten Getöteten, gemessen an der Einwohnerzahl, hatte Malta mit 34, gefolgt von den Niederlanden mit 43, dem Vereinigten Königreich mit 50 und Schweden mit 52 Personen. Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Todesrisiko in den östlichen EU-Staaten, am größten in Litauen mit 218 und Lettland mit 184 Verkehrsopfern pro eine Million Einwohner.

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

Im Jahr 2001, dem Basisjahr für das EU-Ziel, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, gab es in den 27 Ländern der heutigen Europäischen Union insgesamt rund 54 300 Unfalldtote im Straßenverkehr. Um das Ziel bis 2010 zu erreichen, wäre ein Rückgang der Getötetenzahl um jährlich 7,4% erforderlich. Dies entspricht gegenüber dem Basisjahr 2001 einem Rückgang um insgesamt 37% bis 2007. Mit einer Verringerung der Zahl der Getöteten um 22% im gesamten EU-Raum bis zum Jahr 2007 ist dies bisher nicht erreicht worden. Besser sieht die Entwicklung für Deutschland aus: Im genannten Zeitraum ging die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 29% zurück, das waren 2 028 Personen weniger als im Jahr 2001. Allerdings reicht der bisherige Trend nicht aus, um eine Halbierung der Verkehrstotenzahl bis 2010 zu erreichen. Sollte sich die Unfallentwicklung der letzten sechs Jahre fortsetzen, dürften nur die Länder Frankreich, Portugal und Luxemburg die EU-Vorgaben erfüllen.

Im Jahr 2008 hat die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland bezogen auf das Basisjahr 2001 um knapp 36% abgenommen. Zum Erreichen der Zielsetzung – die Zahl der Straßenverkehrstoten zu halbieren – wären nahezu 42% notwendig gewesen. Damit hat sich für Deutschland der Abstand zum Sollwert der EU-Vorgabe im letzten Jahr verringert. War Deutschland im Jahr 2007 acht Prozentpunkte von der Zielvorgabe entfernt, so waren es im letzten Jahr nur noch sechs. Um das EU-Ziel noch erreichen zu können, müsste die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland in den noch verbleibenden zwei Jahren um jeweils knapp 12% oder insgesamt 988 Personen abnehmen. Dies ist gemessen an den bisher erzielten prozentualen Rückgängen nicht zu erwarten.

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.

1) Europäische Kommission: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ vom 12. September 2001

Schaubild 1

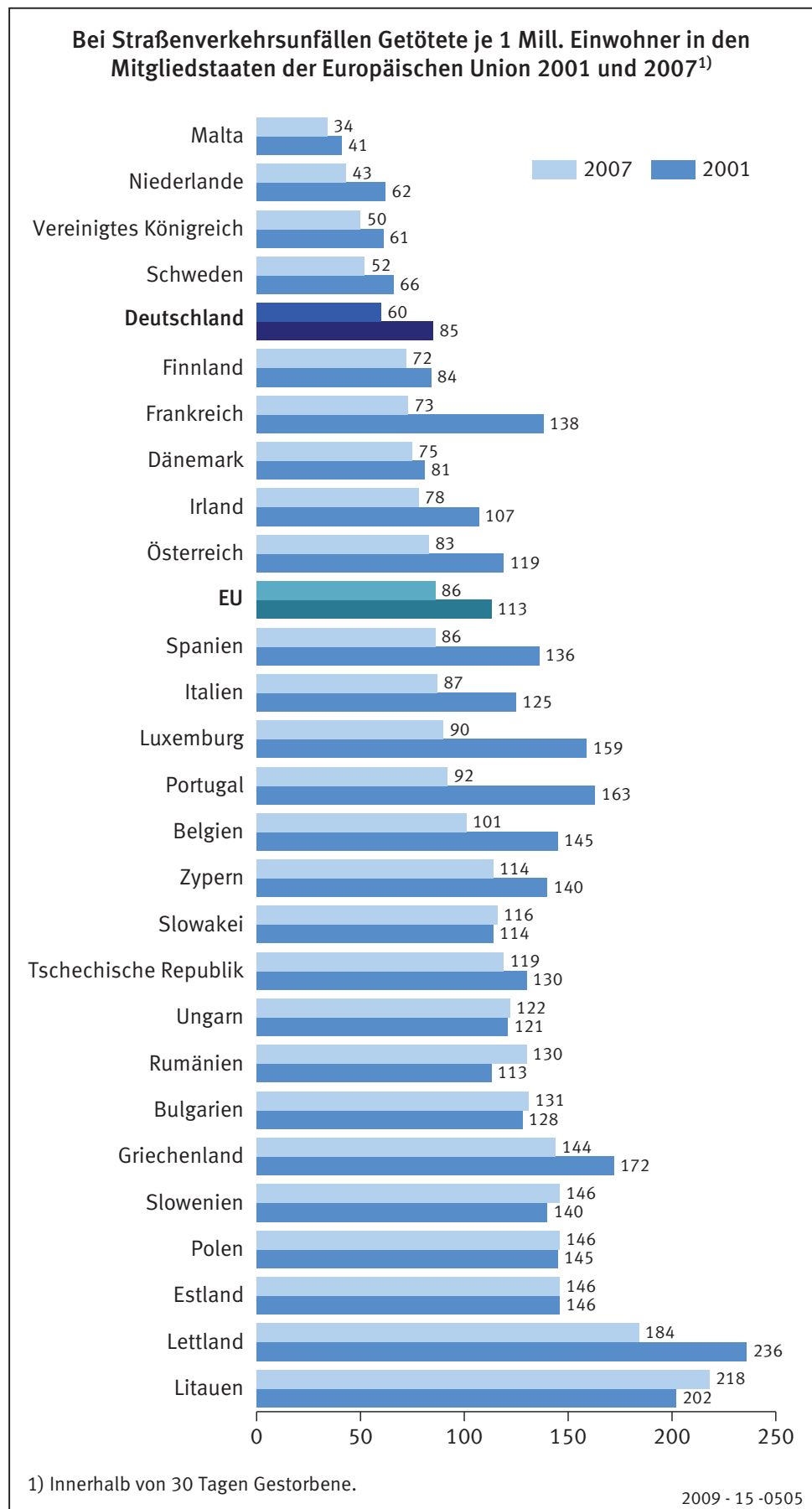
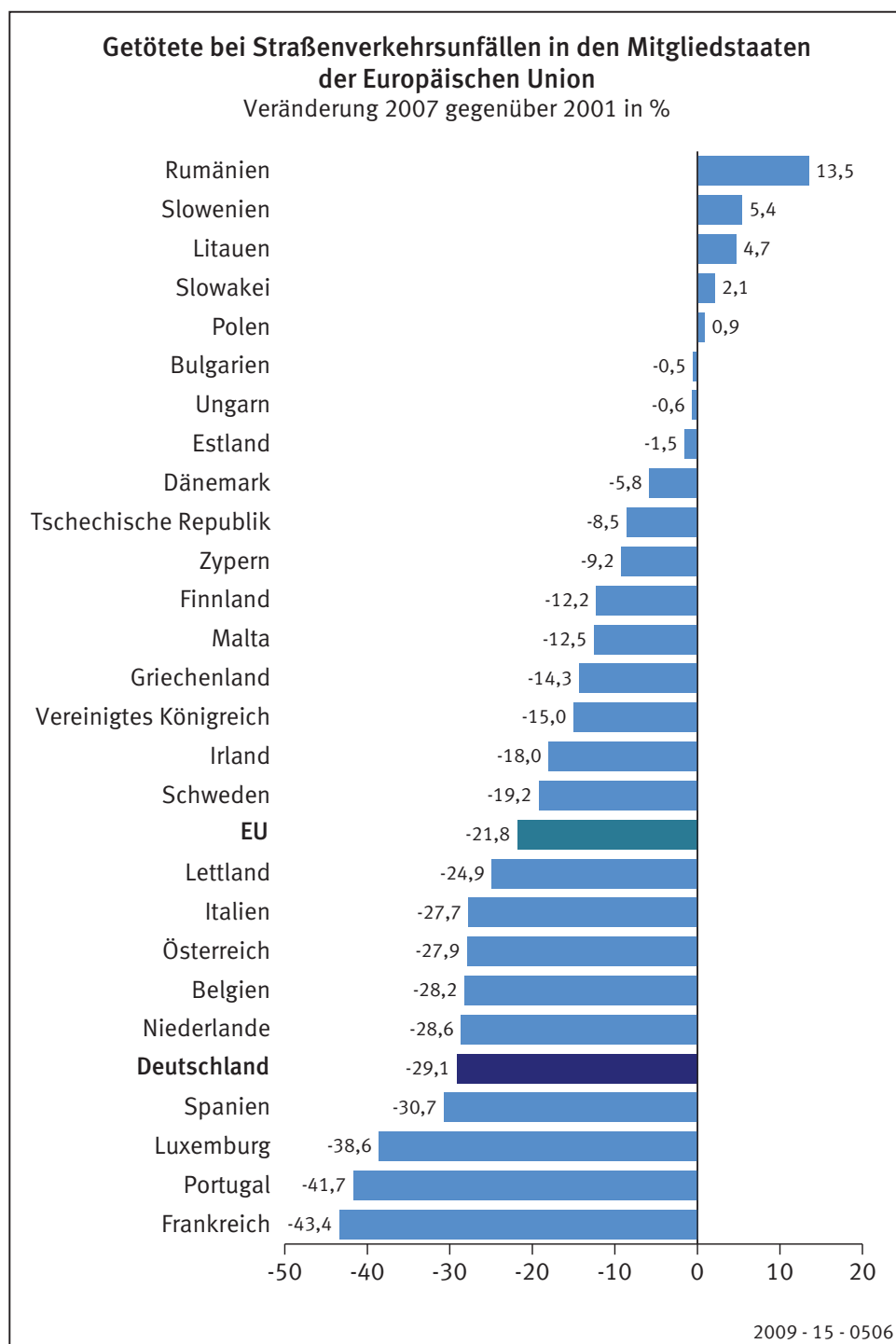


Schaubild 2



4 Unfallgeschehen nach Bundesländern

In den meisten Bundesländern ist im Jahr 2008 die Zahl der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, am stärksten in Brandenburg (– 11%), in Thüringen (– 8,8%) und in Baden-Württemberg (– 7,9%). Mehr Verunglückte gab es in den drei Stadtstaaten Bremen (+ 4,0%), Berlin (+ 2,2%) und Hamburg (+ 1,2%).

Bei den Getöteten konnten zwölf Bundesländer eine positive Entwicklung für das Jahr 2008 verzeichnen. Prozentual die stärksten Rückgänge gegenüber dem Vorjahr gab es in Bremen (– 37% oder sieben Personen), im Saarland (– 30% oder 18 Personen) und in Bayern (– 21% oder 204 Personen). Dagegen kamen mehr Verkehrsteilnehmer auf den Straßen in Hamburg (+ 33% oder zehn Personen), in Sachsen-Anhalt (+ 4,7% oder zehn Personen), in Rheinland-Pfalz (+ 3,2% oder sieben Personen) und in Sachsen (+ 3,0% oder sieben Personen) ums Leben.

Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2008 nach Ländern

Land	Verunglückte	Veränderung gegenüber 2007	Darunter Getötete	Veränderung gegenüber 2007	Verunglückte	Getötete
					Je 100 000 Einwohner ¹⁾	Je 1 Mill. Einwohner ¹⁾
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	
Deutschland	413 524	– 5,2	4 477	– 9,5	503	54
Baden-Württemberg .	49 656	– 7,9	551	– 11,7	462	51
Bayern	71 898	– 5,0	788	– 20,6	574	63
Berlin	17 685	+ 2,2	55	– 1,8	518	16
Brandenburg	10 891	– 10,7	222	– 15,9	430	88
Bremen.	3 775	+ 4,0	12	– 36,8	569	18
Hamburg	10 725	+ 1,2	40	+ 33,3	606	23
Hessen	30 406	– 7,6	318	– 14,7	501	52
Mecklenburg-Vorpommern	8 332	– 5,6	132	– 9,0	496	79
Niedersachsen	44 612	– 2,8	595	– 5,9	560	75
Nordrhein-Westfalen .	80 842	– 5,9	694	– 6,3	449	39
Rheinland-Pfalz	21 081	– 3,1	227	+ 3,2	521	56
Saarland	5 995	– 4,5	43	– 29,5	578	41
Sachsen	19 048	– 6,1	243	+ 3,0	451	58
Sachsen-Anhalt	12 302	– 7,6	223	+ 4,7	510	92
Schleswig-Holstein . .	15 853	– 3,7	149	– 4,5	559	53
Thüringen	10 423	– 8,8	185	– 1,1	455	81

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2007.

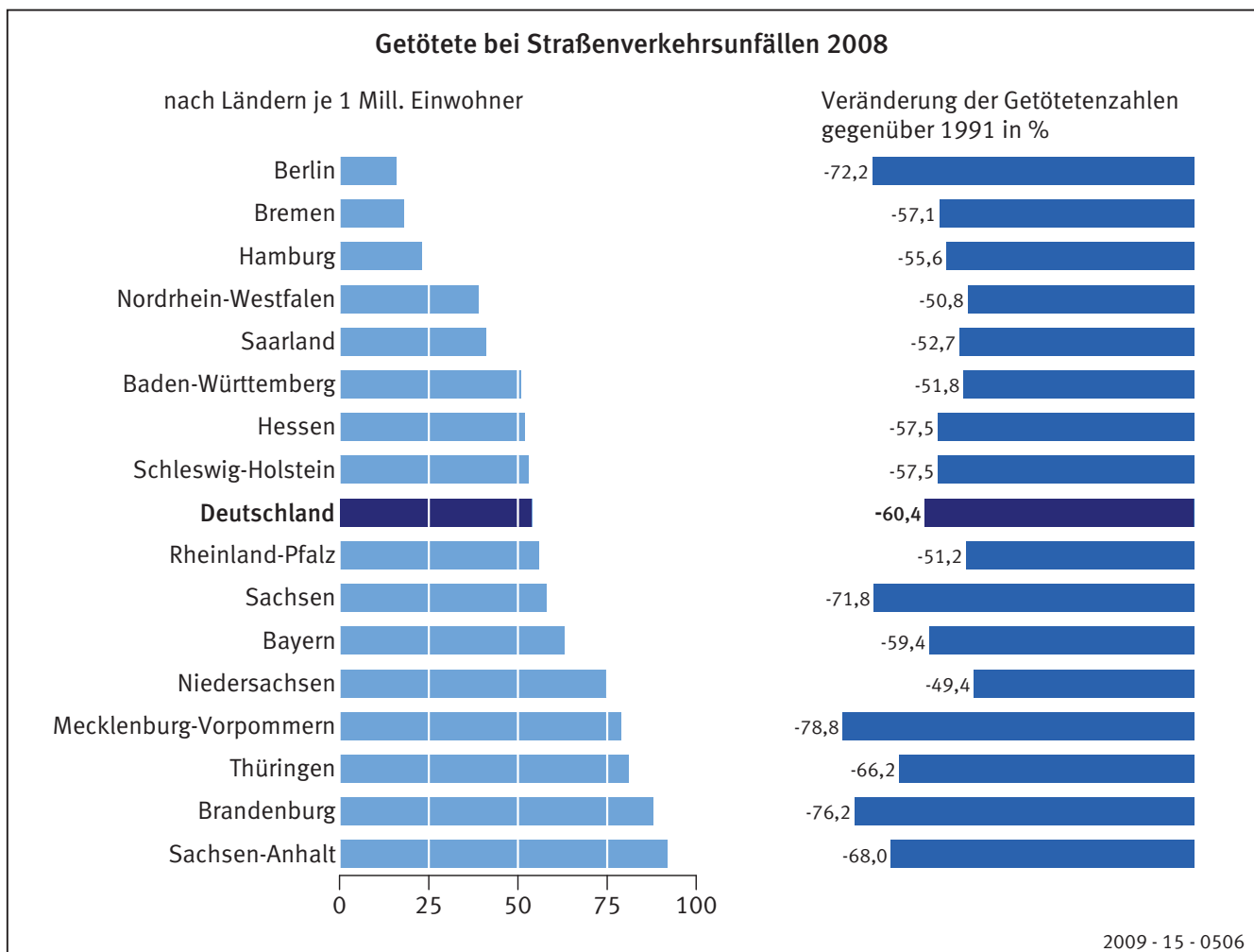
Bezogen auf je 100 000 Einwohner in Deutschland verunglückten im vergangenen Jahr 503 Personen. Das größte bevölkerungsbezogene Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken, bestand in Hamburg mit 606, gefolgt vom Saarland mit 578 und von Bayern mit 574 Personen je 100 000 Einwohner.

Gemessen an den Einwohnern starben die meisten Menschen in Sachsen-Anhalt

54 Personen je eine Million Einwohner wurden im Durchschnitt deutschlandweit bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2008 getötet. Weit unter diesem Bundesdurchschnitt lagen die Stadtstaaten Berlin (16), Bremen (18) und Hamburg (23). Allerdings haben diese aufgrund einer höheren Einwohnerdichte und weniger Außerortsstraßen generell niedrigere Werte als Flächenstaaten. Nordrhein-Westfalen und das Saarland lagen mit 39 beziehungsweise 41 Getöteten je eine Million Einwohner ebenfalls deutlich unter dem Durchschnittswert. Dagegen war die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, mit 92 Todesopfern je eine Million ihrer Einwohner in Sachsen-Anhalt am höchsten. Weitere drei östliche Bundesländer, nämlich Brandenburg mit 88, Thüringen mit 81 und Mecklenburg-Vorpommern mit 79 Getöteten je eine Million Einwohner hatten wesentlich höhere Werte als der Bundesdurchschnitt. Damit ist das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, nach wie vor im Osten – mit Ausnahme von Sachsen – höher als im Westen.

Bei einer längerfristigen Betrachtung ist aber ersichtlich, dass große Fortschritte in den neuen Bundesländern erreicht wurden. Gab es im Jahr 1991 noch durchschnittlich 250 Straßenverkehrstote je eine Million Einwohner in den fünf ostdeutschen Bundesländern, so waren es im Jahr 2008 nur noch 76. Das heißt, das einwohnerbezogene Tötungsrisiko hat sich seit 1991 im Osten um 69% verringert. Mit 57% hat der entsprechende Vergleichswert für die übrigen Bundesländer in diesem Zeitraum deutlich niedriger abgenommen, von 117 auf 50 Getötete je eine Million Einwohner.

Schaubild 3

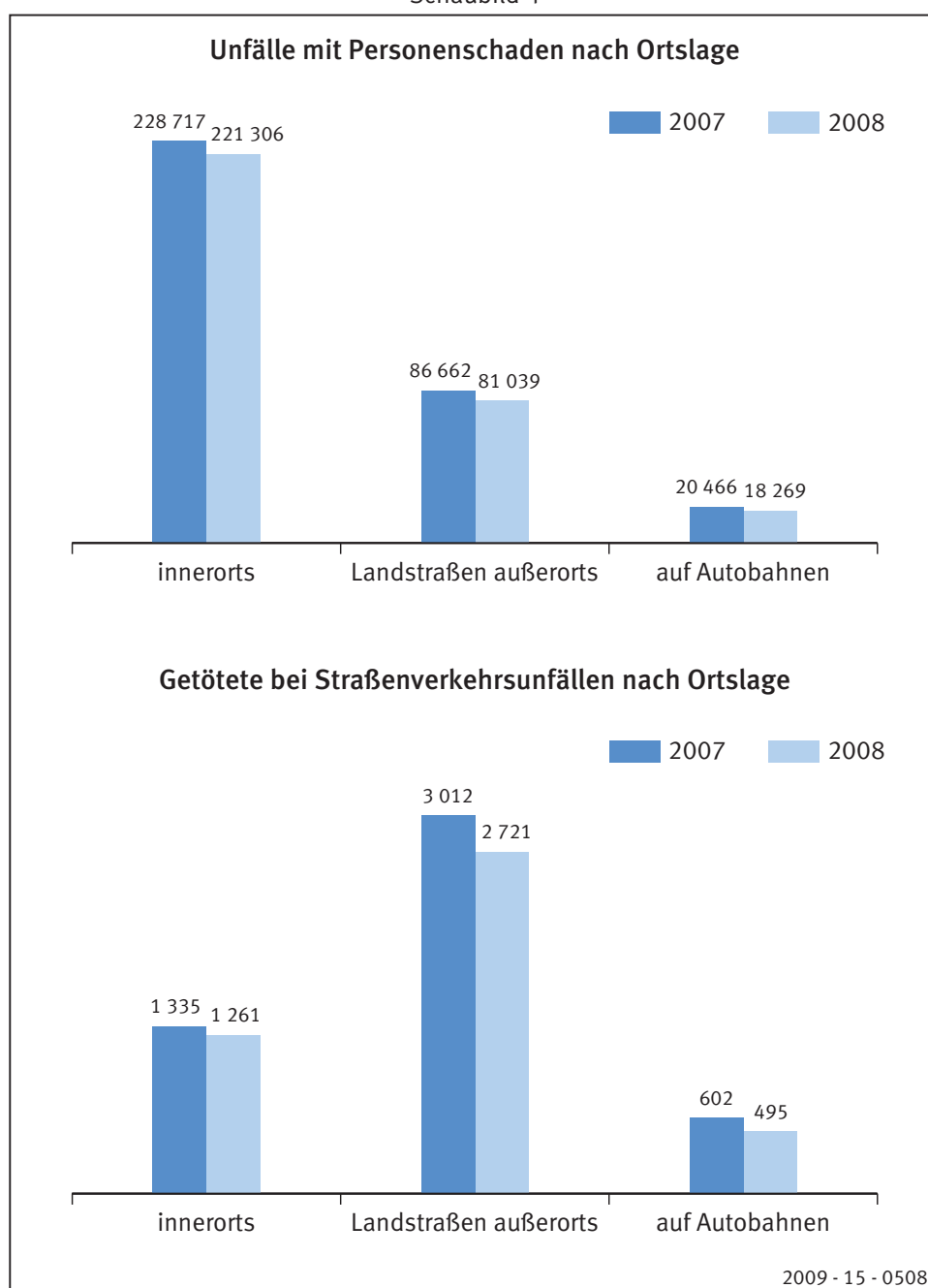


5 Unfallgeschehen nach Ortslagen

Am häufigsten kommt es zu Unfällen mit Personenschaden innerhalb geschlossener Ortschaften. Von den 320 614 Unfällen in Deutschland im Jahr 2008 ereigneten sich 69% innerorts, 25% auf Landstraßen außerorts und 5,7% auf Autobahnen. Anders sieht diese Verteilung bei den im Straßenverkehr ums Leben gekommenen 4 477 Personen aus. Die meisten Getöteten (61%) kamen bei Unfällen auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ums Leben, 28% auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften und weitere 11% auf Autobahnen. Diese Ergebnisse zeigen, dass im vergangenen Jahr das Risiko bei Unfällen zu sterben, außerhalb geschlossener Ortschaften mehr als zweieinhalb mal so hoch war wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften. Dies ist darauf zurückzuführen, dass außerorts wesentlich schneller gefahren wird und damit bei einem Unfall die Verletzungsfolgen schwerer werden.

*Auf Landstraßen außerorts
starben die meisten
Verkehrsoffer*

Schaubild 4



***Starker Rückgang bei der
Zahl der Getöteten
auf Autobahnen***

Im Vergleich zu 2007 sind die Unfälle mit Personenschaden im letzten Jahr innerorts um 3,2% auf 221 306 und auf Landstraßen außerorts um 6,5% auf 81 039 zurückgegangen. Am stärksten jedoch war die Abnahme auf den Autobahnen, hier ist die Unfallzahl um 11% auf 18 269 zurückgegangen. Noch höher ausgefallen ist der Rückgang bei der Zahl der Getöteten auf Autobahnen. 495 Personen wurden im Jahr 2008 auf Autobahnen tödlich verletzt, das waren 18% weniger als ein Jahr zuvor. Auf Landstraßen außerorts kamen 2 721 (– 9,7%) und innerorts 1 261 (– 5,5%) Menschen ums Leben.

6 Unfallgeschehen nach Wochentagen

Der Freitag ist nach wie vor der Wochentag, an dem sich die meisten Unfälle mit Personenschaden ereignen. Im Jahr 2008 entfielen auf diesen Tag gut 16% aller Personenschadensunfälle. Für die Tage von Montag bis Donnerstag lagen die jeweiligen Anteile zwischen 15,0 und 15,5%. Vergleichsweise unfallärmere Tage waren dagegen im vergangenen Jahr der Samstag mit einem Anteil von 13% und der Sonntag mit einem Anteil von 9,7%.

Etwas anders wiederum sieht es aus, werden die bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten nach Wochentagen betrachtet. Mit einem Anteil von 12% aller Verkehrstoten war Mittwoch der Tag, der am wenigsten Menschenleben forderte. Danach folgten die Tage Dienstag und Donnerstag mit jeweils 13% sowie der Montag mit 14%. Jedes sechste Verkehrsoffer im Jahr 2008 verlor bei einem Unfall an einem Freitag sein Leben. Damit war der Freitag nicht nur der unfallträchtigste Tag der Woche, sondern mit 741 Getöteten – dies entspricht einem Anteil von fast 17% – auch der Tag mit den meisten Verkehrstoten. Relativ viele Todesopfer gab es auch an Samstagen mit 711 Personen oder einem Anteil von 16% und an Sonntagen mit 677 Personen oder einem Anteil von 15%. Zudem zeigt sich, dass am Wochenende verhältnismäßig mehr Menschen auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften ums Leben kommen. An Samstagen waren es fast drei Viertel aller Getöteten dieses Tages. An Sonntagen lag der entsprechende Anteil sogar bei 79%. Der höhere Anteil von Unfallopfern auf Außerortsstraßen an diesen beiden Tagen dürfte auf die vermehrten Freizeitfahrten am Wochenende zurückzuführen sein.

*Der Sonntag ist unfall-
ärmster Wochentag*

Tabelle 4: Unfälle mit Personenschaden und Getötete nach Wochentagen und Ortslage 2008

Wochentag	Innerorts		Auf Landstraßen außerorts		Auf Autobahnen	
	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Unfälle mit Personenschaden	Getötete
Montag . . .	34 895	186	11 711	384	2 726	77
Dienstag . . .	35 716	182	11 597	345	2 413	66
Mittwoch . .	34 327	168	11 242	311	2 507	59
Donnerstag	35 423	181	11 742	330	2 535	59
Freitag	36 060	216	12 595	450	3 257	75
Samstag . . .	26 747	184	11 480	446	2 507	81
Sonntag . . .	18 138	144	10 672	455	2 324	78
Insgesamt .	221 306	1 261	81 039	2 721	18 269	495

Im Vergleich zu 2007 ist die Zahl der Getöteten an Freitagen um 3,2% gestiegen. Dagegen starben an allen anderen Wochentagen weniger Menschen als im Vorjahr. Besonders stark abgenommen hat die Zahl der Todesopfer an einem Donnerstag (– 15%) oder an einem Dienstag (– 13%).

7 Unfallgeschehen nach Monaten

Im Jahr 2008 wurde die Polizei am häufigsten im Oktober zu einem Unfall gerufen. Mit 212 236 Unfällen hatte dieser Monat einen Anteil von 9,3% an allen Unfällen. Da auch in den Monaten November und Dezember mehr Unfälle als in den ersten neun Monaten gezählt wurden, war im Jahr 2008 das vierte Quartal am unfallträchtigsten (27% aller Unfälle). Diese Häufung von Unfällen im letzten Quartal eines Jahres ist nicht nur für das vergangene Jahr, sondern generell zu beobachten. Ein wichtiger Grund hierfür dürften die schlechter werdenden Witterungsverhältnisse, verbunden mit ungünstigen Lichtverhältnissen in der dunklen Jahreszeit sein. Die wenigsten Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2008 ereigneten sich im Februar mit 169 194 beziehungsweise einem Anteil von 7,4%.

Werden nur die Unfälle betrachtet, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, so war der Juni 2008 der Monat mit den meisten Unfällen (10% aller Personenschadensunfälle) und der Februar wiederum der Monat mit den wenigsten Unfällen (6,6%). Insgesamt passierten die meisten Unfälle mit Personenschaden in den Monaten Mai bis September. Auch hier besteht ein Zusammenhang zur Witterung. Mit Beginn des frühlingshaften Wetters wird mehr und oft auch schneller gefahren, dies führt zu schwereren Unfallfolgen. Außerdem sind in diesen Monaten mehr Menschen auf Zweirädern unterwegs, die im Falle eines Unfalls weniger geschützt sind, als Autoinsassen. Besonders viele Menschen verloren im Juli ihr Leben auf Deutschlands Straßen. 440 Getötete wurden in diesem Monat registriert, das war fast ein Zehntel aller Verkehrstoten des Jahres 2008.

*Im Juli besonders viele
Tote auf deutschen
Straßen*

Zusammenfassend ergibt sich aus dem Unfallgeschehen im Jahresverlauf, dass bei schlechter Witterung, insbesondere bei winterlichen Straßenverhältnissen mehr Unfälle registriert werden, diese aber weniger folgenschwer sind. Dagegen werden die meisten Verunglückten in Monaten mit besseren Witterungsbedingungen gezählt.

Tabelle 5: Unfälle nach Monaten 2008

Monate	Polizeilich erfasste Unfälle	Ver- änderung gegenüber 2007	Darunter: Unfälle mit Personen- schaden	Ver- änderung gegenüber 2007	Verun- glückte	Ver- änderung gegenüber 2007	Darunter: Getötete	Ver- änderung gegenüber 2007
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Januar	178 193	– 1,8	22 134	+ 0,1	28 632	– 1,4	355	– 1,9
Februar . . .	169 194	+ 1,6	21 167	+ 1,0	27 530	+ 0,2	295	+ 5,0
März	182 582	– 7,2	21 799	– 16,9	29 132	– 14,9	323	– 23,1
April	195 382	+ 2,1	25 678	– 17,4	33 169	– 17,0	362	– 23,3
Mai	197 113	– 4,6	31 880	– 1,2	40 570	– 2,1	436	– 10,3
Juni	191 295	– 0,9	32 147	+ 0,3	40 549	– 1,8	429	– 4,0
Juli	188 394	– 5,3	31 086	– 2,9	39 824	– 4,2	440	– 2,2
August . . .	181 487	– 4,6	29 483	– 4,8	38 099	– 5,4	413	– 10,4
September	193 475	– 0,4	29 160	– 2,6	37 150	– 3,9	388	– 9,1
Oktober . . .	212 236	+ 3,6	28 874	+ 3,1	37 306	+ 3,0	411	+ 3,5
November .	200 703	– 5,8	24 194	– 8,1	31 346	– 8,9	292	– 11,5
Dezember .	203 609	+ 2,9	23 012	– 3,7	30 217	– 5,0	333	– 20,0
Insgesamt .	2 293 663	– 1,8	320 614	– 4,5	413 524	– 5,2	4 477	– 9,5

Die Ergebnisse im vergangenen Jahr, besonders die der Monate März und April bestätigen diese Erkenntnis. Im Jahr 2008 gab es die größte Abnahme bei den Unfällen mit Personenschaden in den Monaten März und April mit jeweils – 17%. Die Zahl der Getöteten hat in diesen beiden Monaten ebenfalls am stärksten, und zwar sogar um jeweils 23% abgenommen. Ein wesentlicher Grund für die starke Abnahme in diesen beiden Monaten waren die unterschiedlichen Witterungsverhältnisse. Wurden im März und April des Jahres 2007 aufgrund des früh einsetzenden sommerlichen Wetters zweistellige Zuwachsraten sowohl bei den Unfällen mit Personenschaden als auch bei den Verunglückten registriert, hat das vergleichsweise schlechte Wetter in den beiden Monaten im vergangenen Jahr zu einem hohen Rückgang bei den Unfällen und Verunglückten geführt – am stärksten bei der Verkehrstotenzahl, vor allem bei den Zweiradbenutzern.

8 Unfallursachen

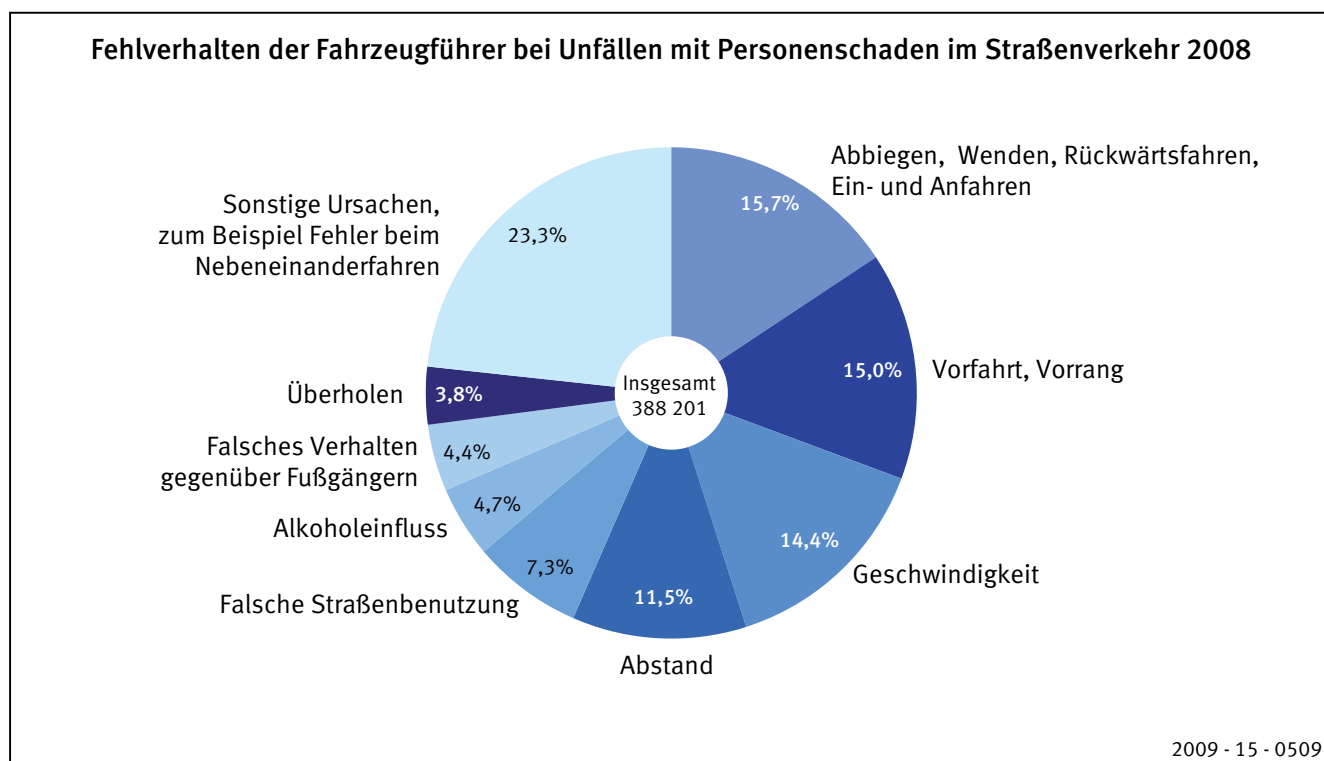
Wie zuvor dargestellt, haben die Witterungsverhältnisse Einfluss auf das Unfallgeschehen. Allerdings sind Witterungsverhältnisse häufig nicht die Ursache eines Unfalls, sondern beeinflussen indirekt über die Verkehrsteilnehmer, das heißt, über Häufigkeit beziehungsweise Art der Verkehrsteilnahme und vor allem über das Verhalten der Verkehrsteilnehmer das Unfallgeschehen.

So hatten eine ungünstige Witterung sowie witterungsbedingte schlechte Straßenverhältnisse nur einen Anteil von 4,8% an allen Ursachen, die von der Polizei bei Unfällen mit Personenschaden festgestellt wurden. Dabei standen Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn, gefolgt von Regen als Unfallursache im Vordergrund. Insgesamt hatten allgemeine Ursachen, zu denen neben der Witterung und den Straßenverhältnissen auch Hindernisse (zum Beispiel Wild) auf der Fahrbahn zählen, einen Anteil von 8,9% an den erfassten Unfallursachen.

Der Großteil (91%) aller Unfallursachen ist auf personenbezogenes Verhalten zurückzuführen. Dabei ist zu beachten, dass die Polizei je Unfall bis zu acht Unfallursachen festhalten kann, darunter zwei „allgemeine Ursachen“ und je drei personenbezogene Ursachen für den ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einen weiteren Beteiligten.

86% aller im Jahr 2008 erfassten Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden waren Fehlverhalten der Fahrzeugführer. 16% davon entfielen auf Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie Ein- und Anfahren“. Von Einfahren spricht man zum Beispiel bei Fahrten aus einem Grundstück in den fließenden Verkehr. An zweiter Stelle der Auslöser von Unfällen, bei denen Personen zu Schaden kamen, stand die Missachtung der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges durch Fahrzeugführer (15%). Eine nicht angepasste Geschwindigkeit, die über viele Jahre als Unfallursache Nummer eins zählte, war im letzten Jahr erstmals nur die dritthäufigste Unfallursache (14%).

Schaubild 5



***Ursache „Nicht angepasste
Geschwindigkeit“ ist
rückläufig***

Gegenüber 2007 haben die genannten Unfallursachen „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ um 4,3% und „Nichtbeachten der Vorfahrt oder des Vorranges“ um 4,4% abgenommen. Mit 9,9% am stärksten zurückgegangen ist die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“.

Die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wurde bei 55 071 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008 mindestens einem beteiligten Fahrzeugführer von der Polizei vorgeworfen. Bei diesen Unfällen wurden 1 703 Personen getötet und 74 564 verletzt. Gegenüber 2007 hat die Zahl dieser Unfälle um 9,8%, die der Getöteten um 13% und die der Verletzten um 11% abgenommen. Trotz dieser positiven Entwicklung bei der Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ kamen im Jahr 2008 immer noch fast zwei von fünf Getöteten im Straßenverkehr durch „zu schnelles Fahren“ ums Leben.

Eine weitere Unfallursache, nämlich „Alkoholeinfluss“ hat in der Regel schwere Unfallfolgen und steht deshalb seit vielen Jahren im Blickpunkt für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Einführung der 0,5-Promillegrenze im Straßenverkehr im Jahr 1998 war ein Schritt, um die Zahl der Alkoholunfälle und damit der Verkehrstoten zu reduzieren. Im folgenden Abschnitt wird deshalb die Unfallursache „Alkoholeinfluss“ – insbesondere die Entwicklung der letzten zehn Jahre – näher betrachtet.

Bei der Bewertung der Daten über Alkoholunfälle ist zu beachten, dass von einer Dunkelziffer auszugehen ist, da nicht bei jedem Unfallbeteiligten festgestellt wird, ob dieser unter Alkoholeinfluss gestanden hat. Des Weiteren ist anzunehmen, dass unter unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmern, die auch nicht nachträglich ermittelt werden konnten, ein überdurchschnittlich hoher Anteil alkoholisiert war. Zudem werden Alleinunfälle, das sind Unfälle, bei denen außer dem – möglicherweise alkoholisierten – Fahrer niemand beteiligt war, aus strafrechtlichen Gründen häufig der Polizei nicht gemeldet. Mit zunehmender Unfallschwere dürfte sich jedoch diese Dunkelziffer wesentlich verringern.

9 Alkoholunfälle

Im Jahr 2008 wurden bei 48 226 Unfällen bei mindestens einem Beteiligten Alkohol festgestellt, das waren 2,1% aller polizeilich registrierten Unfälle. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der Alkoholunfälle um 5,7% abgenommen und damit wesentlich stärker als die Gesamtzahl der Unfälle, die nur um 1,8% zurückgegangen ist. Von den polizeilich erfassten Alkoholunfällen waren 28 623 mit ausschließlich Sachschaden (– 5,7%). Bei 19 603 Alkoholunfällen entstand Personenschaden (– 5,7%), dabei wurden 17 606 Menschen leicht verletzt (– 5,5%), 6 981 schwer verletzt (– 5,7%) und 523 getötet (– 7,4%).

Tabelle 6: Alkoholunfälle im Straßenverkehr 1)

Gegenstand der Nachweisung	2008	2007	Veränderung 2008 gegenüber 2007
	Anzahl		%
Alkoholunfälle insgesamt	48 226	51 153	– 5,7
mit Sachschaden	28 623	30 368	– 5,7
mit Personenschaden	19 603	20 785	– 5,7
dabei Verunglückte	25 110	26 594	– 5,6
Getötete	523	565	– 7,4
Schwerverletzte	6 981	7 402	– 5,7
Leichtverletzte	17 606	18 627	– 5,5

1) Alkoholunfälle sind Unfälle, bei denen mindestens ein(e) Beteiligte(r) alkoholisiert war.

Trotz dieser Rückgänge starben 2008 in Deutschland immer noch 12% aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, dies war rund jeder neunte Getötete im Straßenverkehr. Wie einleitend erwähnt, sind Alkoholunfälle durch eine überdurchschnittlich hohe Schwere gekennzeichnet: Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 14 Getötete und 220 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den entsprechenden Alkoholunfällen 27 Getötete und 356 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle.

Entwicklung seit Einführung der 0,5 Promillegrenze im Straßenverkehr

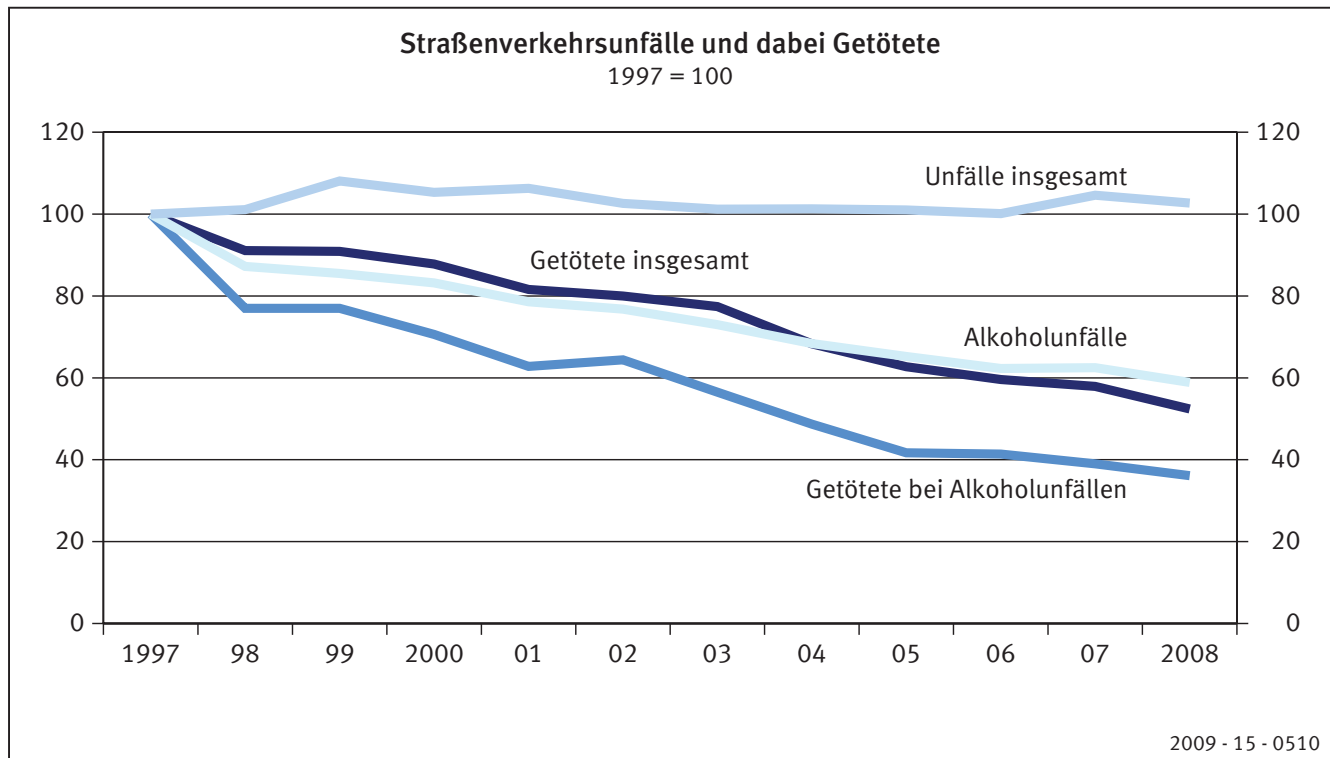
Seit dem 1. Mai 1998 gilt das Führen eines Kraftfahrzeugs mit mehr als 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft beziehungsweise 0,5 Promille im Blut als Ordnungswidrigkeit. Bis zu diesem Zeitpunkt galt die 0,8 Promillegrenze im Straßenverkehr. Entgegen weit verbreiteten Vorstellungen konnte die Polizei schon vor diesem Zeitpunkt und kann auch weiterhin Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von weniger als 0,5 Promille (beziehungsweise 0,25 mg/l Atemalkoholwert), aber mindestens 0,3 Promille (beziehungsweise 0,15 mg/l Atemalkoholwert) als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn diese im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.

Die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik zeigen, dass im Jahr 1998, in dem die zulässige Promillegrenze gesenkt wurde, die Unfälle unter Alkoholeinfluss sowie auch die dabei Verunglückten gegenüber 1997 sehr stark zurückgingen. Die Alkoholunfälle verringerten sich in diesem Jahr um 13%, die Zahl der Getöteten bei Alkoholunfällen sogar um 23% oder 333 Personen. Somit waren 44% des Rückgangs

bei der Getötetenzahl im Jahr 1998 auf die Entwicklung bei den Alkoholunfällen zurückzuführen.

In den darauf folgenden Jahren nach 1998 wurden – mit Ausnahme von 2007 – weiterhin jährlich weniger Alkoholunfälle gezählt, wenngleich die Abnahmeraten mit Werten zwischen 2,0 und 6,3% wesentlich geringer ausfielen als im ersten Jahr. Auch die Zahl der bei Alkoholunfällen getöteten Personen ist bis auf die Jahre 1999 und 2002 ständig zurückgegangen. Im Vergleich zu 1997 ist die Zahl der Alkoholunfälle

Schaubild 6



seit Einführung der 0,5 Promillegrenze um gut zwei Fünftel (41%), die der Getöteten sogar um fast zwei Drittel (64%) zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum sind die polizeilich erfassten Unfälle insgesamt um 2,7% gestiegen, die Zahl der Verkehrstoten ist um 48% gesunken. Die positivere Entwicklung bei den Alkoholunfällen lässt darauf schließen, dass die Senkung der Promillegrenze sowie die erfolgten weiteren Maßnahmen, wie beispielsweise Aufklärungskampagnen über Alkohol am Steuer oder mehr Verkehrskontrollen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflusst haben.

Die Unfallergebnisse des Jahres 2008 geben auch Aufschluss darüber, inwieweit eine weitere gesetzliche Maßnahme ihre Wirkung erzielt hat. Aufgrund der Erfahrung, dass insbesondere unfallbeteiligte Fahranfänger häufiger durch Alkoholeinfluss auffällig waren, wurde ab 1. August 2007 ein Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen eingeführt. Wie die Ergebnisse zeigen, ist im Jahr 2008 ein starker Rückgang bei alkoholisierten 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrern zu verzeichnen. Gegenüber 2007 wurden 11% weniger alkoholisierte Beteiligte dieser Altersgruppe bei Unfällen mit Personenschaden ermittelt, während die Zahl bei den Pkw-Fahrern insgesamt nur um 6,4% abgenommen hat. Einen besonderen Einfluss dürfte dieses Alkoholverbot auf die Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren ausgeübt haben. In dieser Altersgruppe wurden im vergangenen Jahr 19% weniger alkoholisierte Unfallbeteiligte gezählt. Dieser Rückgang ist um 13 Prozentpunkte höher als der durchschnittliche Rückgang bei allen Verkehrsteilnehmern (– 5,7%).

10 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Der Personenkraftwagen ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Pkw-Insassen haben deshalb mit 55% auch den größten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Rund 19% der im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Personen benutzten ein Fahrrad, 7,4% ein Motorrad und 5,4% ein Mofa/Moped. 8,1% der Verunglückten waren als Fußgänger unterwegs. Mit Werten von 2,7 beziehungsweise 1,2% waren Insassen von Lastkraftwagen und Bussen eher selten unter den Verunglückten.

Verglichen mit dem Vorjahr wurden in fast allen genannten Verkehrsbeteiligungsarten weniger Unfälle und Verunglückte gezählt. Nur auf Mofas/Mopeds und Fahrrädern verunglückten mehr Personen als im Jahr 2007. So stieg die Zahl der verletzten Mofa-/Mopedbenutzer um 3,3%, die der getöteten sogar um 10%. Auch gab es 0,5% mehr verletzte und 7,3% mehr getötete Fahrradbenutzer. In der dritten Gruppe der Zweiräder gab es dagegen eine sehr erfreuliche Entwicklung. Im Jahr 2008 verunglückten 12% weniger Personen auf Motorrädern als im Jahr 2007. Bei den getöteten Motorradbenutzern wurde sogar ein Rückgang von 19% festgestellt. Im Vergleich zum Vorjahr wurden auch bedeutend weniger Insassen von Güterkraftfahrzeugen getötet (– 15%) und 8,0% weniger Personen verletzt. Bei der zahlenmäßig bedeutendsten Verkehrsbeteiligungsart, dem Pkw, ist die Zahl der Verletzten um 7,0%, die der Getöteten um 9,8% zurückgegangen. Bei den Fußgängern wurden 6,0% weniger Getötete und 3,1% weniger Verletzte im vergangenen Jahr verzeichnet.

***Wesentlich weniger
Getötete auf dem
Motorrad***

Tabelle 7: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2008 gegenüber 2007	Darunter Getötete		Veränderung 2008 gegenüber 2007
	2008	2007		2008	2007	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern	79 423	79 004	+ 0,5	456	425	+ 7,3
Mofas / Mopeds . . .	22 209	21 498	+ 3,3	110	100	+ 10,0
Motorrädern	30 640	34 802	– 12,0	656	807	– 18,7
Personenkraftwagen	227 123	244 377	– 7,1	2 368	2625	– 9,8
Güterkraftfahrzeugen	11 315	12 315	– 8,1	183	215	– 14,9
Fußgänger/-innen . . .	33 423	34 499	– 3,1	653	695	– 6,0
Sonstige	9 391	9 873	– 4,9	51	82	– 37,8
Insgesamt	413 524	436 368	– 5,2	4 477	4 949	– 9,5

Da die Häufigkeit der Beteiligung an Unfällen auch von der Zahl der jeweiligen Fahrzeuge abhängt, ergibt die Relation der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand eine Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat für 2008 einen Bestand von 1,9 Millionen Mofas/Mopeds, 3,6 Millionen Motorrädern und 40,8 Millionen Personenkraftwagen ermittelt. Bezogen auf den Bestand waren mit elf beziehungsweise neun Verunglückten je 1 000 Fahrzeuge Benutzer von Mofas/Mopeds beziehungsweise Motorrädern wesentlich stärker gefährdet als Benutzer von Pkw mit sechs Verunglückten je 1 000 Fahrzeuge. Das Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt zu werden ist gemessen am Bestand, für Benutzer von Motorrädern am größten.

Im Jahr 2008 waren es 18 Getötete je 100 000 Motorräder. Mit jeweils sechs Getöteten je 100 000 Fahrzeuge lag der entsprechende Wert für Mofa-/Mopedbenutzer und Pkw-Insassen deutlich niedriger. Aus diesen Zahlen wird deutlich, dass das Verletzungsrisiko auf motorisierten Zweirädern größer ist als im Auto. Zudem ist aus diesen Zahlen zu erkennen, dass die Unfallfolgen für Motorradbenutzer im Vergleich zu Mofa-/Mopedbenutzern sowie zu Pkw-Insassen schwerwiegender sind. 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. Da mit Motorrädern wesentlich schneller gefahren wird als mit Mofas oder Mopeds, ist das Risiko, bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden, demzufolge für Motorradbenutzer größer.

11. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern

11.1 Kinder

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung für die jüngsten Verkehrsteilnehmer. Im Durchschnitt des vergangenen Jahres kam alle 17 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt waren es 31 648 Kinder, die im Jahr 2008 auf Deutschlands Straßen verunglückten, 102 Kinder verloren dabei ihr Leben.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Situation für die Kinder aber weiter verbessert. Im Jahr 2008 wurden 6,4% weniger Kinder verletzt und 8,1% oder neun Kinder weniger getötet. Damit ist die Zahl der verunglückten Kinder das neunte Jahr in Folge, die Zahl der getöteten das dritte Jahr in Folge gesunken.

Auch langfristig ist das Unfallrisiko für Kinder, werden die letzten 30 Jahre betrachtet, deutlich gesunken, wenngleich die Zahlen immer noch hoch sind. Im Jahr 1978 verunglückten mehr als doppelt so viele Kinder im Straßenverkehr (72 129) und kamen mehr als vierzehnmal so viele Kinder ums Leben (1 449) wie im Jahr 2008. Noch nie – seit Bestehen der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahre 1953 – verloren so wenige Kinder wie im vergangenen Jahr ihr Leben.

Tabelle 8: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2008	2007	Veränderung 2008 gegenüber 2007
	Anzahl		%
Verunglückte	31 648	33 804	– 6,4
darunter:			
Fußgänger/-innen	7 927	8 417	– 5,8
Fahrradfahrer/-innen 1)	11 470	11 963	– 4,1
Insassen von Pkw	10 394	11 407	– 8,9
Getötete	102	111	– 8,1
darunter:			
Fußgänger/-innen	23	39	– 41,0
Fahrradfahrer/-innen 1)	23	23	± 0,0
Insassen von Pkw	51	41	+ 24,4

1) Einschließlich Mitfahrer/-innen

Der Anteil der Kinder unter 15 Jahren an allen Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen betrug 7,7%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei knapp 14% (11,3 Millionen). Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 281 Kinder je 100 000 Einwohner im Jahr 2008. Neun Kinder je eine Million Einwohner dieser Altersgruppe kamen ums Leben.

Mehr als ein Drittel (36%) der verunglückten Kinder kam auf einem Fahrrad zu Schaden. Etwa jedes dritte Kind verunglückte als Insasse in einem Pkw und jedes vierte Kind als Fußgänger. Von den im Jahr 2008 getöteten Kindern saß jedes zweite Kind in einem Pkw, jeweils knapp ein Viertel (23%) nahm als Fußgänger oder

***Kinder am häufigsten
mit dem Fahrrad
verunglückt***

Fahrradfahrer am Straßenverkehr teil, als der Unfall passierte. Im Vergleich zu 2007 fällt auf, dass wesentlich weniger Kinder als Fußgänger (– 41%) tödlich verletzt wurden, dagegen aber im Auto zehn Kinder mehr (+ 24%) zu Tode kamen.

Da Kinder im Alter unter sechs Jahren noch nicht so häufig aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, verunglücken Kleinkinder am häufigsten als Mitfahrer im Pkw, am zweithäufigsten als Fußgänger. Dagegen verunglücken 6- bis 14-jährige Kinder am zahlreichsten mit dem Fahrrad und erst an zweiter Stelle als Pkw-Insasse.

Für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren ergeben sich im Tagesverlauf klare Häufungen bei der Zahl der Verunglückten auf Fahrrädern oder als Fußgänger zu bestimmten Uhrzeiten. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden 14% der Kinder zwischen sieben und acht Uhr und 12% zwischen 13 und 14 Uhr verletzt oder getötet. Das sind die Zeiten, in denen sich die Kinder auf dem Weg zur Schule und zurück befinden. Auch in ihrer Freizeit am Nachmittag sind Kinder stärker gefährdet. 23% der verunglückten Kinder kamen zwischen 16 und 18 Uhr zu Schaden.

Waren 6- bis 14-jährige Radfahrer an Unfällen mit Personenschaden beteiligt, so wurden von der Polizei zwei hauptsächliche Fehlverhalten festgestellt: Falsche Straßenbenutzung (23%), hier insbesondere Benutzung der falschen Fahrbahn sowie Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (20%), hier überwiegend Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr. Den 6- bis 14-jährigen Fußgängern wurden vor allem angelastet, beim Überschreiten der Fahrbahn nicht auf den Fahrzeugverkehr geachtet zu haben (48%). Zweithäufigstes Fehlverhalten war das Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (26%).

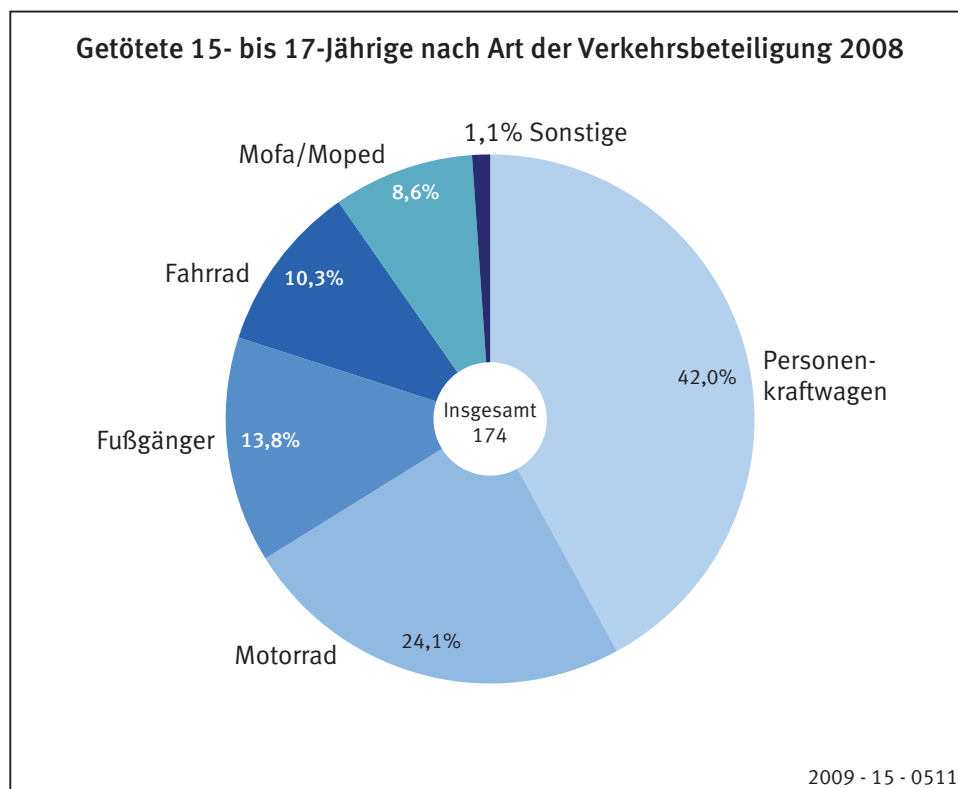
11.2 Jugendliche

Mit dem 15. Geburtstag beginnt für viele Jugendliche eine neue Ära der Verkehrsbeteiligung. Konnten sie sich bisher am Straßenverkehr aktiv nur als Fußgänger oder Radfahrer beteiligen, können sie dies nun in zunehmendem Maße auch motorisiert tun. Mit Vollendung des 15. Lebensjahres dürfen sie die Fahrerlaubnis für Mofa, mit 16 für ein Moped beziehungsweise ein Leichtkraftrad erwerben. Im Alter von 17 Jahren können sie bereits – seitdem das Modell nun bundesweit eingeführt ist – eine Fahrerlaubnis zum „begleiteten Fahren“ von Personenkraftwagen erlangen. Mit dem Einstieg in die Motorisierung steigt die Mobilität – leider auch die Unfallgefahr.

Im Jahr 2008 verunglückten 24 168 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr. Das heißt, im Durchschnitt des Jahres kam alle 22 Minuten ein Jugendlicher auf deutschen Straßen zu Schaden. Etwa jeden zweiten Tag verlor ein Jugendlicher sein Leben (174) bei einem Verkehrsunfall.

Gegenüber 2007 hat sich die Zahl der verunglückten 15- bis 17-jährigen im vergangenen Jahr um ein Zehntel verringert. Bei den Getöteten gab es dagegen nur einen leichten Rückgang um zwei Personen (– 1,1%) auf 174. Da gleichzeitig die Zahl der Einwohner dieser Altersgruppe im vergangenen Jahr zurückgegangen ist, hat das bevölkerungsbezogene Todesrisiko dieser Altersgruppe sogar zugenommen. Auf die Einwohner ihrer Altersgruppe bezogen starben 65 Jugendliche je eine Million Einwohner im Straßenverkehr, dieser Wert ist gegenüber dem Vorjahr um eins gestiegen. Wegen der starken Abnahme bei den Verletzten ist das einwohnerbezogene Risiko der Jugendlichen zu verunglücken aber um 8,4% auf 899 Jugendliche je 100 000 Einwohner gesunken.

Schaubild 7



29% oder 50 Personen der getöteten 15- bis 17-Jährigen starben als Fahrer eines motorisierten Zweirades, davon waren die meisten (86%) junge Männer. Sieben Jugendliche kamen auf dem Sozius eines Motorzweirades ums Leben. 73 Jugendliche oder 42% wurden als Pkw-Insassen bei einem Straßenverkehrsunfall getötet. Dabei hatten zwölf Jugendliche den Personenkraftwagen, in dem sie starben, selbst gefahren, davon wiederum waren neun junge Männer. Nicht motorisiert unterwegs, als sie ums Leben kamen, waren 42 Jugendliche, davon 24 als Fußgänger und 18 als Radfahrer.

Mehr als die Hälfte (52%) der 18 316 Jugendlichen, die an einem Unfall mit Personenschaden als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt waren, hatten diesen auch verursacht. Dies entspricht dem Durchschnittswert aller Beteiligten. Entsprechend ihrer hauptsächlichen Verkehrsteilnahme verursachten 15- bis 17-Jährige die meisten Unfälle als Fahrer eines Mofas/Mopeds (38%), am zweithäufigsten als Radfahrer (31%) und am dritthäufigsten als Motorradfahrer (17%). 723 Jugendliche waren im Jahr 2008 als Fahrer eines Pkw an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt, davon waren mehr als zwei Drittel (70%) die Hauptverursacher des jeweiligen Unfalls. Dieser hohe Anteil der Hauptverursacher an den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern dürfte auf die Unerfahrenheit im Umgang mit dem Auto in diesem Alter zurückzuführen sein.

Den Jugendlichen, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, wurde am häufigsten eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (12%) vorgeworfen. An zweiter Stelle folgten Fehler bei der Straßenbenutzung (11%).

11.3 Junge Erwachsene

Mit 18 Jahren können junge Männer und Frauen ohne Begleitung Auto fahren. Selbstständig mit dem – vielleicht sogar eigenen – Auto auch größere Distanzen zurückzulegen, ist ein großer Schritt in die Unabhängigkeit der jungen Erwachsenen. Autofahren hat für die 18- bis 24-Jährigen demzufolge eine besondere Bedeutung. Allerdings endet so manche Fahrt wegen noch zu geringer Erfahrung am Steuer verbunden mit einer Überschätzung des eigenen Könnens abrupt. Die Straßenverkehrsunfallstatistik zeigt hier jährlich eine traurige Bilanz.

Von den 81 442 im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen im Jahr 2008 saßen 71% in einem Pkw. 653 der 887 getöteten 18- bis 24-Jährigen kamen in einem Auto ums Leben, das waren drei Viertel aller Getöteten dieser Altersklasse (74%). Die meisten der getöteten Pkw-Insassen fuhren das Auto selbst, in dem sie verunglückten (478). Weniger als jeder Dritte (27%) war Mitfahrer. Am zweithäufigsten (10%) wurden junge Männer und Frauen im Jahr 2008 auf einem Fahrrad verletzt, 18 davon tödlich. Weitere 5 494 junge Erwachsene verunglückten mit dem Motorrad, das waren 6,7% aller verunglückten 18- bis 24-Jährigen. 123 Motorradfahrer sowie sechs Mitfahrer überlebten den Unfall nicht, an dem sie beteiligt waren.

Diese Zahlen sind erschreckend, aber es ist zumindest ein Abwärtstrend sichtbar. Gegenüber 2007 fiel die Zahl der verunglückten 18- bis 24-Jährigen um 6,5%. Bei den Unfalldtoden dieser Altersgruppe kam es 2008 das achte Jahr in Folge zu einem Rückgang, 8,7% waren es im vergangenen Jahr.

Diese positive Entwicklung betraf in erster Linie die Pkw-Benutzer. Gegenüber 2007 ist die Zahl der im Personenkraftwagen getöteten 18- bis 24-Jährigen um 104 Personen oder 14% gefallen. Damit hatte diese Altersklasse den höchsten Rückgang bei den ums Leben gekommenen Pkw-Insassen. Werden die 18- bis 20-Jährigen gesondert betrachtet, zeigt sich, dass der Rückgang maßgeblich auf diese jüngeren Fahranfänger zurückgeht (– 19% oder 84 Personen). Gleichzeitig ist auch die Zahl der Unfallverursacher bei den Pkw-Fahranfängern mit 7,2% stärker gesunken als im Mittel aller Altersklassen (5,1%).

Ob diese Ergebnisse als Erfolg des mittlerweile bundesweiten Modellversuchs „Begleitetes Fahren“ gewertet werden können, werden entsprechende Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zeigen, die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben wurden.

Negativ entwickelt hat sich die Zahl der getöteten Motorradfahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren im Jahr 2008, sie ist um 6,0% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Bei den verunglückten Motorradbenutzern dieser Altersgruppe insgesamt gab es dagegen einen Rückgang um 11%. Umgekehrt war es bei den 18- bis 24-jährigen Fahrradbenutzern. Hier nahm die Zahl der Verunglückten um 1,8% zu, es wurde aber ein Radfahrer weniger tödlich verletzt.

Tabelle 9: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-Jährige 2008

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung	Insgesamt	Darunter: männlich	Anteil männlich an insgesamt	Veränderung insgesamt gegenüber 2007
	Anzahl	Anzahl	%	%
Personenkraftwagen				
Verunglückte	57 426	29 596	51,5	– 8,6
davon:				
Fahrer/-innen	41 547	22 322	53,7	– 8,1
Mitfahrer/-innen . . .	15 879	7 274	45,8	– 9,8
Getötete	653	508	77,8	– 13,7
davon:				
Fahrer/-innen	478	384	80,3	– 14,9
Mitfahrer/-innen . . .	175	124	70,9	– 10,3
Motorrad				
Verunglückte	5 494	4 649	84,6	– 10,6
davon:				
Fahrer/-innen	5 041	4 474	88,8	– 9,6
Mitfahrer/-innen . . .	453	175	38,6	– 20,1
Getötete	129	118	91,5	+ 5,7
davon:				
Fahrer/-innen	123	116	94,3	+ 6,0
Mitfahrer/-innen . . .	6	2	33,3	±0,0
Fahrrad				
Verunglückte	8 191	4 755	58,1	+ 1,8
Getötete	18	14	77,8	– 5,3

Trotz der insgesamt positiven Entwicklung des vergangenen Jahres waren auch im Jahr 2008 die 18- bis 24-Jährigen, die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr. Jeder fünfte Verunglückte und Getötete (je 20%) gehörte zu dieser Altersgruppe, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,3% betrug.

Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 1 196 junge Erwachsene je 100 000 Einwohner und starben 130 junge Erwachsene je eine Million Einwohner. Damit ist das Risiko der 18- bis 24-Jährigen, im Straßenverkehr ihr Leben zu verlieren, immer noch mehr als zweimal so hoch wie das im Durchschnitt aller Altersgruppen (54 Getötete je eine Million Einwohner).

Auch bei dem Anteil der Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden waren die Werte der jungen Erwachsenen überdurchschnittlich hoch. 62% der 18- bis 24-jährigen Unfallbeteiligten wurden von der Polizei als Hauptverursacher eingestuft, bei den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern waren es sogar 66%.

Jeder fünfte Getötete ist ein 18- bis 24-Jähriger

Einen besonders hohen Hauptverursacheranteil von 71% haben nach wie vor die 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrer, wenngleich – wie bereits erwähnt – sowohl die Zahl der Beteiligten als auch die der Hauptverursacher im vergangenen Jahr überdurchschnittlich zurückging.

Häufigster Fehler der Pkw-Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“, diese wurde jedem fünften Unfallbeteiligten vorgeworfen. Zweithäufigste Unfallursache waren Abstandsfehler mit einem Anteil von 11%.

11.4 Senioren

Immer stärker im Fokus der Verkehrssicherheitsexperten stehen ältere Menschen. Zum einen ist die Bevölkerungszahl der über 65-Jährigen in den letzten 15 Jahren stärker gestiegen als die der anderen Altersgruppen, zum anderen sind ältere Menschen heute wesentlich mobiler als frühere Generationen. Damit spielen sie als Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr eine immer wichtigere Rolle.

Im Jahr 2008 verunglückten 44 527 Personen im Alter von 65 und mehr Jahren im Straßenverkehr, 1,2% weniger als ein Jahr zuvor. Senioren verunglückten am häufigsten als Fahrer oder Mitfahrer in einem Pkw (45%), am zweithäufigsten als Fahrradbenutzer (28%). Weitere 16% der verunglückten Senioren waren als Fußgänger unterwegs.

1 066 Menschen im Alter von über 65 Jahren starben bei Unfällen auf deutschen Straßen im Jahr 2008, das waren 87 ältere Menschen oder 7,5% weniger als 2007. Dieser Rückgang lag aber unter dem durchschnittlichen Rückgang aller Altersgruppen von 9,5%. Seltener als im Vorjahr kam die Altersgruppe der über 65-Jährigen im Pkw oder als Fußgänger ums Leben (– 9,1% beziehungsweise – 9,0%). Jedoch kamen 25 ältere Menschen mehr als im Vorjahr auf einem Fahrrad zu Tode (+ 13%). Da die Zunahme bei den getöteten Fahrradbenutzern im Jahr 2008 insgesamt 31 Personen betrug, ist diese Zunahme im Wesentlichen auf die älteren Menschen zurückzuführen.

Tabelle 10: Bei Straßenverkehrsunfällen 2008 verunglückte Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte im Alter von 65 und mehr Jahren	2008	2007	Veränderung 2008 gegenüber 2007
	Anzahl		%
Verunglückte	44 527	45 070	– 1,2
darunter:			
Fußgänger/-innen	7 136	7 069	+ 0,9
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	12 546	12 226	+ 2,6
Insassen von Pkw	20 130	21 098	– 4,6
Getötete	1 066	1 153	– 7,5
darunter:			
Fußgänger/-innen	325	357	– 9,0
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	218	193	+ 13,0
Insassen von Pkw	437	481	– 9,1

1) Einschließlich Mitfahrer/-innen

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: 8,9% der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Pkw-Insassen waren über 65 Jahre alt, aber 18% der dabei getöteten. Der Anteil der Senioren an allen mit dem Fahrrad Verunglückten betrug 16%, jedoch hatten 48% von allen getöteten Fahrradfahrern das 65. Lebensjahr vollendet. Ihr Anteil an allen verunglückten Fußgängern betrug 21%, während es bei den Getöteten die Hälfte war (50%). Die Konstitution älterer Menschen dürfte der Grund für das höhere Sterberisiko sein.

Bezogen auf ihre Bevölkerung lag das Risiko der Senioren, im Straßenverkehr zu verunglücken, bei 270 Personen je 100 000 Einwohner. 65 Personen je eine Million Einwohner über 65 Jahren wurden bei Verkehrsunfällen getötet. Dieser Wert ist höher als der Durchschnitt aller Altersgruppen, der bei 54 Getöteten je eine Million Einwohner liegt.

Die Anzahl der Getöteten je eine Million Einwohner für die Senioren insgesamt entsprach im Jahr 2008 dem der Jugendlichen. Das bedeutet, dass Senioren und Jugendliche nach den jungen Erwachsenen das höchste Sterberisiko im Straßenverkehr haben.

Allerdings zeigt ein nochmaliges Aufsplitten in zwei Untergruppen Unterschiede innerhalb der Altersgruppe der Senioren auf. Das einwohnerbezogene Verunglückungsrisiko der 65- bis 74-Jährigen ist größer als das der 75-Jährigen und Älteren (296 zu 233 Personen je 100 000 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 Einwohner wesentlich größer als das der 65- bis 74-Jährigen, deren Wert mit 48 sogar unter dem Durchschnitt liegt.

An Unfällen mit Personenschaden waren im Jahr 2008 insgesamt 65 116 ältere Menschen als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt, das waren 11% aller Unfallbeteiligten. Der Bevölkerungsanteil der über 65-Jährigen lag Ende 2007 bei 20%. Aus diesen Zahlen lässt sich schließen, dass ältere Menschen weniger häufig in Unfälle verwickelt sind. Dies kann zum einen daran liegen, dass ältere Menschen seltener als in jüngeren Jahren am Straßenverkehr teilnehmen, zum anderen aber auch daran, dass mit zunehmenden Alter die Fahrweise passiver wird. Sofern über 65-Jährige in einen Unfall verwickelt waren, trugen sie zu 55% die Hauptschuld. Dieser Hauptverursacheranteil ist etwas höher als der Durchschnitt aller Altersgruppen, der bei 52% lag.

Es sind aber sehr deutliche Unterschiede bei den einzelnen Arten der Verkehrsbeteiligung von Senioren vorhanden. So betrug der Anteil der Hauptverursacher bei den unfallbeteiligten Fußgängern über 65 Jahre 18%, bei den Radfahrern waren es 40%, die entsprechenden Werte für den Durchschnitt aller Altersgruppen lagen bei 28 beziehungsweise 41%. Das heißt, ältere Menschen waren insbesondere als Fußgänger relativ selten der Verursacher ihres Unfalls. Ganz anders sieht dies bei den unfallbeteiligten über 65-jährigen Pkw-Fahrern aus. Diese trugen sehr häufig (66%) die Hauptschuld an dem Unfall, an dem sie beteiligt waren. Dieser Anteil der Hauptverursacher an allen Unfallbeteiligten ist genauso hoch wie der Wert bei den jungen Erwachsenen.

Bei den mindestens 75-Jährigen wurde sogar drei von vier unfallbeteiligten Pkw-Fahrern die Hauptschuld am Unfall zugewiesen (76%). Eine differenzierte Betrachtung des Anteils der Hauptverursacher an allen unfallbeteiligten Pkw-Fahrern nach Geschlecht zeigt folgendes Bild: In den Altersklassen bis 59 Jahren war im Jahr 2008 der Anteil der Männer als Hauptverursacher höher als der der Frauen. Bei den Unfallbeteiligten der Altersgruppen 60 Jahre oder älter sind dagegen Frauen häufiger Hauptverursacher der Unfälle, in die sie verwickelt sind.

Häufigste Unfallursache bei den Pkw-Fahrern über 65 Jahre waren „Vorfahrtsfehler“. Diese Ursache wurde fast jedem fünften Unfallbeteiligten dieser Altersklasse (19%) bei Unfällen mit Personenschaden vorgeworfen. Mit einem Anteil von 17% folgten „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“.

12 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann für das Unfallgeschehen im Jahr 2008 Folgendes festgehalten werden:

- I. Die Unfallbilanz für Deutschland im Jahr 2008 hat sich insgesamt erneut deutlich verbessert. Mit einem Rückgang der Verkehrstotenzahl um 9,5% wurde die langfristige positive Entwicklung fortgesetzt. Noch nie gab es mit 4 477 Personen so wenig Todesopfer seit 1950 wie 2008. Dabei darf nicht vergessen werden, dass im Durchschnitt des Jahres 2008 in Deutschland pro Tag zwölf Personen im Straßenverkehr getötet und weitere 1 118 verletzt werden.
- II. Der bisherige Trend bei der Entwicklung der Verkehrstoten in Deutschland reicht – trotz des Rückgangs – nicht aus, um das im Jahr 2001 von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gesetzte Ziel zu erreichen, die Verkehrstotenzahl bis 2010 zu halbieren. Zwischen 2001 und 2008 ging die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 36% zurück, das waren 2 500 Personen weniger als im Jahr 2001. Nötig wäre aber ein Rückgang um 42%. Allerdings ist es für Länder wie Deutschland, die im Basisjahr 2001 bereits große Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Getöteten hatten, schwieriger, eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten innerhalb von neun Jahren zu erreichen.
- III. Die Unfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit ist rückläufig, dennoch sterben immer noch fast zwei von fünf Verkehrstoten durch „zu schnelles Fahren“.
- IV. Das für Fahranfänger eingeführte Alkoholverbot scheint Wirkung zu zeigen: Es wurden wesentlich weniger alkoholisierte unfallbeteiligte Jugendliche und junge Erwachsene gezählt. Bei den Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren gab es einen Rückgang von 19%. Bei den jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 20 Jahren war insgesamt ein Minus von 8,6%, bei den Pkw-Fahrern in dieser Altersgruppe sogar ein Minus von 11% zu verzeichnen.
- V. Das dritte Jahr in Folge starben weniger Kinder auf deutschen Straßen. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder unter 15 Jahren ist 2008 um 8,1% auf 102 gesunken. Damit kamen seit 1953 – dem Bestehen der Statistik – noch in keinem Jahr so wenige Kinder wie im vergangenen Jahr ums Leben.
- VI. 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. Mit 130 Getöteten je eine Million Einwohner dieser Altersgruppe im Jahr 2008 haben die jungen Erwachsenen jedoch ein zweifach höheres Sterberisiko als die Jugendlichen und Senioren, die gemessen an der Einwohnerzahl das zweithöchste Risiko im Straßenverkehr haben.

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, das heißt 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.

Unfälle

Unfälle werden unterschieden nach der Schwere der Unfallfolgen, zum Beispiel. Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne (i.e.S.), Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel sowie übrige Sachschadensunfälle. Kriterium der Zuordnung ist jeweils die schwerste Unfallfolge, das heißt bei einem Unfall mit nur Sachschaden sind keine Verkehrsteilnehmer verunglückt.

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

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

Detailliert erfasst werden auch alle sonstigen Sachschadensunfälle, bei denen ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand.

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 leichten 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 potenziell 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 (zum Beispiel Hausbesitzer, Träger von Verkehrseinrichtungen und so weiter). 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 (unter anderem Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie personen-bezogenem Fehlverhalten (wie Vorfahrtsmissachtung, zu schnelles Fahren und so weiter), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern, das heißt 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 acht Unfallursachen eingetragen sein können.

UNSER PRESSESERVICE

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

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

www.destatis.de (Bereich Presse)

presse@destatis.de

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

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

Allgemeine Informationen

über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie im Internet unter

www.destatis.de oder über unseren Informationsservice:

www.destatis.de/kontakt

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

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

Publikationen online

über unseren Publikationsservice: **www.destatis.de/publikationen**

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

Informationen zum Thema Verkehr

Weitere umfangreiche Informationen zum Thema Verkehr finden Sie in unserem Internetangebot: **www.destatis.de**, -> Verkehr/Verkehrsunfallstatistik

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

Telefon: +49 (0) 611 / 75 45 47 oder -26 87

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

E-Mail: verkehrsunfaelle@destatis.de