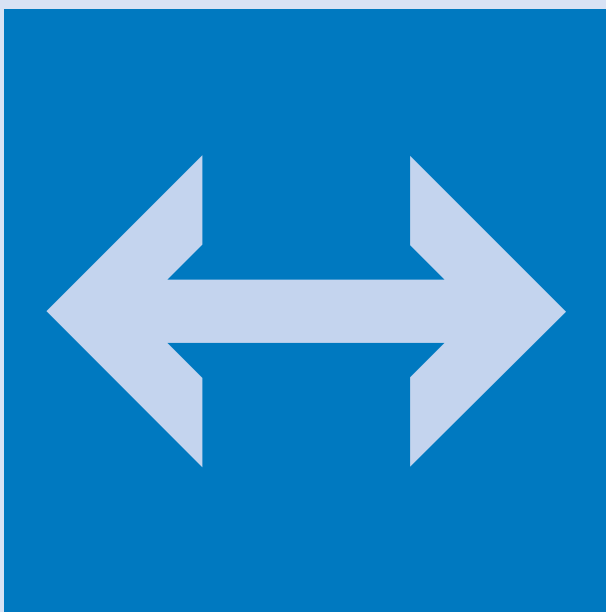


# UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2015



Begleitmaterial  
zur Pressekonferenz  
am 12. Juli 2016  
in Berlin



# **UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2015**

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Internet: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

**Fachliche Infomationen zu dieser Veröffentlichung:**

Bereich „Verkehrsunfälle“

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

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

Kontaktformular: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

**Journalistische Anfragen:**

Pressestelle

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

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

Kontaktformular: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

**Fachliche und allgemeine Informationen zum Datenangebot:**

Zentraler Auskunftsdienst

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

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

Kontaktformular: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

Diese Broschüre ist anlässlich einer Pressekonferenz am 12. Juli 2016 veröffentlicht worden.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

**Inhalt**

Einleitung .....	5
1. Langfristige Entwicklung in Deutschland .....	7
2. Das Unfallgeschehen 2015 .....	9
3. Unfallursachen .....	11
4. Unfallgeschehen nach Ortslagen .....	13
4.1 Überblick .....	13
4.2 Innerorts .....	13
4.3 Landstraßen .....	14
4.4 Autobahnen .....	14
5. Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme.....	17
6. Verunglückte nach Bundesländern .....	19
7. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern .....	21
7.1 Kinder .....	21
7.2 Jugendliche .....	22
7.3 Junge Erwachsene .....	22
7.4 Senioren.....	24
8. Entwicklung in der Europäischen Union .....	27
9. Ausgewählte Entwicklungen im Verkehrsunfallgeschehen seit 1991 .....	29
9.1 Zahl der getöteten Kraftrad- und Fahrradfahrer nur unterdurchschnittlich gesunken .....	29
9.2 Unfallursache Alkohol und nicht angepasste Geschwindigkeit stark zurückgegangen .....	30
9.3 Demografischer Wandel: Anteil der im Verkehr besonders gefährdeten Altersgruppe der Senioren steigt .....	31
 <b>Anhang</b>	
A    Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen .....	33
B    Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik .....	35
C    Grundbegriffe der Unfallstatistik .....	37



## Einleitung

Die Zahl der Verkehrstoten ist 2015 das zweite Jahr in Folge gestiegen. Das gab es seit 1991 nicht mehr. Ist das eine Trendwende, nachdem über einen langen Zeitraum hinweg die Opferzahlen fast kontinuierlich gesunken sind? Sind daher neue Maßnahmen notwendig, um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern?

Die Bundesregierung hatte sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm von 2011 das Ziel gesteckt, die Zahl der Todesopfer bis zum Jahr 2020 um 40 % zu senken, die Europäische Kommission will die Verkehrstoten im Straßenverkehr in Europa bis zum Jahr 2020 halbieren. Können diese Ziele noch erreicht werden?

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

In dieser Broschüre werden die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik des Jahres 2015 und wichtige Veränderungen in den letzten 25 Jahren vorgestellt. Welche Trends haben das Unfallgeschehen geprägt? Was hat sich überdurchschnittlich verbessert? Wo waren die Erfolge nicht so groß? Beispielhaft werden drei Entwicklungen betrachtet, die bei der weiteren Steigerung der Verkehrssicherheit eine Rolle spielen könnten.



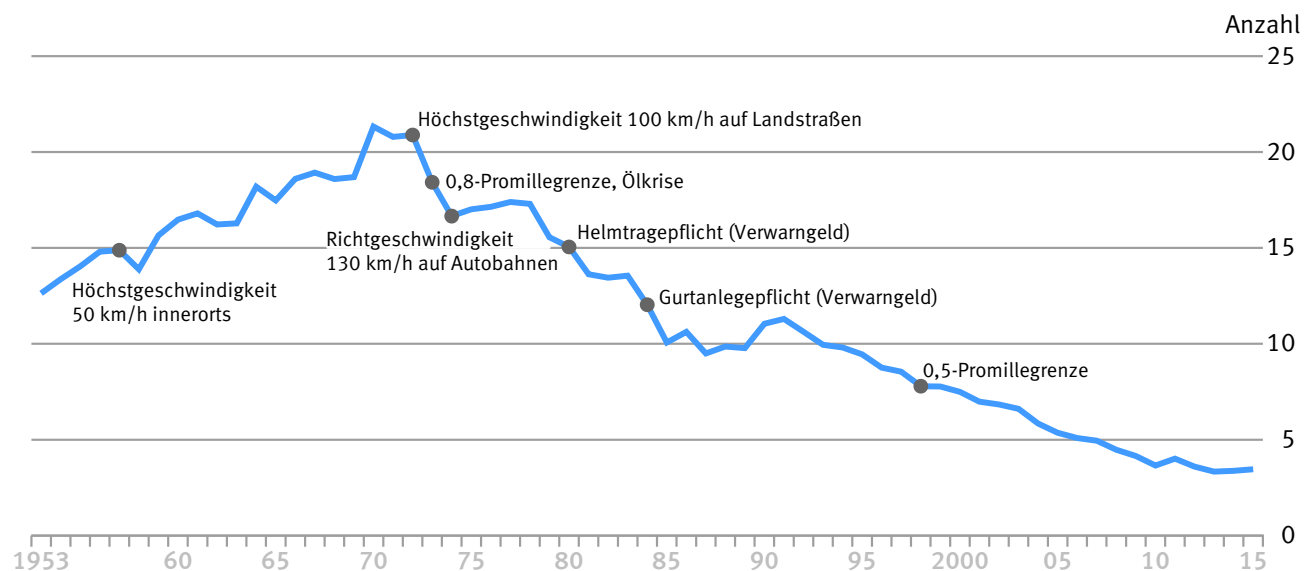


## 1. Langfristige Entwicklung in Deutschland

Schaubild 1

### Verkehrstote

in 1 000



2016 - 15 - 0618

Im Jahr 2015 starben 3 459 Menschen auf Deutschlands Straßen. Damit ist die Zahl der Verkehrstoten das zweite Jahr in Folge gestiegen (2013: 3 339, 2014: 3 377). Dennoch sind dies immer noch deutlich weniger Todesopfer als in den Jahren 1950 bis 2012: 1950 kamen bundesweit (ohne Saarland) 7 408 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Im Jahr 1953, wofür erstmals die Zahl der Verkehrstoten nach dem heutigen Gebietsstand vorliegt, waren es 12 631 Verkehrstote. In den Folgejahren stieg die Zahl der Getöteten weiter. Der traurige Rekord wurde 1970 erreicht: 21 332 Menschen verloren ihr Leben bei Verkehrsunfällen. Seitdem ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr mit wenigen Ausnahmen, wie zum Beispiel nach der deutschen Vereinigung und 2011, kontinuierlich gesunken. Mit 3 339 Todesfällen wurde im Jahr 2013 der bisher niedrigste Wert erreicht.

Tabelle 1 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle

Gegenstand der Nachweisung	1970	1990	2000	2010	2015	Veränderung 2015 gegenüber 1970
	Anzahl					%
Unfälle mit Personenschaden . . . . .	414 362	389 350	382 949	288 297	305 659	- 26,2
Getötete . . . . .	21 332	11 046	7 503	3 648	3 459	- 83,8
Verletzte . . . . .	578 032	510 931	504 074	371 170	393 432	- 31,9
Kraftfahrzeugbestand in Millionen . . . . .	20,8	43,6	53,1	52,3	55,8	167,8
Getötete je 100 000 des Bestands . . . . .	102,5	25,3	14,1	7,0	6,2	- 93,9
Verunglückte je 100 000 des Bestands . . . . .	2 879,2	1 197,0	963,3	716,8	711,9	- 75,3

Die erzielten Fortschritte in der Verkehrssicherheit sind über einen langen Zeitraum betrachtet also immens. Die Zahl der Getöteten ging bundesweit seit 1970 um 84 % zurück. Die Zahl der Verletzten sank um ein Drittel.

Die Entwicklung ist umso erfreulicher, da gleichzeitig der Kraftfahrzeugbestand stark gestiegen ist: 1953 waren in Deutschland 4,8 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, 2015 bereits 55,8 Millionen. Bezogen auf 100 000 zugelassene Fahrzeuge ist das Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, somit deutlich gesunken: 1953 waren auf 100 000 Fahrzeuge rund 265 Getötete gekommen, 1970 waren es 102 Getötete gewesen und im Jahr 2015 noch 6 Getötete.

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig. Dazu zählen: Verkehrsrechtliche Regelungen, wie die Einführung der Helm-, Gurt- und Kindersitzpflicht, die Senkungen der Höchstgrenze für den Blutalkoholkonzentrationswert, Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts, verbesserte Fahrzeugtechnik und -sicherheit, straßenbauliche Maßnahmen, eine verstärkte Verkehrssteuerung, mehr Verkehrskontrollen, die Einrichtung von Fußgängerzonen, ein weiterentwickeltes Rettungswesen, verbesserte medizinische Erstversorgung, Verkehrserziehung und anderes.

## 2. Das Unfallgeschehen 2015

Bundesweit registrierte die Polizei 2015 insgesamt 2,5 Millionen Unfälle, das waren 4,6 % mehr als im Jahr 2014. Bei sieben von acht Unfällen blieb es bei Sachschaden, bei jedem achten Unfall gab es Getötete oder Verletzte. Die Zahl der Sachschadensunfälle stieg um 5,1 % auf 2,2 Millionen. Zugleich nahm die Zahl der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, um 1,1 % auf 305 659 zu. Hierbei verunglückten insgesamt 396 891 Menschen, ein Plus von 1,0 %.

**Tabelle 2      Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr**

Gegenstand der Nachweisung	2015	2014	Veränderung 2015 gegenüber 2014
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt . . . . .	2 516 831	2 406 685	4,6
davon:			
Unfälle mit Personenschaden . . . . .	305 659	302 435	1,1
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne <sup>1</sup> . . . . .	68 776	70 479	– 2,4
sonstige Sachschadensunfälle . . . . .	2 142 396	2 033 771	5,3
Verunglückte insgesamt . . . . .	396 891	392 912	1,0
davon:			
Getötete . . . . .	3 459	3 377	2,4
Schwerverletzte . . . . .	67 706	67 732	0,0
Leichtverletzte . . . . .	325 726	321 803	1,2

<sup>1</sup> Unfälle in Verbindung mit einem Straftatbestand oder einer Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und mindestens ein Fahrzeug musste abgeschleppt werden. Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel sind in „sonstige Sachschadensunfälle“ enthalten.

Die Entwicklung bei den Sachschadensunfällen verlief nicht einheitlich: Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, ist im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 2,4 % auf 68 776 Unfälle gesunken. Dagegen sind die sonstigen Sachschadensunfälle um 5,3 % auf 2,1 Millionen gestiegen.

Besonders Besorgnis erregend ist, dass 2015 die Zahl der Verkehrstoten sowie der Verletzten im Vergleich zum Vorjahr gestiegen ist: Im Jahr 2015 starben 3 459 Menschen auf Deutschlands Straßen, das waren 2,4 % oder 82 Menschen mehr als 2014. Auch die Zahl der Leichtverletzten ist gestiegen, und zwar um 1,2 %. Dagegen blieb die Zahl der Schwerverletzten im Vergleich zu 2015 fast konstant.



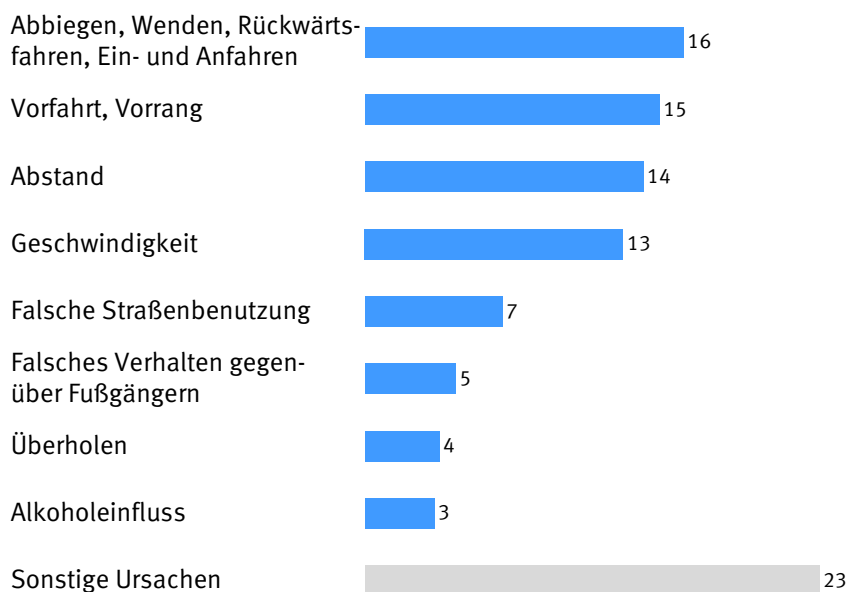
### 3. Unfallursachen

Unfälle können nicht immer auf einen einzigen Grund zurückgeführt werden. Im Jahr 2015 registrierte die Polizei in Deutschland bei den 305 659 Unfällen mit Personenschaden im Schnitt 1,4 Ursachen. Menschliches Fehlverhalten war dabei die mit großem Abstand häufigste Unfallursache: 88 % waren Fehlverhalten von Fahrzeugführern, 3 % waren Fehlverhalten von Fußgängerinnen und Fußgängern. Allgemeine Ursachen wie Straßenverhältnisse, Witterungsbedingungen und Hindernisse, zum Beispiel in Form von Wild auf der Fahrbahn, machten rund 8 % und technische Mängel und Wartungsmängel 1 % der Unfallursachen aus.

Hauptunfallursache bei Fahrzeugführern im Jahr 2015 waren Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie beim Ein- und Anfahren (16 %). Am zweithäufigsten wurde die Vorfahrt beziehungsweise der Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer missachtet (15 %). Häufig wurde auch der Abstand nicht eingehalten (14 %) beziehungsweise die Geschwindigkeit nicht angepasst (13 %).

Schaubild 2

#### Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden 2015 in %



2016 - 15 - 0519

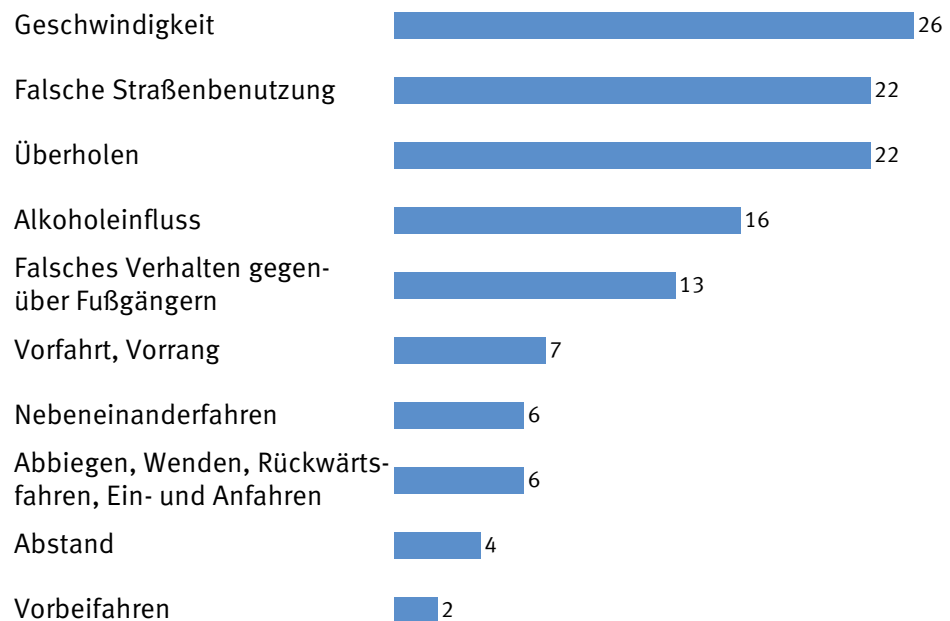
Allerdings haben Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit nach wie vor die schlimmsten Unfallfolgen: Im Jahr 2015 gab es bei Unfällen, bei denen die Polizei mindestens einem der Fahrzeugführer zu schnelles Fahren zur Last legte, 26 Tote je 1 000 Unfälle mit Personenschaden, bei allen Unfällen waren es 11 Getötete. Auch die Zahl der Schwerverletzten war mit 345 je 1 000 Unfällen mit Personenschaden überdurchschnittlich hoch (im Durchschnitt aller Unfallursachen 222).

Im Jahr 2015 kamen 1 192 Menschen bei Geschwindigkeitsunfällen ums Leben, 63 074 wurden verletzt. Damit starb mehr als jeder Dritte (34 %) aller im Straßenverkehr Getöteten bei Unfällen aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit.

Schaubild 3

**Verkehrstote nach Unfallursachen 2015**

je 1 000 Unfälle mit Personenschaden



2016 - 15 - 0520

Vergleichsweise schwerwiegende Folgen hat auch die Unfallursache Alkoholeinfluss mit 16 Getöteten und 344 Schwerverletzten je 1 000 Unfälle mit Personenschaden. Insgesamt wurden im Jahr 2015 bei Alkoholunfällen 256 Verkehrsteilnehmer getötet, 4 590 schwerverletzt. Das war nahezu jeder 14. Verkehrstote und 15. Schwerverletzte.

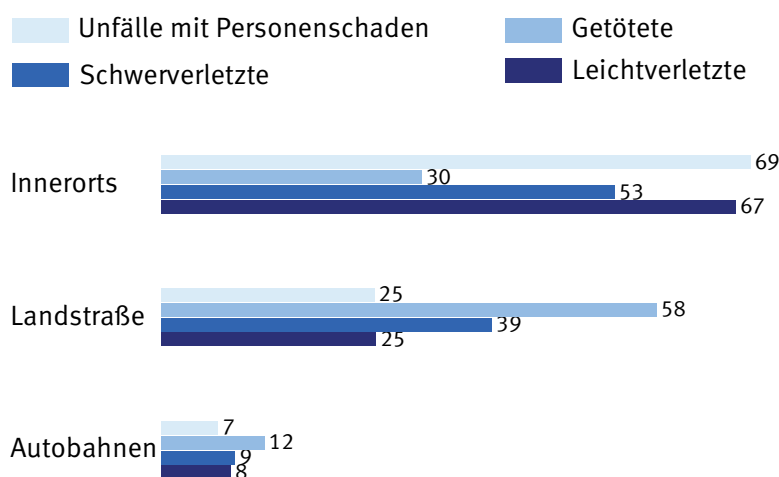
## 4. Unfallgeschehen nach Ortslagen

### 4.1 Überblick

Wie in den Vorjahren gab es die große Mehrheit der Verkehrsunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften. Dies traf im Jahr 2015 auf rund drei Viertel (73,7 %) aller polizeilich erfassten Unfälle und auf zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden (68,6 %) zu. Entsprechend verunglückte die Mehrheit aller Schwer- und Leichtverletzten auf Innerortsstraßen (52,8 % beziehungsweise 66,9 %). Die meisten Verkehrstoten gibt es jedoch bei Unfällen auf Landstraßen: Im Jahr 2015 waren es 57,7 % aller Todesopfer. Auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften starben 30,3 % und auf Autobahnen 12,0 % aller Verkehrstoten.

Schaubild 4

#### Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte nach Ortslagen 2015 in %



2016 - 15 - 0521

Die Gefahr tödlich zu verunglücken ist auf Landstraßen somit besonders hoch: Kamen bei Innerortsstraßen 5 Getötete auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden, waren es auf Landstraßen 26 Getötete und auf Autobahnen 21 Getötete. Der Grund dafür sind die höheren Geschwindigkeiten auf Landstraßen und Autobahnen. Auf Landstraßen kommen zudem risikoerhöhende Faktoren hinzu, wie fehlende Trennung des Gegenverkehrs, schlechte Überholmöglichkeiten, Kreuzungen oder Hindernisse wie Bäume neben der Fahrbahn.

### 4.2 Innerorts

Nirgendwo sonst bewegen sich so viele Verkehrsteilnehmer auf so engem Raum wie innerorts. Zudem findet innerhalb von Ortschaften der größte Teil des Fußgänger- und Radverkehrs statt. Daher sind hier häufig schwächere Verkehrsteilnehmer von Unfällen betroffen: 95,5 % aller im Straßenverkehr verletzten Fußgänger und 90,8 % aller verletzten Fahrradnutzer verunglückten 2015 innerorts. Bei den Todesopfern waren es 70,2 % aller im Straßenverkehr getöteten Fußgänger und 61,6 % aller getöteten Radfahrer.

2015 starben bei Unfällen innerhalb von Ortschaften insgesamt 1 048 Menschen. Die meisten Todesopfer waren zu Fuß (377 Menschen) oder mit dem Fahrrad unterwegs (236 Menschen), gefolgt von Pkw-Insassen (217) und Kraftradnutzern (169). Auf Straßen innerhalb von Ortschaften starben somit mehr Radfahrer und mehr Fußgänger als Pkw-Insassen.

Jeder vierte Unfall (26,1 %) und jeder siebte Verkehrstote innerorts war darauf zurückzuführen, dass ein einbiegendes oder kreuzendes Fahrzeug die Vorfahrt missachtete (158 Getötete oder 15,1 %). Die im Durchschnitt schlimmsten Unfallfolgen hatten jedoch Zusammenstöße zwischen einem Fußgänger, der die Straße querte, und einem Fahrzeug. Darauf war innerorts jedes vierte Todesopfer zurückzuführen (251 Menschen oder 24,0 %), aber nur jeder vierzehnte Unfall (7,2 %).

### 4.3 Landstraßen

Die meisten Verkehrstoten gibt es auf Landstraßen. Im Jahr 2015 starben dort 1 997 Menschen, das waren 57,7 % aller Verkehrstoten. Gleichzeitig fand hier nur jeder vierte Unfall mit Personenschaden statt (24,8 %). Die Unfallfolgen waren damit im Durchschnitt besonders schwerwiegend.

Die meisten Verkehrstoten auf Landstraßen kamen in einem Pkw ums Leben (57,5 % oder 1 148 Menschen), jeder vierte war ein Kraftradnutzer (25,3 % oder 505 Getötete). 121 Menschen waren zu Fuß und 146 mit dem Fahrrad unterwegs, als sie tödlich verunglückten. Besonders gefährlich sind Landstraßen für Pkw-Insassen und Nutzer von Krafträdern: 70,9 % aller tödlich verunglückten Pkw- und 72,0 % aller tödlich verunglückten Kraftradnutzer starben nach Unfällen auf Landstraßen.

Die häufigste Ursache für die tödlichen Unfälle auf Landstraßen ist zu schnelles Fahren: 2015 kamen bei Geschwindigkeitsunfällen auf Landstraßen 751 Menschen ums Leben, das waren 37,6 % aller auf Landstraßen Getöteten. Bei den Schwerverletzten war es jeder Dritte (8 488 Menschen oder 32,5 %).

Jeder vierte Unfall mit Personenschaden (25,9 %) auf Landstraßen ereignete sich in einer Kurve. Im Jahr 2015 starben dabei 721 Menschen, das waren 36,1 % aller Verkehrsoffer auf Landstraßen. Diese Unfälle passierten in der Regel, weil der Fahrer oder die Fahrerin in der Kurve die Kontrolle über das Fahrzeug verloren hatte und von der Straße abkam. Bei über der Hälfte der tödlichen Unfälle in Kurven kam es zu einem Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn; hier wiederum am häufigsten zu einem Aufprall auf einen Baum. Insgesamt starb jedes vierte Unfallopfer auf Landstraßen bei einem Baumunfall (25,9 % oder 517 Menschen).

### 4.4 Autobahnen

Im Jahr 2015 kam es zu 20 113 Unfällen mit Personenschaden auf Deutschlands Autobahnen. Dabei starben 414 Menschen, 5 834 wurden schwer verletzt. Unter den Getöteten waren 255 Pkw-Insassen, 86 Insassen von Güterkraftfahrzeugen und 39 Fußgänger.

Eine der Hauptunfallursachen auf Autobahnen ist zu schnelles Fahren. Im Jahr 2015 war mehr als ein Drittel (6 916) der Autobahnunfälle darauf zurückzuführen, dass mindestens ein Beteiligter die Höchstgeschwindigkeit überschritten hatte beziehungsweise für die vorliegenden Straßen- oder Witterungsverhältnisse zu schnell fuhr. Insgesamt fanden 206 Menschen bei Geschwindigkeitsunfällen auf Autobahnen den Tod,

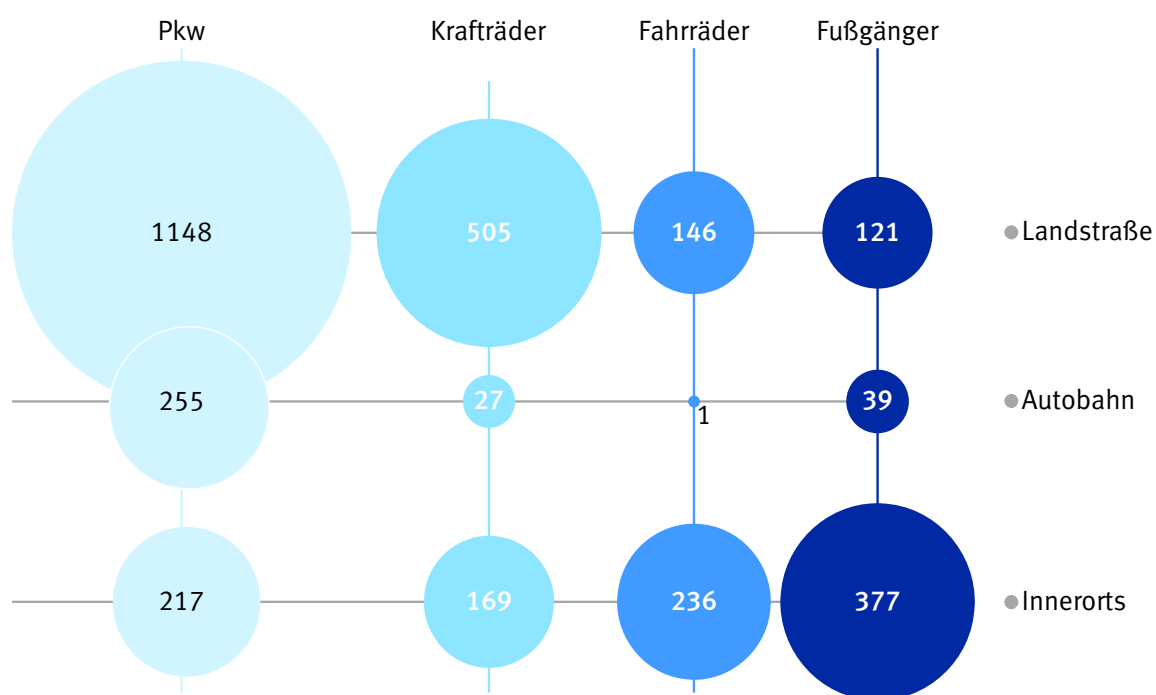


2 443 wurden schwer verletzt. Das war jeder zweite Getötete (49,8 %) und 41,9 % aller Schwerverletzten auf deutschen Autobahnen.

Dennoch sind Autobahnen – bezogen auf die gefahrenen Kilometer – die sichersten Straßen: Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen haben 2015 Kraftfahrzeuge auf deutschen Straßen insgesamt 757 Milliarden Kilometer zurückgelegt, davon ein Drittel auf Autobahnen (31,3 %). Aber nur jeder fünfzehnte Unfall mit Personenschaden (6,6 %) und jeder achte Verkehrstote (12,0 %) entfiel auf eine Autobahn.

Schaubild 5

### Verkehrstote nach ausgewählten Beteiligungsarten und Ortslage 2015



2016 - 15 - 0529



## 5. Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Der Personenkraftwagen ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Pkw-Fahrer sind daher häufiger als andere Verkehrsteilnehmergruppen an Unfällen beteiligt. Auch werden mit Abstand die meisten Verunglückten im Straßenverkehr in einem Pkw getötet oder verletzt. Die Unfallfolgen sind für Pkw-Insassen allerdings im Durchschnitt weniger schwerwiegend als für andere Verkehrsteilnehmer: Pkw erbrachten im Jahr 2014 rund 80 % der Fahrleistung und waren 2015 an 81,4 % der Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Aber nur 55,8 % aller Verletzten und 46,8 % aller Verkehrstoten verunglückten mit einem Pkw.

**Tabelle 3 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung 2015**

Art der Verkehrsbeteiligung	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Anteil an Getöteten insgesamt	Anteil an Schwer-verletzten insgesamt	Anteil an Leicht-verletzten insgesamt
	Anzahl			%		
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern . . . . .	383	14 230	63 563	11,1	21,0	19,5
darunter						
Pedelecs . . . . .	36	871	2 035	1,0	1,3	0,6
Krafträdern . . . . .	701	13 044	32 301	20,3	19,3	9,9
Pkw . . . . .	1 620	29 586	190 077	46,8	43,7	58,4
Bussen . . . . .	5	429	5 673	0,1	0,6	1,7
Güterkraftfahrzeugen . . . . .	146	1 835	7 613	4,2	2,7	2,3
Fußgänger/-innen . . . . .	537	7 792	23 281	15,5	11,5	7,1
Sonstige . . . . .	67	790	3 218	1,9	1,2	1,0
Insgesamt . . . . .	3 459	67 706	325 726	100	100	100

Demgegenüber waren die Unfallfolgen für Fußgänger und Kraftradnutzer im Durchschnitt deutlich gravierender. Die mit Abstand durchschnittlich schwersten Unfallfolgen erleiden Menschen, die mit einem Kraftrad verunglücken: Krafträder erbrachten im Jahr 2014 nur rund 2 % der jährlichen Fahrleistung. 2015 waren Krafträder jedoch an 15 % der Unfälle mit Personenschaden beteiligt und stellten sowohl jeden fünften Getöteten (20 %) als auch Schwerverletzten (19 %).

Die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger. Sie stellen 7,9 % der Verletzten insgesamt und 15,5 % aller bei Verkehrsunfällen getöteten Personen. Im Gegensatz zu den Fußgängern, ist das Verletzungsrisiko für Fahrradfahrer höher als das Todesrisiko: Fahrradfahrer stellen rund ein Fünftel (19,8 %) der Verletzten, aber ein Neuntel (11,1 %) der Verkehrstoten.

Bei den Todesopfern im Straßenverkehr ergeben sich für die vier häufigsten Verkehrsteilnehmergruppen folgende Aussagen:

Von den 3 459 im Jahr 2015 im Straßenverkehr getöteten Personen war

- jede zweite ein Insasse in einem Pkw
- jede fünfte ein Fahrer oder Mitfahrer auf einem Kraftrad
- jede sechste ein Fußgänger
- jede neunte ein Fahrradfahrer

Das hohe Todesrisiko für Krafnadnutzer wird auch in Bezug auf den Kraftfahrzeugbestand deutlich: Bezogen auf 100 000 zugelassene Fahrzeuge lag das Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2015 tödlich verletzt zu werden, für Benutzer von Krafträdern bei 11 Getöteten je 100 000 Krafträder. Der entsprechende Wert für die Pkw-Insassen lag bei 4 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge. Das Risiko, auf einem Kraftrad getötet zu werden, war im Jahr 2015 also dreimal so hoch wie im Auto. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Kraftradfahrer erreichen hohe Geschwindigkeiten und sind bei einem Unfall nahezu ungeschützt. Demzufolge sind die Unfallfolgen oft schwerer. Damit bestätigt die Unfallstatistik, was viele vermuten: Kraftradfahren ist gefährlich. Allerdings hat diese Gefahr in den letzten Jahren abgenommen.

## 6. Verunglückte nach Bundesländern

Nicht in allen Bundesländern ist die Zahl der Verunglückten und Getöteten gleichermaßen gestiegen. In drei Bundesländern ist im Jahr 2015 die Zahl der Verunglückten gesunken, und in fünf Bundesländern ging die Zahl der Todesopfer zurück.

**Tabelle 4 Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2015 nach Ländern**

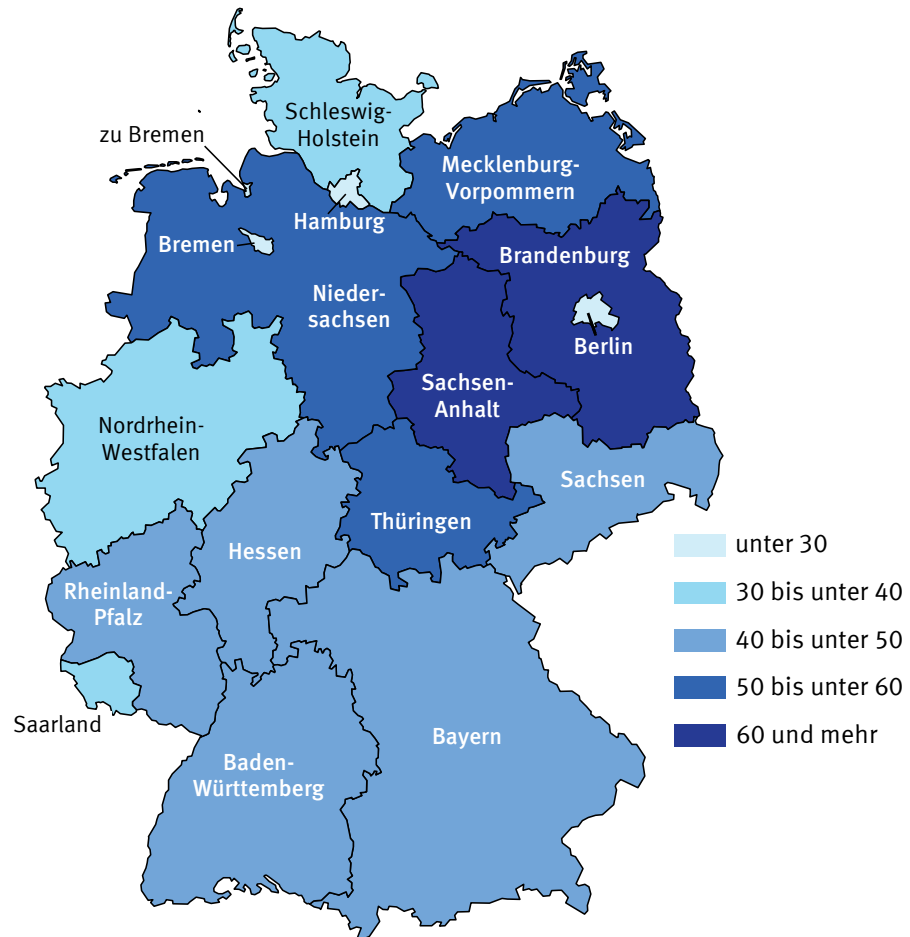
Land	Verunglückte	Veränderung gegenüber 2014	Darunter Getötete	Veränderung gegenüber 2014	Verunglückte je 100 000 Einwohner   <sup>1</sup>	Getötete je 1 Mill. Einwohner   <sup>1</sup>
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	
Deutschland . . . . .	396 891	1,0	3 459	2,4	489	43
Baden-Württemberg	48 618	1,5	483	3,6	454	45
Bayern . . . . .	71 775	2,3	614	- 0,8	566	48
Berlin . . . . .	17 840	2,0	48	- 7,7	514	14
Brandenburg . . . . .	11 004	1,0	179	28,8	448	73
Bremen . . . . .	4 035	2,4	17	41,7	610	26
Hamburg . . . . .	10 103	1,9	20	- 47,4	573	11
Hessen . . . . .	28 348	- 0,1	242	8,5	465	40
Mecklenburg-Vorpommern . . . . .	7 023	6,8	93	1,1	439	58
Niedersachsen . . . . .	43 399	0,0	457	2,5	554	58
Nordrhein-Westfalen	76 782	- 0,9	522	0,0	435	30
Rheinland-Pfalz . . . . .	19 291	0,0	194	10,9	481	48
Saarland . . . . .	5 236	0,7	31	6,9	529	31
Sachsen . . . . .	17 225	1,1	192	4,3	425	47
Sachsen-Anhalt . . . . .	10 635	0,2	145	5,1	476	65
Schleswig-Holstein . . . . .	16 485	2,3	107	- 11,6	582	38
Thüringen . . . . .	9 092	6,8	115	- 5,0	422	53

|<sup>1</sup>Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2014.

Gemessen an der Zahl der Einwohner lag das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, in Deutschland insgesamt bei 489 Verunglückten je 100 000 Einwohner. Überdurchschnittlich hoch war das Risiko in Bremen (610 Verunglückte je 100 000 Einwohner), Schleswig-Holstein (582) und Hamburg (573). Den niedrigsten Wert hatte Thüringen mit 422 Verunglückten je 100 000 Einwohner.

Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, lag im Jahr 2015 in Deutschland bei 43 Todesopfern je 1 Million Einwohner. Weit unter diesem Durchschnittswert liegen regelmäßig die Stadtstaaten Hamburg (11), Berlin (14) und Bremen (26). Diese haben aufgrund der höheren Einwohnerdichte und weniger Landstraßen – auf denen die Gefahr größer ist, bei einem Unfall getötet zu werden – generell niedrigere Werte als Flächenländer. Nordrhein-Westfalen (30) und das Saarland (31) waren die Flächenländer mit den wenigsten Getöteten je 1 Million Einwohner. Überdurchschnittlich viele Todesopfer gab es in Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern (jeweils 58) sowie in Sachsen-Anhalt (65). Mit 73 Todesopfern je 1 Million Einwohner war der Wert in Brandenburg am höchsten.

Schaubild 6  
**Verkehrstote nach Bundesländern 2015**  
 Je 1 Million Einwohner



2016 - 15 - 0522

Im Zuge der deutschen Vereinigung war das Verkehrsaufkommen in den neuen Bundesländern enorm gestiegen. Dies führte zu steigenden Zahlen bei den Unfalltoten. In den letzten 25 Jahren hat sich jedoch in den ostdeutschen Ländern das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich zu verunglücken, stärker verringert als im Westen: Bezogen auf 1 Million Einwohner sank die Zahl der Verkehrstoten von 1991 bis 2015 in den neuen Bundesländern (ohne Berlin) um 76,9 %. Im Früheren Bundesgebiet (einschließlich Berlin) waren es – 65,7 %. Das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, hat sich daher zwischen Ost und West deutlich angenähert, unterscheidet sich aber immer noch: Im Jahr 1991 waren in den östlichen Bundesländern 250 Menschen je 1 Million Einwohner im Straßenverkehr gestorben, in den westlichen 117. Im Jahr 2015 waren es im Osten 58 und im Westen 40.

## 7. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern

### 7.1 Kinder

Unfälle mit Kindern gehören nach wie vor zu den traurigsten Kapiteln des Verkehrsalltags. 2015 verunglückten auf Deutschlands Straßen 28 235 Kinder, davon 84 tödlich. Im Durchschnitt kam im Jahr 2015 alle 19 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden.

**Tabelle 5 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Art der Verkehrsbeteiligung	2015	1991	Veränderung 2015 gegenüber 1991
	Anzahl		%
Verunglückte . . . . .	28 235	51 284	– 44,9
darunter:			
Fußgänger/-innen . . . . .	6 568	15 775	– 58,4
Fahrradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . . . .	9 073	17 295	– 47,5
Insassen von Pkw . . . . .	10 737	16 583	– 35,3
Getötete . . . . .	84	511	– 83,6
darunter:			
Fußgänger/-innen . . . . .	27	185	– 85,4
Fahrradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . . . .	17	108	– 84,3
Insassen von Pkw . . . . .	34	196	– 82,7
Verunglückte je 1 Million 0- bis 14-Jährige . . . . .	2 642	3 941	– 33,0
Getötete je 1 Million 0- bis 14-Jährige . . . . .	8	39	– 79,5

|<sup>1</sup> Einschließlich Mitfahrer/-innen.

Kleinkinder im Alter bis 6 Jahren sind meist im Pkw ihrer Eltern unterwegs, demzufolge verunglücken sie hier am häufigsten (63,2 % im Jahr 2015). Ab dem Schulalter nehmen Kinder mehr und mehr selbstständig als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teil: Zwar verunglücken Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren immer noch am häufigsten in einem Auto (41,5 %), aber etwa jedes dritte verunglückte Kind (29,9 %) in diesem Alter war als Fußgänger und rund jedes vierte als Radfahrer (23,6 %) unterwegs. 10- bis 14-Jährige verunglückten am häufigsten auf ihrem Fahrrad (45,9 %).

Jungen sind gefährdeter im Straßenverkehr zu verunglücken als Mädchen: 56,1 % der verunglückten Kinder unter 15 Jahren waren Jungen, 43,9 % Mädchen. Dies dürfte an ihrer stärkeren Verkehrsbeteiligung und an der größeren Risikobereitschaft liegen.

Der häufigste Fehler, der bei den 6- bis 14-jährigen verunfallten Radfahrern beobachtet wurde, war eine falsche Nutzung der Straße (22,1 %), vor allem wurde auf der falschen Fahrbahnseite gefahren. Häufigste Fehler bei gleichaltrigen Fußgängern war das Überqueren der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (50,4 %).

Insgesamt haben Kinder aber im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil ein geringeres Unfallrisiko als andere Altersgruppen: 13,2 % der Bevölkerung in Deutschland im Jahr 2015 waren Kinder unter 15 Jahren, aber nur 7,1 % aller im Verkehr Verunglückten.

## 7.2 Jugendliche

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

Im Jahr 2015 verunglückten 19 820 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr, das waren durchschnittlich 54 Jugendliche täglich. 72 Jugendliche starben bei Verkehrsunfällen. Insgesamt haben Jugendliche im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil ein vergleichsweise hohes Unfallrisiko: 3,0 % der Bevölkerung in Deutschland waren 15- bis 17-Jährige, aber 5,0 %, aller im Verkehr Verunglückten.

Die meisten der 15- bis 17-jährigen Unfallopfer verloren im Jahr 2015 auf einem Kraftrad ihr Leben im Straßenverkehr (33 Jugendliche). Am zweithäufigsten kamen 15- bis 17-Jährige in einem Auto ums Leben (20 Jugendliche).

Jeder zweite der 15 201 Jugendlichen (51,9 %), die an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, hatte diesen auch verursacht. Dies entspricht dem Durchschnittswert (51,7 %) der Unfallbeteiligten insgesamt. 15- bis 17-Jährige verursachten die meisten Unfälle als Fahrer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen (32,2 %), am zweithäufigsten als Radfahrer (30,3 %) und danach als Fahrer eines Kraftrades mit Versicherungskennzeichen (25,2 %). 473 Jugendliche waren im Jahr 2015 als Fahrer eines Pkw an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt, davon trugen mehr als die Hälfte (59,0 %) die Hauptschuld an dem Unfall.

Wenn Jugendliche als Fahrzeugführer an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, fielen sie am häufigsten durch überhöhte Geschwindigkeit (13,7 %) und falsche Straßenbenutzung (9,6 %) auf.

## 7.3 Junge Erwachsene

Junge Erwachsene sind immer noch die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr: 13,7 % aller Getöteten und 16,7 % aller Verletzten waren zwischen 18 und 24 Jahren alt, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur bei 7,7 % lag. Die besondere Gefahr des Straßenverkehrs für die 18- bis 24-Jährigen zeigt sich auch daran, dass von allen im Jahr 2014 Gestorbenen dieser Altersgruppe (2 013) etwa jeder vierte (24,6) bei einem Verkehrsunfall zu Tode kam.

Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken 18- bis 24-Jährige in einem Pkw: Im Jahr 2015 waren es 69,6 % der insgesamt 66 156 im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen, in den übrigen Altersklassen waren es im Schnitt nur 53,1 %. Am zweithäufigsten verunglückten 18- bis 24-Jährige auf einem Fahrrad (11,6 %), erst an dritter Stelle folgte das Kraftrad (11,2 %). Junge Männer verunglückten im Straßenverkehr deutlich häufiger als junge Frauen: 54,5 % der verunglückten jungen Erwachsenen waren Männer, 45,5 % Frauen.

60,7 % der 18- bis 24-jährigen Unfallopfer starben als Fahrer oder Mitfahrer in einem Auto. Drei von vier getöteten Pkw-Insassen fuhren das Auto, in dem sie verunglückten, selbst (74,6 %).

Häufigster Fehler der Pkw-Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden war eine nicht angepasste Geschwindigkeit (21,7 %). Danach kamen Abstandsfehler mit einem Anteil von 16,1 %.



**Tabelle 6    Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte  
18- bis 24-Jährige 2015**

Verunglückte 18- bis 24-Jährige	Insgesamt	Darunter Männlich	Anteil männlich an insgesamt
	Anzahl		%
<b>Insgesamt</b>			
Verunglückte . . . . .	66 156	36 042	54,5
Getötete . . . . .	473	373	78,9
<b>Pkw</b>			
Verunglückte . . . . .	46 047	22 541	49,0
davon:			
Fahrer/-innen . . . . .	34 106	17 460	51,2
Mitfahrer/-innen . . . . .	11 941	5 081	42,6
Getötete . . . . .	287	206	71,8
davon:			
Fahrer/-innen . . . . .	214	158	73,8
Mitfahrer/-innen . . . . .	73	48	65,8
<b>Kraftrad</b>			
Verunglückte . . . . .	7 395	5 842	79,0
davon:			
Fahrer/-innen . . . . .	6 889	5 653	82,1
Mitfahrer/-innen . . . . .	506	189	37,4
Getötete . . . . .	119	111	93,3
davon:			
Fahrer/-innen . . . . .	112	109	97,3
Mitfahrer/-innen . . . . .	7	2	28,6
<b>Fahrrad</b>			
Verunglückte . . . . .	7 649	4 671	61,1
Getötete . . . . .	15	9	60,0

Bezogen auf 1 Million Einwohner dieser Altersklasse verunglückten 10 623 junge Erwachsene, 76 junge Erwachsene je 1 Million Einwohner verloren im Jahr 2015 bei Verkehrsunfällen ihr Leben. Damit ist das Tötungsrisiko für die 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr immer noch deutlich höher als das durchschnittliche Risiko aller Altersgruppen (43). Langfristig ist allerdings ein deutlicher Abwärtstrend zu beobachten: War vor 25 Jahren noch fast jeder vierte Verkehrstote ein 18- bis 24-Jähriger gewesen, so traf dies im Jahr 2015 erstmals „nur“ auf jeden siebten in diesem Alter zu.

## 7.4 Senioren

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

**Tabelle 7 Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung 2015**

Art der Verkehrsbeteiligung	Insgesamt	Darunter im Alter von 65 Jahren und mehr	Anteil der verunglückten Senioren an Verunglückten insgesamt
	Anzahl		%
Verunglückte . . . . .	396 891	48 690	12,3
darunter:			
Fußgänger/-innen . . . . .	31 610	6 967	22,0
Fahrradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . . . .	78 176	13 685	17,5
Kraftradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . . . .	46 046	3 003	6,5
Insassen von Pkw . . . . .	221 283	22 675	10,2
Insassen von Kraftomnibussen . . . . .	6 107	1 308	21,4
Getötete . . . . .	3 459	1 024	29,6
darunter:			
Fußgänger/-innen . . . . .	537	281	52,3
Fahrradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . . . .	383	198	51,7
Kraftradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . . . .	701	69	9,8
Insassen von Pkw . . . . .	1 620	430	26,5
Insassen von Kraftomnibussen . . . . .	5	4	80,0

<sup>1</sup> Einschließlich Mitfahrer/-innen.

Das zeigt sich auch in den Unfallzahlen: 2015 verunglückten insgesamt 48 690 Menschen im Alter ab 65 Jahren im Straßenverkehr. Knapp die Hälfte verunglückte in einem Pkw, mehr als jeder vierte benutzte ein Fahrrad.

Insgesamt kamen 1 024 ältere Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. 430 Senioren starben in einem Pkw, 281 als Fußgänger und 198, als sie mit dem Rad unterwegs waren. Von den getöteten älteren Fahrradfahrern nutzten 29 ein Pedelec. Damit waren 80,6 % aller getöteten Pedelec-Fahrer 65 Jahre und älter, wobei die ab 75 Jährigen alleine 61,1 % ausmachten. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass ältere Nutzer von Pedelecs überfordert sind. Vielmehr werden Pedelecs wohl noch überwiegend von Älteren genutzt.

Ältere Menschen erleiden im Durchschnitt schwerere Unfallfolgen als jüngere. 2015 gehörten 12,1 % der Verletzten, aber 29,6 % der Getöteten der Generation 65+ an. Dies gilt besonders für ungeschützte Verkehrsteilnehmer: Der Anteil der Senioren an den verletzten Fahrradfahrern und Mitfahrern betrug 17,4 %, ihr Anteil an den verletzten Fußgängern 21,6 %. Doch mehr als die Hälfte der getöteten Fahrradfahrer und Fußgänger waren Senioren.

Ältere Autofahrer stehen insbesondere als Unfallverursacher im Fokus öffentlicher Diskussionen. Laut den Unfallzahlen verschuldeten im Jahr 2015 rund 210 000 Pkw-Fahrer einen Unfall mit Personenschaden. Junge Erwachsene verursachten am Steuer deutlich häufiger Unfälle als die Generation 65+: 2015 war jeder fünfte Autofahrer, der einen Unfall mit Personenschaden verursachte, zwischen 18 und 24 Jahre, jeder dreizehnte im Alter von 65 bis 74 Jahre und ebenfalls jeder dreizehnte 75 Jahre oder älter.

**Tabelle 8: An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Pkw-Fahrer nach Altersgruppen 2015**

Alter von ... bis unter ... Jahren	Beteiligte Pkw-Fahrer insgesamt		Darunter Pkw-Fahrer als Hauptverursacher des Unfalls		Anteil an beteiligten Pkw-Fahrern insgesamt
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Insgesamt   <sup>1</sup> . . . . .	378 156	100	209 950	100	55,5
darunter:					
18 – 25 . . . . .	63 152	16,7	41 290	19,7	65,4
25 – 65 . . . . .	254 165	67,2	128 894	61,4	50,7
65 – 75 . . . . .	25 849	6,8	15 692	7,5	60,7
75 und älter . . . . .	20 932	5,5	15 714	7,5	75,1

|<sup>1</sup> Einschließlich Pkw-Fahrern ohne Altersangabe.

**Tabelle 9: Getötete bei von Pkw-Fahrern verursachten Unfällen nach Altersgruppen der Pkw-Fahrer 2015**

Alter des Hauptverursachers von ... bis unter ... Jahren	Getötete insgesamt	Darunter	
		Pkw-Fahrer als Hauptverursacher	Anteil in %
Insgesamt   <sup>1</sup> . . . . .	2 049	1033	50,4
darunter			
18 – 25 . . . . .	416	197	47,4
25 – 65 . . . . .	1166	572	49,1
65 – 75 . . . . .	179	100	55,9
75 und älter . . . . .	275	164	59,6

|<sup>1</sup> Einschließlich Pkw-Fahrern ohne Altersangabe.

Insgesamt kamen im Jahr 2015 bei Unfällen, die durch Fehler von Pkw-Fahrern verursacht wurden, 2 049 Menschen ums Leben. Dabei starben 416 Menschen aufgrund eines Fahrfehlers eines jungen Erwachsenen, 275 Menschen durch den Fehler eines 75-Jährigen oder Älteren.

Ältere Pkw-Fahrer, die einen Unfall verursachen, gefährden sich dabei selbst sehr stark: Knapp 60 % der Unfalltoten, die durch Fehler von Pkw-Fahrern ab 75 Jahren verursacht wurden, waren die Unfallfahrer selbst. Bei den 18- bis 74-jährigen Unfallverursachern war dieser Anteil niedriger.

Es gilt aber auch: 2015 waren knapp 380 000 Pkw-Fahrer an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt. In 55,5 % der Fälle hatten die Pkw-Fahrer den Unfall auch selbst verursacht. Bei Fahrern der Generation 75+ war dies jedoch bei 75,1 % der Fälle – das ist mit Abstand der höchste Wert aller Altersgruppen. Zum Vergleich: Saßen junge Erwachsene am Steuer eines Pkw, hatten sie den Unfall in 65,4 % der Fälle verursacht. Bei Pkw-Fahrern zwischen 65 bis unter 75 Jahren waren es 60,7 %.

Die geringere Unfallbeteiligung von Senioren dürfte zum einen daran liegen, dass ältere Menschen nicht mehr täglich zur Arbeit fahren und somit seltener als jüngere am Straßenverkehr teilnehmen. Zum anderen wird mit zunehmendem Alter auch die Fahrweise defensiver. Pkw-Fahrern im Seniorenalter wurde häufiger als anderen Altersgruppen vorgeworfen, die Vorfahrt beziehungsweise den Vorrang anderer Fahrzeuge missachtet zu haben (22,4 %, andere Altersgruppen 16,4 %), gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren beziehungsweise Ein- und Anfahren (20,9 % zu 17,6 %). Dagegen wurde Senioren deutlich seltener zur Last gelegt, den Abstand nicht eingehalten (11,1 % zu 17,0 %) beziehungsweise die Geschwindigkeit nicht angepasst zu haben (6,1 % zu 13,9 %).

## 8. Entwicklung in der Europäischen Union

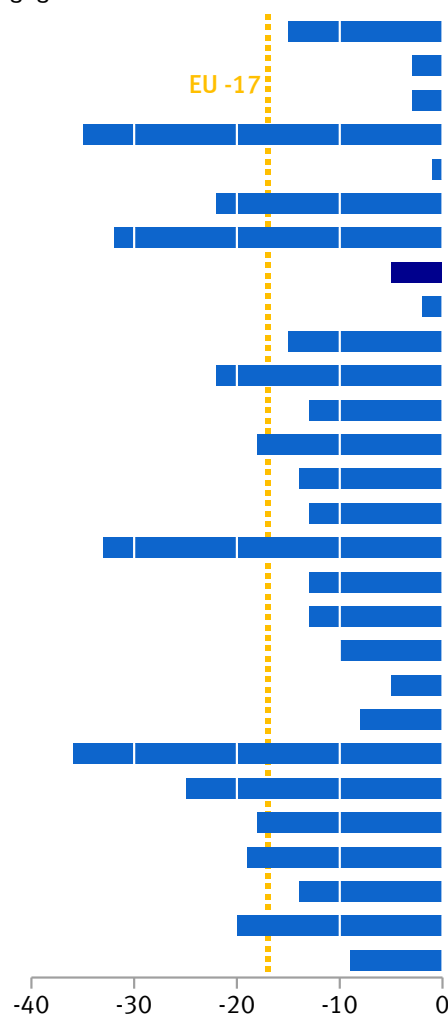
2015 kamen in den 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union rund 26 200 Menschen im Straßenverkehr ums Leben, das waren rund 17 % weniger als noch 2010. Allerdings ist auch EU-weit die Zahl der Verkehrstoten 2015 gegenüber 2014 gestiegen, und zwar um 1,0 %.

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

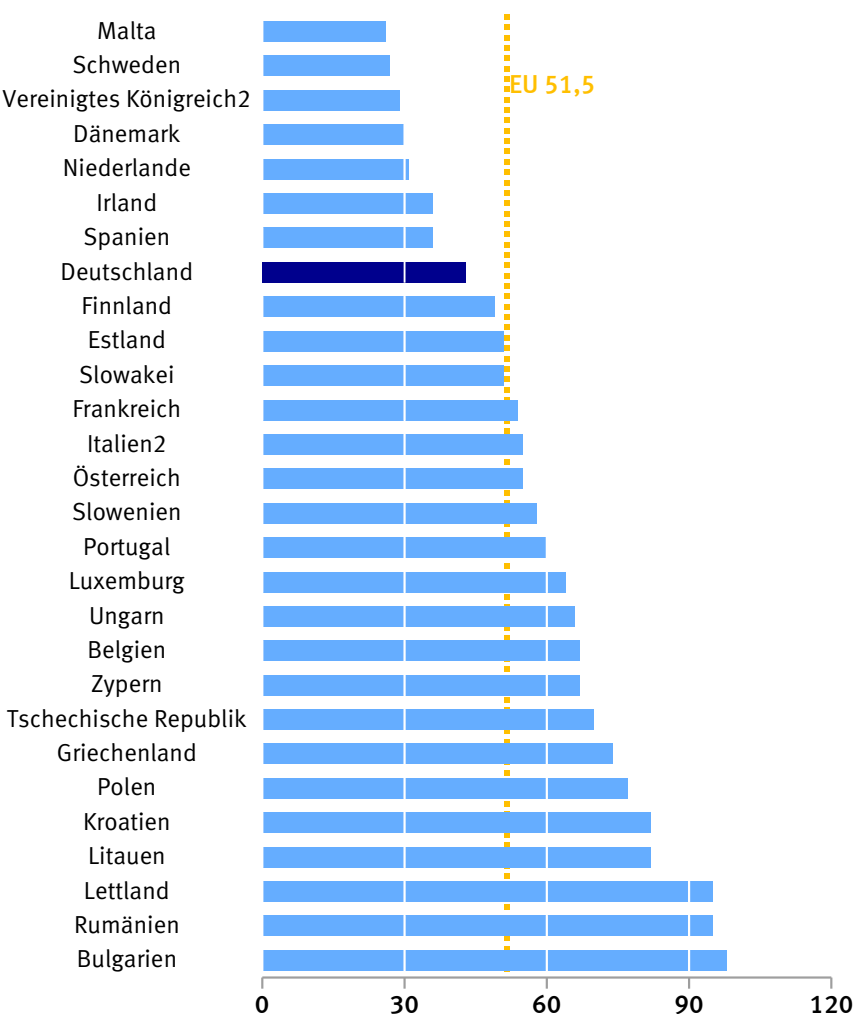
Schaubild 7

### Verkehrstote in den Mitgliedstaaten der EU 2015<sup>1</sup>

Veränderung der Getötetenzahlen  
gegenüber 2010 in %



Je 1 Million Einwohner



Datenquelle: CARE (EU road accidents database).

1 Vorläufige Ergebnisse. Innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.

2 Geschätzte Werte.

2016 - 15 - 0524

In einigen Ländern konnten seit 2010 überdurchschnittliche Verbesserungen erzielt werden. Besonders erfolgreich waren Griechenland, Dänemark, Portugal und Spanien. Hier ging die Zahl der Verkehrstoten um rund ein Drittel zurück.

Bezogen auf die Bevölkerung in allen Ländern der EU starben 2015 im Straßenverkehr durchschnittlich 51,5 Menschen je 1 Million Einwohner. Zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten bestanden jedoch große Unterschiede: In Malta, Schweden und dem Vereinigten Königreich gab es weniger als 30 Verkehrstote je 1 Million Einwohner. Am gefährlichsten war es auf den Straßen in Bulgarien, Rumänien und Lettland. Hier starben mehr als 90 Menschen je 1 Million Einwohner. In Deutschland ist die Zahl der Verkehrstoten pro 1 Million Einwohner von 42 im Jahr 2014 auf 43 im Jahr 2015 gestiegen.

## 9. Ausgewählte Entwicklungen im Verkehrsunfallgeschehen seit 1991

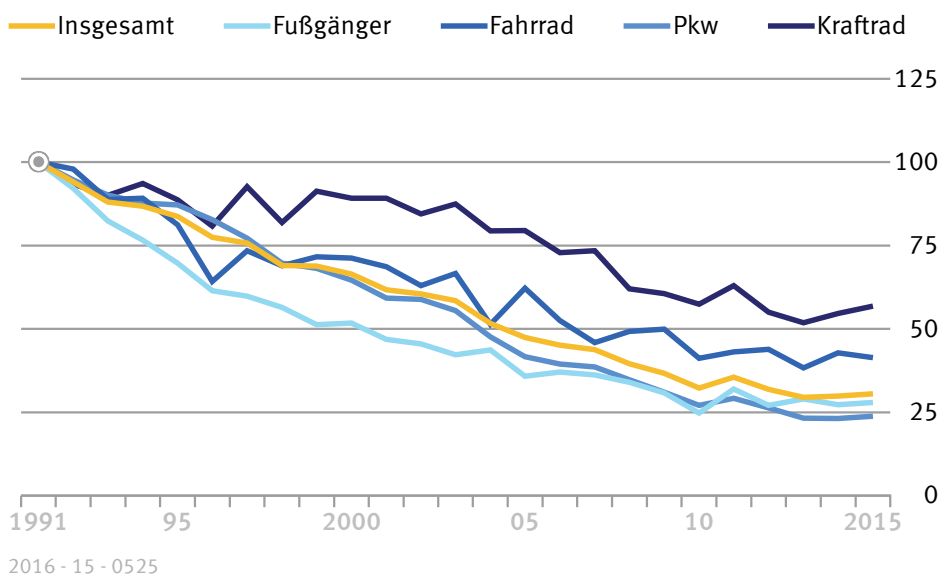
Wie anfangs dargestellt, hat sich die Verkehrssicherheit in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert. Bezogen auf den Zeitraum seit 1991 – also seit der deutschen Vereinigung – ging die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sowie die Zahl der Getöteten und Verletzten hauptsächlich in den Jahren bis 2010 zurück. Dieser Trend ist aber in den letzten Jahren zumindest in dem bisher gewohnten Umfang nicht mehr festzustellen. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sowie die Zahl der Getöteten und Verletzten ist 2015 das zweite Jahr in Folge gestiegen, die Zahl der Unfälle insgesamt hat 2015 sogar einen neuen Höchststand seit 1991 erreicht. Sind neue Maßnahmen notwendig, um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu steigern, damit die auf nationaler und internationaler Ebene gesetzten Ziele erreicht werden können? Drei ausgewählte Entwicklungen könnten bei der Beantwortung dieser Fragen eine Rolle spielen.

### 9.1 Zahl der getöteten Kraftrad- und Fahrradfahrer nur unterdurchschnittlich gesunken

Der erfreuliche Rückgang der Zahl der Verkehrstoten insgesamt seit 1991 spiegelt sich auch bei den vier wichtigsten Verkehrsbeteiligungsarten wider. Allerdings gibt es doch auch deutliche Unterschiede. Zwischen 1991 und 2015 konnten überdurchschnittliche Rückgänge bei der Zahl der Verkehrstoten bei Pkw-Insassen und Fußgängern erreicht werden. Bei Fahrrad- und Kraftradnutzern fielen die Rückgänge dagegen deutlich geringer aus.

Schaubild 8

**Entwicklung der Verkehrstoten nach ausgewählten Verkehrsbeteiligungen**  
1991 = 100

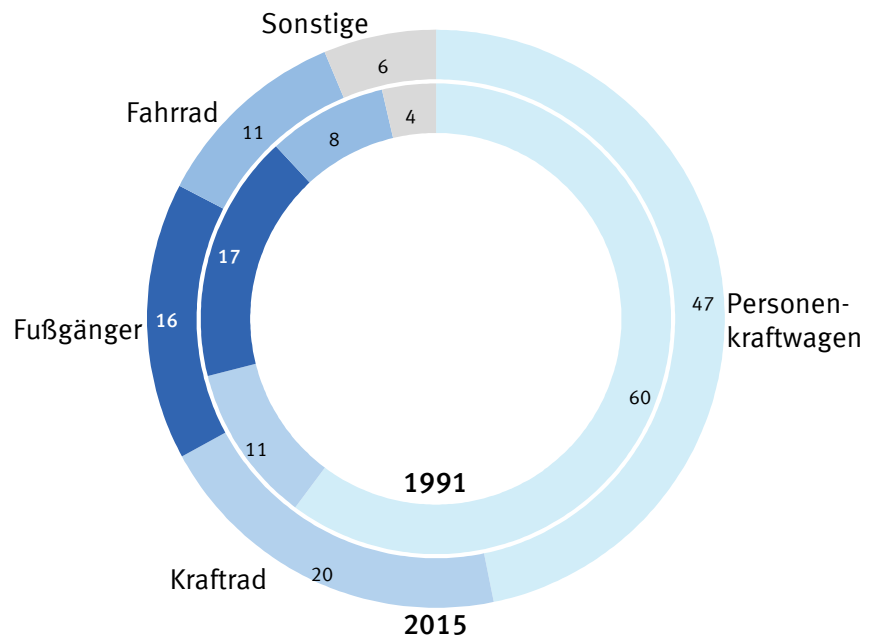


Trotz des überdurchschnittlichen Rückgangs verloren sowohl 1991 als auch 2015 die meisten Verkehrstoten ihr Leben in einem Pkw. 1991 waren es allerdings noch 60 % aller Verkehrstoten gewesen, 25 Jahre später 47 %. Dagegen hat sich der Anteil der getöteten Kraftradnutzer an allen Verkehrstoten fast verdoppelt: 1991 waren 11 % auf

einem Kraftrad gestorben, 2015 bereits 20 %. Auch der Radfahreranteil an den Verkehrstoten ist gestiegen, und zwar von 8 % auf 11 %.

Schaubild 9

### Verkehrstote nach Art der Verkehrsbeteiligung in %



Die mit Abstand meisten Fahrradfahrer sterben innerorts. Das gilt auch für Fußgänger. Ursache für tödliche Unfälle sind ganz überwiegend Zusammenstöße mit Pkw. Maßnahmen zur nachhaltigen Senkung der Zahl der getöteten Radfahrer müssten daher verstärkt innerorts ansetzen. Für Kraftradnutzer sind dagegen Landstraßen besonders gefährlich: 2015 starben drei Viertel aller Kraftradnutzer bei Unfällen auf Landstraßen. Hier wäre ein effizienter Ansatzpunkt für Maßnahmen zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten.

## 9.2 Unfallursache Alkohol und nicht angepasste Geschwindigkeit stark zurückgegangen

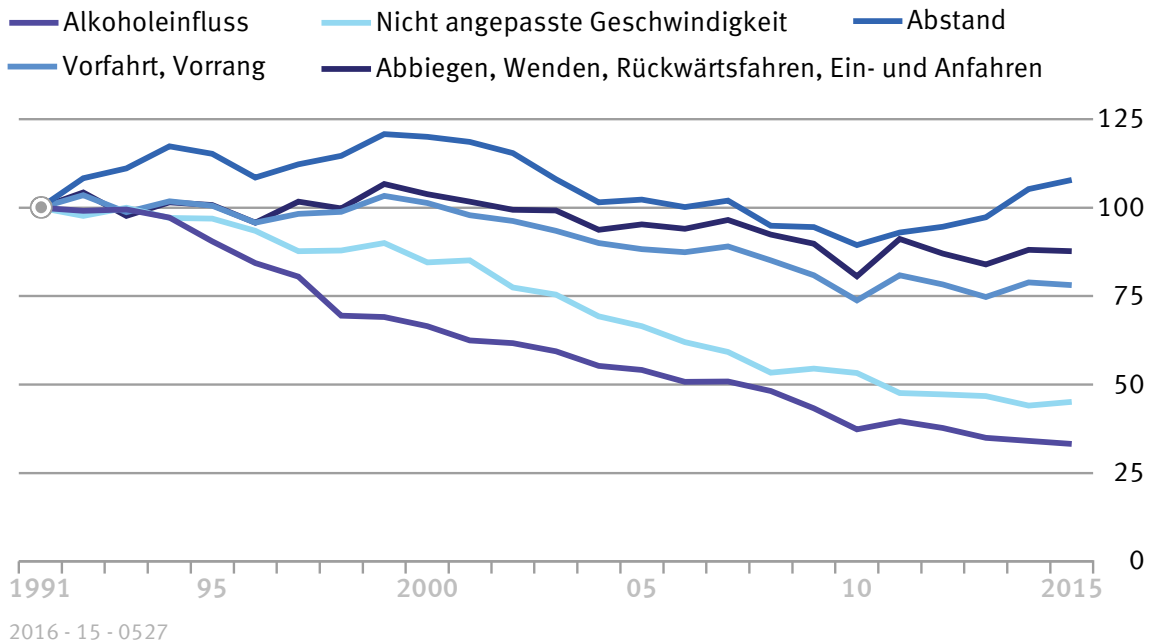
Nicht angepasste Geschwindigkeit spielt eine wichtige Rolle bei tödlichen Verkehrsunfällen. Wie haben sich diese und andere Unfallursachen in den letzten 25 Jahren entwickelt?

Erfreulicherweise hat sich sowohl die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle als auch die Zahl der Alkoholunfälle seit 1991 deutlich reduziert: Unfälle mit Personenschaden aufgrund von Alkoholeinfluss gingen um zwei Drittel zurück, bei Unfällen durch zu schnelles Fahren war es mehr als die Hälfte. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist 2015 damit nicht mehr, wie noch 1991, die häufigste Unfallursache. Infolgedessen verloren 2015 auch weniger Menschen ihr Leben durch Alkohol- und Geschwindigkeitsunfälle als noch vor 25 Jahren. Seit 1991 ist die Zahl der Verkehrstoten durch Alkohol um fast 90 % zurückgegangen. Durch überhöhte Geschwindigkeit kamen rund 75 % weniger Menschen ums Leben als noch 1991. Dies ist ein sehr großer Erfolg. Dennoch sind



Schaubild 10

### Entwicklung des Fehlverhaltens der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden 1991 = 100



Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit nach wie vor die häufigste Ursache bei einem tödlichen Verkehrsunfall: 34 % aller im Straßenverkehr Getöteten starben bei Unfällen aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit.

Die meisten Unfälle wurden 2015 durch Fahrfehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie beim Ein- und Anfahren verursacht. Häufig missachteten die Fahrer auch die Vorfahrt beziehungsweise den Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer oder hielten den Abstand nicht ein. Die Unfallzahlen aufgrund dieser Unfallursachen sind in den letzten 25 Jahren im Vergleich zu Alkohol- und Geschwindigkeitsunfällen weniger stark zurückgegangen. Unfälle aufgrund Nichteinhaltens des Abstandes haben im Jahr 2015 im Vergleich zu 1991 sogar um 10 % zugenommen.

### 9.3 Demografischer Wandel: Anteil der im Verkehr besonders gefährdeten Altersgruppe der Senioren steigt

Der demografische Wandel spielt für unsere Gesellschaft eine wichtige Rolle. Dies gilt auch beim Thema Verkehrssicherheit: 1991 war jeder sechste Verkehrstote 65 oder älter gewesen, 2015 war es rund jeder dritte.

Dabei hat sich die Art, wie Senioren am Verkehr teilnehmen, geändert, was sich auch in den Opferzahlen widerspiegelt. Der Anteil der Fußgänger an den Verkehrstoten ab 65 hat stark abgenommen: 1991 war noch fast jeder zweite Verkehrstote der Generation 65+ zu Fuß unterwegs (47 %) gewesen, 25 Jahre später waren es 27 %. Dagegen ist der Anteil der in Pkw getöteten Senioren an allen Verkehrstoten ab 65 Jahren von 31 % auf 42 % deutlich gestiegen. Einen leichten Anstieg gab es auch bei Fahrradfahrern: 2015 starb fast jeder fünfte ältere Verkehrstote auf einem Fahrrad. Der Anteil der getöteten Senioren, die auf einem Kraftrad unterwegs waren hat sich dagegen mehr als verdoppelt, war aber mit 6,7 % vergleichsweise gering.

Da die körperliche Widerstandsfähigkeit mit dem Alter sinkt, tragen ältere Menschen ein höheres Risiko, bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden: 2015 waren 27 % der getöteten Pkw-Insassen und 52 % der getöteten Fußgänger sowie der getöteten Radfahrer mindestens 65 Jahre alt. Besonders gefährdet ist die Generation 75+. Jeder Dritte tödlich verunglückte Fahrradbenutzer und 41 % der getöteten Fußgänger waren 75 Jahre oder älter. Hier schlägt sich der demografische Wandel besonders stark nieder. 1991 waren nur 19 % der tödlich verunglückten Fahrradnutzer und 33 % der tödlich verunglückten Fußgänger 75 Jahre und älter gewesen.

Infolgedessen gilt: Ältere Menschen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Aufgrund des demografischen Wandels wird ihre Zahl in den nächsten Jahren weiter steigen. Um die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland nachhaltig zu reduzieren, muss diese Tatsache berücksichtigt werden. So gibt es bereits Vorschläge, Verkehrssicherheitsmaßnahmen verstärkt auch auf ihre Schutzwirkung für ältere Menschen hin auszurichten. Dies gilt für den Pkw-, Rad-, Kraftrad- sowie den Fußgängerverkehr gleichermaßen.

## Anhang A

## 1 Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen

## 1.1 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 - 2015

	Polizeilich erfasste Unfälle <sup>1</sup>			Verunglückte <sup>1</sup>			Bestand an motorisierten Fahrzeugen <sup>2</sup>				Bevölke- rung <sup>7</sup>
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personen- schaden	Sach- schaden		Getötete <sup>3</sup>	Verletzte		Motor- räder mit amt. Kenn- zeichen <sup>4</sup>	Personen- kraftwagen <sup>5</sup>	Güterkraft- fahrzeuge <sup>6</sup>	
Anzahl											1 000
Reichsgebiet <sup>8</sup>											
1906 .....	2 290	1 303	987	1 570	51	1 519	.	.	.	.	.
1907 .....	4 864	2 230	2 634	2 564	145	2 419	27 026	15 954	10 115	957	.
1908 .....	5 069	2 342	2 727	2 771	141	2 630	36 022	19 808	14 671	1 543	.
1909 .....	6 063	2 736	3 327	3 139	194	2 945	41 727	21 176	18 547	2 004	.
1910 .....	6 774	3 379	3 395	3 929	278	3 651	49 941	22 479	24 639	2 823	64 568
1911 .....	8 431	4 005	4 426	4 605	343	4 262	57 805	20 705	32 894	4 206	.
1912 .....	10 105	5 051	5 054	5 984	442	5 542	70 006	20 157	43 162	6 687	.
1913 .....	11 785	5 769	6 016	6 817	504	6 313	77 789	20 448	49 760	7 581	.
1914 .....	.	.	.	.	.	.	93 072	22 557	60 876	9 639	.
1915 - 1921 ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1922 .....	.	.	.	.	.	.	165 729	38 048	80 937	43 711	.
1923 .....	.	.	.	.	.	.	212 949	59 389	98 587	51 736	.
1924 .....	.	.	.	.	.	.	293 032	97 965	130 346	60 629	.
1925 .....	.	.	.	.	.	.	425 790	161 508	171 445	80 363	63 166
1926 .....	.	.	.	.	.	.	571 893	263 345	201 401	90 029	63 630
1927 .....	.	.	.	.	.	.	723 935	339 226	261 142	100 969	64 023
1928 .....	.	.	.	.	.	.	933 312	438 288	342 784	121 765	64 393
1929 .....	.	.	.	.	.	.	1 214 059	608 342	422 612	143 952	64 793
1930 .....	.	.	.	.	.	.	1 419 870	731 237	489 270	157 432	65 084
1931 .....	.	.	.	.	.	.	1 507 129	792 075	510 840	161 072	65 429
1932 .....	.	.	.	.	.	.	1 633 297	866 017	486 001	173 947	65 716
1933 .....	.	.	.	.	.	.	1 682 985	894 042	510 819	174 129	66 027
1934 .....	.	.	.	.	.	.	1 887 632	983 994	661 773	191 715	66 409
1935 .....	.	.	.	.	.	.	2 157 811	1 058 656	795 775	244 258	66 871
1936 .....	267 444	.	.	182 214	8 388	173 826	2 474 591	1 184 081	945 085	270 992	67 349
1937 .....	266 394	138 882	127 512	181 844	7 636	174 208	2 848 466	1 327 189	1 108 433	321 524	67 831
1938 .....	272 505	.	.	187 689	7 354	180 335	3 241 852	1 513 328	1 271 983	367 391	68 558
1939 .....	.	.	.	.	.	.	3 705 111	1 755 320	1 426 743	420 293	69 314
1940 - 1945 ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deutschland											
1946 - 1949 ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1950 .....	.	.	.	177 012	7 408	169 604	2 404 487	1 127 063	615 563	.	68 561
1951 .....	.	.	.	236 024	8 890	227 134	2 967 914	1 397 501	786 915	520 644	68 878
1952 .....	.	.	.	267 763	8 904	258 859	3 830 614	.	.	.	69 920
1953 .....	.	.	.	345 019	12 631	332 388	4 764 775	2 266 545	1 260 580	669 404	70 276
1954 .....	.	.	.	367 476	13 374	354 102	5 824 572	2 637 016	1 565 015	708 218	70 698
1955 .....	.	.	.	406 932	14 041	392 891	6 930 378	2 842 349	1 864 627	704 191	71 031
1956 .....	.	.	.	424 854	14 811	410 043	8 076 489	2 983 077	2 280 153	732 624	70 627
1957 .....	.	.	.	429 479	14 878	414 601	8 994 857	3 031 047	2 759 126	764 478	71 113
1958 .....	.	.	.	426 005	13 891	412 114	9 766 340	2 911 830	3 302 512	775 728	71 696
1959 .....	.	.	.	479 253	15 654	463 599	10 554 228	2 776 770	3 940 021	766 464	72 279
1960 .....	.	.	.	518 793	16 477	502 316	11 643 241	2 774 023	4 802 747	814 914	72 773
1961 .....	.	.	.	521 684	16 805	504 879	12 555 796	2 714 501	5 726 383	861 171	73 264
1962 .....	.	.	.	497 220	16 216	481 004	13 139 690	2 567 602	6 780 762	913 328	74 074
1963 .....	.	.	.	495 981	16 282	479 699	13 927 076	2 317 946	7 811 750	952 989	74 768
1964 .....	.	.	.	516 630	18 194	498 436	14 679 737	2 086 312	8 832 445	1 001 604	75 270
1965 .....	.	.	.	504 460	17 483	486 977	15 544 959	1 919 926	9 908 808	1 042 314	76 052
1966 .....	.	.	.	528 468	18 596	509 872	16 549 715	1 790 692	11 024 111	1 088 220	76 704
1967 .....	.	.	.	534 409	18 926	515 483	17 253 837	1 668 103	11 835 896	1 090 032	76 962
1968 .....	.	.	.	539 213	18 589	520 624	18 011 502	1 623 655	12 602 757	1 121 462	77 271
1969 .....	.	.	.	540 922	18 693	522 229	19 149 747	1 605 496	13 623 793	1 175 975	77 929
1970 .....	.	414 362	.	599 364	21 332	578 032	20 816 802*	1 752 610*	15 106 850	1 257 001	77 711
1971 .....	.	405 846	.	584 783	20 794	563 989	22 232 140*	1 735 401*	16 382 895	1 321 989	78 352
1972 .....	.	417 126	.	597 652	20 895	576 757	23 520 765*	1 741 122*	17 455 356	1 362 659	78 700
1973 .....	.	391 215	.	553 834	18 424	535 410	25 046 807	1 761 909	18 562 165	1 408 288	78 956
1974 .....	.	367 728	.	509 496	16 665	492 831	25 742 131	1 794 109	19 044 147	1 418 075	78 978
1975 .....	.	375 182	.	521 808	17 011	504 797	26 719 949	1 817 552	19 778 900	1 421 901	78 681
1976 .....	.	399 725	.	548 150	17 144	531 006	28 111 911	1 838 516	20 971 978	1 435 313	78 321
1977 .....	.	419 309	.	575 690	17 397	558 293	29 568 805	1 876 147	22 256 899	1 478 483	78 164
1978 .....	.	418 702	.	572 915	17 303	555 612	31 145 316	1 904 888	23 604 330	1 502 462	78 081
1979 .....	.	403 131	.	545 629	15 558	530 071	32 755 270	1 953 793	25 068 410	1 570 344	78 105
1980 .....	.	412 672	.	555 966	15 050	540 916	33 838 786	2 042 782	25 869 319	1 625 577	78 305

Fußnoten siehe nächste Seite.

**1 Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen****1.1 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 - 2015**

	Polizeilich erfasste Unfälle <sup>1</sup>			Verunglückte <sup>1</sup>			Bestand an motorisierten Fahrzeugen <sup>2</sup>				Bevölke- rung <sup>7</sup>
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personen- schaden	Sach- schaden		Getötete <sup>3</sup>	Verletzte		Motor- räder mit amt. Kenn- zeichen <sup>4</sup>	Personen- kraftwagen <sup>5</sup>	Güterkraft- fahrzeuge <sup>6</sup>	
Anzahl											1 000
Deutschland											
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	3 285 576	82 087
2000 .....	2 350 227	382 949	1 967 278	511 577	7 503	504 074	53 107 377	3 337 848	42 839 906	3 335 482	82 188
2001 .....	2 373 556	375 345	1 998 211	501 752	6 977	494 775	54 082 044	3 410 480	43 772 260	3 426 962	82 340
2002 .....	2 289 474	362 054	1 927 420	483 255	6 842	476 413	54 988 453	3 557 360	44 383 323	3 456 133	82 482
2003 .....	2 259 567	354 534	1 905 033	468 783	6 613	462 170	55 239 752	3 656 873	44 657 303	3 410 677	82 520
2004 .....	2 261 689	339 310	1 922 379	445 968	5 842	440 126	55 744 934	3 744 971	45 022 926	3 363 645	82 501
2005 .....	2 253 992	336 619	1 917 373	438 804	5 361	433 443	56 305 273	3 827 899	45 375 526	3 340 964	82 464
2006 .....	2 235 318	327 984	1 907 334	427 428	5 091	422 337	56 728 496	3 902 512	45 668 108	3 395 604	82 366
2007 .....	2 335 005	335 845	1 999 160	436 368	4 949	431 419	<u>57 441 559</u>	<u>3 969 103</u>	<u>46 137 340</u>	<u>3 425 374</u>	82 263
2008 .....	2 293 663	320 614	1 973 049	413 524	4 477	409 047	51 313 882	3 566 122	40 839 803	3 091 426	82 120
2009 .....	2 313 453	310 806	2 002 647	401 823	4 152	397 671	51 796 316	3 658 590	40 978 425	3 105 666	81 875
2010 .....	2 411 271	288 297	2 122 974	374 818	3 648	371 170	52 288 623	3 762 561	41 388 803	3 134 099	81 757
2011 .....	2 361 457	306 266	2 055 191	396 374	4 009	392 365	52 945 127	3 827 894	41 951 043	3 192 537	<u>81 779</u>
2011 .....	2 361 457	306 266	2 055 191	396 374	4 009	392 365	52 945 127	3 827 894	41 951 043	3 192 537	80 210
2012 .....	2 401 843	299 637	2 102 206	387 978	3 600	384 378	53 831 338	3 908 072	42 568 510	3 281 965	80 426
2013 .....	2 414 011	291 105	2 122 906	377 481	3 339	374 142	54 479 635	3 982 978	43 058 811	3 325 126	80 646
2014 .....	2 406 685	302 435	2 104 250	392 912	3 377	389 535	55 010 923	4 054 946	43 463 222	3 372 186	80 983
2015 .....	2 516 831	305 659	2 211 172	396 891	3 459	393 432	55 751 993	4 145 392	43 991 824	3 443 554	81 198

1 Reichsgebiet: 1906: vom 01.04.06 bis 30.09.06, von 1907 bis 1913: jeweils von 01.10. des Vorjahres bis 30.09. des Berichtsjahres. 1950 bis 1952: Ohne Saarland.

Neue Länder und Berlin-Ost: Bis 1983 Unfälle mit Sachschaden von 300 Mark (der ehem. DDR) und mehr, 1984 bis 1990: Unfälle mit Sachschaden von 800 Mark und mehr.

2 Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg Reichsgebiet: Bis 1914 jeweils 1. Januar, ferner bis 1933 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. Bis 1914 Personen-kraftwagen einschl. Kraftomnibusse. Deutschland und früheres Bundesgebiet: Einschl. der Fahrzeuge der Bundespost und der Deutschen Bahn AG.

Früheres Bundesgebiet: Bestand am 1. Juli, 1946 bis 1951 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. 1946 bis 1947: ohne Berlin-West. Neue Länder und Berlin-Ost: 1950 - 1966 jeweils 30.06., 1967 - 1990 jeweils 30.09. Ab 2001: 1. Januar. Ab 2008: Ohne vorübergehende Stilllegungen (davon nicht betroffen sind Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen). (Bestand 2007 ohne vorübergehende Stilllegungen: 50 919 201)

3 Reichsgebiet: Bis 1908 innerhalb einer Woche nach dem Unfall Gestorbene. 1909 bis 1913 innerhalb eines Monats nach dem Unfall Gestorbene. 1936 bis 1938 innerhalb von 8 Tagen nach dem Unfall Gestorbene. Früheres Bundesgebiet: 1947 bis 1952 am Unfalltag Gestorbene. Ab 1953 innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall Gestorbene. Neue Länder und Berlin-Ost: Bis 1977 innerhalb von 72 Stunden nach dem Unfall Gestorbene, ab 1978 innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.

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

5 Ohne Wohnmobile, Krankenwagen, Krankenfahrzeuge

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

7 Reichsgebiet: 1910 im Dezember, 1925 und 1933 im Juni. 1926 bis 1932 und 1934 bis 1938 Jahresmitte. Früheres Bundesgebiet: 1946 im Oktober. Ab 1947: Jahres-durchschnitt. 1950 im September. 1961 im Juni. 1970 und 1987 im Mai. Neue Länder und Berlin-Ost: Jeweils Jahresende. 1950, 1964 und 1970: Ergebnis der Volkszählung, 1981 Stand 30.06. Ab 1990 bis 2011 Jahresdurchschnitt für Deutschland insgesamt aus der Bevölkerungsfortschreibung der letzten Zählungen; Bruch in der Reihe: Ab 2011 Jahresdurchschnitt Zensusfortschreibung; 2015: Zensusfortschreibung Stand 31.12. des Vorjahres.

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

\* geschätzt.

## Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

## Anhang B

### Rechtsgrundlage

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 497 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S.1474) 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 teilweise der Polizei nicht angezeigt.

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

### Berichtsweg

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

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



## Grundbegriffe der Unfallstatistik

## Anhang C

### 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, und zwar nach Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne (i.e.S.), sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel sowie übrige Sachschadensunfälle. Kriterium der Zuordnung ist jeweils die schwerste Unfallfolge, d.h. bei einem Unfall mit nur Sachschaden sind keine Verkehrsteilnehmer verunglückt.

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

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

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 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 sterben,
- **Schwerverletzte**  
Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen werden,
- **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 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** (unter anderem 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, 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 E-Mail schicken lassen.
- » Für Ihre Planung können Sie unseren Wochenkalender mit Vorschau auf die Pressemitteilungen der Folgeweche nutzen, außerdem bieten wir einen Jahresveröffentlichungskalender für die wichtigsten Wirtschaftsindikatoren.
- » Zu wichtigen Themen veranstalten wir Pressekonferenzen und stellen direkt im Anschluss umfassende Materialien im Internet zur Verfügung.
- » Ihre Anfragen werden schnellstmöglich beantwortet oder an die jeweiligen Experten weitergeleitet. Für Interviews vermitteln wir Ihnen fachkundige Gesprächspartner.
- » Abonnieren Sie unseren Newsletter: Entweder für alle Presseveröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes oder zu bestimmten Themenbereichen.

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

**www.destatis.de** (Bereich Presse)

**www.destatis.de/kontakt**

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

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

## Allgemeine Informationen

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

**www.destatis.de** oder über unseren Informationsservice:

**www.destatis.de/kontakt**

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

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

## Publikationen online

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

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

## Informationen zum Thema Verkehrsunfälle

Weitere umfangreiche Informationen zum Thema finden Sie

in unserem Internetangebot: **www.destatis.de**

unter der Rubrik -> Zahlen & Fakten -> Transport & Verkehr -> Verkehrsunfälle

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

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

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

**www.destatis.de/kontakt**