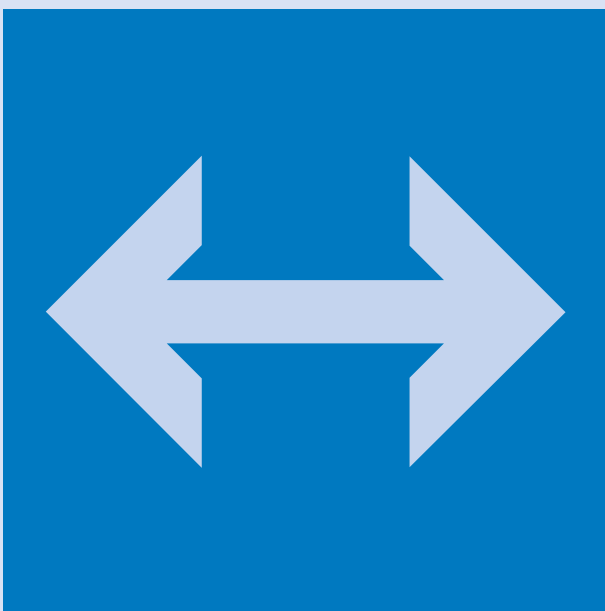


UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2010



Begleitmaterial
zur Pressekonferenz
am 6. Juli 2011
in Berlin

UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2010

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
Gruppe B3, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit,
in Zusammenarbeit mit Gruppe
E 3 „Dienstleistungen, Verkehr, Tourismus“

Internet: www.destatis.de

Fachliche Informationen zu dieser Veröffentlichung:

Gruppe E 3 „Dienstleistungen, Verkehr, Tourismus“

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 6. Juli 2011 veröffentlichten Daten.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2011

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Einleitung	5	Inhalt
1 Das Unfallgeschehen 2010 im Überblick	7	
2 Langfristige Entwicklung in Deutschland	9	
3 Entwicklung in der Europäischen Union	11	
4 Verunglückte nach Bundesländern	15	
5 Unfallgeschehen nach Ortslagen	19	
6 Unfallgeschehen nach Monaten und Wochentagen	21	
7 Unfallursachen	25	
8 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung	29	
9 Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern	31	
9.1 Kinder	31	
9.2 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren	33	
9.3 Junge Erwachsene	35	
9.4 Senioren	37	
9.5 Entwicklungen in den Altersgruppen seit 2000	39	
Anhang		
Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihe	41	
Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik	43	

Einleitung

In diesem Jahr feiert Deutschland das 125-jährige Jubiläum des Automobils. Nicht viele Erfindungen haben die Welt so nachhaltig geprägt, wie die des Automobils im Jahr 1886. Es ermöglicht eine schnelle, unabhängige Fortbewegung und veränderte somit den Alltag der Menschen nachhaltig. Allerdings hatte die zunehmende Motorisierung auch ihren Preis: Bereits zwanzig Jahre nach der Patentierung des ersten Autos sah sich die Regierung des Deutschen Reiches veranlasst, eine „Statistik der beim Betrieb von Kraftfahrzeugen vorkommenden schädigenden Ereignisse“ einzuführen. Diese Statistik wird seit 1906 – mit Unterbrechungen aufgrund der beiden Weltkriege – durchgeführt, in der jetzigen Form seit 1953. Die Straßenverkehrsunfallstatistik erfasst wichtige Sachverhalte und Entwicklungen über Unfälle, deren Beteiligte und Folgen. Sie ist damit eine wesentliche Grundlage für Planungen und Entscheidungen von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft.

Auch wenn die Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, bei einem Unfall getötet oder verletzt zu werden, in den letzten vierzig Jahren deutlich abgenommen hat, gibt es weiteren Handlungsbedarf: Durchschnittlich ereignete sich im Jahr 2010 alle 13 Sekunden ein Unfall. Fast jede Minute wurde ein Mensch bei einem Verkehrsunfall verletzt, alle zwei Stunden starb ein Mensch im Straßenverkehr. Deshalb sollten die Bemühungen, den Verkehr auf deutschen Straßen noch sicherer zu machen, nicht nachlassen.

Das Statistische Bundesamt veröffentlicht monatlich und jährlich umfangreiche Daten zur Beurteilung der aktuellen Unfallentwicklung. Außerdem gibt es Zeitreihen heraus, die langfristige Vergleiche und Analysen ermöglichen. In diesem Beitrag werden wichtige Ergebnisse über das Unfallgeschehen auf deutschen Straßen im Jahr 2010 dargestellt und auf mittelfristige Veränderungen hingewiesen. Dabei wird auch auf die Entwicklung in der Europäischen Union (EU) und deren Zielvorgabe, die Zahl der Verkehrstoten von 2001 bis zum Jahr 2010 zu halbieren, eingegangen.

1 Das Unfallgeschehen 2010 im Überblick

Das Jahr 2010 war das unfallreichste seit 1999. Die Polizei erfasste bundesweit insgesamt 2,41 Millionen Unfälle, das waren 4,2% mehr als im Vorjahr. Bei den meisten Unfällen blieb es bei Sachschaden (88%), bei 12% der Unfälle gab es Getötete oder Verletzte. Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, ist binnen Jahresfrist bis Ende 2010 um 2,9% auf 92 107 Unfälle gestiegen. Noch stärker zugenommen haben die sonstigen Sachschadensunfälle mit 6,2% auf 2,03 Millionen.

**Mehr Unfälle, aber
weniger Verunglückte**

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2010	2009	Veränderung 2010 gegenüber 2009 in %
	Anzahl		
Polizeilich erfasste Unfälle			
insgesamt	2 411 271	2 313 453	4,2
davon:			
Unfälle mit Personenschaden . . .	288 297	310 806	– 7,2
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinn)	92 107	89 519	2,9
sonstige Sachschadensunfälle . .	2 030 867	1 913 128	6,2
Verunglückte insgesamt	374 818	401 823	– 6,7
davon:			
Getötete	3 648	4 152	– 12,1
Schwerverletzte	62 620	68 567	– 8,7
Leichtverletzte	308 550	329 104	– 6,2

Weiterhin rückläufig aber war im Jahr 2010 die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, die um 7,2% auf 288 297 zurückgegangen ist. Bei diesen Unfällen verunglückten insgesamt 374 818 Personen, das waren 6,7% Fahrzeugbenutzer und Fußgänger weniger als im Jahr 2009. Besonders erfreulich ist, dass die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2010 noch stärker abgenommen hat. 3 648 Menschen kamen auf deutschen Straßen ums Leben, das waren 504 Personen oder 12% weniger als im Vorjahr. Die Zahlen der Schwerverletzten gingen im Vergleich zum Jahr 2009 um 8,7% zurück, die der Leichtverletzten um 6,2%.

Insgesamt zeigt die Unfallentwicklung der letzten zehn Jahre für Deutschland, dass die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle kaum zurückgegangen und in den letzten beiden Jahren sogar gestiegen ist. Im Jahr 2010 musste die Polizei 2,6% mehr Unfälle aufnehmen als im Jahr 2000. Deutlich zurückgegangen gegenüber dem Jahr 2000 sind hingegen die Unfälle, bei denen Menschen zu Schaden kamen. Bis zum Jahr 2010 hat sich die Anzahl dieser Unfälle um ein Viertel reduziert. Den größten Rückgang gab es bei der Zahl der Verkehrstoten, die sich in diesem Zeitraum um die Hälfte (– 51%) reduziert hat. Wesentlich geringer war die Abnahme bei den Schwerverletzten mit – 39% und bei den Leichtverletzten mit – 23%.

2 Langfristige Entwicklung in Deutschland

Mit 3 648 Personen gab es im Jahr 2010 so wenig Verkehrstote wie noch nie auf deutschen Straßen seit 1950. 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 aber 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 stiegen 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 bei schlechtem Straßenzustand in Verbindung mit einer Umstellung auf schnellere Autos aus dem Westen stieg damals die Zahl der Toten in den neuen Bundesländern. Im Jahr 2010 sank die Zahl der Verkehrsoffer nun bundesweit auf einen neuen Tiefstand, während die Zahl der motorisierten Fahrzeuge auf 52,3 Millionen weiter zugenommen hat. Bezogen auf den Kraftfahrzeugbestand gab es im vergangenen Jahr weniger als einen Getöteten je 10 000 Fahrzeuge. Insgesamt war das auf den Fahrzeugbestand bezogene Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, im Jahr 1950 demzufolge noch 43-mal höher als im Jahr 2010.

Geringste Zahl an Verkehrstoten seit 1950

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Jahr	Unfälle mit Personenschaden ¹⁾	Verunglückte		Bestand an motorisierten Fahrzeugen in Millionen 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
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
2009	310 806	401 823	4 152	51,8	0,8
2010	288 297	374 818	3 648	52,3	0,7

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

²⁾ Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg. Ab 2000 Bestand ohne vorübergehende Stilllegungen.

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig: Verkehrsrechtliche Regelungen, wie beispielsweise die Einführung der Helmtrage- und Gurtanlegepflicht und die Senkungen der Höchstgrenze für den Blutalkoholkonzentrationswert haben ebenso dazu

beigetragen wie eine ständige Verbesserung der Sicherheit und der technischen Ausstattung der Fahrzeuge. 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 eine stärkere Verkehrserziehung und -aufklärung sowie eine verbesserte medizinische Erstversorgung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert.

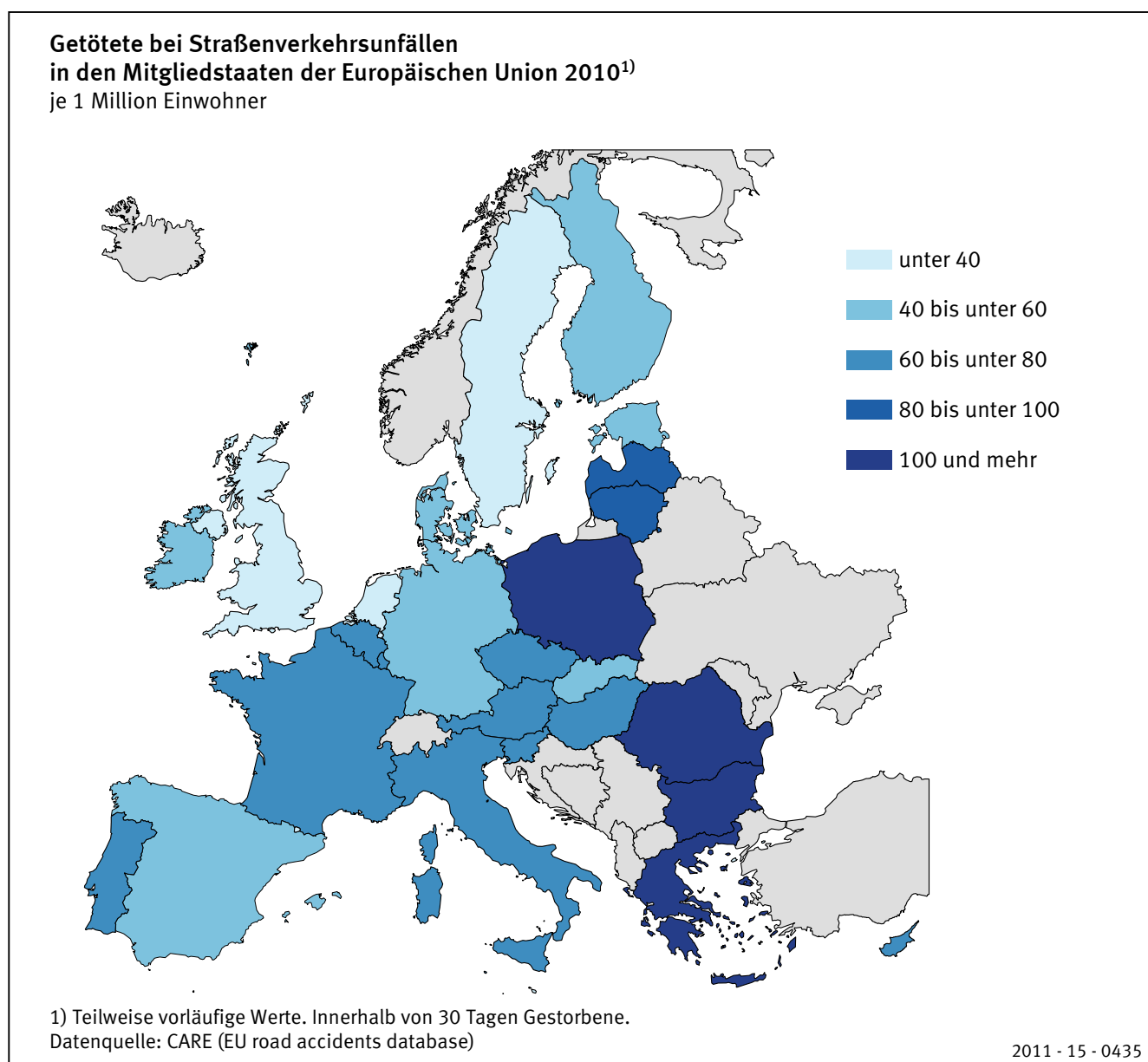
3 Entwicklung in der Europäischen Union

Die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist auch ein gesamteuropäisches Ziel. Um dieses zu erreichen, hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften in ihrem „Weißbuch Verkehr“ aus dem Jahre 2001¹⁾ das Ziel gesetzt, die Verkehrstotenzahl bis 2010 zu halbieren. Nun liegen erste, vorläufige Zahlen der Europäischen Kommission für das Jahr 2010 vor.

Nach den vorliegenden Ergebnissen kamen im Jahr 2010 EU-weit 30 700 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Bezogen auf die gesamte Bevölkerung aller EU-Länder waren dies durchschnittlich 61 Personen je eine Million Einwohner. In Deutschland waren es 45 Personen. Mit diesem Wert liegt die Bundesrepublik innerhalb der 27 EU-Länder auf Rang fünf, den sie nun seit drei Jahren belegt.

*Deutschland auf Rang 5
im EU-Vergleich*

Schaubild 1



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

In Schweden starben, gemessen an der Einwohnerzahl, mit 28 Personen am wenigsten Menschen im Straßenverkehr – gefolgt vom Vereinigten Königreich mit 31 und den Niederlanden mit 32 Personen je eine Million Einwohner. Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Todesrisiko in den östlichen EU-Staaten, am größten war es in Griechenland mit 112, in Rumänien mit 111 sowie in Polen und Bulgarien mit jeweils 102 Verkehrsoffern pro eine Million Einwohner.

Im Jahr 2001, dem Basisjahr für das EU-Ziel, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, gab es in den 27 Ländern der heutigen EU insgesamt rund 54 300 Unfalltote im Straßenverkehr. Um eine Halbierung zu erreichen, hätte sich die Zahl der Getöteten in der EU auf rund 27 000 im Jahr 2010 reduzieren müssen. Nach den bisher vorliegenden Zahlen für den Zeitraum 2001 bis 2010 lag der Rückgang europaweit bei 44% auf 30 700 Verkehrstote. Damit wurde in punkto Verkehrssicherheit auf europäischen Straßen zwar viel bewirkt, das Ziel aber um 6 Prozentpunkte verfehlt.

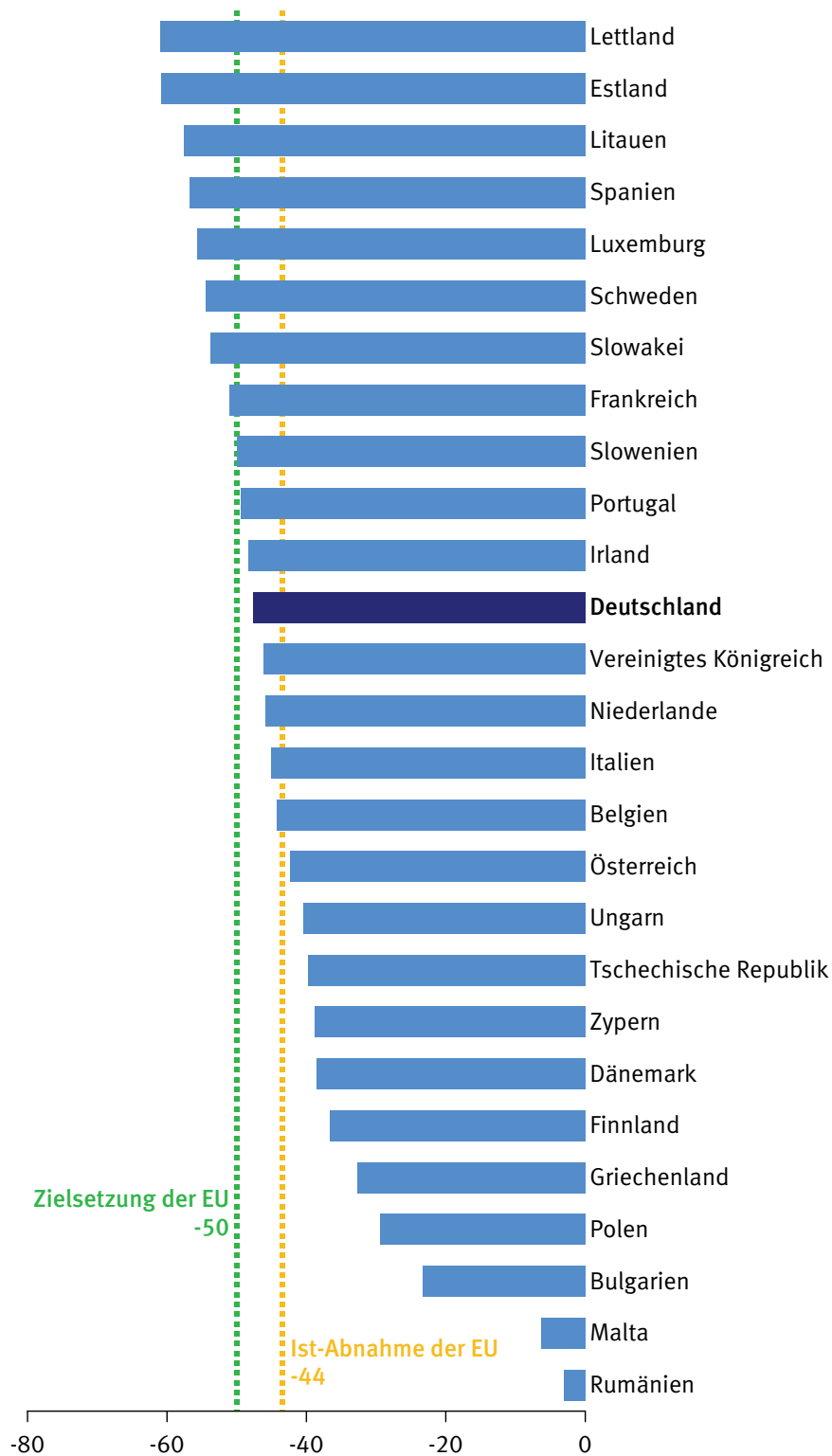
In Deutschland ging die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr im genannten Zeitraum um fast 48% zurück, das waren 3 329 Personen weniger als im Jahr 2001. Damit hat auch Deutschland dieses Ziel verfehlt, wenngleich nur knapp um etwa 2 Prozentpunkte. Von den 27 EU-Mitgliedstaaten ist es nach den vorliegenden Ergebnissen neun Ländern gelungen, die Zahl der Verkehrstoten auf die Hälfte zu reduzieren. Dies waren neben fünf osteuropäischen Ländern auch Frankreich, Luxemburg, Schweden und Spanien.

In ihrem neuen Weißbuch zur Verkehrspolitik von März 2011 hat sich die Europäische Kommission nun vorgenommen, bis 2050 die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, strebt die EU eine weitere Halbierung der Zahl der Toten im Straßenverkehr bis 2020 an. Dies ist ein sehr ambitioniertes Ziel, bedenkt man, dass es schwieriger werden dürfte ein jetzt niedrigeres Niveau nochmals so stark zu reduzieren. Für Deutschland bedeutet diese Vorgabe, dass die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 auf rund 1 800 sinken müsste. Die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik in den nächsten Jahren werden zeigen, ob dies gelingen wird.

Schaubild 2

Getötete bei Straßenverkehrsunfällen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union¹⁾

Veränderung 2010 gegenüber 2001 in Prozent



1) Teilweise vorläufige Werte. Innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.
Datenquelle: CARE (EU road accidents database).

2011 - 15 - 0436

4 Verunglückte nach Bundesländern

Zur positiven Entwicklung bei der Zahl der Verunglückten im deutschen Straßenverkehr im Jahr 2010 haben alle Bundesländer beigetragen. Denn im Vergleich zum Vorjahr kamen in allen Bundesländern weniger Menschen bei Verkehrsunfällen zu Schaden. Am stärksten ging die Zahl der Verunglückten in Mecklenburg-Vorpommern (– 14%), in Niedersachsen (– 9,9%) und in Thüringen (– 9,2%) zurück.

Erstmals seit vielen Jahren hat es in keinem Bundesland mehr Verkehrstote als im Vorjahr gegeben. Nur in Bremen starben im Jahr 2010 genauso viele Menschen auf den Straßen wie im Jahr 2009. In allen anderen Bundesländern wurden weniger Menschen im Straßenverkehr getötet. In absoluten Zahlen betrachtet hatte Bayern den größten Rückgang (– 87 Personen) gefolgt von Nordrhein-Westfalen (– 70 Personen) und Niedersachsen (– 63 Personen).

Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2010 nach Ländern

Land	Verunglückte				Ver- unglückte je 100 000 Einwohner ¹⁾	Getötete je 1 Million Einwohner ¹⁾
	Anzahl	Veränderung gegenüber 2009 in %	darunter: Getötete			
			Anzahl	Veränderung gegenüber 2009 in %		
Deutschland	374 818	– 6,7	3 648	– 12,1	458	45
Baden-Württemberg	45 175	– 4,8	494	– 7,7	420	46
Bayern	68 364	– 3,5	697	– 11,1	546	56
Berlin	14 801	– 8,7	44	– 8,3	430	13
Brandenburg	10 510	– 3,5	192	– 5,0	418	76
Bremen	3 445	– 8,8	13	-	521	20
Hamburg	9 195	– 8,4	22	– 33,3	518	12
Hessen	28 122	– 6,6	250	– 18,8	464	41
Mecklenburg-Vorpommern	6 800	– 14,5	108	– 30,3	412	65
Niedersachsen	39 715	– 9,9	479	– 11,6	501	60
Nordrhein-Westfalen	73 559	– 7,2	550	– 11,3	412	31
Rheinland-Pfalz	19 397	– 5,0	205	– 8,1	483	51
Saarland	5 328	– 6,3	41	– 8,9	521	40
Sachsen	16 613	– 8,9	168	– 12,5	399	40
Sachsen-Anhalt	10 569	– 8,3	157	– 4,3	449	67
Schleswig-Holstein	14 322	– 8,1	108	– 22,9	506	38
Thüringen	8 903	– 9,2	120	– 18,9	396	53

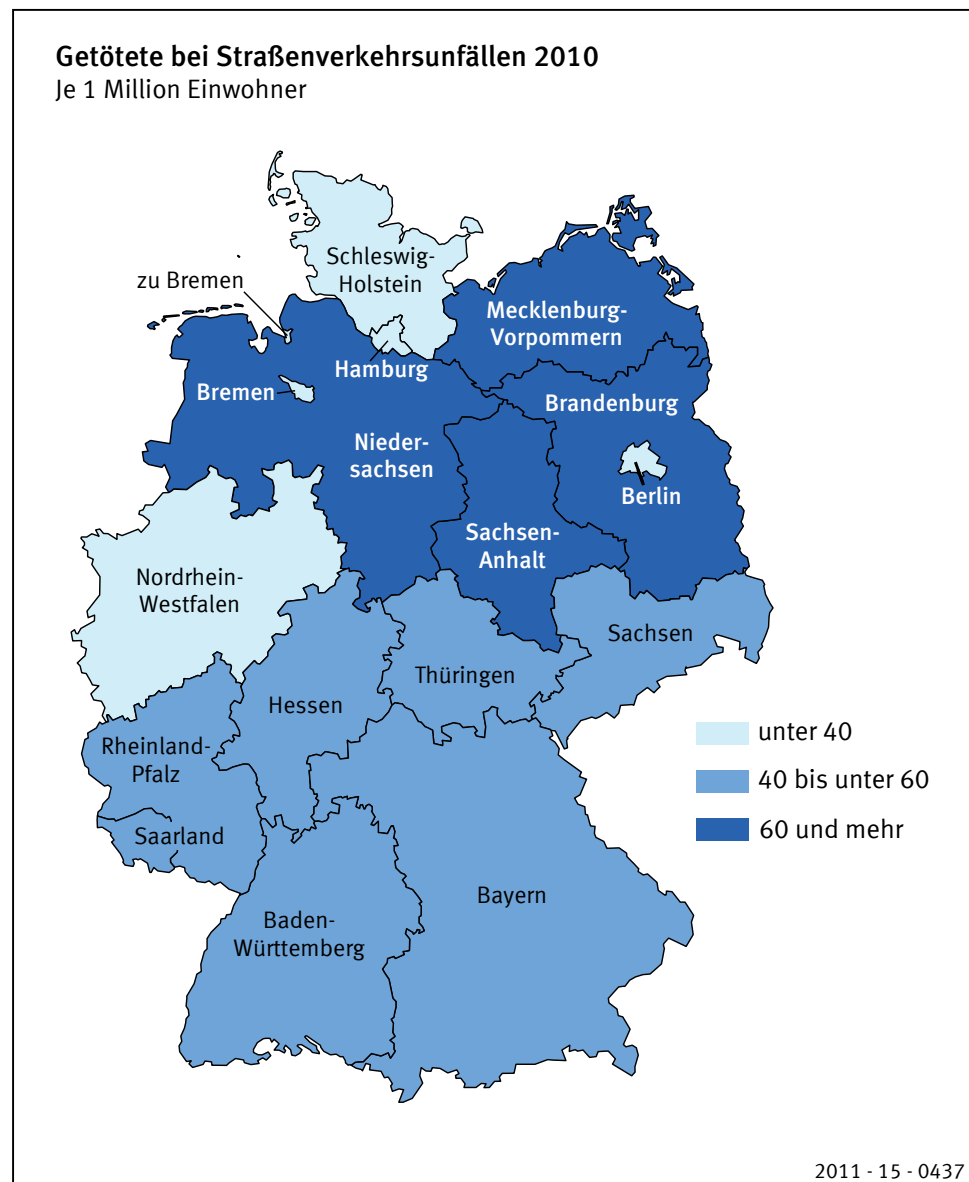
¹⁾ Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2009.

Bezogen auf die Einwohnerzahlen ist in einzelnen Bundesländern das Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken größer als in anderen. So hatte Bayern mit 546 Verunglückten je 100 000 Einwohner das größte Risiko, gefolgt vom Saarland und Bremen mit jeweils 521 Personen je 100 000 Einwohner. Der Wert für Deutschland insgesamt lag bei 458 Verunglückten je 100 000 Einwohner. Am weitesten unter diesem Durchschnitt lag Thüringen mit 396 Verunglückten je 100 000 Einwohner.

Gemessen an den Einwohnern starben die meisten Menschen in Brandenburg

Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, war im Jahr 2010 mit 76 Todesopfern je eine Million Einwohner in Brandenburg am größten. Aber auch Sachsen-Anhalt (67) und Mecklenburg-Vorpommern (65) hatten wesentlich höhere Werte als der Bundesdurchschnitt – dieser lag bei 45 Getöteten je eine Million Einwohner. Weit unter dem Durchschnittswert liegen regelmäßig die Stadtstaaten Hamburg (12), Berlin (13) und Bremen (20). Diese haben aber aufgrund der höheren Einwohnerdichte und weniger Außerortsstraßen – auf denen die Gefahr größer ist, bei einem Unfall getötet zu werden – generell niedrigere Werte als Flächenstaaten. Innerhalb der Flächenstaaten hatten die Länder Nordrhein-Westfalen (31) und Schleswig-Holstein (38) die wenigsten Getöteten je eine Million Einwohner.

Schaubild 3



Im Vergleich zum Jahr 2000 hat sich in Deutschland das bevölkerungsbezogene Tötungsrisiko insgesamt analog zur Zahl der Verkehrstoten entwickelt – es ist ebenfalls bis zum Jahr 2010 um 51% zurückgegangen. Innerhalb der Bundesländer hat sich das Todesrisiko in den letzten zehn Jahren am stärksten in den vier ostdeutschen Ländern Mecklenburg-Vorpommern (– 68%), Sachsen, Thüringen (jeweils – 60%) und Brandenburg (– 53%) verringert. Dadurch hatten, lässt man Berlin aus dieser Betrachtung

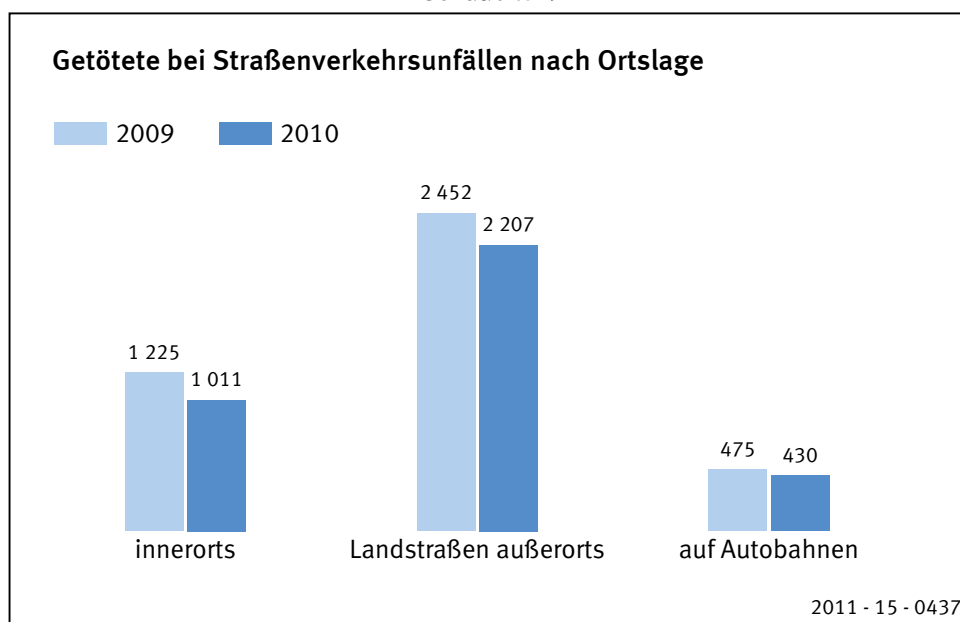
heraus, die östlichen Bundesländer in den letzten zehn Jahren insgesamt eine günstigere Entwicklung als die westlichen. Zwar ist das bevölkerungsbezogene Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben nach wie vor im Osten höher als im Westen, aber die Werte haben sich deutlich angenähert: Im Jahr 2000 starben in den östlichen Bundesländern 137, in den westlichen 85 Menschen je eine Million Einwohner. Bis zum Jahr 2010 sind diese Werte für den Osten auf 58 und für den Westen auf 44 gesunken. Die Differenz ist somit von 52 im Jahr 2000 auf 14 im Jahr 2010 gesunken.

5 Unfallgeschehen nach Ortslagen

Am häufigsten kommt es zu Unfällen mit Personenschaden innerhalb geschlossener Ortschaften. Von den 288 297 Unfällen im Jahr 2010 in Deutschland ereigneten sich 68% innerorts, 26% auf Landstraßen außerorts und 6,5% auf Autobahnen. Anders sieht diese Verteilung bei den im Straßenverkehr ums Leben gekommenen Personen aus. Die meisten der 3 648 Getöteten (60%) kamen bei Unfällen auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ums Leben, 28% auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften und weitere 12% auf Autobahnen. Diese Ergebnisse zeigen, dass die Gefahr bei einem Unfall tödlich zu verunglücken, auf Außerortsstraßen wesentlich höher und besonders groß auf Landstraßen ist. Mit 30 Getöteten je 1 000 Unfälle mit Personenschaden ist das Risiko auf Landstraßen etwa fünfmal höher als auf Innerortsstraßen und auch höher als auf Autobahnen, auf denen 23 Personen je 1 000 Unfälle starben.

**60% der Unfallopfer
starben auf Landstraßen
außerorts**

Schaubild 4



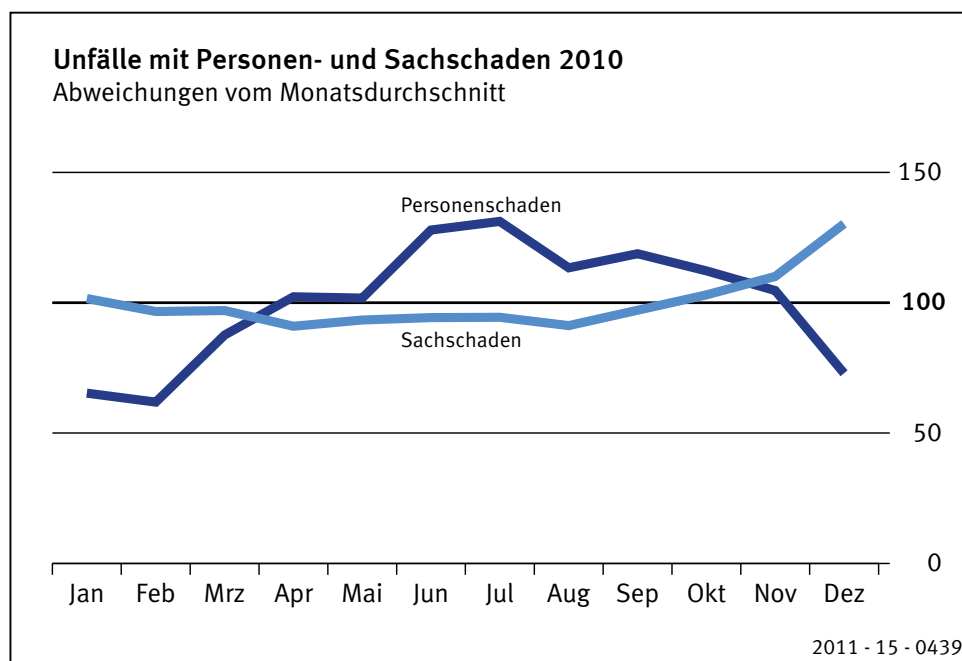
Im Vergleich zu 2009 gab es auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften mit über 17% den stärksten Rückgang bei den Getöteten. Auf Landstraßen außerorts kamen 10% und auf Autobahnen 9,5% weniger Menschen ums Leben.

Mittelfristig, das heißt, im Zeitraum von 2000 bis 2010, hat die Zahl der Getöteten auf Straßen außerorts (Landstraßen – 54%; Autobahnen – 53%) stärker abgenommen als auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften (– 45%).

6 Unfallgeschehen nach Monaten und Wochentagen

Die Entwicklung des Unfallgeschehens von 2009 zu 2010 ist stark durch die Witterungsverhältnisse geprägt. Drei strenge Wintermonate und auch sonst ein insgesamt zu kaltes und nasses Jahr 2010 haben dazu beigetragen, dass die Zahl der Unfälle zwar gestiegen, aber gleichzeitig weniger Personen verunglückt sind. Die Witterung ist neben der vorhandenen Infrastruktur, der Verkehrsdichte, der Verkehrsstruktur oder dem Verkehrsverhalten einer der Einflussfaktoren auf das Unfallgeschehen. Das Wetter beeinflusst die Verkehrssicherheit sowohl direkt in Form der vorliegenden Fahrbedingungen als auch indirekt über das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Bei schlechtem Wetter werden die Fahrbedingungen ungünstiger. Nasse Fahrbahnen, Glätte oder Nebel erhöhen die Unfallgefahr. Meist kommt es dadurch zu mehr Unfällen, es bleibt aber häufiger bei Sachschaden. Schlechtes Wetter wirkt sich auch auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer aus. So wird bei besonders winterlichen Straßenverhältnissen oder auch stark verregneten Sommermonaten weniger und auch insgesamt langsamer gefahren. Überdies verzichten bei ungünstigen Witterungsbedingungen vor allem die ungeschützten und damit besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Zweiradfahrer häufiger auf die Verkehrsteilnahme oder steigen auf andere Verkehrsmittel um. Dadurch sinkt die Unfallschwere. Tendenziell umgekehrt ist es bei schönem Wetter.

Schaubild 5

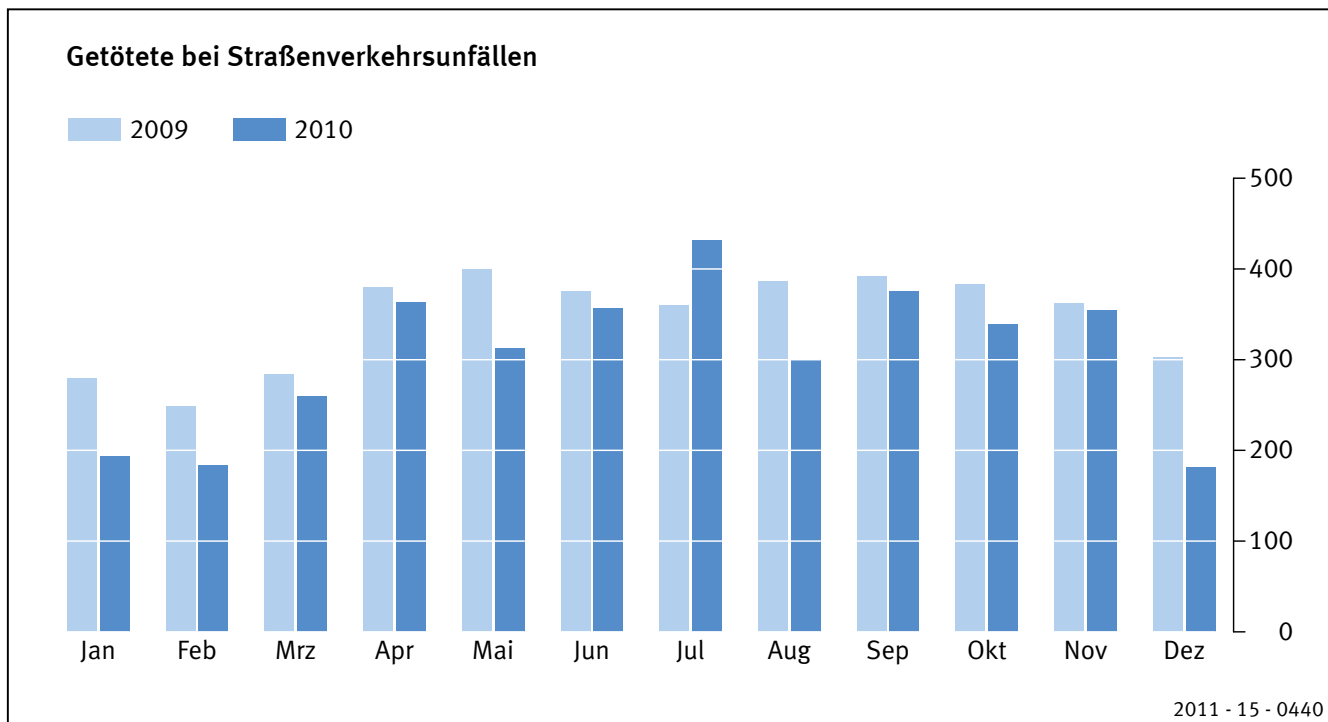


Der Einfluss der Witterung auf die Unfallentwicklung ist im Jahr 2010 besonders an den Monaten Januar, Februar und Dezember zu erkennen, in denen stark winterliche Straßenverhältnisse vorlagen. So wurde die Polizei am häufigsten im Dezember zu einem Unfall gerufen. Mit 248 062 Unfällen hatte dieser Monat einen Anteil von 10,3% an allen Unfällen im Jahr 2010. Der Dezember 2010 (+ 19%) fiel neben dem Februar 2010 (+ 11%) auch durch die höchste Zunahme bei der Unfallzahl gegenüber dem Vorjahr auf. Insgesamt wurden in den drei genannten Wintermonaten 11% mehr Unfälle als im entsprechenden Vorjahreszeitraum gezählt. Die wenigsten Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2010 ereigneten sich im April mit 185 624 Unfällen beziehungsweise einem Anteil von 7,7%.

Im Dezember gab es die meisten Unfälle, aber die wenigsten Getöteten

Werden nur die Unfälle betrachtet, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, so war der Juli 2010 der Monat mit den meisten Unfällen (knapp 11% aller Personenschadensunfälle) und der Februar der Monat mit den wenigsten Unfällen (5,2%). Insgesamt belegen auch die Ergebnisse des Jahres 2010 die Erfahrung, dass sich in den Sommermonaten mehr Unfälle mit Personenschaden ereignen als in den Wintermonaten. So passierten 41% aller Personenschadensunfälle in den vier Monaten von Juni bis September 2010.

Schaubild 6



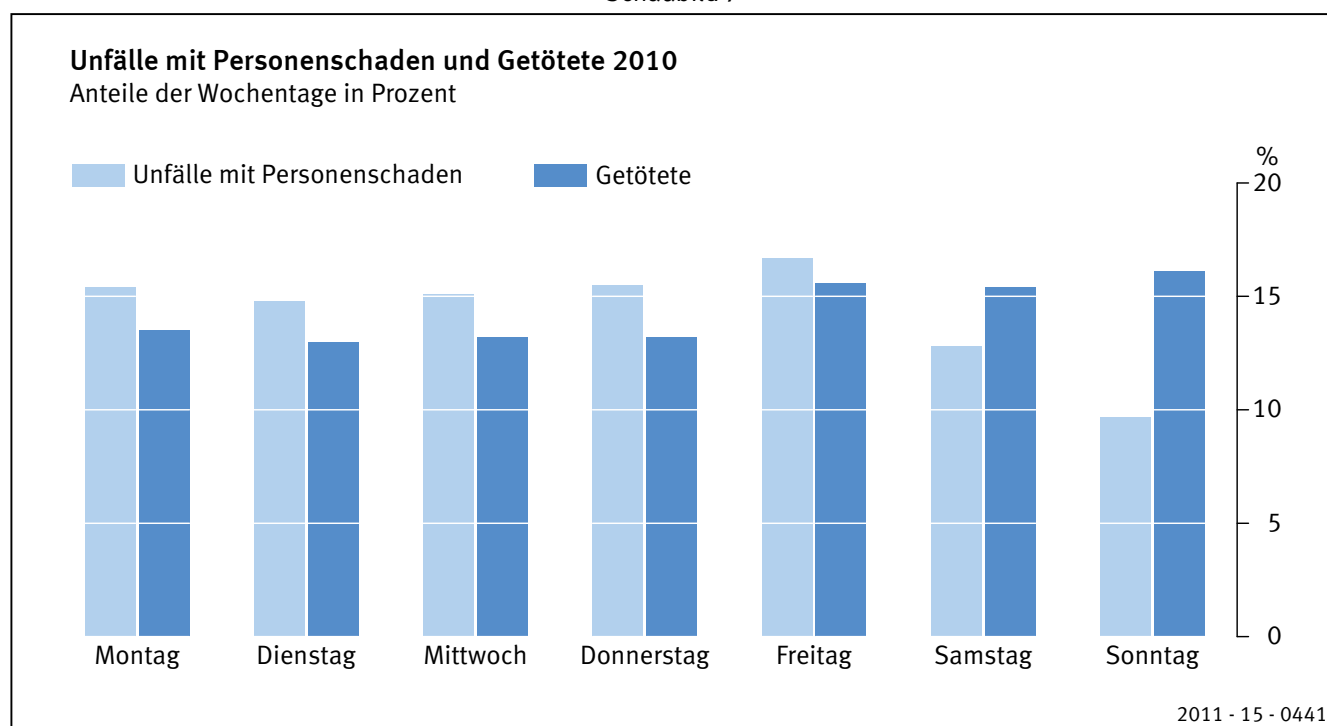
Im Vergleich zum Vorjahr zeigt sich, dass von den drei Monaten im Jahr 2010 mit extrem winterlichen Straßenverhältnissen der Dezember (– 21%) und der Januar (– 20%) auch die höchsten Abnahmen bei der Zahl der Unfälle mit Personenschaden hatten. Der Februar hatte zwar auch einen starken Rückgang von 14% zu verzeichnen, wurde aber vom Mai übertroffen, in dem sich 18% weniger Unfälle mit Personenschaden ereigneten. Nach einem Bericht des Deutschen Wetterdienstes prägten Kälte, Regen und Tornados das Wetter im Mai 2010.

Analog zu den Unfällen mit Personenschaden kamen auch die meisten der Todesopfer im Straßenverkehr im Juli 2010 ums Leben. Mit 431 Menschen waren dies 12% aller Verkehrstoten im Jahr 2010. Die wenigsten Unfalltoten waren im unfallreichsten Monat, dem Dezember, zu beklagen. Hier starben 181 Personen – das war zugleich der stärkste Rückgang (– 40%) gegenüber dem Vorjahr. Aber auch die beiden anderen Monate Januar (– 31%) und Februar (– 26%) hatten witterungsbedingt relativ wenig Unfalltote. In den drei genannten Wintermonaten lag die Zahl der Getöteten jeweils unter 200 während in den übrigen Monaten des Jahres durchschnittlich rund 340 Menschen ihr Leben im Straßenverkehr verloren. Anders betrachtet: Mehr als die Hälfte des Gesamtrückgangs (– 504 Personen) bei der Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2010 gegenüber 2009 ist auf diese drei Monate zurückzuführen.

Unfallträchtigster Tag der Woche ist nach wie vor der Freitag, der aber auch hinsichtlich der Mobilität ein Spitzentag² ist. Im Jahr 2010 entfielen auf diesen Tag fast 16,7% aller Personenschadensunfälle. Für die Tage Montag bis Donnerstag lagen die jeweiligen Anteile zwischen 14,8% und 15,5%. Vergleichsweise unfallärmere Tage waren im vergangenen Jahr dagegen der Samstag mit einem Anteil von 12,8% und der Sonntag mit einem Anteil von 9,7%.

Die meisten Getöteten gab es im Jahr 2010 aber an Sonntagen. Hier kamen mehr als 16% aller Toten im Straßenverkehr ums Leben. Danach folgte der Freitag mit einem Anteil von knapp 16% und der Samstag mit gut 15%. Der höhere Anteil von Unfallopfern am Wochenende dürfte auf die vermehrten Freizeitfahrten an diesen Tagen zurückzuführen sein. Häufiger als sonst werden am Wochenende auch Ausflüge mit Zweirädern, die bei einem Unfall weniger Schutz als andere Verkehrsmittel bieten, unternommen.

Schaubild 7

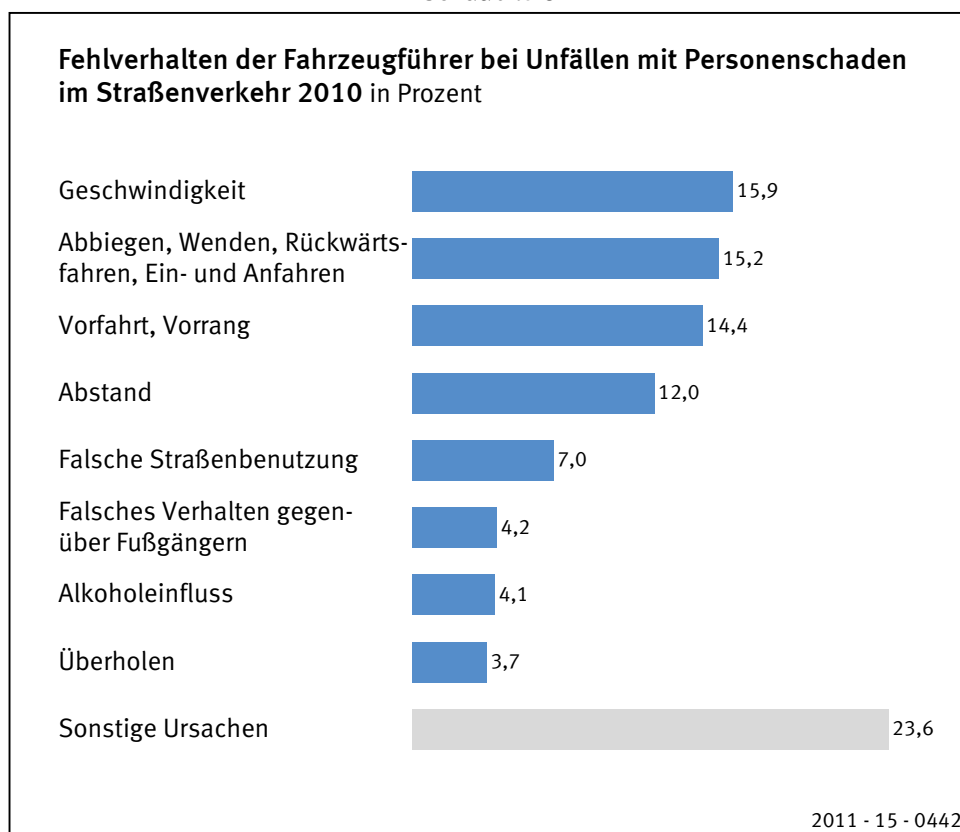


2) Siehe Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg): „Mobilität in Deutschland 2008“ (MID), S.23

7 Unfallursachen

Die Polizei kann nach Beurteilung des Unfallhergangs beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen benennen. Waren auch äußere Umstände wie Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse oder Hindernisse auf der Fahrbahn für den Unfall ursächlich, so werden für jeden Unfall zusätzlich bis zu zwei sogenannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen. Pro Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Bei den 288 297 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2010 in Deutschland wurden insgesamt 419 190 Unfallursachen statistisch erfasst. Der größte Teil hiervon (84%) waren Fehlverhalten von Fahrzeugführern, 3,7% waren Fehlverhalten von Fußgängern. Allgemeine Ursachen, zu denen neben der Witterung und den Straßenverhältnissen auch Hindernisse wie zum Beispiel Wild auf der Fahrbahn zählen, hatten einen Anteil von 12% an den erfassten Unfallursachen. Relativ selten wurden technische Mängel beziehungsweise Wartungsmängel als Unfallursache (0,9%) genannt.

Schaubild 8



Schlechte Straßenverhältnisse waren im Jahr 2010 bei 29 206 Unfällen mit Personenschaden für den Unfall mit verantwortlich. Meist waren es schnee- beziehungsweise eisglatte oder regennasse Straßen. Durch den strengen Winter hat sich die Zahl der Unfälle durch „Schnee und Eis auf den Straßen“ im letzten Jahr gegenüber 2009 nahezu verdoppelt.

Bei den Fahrzeugführern war im Jahr 2010 mit einem Anteil von 16% eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wieder häufigstes Fehlverhalten. Dies ist seit vielen Jahren so, nur in 2008 und 2009 standen andere Unfallursachen an erster Stelle. Am zweithäufigsten wurden den Fahrern bei Unfällen mit Personenschaden „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (15%) angelastet. Dieses

Zwei von fünf Todesopfern durch „nicht angepasste“ Geschwindigkeit

Fehlverhalten wurde in den beiden vorangegangenen Jahren am zahlreichsten erfasst. An dritter Stelle stand im Jahr 2010 die Missachtung der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges anderer Fahrzeuge (14%).

Eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist nicht nur die häufigste Unfallursache, sondern hat auch die schlimmsten Unfallfolgen. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 13 Getötete und 217 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den „Geschwindigkeitsunfällen“ 26 Tote und 309 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle. Bei den insgesamt 54 776 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2010, bei denen mindestens einem beteiligten Fahrzeugführer eine nicht angepasste Geschwindigkeit von der Polizei vorgeworfen wurde, starben 1 441 Menschen, weitere 74 842 wurden verletzt. Damit kamen im Jahr 2010 zwei von fünf im Straßenverkehr Getöteten durch „zu schnelles Fahren“ ums Leben. Gegenüber 2009 hat die Zahl dieser Unfälle um 2,4%, die der Getöteten um 11% und die der Verletzten um 1,5% abgenommen.

Schaubild 9



Mit 23 Getöteten und 332 Schwerverletzten je 1 000 Unfälle mit Personenschaden hatte im Jahr 2010 auch die Unfallursache „Alkoholeinfluss“ schwerwiegendere Unfallfolgen als viele andere Ursachen. Im Jahr 2010 wurden insgesamt 342 Verkehrsteilnehmer bei Alkoholunfällen im Straßenverkehr getötet und weitere 18 874 Personen verletzt. Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden um 14%, die der Getöteten sogar um 22% und die der Verletzten um 13% zurückgegangen. Trotz dieser hohen Abnahme starb im Jahr 2010 in Deutschland noch nahezu jeder elfte Verkehrstote an den Folgen eines Alkoholunfalls.

Wegen der Unfallschwere steht die Reduzierung von Alkoholunfällen seit vielen Jahren im Blickpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Einführung der 0,5-Promillegrenze im Mai 1998, das Alkoholverbot für Fahranfänger seit August 2007, viele Kampagnen zur Aufklärung über die Auswirkungen von Alkohol am Steuer sowie die immer wiederkehrende Diskussion über die Einführung einer 0,0-Promillegrenze für alle Fahrzeugführer waren die Folgen.

Eine Gegenüberstellung der Unfallergebnisse aus dem Jahr 2010 mit den Zahlen aus dem Jahr 1997 beziehungsweise 2006 sollen die Veränderungen bei den Alkoholunfällen nach Einführung der genannten Maßnahmen aufzeigen.

Seit dem 1. Mai 1998 gilt das Führen eines Kraftfahrzeugs mit mehr als 0,25 Milligramm pro Liter 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 es auch weiterhin – Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von weniger als 0,5 Promille (beziehungsweise 0,25 Milligramm pro Liter Atemalkoholgehalt), aber mindestens 0,3 Promille (beziehungsweise 0,15 Milligramm pro Liter Atemalkoholwert) als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn diese im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.

Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik hat die Zahl der alkoholbedingten Unfälle seit der letzten Senkung der Promillegrenze im Jahr 1998 – mit Ausnahme von 2007 – ständig abgenommen. Sie ist gegenüber 1997 um mehr als die Hälfte (– 52%) gesunken, während die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle um 8% gestiegen ist. Im gleichen Zeitraum waren bei Alkoholunfällen 76% weniger Getötete zu beklagen, während der Rückgang bei der Gesamtzahl der Verkehrstoten mit – 57% deutlich geringer war. Die positivere Entwicklung bei den Alkoholunfällen lässt darauf schließen, dass die getroffenen Maßnahmen wie die Senkung der Promillegrenze, Aufklärungskampagnen sowie mehr Verkehrskontrollen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflusst haben.

Zahl alkoholbedingter Unfälle seit 1997 um mehr als die Hälfte zurückgegangen

Noch deutlicher wird dies, wird die Anzahl alkoholisierter Unfallbeteiligter auf je 1 000 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden bezogen – bei dieser Betrachtung ist die demografische Entwicklung sowie der langfristige Trend der Unfallzahlen implizit enthalten. Im Jahr 1997 wurden durchschnittlich 45 alkoholisierte Verkehrsteilnehmer je 1 000 Unfallbeteiligte gezählt, im Jahr 2010 waren es „nur noch“ 27. Dies ist ein Rückgang um 39%.

Besonders häufig fallen junge Fahrer bei Unfällen durch Alkoholeinfluss auf. Im Durchschnitt ist jeder dritte alkoholisierte unfallbeteiligte Pkw-Fahrer ein junger Erwachsener im Alter zwischen 18 und 24 Jahren. Deshalb wurde im August 2007 für alle Pkw-Fahranfänger vor Vollendung des 21. Lebensjahres beziehungsweise während der Führerscheinprobezeit ein Alkoholverbot eingeführt.

Ein Vergleich der Ergebnisse des Jahres 2010 mit 2006, dem Jahr vor Einführung des Alkoholverbotes, zeigt die Wirkung dieser Maßnahme: Von 2006 bis 2010 ist die Zahl der alkoholisierten Autofahrer bei Unfällen mit Personenschaden in der Altersgruppe von 18 bis 24 Jahren um 32% zurückgegangen, darunter die der 18- bis 20-Jährigen sogar um 36%. Verglichen mit anderen Altersgruppen waren dies die höchsten Rückgänge in diesem Zeitraum. Bei den älteren Autofahrern nahm die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten mit – 24% deutlich niedriger ab. In diesen Veränderungsraten ist die Bevölkerungsentwicklung der genannten Altersgruppen mit berücksichtigt.

8 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Der Personenkraftwagen ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Pkw-Insassen haben deshalb mit 57% auch den größten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Rund 17% der im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Personen benutzten ein Fahrrad, 7,2% ein Motorrad und 4,6% ein Mofa/Moped. 8,0% der Verunglückten waren als Fußgänger unterwegs. Mit Werten von 3,1% beziehungsweise 1,5% waren Insassen von Güterkraftfahrzeugen und Bussen eher selten unter den Verunglückten.

Verglichen mit dem Vorjahr wurden in Güterkraftfahrzeugen (+ 11%) und in Bussen (+ 6,6%) mehr Verunglückte gezählt. Für alle anderen genannten Verkehrsteilnehmergruppen gingen die Verunglücktenzahlen zurück. Überdurchschnittlich stark abgenommen hat im Jahr 2010 die Zahl der Verunglückten auf Fahrrädern und auf Mofas/Mopeds mit jeweils 13%. Aber auch auf Motorrädern kamen 11% weniger Personen zu Schaden.

Tabelle 4: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2010 gegenüber 2009 in %	darunter: Getötete		Veränderung 2010 gegenüber 2009 in %
	2010	2009		2010	2009	
	Anzahl			Anzahl		
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern	65 573	75 797	– 13	381	462	– 18
Mofas/Mopeds	17 247	19 914	– 13	74	99	– 25
Motorrädern	26 969	30 370	– 11	635	650	– 2,3
Personenkraftwagen	213 396	223 508	– 4,5	1 840	2 110	– 13
Kraftomnibussen	5 580	5 235	6,6	32	12	X
Güterkraftfahrzeugen.	11 539	10 354	11	162	164	– 1,2
Fußgänger/-innen	30 139	32 238	– 6,5	476	591	– 19
Sonstige	9 955	9 642	3,2	80	76	5,3
Insgesamt	374 818	401 823	– 6,7	3 648	4 152	– 12

Bei den Getöteten fällt die starke Zunahme an Todesopfern in Bussen auf. Die Zahl der getöteten Businsassen ist von 2009 bis 2010 um 20 auf 32 Personen gestiegen. Zu diesem Ergebnis hat im letzten Jahr der schwere Busunfall in Brandenburg wesentlich beigetragen, bei dem allein 14 Menschen ums Leben kamen. Bei allen anderen Verkehrsbeteiligungsarten ging die Zahl der Getöteten zurück. Prozentual am stärksten nahm die Zahl der getöteten Mofa-/Mopedbenutzer mit – 25% gegenüber dem Vorjahr ab. Aber auch bei den Fußgängern und Fahrradbenutzern sank die Zahl der tödlich Verletzten überdurchschnittlich, und zwar um 19% beziehungsweise 18%. Im Pkw, dem bedeutendsten Verkehrsmittel, kamen 13% oder 270 Insassen weniger ums Leben. Im Vergleich hierzu war die Abnahme bei den tödlich verletzten Motorradbenutzern mit – 2,3% nur gering.

**Mehr getötete
Businsassen**

Im Hinblick auf die im Straßenverkehr Getöteten ergeben sich für die vier in der Straßenverkehrsunfallstatistik am zahlreichsten vertretenen Verkehrsbeteiligungsarten vereinfacht dargestellt folgende Aussagen:

Von den 3 648 im Jahr 2010 im Straßenverkehr getöteten Personen war

- jeder zweite ein Insasse in einem Pkw
- jeder sechste ein Fahrer oder Mitfahrer auf einem Motorrad
- jeder achte ein Fußgänger
- jeder zehnte ein Radfahrer

Werden diese Anteile mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2000 verglichen, sind im Jahr 2010 keine größeren strukturellen Veränderungen bei den genannten Verkehrsteilnehmergruppen festzustellen. Nur der Anteil der Todesopfer auf Motorrädern hat sich in den letzten zehn Jahren von 13% auf 17% stärker erhöht. Dies bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass Motorradfahren in den letzten Jahren gefährlicher geworden ist. Es kann vielmehr auch daran liegen, dass es immer mehr Motorradfahrer gibt. Tatsächlich ist gemäß dem Kraftfahrtbundesamt in Flensburg die Zahl der Motorräder in den letzten Jahren stärker gestiegen als die Zahl der Personenkraftwagen.

Sollen Aussagen über das Risiko einzelner Fahrzeugarten getroffen werden, ist es sinnvoll, die Zahl der Verunglückten auf den jeweiligen Fahrzeugbestand zu beziehen. Gemessen an ihrem Bestand verunglückten je 1 000 Fahrzeuge acht Benutzer von Mofas/Mopeds, sieben Motorradbenutzer und fünf Pkw-Insassen. Das Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt zu werden, lag für Benutzer von Motorrädern bei 17 Getöteten je 100 000 Krafträder. Der entsprechende Wert für Mofa-/Mopedbenutzer und Pkw-Insassen lag deutlich niedriger bei jeweils vier Getöteten je 100 000 Fahrzeuge. Aus diesen Zahlen wird deutlich, dass erstens das Verletzungsrisiko auf motorisierten Zweirädern insgesamt größer als im Auto ist. Zweitens sind die Unfallfolgen für Motorradbenutzer im Vergleich zu Mofa-/Mopedbenutzern sowie zu Pkw-Insassen schwerwiegender. Das bestandsbezogene Risiko auf einem Motorrad getötet zu werden, war im Jahr 2010 mehr als viermal so hoch wie auf Kleinkrafträdern und im Auto. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Zweiradfahrer sind bei einem Unfall nahezu ungeschützt. Sie haben kein Blech um sich herum und bisher nur äußerst selten Airbags, die sie vor Verletzungen schützen. Das noch größere Risiko für Motorradbenutzer bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden resultiert aus der wesentlich höheren Geschwindigkeit eines Kraftrades im Vergleich zu einem Kleinkrafttrad. Demzufolge sind die Unfallfolgen oft schwerer. Damit bestätigt die Unfallstatistik, was Viele vermuten: Motorradfahren ist gefährlich. Allerdings hat diese Gefahr in den letzten Jahren nicht zugenommen – sondern bezogen auf den Bestand hat das Todesrisiko sogar abgenommen.

9 Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern

9.1 Kinder

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung der jüngsten Verkehrsteilnehmer. Im Durchschnitt des vergangenen Jahres kam alle 18 Minuten ein Kind im Alter unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt waren es 28 629 Kinder, die im Jahr 2010 auf Deutschlands Straßen verunglückten. Im Vergleich zum Vorjahr ging die Zahl der verunglückten Kinder um 7,2% zurück.

Erstmals seit dem Jahr 2005 kamen im vergangenen Jahr wieder mehr Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr ums Leben. 104 Kinder starben bei Verkehrsunfällen im Jahr 2010, das waren 16% oder 14 Kinder mehr als im Jahr 2009.

*Mehr Kinder verloren im
Straßenverkehr ihr Leben*

Tabelle 5: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

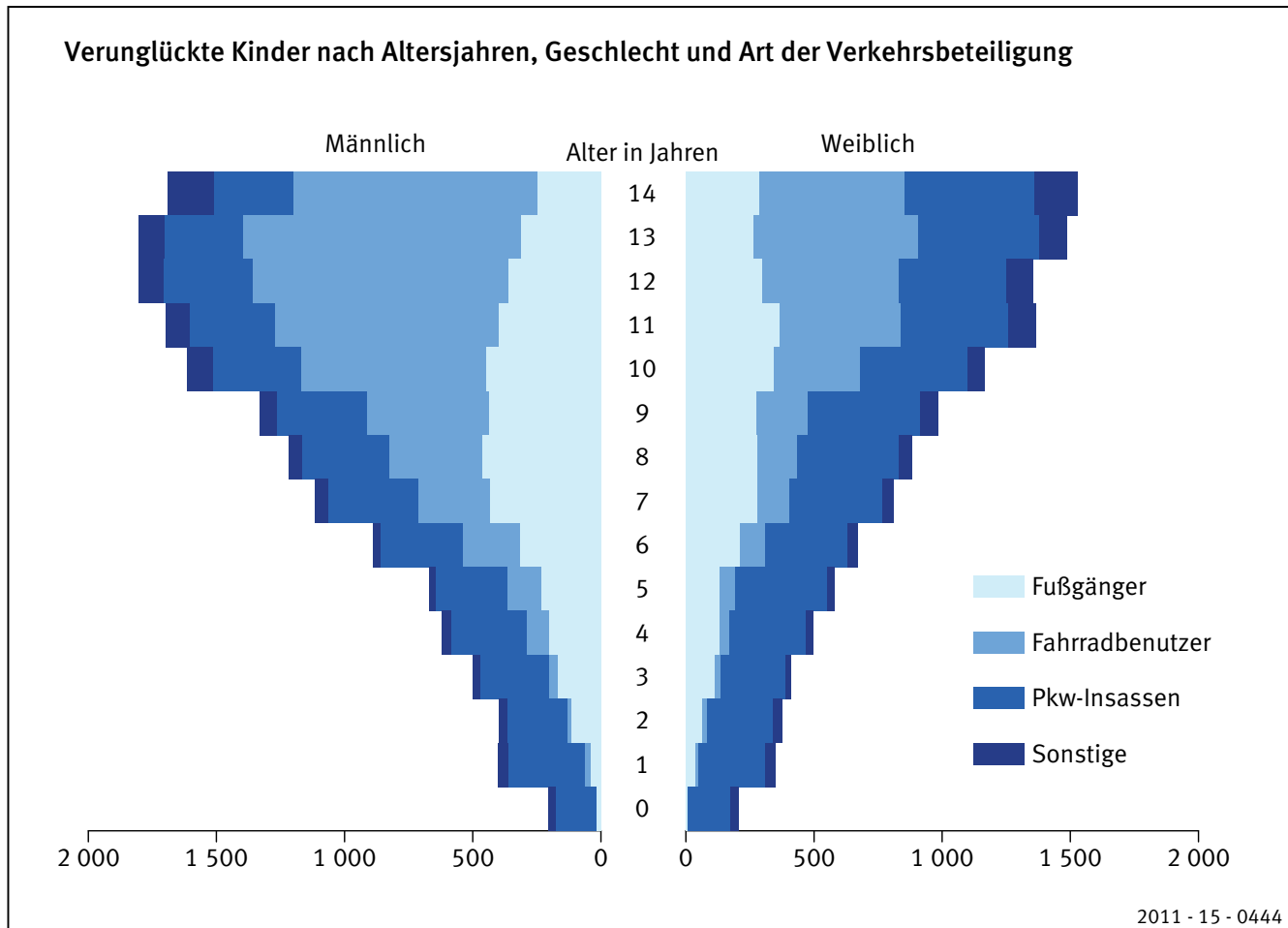
Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2010	2009	Veränderung 2010 gegenüber 2009 in %
	Anzahl		
Verunglückte	28 629	30 845	– 7,2
darunter:			
Fußgänger/-innen	7 304	7 706	– 5,2
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	9 534	11 068	– 14
Insassen von Pkw	9 889	10 246	– 3,5
Getötete	104	90	16
darunter:			
Fußgänger/-innen	28	23	22
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	20	24	– 17
Insassen von Pkw	49	37	32

¹⁾ Einschließlich Mitfahrer/-innen.

Mehr als ein Drittel (35%) der verunglückten Kinder kam im Jahr 2010 als Insasse in einem Pkw, ein weiteres Drittel auf einem Fahrrad zu Schaden. 25% der verunglückten Kinder nahmen als Fußgänger am Straßenverkehr teil.

Von den im Jahr 2010 getöteten Kindern verloren 49 und damit fast die Hälfte der Kinder als Mitfahrer in einem Pkw ihr Leben. Mehr als jedes vierte getötete Kind (27%) war zu Fuß, weitere 19% waren auf einem Fahrrad unterwegs, als der Unfall passierte. Gegenüber dem Vorjahr sind vor allem mehr Kinder in einem Auto zu Tode gekommen (+ 32%), davon betroffen waren vor allem die jüngeren Kinder bis neun Jahre (+ 67%). Aber auch als Fußgänger starben mehr Kinder als im Jahr 2009 (+ 22%). Dagegen verunglückten weniger Kinder als im Jahr 2009 mit ihren Fahrrädern tödlich (– 17%).

Schaubild 10



***Jungen verunglücken
häufiger als Mädchen***

Das Schaubild veranschaulicht die Zahl der verunglückten Kinder nach Alter, Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung. Dabei zeigt sich, dass Kleinkinder hauptsächlich im Pkw verunglückten, dem Transportmittel in dem sie meistens befördert werden. Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren verunglückten etwa zu gleichen Teilen am häufigsten als Pkw-Insasse oder Fußgänger. 10- bis 14-Jährige verunglückten dagegen meist auf ihrem Fahrrad. Außerdem – auch dies zeigt das Schaubild – waren Jungen im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen. Bei einem Anteil der Jungen von 51% an der Bevölkerung unter 15 Jahren waren 56% der verunglückten Kinder männlich. Die Gründe für die höhere Unfallgefährdung dürften vor allem in der stärkeren Verkehrsbeteiligung der Jungen und in einer größeren Risikobereitschaft liegen.

Bei den verunglückten Radfahrern und Fußgängern im Alter von 6 bis 14 Jahren ergeben sich im Tagesverlauf zu bestimmten Uhrzeiten klare Häufungen. So verunglückten 2010 die meisten Kinder in den Zeiten, in denen sie sich normalerweise auf dem Weg zur Schule oder zurück befinden. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden 14% der Kinder morgens zwischen 7 und 8 Uhr und 11% zwischen 13 und 14 Uhr verletzt oder getötet. Auch in ihrer Freizeit am Nachmittag sind Kinder stärker gefährdet. 24% der verunglückten Kinder kamen zwischen 16 und 18 Uhr zu Schaden.

Häufigste Unfallursache der 6- bis 14-jährigen Radfahrer, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, war eine falsche Straßenbenutzung (22%), hier insbesondere die Benutzung der falschen Fahrbahn. Den gleichaltrigen Fußgängern wurde vor allem angelastet, beim Überschreiten der Fahrbahn nicht auf den Verkehr geachtet zu haben (48%).

Insgesamt haben Kinder aber im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil ein geringeres Unfallrisiko als andere Altersgruppen. Der Anteil der Kinder unter 15 Jahren an allen Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen betrug 7,6%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei 13%. Im Jahr 2010 verunglückten bezogen auf die gesamte Einwohnerzahl ihrer Altersgruppe (11 Millionen Einwohner) 260 Kinder je 100 000 Einwohner. Neun Kinder je eine Million Einwohner dieser Altersgruppe kamen ums Leben.

In den letzten zehn Jahren ist das Risiko für Kinder, im Straßenverkehr zu sterben, von 19 auf 9 Kinder je eine Million Einwohner ihrer Altersgruppe – also um die Hälfte – gesunken.

9.2 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren

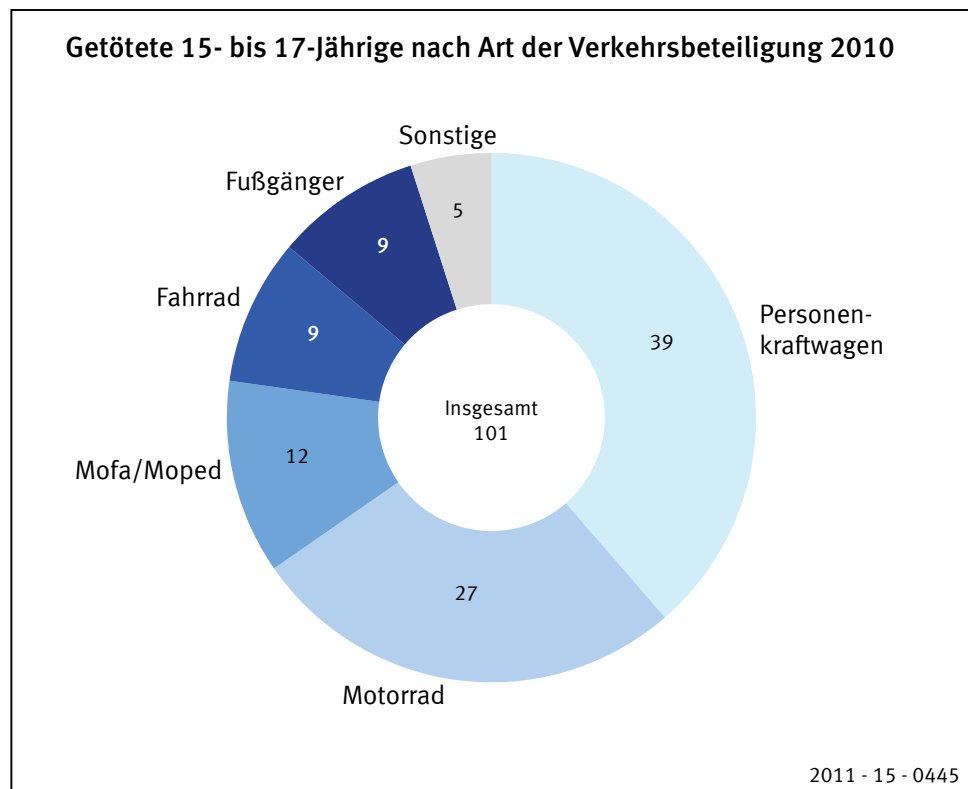
Während für Kinder im Alter bis 14 Jahren die aktive Verkehrsbeteiligung nur als Fußgänger oder Radfahrer möglich ist, können Jugendliche ab 15 Jahren zunehmend auch motorisiert am Verkehr teilnehmen. Mit Vollendung des 15. Lebensjahres dürfen sie die Fahrerlaubnis für ein Mofa und mit 16 für ein Moped oder ein Leichtkraftrad erwerben. Im Alter von 17 Jahren können sie bereits eine Fahrerlaubnis zum „begleiteten Fahren“ von Personenkraftwagen erlangen. Mit dem Einstieg in die Motorisierung steigt die Mobilität – und damit leider auch die Unfallgefahr.

Im Jahr 2010 verunglückten 19 297 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr, das waren durchschnittlich 53 Jugendliche täglich. Gegenüber 2009 wurden aber 11% weniger Verunglückte im Alter von 15 bis 17 Jahren gezählt. Noch erfreulicher ist, dass die Zahl der tödlich verletzten Jugendlichen nun das zweite Jahr in Folge mit – 24% sehr stark abgenommen hat. Einen solch hohen Rückgang hatte keine andere Altersgruppe sowohl in 2009 als auch in 2010 zu verzeichnen. Dennoch verloren insgesamt 101 Jugendliche im Jahr 2010 auf den Straßen in Deutschland ihr Leben.

Jugendliche haben den stärksten Rückgang bei den Todesopfern

Das Risiko für die Jugendlichen im Straßenverkehr zu verunglücken ist 2010, trotz gleichzeitig abnehmender Bevölkerungszahl, ebenfalls gesunken. Auf die Einwohner ihrer Altersgruppe bezogen verunglückten 785 je 100 000 Jugendliche. 41 Jugendliche je eine Million Einwohner starben im Straßenverkehr. Dieser Wert ist gegenüber dem Vorjahr um 23% gesunken. Im Vergleich zum Jahr 2000 ist das Sterberisiko der Jugendlichen um zwei Drittel gesunken. Verglichen mit den Kindern bis 14 Jahren ist das Todesrisiko der Jugendlichen allerdings dreimal höher.

Schaubild 11



Die meisten der 15- bis 17-Jährigen, insgesamt waren es 39, kamen im Jahr 2010 in einem Auto ums Leben. Die Zahl der getöteten Pkw-Insassen dieser Altersgruppe ist aber gegenüber 2009 um 40% oder 26 Personen zurückgegangen. Sechs Jugendliche hatten den Pkw, in dem sie starben, selbst gefahren. Am zweithäufigsten verloren die 15- bis 17-Jährigen bei einem Unfall auf einem Motorzweirad ihr Leben. 27 Jugendliche waren es im Jahr 2010 – vier mehr als ein Jahr zuvor. Nicht motorisiert unterwegs, als sie ums Leben kamen, waren 18 Jugendliche, davon jeweils die Hälfte als Fußgänger und als Radfahrer.

Etwa die Hälfte (52%) der 14 121 Jugendlichen, die an einem Unfall mit Personenschaden als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt waren, hatten diesen auch verursacht. Dies entspricht dem Durchschnittswert aller Unfallbeteiligten. Entsprechend ihrer hauptsächlichen Verkehrsteilnahme verursachten 15- bis 17-Jährige die meisten Unfälle als Fahrer eines Mofas/Mopeds (39%), am zweithäufigsten als Radfahrer (28%) und am dritthäufigsten als Motorradfahrer (18%). 553 Jugendliche waren im Jahr 2010 als Fahrer eines Pkw an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt, davon waren mehr als zwei Drittel (68%) die Hauptverursacher des jeweiligen Unfalls. Dieser hohe Anteil der Hauptverursacher an den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern dürfte auf die Unerfahrenheit in diesem Alter im Umgang mit dem Auto zurückzuführen sein.

Den Jugendlichen, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, wurde am häufigsten eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (13%) vorgeworfen. An zweiter Stelle folgten Fehler bei der Straßenbenutzung (11%).

9.3 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. Allerdings endet so manche Fahrt wegen noch zu geringer Erfahrung am Steuer verbunden mit einer Überschätzung des eigenen Könnens abrupt. Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken junge Erwachsene in einem Pkw.

72% der insgesamt 73 172 im Jahr 2010 im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen saßen in einem Pkw. In den anderen Altersklassen lag der Anteil im Schnitt nur bei 53%. Am zweithäufigsten verunglückten 18- bis 24-Jährige auf einem Fahrrad (8,8%) und an dritter Stelle auf einem Motorrad (6,5%).

Die Zahl der verunglückten jungen Männer und Frauen im Alter von 18 bis 24 Jahren ist im Jahr 2010 das dritte Jahr in Folge zurückgegangen. Gegenüber 2009 waren es 8,3% weniger Verunglückte dieser Altersgruppe.

Noch erfreulicher: Die Zahl der Unfallopfer im Alter von 18 bis 24 Jahren sank das zehnte Jahr in Folge, zuletzt um 13% auf 690 Tote im Jahr 2010. Trotz dieser positiven Entwicklung waren im vergangenen Jahr die 18- bis 24-Jährigen immer noch die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr. Knapp 19% aller Getöteten und jeder fünfte Verletzte gehörte zu dieser Altersgruppe, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur bei 8,3% lag. Die besondere Gefahr des Straßenverkehrs für die 18- bis 24-Jährigen zeigt sich auch daran, dass von den im Jahr 2009 Gestorbenen dieser Altersgruppe nahezu jeder dritte bei einem Verkehrsunfall zu Tode kam.

***18- bis 24-Jährige haben
das größte Risiko***

Etwa drei von vier (74%) der 18- bis 24-jährigen Unfallopfer starben als Fahrer oder Mitfahrer in einem Auto. Die meisten der 508 getöteten Pkw-Insassen fuhren das Auto, in dem sie verunglückten, selbst (72%). Weitere 103 junge Erwachsene starben im Jahr 2010 als Motorradbenutzer und 40 als Fußgänger. Weniger häufig kamen die 18- bis 24-Jährigen auf einem Fahrrad (12) oder auf einem Kleinkraftrad (9) ums Leben.

Gegenüber 2009 ist die Zahl der im Pkw getöteten 18- bis 24-Jährigen um 76 Personen oder 13% gefallen. Dieser Rückgang geht maßgeblich auf die Altersklasse der 18- bis 20-Jährigen zurück: hier kamen im Jahr 2010 allein 63 Personen oder 19% weniger in einem Auto ums Leben.

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-Jährige 2010

Verunglückte 18- bis 24-Jährige	Insgesamt	darunter: männlich	Anteil männlich an insgesamt	Veränderung insgesamt gegenüber 2009
	Anzahl		in %	
Personenkraftwagen				
Verunglückte	52 961	26 455	50	– 7,4
davon: Fahrer/-innen	38 631	20 166	52	– 6,9
Mitfahrer/-innen	14 330	6 289	44	– 8,8
Getötete	508	348	69	– 13,0
davon: Fahrer/-innen	367	261	71	– 18,4
Mitfahrer/-innen ...	141	87	62	5,2
Motorrad				
Verunglückte	4 767	4 052	85	– 12,7
davon: Fahrer/-innen	4 391	3 906	89	– 11,8
Mitfahrer/-innen	376	146	39	– 22,2
Getötete	103	94	91	– 11,2
davon: Fahrer/-innen	99	94	95	– 8,3
Mitfahrer/-innen ...	4	–	–	– 50,0
Fahrrad				
Verunglückte	6 437	3 610	56	– 14,7
Getötete	12	8	67	– 25,0

Auch die Zahl der getöteten Motorradfahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren hat sich im Jahr 2010 positiv entwickelt, sie ist um 11% gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Gemessen an der Bevölkerung ihrer Altersgruppe verunglückten 1 077 junge Erwachsene je 100 000 Einwohner, 102 junge Erwachsene je eine Million Einwohner starben. Damit ist das Risiko der 18- bis 24-Jährigen, im Straßenverkehr ihr Leben zu verlieren, immer noch mehr als doppelt so hoch wie das durchschnittliche Risiko aller Altersgruppen, das bei 45 Getöteten je eine Million Einwohner liegt.

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%. Einen besonders hohen Anteil haben nach wie vor die 18- bis 20-jährigen unfallbeteiligten Pkw-Fahrer, sie wurden zu 71% als Hauptverursacher eingestuft.

Häufigster Fehler der Pkw-Fahranfänger bei Unfällen mit Personenschaden war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“, diese wurde mehr als jedem fünften Unfallbeteiligten (22%) vorgeworfen. Zweithäufigste Unfallursache waren Abstandsfehler mit einem Anteil von 11%.

9.4 Senioren

Das wachsende Verkehrsaufkommen bei einer in etwa gleichbleibenden Bevölkerung ist im Wesentlichen auf eine höhere Mobilität der Senioren im Alter von 65 Jahren oder mehr zurückzuführen. Dies geht aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ hervor, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt wurde. Die heutigen Senioren sind aktiver als frühere Generationen und nutzen ihr Auto bis ins hohe Alter. Zudem steigt der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung stetig, in den letzten zehn Jahren erhöhte er sich von 16% auf 21% im Jahr 2010. Damit spielen ältere Menschen als Teilnehmer im Straßenverkehr eine immer wichtigere Rolle.

Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass die Zahl der verunglückten und besonders stark die Zahl der getöteten Senioren im letzten Jahr wieder abgenommen hat, nachdem diese im Jahr 2009 gestiegen war. Im Jahr 2010 verunglückten 40 502 Personen im Alter ab 65 Jahren im Straßenverkehr, 9,3% weniger als ein Jahr zuvor. Von den verunglückten Senioren waren die meisten Fahrer oder Mitfahrer in einem Pkw (47%), rund jeder vierte benutzte ein Fahrrad (26%). 15% der verunglückten Senioren waren als Fußgänger, 3,2% in Bussen und 2,7% auf dem Motorrad unterwegs.

910 Menschen im Alter ab 65 Jahren starben im Jahr 2010 bei Unfällen auf deutschen Straßen, das waren 194 ältere Menschen oder 18% weniger als 2009. Dieser Rückgang lag weit über dem durchschnittlichen Rückgang aller Altersgruppen von 12%. Wesentlich seltener als im Vorjahr starben ältere Menschen als Fußgänger (– 32%). Aber auch als Fahrradfahrer (– 15%) oder als Insasse in einem Pkw (– 11%) kamen im Jahr 2010 weniger Senioren ums Leben. Stark gestiegen ist dagegen die Zahl der getöteten Motorradbenutzer in diesem Alter von 22 auf 39 Personen (+ 77%).

**Wesentlich weniger
getötete ältere
Verkehrsteilnehmer**

Tabelle 7: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Senioren ab 65 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte im Alter von 65 Jahren und mehr	2010	2009	Veränderung 2010 gegenüber 2009 in %
	Anzahl		
Verunglückte	40 502	44 649	– 9,3
darunter:			
Fußgänger/-innen	6 069	6 930	– 12
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	10 671	12 263	– 13
Motorradfahrer/-innen ¹⁾ . .	1 089	1 203	– 9,5
Insassen von Pkw	19 158	20 623	– 7,1
Insassen von Kraftomni- bussen	1 309	1 394	– 6,1
Getötete	910	1 104	– 18
darunter:			
Fußgänger/-innen	227	335	– 32
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾ . .	197	231	– 15
Motorradfahrer/-innen ¹⁾ .	39	22	77
Insassen von Pkw	393	444	– 11
Insassen von Kraftomni- bussen	7	7	–

¹⁾ Einschließlich Mitfahrer/-innen.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Unfallstatistik, dass ältere Menschen im Straßenverkehr zwar weniger häufig in einen Unfall verwickelt sind, dann aber schwere Unfallfolgen zu erleiden haben. Dies wird durch folgende Zahlen belegt: 8,9% der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Pkw-Insassen waren mindestens 65 Jahre alt, aber 21% der dabei getöteten. Der Anteil der Senioren an allen Personen, die auf dem Fahrrad verletzt wurden, betrug 16%. Jedoch waren 52% von allen getöteten Fahrradfahrern 65 Jahre oder älter. Waren 20% der verletzten Fußgänger ältere Menschen, so waren es bei den getöteten 48%. Der Grund für das im Vergleich zu jüngeren Personen wesentlich höhere Risiko älterer, infolge von Verletzungen durch Verkehrsunfälle zu sterben, dürfte die mit zunehmendem Alter nachlassende körperliche Widerstandskraft sein.

Bezogen auf alle Einwohner ihrer Altersklasse lag das Risiko der Senioren im Straßenverkehr zu verunglücken bei 240 Personen je 100 000 Einwohner. 54 Personen je eine Million Einwohner über 65 Jahren wurden bei Verkehrsunfällen getötet. Dieser Wert liegt über dem Durchschnitt aller Altersgruppen (45 Getötete je eine Million Einwohner). Senioren haben nach den jungen Erwachsenen das zweithöchste Sterberisiko im Straßenverkehr.

Allerdings zeigt ein nochmaliges Aufsplitten in zwei Untergruppen Unterschiede innerhalb der Altersgruppe der Senioren auf. Das einwohnerbezogene Risiko zu verunglücken ist bei den 65- bis 74-Jährigen größer als bei den 75-Jährigen und älteren (258 zu 215 Personen je 100 000 Einwohner). Dagegen ist das Risiko bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen davon zu tragen, bei den Menschen ab 75 Jahren wesentlich größer als das der 65- bis 74-Jährigen, deren Wert sogar unter dem Durchschnitt aller Altersgruppen liegt (71 zu 41 Personen je eine Million Einwohner).

An Unfällen mit Personenschaden waren im Jahr 2010 insgesamt 59 625 ältere Menschen als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt, das waren 11% aller Unfallbeteiligten. Der Bevölkerungsanteil der über 65-Jährigen lag Ende 2009 bei knapp 21%. Aus diesen Zahlen lässt sich schließen, dass ältere Menschen weniger häufig in Unfälle verwickelt sind. Dies dürfte zum einen daran liegen, dass ältere seltener als jüngere Menschen 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 56% 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 41%, die entsprechenden Werte für den Durchschnitt aller Altersgruppen lagen bei 28% beziehungsweise 42%. Das heißt, ältere Menschen waren insbesondere als Fußgänger relativ selten der Verursacher des Unfalls, an dem sie beteiligt waren. Ganz anders sieht dies bei den unfallbeteiligten über 65-jährigen Pkw-Fahrern aus. Diese trugen sehr häufig (66%) die Hauptschuld an dem Unfall. 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 nach Geschlecht zeigt folgendes Bild: In den Altersklassen bis 54 Jahren waren im Jahr 2010 Männer häufiger als Frauen Hauptverursacher der Unfälle, in die sie verwickelt waren. Bei den Unfallbeteiligten der Altersgruppen 55 Jahre oder älter waren es dagegen häufiger Frauen.

Meist war die Unfallursache bei den Pkw-Fahrern ab 65 Jahren ein „Vorfahrtsfehler“. Diese Ursache wurde 18% der Unfallbeteiligten dieser Altersklasse bei Unfällen mit Personenschaden vorgeworfen. Mit einem Anteil von 16% folgten „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“.

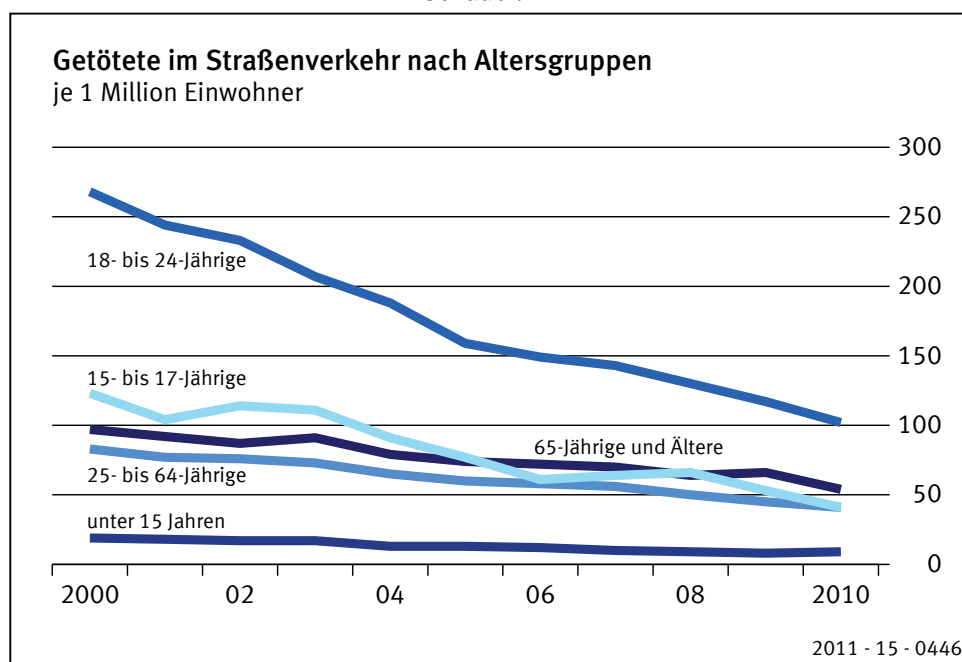
***Pkw-Fahrer ab 65 Jahre
sind häufiger Hauptver-
ursacher eines Unfalls***

9.5 Entwicklung in den Altersgruppen seit dem Jahr 2000

Im Zeitraum von 2000 bis 2010 hat in Deutschland das bevölkerungsbezogene Risiko bei einem Verkehrsunfall zu sterben insgesamt um über die Hälfte (51%) abgenommen. Bei Kindern bis 14 Jahren ist der Wert etwas weniger stark und zwar um knapp 50% gesunken. Die höchste Abnahme aller Altersgruppen im Zeitraum von 2000 bis 2010 haben die Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren; ihr Todesrisiko ist um zwei Drittel gesunken. Den zweithöchsten Rückgang haben die 18- bis 24-Jährigen: In den letzten zehn Jahren ist das Risiko dieser Altersgruppe, bei einem Verkehrsunfall zu sterben um 62% zurückgegangen. Werden nur die Fahranfänger im Alter von 18 bis 20 Jahren betrachtet, so ist der Wert sogar um 65% gesunken. Bei den älteren Verkehrsteilnehmern waren die Rückgänge nicht mehr so stark. Bei den Senioren ab 65 Jahren ist das bevölkerungsbezogene Sterberisiko um 45% gesunken. Die wesentlich höheren Abnahmen der Getötetenzahlen bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen deuten darauf hin, dass die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gerade auch bei den Fahranfängern Wirkung zeigen.

Das Todesrisiko der 15- bis 24-Jährigen sank in den letzten zehn Jahren stärker als bei anderen Altersgruppen

Schaubild 12



Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen
 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 - 2010

Jahr	Polizeilich erfasste Unfälle ¹⁾			Verunglückte ¹⁾			Bestand an motorisierten Fahrzeugen ²⁾				Bevölkerung ⁷⁾
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personen-schaden	Sach-schaden		Getötete ³⁾	Verletzte		Motor-räder mit amt. Kenn-zeichen ⁴⁾	Personen-kraftwagen ⁵⁾	Güterkraft-fahrzeuge ⁶⁾	
Anzahl											1 000
Reichsgebiet ⁸⁾											
1906	2 290	1 303	987	1 570	51	1 519	.	.	.	.	.
1907	4 864	2 230	2 634	2 564	145	2 419	27 026	15 954	10 115	957	.
1908	5 069	2 342	2 727	2 771	141	2 630	36 022	19 808	14 671	1 543	.
1909	6 063	2 736	3 327	3 139	194	2 945	41 727	21 176	18 547	2 004	.
1910	6 774	3 379	3 395	3 929	278	3 651	49 941	22 479	24 639	2 823	64 568
1911	8 431	4 005	4 426	4 605	343	4 262	57 805	20 705	32 894	4 206	.
1912	10 105	5 051	5 054	5 984	442	5 542	70 006	20 157	43 162	6 687	.
1913	11 785	5 769	6 016	6 817	504	6 313	77 789	20 448	49 760	7 581	.
1914	93 072	22 557	60 876	9 639	.
1915 - 1921
1922	165 729	38 048	80 937	43 711	.
1923	212 949	59 389	98 587	51 736	.
1924	293 032	97 965	130 346	60 629	.
1925	425 790	161 508	171 445	80 363	63 166
1926	571 893	263 345	201 401	90 029	63 630
1927	723 935	339 226	261 142	100 969	64 023
1928	933 312	438 288	342 784	121 765	64 393
1929	1 214 059	608 342	422 612	143 952	64 793
1930	1 419 870	731 237	489 270	157 432	65 084
1931	1 507 129	792 075	510 840	161 072	65 429
1932	1 633 297	866 017	486 001	173 947	65 716
1933	1 682 985	894 042	510 819	174 129	66 027
1934	1 887 632	983 994	661 773	191 715	66 409
1935	2 157 811	1 058 656	795 775	244 258	66 871
1936	267 444	.	.	182 214	8 388	173 826	2 474 591	1 184 081	945 085	270 992	67 349
1937	266 394	138 882	127 512	181 844	7 636	174 208	2 848 466	1 327 189	1 108 433	321 524	67 831
1938	272 505	.	.	187 689	7 354	180 335	3 241 852	1 513 328	1 271 983	367 391	68 558
1939	3 705 111	1 755 320	1 426 743	420 293	69 314
1940 - 1945
Deutschland											
1946 - 1949
1950	177 012	7 408	169 604	2 404 487	1 127 063	615 563	.	68 561
1951	236 024	8 890	227 134	2 967 914	1 397 501	786 915	520 644	68 878
1952	267 763	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	17 327	558 223	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.

Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen

Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906 - 2010

Jahr	Polizeilich erfasste Unfälle ¹⁾			Verunglückte ¹⁾			Bestand an motorisierten Fahrzeugen ²⁾				Bevölke- rung ⁷⁾
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personen- schaden	Sach- schaden		Getötete ³⁾	Verletzte		Motor- räder mit amt. Kenn- zeichen ⁴⁾	Personen- kraftwagen ⁵⁾	Güterkraft- fahrzeuge ⁶⁾	
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	<u>3 340 964</u>	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	<u>3 395 604</u>	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	81 802

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 Personenkraftwagen einschl. Kraftomnibusse.

Deutschland und früheres Bundesgebiet: Einschl. der Fahrzeuge der Bundespost und der Deutschen Bahn AG.

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

Neue Länder und Berlin-Ost: 1950 - 1966 jeweils 30.06., 1967 - 1990 jeweils 30.09. 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: Jahresdurchschnitt.

1950 im September. 1961 im Juni. 1970 und 1987 im Mai.

Neue Länder und Berlin-Ost: Jeweils Jahresende. 1950, 1964 und 1970:

Ergebnis der Volkszählung, 1981 Stand 30.06. Ab 1990 Jahresdurchschnitt, das aktuelle Jahr ist immer Stand Jahresende.

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

*) geschätzt

Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

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 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 oder auf Papier (Durchschlag der Unfallanzeige) 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

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 Unfällen 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)

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

www.destatis.de/kontakt