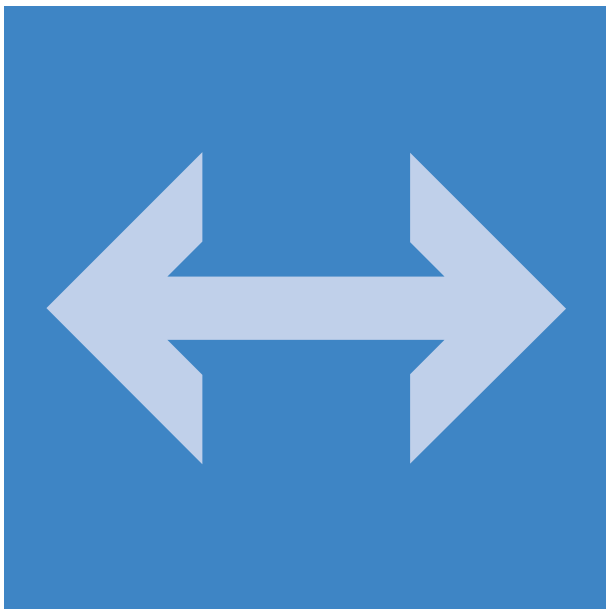


VERKEHRSUNFÄLLE

Unfälle von 15- bis 17-Jährigen
im Straßenverkehr 2019



2020

wissen.nutzen.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt (Destatis)

www.destatis.de

Ihr Kontakt zu uns:

www.destatis.de/kontakt

Zentraler Auskunftsdienst:

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

Erscheinungsfolge: jährlich

Erschienen am 7. Oktober 2020

Artikelnummer: 5462412-19700-4 [PDF]



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

Zeichenerklärung und Abkürzungen	3
15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr: Mehr Mobilität, höheres Unfallrisiko	4
Definitionen und methodische Erläuterungen	12

Jahrestabellen

1.1 Bei Straßenverkehrsunfällen 2019 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Bundesländern	28
1.2 Bei Straßenverkehrsunfällen 2019 verunglückte 15- bis 17-Jährige je 100 000/1 Million Einwohner nach Art der Verkehrsbeteiligung und Bundesländern	28
1.3 Bei Straßenverkehrsunfällen 2019 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Geschlecht, Art der Verkehrsbeteiligung und Altersjahren	29
1.4 Bei Straßenverkehrsunfällen 2019 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Uhrzeit und Wochentagen	30
1.5 Fahrer von Krafträdern im Alter von 15 bis 17 Jahren als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden 2019 nach Unfalltypen	31
1.6 Fehlverhalten der Fahrer 2019 bei Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen und je 1 000 Beteiligte	31

Zeitreihen

2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2019	32
2.2 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage 1991 – 2019	37
2.3 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht 1991 – 2019	40
2.4 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht je 100 000/1 Million Einwohner 1991 – 2019	42
2.5 Beteiligte 15- bis 17-Jährige an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2019	44
2.6 Beteiligte 15- bis 17-Jährige als Hauptverursacher an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2019	47

Zeichenerklärung und Abkürzungen

-	= nichts vorhanden	bspw.	= beispielsweise
.	= Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten	bzw.	= beziehungsweise
X	= Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll	cm ³	= Kubikmeter
...	= Angabe fällt später an	einschl.	= einschließlich
%	= Prozent	i. e. S.	= im eigentlichen Sinne
r	= berichtigte Zahl	km	= Kilometer
		kW	= Kilowatt
		o. ä.	= oder ähnlichem
		Pkw	= Personenkraftwagen
		u. a.	= unter anderem

15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr: Mehr Mobilität, höheres Unfallrisiko

Mit dem 15. Geburtstag beginnt für die jungen Verkehrsteilnehmer eine neue Ära: Konnten sie sich bisher am Straßenverkehr aktiv nur als Fußgänger oder Radfahrer beteiligen, können sie dies nun im zunehmenden Maße auch motorisiert tun. Mit Vollendung des 15. Lebensjahres dürfen sie die Fahrerlaubnis für ein Mofa, 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.

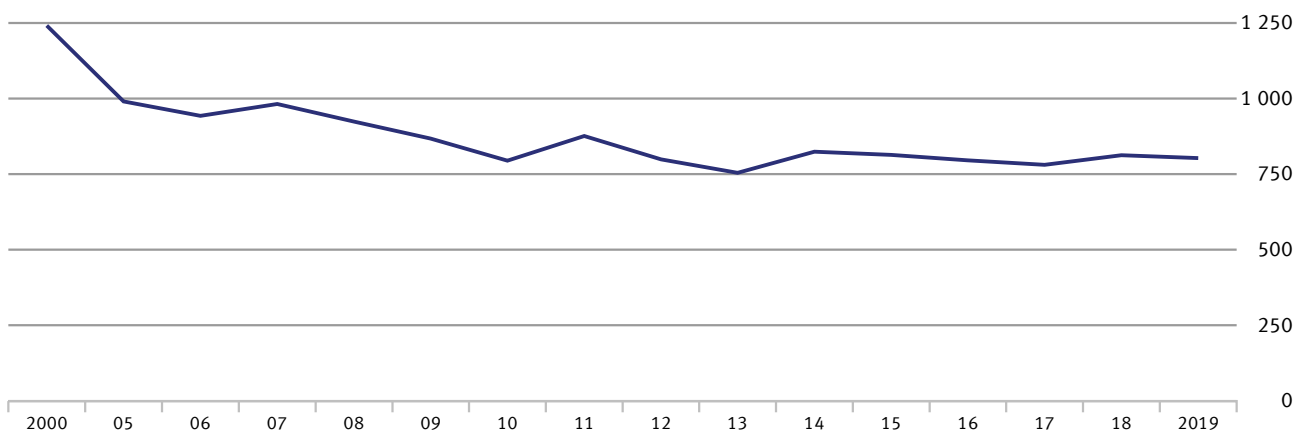
Überblick

Im Jahr 2019 verunglückten in Deutschland insgesamt 18 525 junge Menschen im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr, das waren durchschnittlich 51 Jugendliche täglich. Gegenüber 2018 wurden 3,6 % weniger Verunglückte in dieser Altersgruppe gezählt. 66 Jugendliche starben bei Verkehrsunfällen, das waren 14,3 % weniger als 2018.

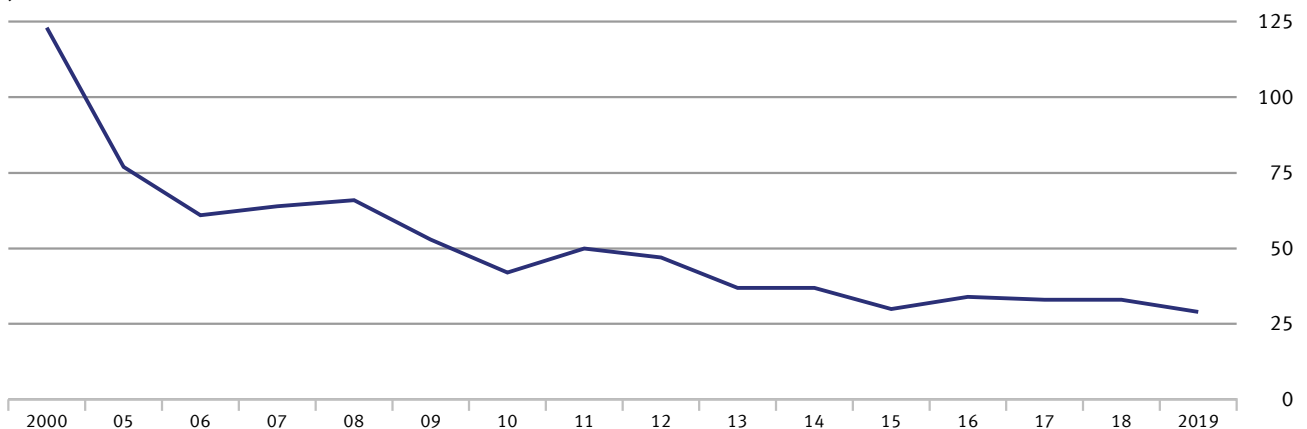
Auch das Risiko für die 15-bis 17-Jährigen im Straßenverkehr zu verunglücken ist 2019 gestiegen. 803 Jugendliche verunglückten je 100 000 Einwohner ihrer Altersgruppe. Im Straßenverkehr zu Tode kamen 29 Jugendliche je 1 Million Einwohner.

Abbildung 1

Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen
je 100 000 Einwohner



Getötete 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen
je 1 Million Einwohner



2020 - 0471

15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

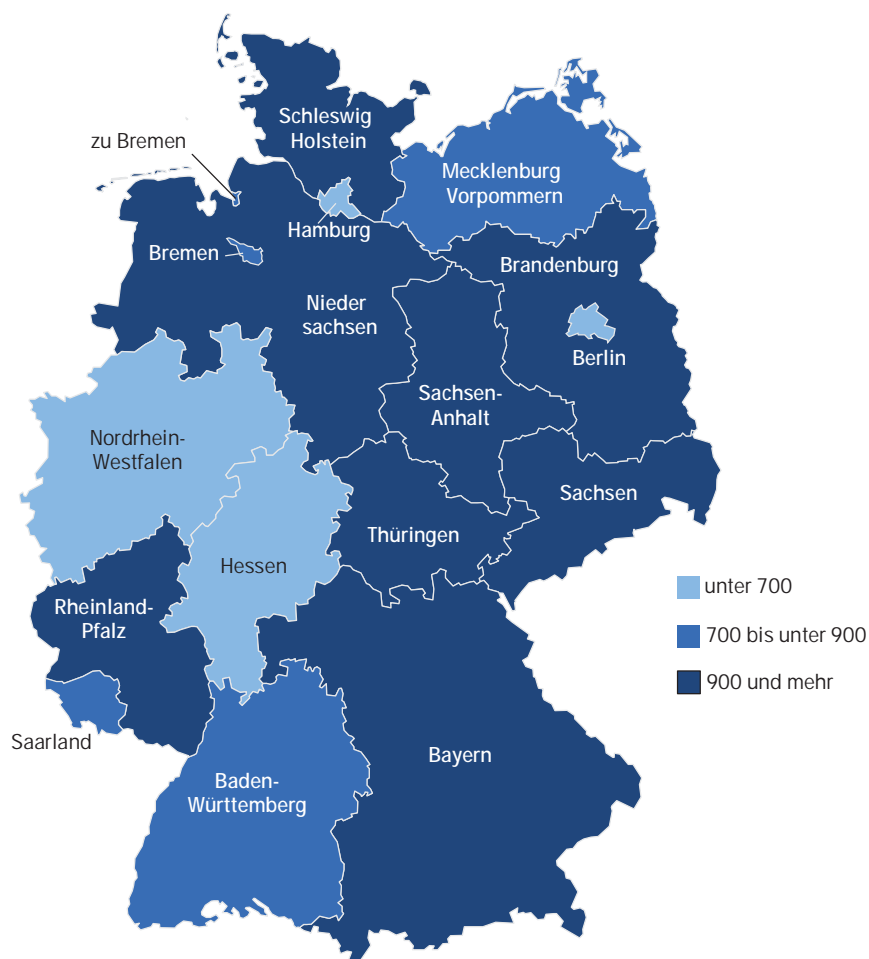
Im Vergleich zu 1991 ist die Zahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen in Deutschland um 39,6 % von 30 694 Personen auf 18 525 Personen im Jahr 2019 zurückgegangen. Die Zahl der Getöteten dieser Altersgruppe sank innerhalb dieses Zeitraums sogar um 84,1 % von 415 auf 66 Personen.

Das Risiko für Jugendliche, im Verkehr zu verunglücken ist seit 1991 deutlich gesunken: 2019 verunglückten auf Deutschlands Straßen 803 Jugendliche je 100 000 Einwohner ihrer Altersgruppe, 1991 waren es noch 1 272 junge Menschen. Dies entspricht einem Rückgang von 36,9 %. Das Risiko für Jugendliche, im Straßenverkehr tödlich verletzt zu werden, ist im gleichen Zeitraum um 83,4 % von 172 auf 29 Getötete je 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe zurückgegangen.

Verunglückte nach Bundesländern

Das Unfallrisiko der 15- bis 17-Jährigen im Jahr 2019 zeigte für die einzelnen Bundesländer recht deutliche Abweichungen zum Bundesdurchschnitt mit 803 Verunglückten je 100 000 Einwohner. Am stärksten gefährdet waren die Jugendlichen in Sachsen-Anhalt mit 1 178 Verunglückten je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe, gefolgt von Thüringen (1 036) und Sachsen (1 022). Am niedrigsten lagen die Werte in den Stadtstaaten Berlin (485) und Hamburg (545).

Abbildung 2
Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2019
je 100 000 Einwohner



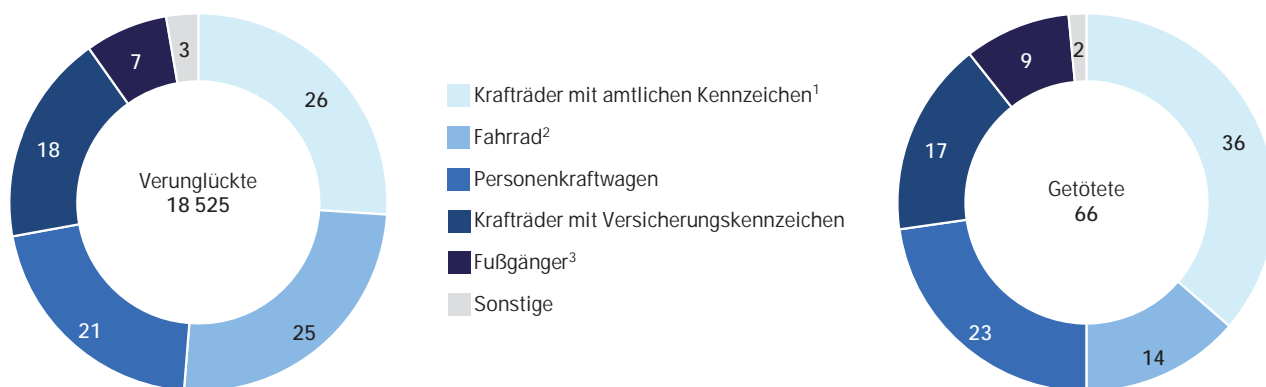
2020 - 0505

Bezogen auf die Einwohnerzahlen kamen in Saarland mit 78 und in Rheinland-Pfalz mit 61 je 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe die meisten 15- bis 17-Jährigen ums Leben, gefolgt von Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern mit jeweils 51. Vergleichsweise niedrige Werte wurden in Hessen mit 11 und in Schleswig-Holstein mit jeweils 12 ermittelt. In Berlin, Brandenburg, Bremen und in Hamburg gab es 2019 keine getöteten Jugendlichen. Im Bundesdurchschnitt starben 29 Jugendliche je 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe im Straßenverkehr.

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Überdurchschnittlich häufig verunglückten 15- bis 17-Jährige mit Kraft- oder Fahrrädern. 69,3 % der verunglückten Jugendlichen kamen dabei zu Schaden, davon benutzten 44,1 % ein Kraftrad (18,0 % ein Kraftrad mit Versicherungskennzeichen, 26,0 % ein Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen) und weitere 25,2 % ein Fahrrad. In einem Pkw kamen 20,9 % der verunglückten Jugendlichen zu Schaden, als Fußgänger waren 7,1 % unterwegs.

Abbildung 3
Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2019
nach Art der Verkehrsbeteiligung in %



¹ Ab 2014 einschl. drei- und schweren vierrädrigen Kfz.

² Ab 2014 einschl. Pedelecs.

³ Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

2020 - 0506

Die meisten der 66 getöteten Jugendlichen im Jahr 2019 kamen auf einem Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen 36,4 % oder in einem Pkw 22,7 % ums Leben.

Auf Kraft- oder Fahrrädern kamen 66,7 % aller tödlich verunglückten 15- bis 17-Jährigen ums Leben (36,4 % als Fahrer bzw. Mitfahrer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen, 16,7 % als Benutzer von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen und 13,6 % auf dem Fahrrad). Der Anteil der Fußgänger an allen Getöteten dieser Altersgruppe lag bei 9,1 %.

46 der 66 Jugendlichen, die in oder auf einem Fahrzeug ums Leben kamen, lenkten selbst das Fahrzeug, 35 auf einem Kraftrad. 14 Jugendliche starben als Mitfahrer, alle 14 in einem Pkw.

Im Vergleich zum Vorjahr gab es bei den Jugendlichen einen Anstieg der tödlich verunglückten Benutzer von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen (plus 5 Personen oder + 83,3 %) und den Fußgänger (plus 3 Personen oder + 100,0 %). Den stärksten Rückgang gab es bei der Zahl der im Pkw getöteten (minus 8 Personen oder – 34,8 %), bei den Kraftradbenutzern mit amtlichen Kennzeichen (minus 10 Personen oder – 29,4 %) und bei den Benutzern von Fahrrädern gab es einen Rückgang (minus einer Person oder – 10,0 %).

Männliche Jugendliche haben ein erheblich größeres Unfallrisiko: Bei einem Bevölkerungsanteil von 51,7 % lag ihr Anteil an den verunglückten 15- bis 17-Jährigen im Jahr 2019 bei 63,0 %. Bei den Verkehrstoten dieser Altersgruppe lag der Anteil der jungen Männer sogar bei 72,7 %. Männliche Jugendliche sind häufiger mit motorisierten Krafträdern unterwegs als weibliche, dies zeigt sich auch in der Struktur der Verunglückten. Mehr als die Hälfte (52,9 %) der verunglückten Jungen waren Fahrer bzw. Mitfahrer von motorisierten Krafträdern, bei den Mädchen waren es nur 29,1 %. Die meisten der verunglückten Mädchen saßen in einem Pkw (33,6 %). Bei den verunglückten Jungen waren es dagegen nur 13,5 %.

Von den 2,3 Millionen 15- bis 17-Jährigen, die Ende des Jahres 2018 in Deutschland lebten, waren 32,6 % 15 Jahre, 33,2 % 16 Jahre und 34,2 % 17 Jahre alt. Bei den Verunglückten differieren die Anteile der drei Jahrgänge stärker: 22,9 % der Verunglückten waren 15 Jahre, 35,3 % waren 16 Jahre und 41,8 % waren 17 Jahre alt. Noch größer sind diese Unterschiede bei den im Straßenverkehr Getöteten: 60,6 % der Todesopfer dieser Altersgruppe waren 17 Jahre alt. Der Anteil der 16-Jährigen betrug 24,2 % und der der 15-Jährigen 15,2 %. Die meisten der 40 getöteten 17-Jährigen benutzten ein Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen (42,5 %).

Ortslage

Häufiger als im Durchschnitt aller Altersgruppen (64,1 %) verunglückten Jugendliche innerhalb von Ortschaften, nämlich 70,4 % oder 13 036 Jugendliche. Dies dürfte auch an den Verkehrsmitteln liegen, die den Jugendlichen zur Verfügung stehen. So benutzten 32,7 % der innerorts verunglückten 15- bis 17-Jährigen ein Fahrrad, weitere 21,7 % ein Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen, 19,6 % ein Kraftrad mit Versicherungskennzeichen und nur 13,9 % saßen in einem Pkw. Die meisten tödlichen Unfälle passierten dagegen außerhalb von Ortschaften: 46 junge Menschen im Alter von 15 bis 17 Jahren starben bei diesen Unfällen, das waren mehr als zwei Drittel aller tödlich Verunglückten dieser Altersgruppe. Die meisten (39,1 %) der außerorts ums Leben gekommenen Jugendlichen nutzten ein Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen, 23,9 % ein Kraftrad mit Versicherungskennzeichen, 21,7 % waren Mitfahrer/-innen in einem Pkw und 8,7 % fuhren ein Fahrrad.

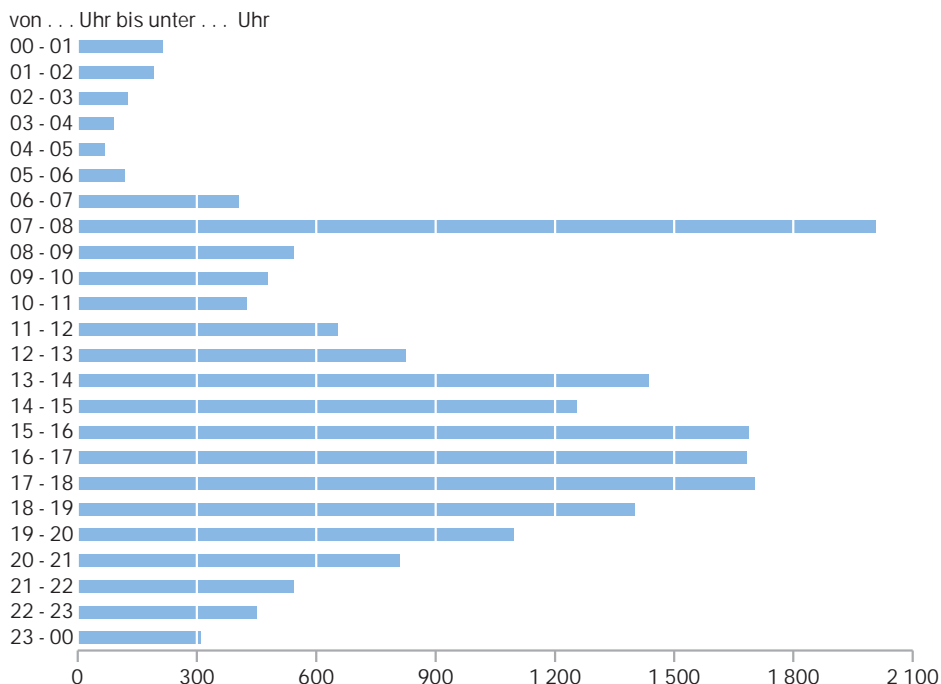
Unfallgeschehen im Tages- und Wochenverlauf

Betrachtet man das Unfallgeschehen der im Straßenverkehr verunglückten 15- bis 17-Jährigen im Jahr 2019 nach Tagesstunden, zeigen sich zwei Spitzen. Ein erstes relatives Maximum bei der Zahl der Verunglückten liegt mit einem Anteil von 10,8 % zwischen 7 und 8 Uhr, also auf dem morgendlichen Weg zur Schule bzw. zur Arbeits-/ Ausbildungsstelle. Auch zwischen 15 und 19 Uhr sind deutlich höhere Verunglücktenzahlen für die 15- bis 17-Jährigen festzustellen (mehr als ein Drittel aller Verunglückten). Die zweitgefährlichste Stunde des Tages war zwischen 17 und 18 Uhr, in der 9,2 % aller verunglückten Jugendlichen zu Schaden kamen.

Die meisten tödlich verunglückten 15- bis 17-Jährigen starben bei Unfällen am Abend zwischen 18 und 21 Uhr (22,7%) und am Nachmittag zwischen 13 und 16 Uhr (21,2 %).

15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

Abbildung 4
Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2019
nach Uhrzeiten



2020 - 0507

Bezogen auf die Wochentage war der Freitag für die 15- bis 17-Jährigen am unfallträchtigsten, mit einem Anteil von 17,1 % aller Verunglückten dieser Altersgruppe. Dagegen war der entsprechende Wert für den Sonntag am geringsten (9,4 %). Die Werte der übrigen Wochentage lagen für Montag bei 15,3 %, Dienstag bei 14,9 %, Mittwoch bei 15,8 %, Donnerstag bei 15,7 % und Samstag bei 11,9 %. Von den im Straßenverkehr getöteten Jugendlichen starben die meisten an einem Mittwoch mit 22,7 %, gefolgt von Samstag mit 18,2 % und Donnerstag mit 16,7 %.

Die Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen ist häufig abends und nachts unterwegs, dies spiegelt sich im Unfallgeschehen wider: Im Durchschnitt der Bevölkerung kamen 32,6 % aller Verkehrstoten in der Zeit zwischen 18 Uhr abends und 6 Uhr morgens ums Leben, bei den tödlich verunglückten Jugendlichen waren es 45,5 %. Zwischen 6 Uhr morgens und 18 Uhr abends verunglückten 67,4 % aller auf deutschen Straßen Getöteten, bei den Jugendlichen waren es 54,5 %.

Beteiligte und Hauptverursacher

86,3 % der 15- bis 17-jährigen Unfallbeteiligten waren als Kraftrad- und Fahrradbenutzer unterwegs, die meisten als Fahrer von Fahrrädern (34,2 %). 30,7 % waren auf einem Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen und 21,5 % auf einem Kraftrad mit Versicherungskennzeichen unterwegs. Als Fußgänger an einem Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden waren 9,5 % der unfallbeteiligten Jugendlichen involviert.

Jeder zweite der 14 997 Jugendlichen, die an einem Unfall beteiligt waren, hatte diesen auch verursacht. Dies entspricht dem Durchschnittswert der Unfallbeteiligten insgesamt. Gemäß ihrer hauptsächlichen Verkehrsteilnahme verursachten 15- bis 17-Jährige die meisten Unfälle als Fahrer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen (34,9 %), am zweithäufigsten als Radfahrer (30,6 %) und danach als Fahrer von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen (23,2 %).

Männliche Jugendliche sind häufiger in Unfälle mit Personenschaden verwickelt als weibliche. Knapp drei Viertel der 15- bis 17-jährigen Beteiligten waren männlich. Auch drei Viertel der Jugendlichen, die einen Unfall verursacht hatten, waren männlichen Geschlechts, ihr Bevölkerungsanteil liegt bei 51,7 %.

Es gab jedoch deutliche geschlechterspezifischen Unterschiede. Jugendliche Pkw-Fahrerinnen tragen zu 44,1 % an den Unfällen, an denen sie beteiligt waren auch die Hauptschuld des Unfalls. Jugendliche Pkw-Fahrer sind dagegen zu 70,0 % an den Unfällen, an denen sie beteiligt sind auch schuld. Dieser Geschlechterunterschied ist auch bei der Verkehrsbeteiligungsarten Fahrrad (39,0 % zu 51,3 %) und bei den Fußgängern (29,7 % zu 40,5 %) festzustellen. Das Verhältnis von Unfallbeteiligung und Schuldfrage ist bei den Kraftträdern bei Frauen (58,1 %) und Männern (59,4%) ungefähr gleich hoch.

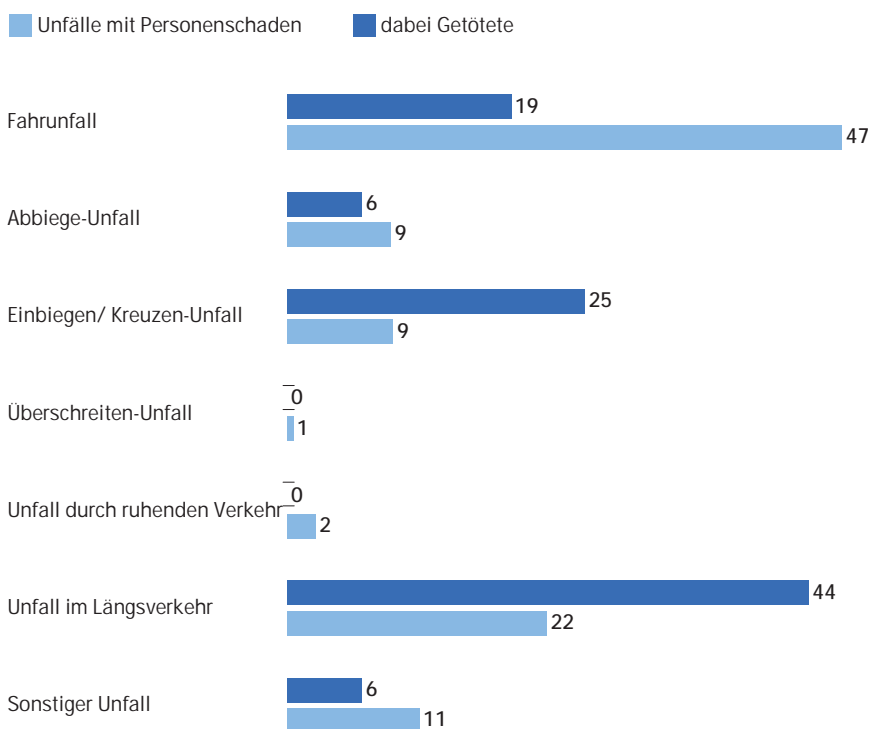
Unfalltypen

Verursachen 15- bis 17-Jährige Unfälle mit den in dieser Altersgruppe viel genutzten Verkehrsmitteln, den Kraftträdern, so sind dies überwiegend „Fahrunfälle“. 46,6 % der Unfälle mit Personenschaden, die durch einen Benutzer von Krafttrad mit Versicherungskennzeichen bzw. Krafttrad mit amtlichen Kennzeichen dieser Altersgruppe verursacht wurden, entstand dadurch, dass der Jugendliche die Kontrolle über das Krafttrad verlor, beispielsweise durch nicht angepasste Geschwindigkeit oder falsche Einschätzung des Straßenverlaufs. Diese Unfälle sind zudem besonders folgenschwer:

Fast die Hälfte aller Getöteten und Schwerverletzten bei Unfällen, die durch eine(n) 15- bis 17-Jährigen verursacht wurden, verunglückten bei einem „Fahrunfall“. Der relativ hohe Anteil dieses Unfalltyps lässt auch auf eine hohe Risikobereitschaft und noch mangelnde Fahrpraxis der Jugendlichen schließen. Mit einem Anteil von 20,5 % war der zweithäufigste Unfalltyp der jungen Benutzer von Kraftträdern „Unfälle im Längsverkehr“, die durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, entstanden sind.

Verursachten 15- bis 17-jährige Radfahrer einen Unfall, so waren dies überwiegend Unfälle aufgrund von Vorfahrtsmissachtungen an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen (33,6 %).

Abbildung 5
15- bis 17-jährige Fahrer von Kraftträdern als Hauptverursacher 2019
in %



2020 - 0508

Unfallursachen

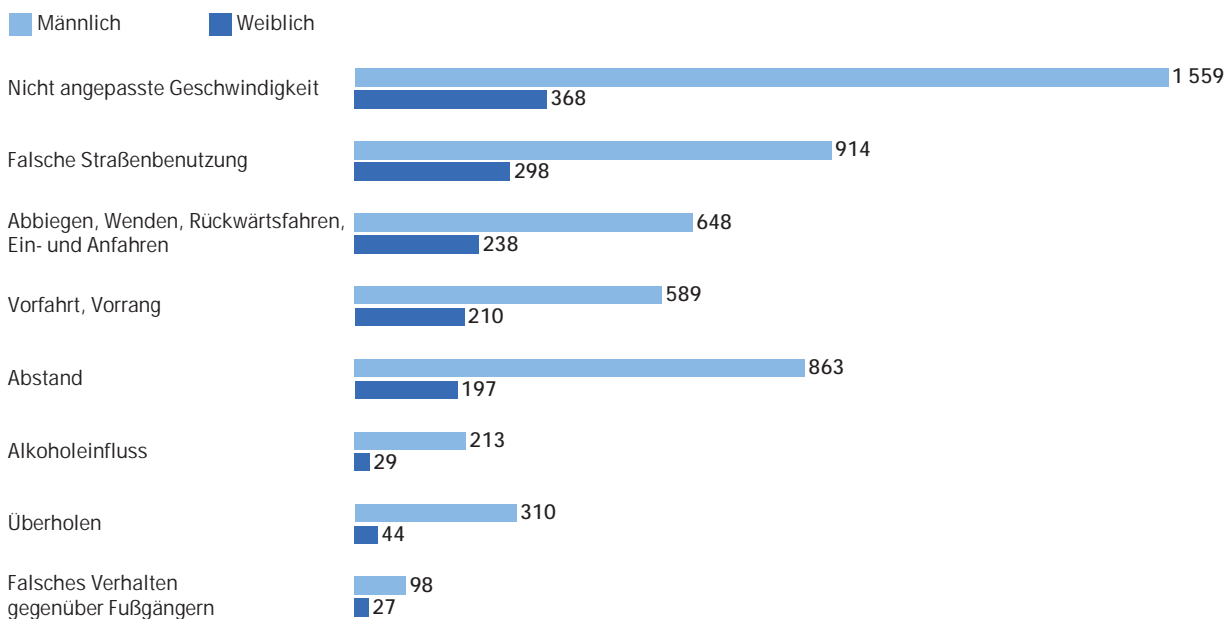
Den 13 546 jugendlichen Fahrern, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, wurden insgesamt 9 285 Fehlverhalten vorgeworfen. Mit einem Anteil von 20,8 % war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ häufigste Unfallursache. Danach folgten „falsche Straßenbenutzung“ (13,1 %), „Abstand“ mit 11,4 %, „Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“ mit 9,5 % und „Vorfahrt/Vorrang“ (8,6 %).

Die Hauptunfallursache der männlichen Jugendlichen war die nicht angepasste Geschwindigkeit, sie wurde den männlichen Jugendlichen mit einem Anteil von 21,7 % aller Fehlverhalten häufiger zur Last gelegt als den weiblichen Jugendlichen (17,4 %).

Häufigstes Fehlverhalten bei den weiblichen Jugendlichen war die nicht angepasste Geschwindigkeit (17,4 %), gefolgt von der falschen Straßenbenutzung mit 14,1 %, die bei den männlichen Altersgenossen einen Anteil von 12,7 % an den Unfallursachen insgesamt hatte.

Bei den besonders schweren Unfällen, das sind die Unfälle mit Getöteten, waren 2019 bei den 15- bis 17-jährigen Fahrern die Hauptfehlverhalten „Vorfahrt/Vorrang“ (15,3 % der 59 Unfallbeteiligten) und „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (10,2 %).

Abbildung 6
Fehlverhalten der 15- bis 17-Jährigen Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden 2019



2020 - 0509

Vergleich mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union

Für den internationalen Vergleich werden Ergebnisse für das Jahr 2018 herangezogen, da bisher noch nicht für alle Mitgliedstaaten Ergebnisse für das Jahr 2019 vorliegen. Im Jahr 2018 kamen in Deutschland 77 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe starben 33 Jugendliche je 1 Million Einwohner. Wie das nachfolgende Schaubild zeigt, lag Deutschland damit an 15. Stelle innerhalb der Europäischen Union. Wesentlich weniger Jugendliche bezogen auf je 1 Million Einwohner ihrer Altersgruppe starben in Malta, Estland und in Luxemburg mit jeweils (0).

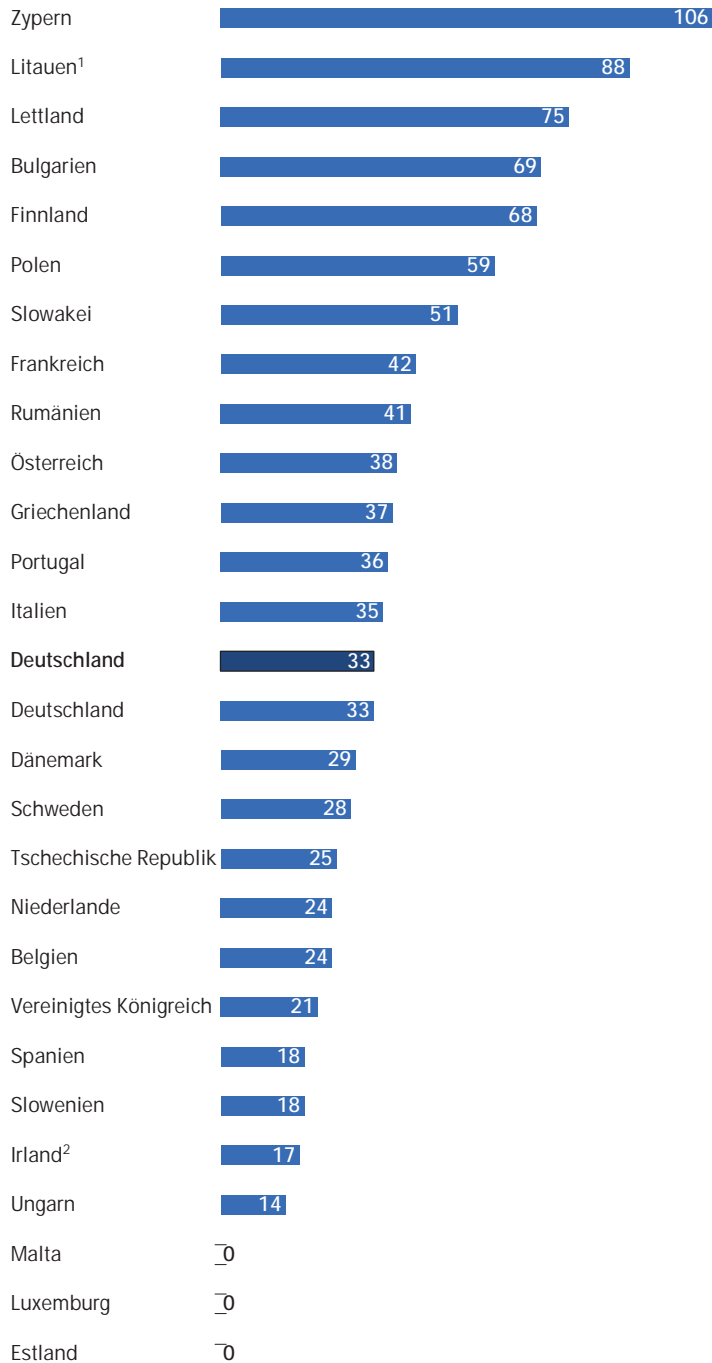
Im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl kamen die meisten 15- bis 17-Jährigen in Zypern (106), Litauen (88 allerdings für das Jahr 2014), Lettland (75), Bulgarien (69) und Finnland (68) ums Leben.

15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr

Abbildung 7

Getötete 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2018 in der Europäischen Union

je 1 Million Einwohner



¹ Stand 2014. – ² Stand 2016.

Bezogen auf innerhalb von 30 Tagen Gestorbene. Jeweils zum Stand 1.1. (für Deutschland Stand 31.12. Zensusfortschreibung).

Quelle: CARE-Datenbank (EU road accidents database).

2020 - 0510

Rechtsgrundlage¹

Rechtsgrundlage für die Zusammenstellung der vorliegenden Ergebnisse ist das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle und in der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden vom 21. Dezember 1994. Danach wird über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, eine Bundesstatistik geführt.

Erfassungsumfang

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

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

Berichtsweg

Die Angaben der bundeseinheitlichen Verkehrsunfallanzeigen (siehe Anhang), die von den aufnehmenden Polizeibeamten erfasst werden, werden auf elektronischem Weg an die statistischen Landesämter übermittelt. Diese Angaben werden in den Statistischen Landesämtern, nach Prüfung auf Plausibilität, monatlich und jährlich nach einem bundeseinheitlichen Programm austabelliert. Das Bundesergebnis entsteht jeweils aus der Summe der Landesergebnisse.

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

Veröffentlichungen

Schnellbericht: (Pressemitteilung) etwa 8 Wochen nach Ende des Berichtsmonats.

Monatsbericht: (Fachserie 8, Reihe 7) vorläufige Zahlen mit Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Jahresbericht: (Fachserie 8, Reihe 7) endgültige Ergebnisse in tiefgegliederten Tabellen, ausführliche Erläuterungen, Zeitreihen und Bezugsdaten.

Unregelmäßig: Sonderauswertungen, Pressemitteilungen, Broschüren, Aufsätze in Wirtschaft und Statistik.

¹ Den Wortlaut der nationalen Rechtsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung finden Sie unter <https://www.gesetze-im-internet.de/>.

Grundbegriffe der Unfallstatistik und ihre Darstellung im Tabellenteil

Allgemeines

Die Straßenverkehrsunfallstatistik unterscheidet traditionell zwischen den vier Grundbegriffen Unfälle, Beteiligte, Verunglückte und Unfallursachen. Zusätzlich werden auch noch die Benutzer unfallbeteiligter Fahrzeuge gezählt. Die Zusammenhänge und die Abgrenzungen zwischen diesen Grundbegriffen soll das Schaubild am Ende des Kapitels verdeutlichen.

Unfälle

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

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

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

Bis 31.12.1994 galten als schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden alle Unfälle mit nur Sachschaden, bei denen die Schadenshöhe bei einem Geschädigten die 4 000 DM-Grenze überschritt. Deshalb sind ab 1995 die Sachschadensunfälle in ihrer Untergliederung nicht mit den Ergebnissen früherer Jahre vergleichbar.

Detailliert erfasst werden auch alle **sonstigen Sachschadensunfälle**, bei denen ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand (bis 2007 sonstige Alkoholunfälle).

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

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 Fahrzeugfahrer oder Fußgänger erfasst, die selbst – oder deren Fahrzeug – Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen somit nicht zu den Unfallbeteiligten.

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

Fahrzeugbenutzer

Es werden die Fahrzeugbenutzer der unfallbeteiligten Fahrzeuge, also die verletzten und unverletzten Personen in oder auf dem Fahrzeug, ausgezählt. Mit diesen Angaben lassen sich nicht nur durchschnittliche Fahrzeugbesetzungen errechnen. Das Verhältnis von potentiell gefährdeten (Fahrzeugbenutzer) zu wirklich verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmern gibt Aufschluss über die Verletzungsrisiken bei den einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten.

Verunglückte/sonstige Geschädigte

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

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

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

Unfallursachen

Die Unfallursachen werden nach dem seit 1975 geltenden Ursachenverzeichnis von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen. Es wird unterschieden nach **allgemeinen Ursachen** (u. a. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie **personenbezogenem Fehlverhalten** (wie Vorfahrtsmissachtung, zu schnelles Fahren usw.), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern – 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.

Unfallursachenverzeichnis

Verkehrstüchtigkeit

- 01 Alkoholeinfluss
- 02 Einfluss anderer berauschender Mittel (z. B. Drogen, Rauschgift)
- 03 Ermüdung
- 04 Sonstige körperliche oder geistige Mängel

Fehler der Fahrzeugführer:

Straßenbenutzung

- 08 Falschfahrt auf Straßen mit nach Fahrtrichtung getrennten Fahrbahnen (Stichwort „Falschfahrer“)
- 09 Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen (Stichwort „Einbahnstraße“)
- 10 Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z. B. Gehweg, Radweg)
- 11 Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot

Geschwindigkeit

- 12 Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- 13 in anderen Fällen

Abstand

- 14 Ungenügender Sicherheitsabstand (Sonstige Ursachen, die zu einem Verkehrsunfall führen, sind den zutreffenden Positionen, wie Geschwindigkeit, Ermüdung usw. zuzuordnen)
- 15 Starkes Bremsen des Vorfahrenden ohne zwingenden Grund

Überholen

- 16 Unzulässiges Rechtsüberholen
- 17 Überholen trotz Gegenverkehrs
- 18 Überholen trotz unklarer Verkehrslage
- 19 Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse
- 20 Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens
- 21 Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts
- 22 Sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand; an Fußgängerüberwegen siehe Pos. 38, 39)
- 23 Fehler beim Überholtwerden

Vorbeifahren

- 24 Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen (§ 6) (ausgenommen Pos. 32).
- 25 Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren anhaltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens

Nebeneinanderfahren

- 26 Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens (§ 7) (ausgenommen Pos. 20, 25).

Vorfahrt, Vorrang

- 27 Nichtbeachten der Regel „rechts vor links“
- 28 Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (§ 8) (ausgenommen Pos. 29)
- 29 Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen (§ 18, Abs. 3)
- 30 Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und Waldwegen kommen
- 31 Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen (ausgenommen Pos. 39)
- 32 Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (Zeichen 208 StVO)
- 33 Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen

Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren

- 34 Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts (ausgenommen Pos. 33, 40)
- 35 Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach links (ausgenommen Pos. 33, 40)
- 36 Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
- 37 Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z. B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand)

Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern

- 38 an Fußgängerüberwegen
- 39 an Fußgängerfurten
- 40 beim Abbiegen
- 41 an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)
- 42 an anderen Stellen

Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung

- 43 Unzulässiges Halten oder Parken
- 44 Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen sowie von Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen
- 45 Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen
- 46 Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften (ausgenommen Pos. 50)

Ladung, Besetzung

- 47 Überladung, Überbesetzung
- 48 Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile

49 Andere Fehler beim Fahrzeugführer

Technische Mängel, Wartungsmängel:

- 50 Beleuchtung
- 51 Bereifung
- 52 Bremsen
- 53 Lenkung
- 54 Zugvorrichtung
- 55 Andere Mängel

Falsches Verhalten der Fußgänger:

Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn:

- 60 an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war
- 61 auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
- 62 in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr an anderen Stellen:
 - 63 durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen
 - 64 ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten
 - 65 durch sonstiges falsches Verhalten
- 66 Nichtbenutzen des Gehweges
- 67 Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite
- 68 Spielen auf oder neben der Fahrbahn
- 69 Andere Fehler der Fußgänger

Allgemeine Unfallursachen:

Straßenverhältnisse

Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn

- 70 Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl
- 71 Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer
- 72 Schnee, Eis
- 73 Regen
- 74 Andere Einflüsse (u. a. Laub, angeschwemmter Lehm)

Zustand der Straße

- 75 Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis
- 76 Anderer Zustand der Straße
- 77 Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen
- 78 Mangelhafte Beleuchtung der Straße
- 79 Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen
- 90 Schäden an der Fahrbahnoberfläche

Witterungseinflüsse

Sichtbehinderung durch:

- 80 Nebel
- 81 Starken Regen, Hagel, Schneegestöber usw.
- 82 Blendende Sonne
- 83 Seitenwind
- 84 Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse

Hindernisse

- 85 Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn
- 86 Wild auf der Fahrbahn
- 87 Anderes Tier auf der Fahrbahn
- 88 Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn (ausgenommen Pos. 43, 44)
- 89 Sonstige Ursachen
(mit kurzer Beschreibung aufführen)

Unfalltyp

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte, d.h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte. Im Gegensatz zur Unfallart geht es also beim Unfalltyp nicht um die Beschreibung der wirklichen Kollision, sondern um die Art der Konfliktauslösung vor diesem eventuellen Zusammenstoß.

Die Bestimmung des Unfalltyps spielt eine wichtige Rolle auch in der örtlichen Unfallanalyse, da in den Steckkarten der lokalen Verkehrsbehörden der Unfalltyp durch die Farbe der Nadeln markiert wird.

Unterschieden werden folgende sieben Unfalltypen:

1. Fahrunfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nichtangepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

Zu den Fahrunfällen gehören aber nicht solche Unfälle, bei denen der Fahrer die Gewalt über das Fahrzeug infolge eines Konfliktes mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, einem Tier oder einem Hindernis auf der Fahrbahn oder infolge plötzlichen körperlichen Unvermögens oder plötzlichen Schadens am Fahrzeug verloren hat. Im Verlauf des Fahrurfalles kann es zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen, so dass man nicht von einem Alleinunfall sprechen kann.

2. Abbiege-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten. Wer einer Straße mit abknickender Vorfahrt folgt, ist kein Abbieger.

3. Einbiegen/Kreuzen-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

4. Überschreiten-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde. Ein Zusammenstoß mit einem Fußgänger, der sich in Längsrichtung auf der Fahrbahn bewegt, gehört zum Unfalltyp 6.

5. Unfall durch ruhenden Verkehr

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält beziehungsweise Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.

Unfälle mit Fahrzeugen, die nur verkehrsbedingt warten, zählen nicht dazu.

6. Unfall im Längsverkehr

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

7. Sonstiger Unfall

Hierzu zählen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind.

Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o. ä.).

Unfallart

Die Unfallart beschreibt vom gesamten Unfallablauf die Bewegungsrichtung der beteiligten Fahrzeuge zueinander beim ersten Zusammenstoß auf der Fahrbahn oder, wenn es nicht zum Zusammenstoß gekommen ist, die erste mechanische Einwirkung auf einen Verkehrsteilnehmer.

Es werden folgende zehn Unfallarten unterschieden:

- 1. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht**
Anfahren oder Anhalten ist hier im Zusammenhang mit einer gewollten Fahrtunterbrechung zu sehen, die nicht durch die Verkehrslage veranlasst ist. Ruhender Verkehr im Sinne dieser Unfallart ist das Halten oder Parken am Fahrbahnrand, auf Seitenstreifen, auf den markierten Parkstellen unmittelbar am Fahrbahnrand, auf Gehwegen oder auf Parkplätzen. Der Verkehr von und zu Parkplätzen mit eigenen Zufahrten gehört zur Unfallart 5.
- 2. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet**
Unfälle durch Auffahren auf ein Fahrzeug, das selbst noch fuhr oder verkehrsbedingt hielt. Auffahren auf anfahrende bzw. anhaltende Fahrzeuge gehören zur Unfallart 1.
- 3. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt**
Unfälle beim Nebeneinanderfahren (Streifen) oder beim Fahrstreifenwechsel (Schneiden).
- 4. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt**
Zusammenstöße im Begegnungsverkehr, ohne dass ein Kollisionspartner die Absicht hatte, über die Gegenspur abzubiegen.
- 5. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt**
Zu dieser Unfallart gehören Zusammenstöße mit dem Querverkehr und Kollisionen mit Fahrzeugen die aus anderen Straßen, Wegen oder Grundstücken einbiegen oder dorthin abbiegen wollen. Das Auffahren auf wartende Abbieger gehört zur Unfallart 2.
- 6. Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger**
Personen, die sich arbeitsbedingt auf der Fahrbahn aufhalten oder noch in enger Verbindung zu einem Fahrzeug stehen, wie Straßenarbeiter, Polizeibeamte bei der Verkehrsregelung oder ausgestiegene Fahrzeuginsassen bei Pannen zählen nicht als Fußgänger. Zusammenstöße mit ihnen gehören zur Unfallart 10.
- 7. Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn**
Zu den Hindernissen zählen z.B. umgestürzte Bäume, Steine, verlorene Fracht sowie freilaufende Tiere oder Wild. Zusammenstöße mit geführten Tieren oder Reitern gehören zur Unfallart 10.
- 8./9. Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links**
Bei diesen Unfallarten ist es nicht zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen. Es kann jedoch weitere Unfallbeteiligte geben, zum Beispiel wenn das verunglückte Fahrzeug von der Straße abgekommen ist, weil es einem anderen Verkehrsteilnehmer ausgewichen ist, ohne ihn zu berühren.
- 10. Unfall anderer Art**
Hier werden alle Unfälle erfasst, die sich nicht einer der Unfallarten von 1 bis 9 zuordnen lassen.

Arten der Verkehrsbeteiligung²

Schlüsselnummer:

01 - 15	Kraftrad
01 – 04	Kraftrad mit Versicherungskennzeichen
01	Kleinkraftrad mit Versicherungskennzeichen Zweirädriges Kleinkraftrad mit einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h bis max. 45 km/h mit einem Hubraum bis max. 50 cm ³ bzw. einer Nutzleistung bis max. 4 kW ohne S-Pedelec; z. B. Moped, Mokick, Roller
02	Mofa Zweirädriges Kleinkraftrad mit einer Höchstgeschwindigkeit nicht über 25 km/h und einem Hubraum bis max. 50 cm ³ bzw. einer Nutzleistung bis max. 1 kW z. B. Mofa, Leichtmofa
03	S-Pedelec Kleinkraftrad mit Trethilfe, dessen elektromotorischer Hilfsantrieb, unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält oder Fahrgeschwindigkeit 45 km/h erreicht
04	Drei- und leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug (Fahrzeugklasse L2e, L6e) Dreirädriges Kleinkraftrad und leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h bis max. 45 km/h mit einem Hubraum bis 50 cm ³ bzw. Nutzleistung bis max. 4 kW (3-rädrig), bzw. 6 kW (4-rädrig)
11 - 15	Kraftrad mit amtlichem Kennzeichen
11, 12, 15	Zweirädrige Kraftfahrzeuge
12	Leichtkraftrad Kraftrad mit niedriger Leistung mit max. 125 cm ³ Hubraum bzw. einer Nutzleistung bis max. 11 kW
11, 15	Motorräder/-roller Kraftrad mit mittlerer und hoher Leistung mit einem Hubraum über 125 cm ³ bzw. einer Nutzleistung über 11 kW
13	Drei- und schweres vierrädriges Kraftfahrzeug (Fahrzeugklasse L5e, L7e) Dreirädrig: unter 1 000 kg Leermasse im fahrbereiten Zustand Vierrädrig: max. 450 kg bzw. 600 kg Leermasse im fahrbereiten Zustand
21	Personenkraftwagen mit höchstens 9 Sitzplätzen (einschl. Fahrersitz)
22	Wohnmobil
31 - 34	Busse
31	Kraftomnibus, a. n. g. mehr als 9 Sitzplätze einschl. Fahrersitz
32	Reisebus
33	Linienbus einschließlich Fernlinienbus
34	Schulbus
40 – 52	Güterkraftfahrzeuge
54 – 58	

² Fahrzeuge mit Anhängern oder Beiwagen werden nach dem Zugfahrzeug eingeteilt.

40 - 48	Lastkraftwagen
	Lastkraftwagen mit Normalaufbau,
	mit einem Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 t
40	ohne Anhänger
42	mit Anhänger
	mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t
44	ohne Anhänger
46	mit Anhänger
	Lastkraftwagen mit Tankauflage
43	ohne Anhänger
48	mit Anhänger
51, 52	Sattelzugmaschinen
	mit und ohne Auflieger.
54, 55	Andere Zugmaschinen
57, 58	Lastkraftwagen mit Spezialaufbau
	Tankkraftwagen, Silofahrzeuge, Viehtransportwagen, Langmaterialfahrzeuge usw., das heißt alle Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung.
53	Landwirtschaftliche Zugmaschine
59	Übriges Kraftfahrzeug
	Krankenkraftwagen, Feuerwehrfahrzeug, Straßenreinigungsfahrzeug, Müllwagen, Abschlepp-, Kranwagen, Bagger, Krankenfahrstühle usw.
61	Straßenbahn
62	Eisenbahn
71, 72	Fahrrad
71	Fahrrad (ohne Pedelec)
72	Pedelec
	Fahrrad mit Treithilfe und einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenn-dauerleistung von 0,25 kW, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit progressiv verringert und spätestens beim Erreichen von 25 km/h unterbrochen wird
	S-Pedelec siehe Schlüssel Nr. 03
81, 84	Fußgänger
81	Fußgänger (ohne 84)
	auch mit Hunden oder Kinderwagen, Fahrrad schiebende Person, Kinder im Kinderwagen, spielendes Kind
84	Fußgänger mit Sport- und Spielgerät
82	Handwagen, Handkarren
83	Tierführer, Tiertreiber
91	Fuhrwerk, Tiergespann
92	Sonstiges und unbekanntes Fahrzeug
93	Andere Person
	zu Fuß Gehende, die durch ihr besonderes Verhalten bzw. verkehrsrechtliche Vorschriften, sich vom normalen Fußgänger unterscheiden, wie Zum Beispiel Straßenbauarbeiter, Polizeibeamte bei der Verkehrsregelung oder Unfallaufnahme, Marschkolonnen, Reiter oder Lastenträger sowie unfallbeteiligte Personen, die nicht die Straße oder den Gehweg benutzen.

Einteilung der Unfallkategorien (seit 1.1.2008)

Kategorie/Bezeichnung	Schwerste Unfallfolge
Unfall mit Personenschaden	
1 = Unfall mit Getöteten	mindestens ein getöteter Verkehrsteilnehmer.
2 = Unfall mit Schwerverletzten	mindestens ein schwerverletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten.
3 = Unfall mit Leichtverletzten	mindestens ein leichtverletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten und keine Schwerverletzten.
Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden	
4 = schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im engeren Sinne (Kriterium Fahrbereitschaft)	Unfallursache ist ein Straftatbestand (auch Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln) oder eine Ordnungswidrigkeit, für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist und wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens nicht mehr fahrbereit ist.
6 = sonstiger Sachschadensunfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	Unfallbeteiligter stand unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln und falls Kfz beteiligt waren, waren diese alle noch fahrbereit.
Unfall mit Sachschaden ohne Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln	
5 = sonstiger Sachschadensunfall	alle sonstigen Sachschadensunfälle <ul style="list-style-type: none"> – die im Verwarngeldverfahren abgeschlossen werden können, unabhängig von der Fahrbereitschaft beteiligter Kraftfahrzeuge – mit Straftatbestand (ohne Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln) und alle beteiligten Kfz waren fahrbereit – Ordnungswidrigkeiten, für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist und alle beteiligten Kfz fahrbereit waren.

Merkmale die in der Straßenverkehrsunfallstatistik zur Verfügung stehen (Stand: 1.1.2016):

Allgemeine Identifikationsmerkmale

- ❖ Unfalldatum
- ❖ Unfalluhrzeit
- ❖ Amtlicher Gemeindeschlüssel (8-stellig)

Unfallmerkmale

- ❖ Anzahl der Beteiligten
- ❖ Anzahl der Verunglückten (getrennt nach Getötete, Schwer- und Leichtverletzten)

Unfallarten

- Zusammenstoß mit anfahrendem/anhaltendem/ruhendem Fahrzeug
- Zusammenstoß mit vorausfahrendem/wartendem Fahrzeug
- Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug
- Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug
- Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug
- Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger
- Aufprall auf Fahrbahnhindernis
- Abkommen von der Fahrbahn nach rechts
- Abkommen von der Fahrbahn nach links
- Unfall anderer Art

Weitere Informationen unter „Definitionen und methodische Erläuterungen“

❖ Charakteristik der Unfallstelle (pro Unfall bis zu drei Nennungen möglich)

- Kreuzung
- Einmündung
- Grundstücksein-/ausfahrt
- Steigung
- Gefälle
- Kurve
- Kreisverkehr

❖ Besonderheit der Unfallstelle (pro Unfall bis zu drei Nennungen möglich)

- Schienengleicher Wegübergang
- Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
- Fußgängerfurt
- Haltestelle
- Arbeitsstelle
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn
- Radverkehrsanlage neben der Fahrbahn
- Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage

❖ Lichtzeichenanlage (in Betrieb/außer Betrieb)

❖ Geschwindigkeitsbegrenzung

- 5 bis 25 km/h in 5er Schritten
- 30 bis 130 km/h in 10er Schritten
- Zone 07 (Schrittgeschwindigkeit, verkehrsberuhigter Bereich)
- Zone 20
- Zone 30

❖ Lichtverhältnisse

- Tageslicht
- Dämmerung
- Dunkelheit

❖ Straßenzustand (pro Unfall bis zu zwei Nennungen möglich)

- Trocken
- nass/feucht
- winterglatt
- schlüpfrig (Öl, Dung, Laub usw.)

❖ Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn

- Baum
- Mast
- Widerlager
- Schutzplanke
- Sonstiges Hindernis
- Kein Hindernis

❖ Allgemeine vorläufig festgestellte Ursachen (pro Unfall bis zu zwei Nennungen möglich)

Nähere Informationen unter „Definitionen und methodische Erläuterungen“ (Unfallursachenverzeichnis: Allgemeine Unfallursachen 70-90)

❖ Alkoholeinwirkung

❖ Kfz nicht fahrbereit

❖ Ortslage

- innerorts
- außerorts

❖ Unfallkategorie

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im engeren Sinn
- Sonstiger Sachschadensunfall
- Sonstiger Sachschadensunfall unter dem Einfluss berauschender Mittel

Nähere Informationen unter „Definitionen und methodische Erläuterungen“

❖ Unfalltyp

- Fahrrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Überschreitenunfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Nähere Informationen unter „Definitionen und methodische Erläuterungen“

- ❖ Straßenklasse
 - Autobahn
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße
 - Gemeinde- oder andere Straße
- ❖ Angaben zum Unfallort
 - Straßennummer
 - Buchstaben zur Straßennummer
 - Km-Angabe
 - Fahrtrichtung (auf-/absteigend)
 - Straßenschlüssel
 - Hausnummer
 - von Netzknoten A
 - Buchstabe zu Netzknoten A
 - nach Netzknoten B
 - Buchstabe zu Netzknoten B
 - Station (km, m)
 - Geografische Koordinaten 1 und 2
 - Prüfziffer geografische Koordinaten
 - Wochentag

Merkmale zu jedem Unfallbeteiligten

- ❖ Ordnungsnummer (Nummerierung der Unfallbeteiligten - 01 immer Hauptverursacher)
- ❖ Fehlverhalten (pro Beteiligten bis zu drei Nennungen möglich)
Nähere Informationen unter „Definitionen und methodische Erläuterungen“ (Unfallursachenverzeichnis: Ursachen 01-69)
- ❖ Verkehrsflucht
- ❖ Blutalkoholkonzentration in Promille
- ❖ Atemalkoholkonzentration in mg pro Liter
- ❖ Geburtsdatum (nur Monat und Jahr)
- ❖ Alter in Jahren
- ❖ Kennzeichen für Ausländer
 - Ausländer mit Wohnsitz in Deutschland
 - Ausländer mit Wohnsitz im Ausland
- ❖ Nationalitätskennzeichen des Beteiligten
- ❖ Geschlecht
- ❖ Art der Verkehrsbeteiligung
Nähere Informationen unter „Definitionen und methodische Erläuterungen“

Definitionen und methodische Erläuterungen

- ❖ Erforderliche Fahrerlaubnis vorhanden/nicht erforderlich
- ❖ Ausstellungsdatum der Fahrerlaubnis (Monat / Jahr)
- ❖ Alter der Fahrerlaubnis in Monaten
- ❖ Kfz fahrbereit (ja/nein)
- ❖ Anhänger vorhanden
- ❖ Kfz-Kennzeichen (nur Verwaltungsbezirk)
- ❖ Nationalitätskennzeichen des Kfz
- ❖ Zahl der Fahrzeugbenutzer
- ❖ Zusatzsingnatur der Pkw
 - Wohnanhänger
 - Sonstige Anhänger
- ❖ Befördertes Gefahrgut
 - UN-Nummer
 - Sonstiges befördertes Gefahrgut
 - Nummer der Ausnahmereverordnung
 - Freisetzung von Gefahrgut
 - Gefahrenklasse
 - Gefahrgutziffer
- ❖ Unfallfolgen bei Beteiligten (getötet, schwer- oder leichtverletzt)
- ❖ Höhe des Sachschadens in Euro (Schätzung durch Polizei)

Fahrzeugtechnische Daten (durch Kraftfahrtbundesamt ergänzt)

- ❖ Fahrzeughersteller (Schlüsselnummer)
- ❖ Grund-Typ
- ❖ Variante
- ❖ Fahrzeugklasse
- ❖ Art des Aufbaus
- ❖ Höchstgeschwindigkeit
- ❖ Motorleistung in KW
- ❖ Hubraum in ccm
- ❖ Leergewicht in kg
- ❖ Zulässiges Gesamtgewicht in kg
- ❖ Anzahl der Achsen
- ❖ Angetriebene Achsen
- ❖ Kennzeichen für Zusatzgutachten / ABE-Merkmal
- ❖ Jahr der Erstzulassung
- ❖ Klartext Fahrzeugklasse

- ❖ Klartext Art des Aufbaus
- ❖ Kraftstoffart oder Energiequelle
- ❖ Segmente
 - Mini
 - Kleinwagen
 - Kompaktklasse
 - Mittelklasse
 - Obere Mittelklasse
 - Oberklasse
 - Geländewagen
 - Utilities
 - Sonstige
 - Wohnmobile
 - Minivans
 - Großraum-Vans
 - SUV

Merkmale zu den verunglückten Mitfahrern (Unverletzte werden nicht erfasst)

- ❖ Art der Verletzung (getötet, schwer- oder leichtverletzt)
- ❖ Geschlecht
- ❖ Alter in Jahren

Jahrestabellen

1.1 Bei Straßenverkehrsunfällen 2019 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Bundesländern

	Verunglückte insgesamt	darunter					Getötete insgesamt	darunter				
		Fahrer und Mitfahrer von				Fuß- gänger ⁴		Fahrer und Mitfahrer von				Fuß- gänger ⁴
		Krafträder mit Versicher- ungskz. ¹	Krafträder mit amtl. Kenn- zeichen ²	Personen- kraftwagen	Fahrrädern ³			Krafträder mit Versicher- ungskz. ¹	Krafträder mit amtl. Kenn- zeichen ²	Personen- kraftwagen	Fahrrädern ³	
Deutschland	18 525	3 343	4 822	3 875	4 664	1 311	66	11	24	15	9	6
Veränderung zu 2018 in %	- 3,6	+ 1,1	- 5,6	- 5,5	- 3,4	- 6,2	- 14,3	+ 83,3	- 29,4	- 34,8	- 10,0	+ 100
Baden-Württemberg	2 331	365	820	495	463	142	13	2	6	2	1	2
Bayern	3 409	464	1 112	818	758	152	11	4	4	1	-	1
Berlin	411	25	49	58	166	86	-	-	-	-	-	-
Brandenburg	600	78	156	111	205	42	-	-	-	-	-	-
Bremen	132	11	18	26	60	13	-	-	-	-	-	-
Hamburg	250	19	14	54	126	19	-	-	-	-	-	-
Hessen	1 023	152	320	263	164	99	2	-	1	-	1	-
Mecklenburg-Vorpommern	308	38	90	74	87	17	2	1	-	-	1	-
Niedersachsen	2 277	331	550	480	753	121	6	1	1	1	2	1
Nordrhein-Westfalen	3 583	673	705	728	983	363	14	1	4	6	3	-
Rheinland-Pfalz	1 073	164	448	242	121	77	7	-	3	3	1	-
Saarland	210	39	56	55	25	25	2	-	-	1	-	1
Sachsen	993	423	122	140	232	63	5	1	3	-	-	1
Sachsen-Anhalt	610	203	124	109	133	31	2	1	1	-	-	-
Schleswig-Holstein	776	119	141	151	314	43	1	-	-	1	-	-
Thüringen	539	239	97	71	74	18	1	-	1	-	-	-

1 Ab 2014 einschl. S-Pedelecs und drei- und leichten vierradrigen Kfz.

2 Ab 2014 einschl. drei- und schweren vierradrigen Kfz.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

1.2 Bei Straßenverkehrsunfällen 2019 verunglückte 15- bis 17-Jährige je 100 000/1 Million Einwohner nach Art der Verkehrsbeteiligung und Bundesländern

	Einwohner ¹	Verunglückte insgesamt	darunter					Getötete insgesamt
			Fahrer und Mitfahrer von				Fußgänger ⁵	
			Krafträder mit Versicherungskz. ²	Krafträder mit amtl. Kz. ³	Personen- kraftwagen	Fahrrädern ⁴		
			je 100 000 Einwohner					
Deutschland	2 306 613	803	145	209	168	202	57	29
Veränderung zu 2018 in %	– 2,5	– 1,1	+ 3,8	– 3,2	– 3,1	– 0,9	– 3,7	– 12,1
Baden-Württemberg	323 477	721	113	253	153	143	44	40
Bayern	366 353	931	127	304	223	207	41	30
Berlin	84 805	485	29	58	68	196	101	–
Brandenburg	62 866	954	124	248	177	326	67	–
Bremen	17 988	734	61	100	145	334	72	–
Hamburg	45 839	545	41	31	118	275	41	–
Hessen	177 017	578	86	181	149	93	56	11
Mecklenburg-Vorpommern	39 138	787	97	230	189	222	43	51
Niedersachsen	239 711	950	138	229	200	314	50	25
Nordrhein-Westfalen	522 539	686	129	135	139	188	69	27
Rheinland-Pfalz	115 098	932	142	389	210	105	67	61
Saarland	25 761	815	151	217	214	97	97	78
Sachsen	97 160	1022	435	126	144	239	65	51
Sachsen-Anhalt	51 773	1178	392	240	211	257	60	39
Schleswig-Holstein	85 036	913	140	166	178	369	51	12
Thüringen	52 052	1036	459	186	136	142	35	19

1 Zensusfortschreibung Stand 31.12. des Vorjahres.

2 Ab 2014 einschl. S-Pedelecs und drei- und leichten vierradrigen Kfz.

3 Ab 2014 einschl. drei- und schweren vierradrigen Kfz.

4 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

5 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Jahrestabellen

1.3 Bei Straßenverkehrsunfällen 2019 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Geschlecht, Art der Verkehrsbeteiligung und Altersjahren

	Insgesamt ¹	Männlich						Weiblich					
		zusammen	darunter					zusammen	darunter				
			Fahrer und Mitfahrer von				Fuß- gänger ⁵		Fahrer und Mitfahrer von				Fuß- gänger ⁵
			Krafträder mit Versicher- ungskz. ²	Krafträder mit amtl. Kenn- zeichen ³	Pkw	Fahr- rädern ⁴			Krafträder mit Versicher- ungskz. ²	Krafträder mit amtl. Kenn- zeichen ³	Pkw	Fahr- rädern ⁴	

Verunglückte													
15 – 16	4 245	2 544	732	79	332	1 152	184	1 700	268	70	516	515	235
16 – 17	6 538	4 247	713	1 778	455	1 041	181	2 291	287	405	744	522	230
17 – 18	7 742	4 878	894	1 975	786	932	217	2 864	449	515	1 042	501	264
Zusammen	18 525	11 669	2 339	3 832	1 573	3 125	582	6 855	1 004	990	2 302	1 538	729

Getötete													
15 – 16	10	7	3	2	1	1	–	3	–	–	2	–	1
16 – 17	16	12	1	5	4	1	1	4	1	–	1	2	–
17 – 18	40	29	4	16	3	2	3	11	2	1	4	3	1
Zusammen	66	48	8	23	8	4	4	18	3	1	7	5	2

Schwerverletzte													
15 – 16	639	404	132	16	59	146	43	235	48	15	55	52	54
16 – 17	1 166	799	128	427	75	125	37	367	43	107	104	56	51
17 – 18	1 341	926	153	495	116	109	41	415	58	121	128	39	61
Zusammen	3 146	2 129	413	938	250	380	121	1 017	149	243	287	147	166

Leichtverletzte													
15 – 16	3 596	2 133	597	61	272	1 005	141	1 462	220	55	459	463	180
16 – 17	5 356	3 436	584	1 346	376	915	143	1 920	243	298	639	464	179
17 – 18	6 361	3 923	737	1 464	667	821	173	2 438	389	393	910	459	202
Zusammen	15 313	9 492	1 918	2 871	1 315	2 741	457	5 820	852	746	2 008	1 386	561

1 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

2 Ab 2014 einschl. S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kfz.

3 Ab 2014 einschl. drei- und schweren vierrädrigen Kfz.

4 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

5 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Jahrestabellen

1.4 Bei Straßenverkehrsunfällen 2019 verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Uhrzeit und Wochentagen

	Insgesamt	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Verunglückte								
Insgesamt	18 525	2 832	2 751	2 923	2 907	3 176	2 202	1 734
0 – 0 Uhr 59	215	18	13	12	24	16	68	64
1 – 1 Uhr 59	190	12	19	15	10	13	72	49
2 – 2 Uhr 59	126	7	5	7	6	9	38	54
3 – 3 Uhr 59	90	5	3	5	8	5	33	31
4 – 4 Uhr 59	67	1	2	2	9	3	16	34
5 – 5 Uhr 59	119	18	13	22	23	11	15	17
6 – 6 Uhr 59	406	66	84	79	78	77	10	12
7 – 7 Uhr 59	2 008	413	408	439	384	339	17	8
8 – 8 Uhr 59	543	110	97	106	97	96	23	14
9 – 9 Uhr 59	479	80	73	87	83	81	57	18
10 – 10 Uhr 59	425	55	48	73	51	89	62	47
11 – 11 Uhr 59	654	76	82	104	83	120	119	70
12 – 12 Uhr 59	826	117	123	114	115	157	123	77
13 – 13 Uhr 59	1 437	217	218	184	219	301	173	125
14 – 14 Uhr 59	1 255	183	192	176	176	220	160	148
15 – 15 Uhr 59	1 687	275	255	262	272	289	179	155
16 – 16 Uhr 59	1 684	286	239	281	294	244	175	165
17 – 17 Uhr 59	1 703	287	282	279	271	233	176	175
18 – 18 Uhr 59	1 401	204	187	217	235	232	168	158
19 – 19 Uhr 59	1 096	155	161	177	176	185	146	96
20 – 20 Uhr 59	810	102	101	136	130	144	104	93
21 – 21 Uhr 59	544	72	69	59	75	113	99	57
22 – 22 Uhr 59	450	40	50	48	57	125	85	45
23 – 23 Uhr 59	310	33	27	39	31	74	84	22
Ohne Angabe	–	–	–	–	–	–	–	–
Getötete								
Insgesamt	66	7	7	15	11	7	12	7
0 – 0 Uhr 59	2	–	–	–	1	–	–	1
1 – 1 Uhr 59	–	–	–	–	–	–	–	–
2 – 2 Uhr 59	3	–	–	1	–	–	1	1
3 – 3 Uhr 59	1	–	–	1	–	–	–	–
4 – 4 Uhr 59	2	–	–	–	1	–	–	1
5 – 5 Uhr 59	1	–	–	–	1	–	–	–
6 – 6 Uhr 59	3	–	–	2	–	1	–	–
7 – 7 Uhr 59	3	1	–	1	1	–	–	–
8 – 8 Uhr 59	4	2	1	–	–	1	–	–
9 – 9 Uhr 59	4	–	–	1	–	–	3	–
10 – 10 Uhr 59	–	–	–	–	–	–	–	–
11 – 11 Uhr 59	1	–	–	–	–	–	1	–
12 – 12 Uhr 59	1	–	1	–	–	–	–	–
13 – 13 Uhr 59	9	1	1	1	1	3	2	–
14 – 14 Uhr 59	3	–	1	1	1	–	–	–
15 – 15 Uhr 59	2	–	–	1	–	–	–	1
16 – 16 Uhr 59	3	1	–	–	2	–	–	–
17 – 17 Uhr 59	3	1	1	–	–	1	–	–
18 – 18 Uhr 59	5	–	–	3	–	1	1	–
19 – 19 Uhr 59	5	1	1	–	1	–	2	–
20 – 20 Uhr 59	5	–	–	3	1	–	1	–
21 – 21 Uhr 59	1	–	–	–	1	–	–	–
22 – 22 Uhr 59	3	–	1	–	–	–	1	1
23 – 23 Uhr 59	2	–	–	–	–	–	–	2
Ohne Angabe	–	–	–	–	–	–	–	–

Jahrestabellen

1.5 Fahrer von Krafträdern im Alter von 15 bis 17 Jahren als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden 2019 nach Unfalltypen

	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte			
		Insgesamt	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Insgesamt	4 620	5 315	16	1 201	4 098
Fahrunfall	2 152	2 385	3	598	1 784
Abbiege-Unfall	404	486	1	88	397
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	411	512	4	127	381
Überschreiten-Unfall	24	36	–	9	27
Unfall durch ruhenden Verkehr	109	113	–	25	88
Unfall im Längsverkehr	1 008	1 207	7	242	958
Sonstiger Unfall	512	576	1	112	463

1.6 Fehlverhalten der Fahrer 2019 bei Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen und je 1 000 Beteiligte

	Insgesamt ¹	Darunter im Alter von . . . bis unter . . . Jahren								
		15 – 18	18 – 21	21 – 25	25 – 35	35 – 45	45 – 55	55 – 65	65 – 75	75 und mehr
Insgesamt										
Beteiligte Fahrer	539 644	13 546	33 308	40 269	95 183	82 312	93 109	80 810	37 666	33 033
Fehlverhalten der Fahrer										
insgesamt	355 084	9 285	26 867	29 762	62 491	49 992	53 934	49 038	25 595	26 822
darunter:										
Verkehrstüchtigkeit	22 357	335	1 609	2 128	4 798	3 747	3 373	3 067	1 552	1 706
dar. Alkoholeinfluss	13 475	242	924	1 331	3 252	2 560	2 359	1 871	676	243
Einfluss anderer berauschender Mittel	2 349	53	295	341	765	540	193	85	38	37
Falsche Straßenbenutzung	23 805	1 212	1 794	1 777	3 715	2 843	2 938	2 905	1 637	1 806
Nicht angepasste Geschwindigkeit	41 173	1 927	5 840	5 276	8 548	5 540	5 166	4 374	1 893	1 663
Abstand	49 470	1 060	4 219	5 400	10 939	7 795	7 752	5 972	2 537	2 552
Überholen	13 155	354	824	950	1 990	1 751	1 912	1 846	852	764
Vorfahrt, Vorrang	51 287	799	3 212	3 356	8 207	7 341	8 278	7 912	4 581	5 141
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts- fahren, Ein- und Anfahren	56 471	886	3 259	3 843	9 161	8 389	9 364	8 500	4 763	4 788
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	15 552	125	562	705	1 954	1 906	2 491	2 587	1 488	1 732
Andere Fehler beim Fahrer	69 930	2 475	5 071	5 590	11 132	8 782	10 504	10 069	5 513	6 108
je 1 000 Beteiligte										
Beteiligte Fahrer	539 644	13 546	33 308	40 269	95 183	82 312	93 109	80 810	37 666	33 033
Fehlverhalten der Fahrer										
insgesamt	658	685	807	739	657	607	579	607	680	812
darunter:										
Verkehrstüchtigkeit	41	25	48	53	50	46	36	38	41	52
dar. Alkoholeinfluss	25	18	28	33	34	31	25	23	18	7
Einfluss anderer berauschender Mittel	4	4	9	8	8	7	2	1	1	1
Falsche Straßenbenutzung	44	89	54	44	39	35	32	36	43	55
Nicht angepasste Geschwindigkeit	76	142	175	131	90	67	55	54	50	50
Abstand	92	78	127	134	115	95	83	74	67	77
Überholen	24	26	25	24	21	21	21	23	23	23
Vorfahrt, Vorrang	95	59	96	83	86	89	89	98	122	156
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts- fahren, Ein- und Anfahren	105	65	98	95	96	102	101	105	126	145
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	29	9	17	18	21	23	27	32	40	52
Andere Fehler beim Fahrer	130	183	152	139	117	107	113	125	146	185

1 Einschl. ohne Angabe des Alters.

Zeitreihen

2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2019

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von							Fußgänger ⁴	Übrige
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Verunglückte										
1991	30 694	22 833	2 215	3 224	8 203	8 863	120	6 083	1 720	58
1992	31 146	22 250	2 168	3 647	6 653	9 441	140	7 011	1 835	50
1993	30 828	22 495	2 030	3 706	6 286	10 111	148	6 512	1 791	30
1994	33 895	25 173	1 977	4 692	7 284	10 779	174	6 760	1 900	62
1995	33 724	25 336	1 998	4 275	7 350	11 215	218	6 453	1 878	57
1996	33 240	25 255	1 978	4 021	7 532	11 289	194	5 875	2 045	65
1997	35 395	26 890	2 135	4 550	8 784	10 958	211	6 374	2 065	66
1998	34 900	26 813	2 247	4 691	8 488	10 864	212	6 009	2 008	70
1999	36 337	28 017	2 487	4 804	8 950	11 180	318	6 219	2 022	79
2000	33 914	26 075	2 479	4 561	7 845	10 666	283	5 763	1 992	84
2001	31 669	23 927	2 492	4 210	6 529	10 247	223	5 635	2 030	77
2002	31 241	23 455	2 586	4 074	6 360	9 943	219	5 617	2 076	93
2003	30 758	22 667	2 902	4 103	6 065	9 150	204	6 052	1 949	90
2004	30 043	21 863	2 999	4 168	5 854	8 380	200	6 004	2 090	86
2005	28 761	20 296	2 849	3 778	5 442	7 695	304	6 330	2 023	112
2006	26 906	18 954	2 916	3 636	4 742	7 133	339	5 855	2 019	78
2007	26 940	19 021	3 013	3 945	4 461	7 119	249	5 720	2 104	95
2008	24 168	16 871	2 839	3 626	3 426	6 527	231	5 381	1 810	106
2009	21 720	15 235	2 644	3 140	2 883	6 160	231	4 704	1 700	81
2010	19 297	13 760	2 457	2 609	2 706	5 539	273	3 898	1 557	82
2011	20 398	14 214	2 451	2 806	2 960	5 595	263	4 503	1 606	75
2012	19 023	12 893	2 027	2 532	2 634	5 292	253	4 372	1 704	54
2013	18 248	12 317	1 682	2 105	3 217	4 829	348	4 248	1 602	81
2014	20 044	13 672	3 873		4 350	4 999	307	4 640	1 653	79
2015	19 820	13 639	3 667		4 615	4 902	315	4 531	1 583	67
2016	19 364	13 173	3 146		4 778	4 893	219	4 673	1 473	45
2017	18 702	12 793	3 030		4 815	4 486	326	4 419	1 432	58
2018	19 208	12 935	3 305		5 110	4 102	291	4 828	1 397	48
2019	18 525	12 476	3 343		4 822	3 875	297	4 664	1 311	74

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2019

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von					Fußgänger ⁴	Übrige	
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter						Fahrrädern ³
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse			

Getötete

1991	415	345	18	35	85	204	1	32	37	1
1992	393	325	18	39	68	195	2	42	24	2
1993	387	328	24	36	71	193	–	32	27	–
1994	442	374	27	47	75	219	1	42	24	2
1995	432	358	14	39	59	240	–	41	33	–
1996	424	378	12	26	75	260	–	22	24	–
1997	373	322	7	30	88	196	1	24	26	1
1998	359	313	8	27	83	190	–	19	27	–
1999	391	334	10	20	103	197	1	26	30	1
2000	336	286	14	26	93	151	–	30	19	1
2001	286	232	13	12	59	147	–	30	24	–
2002	318	271	14	22	73	161	–	24	22	1
2003	316	265	13	18	63	164	2	23	28	–
2004	264	224	10	21	62	130	–	15	24	1
2005	224	184	11	14	51	106	–	22	18	–
2006	173	134	5	11	32	82	1	16	23	–
2007	176	143	5	21	40	75	–	11	20	2
2008	174	130	6	9	42	73	–	18	24	2
2009	133	105	5	11	23	65	–	12	15	1
2010	101	82	5	7	27	39	1	9	9	1
2011	116	94	6	8	22	55	1	5	17	–
2012	113	88	2	14	18	49	–	6	19	–
2013	89	65	3	6	24	32	–	7	17	–
2014	91	63	6		28	28	–	14	14	–
2015	72	53	7		26	20	–	8	11	–
2016	83	68	5		40	23	–	7	8	–
2017	78	63	2		37	23	–	9	6	–
2018	77	63	6		34	23	–	10	3	1
2019	66	51	11		24	15	–	9	6	–

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2019

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von							Fußgänger ⁴	Übrige
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Verletzte										
1991	30 279	22 488	2 197	3 189	8 118	8 659	119	6 051	1 683	57
1992	30 753	21 925	2 150	3 608	6 585	9 246	138	6 969	1 811	48
1993	30 441	22 167	2 006	3 670	6 215	9 918	148	6 480	1 764	30
1994	33 453	24 799	1 950	4 645	7 209	10 560	173	6 718	1 876	60
1995	33 292	24 978	1 984	4 236	7 291	10 975	218	6 412	1 845	57
1996	32 816	24 877	1 966	3 995	7 457	11 029	194	5 853	2 021	65
1997	35 022	26 568	2 128	4 520	8 696	10 762	210	6 350	2 039	65
1998	34 541	26 500	2 239	4 664	8 405	10 674	212	5 990	1 981	70
1999	35 946	27 683	2 477	4 784	8 847	10 983	317	6 193	1 992	78
2000	33 578	25 789	2 465	4 535	7 752	10 515	283	5 733	1 973	83
2001	31 383	23 695	2 479	4 198	6 470	10 100	223	5 605	2 006	77
2002	30 923	23 184	2 572	4 052	6 287	9 782	219	5 593	2 054	92
2003	30 442	22 402	2 889	4 085	6 002	8 986	202	6 029	1 921	90
2004	29 779	21 639	2 989	4 147	5 792	8 250	200	5 989	2 066	85
2005	28 537	20 112	2 838	3 764	5 391	7 589	304	6 308	2 005	112
2006	26 733	18 820	2 911	3 625	4 710	7 051	338	5 839	1 996	78
2007	26 764	18 878	3 008	3 924	4 421	7 044	249	5 709	2 084	93
2008	23 994	16 741	2 833	3 617	3 384	6 454	231	5 363	1 786	104
2009	21 587	15 130	2 639	3 129	2 860	6 095	231	4 692	1 685	80
2010	19 196	13 678	2 452	2 602	2 679	5 500	272	3 889	1 548	81
2011	20 282	14 120	2 445	2 798	2 938	5 540	262	4 498	1 589	75
2012	18 910	12 805	2 025	2 518	2 616	5 243	253	4 366	1 685	54
2013	18 159	12 252	1 679	2 099	3 193	4 797	348	4 241	1 585	81
2014	19 953	13 609	3 867		4 322	4 971	307	4 626	1 639	79
2015	19 748	13 586	3 660		4 589	4 882	315	4 523	1 572	67
2016	19 281	13 105	3 141		4 738	4 870	219	4 666	1 465	45
2017	18 624	12 730	3 028		4 778	4 463	326	4 634	1 447	58
2018	19 131	12 872	3 299		5 076	4 079	291	4 818	1 394	47
2019	18 459	12 425	3 332		4 798	3 860	297	4 655	1 305	74

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2019

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von							Fußgänger ⁴	Übrige
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Schwerverletzte										
1991	9 155	7 159	682	1 096	2 834	2 472	10	1 358	621	17
1992	8 886	6 745	641	1 221	2 127	2 678	20	1 511	617	13
1993	8 886	6 835	575	1 262	1 997	2 908	22	1 461	578	12
1994	9 658	7 515	532	1 580	2 260	3 039	16	1 514	611	18
1995	9 629	7 564	521	1 425	2 306	3 221	23	1 431	619	15
1996	9 132	7 261	541	1 239	2 303	3 086	18	1 229	625	17
1997	9 413	7 393	499	1 360	2 614	2 815	32	1 370	631	19
1998	8 736	6 974	519	1 248	2 544	2 580	9	1 185	555	22
1999	8 702	6 905	555	1 297	2 492	2 437	52	1 214	564	19
2000	7 862	6 238	500	1 078	2 212	2 336	42	1 069	536	19
2001	6 733	5 258	466	959	1 769	2 001	14	966	497	12
2002	6 526	5 001	508	913	1 609	1 906	10	987	522	16
2003	6 154	4 663	547	859	1 508	1 684	14	993	484	14
2004	5 907	4 458	559	831	1 492	1 506	9	931	500	18
2005	5 320	3 864	484	739	1 315	1 267	16	1 002	434	20
2006	4 946	3 599	474	736	1 200	1 126	22	890	449	8
2007	4 728	3 388	464	698	1 044	1 126	10	823	498	19
2008	4 099	2 916	408	635	820	983	18	761	399	23
2009	3 752	2 670	406	511	701	999	17	682	385	15
2010	3 255	2 324	404	453	603	811	14	554	361	16
2011	3 469	2 501	369	516	691	881	15	629	330	9
2012	3 224	2 211	315	439	654	762	10	605	397	11
2013	3 040	2 141	247	348	789	701	22	564	326	9
2014	3 569	2 544	633		1 106	747	21	644	367	14
2015	3 553	2 606	612		1 210	732	21	619	323	5
2016	3 428	2 488	549		1 216	683	11	608	329	3
2017	3 249	2 354	510		1 198	605	14	576	311	8
2018	3 399	2 519	546		1 324	604	21	575	296	9
2019	3 146	2 329	562		1 181	537	19	527	287	3

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierradrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierradrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 1991 – 2019

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von							Fußgänger ⁴	Übrige
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Leichtverletzte										
1991	21 124	15 329	1 515	2 093	5 284	6 187	109	4 693	1 062	40
1992	21 867	15 180	1 509	2 387	4 458	6 568	118	5 458	1 194	35
1993	21 555	15 332	1 431	2 408	4 218	7 010	126	5 019	1 186	18
1994	23 795	17 284	1 418	3 065	4 949	7 521	157	5 204	1 265	42
1995	23 663	17 414	1 463	2 811	4 985	7 754	195	4 981	1 226	42
1996	23 684	17 616	1 425	2 756	5 154	7 943	176	4 624	1 396	48
1997	25 609	19 175	1 629	3 160	6 082	7 947	178	4 980	1 408	46
1998	25 805	19 526	1 720	3 416	5 861	8 094	203	4 805	1 426	48
1999	27 244	20 778	1 922	3 487	6 355	8 546	265	4 979	1 428	59
2000	25 716	19 551	1 965	3 457	5 540	8 179	241	4 664	1 437	64
2001	24 650	18 437	2 013	3 239	4 701	8 099	209	4 639	1 509	65
2002	24 397	18 183	2 064	3 139	4 678	7 876	209	4 606	1 532	76
2003	24 288	17 739	2 342	3 226	4 494	7 302	188	5 036	1 437	76
2004	23 872	17 181	2 430	3 316	4 300	6 744	191	5 058	1 566	67
2005	23 217	16 248	2 354	3 025	4 076	6 322	288	5 306	1 571	92
2006	21 787	15 221	2 437	2 889	3 510	5 925	316	4 949	1 547	70
2007	22 036	15 490	2 544	3 226	3 377	5 918	239	4 886	1 586	74
2008	19 895	13 825	2 425	2 982	2 564	5 471	213	4 602	1 387	81
2009	17 835	12 460	2 233	2 618	2 159	5 096	214	4 010	1 300	65
2010	15 941	11 354	2 048	2 149	2 076	4 689	258	3 335	1 187	65
2011	16 813	11 619	2 076	2 282	2 247	4 659	247	3 869	1 259	66
2012	15 686	10 594	1 710	2 079	1 962	4 481	243	3 761	1 288	43
2013	15 119	10 111	1 432	1 751	2 404	4 096	326	3 677	1 259	72
2014	16 384	11 065	3 234		3 216	4 224	286	3 982	1 272	65
2015	16 195	10 980	3 048		3 379	4 150	294	3 904	1 249	62
2016	15 853	10 617	2 592		3 522	4 187	208	4 058	1 136	42
2017	15 375	10 376	2 518		3 580	3 858	312	3 834	1 115	50
2018	15 732	10 353	2 753		3 752	3 475	270	4 243	1 098	38
2019	15 313	10 096	2 770		3 617	3 323	278	4 128	1 018	71

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

2.2 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage 1991 – 2019

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger ⁴	Übrige	
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Innerhalb von Ortschaften										
1991	21 073	14 120	1 667	2 559	6 239	3 509	58	5 355	1 568	30
1992	21 448	13 594	1 626	2 929	5 021	3 885	59	6 176	1 645	33
1993	20 820	13 429	1 538	2 959	4 685	4 114	47	5 733	1 633	25
1994	22 801	15 155	1 492	3 735	5 442	4 330	65	5 899	1 710	37
1995	22 555	15 166	1 525	3 379	5 400	4 616	119	5 652	1 699	38
1996	22 256	15 142	1 512	3 255	5 563	4 598	128	5 198	1 873	43
1997	23 612	16 133	1 630	3 625	6 297	4 365	95	5 579	1 860	40
1998	23 415	16 199	1 749	3 740	6 003	4 442	104	5 381	1 788	47
1999	24 230	16 880	1 938	3 764	6 310	4 614	146	5 500	1 801	49
2000	22 886	15 923	1 980	3 659	5 603	4 454	141	5 122	1 781	60
2001	21 216	14 322	1 962	3 338	4 555	4 253	110	5 001	1 837	56
2002	21 113	14 251	2 064	3 192	4 480	4 273	124	4 967	1 841	54
2003	21 066	13 877	2 298	3 300	4 198	3 855	119	5 382	1 743	64
2004	21 132	13 754	2 373	3 330	4 126	3 676	151	5 414	1 909	55
2005	20 646	13 011	2 313	3 016	3 846	3 518	216	5 701	1 853	81
2006	19 169	12 016	2 322	2 889	3 302	3 209	210	5 228	1 869	56
2007	19 590	12 351	2 442	3 184	3 167	3 285	177	5 214	1 952	73
2008	17 504	10 899	2 257	2 948	2 359	3 090	148	4 850	1 680	75
2009	15 578	9 661	2 116	2 553	1 995	2 783	131	4 283	1 581	53
2010	13 772	8 726	1 948	2 081	1 855	2 591	165	3 536	1 450	60
2011	14 405	8 800	1 885	2 220	2 006	2 449	178	4 064	1 493	48
2012	13 643	8 035	1 570	1 971	1 791	2 451	175	3 989	1 582	37
2013	12 921	7 466	1 312	1 642	1 985	2 276	201	3 895	1 500	60
2014	14 127	8 302	2 992		2 683	2 364	198	4 212	1 558	55
2015	13 826	8 121	2 813		2 778	2 256	208	4 153	1 500	52
2016	13 373	7 714	2 446		2 827	2 232	150	4 246	1 383	30
2017	13 044	7 579	2 343		2 848	2 098	236	4 063	1 357	45
2018	13 377	7 584	2 518		2 920	1 888	215	4 429	1 326	38
2019	13 036	7 461	2 556		2 830	1 808	206	4 269	1 239	67

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.2 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage 1991 – 2019

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von					Fußgänger ⁴	Übrige	
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter						Fahrrädern ³
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse			

Außerhalb von Ortschaften

1991	9 621	8 713	548	665	1 964	5 354	62	728	152	28
1992	9 698	8 656	542	718	1 632	5 556	81	835	190	17
1993	10 008	9 066	492	747	1 601	5 997	101	779	158	5
1994	11 094	10 018	485	957	1 842	6 449	109	861	190	25
1995	11 169	10 170	473	896	1 950	6 599	99	801	179	19
1996	10 984	10 113	466	766	1 969	6 691	66	677	172	22
1997	11 783	10 757	505	925	2 487	6 593	116	795	205	26
1998	11 485	10 614	498	951	2 485	6 422	108	628	220	23
1999	12 107	11 137	549	1 040	2 640	6 566	172	719	221	30
2000	11 028	10 152	499	902	2 242	6 212	142	641	211	24
2001	10 453	9 605	530	872	1 974	5 994	113	634	193	21
2002	10 128	9 204	522	882	1 880	5 670	95	650	235	39
2003	9 692	8 790	604	803	1 867	5 295	85	670	206	26
2004	8 911	8 109	626	838	1 728	4 704	49	590	181	31
2005	8 115	7 285	536	762	1 596	4 177	88	629	170	31
2006	7 737	6 938	594	747	1 440	3 924	129	627	150	22
2007	7 350	6 670	571	761	1 294	3 834	72	506	152	22
2008	6 664	5 972	582	678	1 067	3 437	83	531	130	31
2009	6 142	5 574	528	587	888	3 377	100	421	119	28
2010	5 525	5 034	509	528	851	2 948	108	362	107	22
2011	5 993	5 414	566	586	954	3 146	85	439	113	27
2012	5 380	4 858	457	561	843	2 841	78	383	122	17
2013	5 327	4 851	370	463	1 232	2 553	147	353	102	21
2014	5 917	5 370	881		1 667	2 635	109	428	95	24
2015	5 994	5 518	854		1 837	2 646	107	378	83	15
2016	5 991	5 459	700		1 951	2 661	69	427	90	15
2017	5 658	5 214	687		1 967	2 388	90	356	75	13
2018	5 831	5 351	787		2 190	2 214	76	399	71	10
2019	5 489	5 015	787		1 992	2 067	91	395	72	7

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.2 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage 1991 – 2019

	Insgesamt	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger ⁴	Übrige	
		Kraftfahr- zeugen zusammen	darunter				Fahrrädern ³			
			Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtl. Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Busse				
Innerhalb und außerhalb von Ortschaften										
1991	30 694	22 833	2 215	3 224	8 203	8 863	120	6 083	1 720	58
1992	31 146	22 250	2 168	3 647	6 653	9 441	140	7 011	1 835	50
1993	30 828	22 495	2 030	3 706	6 286	10 111	148	6 512	1 791	30
1994	33 895	25 173	1 977	4 692	7 284	10 779	174	6 760	1 900	62
1995	33 724	25 336	1 998	4 275	7 350	11 215	218	6 453	1 878	57
1996	33 240	25 255	1 978	4 021	7 532	11 289	194	5 875	2 045	65
1997	35 395	26 890	2 135	4 550	8 784	10 958	211	6 374	2 065	66
1998	34 900	26 813	2 247	4 691	8 488	10 864	212	6 009	2 008	70
1999	36 337	28 017	2 487	4 804	8 950	11 180	318	6 219	2 022	79
2000	33 914	26 075	2 479	4 561	7 845	10 666	283	5 763	1 992	84
2001	31 669	23 927	2 492	4 210	6 529	10 247	223	5 635	2 030	77
2002	31 241	23 455	2 586	4 074	6 360	9 943	219	5 617	2 076	93
2003	30 758	22 667	2 902	4 103	6 065	9 150	204	6 052	1 949	90
2004	30 043	21 863	2 999	4 168	5 854	8 380	200	6 004	2 090	86
2005	28 761	20 296	2 849	3 778	5 442	7 695	304	6 330	2 023	112
2006	26 906	18 954	2 916	3 636	4 742	7 133	339	5 855	2 019	78
2007	26 940	19 021	3 013	3 945	4 461	7 119	249	5 720	2 104	95
2008	24 168	16 871	2 839	3 626	3 426	6 527	231	5 381	1 810	106
2009	21 720	15 235	2 644	3 140	2 883	6 160	231	4 704	1 700	81
2010	19 297	13 760	2 457	2 609	2 706	5 539	273	3 898	1 557	82
2011	20 398	14 214	2 451	2 806	2 960	5 595	263	4 503	1 606	75
2012	19 023	12 893	2 027	2 532	2 634	5 292	253	4 372	1 704	54
2013	18 248	12 317	1 682	2 105	3 217	4 829	348	4 248	1 602	81
2014	20 044	13 672	3 873		4 350	4 999	307	4 640	1 653	79
2015	19 820	13 639	3 667		4 615	4 902	315	4 531	1 583	67
2016	19 364	13 173	3 146		4 778	4 893	219	4 673	1 473	45
2017	18 702	12 793	3 030		4 815	4 486	326	4 419	1 432	58
2018	19 208	12 935	3 305		5 110	4 102	291	4 828	1 397	48
2019	18 525	12 476	3 343		4 822	3 875	297	4 664	1 311	74

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierradrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierradrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

2.3 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht 1991 – 2019

	Verunglückte				Darunter Getötete			
	zusammen	im Alter von . . . Jahren			zusammen	im Alter von . . . Jahren		
		15	16	17		15	16	17
Männlich								
1991	19 976	3 846	7 435	8 695	301	38	106	157
1992	19 975	3 938	7 337	8 700	283	60	97	126
1993	19 655	3 837	7 593	8 225	256	41	96	119
1994	21 788	4 050	8 521	9 217	313	66	121	126
1995	21 262	3 969	8 165	9 128	310	60	108	142
1996	20 852	3 873	8 212	8 767	289	45	111	133
1997	22 455	3 877	8 841	9 737	270	37	103	130
1998	22 083	3 869	8 604	9 610	233	30	83	120
1999	22 907	3 952	8 817	10 138	274	34	91	149
2000	21 132	3 880	8 036	9 216	231	27	86	118
2001	19 566	3 859	7 424	8 283	207	29	94	84
2002	19 123	3 858	7 297	7 968	223	24	87	112
2003	19 237	4 187	7 285	7 765	216	32	76	108
2004	18 749	4 057	7 060	7 632	184	22	67	95
2005	17 698	3 941	6 534	7 223	159	26	62	71
2006	16 332	3 525	6 038	6 769	107	8	35	64
2007	16 434	3 470	5 985	6 979	125	16	52	57
2008	14 676	3 367	4 969	6 340	119	18	42	59
2009	12 939	3 006	4 572	5 361	97	19	31	47
2010	11 431	2 611	3 959	4 861	68	9	28	31
2011	12 186	2 832	4 252	5 102	93	8	36	49
2012	11 217	2 664	3 890	4 663	79	11	23	45
2013	10 768	2 300	4 057	4 411	62	10	25	27
2014	12 125	2 482	4 481	5 162	68	7	25	36
2015	11 916	2 369	4 505	5 042	48	6	19	23
2016	11 880	2 409	4 248	5 223	63	6	18	39
2017	11 432	2 359	4 404	4 669	60	4	26	30
2018	12 037	2 419	4 355	5 263	49	6	20	23
2019	11 669	2 544	4 247	4 878	48	7	12	29
Weiblich								
1991	10 697	2 548	3 748	4 401	114	36	44	34
1992	11 122	2 723	3 813	4 586	109	22	39	48
1993	11 132	2 780	3 922	4 430	131	23	52	56
1994	12 048	2 755	4 458	4 835	129	32	56	41
1995	12 410	3 103	4 337	4 970	122	47	34	41
1996	12 333	2 998	4 432	4 903	135	34	53	48
1997	12 895	3 039	4 639	5 217	103	14	46	43
1998	12 780	2 952	4 583	5 245	126	31	49	46
1999	13 414	3 201	4 699	5 514	117	22	40	55
2000	12 767	3 030	4 445	5 292	105	23	27	55
2001	12 097	2 889	4 262	4 946	79	21	21	37
2002	12 100	2 982	4 411	4 707	95	19	34	42
2003	11 500	2 884	4 075	4 541	100	24	38	38
2004	11 272	2 825	4 063	4 384	80	20	27	33
2005	11 039	2 906	3 807	4 326	65	20	19	26
2006	10 540	2 728	3 583	4 229	66	19	20	27
2007	10 485	2 559	3 542	4 384	50	10	18	22
2008	9 486	2 375	3 085	4 026	55	9	18	28
2009	8 779	2 190	2 885	3 704	36	9	14	13
2010	7 864	1 951	2 580	3 333	33	6	10	17
2011	8 211	2 191	2 658	3 362	23	3	8	12
2012	7 804	2 008	2 579	3 217	34	7	9	18
2013	7 480	1 845	2 570	3 065	27	8	9	10
2014	7 915	1 961	2 581	3 373	23	4	9	10
2015	7 903	1 916	2 636	3 351	24	10	8	6
2016	7 482	1 873	2 381	3 228	20	3	6	11
2017	7 270	1 753	2 481	3 036	18	3	10	5
2018	7 171	1 649	2 416	3 106	28	4	14	10
2019	6 855	1 700	2 291	2 864	18	3	4	11

Zeitreihen

2.3 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht 1991 – 2019

	Verunglückte				Darunter Getötete			
	zusammen	im Alter von . . . Jahren			zusammen	im Alter von . . . Jahren		
		15	16	17		15	16	17
Insgesamt ¹								
1991	30 694	6 397	11 192	13 105	415	74	150	191
1992	31 146	6 672	11 167	13 307	393	82	136	175
1993	30 828	6 629	11 528	12 671	387	64	148	175
1994	33 895	6 819	12 999	14 077	442	98	177	167
1995	33 724	7 083	12 525	14 116	432	107	142	183
1996	33 240	6 880	12 660	13 700	424	79	164	181
1997	35 395	6 920	13 497	14 978	373	51	149	173
1998	34 900	6 831	13 201	14 868	359	61	132	166
1999	36 337	7 155	13 524	15 658	391	56	131	204
2000	33 914	6 912	12 486	14 516	336	50	113	173
2001	31 669	6 748	11 687	13 234	286	50	115	121
2002	31 241	6 843	11 718	12 680	318	43	121	154
2003	30 758	7 079	11 363	12 316	316	56	114	146
2004	30 043	6 889	11 129	12 025	264	42	94	128
2005	28 761	6 851	10 350	11 560	224	46	81	97
2006	26 906	6 261	9 634	11 011	173	27	55	91
2007	26 940	6 038	9 531	11 371	176	27	70	79
2008	24 168	5 744	8 056	10 368	174	27	60	87
2009	21 720	5 196	7 457	9 067	133	28	45	60
2010	19 297	4 562	6 539	8 196	101	15	38	48
2011	20 398	5 023	6 911	8 464	116	11	44	61
2012	19 023	4 673	6 469	7 881	113	18	32	63
2013	18 248	4 145	6 627	7 476	89	18	34	37
2014	20 044	4 444	7 062	8 538	91	11	34	46
2015	19 820	4 286	7 141	8 393	72	16	27	29
2016	19 364	4 282	6 630	8 452	83	9	24	50
2017	18 702	4 112	6 885	7 705	78	7	36	35
2018	19 208	4 068	6 771	8 369	77	10	34	33
2019	18 525	4 245	6 538	7 742	66	10	16	40

1 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

Zeitreihen

2.4 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht
je 100 000/1 Million Einwohner 1991 – 2019

	Einwohner ¹ 15 – 17 Jahren	Verunglückte		Darunter Getötete	
		zusammen	je 100 000 Einwohner	zusammen	je 1 Mill. Einwohner
Männlich					
1991	1 240 731	19 976	1 610	301	243
1992	1 258 601	19 975	1 587	283	225
1993	1 289 129	19 655	1 525	256	199
1994	1 314 784	21 788	1 657	313	238
1995	1 347 729	21 262	1 578	310	230
1996	1 386 486	20 852	1 504	289	208
1997	1 418 473	22 455	1 583	270	190
1998	1 425 985	22 083	1 549	233	163
1999	1 415 871	22 907	1 618	274	194
2000	1 404 283	21 132	1 505	231	164
2001	1 408 438	19 566	1 389	207	147
2002	1 434 014	19 123	1 334	223	156
2003	1 467 696	19 237	1 311	216	147
2004	1 488 777	18 749	1 259	184	124
2005	1 491 877	17 698	1 186	159	107
2006	1 464 055	16 332	1 116	107	73
2007	1 407 385	16 434	1 168	125	89
2008	1 341 861	14 676	1 094	119	89
2009	1 282 795	12 939	1 009	97	76
2010	1 246 687	11 431	917	68	55
2011	1 229 126	12 186	991	93	76
2011	1 195 223	12 186	1 020	93	78
2012	1 221 794	11 217	918	79	65
2013	1 242 471	10 768	867	62	50
2014	1 250 103	12 125	970	68	54
2015	1 259 130	11 916	946	48	38
2016	1 267 680	11 880	937	63	50
2017	1 245 806	11 432	918	60	48
2018	1 209 820	12 037	995	49	41
2019	1 192 241	11 669	979	48	40
Weiblich					
1991	1 172 785	10 697	912	114	97
1992	1 187 290	11 122	937	109	92
1993	1 213 659	11 132	917	131	108
1994	1 239 778	12 048	972	129	104
1995	1 272 580	12 410	975	122	96
1996	1 311 531	12 333	940	135	103
1997	1 343 759	12 895	960	103	77
1998	1 349 788	12 780	947	126	93
1999	1 338 396	13 414	1 002	117	87
2000	1 329 415	12 767	960	105	79
2001	1 334 269	12 097	907	79	59
2002	1 357 839	12 100	891	95	70
2003	1 388 975	11 500	828	100	72
2004	1 409 371	11 272	800	80	57
2005	1 414 010	11 039	781	65	46
2006	1 389 910	10 540	758	66	47
2007	1 337 325	10 485	784	50	37
2008	1 275 123	9 486	744	55	43
2009	1 218 331	8 779	721	36	30
2010	1 182 306	7 864	665	33	28
2011	1 163 955	8 211	705	23	20
2011	1 133 527	8 211	724	23	20
2012	1 158 861	7 804	673	34	29
2013	1 178 809	7 480	635	27	23
2014	1 183 872	7 915	669	23	19
2015	1 175 796	7 903	672	24	20
2016	1 165 443	7 482	642	20	17
2017	1 148 236	7 270	633	18	16
2018	1 126 682	7 171	636	28	25
2019	1 114 372	6 855	615	18	16

1 Bis 2010 Jahresdurchschnitt Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der früheren Zählungen
ab 2011 Jahresdurchschnitt Zensusfortschreibung; 2019: Zensusfortschreibung Stand 31.12. des Vorjahres
2 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

Zeitreihen

Noch 2.4 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 15- bis 17-Jährige nach dem Geschlecht
je 100 000/1 Million Einwohner 1991 – 2019

	Einwohner ¹ 15 – 17 Jahren	Verunglückte		Darunter Getötete	
		zusammen	je 100 000 Einwohner	zusammen	je 1 Mill. Einwohner
Insgesamt ²					
1991	2 413 516	30 694	1 272	415	172
1992	2 445 891	31 146	1 273	393	161
1993	2 502 788	30 828	1 232	387	155
1994	2 554 562	33 895	1 327	442	173
1995	2 620 309	33 724	1 287	432	165
1996	2 698 017	33 240	1 232	424	157
1997	2 762 232	35 395	1 281	373	135
1998	2 775 773	34 900	1 257	359	129
1999	2 754 267	36 337	1 319	391	142
2000	2 733 698	33 914	1 241	336	123
2001	2 742 707	31 669	1 155	286	104
2002	2 791 853	31 241	1 119	318	114
2003	2 856 671	30 758	1 077	316	111
2004	2 898 148	30 043	1 037	264	91
2005	2 905 887	28 761	990	224	77
2006	2 853 965	26 906	943	173	61
2007	2 744 710	26 940	982	176	64
2008	2 616 984	24 168	924	174	66
2009	2 501 126	21 720	868	133	53
2010	2 428 993	19 297	794	101	42
2011	2 393 081	20 398	852	116	48
2011	2 328 750	20 398	876	116	50
2012	2 380 653	19 023	799	113	47
2013	2 421 379	18 248	754	89	37
2014	2 433 975	20 044	824	91	37
2015	2 434 925	19 820	814	72	30
2016	2 433 123	19 364	796	83	34
2017	2 394 042	18 702	781	78	33
2018	2 336 501	19 208	822	77	33
2019	2 306 613	18 525	803	66	29

1 Bis 2010 Jahresdurchschnitt Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der früheren Zählungen
ab 2011 Jahresdurchschnitt Zensusfortschreibung; 2019: Zensusfortschreibung Stand 31.12. des Vorjahres
2 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

Zeitreihen

2.5 Beteiligte 15- bis 17-Jährige an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2019

	Insgesamt	darunter: Fahrer von				Fußgänger ⁴
		Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtlichen Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Fahrrädern ³	
Männlich						
1991	17 499	4 665	6 656	670	4 448	906
1992	17 208	5 006	5 186	815	5 079	985
1993	16 636	4 943	5 004	825	4 762	939
1994	18 268	5 701	5 627	799	4 998	1 004
1995	17 621	5 343	5 591	849	4 675	1 002
1996	17 152	5 027	5 794	757	4 310	1 108
1997	18 631	5 355	6 766	638	4 622	1 075
1998	18 376	5 501	6 696	603	4 349	1 067
1999	19 056	5 776	6 959	599	4 443	1 092
2000	17 644	5 491	6 183	578	4 155	1 068
2001	16 138	5 198	5 061	535	4 164	1 013
2002	15 860	5 167	4 938	485	4 019	1 094
2003	16 388	5 440	4 715	497	4 475	1 065
2004	16 256	5 509	4 659	459	4 344	1 114
2005	15 518	5 154	4 245	392	4 492	1 051
2006	14 338	4 957	3 639	430	4 070	1 081
2007	14 427	5 234	3 418	479	4 026	1 080
2008	12 781	4 757	2 726	493	3 704	914
2009	11 263	4 308	2 265	468	3 207	856
2010	9 821	3 702	2 196	354	2 623	793
2011	10 494	3 795	2 353	389	3 050	776
2012	9 802	3 354	2 120	351	3 000	857
2013	9 454	2 790	2 666	316	2 808	756
2014	10 836	2 781	3 559	307	3 238	814
2015	10 591	2 500	3 782	292	3 108	782
2016	10 715	2 244	3 863	300	3 448	749
2017	10 387	2 151	3 853	254	3 318	716
2018	10 973	2 347	4 006	260	3 571	689
2019	10 710	2 336	3 803	283	3 499	645

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.5 Beteiligte 15- bis 17-Jährige an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2019

	Insgesamt	darunter: Fahrer von				Fußgänger ⁴
		Krafträder mit Versicherungs-kennzeichen ¹	Krafträder mit amtlichen Kennzeichen ²	Personen-kraftwagen	Fahrrädern ³	

Weiblich

1991	5 130	934	789	110	2 331	921
1992	5 371	880	700	125	2 683	952
1993	5 033	794	671	124	2 470	950
1994	5 553	925	877	141	2 557	1 021
1995	5 495	869	994	144	2 467	982
1996	5 377	916	1 029	134	2 185	1 083
1997	6 063	1 193	1 187	118	2 410	1 120
1998	5 868	1 288	1 071	130	2 229	1 108
1999	6 169	1 364	1 139	136	2 386	1 095
2000	5 814	1 359	982	118	2 232	1 081
2001	5 550	1 301	825	113	2 098	1 171
2002	5 693	1 331	817	107	2 237	1 150
2003	5 598	1 365	748	115	2 284	1 057
2004	5 739	1 409	689	86	2 346	1 162
2005	5 993	1 376	696	104	2 598	1 172
2006	5 779	1 418	611	150	2 440	1 124
2007	5 918	1 590	573	208	2 321	1 194
2008	5 532	1 528	376	230	2 257	1 088
2009	4 991	1 369	340	233	2 007	987
2010	4 300	1 220	268	199	1 681	887
2011	4 687	1 245	292	221	1 919	958
2012	4 417	1 108	276	202	1 833	962
2013	4 289	946	327	196	1 821	958
2014	4 586	1 009	525	181	1 850	977
2015	4 609	1 050	553	181	1 871	921
2016	4 309	872	672	175	1 706	847
2017	4 102	816	686	167	1 562	834
2018	4 387	867	802	183	1 692	818
2019	4 287	882	797	152	1 631	774

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.5 Beteiligte 15- bis 17-Jährige an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2019

	Insgesamt	darunter: Fahrer von				Fußgänger ⁴
		Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtlichen Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Fahrrädern ³	
Insgesamt ⁵						
1991	22 629	5 599	7 445	780	6 779	1 827
1992	22 579	5 886	5 886	940	7 762	1 937
1993	21 669	5 737	5 675	949	7 232	1 889
1994	23 821	6 626	6 504	940	7 555	2 025
1995	23 175	6 226	6 593	998	7 164	1 993
1996	22 589	5 962	6 835	895	6 513	2 198
1997	24 743	6 565	7 973	758	7 041	2 196
1998	24 287	6 799	7 782	736	6 587	2 178
1999	25 246	7 148	8 104	736	6 832	2 190
2000	23 476	6 854	7 172	697	6 392	2 150
2001	21 696	6 502	5 887	649	6 263	2 185
2002	21 573	6 502	5 761	592	6 259	2 249
2003	21 994	6 807	5 463	612	6 761	2 125
2004	22 008	6 924	5 349	547	6 694	2 276
2005	21 519	6 532	4 943	496	7 092	2 224
2006	20 131	6 376	4 252	583	6 512	2 210
2007	20 355	6 824	3 993	687	6 351	2 278
2008	18 316	6 285	3 103	723	5 962	2 003
2009	16 255	5 677	2 605	701	5 214	1 843
2010	14 121	4 922	2 464	553	4 304	1 680
2011	15 182	5 041	2 645	610	4 969	1 734
2012	14 220	4 463	2 396	553	4 833	1 819
2013	13 743	3 736	2 993	512	4 629	1 714
2014	15 423	3 790	4 084	488	5 089	1 791
2015	15 201	3 551	4 335	473	4 979	1 703
2016	15 025	3 116	4 535	476	5 154	1 596
2017	14 489	2 967	4 539	421	4 880	1 550
2018	15 360	3 214	4 808	443	5 263	1 507
2019	14 997	3 218	4 600	435	5 130	1 419

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

5 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

Zeitreihen

2.6 Beteiligte 15- bis 17- Jährige als Hauptverursacher an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2019

	Insgesamt	darunter: Fahrer als Hauptverursacher				Fußgänger ⁴
		Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtlichen Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Fahrrädern ³	
Männlich						
1991	9 353	2 653	3 296	590	2 266	437
1992	9 097	2 762	2 530	711	2 551	449
1993	8 786	2 701	2 391	747	2 403	429
1994	9 479	3 031	2 708	702	2 555	389
1995	9 334	2 901	2 730	732	2 436	412
1996	8 940	2 656	2 813	675	2 204	481
1997	9 890	2 880	3 413	566	2 454	464
1998	9 552	2 894	3 339	519	2 245	450
1999	9 994	3 039	3 518	523	2 326	469
2000	9 305	2 900	3 173	489	2 178	455
2001	8 617	2 837	2 596	468	2 200	411
2002	8 540	2 812	2 599	416	2 139	469
2003	9 030	3 024	2 538	439	2 448	456
2004	8 973	3 158	2 439	408	2 390	467
2005	8 412	2 825	2 263	345	2 426	444
2006	8 005	2 882	1 955	369	2 220	473
2007	7 924	2 935	1 848	384	2 149	472
2008	6 994	2 744	1 411	371	1 985	361
2009	6 281	2 493	1 237	364	1 714	360
2010	5 464	2 180	1 195	257	1 398	331
2011	5 708	2 189	1 225	298	1 600	303
2012	5 367	1 933	1 150	275	1 564	359
2013	5 121	1 528	1 533	226	1 468	293
2014	5 843	1 561	1 993	215	1 640	332
2015	5 847	1 402	2 194	204	1 632	321
2016	5 821	1 260	2 203	214	1 775	288
2017	5 712	1 201	2 257	196	1 669	281
2018	6 133	1 324	2 454	181	1 845	262
2019	6 002	1 348	2 297	198	1 795	261

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.6 Beteiligte 15- bis 17- Jährige als Hauptverursacher an Unfällen mit Personenschaden
nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2019

	Insgesamt	darunter: Fahrer als Hauptverursacher				Fußgänger ⁴
		Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtlichen Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Fahrrädern ³	
Weiblich						
1991	2 136	446	383	88	841	352
1992	2 186	410	307	91	1 023	335
1993	2 043	370	295	101	926	338
1994	2 280	416	393	104	980	367
1995	2 315	399	473	107	947	367
1996	2 169	426	457	96	842	336
1997	2 497	587	559	91	883	352
1998	2 417	612	508	101	822	350
1999	2 557	654	534	110	898	338
2000	2 412	611	472	84	888	333
2001	2 345	641	405	83	848	348
2002	2 351	641	397	74	856	361
2003	2 347	677	350	84	903	322
2004	2 407	722	359	65	882	360
2005	2 544	703	363	71	996	390
2006	2 525	735	324	94	997	356
2007	2 564	837	288	128	914	381
2008	2 455	820	209	137	918	356
2009	2 146	745	192	138	762	286
2010	1 914	664	162	121	669	273
2011	2 005	703	154	109	759	263
2012	1 913	610	169	105	733	277
2013	1 777	487	181	110	712	274
2014	2 041	594	315	84	734	292
2015	2 037	586	345	75	756	261
2016	1 881	520	396	68	664	216
2017	1 885	462	438	81	641	247
2018	1 980	494	488	92	670	222
2019	1 945	497	478	67	636	230

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Zeitreihen

Noch 2.6 Beteiligte 15- bis 17- Jährige als Hauptverursacher an Unfällen mit Personenschaden
nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht 1991 – 2019

	Insgesamt	darunter: Fahrer als Hauptverursacher				Fußgänger ⁴
		Krafträder mit Versicherungs- kennzeichen ¹	Krafträder mit amtlichen Kennzeichen ²	Personen- kraftwagen	Fahrrädern ³	
Insgesamt ⁵						
1991	11 489	3 099	3 679	678	3 107	789
1992	11 283	3 172	2 837	802	3 574	784
1993	10 829	3 071	2 686	848	3 329	767
1994	11 759	3 447	3 101	806	3 535	756
1995	11 671	3 304	3 205	844	3 393	779
1996	11 127	3 087	3 273	775	3 051	818
1997	12 404	3 476	3 976	659	3 338	817
1998	11 985	3 509	3 853	620	3 070	801
1999	12 558	3 694	4 056	634	3 225	807
2000	11 725	3 511	3 649	574	3 068	789
2001	10 964	3 479	3 002	551	3 048	759
2002	10 902	3 455	3 000	490	2 998	831
2003	11 380	3 702	2 888	523	3 351	779
2004	11 387	3 883	2 799	474	3 274	827
2005	10 961	3 529	2 628	416	3 422	835
2006	10 537	3 618	2 280	466	3 218	829
2007	10 491	3 772	2 137	512	3 065	853
2008	9 450	3 564	1 621	508	2 903	717
2009	8 428	3 238	1 429	502	2 476	646
2010	7 378	2 844	1 357	378	2 067	604
2011	7 714	2 893	1 379	407	2 359	566
2012	7 281	2 544	1 319	380	2 297	636
2013	6 898	2 015	1 714	336	2 180	567
2014	7 885	2 155	2 308	299	2 375	624
2015	7 885	1 989	2 539	279	2 388	582
2016	7 703	1 780	2 599	283	2 439	504
2017	7 597	1 663	2 735	277	2 310	528
2018	8 113	1 818	2 942	273	2 515	484
2019	7 947	1 845	2 775	265	2 431	491

1 Ab 2014 einschließlich S-Pedelecs und drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

2 Ab 2014 einschließlich drei- und schweren vierrädrigen Kraftfahrzeuge.

3 Ab 2014 einschl. Pedelecs.

4 Ab 2014 einschl. Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

5 Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.