

Presseexemplar

UNFALLGESCHEHEN IM STRASSEN- VERKEHR 2003



Statistisches Bundesamt

Presseexemplar

UNFALLGESCHEHEN IM STRASSEN- VERKEHR 2003

Impressum

Herausgeber: Statistisches Bundesamt — Pressestelle, Wiesbaden

Der Bericht "Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2003" wurde verfasst von Sigrid Nicodemus in Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Referats "Verkehrsunfälle" in der Gruppe V C "Verkehr" des Statistischen Bundesamtes.



Fachliche Informationen zu dieser Veröffentlichung können Sie direkt beim Statistischen Bundesamt erfragen.

Wenden Sie sich hierzu bitte an:
Gruppe V C "Verkehr"

Telefon: +49 (0) 611 / 75 - 24 98
Telefax: +49 (0) 611 / 75 - 39 24
E-Mail: verkehrsunfaelle@destatis.de

oder an die Pressestelle:
Telefon +49 (0) 6 11 / 75 - 34 44
Telefax +49 (0) 6 11 / 75 - 39 76
E-Mail: presse@destatis.de



Ein kostenfreier Download des Berichtes im PDF-Format sowie weitere Informationen zum Thema der vorliegenden Publikation sind in der Internetpräsentation des Statistischen Bundesamtes (<http://www.destatis.de>) auf der Themenseite "Verkehr" abrufbar.



Informationen über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie:

- im Internet: <http://www.destatis.de>

oder bei unserem journalistischen Informationsservice:

Statistisches Bundesamt
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11 / 75 - 34 44
- Telefax: +49 (0) 6 11 / 75 - 39 76
- E-Mail: presse@destatis.de

Bestellnummer: 0080001-03900-1

© Fotoquelle Titelseite: Statistisches Bundesamt / Frank Hennig

Gedruckt auf Recycling-Papier.

Erschienen im April 2004.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2004

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Textteil**Inhalt**

1. Überblick über das Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2003	5
2. Längerfristige Entwicklung.....	7
3. Unfallgeschehen nach Bundesländern	9
4. Unfallgeschehen nach Ortslagen	11
5. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung	13
6. Unfallursachen.....	15
7. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern	17
7.1 Kinder.....	17
7.1.1 Überblick.....	17
7.1.2 Längerfristige Entwicklung	18
7.1.3 Verunglückte Kinder nach Bundesländern	19
7.1.4 Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung	19
7.1.5 Verunglückte Kinder nach dem Geschlecht	19
7.2 Junge Erwachsene	23
7.2.1 Überblick.....	23
7.2.2 Längerfristige Entwicklung	23
7.2.3 Verunglückte junge Erwachsene nach Bundesländern	24
7.2.4 Verunglückte junge Erwachsene nach Art der Verkehrsbeteiligung ...	26
7.2.5 Verunglückte junge Erwachsene nach dem Geschlecht.....	26
7.3 Senioren	27
7.3.1 Überblick.....	27
7.3.2 Längerfristige Entwicklung	28
7.3.3 Verunglückte Senioren nach Bundesländern	29
7.3.4 Verunglückte Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung	29
7.3.5 Verunglückte Senioren nach dem Geschlecht	31
7.4 Verunglückte Zweiradbenutzer	31
7.4.1 Verunglückte Motorradbenutzer.....	31
7.4.2 Verunglückte Fahrradbenutzer.....	34
8. Alkoholunfälle.....	37
8.1 Überblick	37
8.2 Längerfristige Entwicklung.....	38
8.3 Alkoholunfälle nach Bundesländern.....	39

Zeichenerklärung in Tabellen:

. = Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten

Anhang

A	Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik.....	41
B	Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten	45
C	Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz - StVUnfStatG	47
D	Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfall- statistikgesetzes	49
E	Verkehrsunfallanzeige	51

Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2003

1. Überblick über das Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2003

Im Jahr 2003 musste die Polizei in Deutschland rund 30 800 bzw. 1,3% weniger Unfälle als im Jahr 2002 aufnehmen, insgesamt wurde sie zu 2,26 Mill. Straßenverkehrsunfällen gerufen. Bei 84% der Unfälle kam es nur zu Sachschaden, insgesamt waren dies 1,90 Mill., 1,2% weniger als im Jahr 2002. Die Unfälle mit Personenschaden waren ebenfalls rückläufig und zwar um 2,1%. Bei 354 440 bzw. 16% aller Unfälle entstand Personenschaden. Dabei wurden 6 618 Personen getötet, 85 600 schwer- und 376 500 leichtverletzt. Auch die Verletzungsschwere ist zurückgegangen: Die Zahl der Leichtverletzten sank um 3,0%, die Zahl der Schwerverletzten um 3,2% und die der Getöteten um 3,3%.

**Weniger Unfälle
und weniger
Getötete**

Alle in diesem Bericht genannten Daten zur Straßenverkehrsunfallstatistik sind vorläufige Ergebnisse, endgültige Daten liegen im Juni 2004 vor.

Im Jahr 2003 wurden damit in Deutschland seit Einführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 die wenigsten Verkehrstoten registriert. Die meisten Verkehrstoten gab es in Deutschland 1970 mit 21 332, wobei 19 193 auf das frühere Bundesgebiet und 2 139 auf das Gebiet der ehemaligen DDR entfielen.

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		in %
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2 258 710	2 289 474	– 1,3
davon:			
Unfälle mit Personenschaden	354 440	362 054	– 2,1
schwerwiegende Unfälle mit Sach-			
schaden	102 592	106 591	– 3,8
Übrige Sachschadensunfälle	1 779 535	1 797 623	– 1,0
Verunglückte insgesamt	468 670	483 255	– 3,0
davon:			
Getötete	6 618	6 842	– 3,3
Schwerverletzte	85 586	88 382	– 3,2
Leichtverletzte	376 466	388 031	– 3,0

Diese Unfallentwicklung ist vor dem Hintergrund eines weiteren Anstiegs des Kfz-Bestandes bei weiterer Reduzierung der Pkw-Gesamtfahrleistung zu sehen.

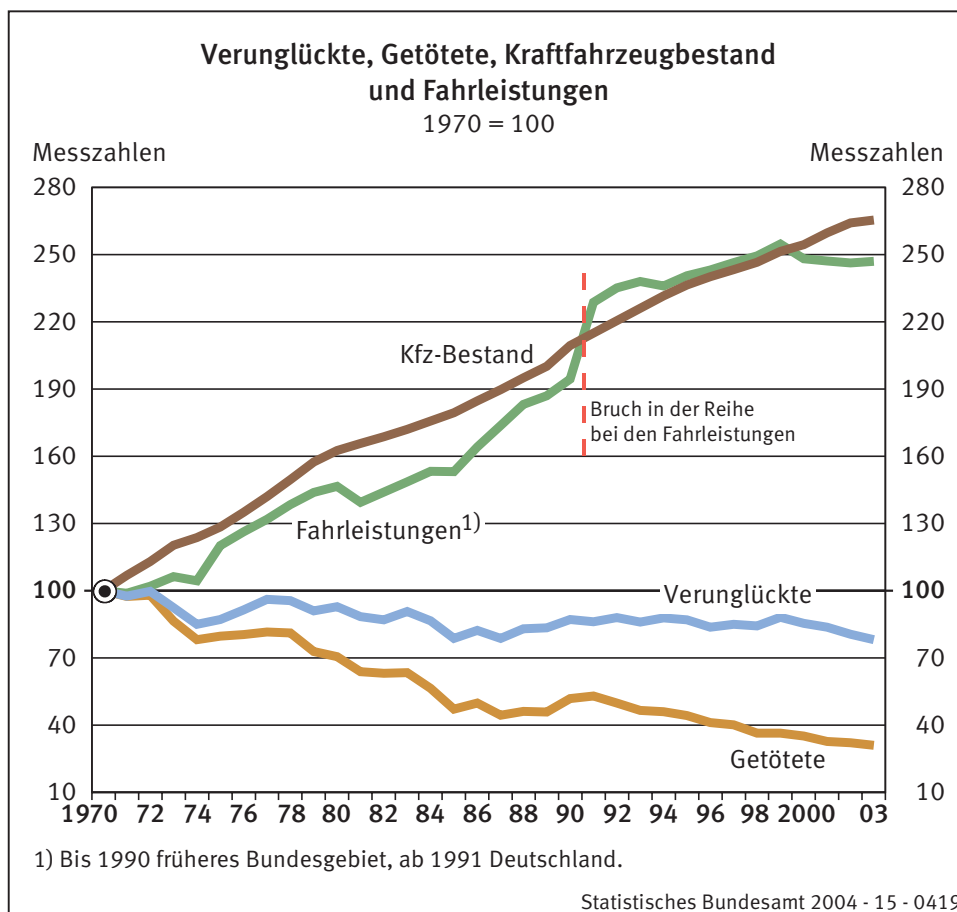
Der Kfz-Bestand (ohne Mofas bzw. Mopeds) erhöhte sich nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 1. Januar 2002 auf 1. Januar 2003 um 0,7% auf 53,7 Mill. Fahrzeuge. Für Pkw wurde eine Zunahme um 0,6% auf 44,7 Mill. Fahrzeuge ermittelt. Mittlerweile sind in Deutschland 541 Pkw je 1 000 Einwohner zugelassen. Bei den Motorrädern hält der Zuwachs der letzten Jahre an, ihr Bestand stieg um 2,8% auf 3,7 Mill. an. Zurückgegangen ist der Bestand an Lastwagen und Sattelschleppern, und zwar um 1,0% auf 2,8 Mill. Fahrzeuge.

Mit dem größeren Fahrzeugbestand wurde allerdings weniger als im Vorjahr gefahren. Nach Schätzung der ProgTrans AG sind die Gesamtfahrleistungen der Pkw nach dem Rückgang im Jahr 2002 um weitere 1,5% auf 501 Mrd. Fahrzeugkilometer zurückgegangen. Im Durchschnitt fuhr damit jeder in Deutschland zugelassene Pkw rund 11 200 km im Jahr.

2. Längerfristige Entwicklung

Im längerfristigen Vergleich hat sich die Verkehrssicherheitslage deutlich verbessert: Seit 1970 mit 21 332 Getöteten in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) ist die Zahl der Verkehrstoten um 69% gesunken. Die Zahl der Verletzten sank innerhalb dieses Zeitraums um 20%, und zwar von 578 032 auf 462 052. Auch mittelfristig hat sich die Lage verbessert: Seit 1991 mit 11 300 Getöteten ist die Zahl der Verkehrstoten um 41% gesunken, die Zahl der Verletzten sank um 8,6% (1991 waren es 505 535 Verletzte).

Schaubild 1



Eine Aufgliederung der Verunglückten und Getöteten nach ihrer Art der Verkehrsbeteiligung ist für Deutschland insgesamt für das Jahr 1970 aufgrund fehlender detaillierter Daten nicht möglich, deshalb wird hier als Vergleichsjahr für die längerfristige Entwicklung das Jahr 1980 genommen. Im Jahr 1980 wurden mehr als doppelt so viele Personen im Straßenverkehr getötet (15 050) wie im Jahr 2003 (– 56%). In allen Arten der Verkehrsbeteiligung wurden deutlich weniger Verkehrsteilnehmer getötet. Besonders günstig hat sich längerfristig die Situation für die Fußgänger verbessert: Gegenüber 1980 wurden 78% und gegenüber 1991 58% weniger Fußgänger als im Jahr 2003 getötet. Seit 1980 kamen 54% weniger Fahrradbenutzer (– 34% gegenüber 1991), 40% weniger Motorradbenutzer (– 4,5% gegenüber 1991) und 45% weniger Pkw-Insassen (– 44% gegenüber 1991) ums Leben. Insassen von Güterkraftfahrzeugen wurden 18% weniger getötet (– 22% gegenüber 1991).

*Situation der
Fußgänger hat
sich verbessert*

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Kraftfahrzeugbestand und Verkehrsleistungen

Jahr	Unfälle mit Personen- schaden	Verunglückte		Bestand an Kraftfahrzeugen in Mill.		Fahrleistungen in Mrd. km ¹⁾	
		ins- gesamt	darunter: Getötete	ins- gesamt	darunter: Personen- kraftwagen	ins- gesamt	darunter: Personen- kraftwagen
1970	414 362	599 364	21 332	20,8	15,1	251,0	212,9
1980	412 672	555 966	15 050	33,8	25,9	367,9	314,3
1990	389 350	521 977	11 046	43,6	35,5	488,3	431,5
1991	385 147	516 835	11 300	.	.	574,1	496,4
2000	382 949	511 577	7 503	53,0	42,8	623,1	516,7
2001	375 345	501 752	6 977	54,1	44,3	620,3	511,3
2002	362 054	483 255	6 842	55,0	44,4	618,1	509,3
2003	354 440	468 670	6 618	55,2	44,7	620,0	501,0

1) Bis 1990 früheres Bundesgebiet, ab 1991 Deutschland.

Diese Entwicklung muss vor einem stark angestiegenen Fahrzeugbestand gesehen werden. Seit 1970 sind die Kfz-Bestände laut Kraftfahrt-Bundesamt von 20,8 Mill. um 158% auf 53,7 Mill. Fahrzeuge im Jahr 2003 angewachsen. Die Zahl der Pkw erhöhte sich von 15,1 Mill. um 196% auf 44,7 Mill. Fahrzeuge. Im Jahr 1980 waren insgesamt 33,8 Mill. Kraftfahrzeuge zugelassen, darunter 25,9 Mill. Pkw.

Für die erbrachten Fahrleistungen liegen gesamtdeutsche Ergebnisse erst seit 1991 vor. Seitdem sind die Gesamtfahrleistungen aller Kraftfahrzeuge nach Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen von 574 Mrd. Fahrzeugkilometer um 8,0% auf 620 Mrd. Fahrzeugkilometer angestiegen, dabei haben sich die Fahrleistungen der Pkw nach Schätzung der ProgTrans AG von 496 Mrd. Fahrzeugkilometer um 0,9% auf 501 Mrd. Fahrzeugkilometer erhöht. Dies ergibt eine durchschnittliche jährliche Fahrleistung jedes in Deutschland zugelassenen Pkw von rund 11 200 km.

3. Unfallgeschehen nach Bundesländern

Die Entwicklung verlief 2003 in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich: Nur im Saarland (+ 1,4%) und in Rheinland-Pfalz (+ 0,3%) verunglückten mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2002. In allen übrigen Ländern wurden dagegen weniger Verunglückte registriert. Die stärksten Rückgänge gab es in Bremen (– 7,5%), in Hamburg (– 6,1%) und in Brandenburg (– 5,9%).

Schaubild 2

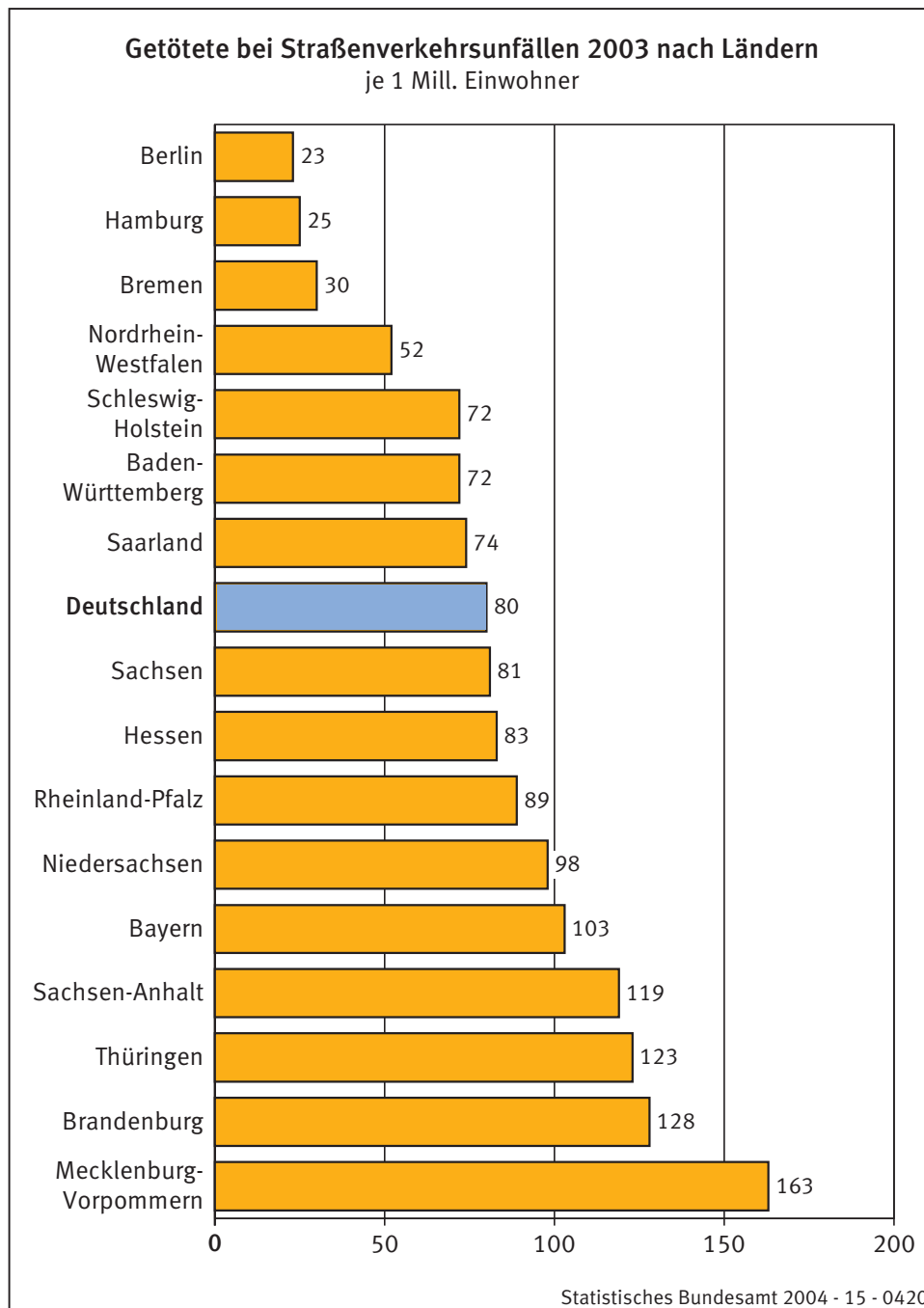


Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte nach Ländern

Land	Ver- unglückte 2003	Verän- derung 2003 gegen- über 2002	darunter: Getötete 2003	Verän- derung 2003 gegen- über 2002	Ver- unglückte	Getötete
					je 100 000 Einwohner ¹⁾ 2003	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	
Deutschland	468 670	- 3,0	6 618	- 3,3	567,8	8,0
Baden-Württemberg .	56 040	- 3,1	772	- 13,7	525,6	7,2
Bayern	83 020	- 2,2	1 274	- 0,5	670,2	10,3
Berlin	16 770	- 4,7	77	- 6,1	494,3	2,3
Brandenburg	14 352	- 5,9	330	- 7,8	555,8	12,8
Bremen	3 798	- 7,5	20	+ 42,9	573,6	3,0
Hamburg	11 481	- 6,1	44	+ 29,4	664,1	2,5
Hessen	35 158	- 3,1	504	+ 0,6	577,2	8,3
Mecklenburg- Vorpommern	10 728	- 5,4	284	- 1,7	614,9	16,3
Niedersachsen	48 825	- 5,1	781	- 6,1	611,8	9,8
Nordrhein-Westfalen	88 543	- 2,2	938	- 5,8	489,8	5,2
Rheinland-Pfalz	24 947	+ 0,3	361	- 0,6	614,8	8,9
Saarland	6 817	+ 1,4	79	+ 21,5	640,1	7,4
Sachsen	22 564	- 1,9	351	- 10,7	518,8	8,1
Sachsen-Anhalt	14 305	- 1,8	304	+ 10,1	561,2	11,9
Schleswig-Holstein ...	17 943	- 4,8	204	+ 2,5	637,1	7,2
Thüringen	13 379	- 2,4	295	+ 11,3	559,3	12,3

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2002.

Mehr Getötete wurden – prozentual gesehen – vor allem in Bremen (+ 43%), Hamburg (+ 29%), dem Saarland (+ 22%), in Thüringen (+ 11%) und in Sachsen-Anhalt (+ 10%) registriert. Weniger Verkehrsteilnehmer starben insbesondere in Baden-Württemberg (- 14%), Sachsen (- 11%), Brandenburg (- 7,8%) und Niedersachsen sowie Berlin (jeweils - 6,1%).

Im Bundesdurchschnitt verunglückten im Jahr 2003 5 678 Verkehrsteilnehmer je 1 Mill. Einwohner. Auf die jeweiligen Einwohnerzahlen bezogen verunglückten die meisten Personen in Bayern mit 6 702 und Hamburg mit 6 641 Verunglückten je 1 Mill. Einwohner, gefolgt vom Saarland mit 6 401. Die niedrigsten Werte wurden für Nordrhein-Westfalen (4 898) und Berlin (4 943) ermittelt.

Bezogen auf die Einwohnerzahlen wurden die meisten Verkehrsteilnehmer in Mecklenburg-Vorpommern getötet

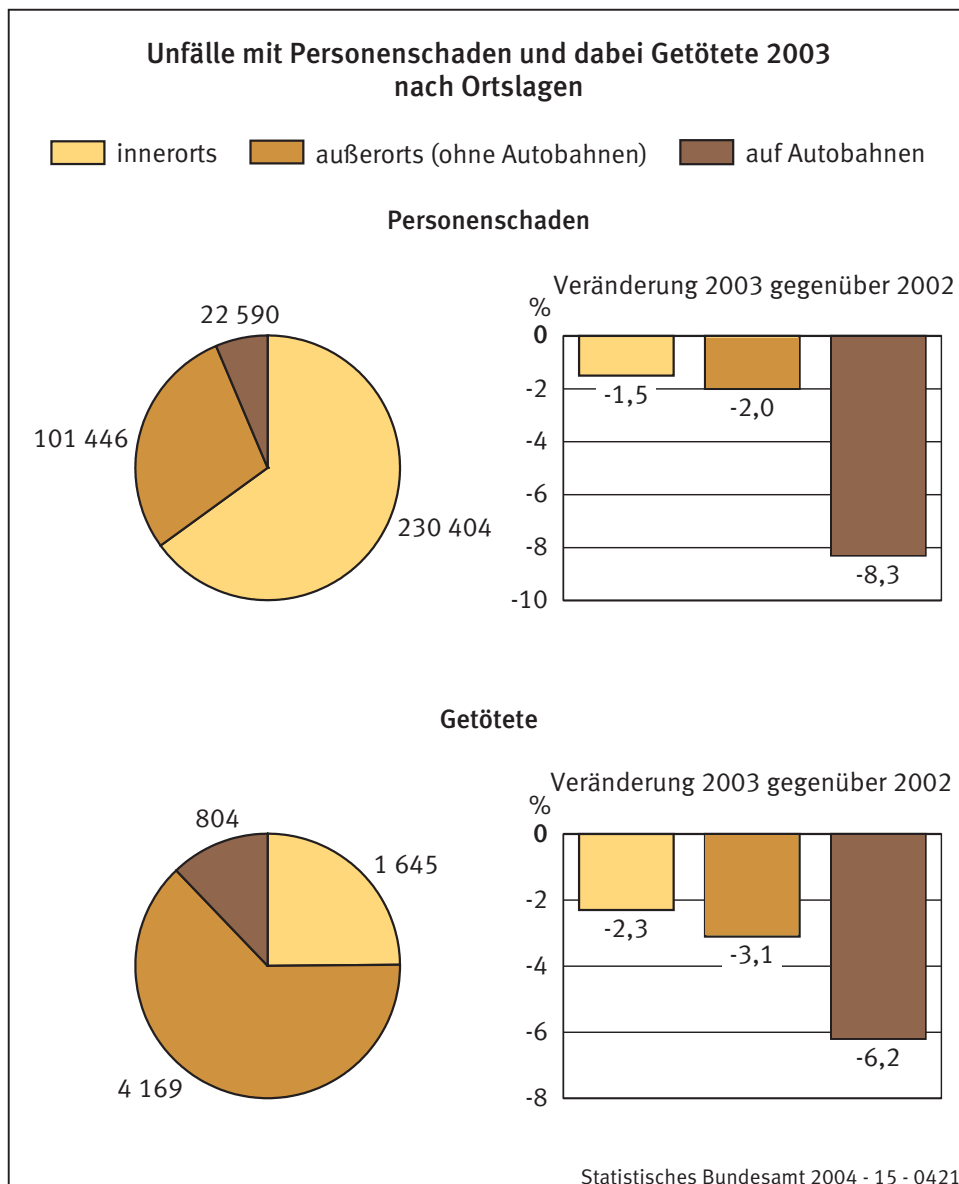
Bezogen auf die Einwohnerzahlen wurden die meisten Verkehrsteilnehmer im Jahr 2003 allerdings – wie bereits in den Vorjahren und trotz des Rückgangs – in Mecklenburg-Vorpommern getötet. Je 1 Mill. Einwohner kamen hier 163 Personen ums Leben. Dieser Wert lag weit über dem Bundesdurchschnitt von 80. Weit über diesem Durchschnitt lagen auch die Werte in Brandenburg mit 128, Thüringen mit 123 und Sachsen-Anhalt mit 119, weit darunter in den Stadtstaaten Berlin (23), Hamburg (25) und Bremen (30).

4. Unfallgeschehen nach Ortslagen

Im Jahr 2003 ereigneten sich 2,1% weniger Unfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. Innerorts und auf den Landstraßen (außerorts ohne Autobahnen) wurden 1,5% bzw. 2,0% weniger Unfälle mit Personenschaden registriert. Auf Autobahnen wurden 8,3% weniger Unfälle mit Personenschaden von der Polizei aufgenommen.

*Deutlich weniger
Unfälle und
Verkehrstote auf
Autobahnen*

Schaubild 3



Die Zahl der Verkehrstoten verringerte sich in allen Ortslagen. Der stärkste Rückgang war prozentual mit 6,2% auf den Autobahnen zu verzeichnen, auf den Landstraßen betrug die Abnahme 3,1% und innerorts 2,3%.

Nach wie vor ereigneten sich die meisten Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (65%); hier wurden jedoch nur 25% der Getöteten registriert. Die folgenreichsten Unfälle waren auf den Außerortsstraßen (ohne Autobahnen). Hier passierten 29% aller Personenschadensunfälle, bei diesen kamen aber 63% aller Verkehrsoffer ums Leben. Auf den Autobahnen wurden 6,4% aller Unfälle mit Personenschaden

den und 12% der Getöteten gezählt.

An dieser unterschiedlichen Verteilung der Unfälle und der Getöteten wird deutlich, dass die Unfallschwere auf den Außerortsstraßen u.a. wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten, aber auch der höheren Fahrzeugbesetzungen wesentlich höher als innerorts ist. Zieht man als Maß für die Unfallschwere das Verhältnis von Verunglückten zu Unfällen mit Personenschaden heran, so lässt sich dieser Sachverhalt auch quantifizieren: Während innerorts 1 228 Verunglückte auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden kamen (darunter 7 Getötete, 178 Schwerverletzte und 1 043 Leichtverletzte), lag die entsprechende Zahl für die Landstraßen bei 1 476 (darunter 41 Getötete, 374 Schwerverletzte und 1 061 Leichtverletzte) und auf Autobahnen bei 1 592 (darunter 36 Getötete, 295 Schwerverletzte und 1 262 Leichtverletzte).

5. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

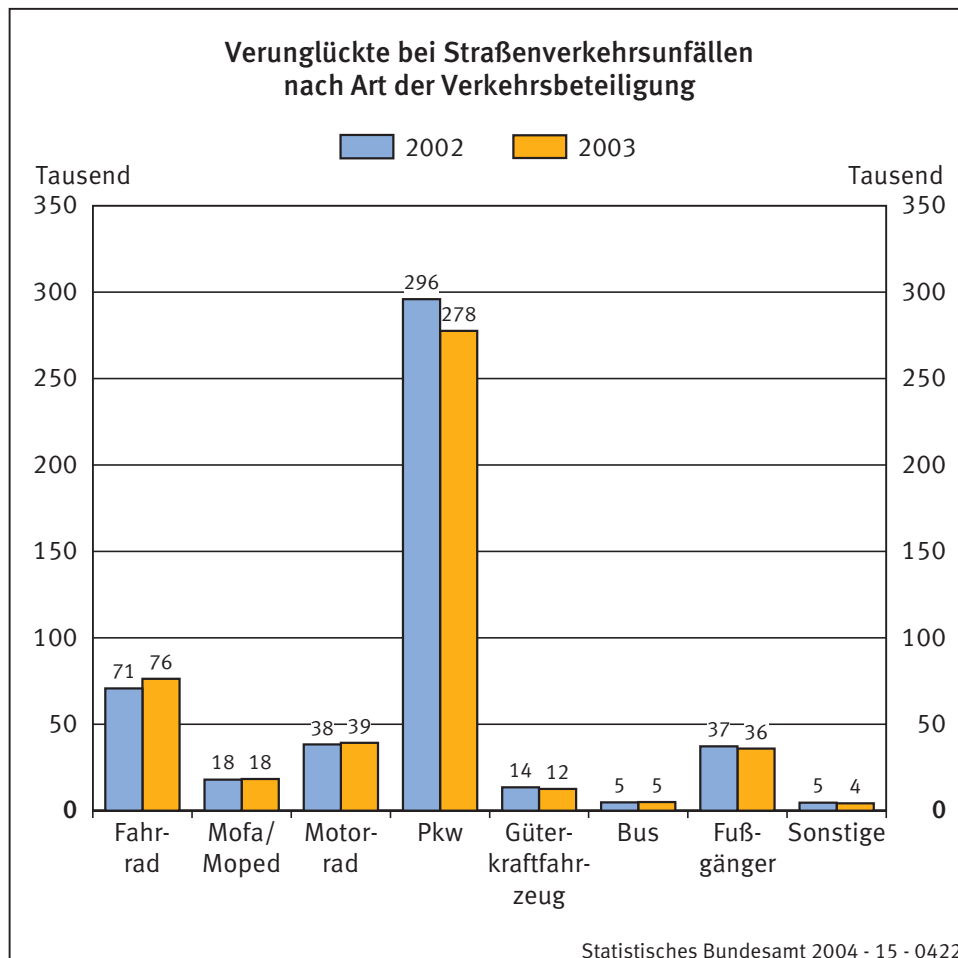
Die Dominanz des Pkw im Straßenverkehr belegt der hohe Anteil der Pkw-Benutzer an den Verkehrsoffern: 59% aller Verunglückten bzw. 57% der Verkehrstoten kamen als Pkw-Insassen zu Schaden. 14% der Getöteten waren Motorradbenutzer, 12% Fußgänger, 9% Fahrradbenutzer und 7% kamen als übrige Verkehrsteilnehmer ums Leben.

1991 waren 60% der Getöteten Pkw-Benutzer, 17% Fußgänger, 9% Motorradbenutzer, 8% Fahrradbenutzer und 6% übrige Verkehrsteilnehmer.

Die Entwicklung des Unfallgeschehens in 2003 wurde durch lange Schönwetterperioden stark beeinflusst, die zu einer erhöhten Verkehrsteilnahme insbesondere der Zweiradfahrer führten. Dies hatte auch Auswirkungen auf das Unfallgeschehen dieser Fahrergruppe. Die allgemein positive Unfallentwicklung 2003 mit insgesamt 3% weniger Verkehrstoten als 2002 betraf daher nicht die Zweiradfahrer. Es wurden 4% mehr Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern, 5% von Fahrrädern und 2% von Mofas bzw. Mopeds getötet als 2002. Insgesamt kamen 947 Benutzer von Motorrädern, 612 von Fahrrädern und 134 von Mofa- bzw. Mopeds ums Leben. Auch wurden 2003 mehr verunglückte Zweiradbenutzer als im Vorjahr registriert: Mit Fahrrädern verunglückten 7,7%, mit Motorrädern 2,4% und mit Mofas bzw. Mopeds 1,7% mehr Personen als 2002.

**Mehr getötete
Zweiradbenutzer**

Schaubild 4



Für die bedeutendste Verkehrsteilnehmergruppe, die Pkw-Insassen, hat sich 2003 die Verkehrssicherheitslage weiter deutlich verbessert. Als Pkw-Insassen kamen 5% (bzw. rund 200 Getötete) weniger Personen im Straßenverkehr ums Leben als 2002, die Zahl der verunglückten Pkw-Insassen sank um 6,2%.

Auch Fußgänger und Insassen von Güterkraftfahrzeugen wurden seltener im Straßenverkehr getötet, die Rückgänge lagen bei 7 bzw. 9%. Bei den verunglückten Fußgängern betrug der Rückgang 3,8% und bei den verunglückten Insassen von Güterkraftfahrzeugen 8,0%.

2003 kam es zu einigen spektakulären Unfällen mit deutschen Bussen, bei denen eine hohe Anzahl der Reisenden getötet wurde. Da sich diese Unfälle im Ausland ereigneten, werden sie in der deutschen Straßenverkehrsunfallstatistik nicht nachgewiesen. In Deutschland wurden 2003 insgesamt 17 Businsassen getötet, dies waren 5 Personen mehr als im Vorjahr, weitere 4 908 wurden verletzt, das waren 2% mehr als im Vorjahr. Insgesamt verunglückten 4 925 Businsassen (+ 2%).

Tabelle 4: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

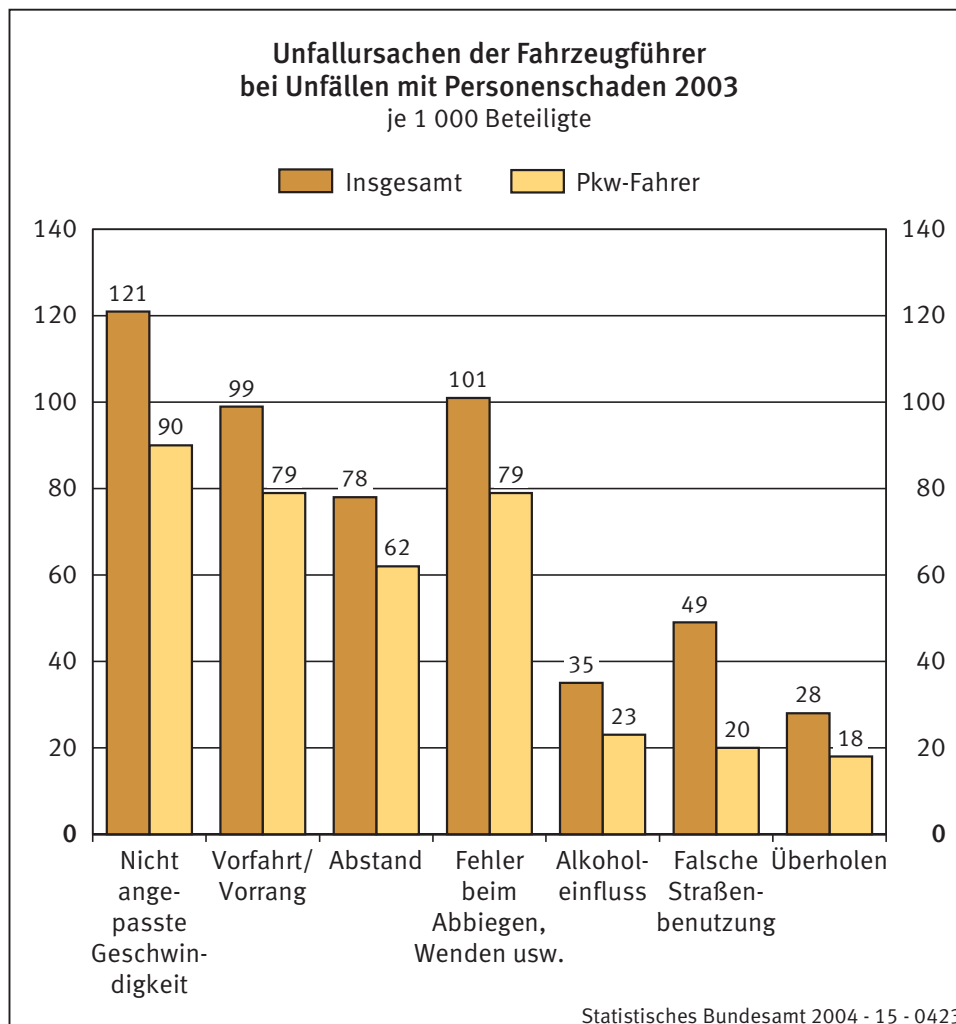
Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2003 gegenüber 2002	Darunter: Getötete		Veränderung 2003 gegenüber 2002
	2003	2002		2003	2002	
	Anzahl		in %	Anzahl		in %
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern	76 227	70 746	7,7	612	583	5,0
Mofas / Mopeds	18 314	18 002	1,7	134	131	2,3
Motorrädern	39 189	38 279	2,4	947	913	3,7
Personenkraftwagen .	277 619	295 982	− 6,2	3 797	4 005	− 5,2
Güterkraftfahrzeugen	12 458	13 539	− 8,0	221	244	− 9,4
Bussen	4 925	4 829	2,0	17	12	41,7
Fußgänger/-innen	35 796	37 216	− 3,8	814	873	− 6,8
Sonstige	4 142	4 662	− 11,2	76	81	− 6,2
Insgesamt	468 670	483 255	− 3,0	6 618	6 842	− 3,3

6. Unfallursachen

Mit Abstand die häufigste Unfallursache war auch im Jahr 2003 die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, sie stellte 18% der Unfallursachen von Fahrzeugführern dar. Den Fahrern wurde sie seltener als im Jahr 2002 von der Polizei angelastet (– 2,6%). Zurückgegangen sind mit Ausnahme der „falschen Straßenbenutzung“ (+ 3,5%) alle anderen (zahlenmäßig) bedeutsamen Unfallursachen. Die stärksten Rückgänge waren bei den Unfallursachen „Abstandsfehler“ (– 6,5%), „Nebeneinanderfahren“ (– 5,5%), „Alkoholeinfluss“ (– 3,8%) und „Fehler beim Überholen“ (– 3,3%) zu verzeichnen. Der Rückgang bei der Unfallursache „Vorfahrts- bzw. Vorrangfehler“ betrug 2,8% und bei den „Fehlern beim Abbiegen bzw. Wenden“ 0,2%.

*Häufigste
Unfallursache ist
weiterhin eine
„nicht angepasste
Geschwindigkeit“*

Schaubild 5



Personenbezogene Unfallursachen der Fahrer stellte die Polizei bei Unfällen mit Personenschaden fast 443 100mal fest, das sind durchschnittlich 1,3 Fehler je Unfall. Der größte Teil dieser Fehlverhalten, nämlich 71%, wurde ähnlich ihrer Unfallbeteiligung den Pkw-Fahrern angelastet. Dabei stellten fünf Ursachen 69% aller genannten Fehlergruppen dar. Die wichtigste Ursache war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, die 13% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer vorgeworfen wurde. Es folgten „Fehler beim Abbiegen, Wenden etc.“ (11% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer) sowie „Vorfahrtsfehler“ (11% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer). „Ungenügender Sicherheitsabstand“ wurde 9% und Alkoholeinfluss 3% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrern von der Polizei angelastet.

Im längerfristigen Vergleich sind insbesondere folgende Unfallursachen zurückgegangen: Eine nicht angepasste Geschwindigkeit wurde 1991 noch 17% der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer angelastet, 2003 waren es nur noch 13% der Pkw-Fahrer. Alkoholeinfluss wurde 1991 bei 6% der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer festgestellt, 2003 war es „nur“ noch bei 3% der Pkw-Fahrer. Angestiegen sind dagegen innerhalb dieses Zeitraums besonders die Abstandsfehler von 7% auf 9%; ein Zeichen, dass der Verkehr dichter geworden ist.

7. Ausgewählte Verkehrsteilnehmergruppen

Im Durchschnitt verunglückten 2003 in Deutschland bezogen auf 1 Mill. Einwohner 5 678 Personen im Straßenverkehr, darunter 80 tödlich. Die Werte für die einzelnen Altersgruppen weichen von diesem Durchschnitt jedoch teilweise stark ab. Das liegt u.a. daran, dass Art und Umfang der Teilnahme am Straßenverkehr sowie die Risikobereitschaft sich mit dem Lebensalter verändern. Außerdem sind bestimmte Altersgruppen als Zweiradfahrer oder Fußgänger besonders gefährdet. Auch das Verkehrsverhalten, die Erfahrung sowie das Reaktionsvermögen werden weitgehend vom Lebensalter bestimmt.

Besondere Verkehrsteilnehmergruppen im Straßenverkehr sind in erster Linie Kinder und ältere Menschen, die als die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer besonderer Aufmerksamkeit bedürfen. Die Verkehrsteilnehmergruppe im Straßenverkehr mit den meisten Verunglückten und Getöteten ist allerdings die der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren. Das Unfallgeschehen dieser drei Altersgruppen im Jahr 2003 soll im Folgenden näher beleuchtet werden. Weiterhin wird das Unfallgeschehen der Motorrad- und Fahrradbenutzer analysiert, die als ungeschützte Zweiradfahrer – „ohne Knautschzone“ – besonders gefährdet sind.

7.1 Kinder

7.1.1 Überblick

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer; ein Hauptaugenmerk der Verkehrssicherheitspolitik gilt daher immer schon den Kindern. Aufgrund ihrer körperlichen und geistigen Entwicklung, ihres Bewegungsdranges und ihres oft spontanen Verhaltens sind sie besonders gefährdet. Seit 1970 hat sich die Verkehrssicherheit für Kinder wesentlich verbessert, doch trotz der positiven Entwicklung kam im Durchschnitt des Jahres 2003 in Deutschland alle 13 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden.

Im Jahr 2003 verunglückten insgesamt 40 209 Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland, das waren 2,6% weniger als im Vorjahr. Davon wurden 32 886 leicht- (– 1,9%) und 7 114 schwerverletzt (– 5,6%). Die Zahl der getöteten Kinder ist um 3,2% auf 209 gefallen; damit kamen seit 1953 – dem Bestehen der Statistik – noch in keinem Jahr so wenige Kinder wie 2003 im Straßenverkehr ums Leben.

*Die wenigsten
getöteten
Kinder seit
1953*

Tabelle 5: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		in %
Verunglückte	40 209	41 263	– 2,6
Getötete	209	216	– 3,2
Schwerverletzte	7 114	7 533	– 5,6
Leichtverletzte	32 886	33 514	– 1,9

7.1.2 Längerfristige Entwicklung

Seit 1970 ist das Unfallgeschehen mit Kindern rückläufig: Damals verunglückten im früheren Bundesgebiet 72 499 Kinder, und damit gut eineinhalbmal so viele wie im Jahr 2003 in Deutschland (einschließlich der neuen Länder) mit 40 209. Gesamtdeutsche Zahlen liegen erst seit 1978 vor. In diesem Jahr wurden in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) 72 129 verunglückte Kinder registriert.

**2 167 getötete
Kinder im Jahr
1970 im früheren
Bundesgebiet,
209 heute in
Deutschland**

1970 wurden im früheren Bundesgebiet mit 2 167 mehr als zehnmal so viele Kinder getötet wie im Jahr 2003 im gesamten Bundesgebiet mit 209. 1980 waren es in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) noch 1 159 gewesen. Insbesondere hat sich die Situation bei den Fußgängern verbessert: Im Jahr 2003 kamen 50 Kinder als Fußgänger in Deutschland ums Leben, 1970 waren es allein im früheren Bundesgebiet mit 1 290 rund sechszwanzigmal mehr gewesen. 503 Kinder kamen 1970 im früheren Bundesgebiet als Fahrradbenutzer und 310 als Pkw-Insassen ums Leben. Im Jahr 2003 wurden in Deutschland „nur“ noch 47 Kinder als Fahrradbenutzer und 94 als Pkw-Insassen getötet.

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	Deutschland	Früheres Bundesgebiet
	2003	1970
Bevölkerung (in 1 000)	12 416	14 058
Verunglückte	40 209	72 499
darunter:		
Fußgänger/-innen	10 617	35 404
Fahradfahrer/-innen ¹⁾	13 978	15 595
Insassen von Pkw	13 499	19 645
Getötete	209	2 167
darunter:		
Fußgänger/-innen	50	1 290
Fahradfahrer/-innen ¹⁾	47	503
Insassen von Pkw	94	310

1) Einschl. Mitfahrer.

Auch wenn man die gesunkenen Kinderzahlen berücksichtigt (1970 gab es 14,1 Mill. Kinder im früheren Bundesgebiet gegenüber 12,4 Mill. 2003 in Deutschland), werden heute deutlich weniger Kinder im Straßenverkehr getötet. 1970 kamen 15 Kinder je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe bei Verkehrsunfällen ums Leben, im Jahr 2003 waren es in Deutschland „nur“ 2 je 100 000 Kinder. Zudem werden heute auch weniger Kinder im Straßenverkehr verletzt, der Rückgang ist hier allerdings geringer als bei den getöteten Kindern: 1970 wurden im früheren Bundesgebiet 500 Kinder je 100 000 Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, 2003 waren es in Deutschland 322.

Die Gründe dafür sind vielfältig und können hier nur exemplarisch aufgezählt werden. Zu erwähnen sind: Straßenbauliche Maßnahmen, Errichtung von „Tempo 30-Zonen“, Benutzungspflicht von Rückhaltesystemen für Kinder im Pkw, Benutzung von Fahrradhelmen, eine bessere medizinische Notfallversorgung, eine bessere Verkehrserziehung, aber auch ein geändertes Spiel- und Sozialverhalten von Kindern.

7.1.3 Verunglückte Kinder nach Bundesländern

Kinder verunglückten im Jahr 2003 in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich häufig. Am stärksten gefährdet waren Kinder – bezogen auf die jeweiligen Einwohnerzahlen der entsprechenden Altersgruppen – in Mecklenburg-Vorpommern mit 418 verunglückten Kindern je 100 000 Einwohnern dieser Altersgruppe, gefolgt von Schleswig-Holstein (406), Brandenburg (405) und Bremen (404). Am niedrigsten lagen die Werte in Baden-Württemberg (263), in Hessen (285) und in Bayern (302). In Deutschland verunglückten 324 Kinder je 100 000 Kinder.

Bezogen auf die jeweiligen Einwohnerzahlen dieser Altersgruppen wurden in Mecklenburg-Vorpommern auch die meisten Kinder im Straßenverkehr getötet, nämlich 38 je 1 Mill. Kinder. An zweiter Stelle stand Thüringen mit 29, gefolgt von Niedersachsen mit 23. Die niedrigsten Werte wurden für Hamburg (0), Berlin (7) und Nordrhein-Westfalen (9) ermittelt. Der Bundesdurchschnitt lag bei 17 getöteten Kindern je 1 Mill. Kinder.

Die meisten Kinder verunglücken bezogen auf die Einwohnerzahl in Mecklenburg-Vorpommern

7.1.4 Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die meisten Kinder verunglückten 2003 als Fahrradbenutzer, nämlich 35%. 34% wurden Opfer von Verkehrsunfällen als Pkw-Insassen und 26% als Fußgänger. Weitere 5% verunglückten in den übrigen Verkehrsbeteiligungsarten (u.a. Motorzweirad, Kraftomnibus).

45% oder 94 der getöteten Kinder starben im Pkw, 24% bzw. 50 Kinder starben als Fußgänger, 22% bzw. 47 als Fahrradbenutzer und 9% bzw. 18 als übrige Verkehrsteilnehmer.

45% der Kinder wurden im Pkw getötet

7.1.5 Verunglückte Kinder nach dem Geschlecht

Jungen waren auch im Jahr 2003 im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen. 58% der verunglückten Kinder waren Jungen und 42% Mädchen. Die Gründe für die höhere Unfallgefährdung der Jungen dürften vor allem in ihrer vermutlich stärkeren Verkehrsbeteiligung in den Nachmittagsstunden und größeren Risikobereitschaft liegen.

Betrachtet man die Art der Verkehrsbeteiligung, bei der die Kinder zu Schaden kamen, so werden die geschlechtsspezifischen Unterschiede noch ausgeprägter. Insbesondere als Fahrradfahrer waren Jungen wesentlich gefährdeter als Mädchen, so waren 67% der 2003 verunglückten Fahrradbenutzer Jungen und nur 33% Mädchen. Bei den verunglückten Fußgängern waren die Unterschiede nicht ganz so auffällig, aber auch hier waren Jungen (60%) stärker gefährdet als Mädchen (40%). Als Pkw-Insassen verunglückten dagegen Mädchen (53%) etwas häufiger als Jungen (47%).

Jungen stärker gefährdet als Mädchen

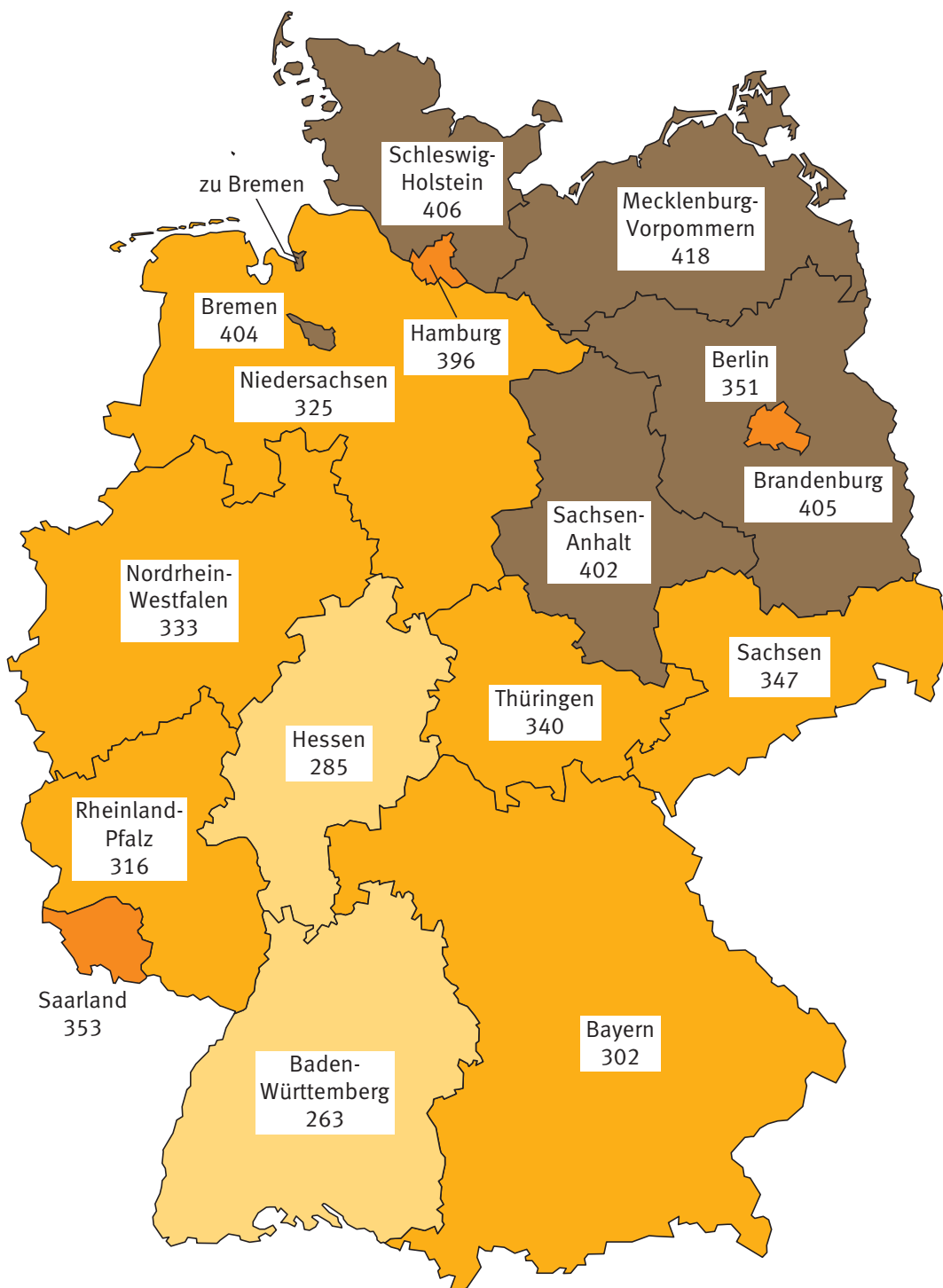
Schaubild 6

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen 2003 nach Ländern

je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe

von ... bis unter ...

unter 300
 300 – 350
 350 – 400
 400 und mehr



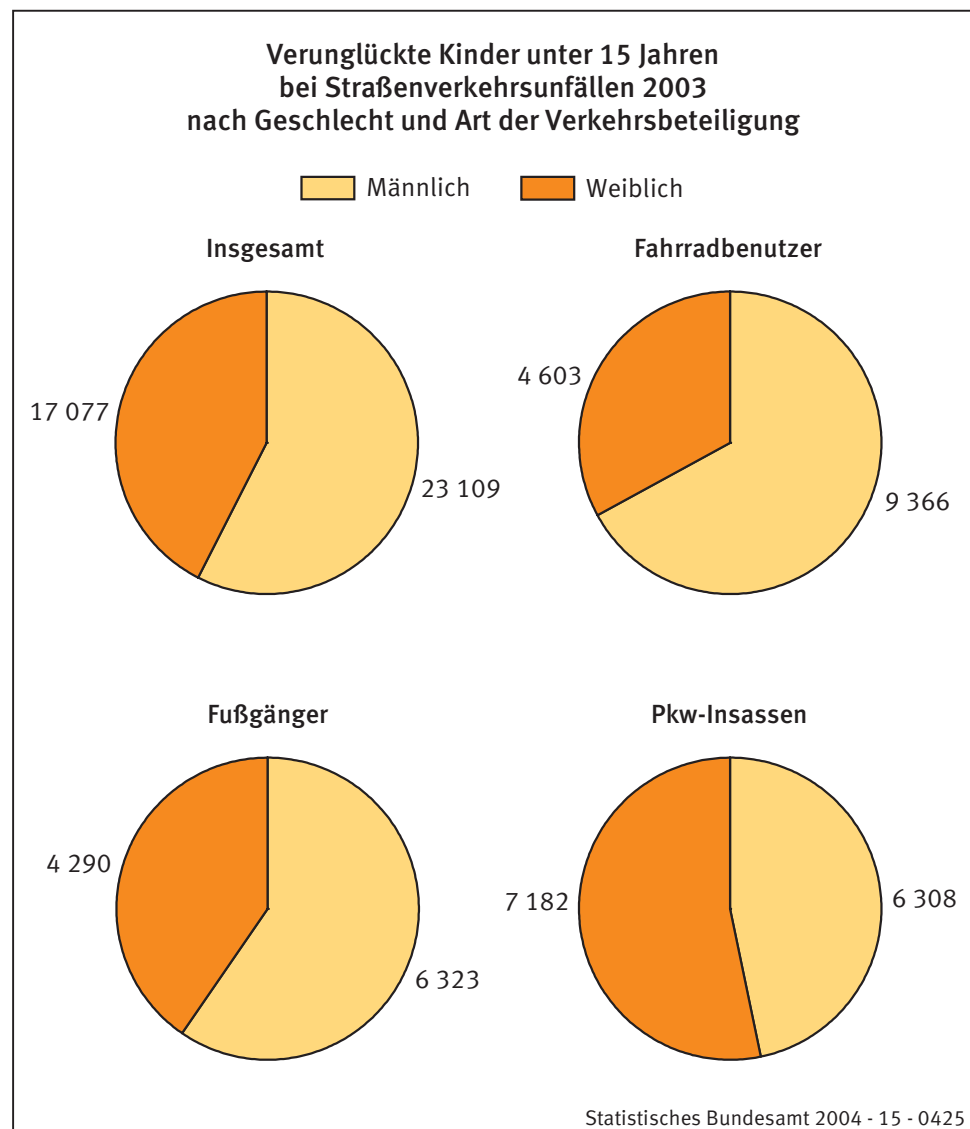
Statistisches Bundesamt 2004 - 15 - 0424

Tabelle 7: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		in %
Verunglückte	40 209	41 263	– 2,6
darunter:			
Fußgänger/-innen	10 617	11 110	– 4,4
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	13 978	13 557	+ 3,1
Insassen von Pkw	13 499	14 520	– 7,0
Getötete	209	216	– 3,2
darunter:			
Fußgänger/-innen	50	63	– 20,6
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	47	42	+ 11,9
Insassen von Pkw	94	104	– 9,6

1) Einschl. Mitfahrer.

Schaubild 7



7.2 Junge Erwachsene

7.2.1 Überblick

Junge Erwachsene im Alter von 18 bis unter 25 Jahren sind noch immer die zentrale Risikogruppe im Straßenverkehr, sie haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Insgesamt gehörten jeweils 21% der Verunglückten und der Getöteten zu diesen sieben Altersjahrgängen, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8% betrug.

*Jeder fünfte
Verkehrstote
zählt zu den
18- bis 24-Jährigen*

Im Jahr 2003 verunglückten in Deutschland insgesamt 97 960 18- bis 24-jährige Männer und Frauen im Straßenverkehr, das waren 5,7% weniger als 2002. Davon wurden 1 395 Personen getötet, 17 850 schwer- und 78 715 leichtverletzt. Auch hier war die Verletzungsschwere rückläufig: Gegenüber 2002 wurden 10% weniger junge Erwachsene getötet, 6,0% weniger schwerverletzt und 5,6% weniger leichtverletzt.

Die besondere Gefährdung dieser Altersgruppe wird auch deutlich, wenn man die Daten auf die Zahl der Einwohner der entsprechenden Altersgruppe bezieht: Je 100 000 Einwohner verunglückten 1 464 18- bis 24-jährige im Straßenverkehr, dies waren mehr als zweieinhalbmals so viele wie der durchschnittliche Wert für die Gesamtbevölkerung beträgt (568). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch. Je 1 Mill. Einwohner wurden 208 18- bis 24-jährige im Straßenverkehr getötet, im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mit 80 Getöteten je 1 Mill. Einwohner waren auch dies fast dreimal so viele.

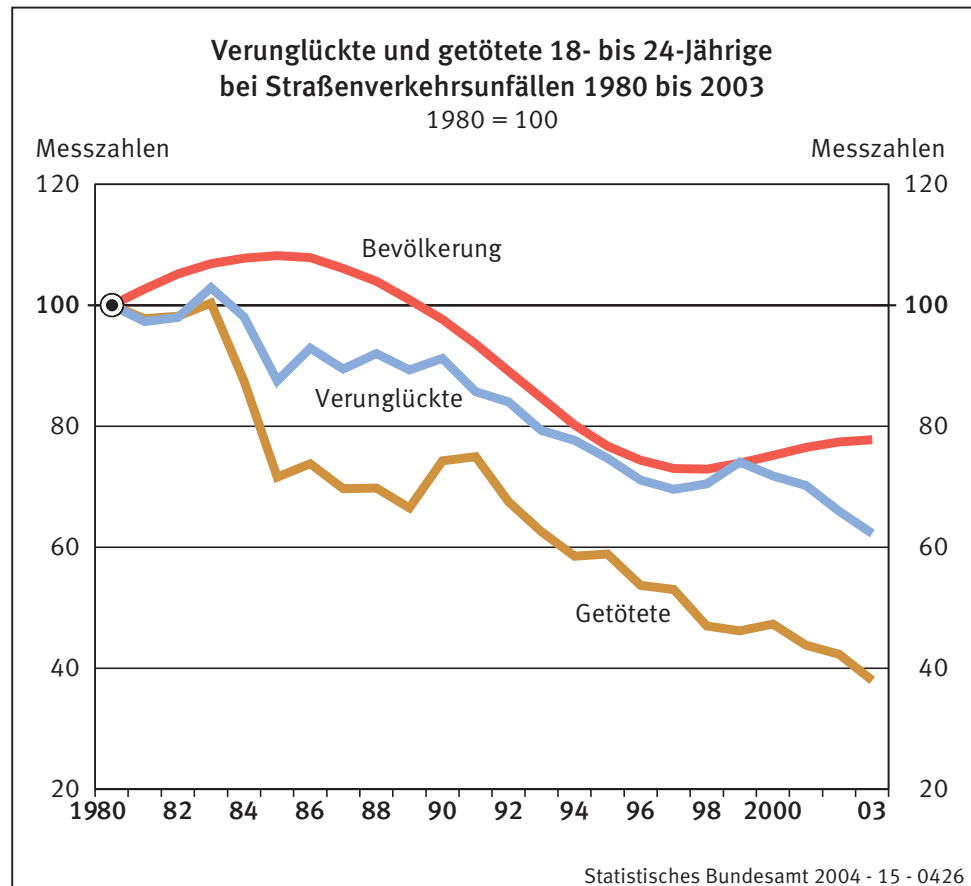
Tabelle 8: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-Jährige

Verunglückte 18- bis 24-Jährige	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		in %
Verunglückte	97 960	103 889	– 5,7
Getötete.	1 395	1 550	– 10,0
Schwerverletzte	17 850	18 985	– 6,0
Leichtverletzte	78 715	83 354	– 5,6

7.2.2 Längerfristige Entwicklung

Im längerfristigen Vergleich ist allerdings eine positive Entwicklung festzustellen: 1991 verunglückten in Deutschland mit 134 764 Personen noch 27% mehr junge Menschen im Straßenverkehr als 2003 mit 97 960 Verunglückten. Die Getötetenzahlen in dieser Altersgruppe sanken innerhalb dieses Zeitraums um 49% von 2 749 auf 1 395. Seit 1980 sind in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) die Zahlen der verunglückten 18- bis 24-Jährigen sogar um 38% (von 157 331) und der getöteten um 62% (von 3 667) zurückgegangen.

Schaubild 8



7.2.3 Verunglückte junge Erwachsene nach Bundesländern

**Die meisten
jungen
Erwachsenen
verunglückten
in Bayern**

Die meisten jungen Erwachsenen verunglückten - absolut betrachtet - in Bayern, nämlich 18 174. Aber auch wenn man die Zahlen der Verunglückten auf die jeweiligen Einwohnerzahlen bezieht, stand Bayern mit einem Wert von 1 840 verunglückten 18- bis 24-Jährigen je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe an erster Stelle, gefolgt vom Saarland (1 766) und Rheinland-Pfalz (1 711). Am niedrigsten lagen die Werte in Berlin (880), Bremen (1 067) und Nordrhein-Westfalen (1 170). Im Bundesdurchschnitt verunglückten 1 464 junge Erwachsene je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe.

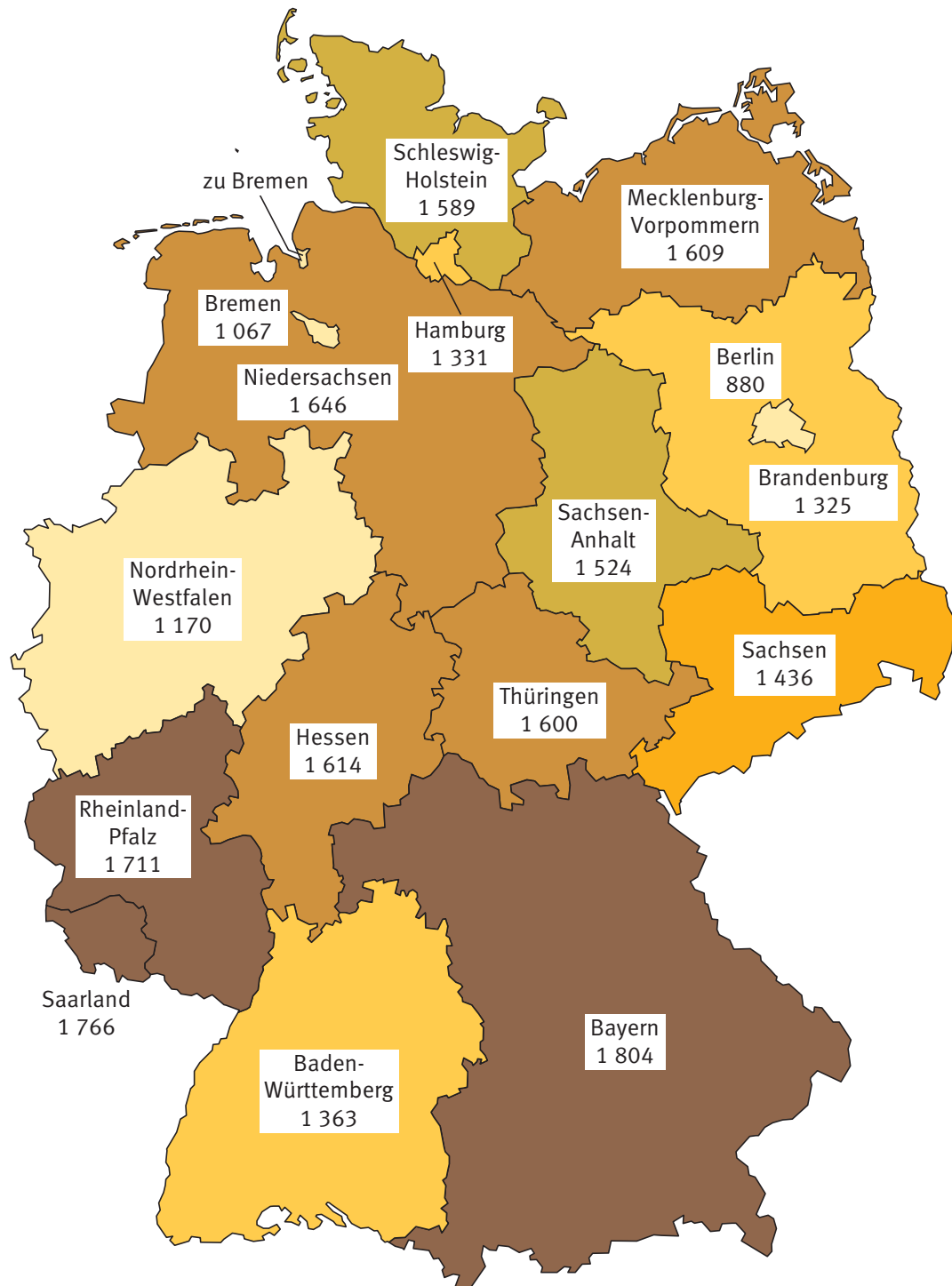
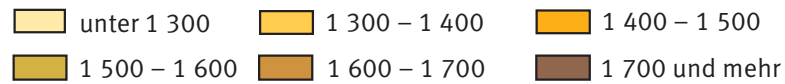
In Mecklenburg-Vorpommern kamen die meisten jungen Erwachsenen bezogen auf die Einwohnerzahlen ums Leben, nämlich 42 je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe. In Thüringen betrug der entsprechende Wert 34 und in Brandenburg 31. Die niedrigsten Werte wurden für die Stadtstaaten Bremen (2), Berlin (4) und Hamburg (5) ermittelt. Im Bundesdurchschnitt starben 21 18- bis 24-Jährige je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe im Straßenverkehr.

Schaubild 9

Verunglückte 18- bis 24-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2003 nach Ländern

je 100 000 Einwohner

von ... bis unter ...



Statistisches Bundesamt 2004 - 15 - 0427

7.2.4 Verunglückte junge Erwachsene nach Art der Verkehrsbeteiligung

Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken junge Erwachsene als Benutzer von Pkw oder Motorrad: So verunglückten 2003 77% oder 75 400 als Pkw-Insassen. Mit dem Fahrrad bzw. Motorrad verunglückten 7,7 bzw. 6,5% und als Fußgänger 3,4%. Noch höher sind die Anteile bei den Getöteten: Als Pkw-Insassen wurden 81% und als Motorradfahrer 11% der jungen Verkehrsteilnehmer getötet.

Tabelle 9: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte 18- bis 24-jährige	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		in %
Verunglückte	97 960	103 889	– 5,7
darunter:			
Fußgänger/-innen	3 338	3 488	– 4,3
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	7 562	6 977	+ 8,4
Motorradfahrer/-innen ¹⁾	6 391	6 453	– 1,0
Insassen von Pkw	75 400	81 107	– 7,0
Getötete	1 395	1 550	– 10,0
darunter:			
Fußgänger/-innen	51	67	– 23,9
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	26	22	+ 18,2
Motorradfahrer/-innen ¹⁾	155	154	+ 0,6
Insassen von Pkw	1 136	1 261	– 9,9

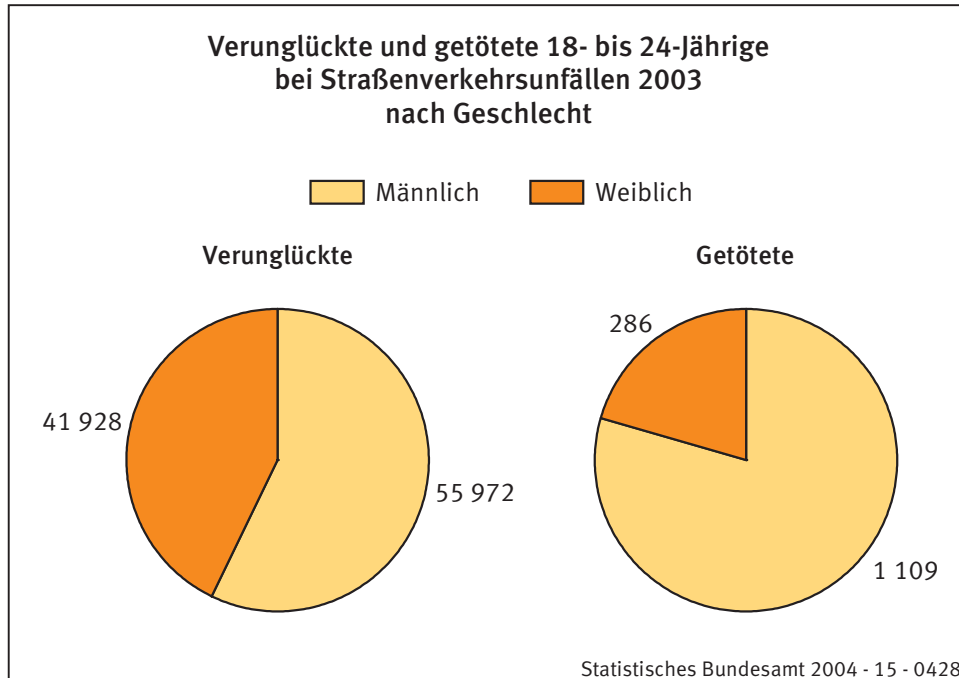
1) Einschl. Mitfahrer.

7.2.5 Verunglückte junge Erwachsene nach dem Geschlecht

**Junge Männer
besonders
gefährdet**

Junge Männer sind derzeit erheblich gefährdeter als junge Frauen: Von den in 2003 verunglückten 18- bis 24-jährigen waren 57% männlichen und 43% weiblichen Geschlechts. Auch die Unfallschwere ist bei den jungen Männern erheblich größer als bei den Frauen. Dies verdeutlichen die Zahlen der Getöteten. 79% der Verkehrstoten des vergangenen Jahres in diesem Alter waren Männer und nur 21% Frauen.

Schaubild 10



7.3 Senioren

7.3.1 Überblick

Die demographische Entwicklung zeigt eine stetige Zunahme älterer Menschen. Senioren sind nicht nur als Fußgänger und Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln „passive“ Teilnehmer am Straßenverkehr. Viele von ihnen nehmen mit ihrem eigenen Pkw im Straßenverkehr teil, um sich ihre Mobilität bis ins hohe Alter zu erhalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Wahrnehmungs- und Leistungsfähigkeit, insbesondere das Seh- und Reaktionsvermögen, im Alter erfahrungsgemäß nachlassen.

Im Jahr 2003 verunglückten insgesamt 40 158 ältere Menschen im Alter von 65 oder mehr Jahren im Straßenverkehr, das waren 3,8% mehr als im Jahr 2002. Davon wurden 28 459 Senioren leicht (+ 4,8%) und 10 373 schwerverletzt (– 0,7%). Die Zahl der getöteten Senioren ist um 7,3% auf 1 326 gestiegen. Senioren stellten 9% aller Verunglückten dar, ihr Anteil an den Todesopfern betrug allerdings 20%.

Bezogen auf je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 278 Senioren im Straßenverkehr, damit verunglückten deutlich weniger ältere Menschen als im Vergleich zum Durchschnitt der Gesamtbevölkerung mit 568 Verunglückten je 100 000 Einwohnern. Weitaus größer als bei jüngeren Menschen ist aber die Gefahr, dass sie bei einem Unfall schwer verletzt werden oder gar ums Leben kommen. So wurden 26% der älteren Verkehrstopfer schwerverletzt und 3,3% getötet. Von den Verunglückten der übrigen Altersgruppen wurden 18% schwerverletzt und 1,2% getötet. Bezogen auf je 100 000 Einwohner der Altersgruppe wurden 9 Senioren im Straßenverkehr

***Für Senioren
größere Gefahr
getötet zu werden***

Tabelle 10: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Senioren

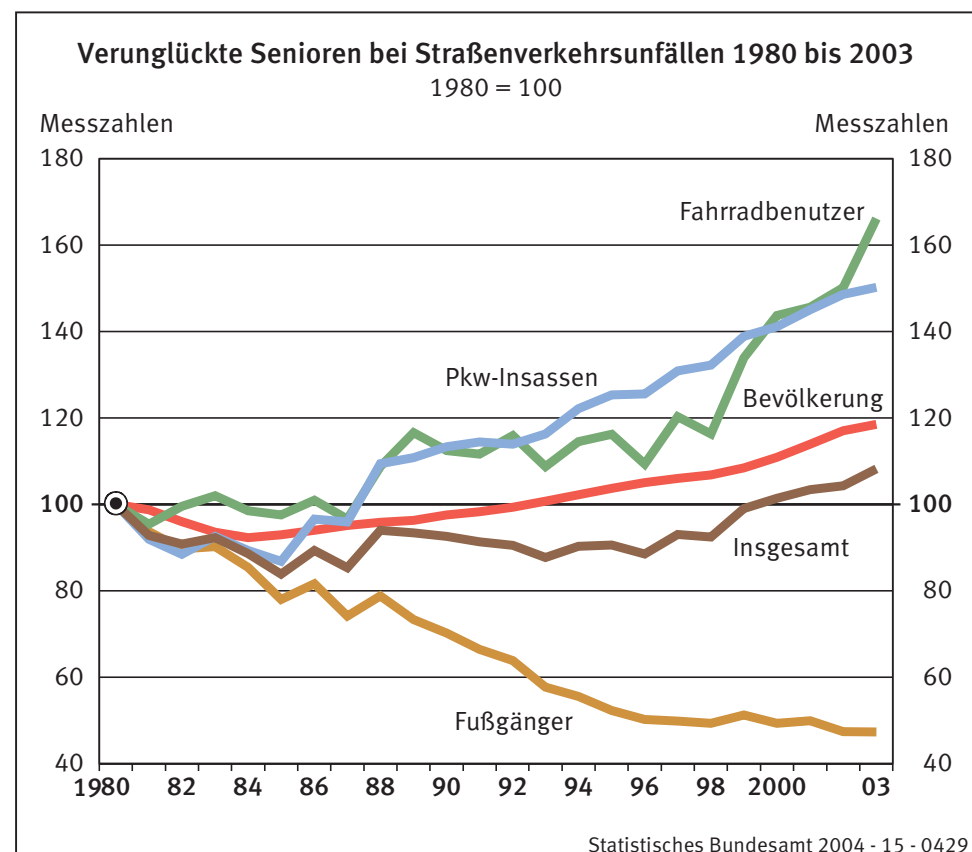
Verunglückte Senioren von 65 und mehr Jahren	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		in %
Verunglückte	40 158	38 703	+ 3,8
Getötete	1 326	1 236	+ 7,3
Schwerverletzte	10 373	10 301	+ 0,7
Leichtverletzte	28 459	27 166	+ 4,8

getötet (Gesamtbevölkerung: 8). Hierin spiegelt sich zum einen die mit zunehmenden Alter nachlassende physische Widerstandskraft (häufig verbunden mit chronischen Krankheiten) wider, zum anderen aber ist diese höhere Unfallgefährdung bedingt durch die Art der Verkehrsteilnahme: Ältere Menschen nehmen sehr häufig als (ungeschützte) Fußgänger am Verkehr teil und sind daher einem größeren Risiko ausgesetzt, schwerwiegende Verletzungen zu erleiden.

7.3.2 Längerfristige Entwicklung

Der allgemein zu verzeichnende längerfristige Rückgang der Verunglückten- und Getötetenzahlen schließt die älteren Verkehrsteilnehmer nur für die Verkehrstoten mit ein: Im Jahr 2003 verunglückten mit 40 158 mehr Senioren im Straßenverkehr als im Jahr 1980 mit 37 102 (+ 8,2%). Die Zahl der getöteten älteren Menschen hat sich allerdings innerhalb dieses Zeitraums mehr als halbiert von 3 196 im Jahr 1980 auf 1 326 im Jahr 2003 (– 59%).

Schaubild 11



Die Entwicklung verlief in den einzelnen Arten der Verkehrsbeteiligung sehr unterschiedlich. Ein deutlicher Anstieg der Verunglücktenzahlen wurde für die verunglückten Fahrradfahrer ermittelt, sie stiegen um 66% von 5 901 im Jahr 1980 auf 9 802 im Jahr 2003. Die Zahl der verunglückten Pkw-Insassen ist um 50% von 13 115 auf 19 695 angestiegen. Hier spiegelt sich die häufigere Pkw-Verfügbarkeit wider. Es verunglückten 2003 mit 6 606 aber erheblich weniger Fußgänger als 1980 mit 13 970 (– 53%).

In allen Verkehrsbeteiligungsarten wurden im Jahr 2003 weniger Senioren als 1980 getötet. Am stärksten hat sich die Verkehrssicherheit für die Fußgänger und Fahrradfahrer verbessert: Im Jahr 2003 wurden mit 392 78% weniger Senioren als Fußgänger getötet als im Jahr 1980 mit 1 779. Im Jahr 2003 wurden mit 273 nur noch rund halb so viele ältere Fahrradfahrer getötet als 1980 mit 534 (– 49%). Ebenso hat sich die Situation der getöteten Pkw-Insassen seit 1980 wesentlich verbessert: Der Rückgang betrug hier 14% (von 658 auf 567).

*Mehr verunglückte
Pkw-Insassen, aber
weniger verunglückte
Fußgänger*

Auch auf die Einwohnerzahlen bezogen verunglückten weniger Senioren: 1980 waren es 305 Senioren je 100 000 Einwohner über 65 Jahre im Straßenverkehr, 2003 waren es 278. 1980 kamen 26 Senioren je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe ums Leben, 2003 waren es 9.

7.3.3 Verunglückte Senioren nach Bundesländern

In den einzelnen Bundesländern zeigten sich bei den verunglückten Senioren bezogen auf die jeweiligen Einwohnerzahlen zum Teil deutliche Abweichungen vom Bundesdurchschnitt mit 278 Verunglückten je 100 000 Einwohnern. Am höchsten war dieser Wert in Bayern mit 363 verunglückten Senioren je 100 000 Einwohnern dieser Altersgruppe, gefolgt von Schleswig-Holstein (339) und Niedersachsen (323). Am niedrigsten lagen die Werte in Berlin (204) und Sachsen (211).

Bezogen auf die Einwohnerzahlen wurden die meisten Senioren im Straßenverkehr in Thüringen, Bayern und Mecklenburg-Vorpommern (jeweils 13 Getötete je 100 000 Einwohner) getötet. Die niedrigsten Werte wurden für Bremen und Berlin (jeweils 3) sowie Hamburg (5) ermittelt.

7.3.4 Verunglückte Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die Hälfte der verunglückten Senioren kam 2003 als Pkw-Insassen zu Schaden, nämlich 19 695 bzw. 49%. Anteilsmäßig wesentlich häufiger als die jüngeren verunglückten ältere Menschen als Fahrradfahrer (zu 24% bzw. 9 802) oder als Fußgänger (zu 16% bzw. 6 606). 4 055 bzw. 10% verunglückten in den übrigen Verkehrsbeteiligungsarten.

Die meisten getöteten Senioren wurden mit 567 bzw. 43% als Pkw-Insassen gezählt. 392 bzw. 30% starben als Fußgänger. Hier ist die Verletzungsschwere bei den älteren Menschen besonders hoch: Während im Durchschnitt 1% der verunglückten unter 65-jährigen Fußgänger (bzw. jeder 69.) an den Unfallfolgen verstarben, waren es bei den Senioren 6% (bzw. jeder 17.). 273 bzw. 21% der getöteten Senioren waren Fahrradfahrer.

*Fast jeder zweite
getötete Fußgänger
oder Fahrradfahrer war
65 Jahre oder älter*

Fast die Hälfte aller getöteten Fußgänger (48%) und Fahrradfahrer (45%) war mindestens 65 Jahre alt. Bei den getöteten Pkw-Insassen gehörte ca. jeder siebte zur Altersgruppe der Senioren (15%).

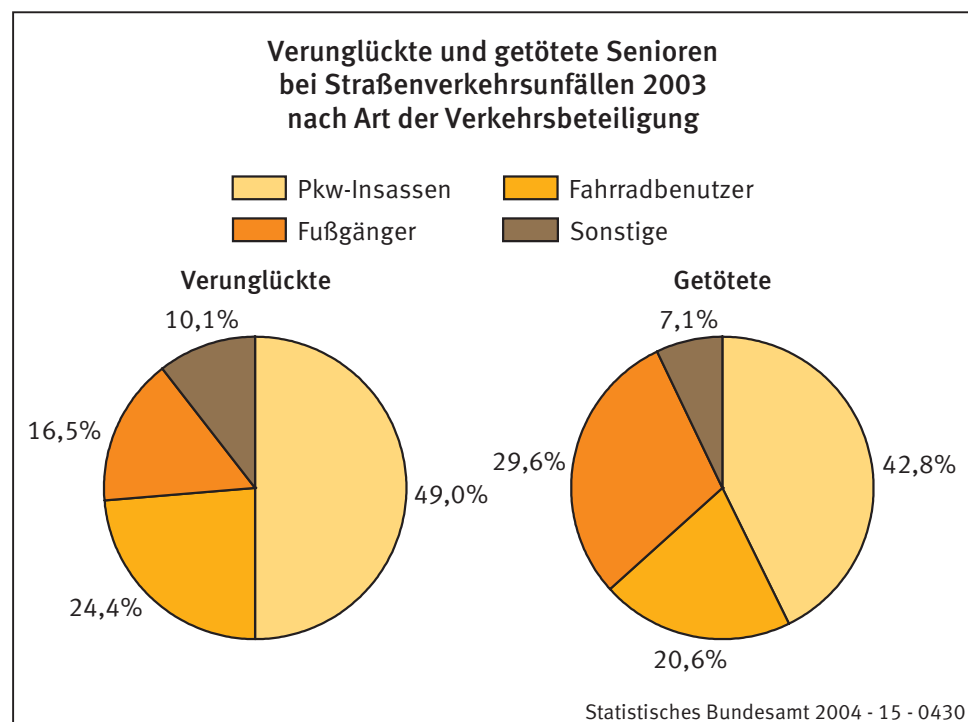
Tabelle 11: Bei Straßenverkehrsunfällen 2003 verunglückte Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht

Art der Verkehrsbeteiligung	Senioren von 65 und mehr Jahren		
	insgesamt ¹⁾	Männer	Frauen
Verunglückte	40 158	19 495	20 633
darunter:			
Fußgänger/-innen	6 606	2 285	4 314
Fahrradfahrer/-innen ²⁾	9 802	5 316	4 480
Insassen von Pkw	19 695	9 419	10 262
Übrige	4 055	2 475	1 577
Getötete	1 326	776	549
darunter:			
Fußgänger/-innen	392	167	225
Fahrradfahrer/-innen ²⁾	273	185	88
Insassen von Pkw	567	345	221
Übrige	94	79	15

1) Einschl. ohne Angabe des Geschlechts.

2) Einschl. Mitfahrer/-innen.

Schaubild 12



7.3.5 Verunglückte Senioren nach dem Geschlecht

49% der verunglückten älteren Menschen waren Männer und 51% Frauen. Bei den Getöteten war das Verhältnis der beiden Geschlechter in etwa gerade umgekehrt: 59% der Getöteten waren Männer und 41% Frauen. Wie in den übrigen Altersgruppen sind auch bei den Senioren Männer erheblich gefährdeter als Frauen. Bezogen auf je 100 000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppen und des Geschlechts verunglückten 340 Männer und 237 Frauen. Noch gravierender ist der Unterschied bei den getöteten Senioren: Je 1 Mill. Einwohner wurden 135 Männer im Straßenverkehr getötet, aber „nur“ 63 Frauen. Die Gründe hierfür dürften im unterschiedlichen Verkehrsverhalten der Männer und Frauen zu suchen sein, das u.a. deutlich wird bei der Häufigkeit und der Art der Teilnahme am Verkehr.

***Ältere Männer
stärker gefährdet
als Frauen***

Auch in Beziehung auf die Art der Verkehrsbeteiligung ergeben sich bei den Getöteten deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede: Männliche Senioren wurden am häufigsten als Pkw-Insassen getötet, nämlich zu 44%, als Fahrradfahrer verstarben 24% und als Fußgänger 22%. Weibliche Senioren kamen dagegen am häufigsten als Fußgänger ums Leben, und zwar zu 41%, als Pkw-Insassen zu 40% und zu 16% als Fahrradfahrer.

7.4 Verunglückte Zweiradbenutzer

7.4.1 Verunglückte Motorradbenutzer

Motorradfahrer sind besonders gefährdet: Auf Grund der technischen Konzeption eines Zweirades ist der passive Unfallschutz, z.B. durch fehlende Knautschzonen und Sicherheitsgurte, stark eingeschränkt.

Im Jahr 2003 verunglückten 39 189 Motorradbenutzer; 947 von ihnen wurden getötet. Damit stellen sie 8% aller verunglückten und 14% aller getöteten Verkehrsteilnehmer. Gegenüber 2002 verunglückten 2,4% mehr Motorradbenutzer und es wurden 3,7% mehr getötet. Der Trend zum Motorrad hielt auch letztes Jahr weiter an: Der Bestand an Motorrädern stieg Anfang des Jahres 2003 um 2,8% auf 3,7 Mill. Fahrzeuge.

***Mehr verunglückte
und getötete
Motorradbenutzer***

Eine mögliche Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer ist die Relation der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand. Danach waren in Deutschland die Benutzer der Motorräder mit 11 Verunglückten je 1 000 Fahrzeuge im Vergleich zu denen der Mofas/ Mopeds (12) und Pkw (6) sowie Güterkraftfahrzeugen (4) am meisten gefährdet.

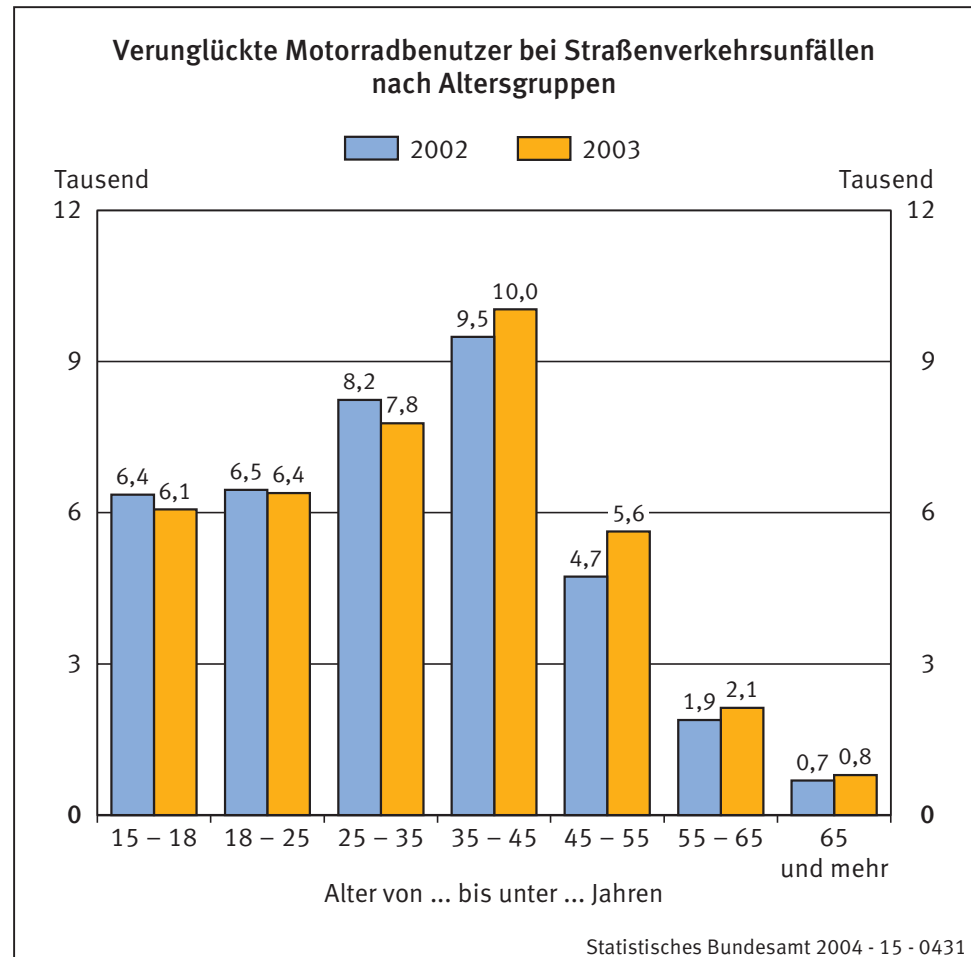
Nur in Bremen (– 8,7%), Mecklenburg-Vorpommern (– 4,6%) und in Sachsen-Anhalt (– 3,3%) verunglückten 2003 weniger Motorradbenutzer als 2002. In allen anderen Ländern verunglückten dagegen mehr Motorradbenutzer. Besonders hoch waren prozentual die Anstiege in Sachsen (+ 8,0%), in Thüringen (+ 7,2%) und in Schleswig-Holstein (+ 6,4%).

Mit Abstand die meisten verunglückten Motorradbenutzer – bezogen auf 1 000 gemeldete Motorräder – wurden in Mecklenburg-Vorpommern (21) registriert. Dies waren – auf die zugelassenen Motorräder bezogen – mehr als doppelt so viele wie in Niedersachsen, Hessen, Bayern (jeweils 9) oder Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg (jeweils 10). In Hamburg verunglückten 18 Motorradbenutzer je 1 000 registrierte Motorräder, in Berlin (17) und in Sachsen-Anhalt waren es 16.

In allen Altersgruppen unter 35 Jahren verunglückten weniger Motorradbenutzer als im Vorjahr, in allen Altersgruppen darüber mehr. Besonders hoch war mit 19%

der Zuwachs in der Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen. Damit setzt sich die in den letzten Jahren bereits zu beobachtende Verschiebung in der Altersstruktur der Verunglückten weiter fort. Zwar gehören noch immer sehr viele verunglückte Motorradbenutzer zu den jüngeren Altersgruppen (15% zählen zu den 15- bis 17-Jährigen und 16% zu den 18- bis 24-Jährigen) aber der Anteil der über 35-Jährigen beträgt mittlerweile 47%; im Jahr 1991 waren es nur 11% gewesen.

Schaubild 13



**Mehr getötete
Motorradbenutzer
in den mittleren
Altersgruppen**

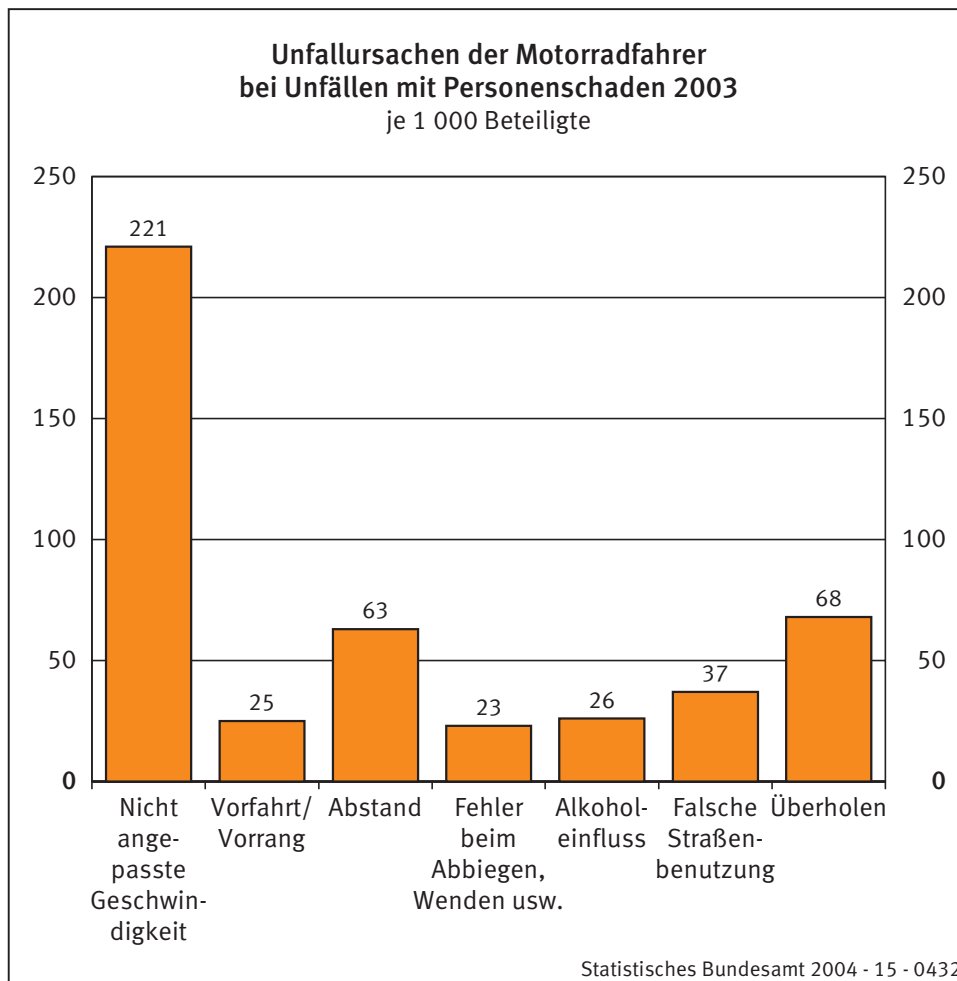
In den mittleren Altersgruppen der 35- bis 54-Jährigen wurden auch mehr Motorradbenutzer getötet, der höchste Anstieg war bei den 25- bis 34-Jährigen mit 13%. Die Anzahl der getöteten 18- bis 24-jährigen Motorradbenutzer blieb in etwa konstant (+ 0,6%). In allen übrigen Altersgruppen kamen dagegen weniger Motorradbenutzer ums Leben. Es wurden 35% weniger Senioren, 24% weniger 55- bis 64-jährige und 14% weniger 15- bis 17-jährige Motorradbenutzer getötet.

Die Verkehrsteilnahme und damit auch die Unfallhäufigkeit von Zweirädern ist wesentlich abhängig von saisonalen Einflussfaktoren. Schlechte Straßen- und Witterungsverhältnisse, wie sie im Winterhalbjahr oft vorliegen, halten viele der ungeschützten Zweiradfahrer von den Straßen fern; sie sind dann im Sommerhalbjahr bei schönerem Wetter umso häufiger unterwegs. Während 50% der verunglückten Nicht-Zweiradbenutzer in den Monaten April bis September 2003 zu Schaden kamen, betrug der entsprechende Anteil bei Motorrädern 77% und bei Fahrrädern 70%. Der besonders starke jahreszeitliche Bezug der Motorräder ist darin begründet, dass diese als Freizeit- und Schönwetterfahrzeuge hauptsächlich im Sommer auch für längere Strecken benutzt und in den Wintermonaten stillgelegt werden. Der unfallträchtigste Monat für Motorräder war 2003 der Juni (15% der Verunglückten); im Januar

(1,5%) war die Unfallgefahr am geringsten.

Fast alle Hauptunfallursachen wurden 2003 den Fahrern von Motorrädern häufiger von der Polizei angelastet als im Vorjahr. Die Zunahme betrug bei der „falschen Straßenbenutzung“ 7,9%, bei der „nicht angepassten Geschwindigkeit“ 5,7%, bei den „Abstandsfehlern“ 5,2% und bei den „Überholfehlern“ 4,6%. Seltener als im Vorjahr missachteten Motorradfahrer die Vorfahrt (– 6,9%) oder standen unter „Alkoholeinfluss“ (– 0,1%).

Schaubild 14



Die häufigste Unfallursache war 2003 die „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Nach Feststellung der Polizei fuhr jeder fünfte unfallbeteiligte Motorradfahrer (22%) zu schnell. Mit weitem Abstand folgte die Unfallursache „Fehler beim Überholen“, die 7% aller unfallbeteiligten Motorradfahrer vorgeworfen wurde. Die weiteren Unfallursachen waren „Abstandsfehler“ (6%), „falsche Straßenbenutzung“ (4%) sowie „Alkoholeinfluss“ und „Vorfahrt-/Vorrangfehler“ (jeweils 3%).

Häufigste Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“

7.4.2 Verunglückte Fahrradbenutzer

In den letzten Jahren ist die Fahrradnutzung in Deutschland deutlich angestiegen. Nach Schätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung ist der Fahrradbestand in Deutschland innerhalb von 11 Jahren um 15% von 64,2 Mill. im Jahr 1991 auf 74,1 Mill. Fahrräder im Jahr 2002 angestiegen.

*Längerfristig
verunglücken
weniger Fahrradbenutzer*

Mit der gestiegenen Fahrradnutzung ist als negative Folgeerscheinung auch die Zahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Fahrradfahrer angewachsen: So verunglückten 1980 in Deutschland (einschl. der ehemaligen DDR) 54 583 Fahrradbenutzer im Straßenverkehr, 2003 waren es dagegen 76 227 (+ 40%).

Erfreulicherweise sind in diesem Zeitraum jedoch die Getötetenzahlen drastisch gesunken, und zwar um 54% von 1 338 auf 612. 14 793 Fahrradfahrer wurden im Jahr 2003 schwer- und weitere 60 822 leichtverletzt. Es verunglückten damit 7,7% mehr Fahrradbenutzer als im Vorjahr. Der Anstieg betrug bei den Getöteten 5,0%, bei den Schwerverletzten 5,5% und bei den Leichtverletzten 8,3%. Jeder sechste Verunglückte und jeder elfte Getötete im Straßenverkehr war 2003 ein Fahrradbenutzer.

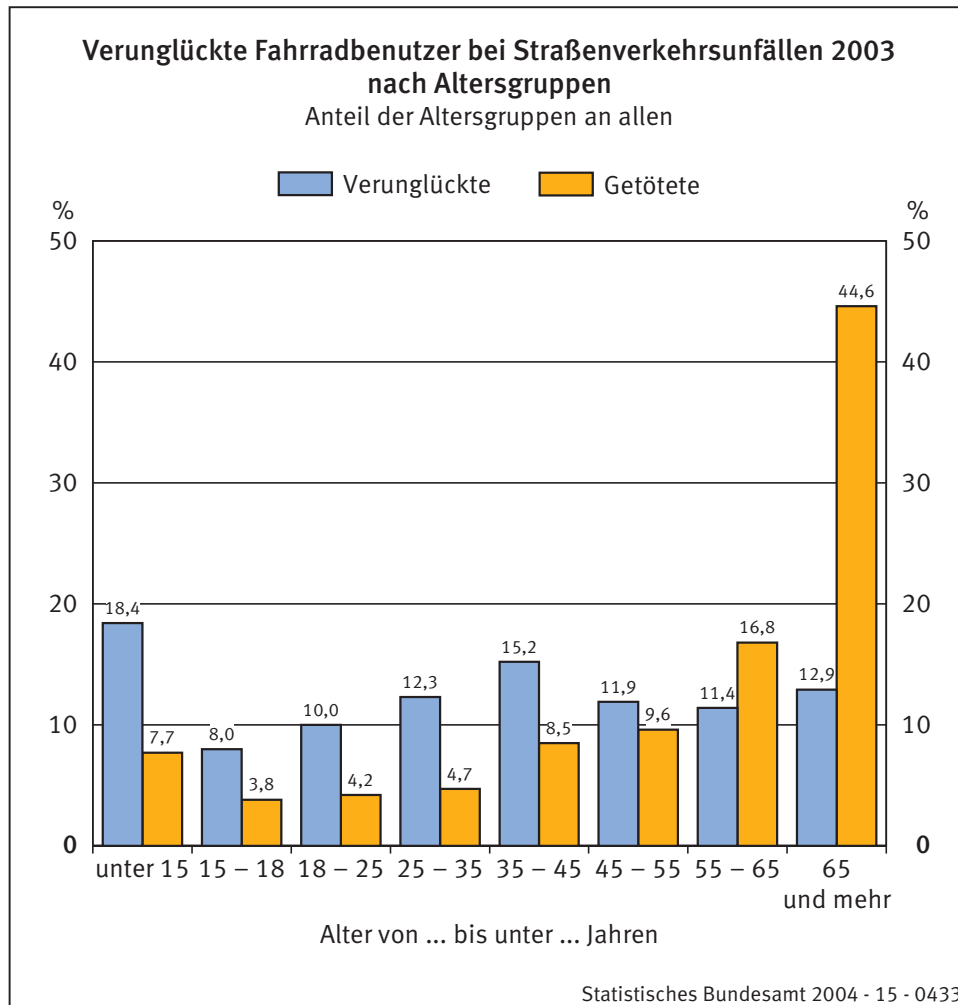
Je 100 000 Einwohner verunglückten in Deutschland 92 Fahrradfahrer, davon wurden 7 getötet. In den Stadtstaaten sowie den Bundesländern mit günstigen geographischen Verhältnissen für Fahrradfahrer verunglücken bezogen auf je 1 Mill. Einwohner die meisten Radfahrer. Die höchsten Relationen wurden für die Länder Bremen mit einem Wert von 179 sowie Schleswig-Holstein mit 133 und Hamburg mit 132 berechnet. Es folgen die Länder Berlin (123), Brandenburg (119), und Niedersachsen (104). Relativ wenige Radfahrer verunglückten im Saarland (48), Thüringen (61) und Hessen (62); vermutlich ist hier die Fahrleistung der Radfahrer relativ gering.

Die Altersstruktur der Verunglückten und Getöteten hat sich im Zeitablauf stark verändert. Waren es vor 20 Jahren überwiegend Kinder, Jugendliche und Senioren, die mangels Alternative das Verkehrsmittel Fahrrad benutzten und damit verunglückten, so sind heute – mit technisch hochwertigeren Rädern – erheblich häufiger junge Erwachsene im Alter zwischen 18 und 45 Jahren am Unfallgeschehen als Fahrradfahrer beteiligt. 37% der verunglückten Fahrradbenutzer zählten im Jahr 2003 zu dieser Altersgruppe. 18% waren Kinder unter 15 Jahren, 8% waren 15- bis 17-Jährige und 24% waren 55 Jahre und älter.

In allen Altersgruppen verunglückten mehr Fahrradbenutzer als im Vorjahr. Die höchsten Zunahmen wurden bei den 35- bis 44-Jährigen und bei den 45- bis 55-Jährigen (jeweils + 13%) sowie bei den Senioren (+ 11%) festgestellt.

Letztere stellen ein besonderes Problemfeld dar. Auf Grund ihrer körperlichen Konstitution nimmt die Unfallschwere bei älteren Menschen im Vergleich zu jungen Menschen rapide zu. 13% der verunglückten Fahrradfahrer (9 802) waren 65 Jahre und älter. Zu dieser Altersgruppe zählte 2003 aber fast jeder zweite getötete Fahrradfahrer (45%), dies waren 273 Personen.

Schaubild 15



8. Alkoholunfälle

8.1 Überblick

2003 wurden deutlich weniger Alkoholunfälle, d.h. Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss gestanden hat, registriert als im Vorjahr. Insgesamt wurden in Deutschland 59 674 Unfälle von der Polizei aufgenommen, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Dies waren 2,6% aller polizeilich registrierten Unfälle. Während alle Unfälle um 1,3% abnahmen, verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle um 5,1%. Von den polizeilich registrierten Alkoholunfällen waren 35 441 mit nur Sachschaden (– 5,6%). Bei 24 233 Alkoholunfällen entstand Personenschaden (– 4,3%), dabei wurden 21 891 Verkehrsteilnehmer leichtverletzt (– 4,7%), 9 331 schwerverletzt (– 6,3%) und 814 getötet (– 13%).

***Starker Rückgang
der Alkoholunfälle***

Tabelle 12: Alkoholunfälle im Straßenverkehr¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		in %
Alkoholunfälle insgesamt	59 674	62 873	– 5,1
davon:			
mit Sachschaden	35 441	37 540	– 5,6
mit Personenschaden	24 233	25 333	– 4,3
dabei Verunglückte	32 036	33 862	– 5,4
Getötete	814	932	– 12,7
Schwerverletzte	9 331	9 953	– 6,2
Leichtverletzte	21 891	22 977	– 4,7

1) Alkoholunfälle sind Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war.

Trotz dieser starken Rückgänge starben 2003 in Deutschland immer noch 12% aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, dies war rund jeder achte Getötete im Straßenverkehr. Alkoholunfälle sind durch eine überdurchschnittlich hohe Schwere gekennzeichnet: Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 19 Getötete und 241 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den Alkoholunfällen mit Personenschaden 34 Getötete und 385 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle.

Seit dem 28. April 1998 gilt das Führen eines Kraftfahrzeugs mit mehr als 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft bzw. 0,5 Promille im Blut als Ordnungswidrigkeit. Bis zu diesem Zeitpunkt galt die 0,8 Promillegrenze im Straßenverkehr. Entgegen weit verbreiteten Vorstellungen konnte bisher schon und kann weiterhin die Polizei auch Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von weniger als 0,5 (bzw. 0,25 mg/l Atemalkoholgehalt), aber mindestens 0,3 Promille (bzw. 0,15 mg/l Atemalkoholwert) als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.

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

8.2 Längerfristige Entwicklung

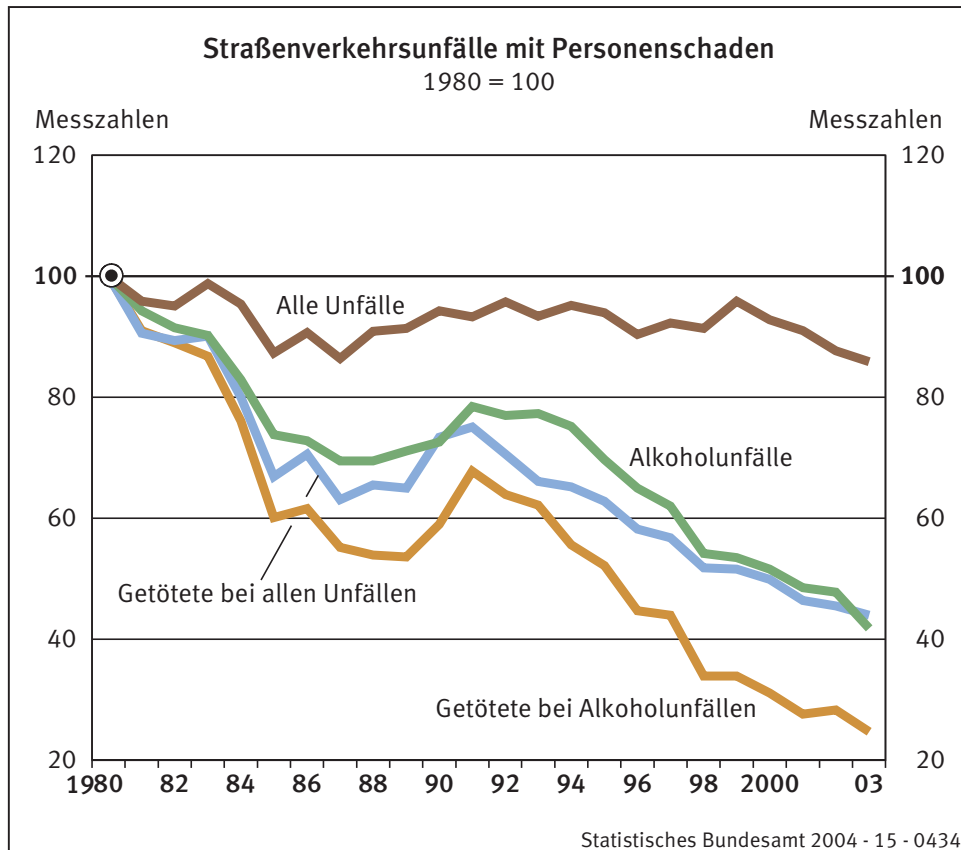
Die Zahlen der Alkoholunfälle mit Personenschaden sind in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR und Berlin-Ost) von 1980 bis 1987 gefallen. Von 1987 bis 1990 sind sie zunächst leicht und 1991 deutlich angestiegen. Nach der Wiedervereinigung verlief die Entwicklung in beiden Teilgebieten Deutschlands sehr unterschiedlich: Während sich im früheren Bundesgebiet die Zahl der Alkoholunfälle geringfügig verringerte, kam es in den neuen Ländern und Berlin-Ost zu einem deutlichen Anstieg der Alkoholunfälle. Dieser Anstieg war wesentlich stärker als bei der Unfallentwicklung insgesamt. Seit 1992 sind die Alkoholunfallzahlen in Deutschland (mit Ausnahme eines geringfügigen Anstiegs 1993) wieder rückläufig; sie sind im Jahr 2003 auf den niedrigsten Stand seit 1975 gefallen.

In den 90er Jahren hat sich die zulässige Promille-Grenze geändert. In den neuen Ländern galt bis zum 31. Dezember 1992 die 0,0-Promille-Regelung. Erst danach galt eine bundeseinheitliche Regelung.

Seit 1980 verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden von 53 021 auf 24 233 im Jahr 2003 (– 54%). Der Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden an allen Unfällen mit Personenschaden fiel von 13% im Jahr 1980 auf 7% im Jahr 2003. Bei Alkoholunfällen verunglückten im Jahr 2003 58% weniger Personen als 1980, nämlich 32 036 anstelle von 76 174. Noch stärker verringerte sich in diesem Zeitraum die Zahl der bei Alkoholunfällen getöteten Personen, und zwar um 75% von 3 290 auf 814. 1980 starben 22% der Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, 2003 waren es 12% gewesen.

Auch in der kürzeren Betrachtung haben sich seit 1991 die Alkoholunfälle mit Personenschaden merklich verringert, und zwar um 42%. Innerhalb dieses Zeitraums sank die Zahl der dabei Verunglückten um 45% und die der Getöteten sogar um 63%.

Schaubild 16

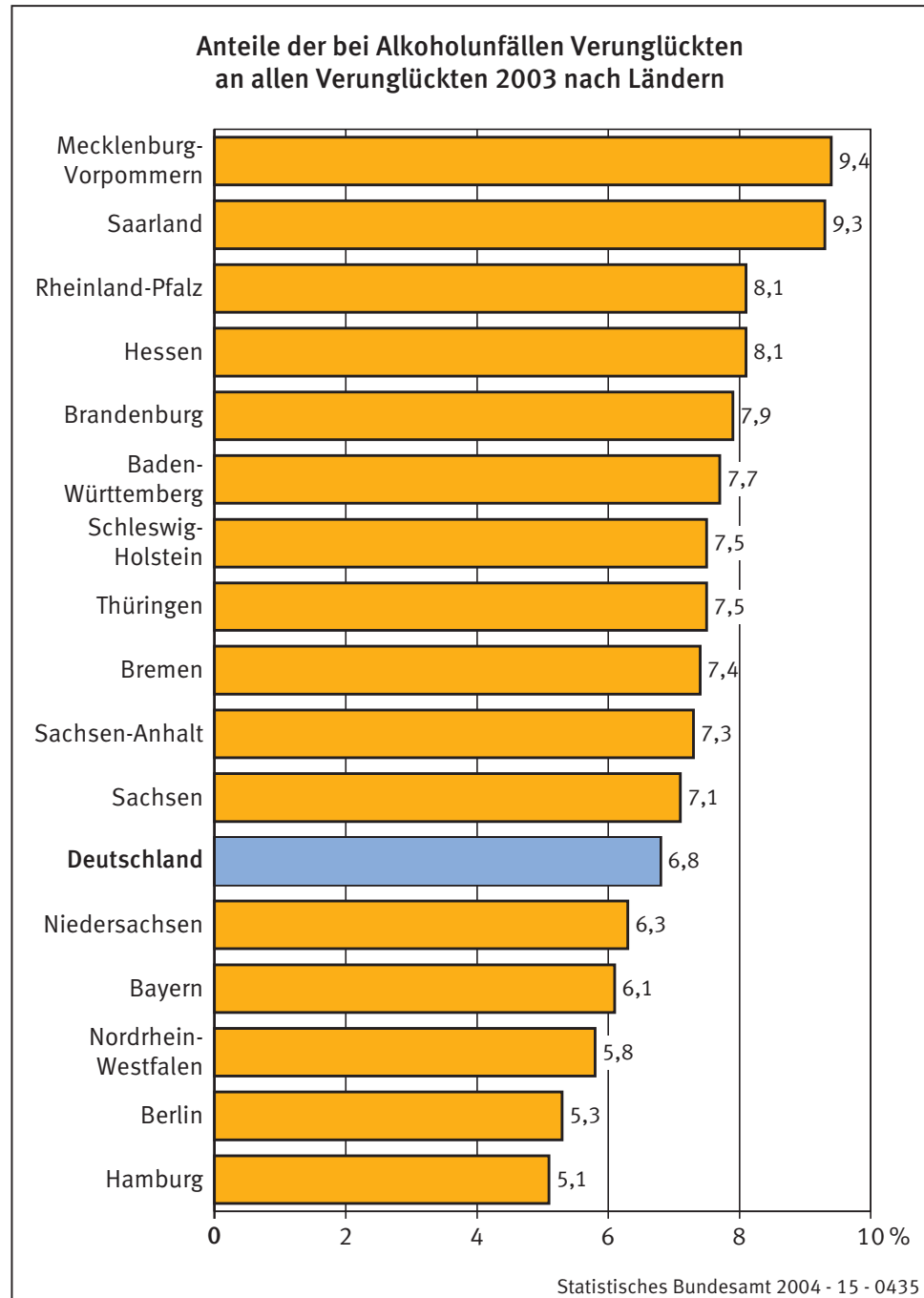


8.3 Alkoholunfälle nach Bundesländern

Nur in Schleswig-Holstein (+ 8,1%), in Rheinland-Pfalz (+ 6,0%) und im Saarland (+ 4,8%) ereigneten sich 2003 mehr Alkoholunfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. In allen übrigen Bundesländern wurden weniger Alkoholunfälle mit Personenschaden von der Polizei als im Vorjahr aufgenommen. Die stärksten Rückgänge wurden in Mecklenburg-Vorpommern (– 15%), in Sachsen-Anhalt (– 13%), in Thüringen (– 12%) und in Brandenburg (– 11%) ermittelt.

Die niedrigsten Anteile der bei Alkoholunfällen Verunglückten an allen Verunglückten wurden in Hamburg und Berlin (jeweils 5%), gefolgt von Nordrhein-Westfalen, Bayern und Niedersachsen (jeweils 6%) ermittelt. Deutlich höher als im Bundesdurchschnitt von 7% waren die Anteilswerte in Mecklenburg-Vorpommern und dem Saarland (jeweils 9%).

Schaubild 17



**Höchste
Unfallschwere
in Bayern**

Auch bei der Unfallschwere, ausgedrückt in der Kennzahl „Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden“, sind große Unterschiede zwischen den Bundesländern festzustellen, die zum Teil durch unterschiedliche Siedlungsstrukturen bedingt sind. Zudem sind Außerortsunfälle im allgemeinen wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten schwerer. Am höchsten war die Unfallschwere in Bayern. Hier starben 51 Personen je 1 000 Alkoholunfälle mit Personenschaden. In Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz kamen jeweils 40 Personen und in Niedersachsen 39 Personen je 1 000 Alkoholunfälle ums Leben. Am geringsten war die Unfallschwere in den Stadtstaaten Bremen (9 Getötete je 1 000 Alkoholunfälle) und Berlin (14) sowie Nordrhein-Westfalen (22). Im Bundesdurchschnitt wurden 34 Getötete je 1 000 Alkoholunfälle ermittelt.

Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

Anhang A

Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die Zusammenstellung der vorliegenden Ergebnisse ist das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle vom 15. Juni 1990 (BGBl. I 1990 S. 1078 ff), zuletzt geändert durch das erste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491) sowie durch die Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 21. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3970). Danach wird über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, eine Bundesstatistik geführt.

Erfassungsumfang

Auskunftspflichtig sind – laut Gesetz – die Polizeidienststellen, deren Beamte den Unfall aufgenommen haben. Daraus folgt, daß die Statistik nur solche Unfälle erfasst, zu denen die Polizei herangezogen wurde; das sind vor allem solche mit schweren Folgen. Insbesondere Verkehrsunfälle mit nur Sachschaden oder mit nur geringfügigen Verletzungen werden zu einem relativ großen Teil der Polizei nicht angezeigt. Nach § 1 Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz werden nur Unfälle erfasst, die infolge des Fahrverkehrs entstanden sind, d.h. daß Unfälle, an denen nur Fußgänger beteiligt sind, nicht zum Erhebungsgegenstand dieser Statistik gehören.

Berichtsweg

Erhebungspapiere für die Statistik der Straßenverkehrsunfälle sind die Durchdrucke der im Grundaufbau bundeseinheitlichen Verkehrsunfallanzeigen (siehe Anhang), die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden. Die Angaben in den Verkehrsunfallanzeigen werden in den Statistischen Landesämtern, nach der Übernahme auf Datenträger, 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.

Grundbegriffe der Unfallstatistik

Allgemeines

Die Straßenverkehrsunfallstatistik unterscheidet traditionell zwischen den vier Grundbegriffen Unfälle, Beteiligte, Verunglückte und Unfallursachen. Zusätzlich werden auch noch die Benutzer unfallbeteiligter Fahrzeuge ausgezählt. Die Zusammenhänge und die Abgrenzungen zwischen diesen Kategorien soll die folgende Graphik im Anhang B verdeutlichen.

Unfälle

Unfälle werden unterschieden nach der Schwere der Unfallfolgen, z.B. Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne (i.e.S.), sonstige Alkoholunfälle sowie übrige Sachschadensunfälle. Kriterium der Zuordnung ist jeweils die schwerste Unfallfolge, d.h. bei einem Unfall mit nur Sachschaden sind keine Verkehrsteilnehmer verunglückt.

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

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

Detailliert erfaßt werden auch alle sonstigen Sachschadensunfälle, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand (**sonstige Alkoholunfälle**).

Alle **übrigen Sachschadensunfälle** werden nur zahlenmäßig nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen. Dabei wird die Ortslage der Unfälle durch die gelben Ortstafeln bestimmt. Alle Unfälle auf Autobahnen, auch die auf Stadtautobahnen, gelten als Unfälle außerhalb von Ortschaften. Bei Unfällen auf Kreuzungen wird die höherrangige Straße 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 Fahrzeugführer oder Fußgänger erfasst, die selbst – oder deren Fahrzeug – Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen somit nicht zu den Unfallbeteiligten.

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

Fahrzeugbenutzer

Es werden die Fahrzeugbenutzer der unfallbeteiligten Fahrzeuge, also die verletzten und unverletzten Personen in oder auf dem Fahrzeug, ausgezählt. Mit diesen Anga-

ben lassen sich nicht nur durchschnittliche Fahrzeugbesetzungen errechnen. Das Verhältnis von potentiell gefährdeten (Fahrzeugbenutzer) zu wirklich verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmern gibt Aufschluß über die Verletzungsrisiken bei den einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten.

Verunglückte/sonstige Geschädigte

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

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

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

Unfallursachen

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

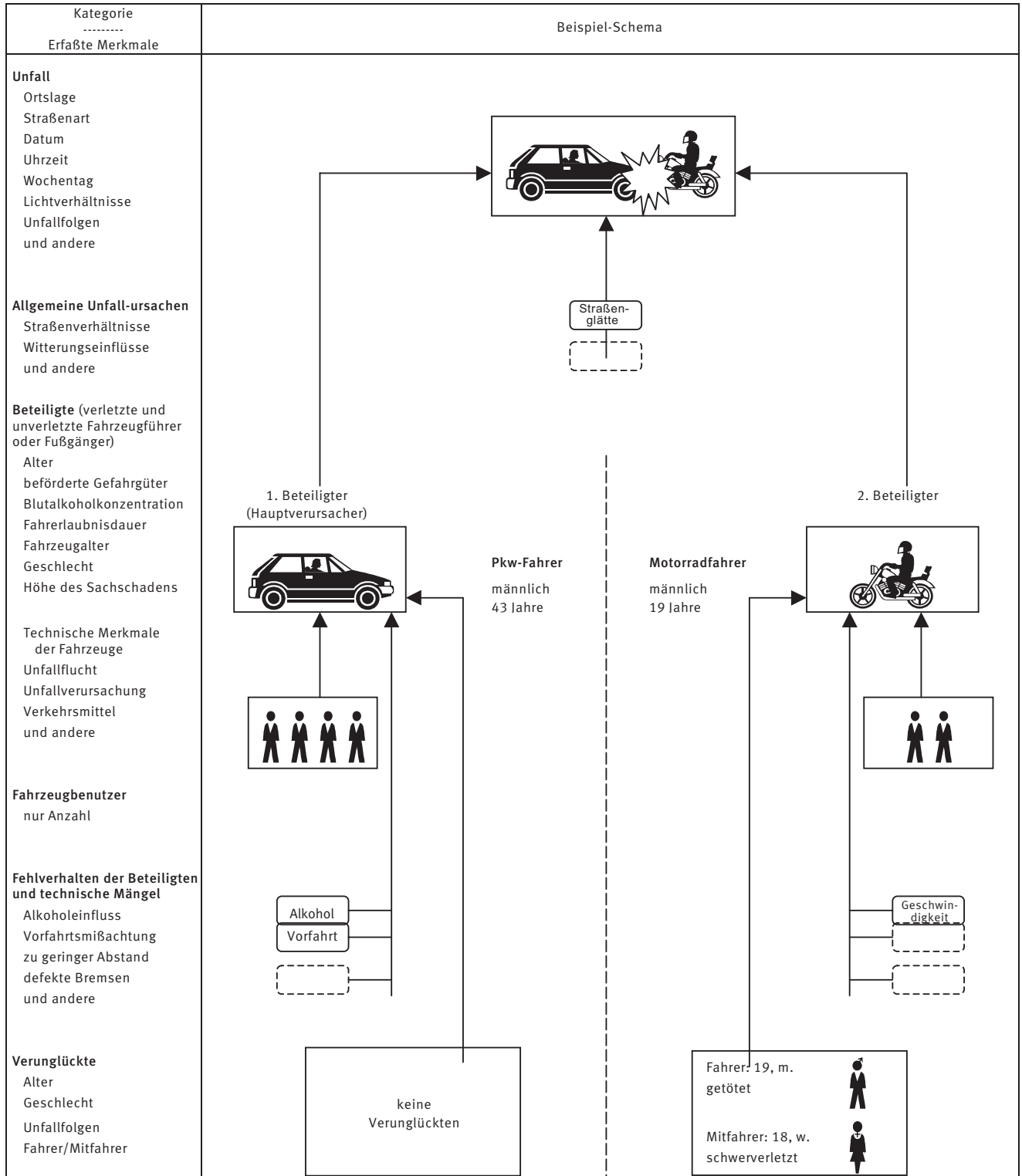
Je Unfall können bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden. Beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten sind jeweils bis zu drei Angaben möglich, so daß je Unfall bis zu 8 Unfallursachen eingetragen sein können.

Anhang B

Zusammenhänge zwischen Unfällen, Beteiligten, Unfallursachen und Verunglückten

Beispiel:

Ein Pkw-Fahrer unter Alkoholeinfluss überfährt das STOP-Schild bei der Einfahrt in eine bevorrechtigte Straße. Es kommt zum Zusammenstoß mit einem Motorrad, das die Hauptstraße mit überhöhter Geschwindigkeit befährt. Der Unfall ereignet sich bei regennasser Fahrbahn. Die Polizei hält den Pkw-Fahrer für den Hauptverursacher (den Hauptschuldigen) des Unfalls.



Im obigen Beispiel werden gezählt:

- 1 Unfall mit Personenschaden (mit Getöteten)
- 2 Beteiligte (an Unfall mit Personenschaden)
- 6 Fahrzeugbenutzer
- 2 Verunglückte

- 4 Unfallursachen
- 1 allgemeine Unfallursache
- 3 Fehlverhalten der Fahrzeugführer

**Gesetz
über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle^{*)}
(Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz - StVUnfStatG)**

Vom 15. Juni 1990

Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1994, Teil I

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, wird laufend eine Bundesstatistik geführt. Sie dient dazu, eine aktuelle, umfassende und zuverlässige Datenbasis über Struktur und Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle zu erstellen.

§ 2

(1) Die Statistik erfaßt bei Unfällen, bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist oder bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden,

1. Unfallstelle, Datum, Uhrzeit, Hergang und Umstände des Unfalls sowie allgemeine Unfallursachen,
2. die beteiligten Verkehrsteilnehmer nach Geburtsmonat/-jahr, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, bei Ausländern auch nach Wohnsitz im In- oder Ausland, Art der Verkehrsbeteiligung, Monat und Jahr der Erteilung der Fahrerlaubnis, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, Unfallfolgen nach den Absätzen 3 und 4 sowie Art des Fehlverhaltens und Grad der Alkoholeinwirkung,
3. die Zahl der Fahrzeugbenutzer,
4. die verunglückten Mitfahrer nach Alter in Jahren, Geschlecht und Unfallfolgen nach den Absätzen 3 und 4,
5. die beteiligten Verkehrsmittel nach Fahrzeugart, Zulassungsbezirk, Nationalitätszeichen, technischen Mängeln, Art und Höhe des Sachschadens, bei der Beförderung gefährlicher Güter die Art des Gefahrgutes sowie die Anwendung von Ausnahmebestimmungen nach der jeweils geltenden Straßen-Gefahrgutausnahmeverordnung,
6. bei deutschen Kraftfahrzeugen die fahrzeugbezogenen Merkmale: Jahr der Erstzulassung, Hersteller, Typ und Ausführung des Fahrzeugs, technische Ausstattung,

Fahrzeug- und Aufbauart, Hubraum und Motorleistung, Höchstgeschwindigkeit, Maße und Gewichte.

(2) Bei allen anderen Unfällen erfaßt die Statistik lediglich die Gesamtzahl, gegliedert nach Unfällen auf Autobahnen und sonstigen Straßen. Die Unfälle auf sonstigen Straßen sind zu untergliedern nach Unfällen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften.

(3) Als Getötete werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.

(4) Verletzte sind Personen, die bei dem Unfall Körperschäden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als Schwerverletzte.

§ 3

Als Hilfsmerkmale der Statistik werden die übermittelnde Polizeidienststelle und ihre Tagebuch-Nummer sowie die Kraftfahrzeugkennzeichen der beteiligten Verkehrsmittel erfaßt.

§ 4

(1) Auskunftspflichtig sind die Polizeidienststellen, deren Beamte den Unfall aufgenommen haben. Die Auskünfte werden aus den Unterlagen der Unfallaufnahme erteilt und den statistischen Ämtern der Länder laufend zugeleitet. Die Polizei der Länder ist berechtigt, das Kraftfahrzeugkennzeichen von unfallbeteiligten Fahrzeugen auch im automatisierten Verfahren an die statistischen Ämter der Länder weiterzuleiten.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist das Kraftfahrt-Bundesamt für die fahrzeugbezogenen Merkmale nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 auskunftspflichtig. Das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt die Auskünfte nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 aus dem Zentralen Fahrzeugregister. Zu diesem Zweck übermitteln die statistischen Ämter der Länder die Kraftfahrzeugkennzeichen nach § 3 und das Datum des Unfalls nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 einer von anderen Aufgabenbereichen getrennten Organisationseinheit des Kraftfahrt-Bundesamtes gemäß § 58 Abs. 2 Satz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom

^{*)} Das „Erste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes“ vom 23. November 1994 sowie die „Siebente Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung“ vom 29. Oktober 2001 wurde eingearbeitet.

3. November 1993 (BGBl. I S. 1839, 1992), das durch Artikel 40 des Gesetzes vom 29. Juli 1994 (BGBl. I S. 1890) geändert worden ist. § 58 Abs. 2 Satz 2 und 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes gilt entsprechend. Die in Satz 3 genannten Angaben sind im Kraftfahrt-Bundesamt spätestens einen Monat nach der Übermittlung der Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 an die statistischen Ämter der Länder zu löschen.

§ 5

(1) An die fachlich zuständigen obersten Bundes- oder Landesbehörden dürfen für die Verwendung gegenüber den gesetzgebenden Körperschaften und für Zwecke der Planung, jedoch nicht für die Regelung von Einzelfällen, vom Statistischen Bundesamt und den statistischen Ämtern der Länder Tabellen mit statistischen Ergebnissen übermittelt werden, auch soweit Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen.

(2) An die zur Durchführung statistischer Aufgaben zuständigen Stellen der Gemeinden und Gemeindeverbände dürfen von den statistischen Ämtern der Länder unter den Voraussetzungen des § 16 Abs. 5 Bundesstatistikgesetz über Unfälle, die sich in ihrem Zuständigkeitsbereich ereignet haben, folgende Einzelangaben übermittelt werden:

1. die Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4,
2. die Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 mit Ausnahme folgender Merkmale:
Staatsangehörigkeit, bei Ausländern auch nach Wohnsitz im In- oder Ausland, Monat und Jahr der Erteilung der Fahrerlaubnis, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, Grad der Alkoholeinwirkung,
3. die Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 mit Ausnahme des Nationalitätszeichens.

(3) Für Zwecke der Unfallforschung sind der Bundesanstalt für Straßenwesen von den statistischen Ämtern der Länder jährlich die Einzelangaben nach § 2 Abs. 1 und 2 zu übermitteln. Bei Bedarf können vorliegende Daten auch vor dem nächsten Jahrestermin angefordert werden. Zur Durchführung der Unfallforschung mit den nach Satz 1 übermittelten Daten wird in der Bundesanstalt für Straßenwesen eine Organisationseinheit eingerichtet, die räumlich, organisatorisch und personell von anderen Aufgabenbereichen der Bundesanstalt zu trennen ist. Die in dieser Organisationseinheit tätigen Personen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Sie dürfen die aus ihrer Tätigkeit gewonnenen Erkenntnisse nur für Zwecke der Unfallforschung verwenden. Die nach Satz 1 übermittelten Einzelangaben dürfen nicht mit anderen personenbezogenen Daten zusammengeführt werden. Das Nähere zur Ausführung der Sätze 3 und 4 regelt der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch Erlass.

(4) Die Übermittlung von Einzelangaben an Hochschulen und sonstige Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger wissenschaftlicher Forschung erfolgt unter den Voraussetzungen des § 16 Abs. 6 Bundesstatistikgesetz.

§ 6

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den schwerwiegenden Unfall mit Sachschaden im Sinne des § 2 Abs. 1 näher zu bestimmen.

§ 7

entfällt

Inkrafttreten

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Berlin, den 23. November 1994

Der Bundespräsident
Roman Herzog

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

Anhang D

Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes

Vom 21. Dezember 1994

Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1994, Teil I

Auf Grund des § 6 des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491) neu gefaßt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

§ 1

Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im Sinne des § 2 Abs. 1 des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 15. Juni 1990, das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491) geändert worden ist, liegt vor, wenn nach den Feststellungen der Beamten des Polizeidienstes

1. als Unfallursache

- (a) eine Ordnungswidrigkeit, bei der gemäß Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2043), in der jeweils geltenden Fassung eine Geldbuße festzusetzen ist, oder
- (b) eine Straftat, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr begangen worden ist, anzunehmen ist und

- 2. mindestens ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muß.

Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt auch vor, wenn ohne Rücksicht auf Art des Sachschadens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung gestanden hat.

§ 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1995 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 21. Dezember 1994

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Knittel

Anhang E

VERKEHRSUNFALLANZEIGE

Blatt 1

P	S
---	---

--	--	--	--

SA1

Dienststelle		An Bußgeldbehörde/Staatsanwaltschaft		Eingangsstempel		Tatbestandsaufnahme <input type="checkbox"/>	
Tgb.Nr.:		Ordnungswidrigkeit				Protokollaufnahme <input type="checkbox"/>	
		verjährt am:		<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 2 6 7 12 </div>		RB Krs Gem	
Unfallart 37 Zusammenstoß m. and. Fahrzeug, das anfährt, anhält o. im ruh. Verkehr steht vorausfährt oder wartet seitlich in gleicher Richtung fährt entgegenkommt einbiegt oder kreuzt Zusammenstoß zw. Fzg. und Fußgänger Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn Abkommen von Fahrbahn nach rechts Abkommen von Fahrbahn nach links Unfall anderer Art		Behördenkennung <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 13 18 </div>		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr) <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 19 24 </div>		Unfallzeit (h/min) <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 25 28 </div>	
		Anzahl der Beteiligten <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 29 30 31 32 </div>		Getötete <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 33 34 </div>		Leichtverletzte <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 35 36 </div>	
		Schwerverletzte <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 37 38 </div>		Gesamtsachschaden (volle DM) <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 39 40 </div>		Alkohol- einw. 1 <input type="checkbox"/> Kfz nicht fahrbereit 1 <input type="checkbox"/> Gefahr- out 1 <input type="checkbox"/> §142 StGB 1 <input type="checkbox"/>	
		Unfallort (Gemeinde, Ortsteil, Kreis, Straße, Richtungsfahrbahn)					
Charakteristik der Unfallstelle 38-40 Kreuzung Einmündung Grundstücksein- oder -ausfahrt Steigung Gefälle Kurve		Fahrtrichtung innerorts 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> außerorts 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> Ordn.-Nr. 13 14 aufsteig. 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> absteig. 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> Straßenschlüssel 15 23 Haus-Nr. 24 27		Straßenkl. 28 29 Straßen-Nr. 32 33 Buchstabe 34 39 km 40 46 47		von Netzknoten A 48 nach Netzknoten B 54 55 Buchstabe 56 Station 60	
Besonderheiten der Unfallstelle 41-43 Schienengleicher Wegübergang Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) Fußgängerfurt Haltestelle Arbeitsstelle Verkehrsberuhigter Bereich (Z.325)		Unfallkategor. 61 62 64 Unfalltyp 65 67 Sondererhebung 68		Unfallfolge 78		Sondermerkmal gesteckt	
Lichtzeichenanlage 44 in Betrieb 8 außer Betrieb 9		Geschwindigkeitsbegrenzung 46 48 (durch 7774/774 1 angeordnet - km/h)		Lichtverhältnisse 49 Tageslicht 0 Dämmerung 1 Dunkelheit 2		Straßenzustand 52-53 Trocken 0 Naß/Feucht 1 Winterglatt 2 Schlüpfrig (Öl, Dung, Laub usw.) 5	
Aufprall auf Hindernis neben der Fahrbahn 55 Baum 0 Mast 1 Widerlager 2 Schutzplanke 3 sonst. Hindernis 4 kein Aufprall 5		Vorläufig festgestellte Ursachen gemäß Verzeichnis Nr. 01-69 Ord. Nr. 58 59 60 61 62 63 64 65 Ord. Nr. 66 67 68 69 70 71 72 73 gemäß Verzeichnis Nr. 70-89 74 75 76 77		Unfallhergang: (roof. Handskizze)		Folgeblatt <input type="checkbox"/>	

- Verkehrsunfallanzeige. Bl.1 - Ausf. f. statistische Aufbereitung -

(Datum) (Unterschrift und Amtsbezeichnung d. aufnehmenden Beamten/in)

Ausgeschwätzte Felder werden statistisch nicht erfaßt.

SA3

--	--	--	--

Blatt 2	Behördenkennung		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)		Unfallzeit (h/min)																																																							
	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>								<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>								<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																																											
Beteiligte Personen und Fahrzeuge	<table border="1"> <tr> <td>Ord.-Nr.</td> <td>§ 142 StGB</td> <td>Kind</td> <td>Jugendl.</td> <td>Heranw.</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Alkoholeinw.</td> <td>BAK-Wert</td> <td colspan="2">AAK-Wert</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>16</td> <td>18</td> <td>18A (55) 18C (57)</td> </tr> </table>	Ord.-Nr.	§ 142 StGB	Kind	Jugendl.	Heranw.	13	14	15			Alkoholeinw.		BAK-Wert	AAK-Wert				16	18	18A (55) 18C (57)	<table border="1"> <tr> <td>Ord.-Nr.</td> <td>§ 142 StGB</td> <td>Kind</td> <td>Jugendl.</td> <td>Heranw.</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Alkoholeinw.</td> <td>BAK-Wert</td> <td colspan="2">AAK-Wert</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>16</td> <td>18</td> <td>18A (55) 18C (57)</td> </tr> </table>	Ord.-Nr.	§ 142 StGB	Kind	Jugendl.	Heranw.	13	14	15			Alkoholeinw.		BAK-Wert	AAK-Wert				16	18	18A (55) 18C (57)																		
Ord.-Nr.	§ 142 StGB	Kind	Jugendl.	Heranw.																																																								
13	14	15																																																										
Alkoholeinw.		BAK-Wert	AAK-Wert																																																									
		16	18	18A (55) 18C (57)																																																								
Ord.-Nr.	§ 142 StGB	Kind	Jugendl.	Heranw.																																																								
13	14	15																																																										
Alkoholeinw.		BAK-Wert	AAK-Wert																																																									
		16	18	18A (55) 18C (57)																																																								
Alkoholeinwirkung	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																																																											
Familiennamen - auch Geburtsname - Vornamen Straße, Nr. PLZ, Wohnort Beruf																																																												
Geburtsdatum/ Staatsangehörigkeit/Geschlecht	<table border="1"> <tr> <td>Tag</td> <td>Monat</td> <td>Jahr</td> <td>Staatsang.</td> <td>männl.</td> <td>weibl.</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td></td> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> <td>26</td> </tr> </table>		Tag	Monat	Jahr	Staatsang.	männl.	weibl.					1	2	19		22	23	24	26	<table border="1"> <tr> <td>Tag</td> <td>Monat</td> <td>Jahr</td> <td>Staatsang.</td> <td>männl.</td> <td>weibl.</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td></td> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> <td>26</td> </tr> </table>			Tag	Monat	Jahr	Staatsang.	männl.	weibl.					1	2	19		22	23	24	26																			
Tag	Monat	Jahr	Staatsang.	männl.	weibl.																																																							
				1	2																																																							
19		22	23	24	26																																																							
Tag	Monat	Jahr	Staatsang.	männl.	weibl.																																																							
				1	2																																																							
19		22	23	24	26																																																							
Geburtsort Kreis Gesetzliche(r) Vertreter(in): Name Straße, Nr. PLZ, Wohnort																																																												
Art der Verkehrsbeteiligung	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>29</td> </tr> </table>				28	29	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>29</td> </tr> </table>					28	29																																															
28	29																																																											
28	29																																																											
Erforderliche Fahrerlaubnis vorhanden/Ausstellungsdatum	<table border="1"> <tr> <td>Nein</td> <td>wenn ja: Klasse</td> <td>Tag</td> <td>Monat</td> <td>Jahr</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>30</td> <td></td> <td>31</td> <td></td> <td>34</td> </tr> </table>		Nein	wenn ja: Klasse	Tag	Monat	Jahr		1				30		31		34	<table border="1"> <tr> <td>Nein</td> <td>wenn ja: Klasse</td> <td>Tag</td> <td>Monat</td> <td>Jahr</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>30</td> <td></td> <td>31</td> <td></td> <td>34</td> </tr> </table>			Nein	wenn ja: Klasse	Tag	Monat	Jahr		1				30		31		34																									
Nein	wenn ja: Klasse	Tag	Monat	Jahr																																																								
	1																																																											
30		31		34																																																								
Nein	wenn ja: Klasse	Tag	Monat	Jahr																																																								
	1																																																											
30		31		34																																																								
Andere Fahrerlaubnis Besondere Fahrerlaubnis/ Fahrerlaubnis/Prüfbescheinigung																																																												
Fahrzeughalter(in)/Staatsang. Straße, Nr. PLZ, Wohnort																																																												
SA4	Kfz		Kfz		Kfz																																																							
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>21</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>32</td> </tr> </table>								21						23	26	27	28	29	32	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>21</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>32</td> </tr> </table>								21						23	26	27	28	29	32	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>21</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>32</td> </tr> </table>								21						23	26	27	28	29	32
	21																																																											
	23	26	27	28	29	32																																																						
21																																																												
23	26	27	28	29	32																																																							
21																																																												
23	26	27	28	29	32																																																							
Hersteller/Typ		<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>21</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>32</td> </tr> </table>								21						23	26	27	28	29	32	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>21</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>32</td> </tr> </table>								21						23	26	27	28	29	32																			
21																																																												
23	26	27	28	29	32																																																							
21																																																												
23	26	27	28	29	32																																																							
Amtl. Kennzeichen nach der StVZO		<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>32</td> </tr> </table>								23	26	27	28	29	32	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>32</td> </tr> </table>								23	26	27	28	29	32																															
23	26	27	28	29	32																																																							
23	26	27	28	29	32																																																							
Anderes Kennzeichen		<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>35</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>37</td> <td>42</td> <td>43</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>								33	35					36	37	42	43			<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>35</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>37</td> <td>42</td> <td>43</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>								33	35					36	37	42	43																					
33	35																																																											
36	37	42	43																																																									
33	35																																																											
36	37	42	43																																																									
Nationalitätskennzeichen (außer „D“)		<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>35</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>37</td> <td>42</td> <td>43</td> </tr> </table>						33	35			36	37	42	43	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>35</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>37</td> <td>42</td> <td>43</td> </tr> </table>						33	35			36	37	42	43																															
33	35																																																											
36	37	42	43																																																									
33	35																																																											
36	37	42	43																																																									
Benutzer/Zusatzsignatur		<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>37</td> <td>42</td> <td>43</td> </tr> </table>						36	37	42	43	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>37</td> <td>42</td> <td>43</td> </tr> </table>						36	37	42	43																																							
36	37	42	43																																																									
36	37	42	43																																																									
Befördertes Gefahrgut	<table border="1"> <tr> <td>UN-Nummer</td> <td>sonstiges Gefahrgut</td> <td>Nr. der Ausnahmereverordnung</td> <td>Freisetzung von Gefahrgut</td> </tr> <tr> <td>44</td> <td>47</td> <td>48</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>44</td> <td>47</td> <td>48</td> <td>51</td> </tr> </table>		UN-Nummer	sonstiges Gefahrgut	Nr. der Ausnahmereverordnung	Freisetzung von Gefahrgut	44	47	48	51					44	47	48	51	<table border="1"> <tr> <td>UN-Nummer</td> <td>sonstiges Gefahrgut</td> <td>Nr. der Ausnahmereverordnung</td> <td>Freisetzung von Gefahrgut</td> </tr> <tr> <td>44</td> <td>47</td> <td>48</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>44</td> <td>47</td> <td>48</td> <td>51</td> </tr> </table>		UN-Nummer	sonstiges Gefahrgut	Nr. der Ausnahmereverordnung	Freisetzung von Gefahrgut	44	47	48	51					44	47	48	51																								
UN-Nummer	sonstiges Gefahrgut	Nr. der Ausnahmereverordnung	Freisetzung von Gefahrgut																																																									
44	47	48	51																																																									
44	47	48	51																																																									
UN-Nummer	sonstiges Gefahrgut	Nr. der Ausnahmereverordnung	Freisetzung von Gefahrgut																																																									
44	47	48	51																																																									
44	47	48	51																																																									
Unfallfolgen bei Beteiligten Personenschaden	<table border="1"> <tr> <td>getötet</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>schwerv.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>leichtv.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>56</td> </tr> </table>		getötet	1	schwerv.	2	leichtv.	3		56	<table border="1"> <tr> <td>getötet</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>schwerv.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>leichtv.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>56</td> </tr> </table>		getötet	1	schwerv.	2	leichtv.	3		56	<table border="1"> <tr> <td>getötet</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>schwerv.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>leichtv.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>56</td> </tr> </table>		getötet	1	schwerv.	2	leichtv.	3		56																														
getötet	1																																																											
schwerv.	2																																																											
leichtv.	3																																																											
	56																																																											
getötet	1																																																											
schwerv.	2																																																											
leichtv.	3																																																											
	56																																																											
getötet	1																																																											
schwerv.	2																																																											
leichtv.	3																																																											
	56																																																											
Sachschaden (volle DM)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57</td> <td>63</td> <td>64</td> <td>66</td> <td>67</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>72</td> <td>73</td> <td>75</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>								57	63	64	66	67	69	70	72	73	75			<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57</td> <td>63</td> <td>64</td> <td>66</td> <td>67</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>72</td> <td>73</td> <td>75</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>								57	63	64	66	67	69	70	72	73	75																						
57	63	64	66	67	69																																																							
70	72	73	75																																																									
57	63	64	66	67	69																																																							
70	72	73	75																																																									
Verwarnung																																																												
Vordruck-Nr. ausgehändigt/ Versendung angeordnet																																																												
Unfallfolgen bei sonstigen Geschädigten	<table border="1"> <tr> <td>Ord.-Nr.</td> <td>Name, Vorname, Straße, PLZ, Wohnort</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Ord.-Nr.	Name, Vorname, Straße, PLZ, Wohnort			<table border="1"> <tr> <td>Art des Sachschadens</td> <td>Sachschaden (volle DM)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Art des Sachschadens	Sachschaden (volle DM)																																																		
Ord.-Nr.	Name, Vorname, Straße, PLZ, Wohnort																																																											
Art des Sachschadens	Sachschaden (volle DM)																																																											

Blatt 3		Behördenkennung	Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)		Unfallzeit (h/min)						
Ord.- Nr.	Sonstige Geschädigte Name, Vorname, PLZ Wohnort, Straße	Alter u. Geschl. (m=männl.) (w=weibl.)	1. Art des Sachschadens und der bekannten Verletzungen 2. Angabe, ob <table border="0"> <tr> <td>getötet</td> <td>a)</td> </tr> <tr> <td>schwerverletzt</td> <td>b)</td> </tr> <tr> <td>leichtverletzt</td> <td>c)</td> </tr> </table>		getötet	a)	schwerverletzt	b)	leichtverletzt	c)	Sach- schaden (volle DM)
getötet	a)										
schwerverletzt	b)										
leichtverletzt	c)										
Schäden oder Spuren an Fahrzeugen, die auf den Unfallhergang schließen lassen, techn. Mängel der beteiligten Fahrzeuge unter Angabe der Ordn.-Nr.:											
Besonderheiten zur Verkehrslage, zum Unfallort, zur Verkehrsregelung usw., soweit nicht auf Blatt 1 vermerkt:											

Unser Service für SIE !

Das Statistische Bundesamt bietet Ihnen zu den Daten der Straßenverkehrsunfallstatistik, zu weiteren Verkehrsstatistiken sowie zum Gesamtgebiet der amtlichen Statistik einen umfassenden Informationsservice.

Internet

Auf der Themenseite „Verkehr“ der Homepage des Statistischen Bundesamtes (www.destatis.de) veröffentlichen wir ausgewählte Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik, u.a. zu polizeilich erfassten Unfällen, Getöteten, Verletzten sowie Unfallursachen der letzten drei Jahre sowie Ergebnisse aus weiteren verkehrsstatistischen Erhebungen.

Die vorliegende Broschüre kann auch auf dieser Themenseite aus dem Internet kostenfrei heruntergeladen werden.

Unter www.destatis.de und dem Link „Presse“ finden Sie alle aktuellen Pressemitteilungen und können nach Thema oder Veröffentlichungsdatum recherchieren. Für Ihre Planung bieten wir in unserem „Wochenkalender“ eine Vorschau auf die Pressemitteilungen der Folgeweche. Über unseren „E-Mail-Presseverteiler“ können Sie sich die Pressemitteilungen auch zumailen lassen.

Persönlicher Informationsservice über Post, Telefon, Telefax und E-Mail

Sie erreichen uns montags bis donnerstags von 8 bis 17 Uhr und freitags von 8 bis 15 Uhr.

Journalisten wenden sich bitte direkt an die Pressestelle unter der Rufnummer (0611) 75-3444, die Faxverbindung lautet (0611) 75-3976 und die E-Mail-Anschrift ist presse@destatis.de.

Ihre Anfragen werden von uns schnellstmöglich beantwortet oder an einen auf Ihre Belange direkt eingehenden Experten weitergeleitet. Für Interviews vermitteln wir Ihnen sachkundige Gesprächspartner.

Gerne beantworten wir Ihnen individuelle Fragen zu den Inhalten der vorliegenden Broschüre, bitte wenden Sie sich an unsere Mitarbeiter:

Gruppe „VC – Verkehr“
Tel. (0611) 75-2498
E-Mail: verkehrsunfaelle@destatis.de

Oder schreiben Sie uns:

Statistisches Bundesamt
Gruppe „VC – Verkehr“
65180 Wiesbaden

Allgemeine Fragen zum Statistischen Bundesamt und seinem Datenangebot beantworten Ihnen die Kolleginnen und Kollegen des Allgemeinen Informationsservice:
Telefon: (0611) 75-2405, Telefax: (0611) 75-3330, E-Mail: info@destatis.de.

Wenden Sie sich an uns, wir helfen Ihnen gerne weiter!