

Dipl.-Volkswirtin Ingeborg Vorndran

Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010

In diesem Jahr feiert Deutschland das 125-jährige Jubiläum des Automobils. Nicht viele Erfindungen haben die Welt so nachhaltig geprägt wie die des Automobils im Jahr 1886. Das Automobil ermöglicht eine schnelle, unabhängige Fortbewegung und veränderte somit den Alltag der Menschen nachhaltig. Allerdings hatte die zunehmende Motorisierung auch ihren Preis: Bereits zwanzig Jahre nach der Patentierung des ersten Autos sah sich die Regierung des Deutschen Reiches veranlasst, eine „Statistik der beim Betrieb von Kraftfahrzeugen vorkommenden schädigenden Ereignisse“ einzuführen. Diese Statistik wird seit 1906 – mit Unterbrechungen aufgrund der beiden Weltkriege – durchgeführt, in der jetzigen Form seit 1953.

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

In diesem Beitrag werden wichtige Ergebnisse über das Unfallgeschehen auf deutschen Straßen im Jahr 2010 dargestellt und auf mittelfristige Veränderungen hingewiesen. Dabei wird auch auf die Entwicklung des Unfallgeschehens in der Europäischen Union (EU) und auf deren Zielvorgabe, die Zahl der Verkehrstoten von 2001 bis zum Jahr 2010 zu halbieren, eingegangen.

2010: Viele Unfälle, aber deutlich weniger Verunglückte

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

Tabelle 1 Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

	2010	2009	Veränderung
	Anzahl		
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2 411 271	2 313 453	+ 4,2
Unfälle mit Personenschaden	288 297	310 806	- 7,2
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.)	92 107	89 519	+ 2,9
sonstige Sachschadensunfälle	2 030 867	1 913 128	+ 6,2
Verunglückte insgesamt	374 818	401 823	- 6,7
Getötete	3 648	4 152	- 12,1
Schwerverletzte	62 620	68 567	- 8,7
Leichtverletzte	308 550	329 104	- 6,2

Weiterhin rückläufig war im Jahr 2010 die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, sie ging um 7,2% auf 288 297 zurück. Bei diesen Unfällen verunglückten insgesamt 374 818 Personen, das waren 6,7% Fahrzeugbenutzer und Fußgänger weniger als im Jahr 2009.

Besonders erfreulich ist, dass die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2010 noch stärker abgenommen hat. 3 648 Menschen kamen auf deutschen Straßen ums Leben, das waren 504 Personen oder 12% weniger als im Vorjahr. Die Zahl der Schwerverletzten ging im Vergleich zum Jahr 2009 um 8,7% zurück, die der Leichtverletzten um 6,2%.

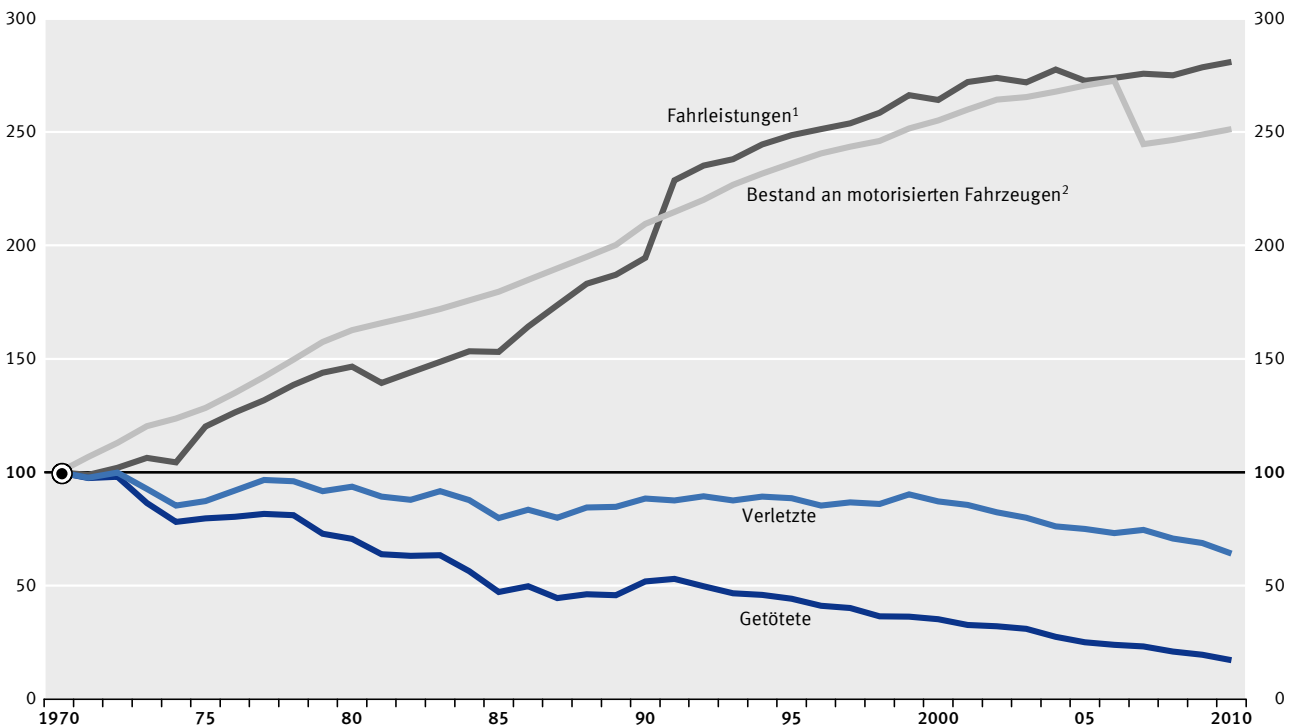
Insgesamt zeigt die Unfallentwicklung der letzten zehn Jahre für Deutschland, dass die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle kaum zurückgegangen und in den letzten beiden Jahren sogar gestiegen ist. Im Jahr 2010 musste die Polizei 2,6% mehr Unfälle aufnehmen als im Jahr 2000. Deutlich zurückgegangen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

Geringste Zahl von Todesopfern seit 60 Jahren

Mit 3 648 Personen gab es im Jahr 2010 so wenig Verkehrstote wie noch nie auf deutschen Straßen seit 1950. Zwar wurde die Statistik über Straßenverkehrsunfälle erst im Jahr 1953 wieder eingeführt, doch liegen bereits für das Jahr 1950 bundesweite Zahlen (bezogen auf das heutige Bundesgebiet, aber ohne das Saarland) vor: 7 408 Menschen kamen damals bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Für 1953 liegt erstmals die Zahl der Verkehrstoten nach dem heutigen Gebietsstand vor: 12 631 Verkehrstote bei einem Bestand von fast 4,8 Millionen motorisierten Fahrzeugen bedeuteten fast 27 Tote je 10 000 Fahrzeuge. In den Folgejahren stiegen sowohl die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen als auch der Fahrzeugbestand weiter. Der Höchststand wurde 1970 mit 21 332 Verkehrstoten gezählt, der Kraftfahrzeugbestand war damals auf 20,8 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Je 10 000 Fahrzeuge wurden somit zehn im Straßenverkehr getötete Personen registriert. Seitdem ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten fast kontinuierlich gesunken, mit Ausnahme der ersten zwei Jahre nach dem Mauerfall. Durch ein erheblich gestiegenes Verkehrsaufkommen bei schlechtem Straßenzustand in Verbindung mit einer Umstellung auf schnellere Autos aus

Schaubild 1 Getötete, Verletzte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen, Fahrleistungen

1970 = 100



1 Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin. Bis einschließlich 1990 früheres Bundesgebiet. 2010 laut Schätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen.

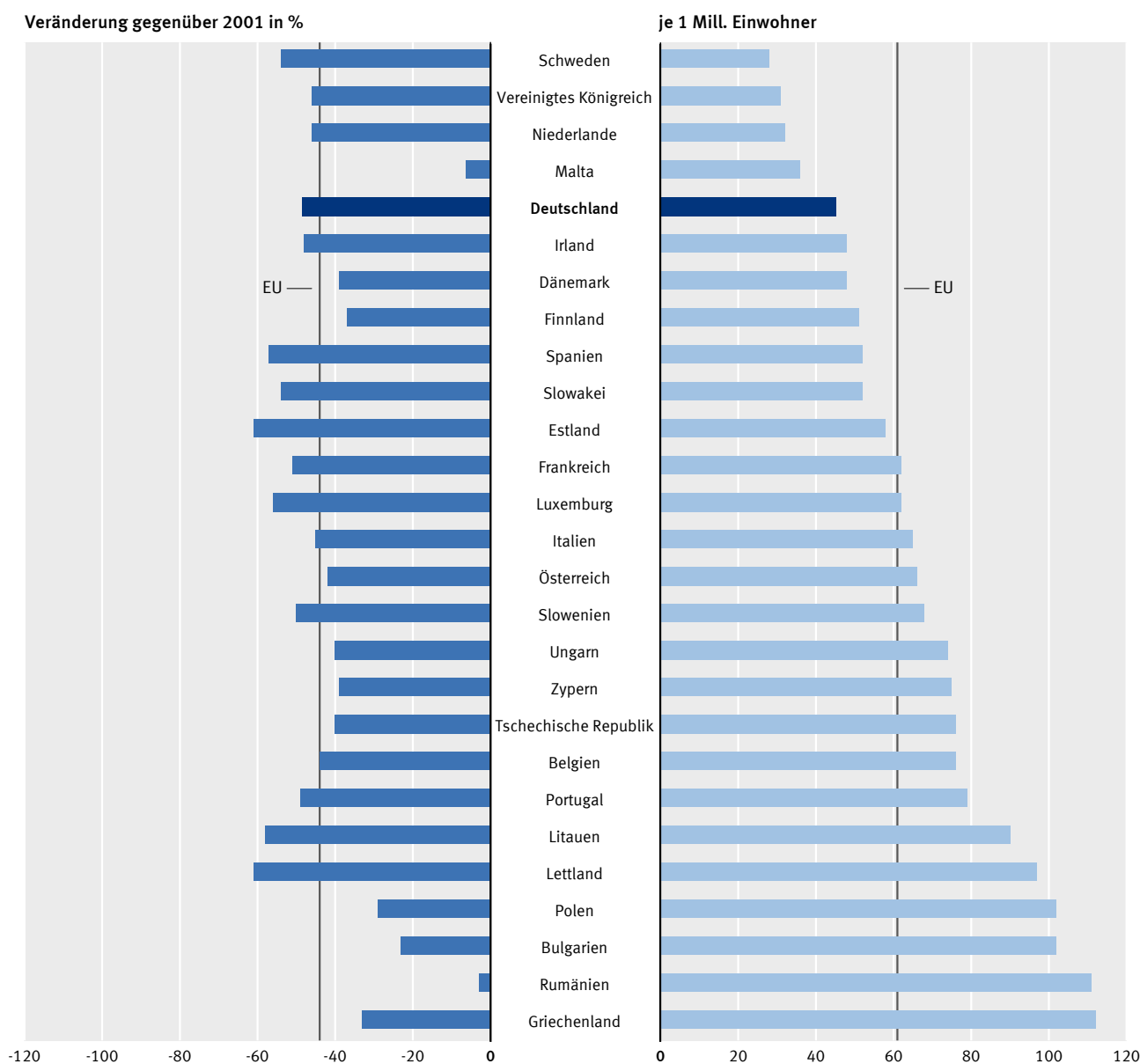
2 Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg: 1991 und 1992 im Statistischen Bundesamt geschätzt. Ab 2007 Fahrzeugbestand ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge.

dem Westen stieg damals die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen in den neuen Bundesländern. Im Jahr 2010 sank die Zahl der Verkehrsoffer bundesweit auf einen neuen Tiefstand, während die Zahl der motorisierten Fahrzeuge weiter auf 52,3 Millionen zugenommen hat. Bezogen auf den Kraftfahrzeugbestand gab es im vergangenen Jahr weniger als eine getötete Person je 10 000 Fahrzeuge. Insgesamt war das auf den Fahrzeugbestand bezogene Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, im Jahr 1950 demzufolge 43-mal höher als im Jahr 2010.

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig: Verkehrsrechtliche Regelungen, wie beispielsweise die Einführung

der Helmtrage- und Gurtanlegepflicht und die Senkungen der Höchstgrenze für den Blutalkoholkonzentrationswert haben ebenso dazu beigetragen wie eine ständige Verbesserung der Sicherheit und der technischen Ausstattung der Fahrzeuge. Auch straßenbauliche Maßnahmen, eine verstärkte Verkehrssteuerung, mehr Verkehrskontrollen sowie die Einrichtung von Fußgängerzonen und Radwegen, die geschützte von ungeschützten Verkehrsteilnehmern trennen, haben Anteil an dieser positiven Entwicklung der Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben gekommenen Menschen. Nicht zuletzt haben eine stärkere Verkehrserziehung und -aufklärung sowie eine verbesserte medizinische Erstversorgung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert.

Schaubild 2 Bei Straßenverkehrsunfällen Getötete in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union 2010



Quelle: CARE (EU road accidents database).
Teilweise vorläufige Ergebnisse. Innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.

EU-Zielvorgabe knapp verfehlt

Die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist auch ein gesamt-europäisches Ziel. Um dieses zu erreichen, hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften in ihrem „Weißbuch Verkehr“¹ aus dem Jahr 2001 das Ziel gesetzt, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen bis 2010 zu halbieren. Nun liegen erste, vorläufige Zahlen der Europäischen Kommission für das Jahr 2010 vor.

Nach den vorliegenden Ergebnissen kamen im Jahr 2010 EU-weit 30 700 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Bezogen auf die gesamte Bevölkerung aller EU-Länder waren dies durchschnittlich 61 Personen je eine Million Einwohner. In Deutschland waren es 45 Personen je eine Million Einwohner. Mit diesem Wert liegt die Bundesrepublik Deutschland innerhalb der 27 EU-Länder auf Rang fünf, einem Platz, den sie nun seit drei Jahren belegt. In Schweden starben, gemessen an der Einwohnerzahl, mit 28 Personen am wenigsten Menschen im Straßenverkehr – gefolgt vom Vereinigten Königreich mit 31 und den Niederlanden mit 32 Personen je eine Million Einwohner. Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, in den östlichen EU-Staaten; am größten war es in Griechenland mit 112, in Rumänien mit 111 sowie in Polen und in Bulgarien mit jeweils 102 Verkehrsopfern je eine Million Einwohner.

Im Jahr 2001, dem Basisjahr für das EU-Ziel, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, gab es in den 27 Ländern der EU (Stand: 31. Dezember 2010) insgesamt rund 54 300 Unfalltote im Straßenverkehr. Um eine Halbierung dieser Zahl zu erreichen, hätte sie in der EU auf rund 27 000 getötete Personen im Jahr 2010 zurückgehen müssen. Nach den bisher vorliegenden Zahlen für den Zeitraum 2001 bis 2010 lag

der Rückgang europaweit bei 44 % auf 30 700 Verkehrstote. Damit wurde in punkto Verkehrssicherheit auf europäischen Straßen zwar viel bewirkt, das Ziel aber um 6 Prozentpunkte verfehlt.

In Deutschland ging die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen im genannten Zeitraum um fast 48 % zurück: 2010 wurden 3 329 Verkehrstote weniger gezählt als im Jahr 2001. Damit hat auch Deutschland das gesetzte Ziel verfehlt, wenngleich nur um knapp 2 Prozentpunkte. Von den 27 EU-Mitgliedstaaten ist es nach den vorliegenden Ergebnissen neun Ländern gelungen, die Zahl der Verkehrstoten auf die Hälfte zu reduzieren. Dies waren neben fünf osteuropäischen Ländern auch Frankreich, Luxemburg, Schweden und Spanien.

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

Gemessen an der Einwohnerzahl starben die meisten Menschen in Brandenburg

Zur positiven Entwicklung der Zahl der Verunglückten im deutschen Straßenverkehr im Jahr 2010 haben alle Bundesländer beigetragen: Im Vergleich zum Vorjahr kamen in allen

¹ Europäische Kommission: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ vom 12. September 2001 [KOM(2001)370 endgültig].

Tabelle 2 Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2010 nach Bundesländern

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

¹ Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2009.

Bundesländern weniger Menschen bei Verkehrsunfällen zu Schaden. Am stärksten ging die Zahl der Verunglückten in Mecklenburg-Vorpommern (-14%), in Niedersachsen (-9,9%) und in Thüringen (-9,2%) zurück.

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

Bezogen auf die Einwohnerzahlen ist in einzelnen Bundesländern das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, größer als in anderen. So war dieses Risiko in Bayern mit 546 Verunglückten je 100 000 Einwohner am größten, gefolgt vom Saarland und Bremen mit jeweils 521 Personen je 100 000 Einwohner. Der Wert für Deutschland insgesamt lag bei 458 Verunglückten je 100 000 Einwohner.

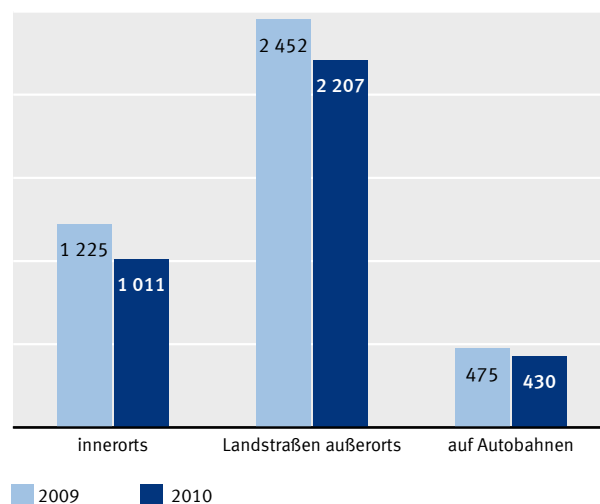
Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, war im Jahr 2010 in Brandenburg mit 76 Todesopfern je eine Million Einwohner am größten. Aber auch in Sachsen-Anhalt (67 Verkehrstote je eine Million Einwohner) und in Mecklenburg-Vorpommern (65) lagen die Werte wesentlich höher als der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

Im Vergleich zum Jahr 2000 hat sich in Deutschland das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, analog zur Zahl der Verkehrstoten entwickelt – es ist bis zum Jahr 2010 ebenfalls um 51% zurückgegangen. Unter den Bundesländern hat sich dieses Risiko in den letzten zehn Jahren am stärksten in den vier ostdeutschen Ländern Mecklenburg-Vorpommern (-68%), Sachsen, Thüringen (jeweils -60%) und Brandenburg (-53%) verringert. Damit hat sich, lässt man Berlin aus der Betrachtung heraus, dieses Risiko in den östlichen Bundesländern in den letzten zehn Jahren insgesamt günstiger entwickelt als in den westlichen. Zwar ist das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, nach wie vor im Osten höher als im Westen, aber die Werte haben sich deutlich angenähert: Im Jahr 2000 starben in den östlichen Bundesländern 137, in den westlichen 85 Menschen je eine Million Einwohner bei einem Verkehrsunfall. Bis zum Jahr 2010 sind diese Werte für den Osten auf 58 und für den Westen auf 44 Menschen je eine Million Einwohner gesunken. Die Differenz hat sich somit von 52 Personen im Jahr 2000 auf 14 Personen im Jahr 2010 verringert.

Unfälle auf Landstraßen außerorts am gefährlichsten

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

Schaubild 3 Bei Straßenverkehrsunfällen Getötete nach Ortslage



2011 - 01 - 0478

Im Vergleich zu 2009 gab es 2010 auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften mit über 17% den stärksten Rückgang bei der Zahl der Getöteten. Auf Landstraßen außerorts kamen 10% und auf Autobahnen 9,5% weniger Menschen ums Leben.

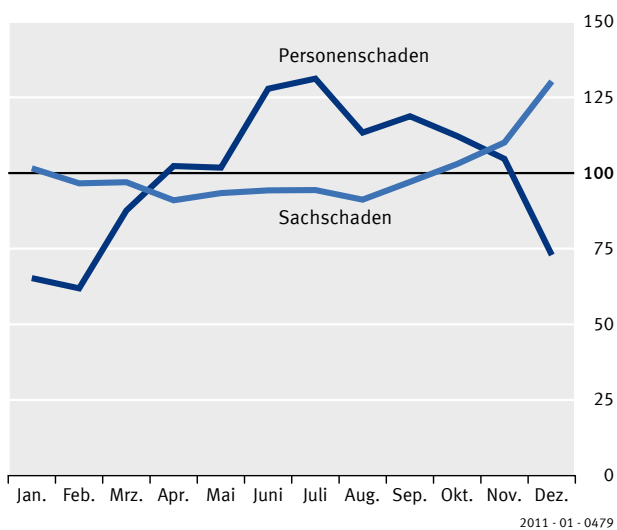
Mittelfristig, das heißt im Zeitraum von 2000 bis 2010, hat die Zahl der Getöteten auf Straßen außerorts (Landstraßen: -54%; Autobahnen: -53%) stärker abgenommen als auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften (-45%).

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

Die Entwicklung des Unfallgeschehens im Jahr 2010 gegenüber 2009 ist stark durch die Witterungsverhältnisse

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

Schaubild 4 Unfälle mit Personen- und Sachschaden 2010
Monatsdurchschnitt = 100



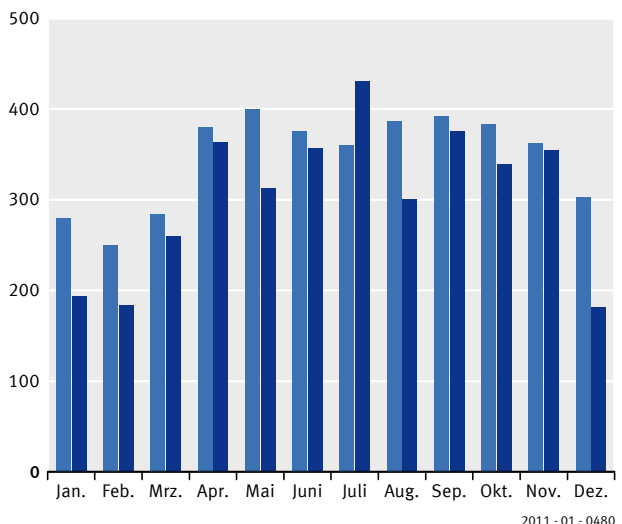
Der Einfluss der Witterung auf die Unfallentwicklung ist im Jahr 2010 besonders in den Monaten Januar, Februar und Dezember zu erkennen, in denen stark winterliche Straßenverhältnisse vorlagen. So wurde die Polizei am häufigsten im Dezember zu einem Unfall gerufen. Mit 248 062 Unfällen hatte dieser Monat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

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

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

Analog zu den Unfällen mit Personenschaden, von denen sich die Mehrzahl im Juli ereignete, kamen auch die meisten der Todesopfer im Straßenverkehr im Juli 2010 ums Leben. Mit 431 Menschen waren das 12 % aller Verkehrstoten im Jahr 2010. Die wenigsten Unfalltote waren im unfallreichsten Monat, dem Dezember, zu beklagen, nämlich 181 Personen. Zugleich wurde im Dezember der stärkste Rückgang dieser Zahl (- 40 %) gegenüber einem Vorjahresmonat verzeichnet. Aber auch in den beiden anderen Monaten Januar (- 31 %) und Februar (- 26 %) gab es witterungsbedingt relativ wenig Unfalltote. In den drei genannten Wintermonaten lag die Zahl der getöteten Personen jeweils unter 200, während in den übrigen Monaten des Jahres durchschnittlich rund 340 Menschen ihr Leben im Straßenverkehr verloren. Anders betrachtet: Mehr als die Hälfte des Gesamtrückgangs (- 504 Personen) der Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2010 gegenüber 2009 ist auf diese drei Monate zurückzuführen.

Schaubild 5 Bei Straßenverkehrsunfällen Getötete



Freitag war der unfallreichste Tag

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

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

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ wieder Unfallursache Nummer eins

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

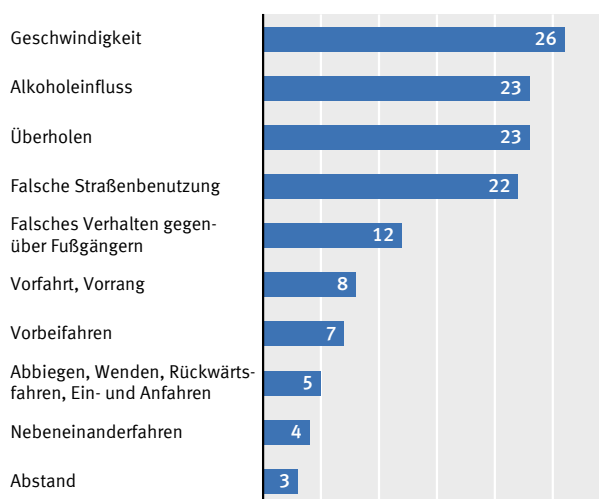
Schlechte Straßenverhältnisse waren im Jahr 2010 bei 29 206 Unfällen mit Personenschaden für den Unfall mit verantwortlich. Meist waren es schnee- beziehungsweise eisglatte oder regennasse Straßen. Durch den strengen Winter hat sich die Zahl der Unfälle durch „Schnee und Eis auf den Straßen“ im Jahr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

Bei den Fahrzeugführern war im Jahr 2010 mit einem Anteil von 16% eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wieder das häufigste Fehlverhalten. Dies war seit vielen Jahren so, nur in den Jahren 2008 und 2009 hatten bei Unfällen mit Personenschaden Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ an erster Stelle der fahrer-

bezogenen Unfallursachen gestanden. Dieses Fehlverhalten wurde den Fahrern im Jahr 2010 am zweithäufigsten (15%) angelastet. An dritter Stelle stand im Jahr 2010 die Missachtung der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges anderer Fahrzeuge (14%).

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

Schaubild 6 Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden 2010 nach Unfallursachen



2011 - 01 - 0481

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

Wegen der Unfallschwere steht die Reduzierung der Zahl von Alkoholunfällen seit vielen Jahren im Blickpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Einführung der 0,5-Promillegrenze im Mai 1998, das Alkoholverbot für Fahranfänger

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

seit August 2007, viele Kampagnen zur Aufklärung über die Auswirkungen von Alkohol am Steuer sowie die immer wiederkehrende Diskussion über die Einführung einer 0,0-Promillegrenze für alle Fahrzeugführer belegen dies.

Eine Gegenüberstellung der Unfallergebnisse für das Jahr 2010 und der entsprechenden Zahlen aus dem Jahr 1997 beziehungsweise 2006 soll die Veränderungen bei den Alkoholunfällen nach Einführung der genannten Maßnahmen aufzeigen.

Die Zahl alkoholbedingter Unfälle ist seit 1997 um mehr als die Hälfte zurückgegangen

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

Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik hat die Zahl der alkoholbedingten Unfälle seit der Senkung der Promillegrenze im Jahr 1998 – mit Ausnahme des Jahres 2007 – ständig abgenommen. Gegenüber 1997 ist sie um mehr als die Hälfte (– 52 %) gesunken, während die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle um 8,0 % gestiegen ist. Im gleichen Zeitraum waren bei Alkoholunfällen 76 % weniger Getötete zu beklagen, während der Rückgang bei der Gesamtzahl der Verkehrstoten mit – 57 % deutlich geringer war. Die positive Entwicklung bei den Alkoholunfällen lässt darauf schließen, dass die getroffenen Maßnahmen, wie die Senkung der Promillegrenze, Aufklärungskampagnen sowie mehr Verkehrskontrollen, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflusst haben.

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

Besonders häufig fallen junge Fahrer bei Unfällen durch Alkoholeinfluss auf. Im Durchschnitt ist jeder dritte alkoholisierte unfallbeteiligte Fahrer eines Personenkraftwagens ein(e) junge(r) Erwachsene(r) im Alter zwischen 18 und 24 Jahren. Deshalb wurde im August 2007 für alle Fahranfängerinnen und Fahranfänger bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres beziehungsweise während der Führerscheinprobezeit ein Alkoholverbot eingeführt.

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

Mehr getötete Businsassen

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

Tabelle 3 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

	Verunglückte		Veränderung	Darunter Getötete		Veränderung
	2010	2009		2010	2009	
	Anzahl		%	Anzahl	%	
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern	65 573	75 797	– 13,5	381	462	– 17,5
Mofas/Mopeds	17 247	19 914	– 13,4	74	99	– 25,3
Motorrädern	26 969	30 370	– 11,2	635	650	– 2,3
Personenkraftwagen	213 396	223 508	– 4,5	1 840	2 110	– 12,8
Kraftomnibussen	5 580	5 235	+ 6,6	32	12	X
Güterkraftfahrzeugen	11 539	10 354	+ 11,4	162	164	– 1,2
Fußgänger/-innen	30 139	32 238	– 6,5	476	591	– 19,5
Sonstige	9 955	9 642	+ 3,2	80	76	+ 5,3
Insgesamt ...	374 818	401 823	– 6,7	3 648	4 152	– 12,1

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

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

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

Jede(r) zweite bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2010 Getötete kam in einem Personenkraftwagen zu Tode, jede(r) sechste als Fahrer/-in beziehungsweise Mitfahrer/-in auf einem Motorrad, jede(r) achte als Fußgänger oder Fußgängerin und jedes zehnte Todesopfer bei Straßenverkehrsunfällen 2010 starb als Fahrradbenutzer/-in.

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

Sollen Aussagen über das Risiko einzelner Fahrzeugarten getroffen werden, ist es sinnvoll, die Zahl der Verunglückten auf den jeweiligen Fahrzeugbestand zu beziehen. Gemessen am jeweiligen Fahrzeugbestand verunglückten acht Benutzer von Mofas/Mopeds, sieben Motorradbenutzer und fünf Insassen von Personenkraftwagen je 1 000 Fahrzeuge. Das Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt zu werden, lag für Benutzer von Motorrädern bei 17 Getöteten je 100 000 Kraftfahrzeuge. Der entsprechende Wert für Mofa-/Mopedbenutzer und Insassen von Personenkraftwagen lag mit jeweils vier getöteten Personen je 100 000 Fahr-

zeuge deutlich niedriger. Aus diesen Zahlen wird deutlich, dass erstens das Verletzungsrisiko auf motorisierten Zweirädern insgesamt größer als im Auto ist. Zweitens sind die Unfallfolgen für Motorradbenutzer im Vergleich zu Mofa-/Mopedbenutzern sowie zu Insassen von Personenkraftwagen schwerwiegender. Das bestandsbezogene Risiko, bei einem Unfall mit einem Motorrad getötet zu werden, war im Jahr 2010 mehr als viermal so hoch wie bei einem Unfall mit Kleinkraftfahrzeugen und mit dem Auto. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Zweiradfahrer sind bei einem Unfall nahezu ungeschützt. Sie haben kein Blech um sich herum und bisher nur äußerst selten Airbags, die sie vor Verletzungen schützen. Das gegenüber anderen Zweiradbenutzern noch höhere Risiko für Motorradbenutzer, bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden, resultiert aus der wesentlich höheren Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges im Vergleich zu einem Kleinkraftfahrzeug. Demzufolge sind die Unfallfolgen oft schwerer. Bezogen auf den Bestand an Motorrädern hat das Risiko, bei einem Unfall mit einem Motorrad getötet zu werden, in den letzten Jahren allerdings nicht zugenommen, sondern sogar abgenommen.

Mehr Kinder verloren im Straßenverkehr ihr Leben

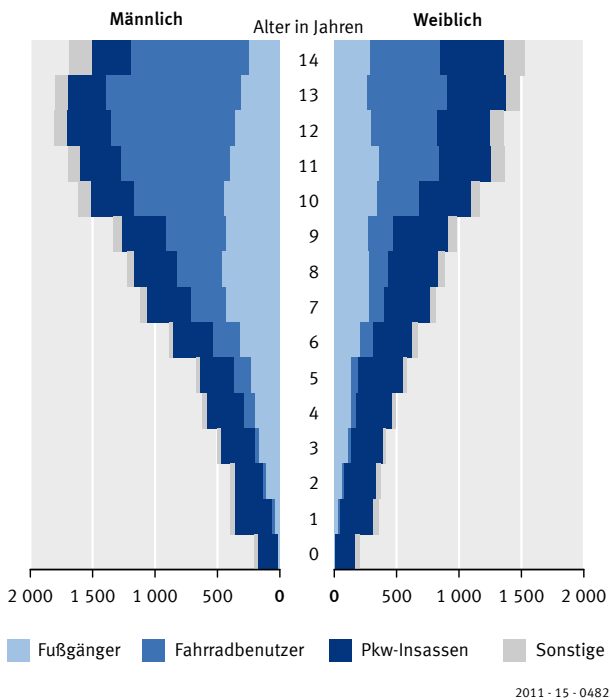
Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung der jüngsten Verkehrsteilnehmer. Im Durchschnitt des vergangenen Jahres kam alle 18 Minuten ein Kind im Alter unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt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

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

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

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

Schaubild 7 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder 2010 nach Art der Verkehrsbeteiligung



Das Schaubild 7 veranschaulicht die Zahl der verunglückten Kinder nach Alter, Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung. Dabei zeigt sich, dass Kleinkinder hauptsächlich in Personenkraftwagen verunglückten. Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren verunglückten etwa gleich häufig als Insasse eines Personenkraftwagens oder als Fußgänger. 10- bis 14-Jährige verunglückten dagegen meist auf ihrem Fahrrad. Außerdem – auch dies zeigt das Schaubild – waren Jungen im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen. Gegenüber einem Anteil der Jungen von 51 % an der Bevölkerung unter 15 Jahren waren 56 % der verunglückten Kinder männlich. Die Gründe für die höhere Unfallgefährdung dürften vor allem in der stärkeren Verkehrsbeteiligung der Jungen und in einer größeren Risikobereitschaft liegen.

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

Häufigste Unfallursache bei den 6- bis 14-jährigen Radfahrern, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, war eine falsche Straßenbenutzung (22 %), hier insbesondere die Benutzung der falschen Fahrbahn. Den gleichaltrigen Fußgängern wurde vor allem angelastet, beim Über-

schreiten der Fahrbahn nicht auf den Verkehr geachtet zu haben (48 %).

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

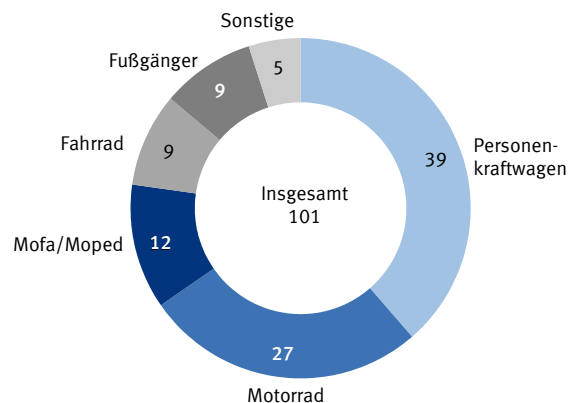
In den letzten zehn Jahren ist das Risiko für Kinder, im Straßenverkehr zu sterben, von 19 Kindern auf 9 Kinder je eine Million Einwohner ihrer Altersgruppe – also um die Hälfte – gesunken.

Stärkster Rückgang der Zahl der tödlich Verunglückten bei Jugendlichen

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

Im Jahr 2010 verunglückten 19 297 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr, das waren durchschnittlich 53 Jugendliche täglich. Im Vergleich zu 2009 wurden aber 11 % weniger Verunglückte im Alter von 15 bis 17 Jahren gezählt. Noch erfreulicher ist, dass die Zahl der tödlich verletzten Jugendlichen nun das zweite Jahr in Folge mit – 24 % sehr stark abgenommen hat. Einen solch hohen Rückgang der Zahl der tödlich Verunglückten hatte sowohl

Schaubild 8 Bei Straßenverkehrsunfällen getötete 15- bis 17-Jährige 2010 nach Art der Verkehrsbeteiligung



2011 - 01 - 0483

im Jahr 2009 als auch im Jahr 2010 keine andere Altersgruppe zu verzeichnen. Dennoch starben insgesamt 101 Jugendliche im Jahr 2010 bei einem Straßenverkehrsunfall.

Das Risiko der Jugendlichen, im Straßenverkehr zu verunglücken, ist im Jahr 2010 trotz einer gleichzeitig abnehmenden Bevölkerungszahl ebenfalls gesunken. Auf die Einwohner ihrer Altersgruppe bezogen verunglückten 785 je 100 000 Jugendliche. 41 Jugendliche je eine Million Einwohner starben im Jahr 2010 im Straßenverkehr, das waren 23 % weniger als im Vorjahr. Im Vergleich zum Jahr 2000 ist das Risiko der Jugendlichen, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, um zwei Drittel gesunken. Verglichen mit den Kindern bis 14 Jahren ist dieses Risiko bei den Jugendlichen allerdings mehr als viermal so hoch.

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

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

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

18- bis 24-Jährige haben nach wie vor das größte Unfallrisiko

Mit 18 Jahren können junge Männer und Frauen ohne Begleitung Auto fahren – ein großer Schritt in die Unabhängigkeit. Allerdings führen noch zu geringe Erfahrungen am Steuer verbunden mit einer Überschätzung des eigenen Könnens häufig zu Unfällen. So verunglücken junge Erwachsene häufiger als andere Altersgruppen in einem Personenkraftwagen.

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

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

Noch erfreulicher: Die Zahl der bei einem Straßenverkehrsunfall getöteten jungen Männer und Frauen im Alter von 18 bis 24 Jahren ist das zehnte Jahr in Folge gesunken, im Jahr 2010 gegenüber 2009 um 13 % auf 690 Tote. Trotz dieser positiven Entwicklung war im vergangenen Jahr die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen immer noch die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr. Knapp 19 % aller Getöteten und jeder fünfte Verletzte gehörte(n) zu dieser Altersgruppe, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur bei 8,3 % lag. Die besondere Gefahr des Straßenverkehrs für die 18- bis 24-Jährigen zeigt sich auch daran, dass von allen im Jahr 2009 Gestorbenen dieser Altersgruppe nahezu jede(r) Dritte bei einem Verkehrsunfall ums Leben kam.

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

Tabelle 4 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-Jährige 2010 nach Art der Verkehrsbeteiligung

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

Gegenüber 2009 hat die Zahl der bei einem Unfall mit einem Personenkraftwagen getöteten 18- bis 24-Jährigen im Jahr 2010 um 76 Personen oder 13 % abgenommen. Dieser Rückgang geht maßgeblich auf die Altersklasse der 18- bis 20-Jährigen zurück: hier kamen im Jahr 2010 allein 63 Personen oder 19 % weniger bei einem Unfall mit einem Auto ums Leben als 2009.

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

Gemessen an der Bevölkerung ihrer Altersgruppe verunglückten 1077 junge Erwachsene je 100000 Einwohner, 102 junge Erwachsene je eine Million Einwohner starben. Damit ist das Risiko der 18- bis 24-Jährigen, bei einem Unfall im Straßenverkehr getötet zu werden, immer noch mehr als doppelt so hoch wie das durchschnittliche Risiko aller Altersgruppen, das bei 45 im Straßenverkehr Getöteten je eine Million Einwohner liegt.

Auch beim Anteil der Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden waren die Werte der jungen Erwachsenen überdurchschnittlich hoch. 62 % der 18- bis 24-jährigen Unfallbeteiligten wurden von der Polizei als Hauptverursacher eingestuft, bei den unfallbeteiligten Fahrerinnen und Fahrern von Personenkraftwagen waren es sogar 66 %. Einen besonders hohen Anteil haben nach wie vor die 18- bis 20-jährigen unfallbeteiligten Fahrer von Personenkraftwagen, sie wurden zu 71 % als Hauptverursacher eingestuft.

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

Wesentlich weniger getötete ältere Verkehrsteilnehmer

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

Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass die Zahl der verunglückten und besonders stark die der getöteten Senioren im letzten Jahr wieder abgenommen hat, nachdem beide im Jahr 2009 gestiegen waren. Im Jahr 2010 verunglückten 40 502 Personen im Alter ab 65 Jahren im Straßenverkehr, 9,3 % weniger als ein Jahr zuvor. Von den verunglückten

Senioren waren die meisten Fahrer oder Mitfahrer in einem Personenkraftwagen (47 %), rund jeder vierte benutzte ein Fahrrad (26 %). 15 % der verunglückten Senioren waren als Fußgänger, 3,2 % in Bussen und 2,7 % auf dem Motorrad unterwegs.

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

Tabelle 5 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Senioren ab 65 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

	2010	2009	Veränderung
	Anzahl		%
Verunglückte	40 502	44 649	- 9,3
darunter:			
Fußgänger/-innen	6 069	6 930	- 12,4
Fahrradfahrer/-innen ¹ ..	10 671	12 263	- 13,0
Motorradfahrer/-innen ¹	1 089	1 203	- 9,5
Insassen von Personenkraftwagen	19 158	20 623	- 7,1
Insassen von Kraftomnibussen	1 309	1 394	- 6,1
Getötete	910	1 104	- 17,6
darunter:			
Fußgänger/-innen	227	335	- 32,2
Fahrradfahrer/-innen ¹ ..	197	231	- 14,7
Motorradfahrer/-innen ¹	39	22	+ 77,3
Insassen von Personenkraftwagen	393	444	- 11,5
Insassen von Kraftomnibussen	7	7	-

¹ Einschließlich Mitfahrer/-innen.

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

Bezogen auf alle Einwohner ihrer Altersklasse lag das Risiko der Senioren, im Straßenverkehr zu verunglücken, bei 240

Personen je 100 000 Einwohner. 54 Personen je eine Million Einwohner über 65 Jahren wurden bei Verkehrsunfällen getötet. Dieser Wert liegt über dem Durchschnitt aller Altersgruppen (45 Getötete je eine Million Einwohner). Senioren haben nach den jungen Erwachsenen das zweithöchste Risiko, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken.

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

An Unfällen mit Personenschaden waren im Jahr 2010 insgesamt 59 625 ältere Menschen als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt, das waren 11 % aller Unfallbeteiligten. Der Bevölkerungsanteil der über 65-Jährigen lag Ende 2009 bei knapp 21%. Aus diesen Zahlen lässt sich schließen, dass ältere Menschen weniger häufig in Unfälle verwickelt sind. Dies dürfte zum einen daran liegen, dass ältere Menschen seltener als jüngere am Straßenverkehr teilnehmen, zum anderen aber auch daran, dass mit zunehmendem Alter die Fahrweise passiver wird. Sofern über 65-Jährige in einen Unfall verwickelt waren, trugen sie zu 56 % daran die Hauptschuld. Dieser Hauptverursacheranteil ist etwas höher als der Durchschnitt aller Altersgruppen, der bei 52 % lag.

Autofahrer ab 65 Jahren sind häufiger Hauptverursacher eines Unfalls

Bei den einzelnen Arten der Verkehrsbeteiligung von Senioren bestehen aber sehr deutliche Unterschiede beim Hauptverursacheranteil bei Unfällen. So betrug der Anteil der Hauptverursacher bei den unfallbeteiligten Fußgängern über 65 Jahre 18%, bei den Radfahrern 41%; die entsprechenden Werte für den Durchschnitt aller Altersgruppen lagen bei 28% beziehungsweise 42%. Das heißt, ältere Menschen waren insbesondere als Fußgänger relativ selten der Verursacher des Unfalls, an dem sie beteiligt waren. Ganz anders sieht dies bei den unfallbeteiligten über 65-jährigen Fahrern von Personenkraftwagen aus. Diese trugen sehr häufig (66%) die Hauptschuld an dem Unfall. Dieser Wert für den Anteil der Hauptverursacher an allen Unfallbeteiligten ist genauso hoch wie der bei den jungen Erwachsenen. Bei den mindestens 75-Jährigen wurde sogar drei von vier unfallbeteiligten Fahrern von Personenkraftwagen die Hauptschuld am Unfall zugewiesen (76%).

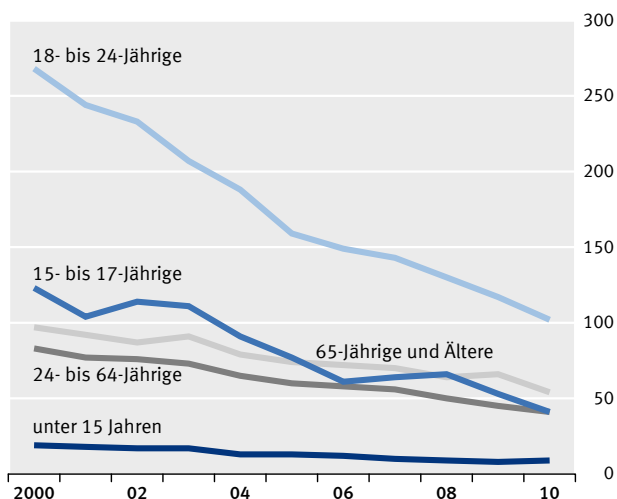
Eine differenzierte Betrachtung nach Geschlecht zeigt folgendes Bild: In den Altersklassen bis 54 Jahre waren im Jahr 2010 häufiger Männer als Frauen Hauptverursacher der Unfälle, in die sie verwickelt waren. Bei den Unfallbeteiligten der Altersgruppen ab 55 Jahren waren dagegen häufiger Frauen die Hauptverursacher.

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

Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, ist bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen in den letzten zehn Jahren zurückgegangen

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

Schaubild 9 Im Straßenverkehr Getötete nach Altersgruppen je 1 Mill. Einwohner



2011 - 01 - 0484

Zusammenfassung

Die Unfallbilanz für Deutschland im Jahr 2010 weist mehr Unfälle, aber deutlich weniger Verunglückte als 2009 aus. Mit einem Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um 12% wurde die langfristige positive Entwicklung des Unfallgeschehens im letzten Jahr fortgesetzt. Die besonderen Witterungsverhältnisse im Jahr 2010 haben den rückläufigen Trend bei den Unfallopfern verstärkt.

Trotz der insgesamt sehr positiven Entwicklung bei der Zahl der Verkehrstoten in Deutschland wurde das im Jahr 2001 von der EU-Kommission gesetzte Ziel, die Verkehrstotenzahl bis 2010 zu halbieren, knapp verfehlt.

Die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist zwar weiter rückläufig, dennoch war sie im Jahr 2010 wieder die am häufigsten festgestellte Unfallursache. Durch zu schnelles Fahren sterben noch immer zwei von fünf Verkehrstoten.

Erstmals seit fünf Jahren starben wieder mehr Kinder auf deutschen Straßen.

Die Gruppe der Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren ist nach wie vor die am stärksten gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe, wenngleich sie seit zehn Jahren stets rückläufige Getötetenzahlen aufweist. Mit 102 Getöteten je eine Million Einwohner dieser Altersgruppe im Jahr 2010 hatten die jungen Erwachsenen aber immer noch ein fast doppelt so großes Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, wie die Senioren. Die Senioren hatten gemessen an der Bevölkerungszahl ihrer Altersgruppe das zweithöchste Risiko, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken. [U](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

www.destatis.de

Schriftleitung

Roderich Egeler, Präsident des Statistischen Bundesamtes

Brigitte Reimann (verantwortlich für den Inhalt)

Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 20 86

Ihr Kontakt zu uns

www.destatis.de/kontakt

Statistischer Informationsservice

Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 24 05

Telefax: + 49 (0) 6 11 / 75 33 30

Abkürzungen

WiSta	=	Wirtschaft und Statistik
MD	=	Monatsdurchschnitt
VjD	=	Vierteljahresdurchschnitt
HjD	=	Halbjahresdurchschnitt
JD	=	Jahresdurchschnitt
D	=	Durchschnitt (bei nicht addierfähigen Größen)
Vj	=	Vierteljahr
Hj	=	Halbjahr
a. n. g.	=	anderweitig nicht genannt
o. a. S.	=	ohne ausgeprägten Schwerpunkt
St	=	Stück
Mill.	=	Million
Mrd.	=	Milliarde

Zeichenerklärung

p	=	vorläufige Zahl
r	=	berichtigte Zahl
s	=	geschätzte Zahl
–	=	nichts vorhanden
0	=	weniger als die Hälfte von 1 in der letzten besetzten Stelle, jedoch mehr als nichts
.	=	Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
...	=	Angabe fällt später an
X	=	Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
I oder —	=	grundsätzliche Änderung innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigt
/	=	keine Angaben, da Zahlenwert nicht sicher genug
()	=	Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert statistisch relativ unsicher ist

Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Runden der Zahlen.