

Dipl.-Volkswirtin Ingeborg Vorndran

Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2012

Erstmals nach 20 Jahren war die Zahl der Verkehrstoten 2011 wieder angestiegen. War das der Beginn einer Trendwende? Die Ergebnisse zumindest für das Jahr 2012 zeigen, dass diese Befürchtung unbegründet ist. Vielmehr gab es im vergangenen Jahr so wenig Verkehrstote zu beklagen wie noch nie seit 1950. Dennoch geben die täglich fast zehn Todesopfer und mehr als 1000 Verletzte im Straßenverkehr keinen Anlass zur Entwarnung. Das hierdurch verursachte menschliche Leid kann nicht in Zahlen gefasst werden. Die Höhe der volkswirtschaftlichen Kosten durch Verkehrsunfälle in Deutschland schätzte die Bundesanstalt für Straßenwesen 2012 auf rund 30 Milliarden Euro. Das waren mehr als 1 % des Bruttoinlandsprodukts.

Deshalb sollten die Bemühungen, die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen zu erhöhen, nicht nachlassen. Eine wesentliche Ausgangsbasis hierfür sind die Zahlen der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik. Sie erfasst wichtige Sachverhalte und Entwicklungen über Unfälle, deren Beteiligte und Folgen. Sie ist damit eine wesentliche Grundlage der gesamten Verkehrssicherheitsforschung in der Bundesrepublik Deutschland. Sie spielt als Datenbasis für wissenschaftliche Analysen des Unfallgeschehens wie auch für die Entwicklung von Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr eine große Rolle.

Das Statistische Bundesamt veröffentlicht monatlich und jährlich umfangreiche Daten zur Beurteilung der aktuellen Unfallentwicklung. Es gibt Zeitreihen heraus, die langfristige Vergleiche und Analysen ermöglichen. Im folgenden Beitrag werden wichtige Ergebnisse über das Unfallgeschehen auf deutschen Straßen im Jahr 2012 dargestellt und auf einige Veränderungen in den letzten 20 Jahren hinge-

wiesen. Dabei wird auch auf die Entwicklung in der Europäischen Union (EU) und auf die politischen Zielfestlegungen für die Zahl der Verkehrstoten von 2011 bis zum Jahr 2020 sowohl national als auch international eingegangen.

Mehr Unfälle im Jahr 2012

Die Polizei registrierte bundesweit insgesamt 2,4 Millionen Unfälle, das waren 1,7 % mehr als im Jahr 2011. Bei sieben von acht Unfällen blieb es bei Sachschaden, bei jedem achten Unfall gab es Getötete oder Verletzte. Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein

Tabelle 1 Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

	2012	2011	Veränderung
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2 401 843	2 361 457	+ 1,7
davon:			
Unfälle mit Personenschaden	299 637	306 266	- 2,2
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne ¹	82 147	81 487	+ 0,8
sonstige Sachschadensunfälle	2 020 059	1 973 704	+ 2,3
Verunglückte insgesamt	387 978	396 374	- 2,1
Getötete	3 600	4 009	- 10,2
Schwerverletzte	66 279	68 985	- 3,9
Leichtverletzte	318 099	323 380	- 1,6

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

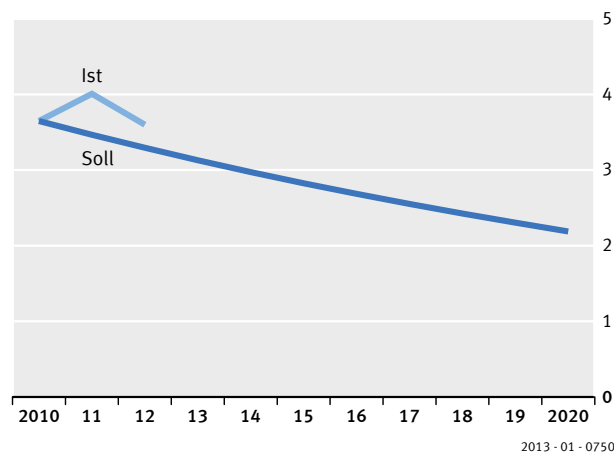
Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, stieg im Jahr 2012 um 0,8% auf 82 147 Unfälle. Deutlich stärker erhöhten sich die sonstigen Sachschadensunfälle um 2,3% auf 2,0 Millionen.

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ging dagegen um 2,2% auf 299 637 zurück. Bei diesen Unfällen verunglückten insgesamt 387 978 Personen, das waren 2,1% weniger als im Jahr 2011. Vor allem die Zahl der Verkehrstoten ist im Jahr 2012 deutlich zurückgegangen, und zwar um 10,2% oder 409 Menschen. Insgesamt gab es somit im Jahr 2012 auf deutschen Straßen 3 600 Todesopfer. Damit wurde – anders, als von Experten zunächst erwartet – sogar das bislang niedrigste Ergebnis von 2010 mit 3 648 Verkehrstoten unterschritten. Die Zahl der Schwerverletzten verringerte sich im Vergleich zu 2011 um 3,9%, die der Leichtverletzten um 1,6%. Über einen Zeitraum von 20 Jahren betrachtet ist die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle nicht zurückgegangen, sondern blieb mehr oder weniger konstant. Von 1992 bis 2012 schwankte sie zwischen 2,2 Millionen und 2,4 Millionen. Während jedoch die Gesamtzahl der Unfälle mit ausschließlich Sachschaden in diesem Zeitraum um 5,7% zugenommen hat, ging die Zahl der Unfälle, bei denen Menschen zu Schaden kamen, um 24,2% zurück. Die stärkste Abnahme seit 1992 gab es aber bei der Zahl der Verkehrstoten, die bis 2012 um 66,1% zurückgegangen ist.

Ziel im Verkehrssicherheitsprogramm: Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 % senken

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm von 2011 vorgenommen, die Zahl der Todesopfer bis zum Jahr 2020 um 40% zu senken. Basisjahr hierfür ist das Jahr 2010, damals wurden 3 648 Todesopfer gezählt. Um das gesteckte Ziel zu erreichen, müsste die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland bis zum Jahr 2020 auf 2 189 sinken. Das würde einen durchschnittlichen jährlichen Rückgang um 5% bedeuten. Allerdings muss bedingt durch die

Schaubild 1 Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten in Deutschland hinsichtlich der Zielsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 1 000

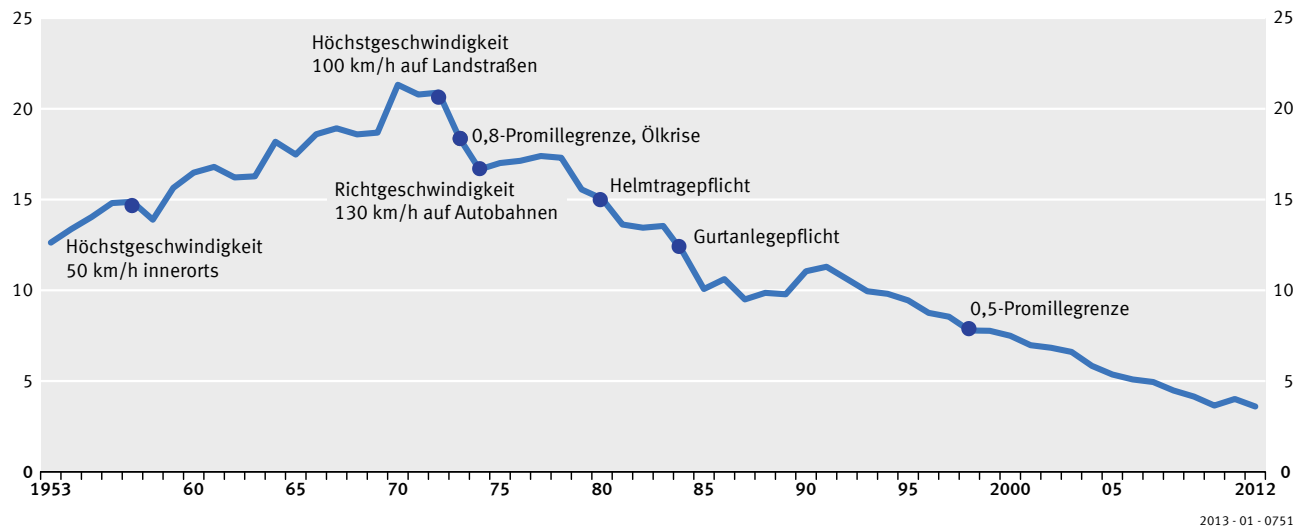


negative Entwicklung im Jahr 2011 die durchschnittliche jährliche Verringerung nun stärker ausfallen (-6,5%). Mit dem Rückgang von 10,2% im vergangenen Jahr ist dieser Wert deutlich übertroffen worden und man ist der Ziellinie wieder näher gekommen. Die Zahl der Verkehrstoten liegt indes derzeit noch über dem Sollwert.

Geringste Zahl an Verkehrstoten seit 1950

Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen werden schon seit über 100 Jahren statistisch erfasst, mit Unterbrechungen bedingt durch die beiden Weltkriege des letzten Jahrhunderts. In den ersten Jahren der Statistik war die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten aus gegenwärtiger Sicht noch sehr klein. Das Risiko im Straßenverkehr zu sterben war allerdings sehr groß, da die Anzahl der zugelassenen Kraft-

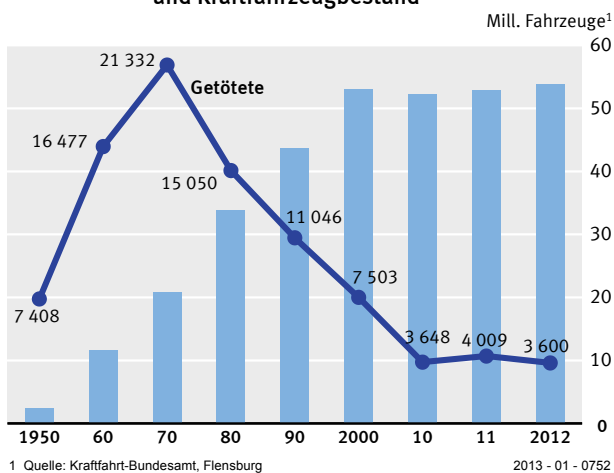
Schaubild 2 Getötete im Straßenverkehr 1 000



fahrzeuge erheblich geringer war: Vor 100 Jahren starben 442 Menschen auf den Straßen des damaligen Reichsgebietes. Bezogen auf die rund 70 000 motorisierten Fahrzeuge, die es seinerzeit gab, kamen im Jahr 1912 insgesamt 631 Menschen je 100 000 Fahrzeuge ums Leben.

Nach dem Zweiten Weltkrieg lagen bundesweite Unfallzahlen erstmals für das Jahr 1950 vor, allerdings noch ohne das Saarland: 7 408 Menschen verloren in diesem Jahr bei Straßenverkehrsunfällen ihr Leben. Drei Jahre später erfolgte die gesetzliche Wiedereinführung der Statistik über Straßenverkehrsunfälle; seitdem liegen Zahlen über Verkehrstote nach dem heutigen Gebietsstand vor. Im Jahr 1953 wurden bereits 12 631 Verkehrstote gezählt. Dies bedeutete bei einem Bestand von fast 4,8 Millionen motorisierten Fahrzeugen 265 Tote je 100 000 Fahrzeuge. In den Folgejahren stiegen sowohl die Zahl der Getöteten als auch der Fahrzeugbestand weiter. Der Höchststand wurde 1970 mit 21 332 Verkehrstoten gezählt, der Kraftfahrzeugbestand war inzwischen auf 20,8 Millionen gestiegen. Je 100 000 Fahrzeuge wurden somit 102 Getötete registriert. Seitdem ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr mit wenigen Ausnahmen, wie zum Beispiel nach dem Mauerfall und im Jahr 2011, kontinuierlich gesunken. Im Jahr 2012 wurde nun ein neuer Tiefstand erreicht, während die Zahl der motorisierten Fahrzeuge auf 53,8 Millionen weiter zugenommen hat. Bezogen auf den Kraftfahrzeugbestand gab es im vergangenen Jahr sieben Getötete je 100 000 Fahrzeuge. Insgesamt war das auf den Fahrzeugbestand bezogene Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, im Jahr 1912 demzufolge noch 93-mal, im Jahr 1950 noch 45-mal höher als im Jahr 2012.

Schaubild 3 Getötete bei Straßenverkehrsunfällen und Kraftfahrzeugbestand



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 eine bessere Straßengestaltung, eine verstärkte Verkehrssteuerung und häufigere Verkehrskontrollen haben Anteil an dieser positiven Entwicklung sowie die Einrichtung

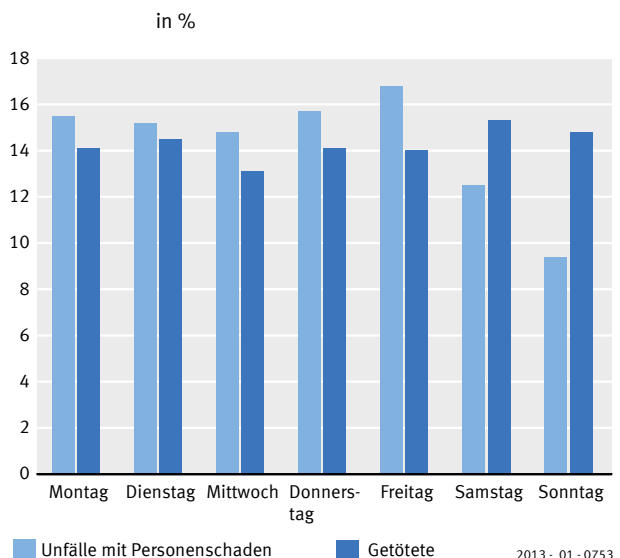
von Fußgängerzonen und Radwegen, die geschützte von ungeschützten Verkehrsteilnehmern trennen. Nicht zuletzt haben auch eine stärkere Verkehrserziehung und -aufklärung sowie eine verbesserte medizinische Erstversorgung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert.

Die meisten Unfälle erfasste die Polizei im Oktober

Im Jahr 2012 wurde die Polizei am häufigsten im Oktober zu einem Unfall gerufen. Mit 216 128 Unfällen hatte dieser Monat einen Anteil von 9,0% an allen Unfällen. Die wenigsten Straßenverkehrsunfälle ereigneten sich mit 181 651 im Februar (7,6% aller Unfälle).

Werden nur die Unfälle betrachtet, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, so war der Mai 2012 der Monat mit den meisten Unfällen (10,1% aller Personenschadensunfälle) und der Februar wiederum der Monat mit den wenigsten Unfällen (6,0%). Insgesamt passierten die meisten Unfälle mit Personenschaden in den Monaten Mai bis September. Hier besteht ein Zusammenhang mit der Witterung: Mit Beginn der wärmeren Jahreszeit wird mehr und oft auch schneller gefahren, was zu schwereren Unfallfolgen führt. Außerdem sind in diesen Monaten mehr Menschen auf Zweirädern unterwegs, die im Falle eines Unfalls weniger geschützt sind als Autoinsassen. Besonders viele Menschen verlieren im Juli ihr Leben auf deutschen Straßen. 369 Getötete waren es im vergangenen Jahr, das war rund ein Zehntel aller Verkehrstoten des Jahres 2012.

Schaubild 4 Unfälle mit Personenschaden und Getötete 2012



Betrachtet man die Wochentage, so ist der Freitag am unfallträchtigsten. Im Jahr 2012 entfielen auf diesen Tag 16,8% aller Personenschadensunfälle. Vergleichsweise unfallärmere Tage waren dagegen im vergangenen Jahr der Samstag (12,5%) und der Sonntag (9,4%). Allerdings kommen am Wochenende besonders viele Menschen bei einem Unfall

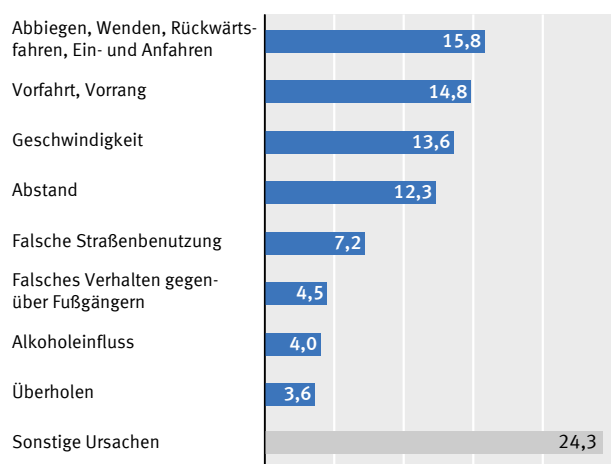
ums Leben. Im Jahr 2012 starben 15,3% aller Verkehrstoten bei Unfällen an Samstagen und 14,8% an Sonntagen. Drei von vier der Unfallopfer an Wochenenden (75,7%) verloren auf Außerortsstraßen ihr Leben, an den übrigen Tagen waren es im Durchschnitt nur 68,3%. Dies dürfte an den vermehrten Freizeitfahrten am Wochenende liegen.

Häufigste Unfallursache: „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“

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 können für jeden Unfall zusätzlich bis zu zwei sogenannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen werden. Je Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Bei den 299 637 Unfällen mit Personenschaden 2012 in Deutschland wurden insgesamt 422 075 Unfallursachen statistisch erfasst, also im Schnitt 1,4 Ursachen je Unfall. Der größte Teil hiervon (86,0%) waren Fehlverhalten von Fahrzeugführern, 3,7% waren Fehlverhalten von Fußgängern. Allgemeine Ursachen, zu denen neben der Witterung und den Straßenverhältnissen auch Hindernisse wie zum Beispiel Wild auf der Fahrbahn zählen, hatten einen Anteil von 9,3% an den erfassten Unfallursachen. Relativ selten wurden technische Mängel beziehungsweise Wartungsmängel als Unfallursache (0,9%) genannt.

Schlechte Straßenverhältnisse waren im Jahr 2012 bei 18 168 Unfällen mit Personenschaden für den Unfall mit verantwortlich. Meist waren es schnee- beziehungsweise eisglatte oder regennasse Straßen. Durch den insgesamt strengeren Winter hat sich im Jahr 2012 die Zahl der Unfälle

Schaubild 5 Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden im Straßenverkehr 2012 in %



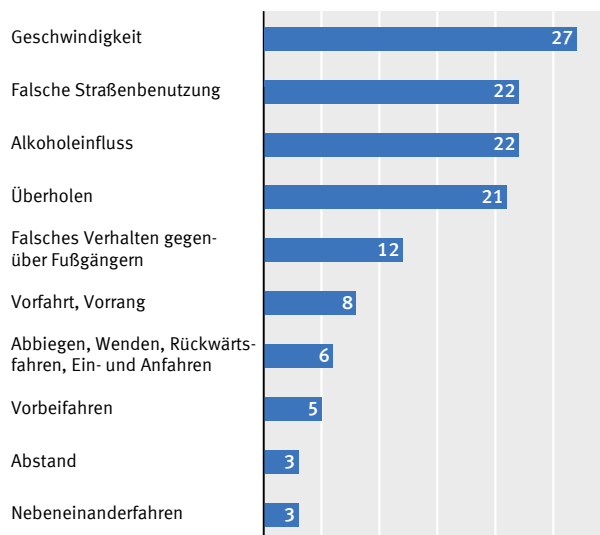
2013 - 01 - 0754

durch „Schnee und Eis auf den Straßen“ gegenüber 2011 um 29,8% erhöht.

Bei den von Fahrzeugführern verursachten Unfällen war im Jahr 2012 die Hauptursache mit einem Anteil von 15,8% ein Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“. Die Missachtung der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges anderer Fahrzeuge (14,8%) war das zweithäufigste Fehlverhalten. An dritter Stelle stand im Jahr 2012 die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, die über viele Jahre Unfallursache Nummer eins war.

Unfälle durch „nicht angepasste Geschwindigkeit“ haben allerdings nach wie vor die schlimmsten Unfallfolgen. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 12 Getötete und 221 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den Geschwindigkeitsunfällen 27 Tote und 338 Schwerverletzte. Bei den insgesamt 48 643 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2012, bei denen mindestens ein beteiligter Fahrzeugführer nach Feststellung der Polizei zu schnell gefahren ist, starben 1 331 Menschen, 66 249 wurden verletzt. Damit kamen 37,0% aller im Straßenverkehr Getöteten im Jahr 2012 durch überhöhte Geschwindigkeit ums Leben. Gegenüber 2011 hat die Zahl dieser Unfälle um 0,7%, die der dabei Getöteten um 13,5% und die der dabei Verletzten um 0,4% abgenommen.

Schaubild 6 Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen 2012



2013 - 01 - 0755

Vergleichsweise schlimmere Folgen hat auch die Unfallursache „Alkoholeinfluss“ mit 22 Getöteten und 356 Schwerverletzten je 1 000 Unfälle mit Personenschaden. Insgesamt wurden im Jahr 2012 bei Alkoholunfällen 338 Verkehrsteilnehmer getötet und 18 983 Personen verletzt. Gegenüber dem Vorjahr ging die Zahl der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden aber wieder zurück, und zwar um 4,8%. Die Zahl der Getöteten reduzierte sich sogar um 15,5%. Dennoch starb nahezu jeder elfte Verkehrstote in Deutschland im Jahr 2012 an den Folgen eines Alkoholunfalls. Wegen der Schwere der Unfälle stehen Alkoholunfälle

seit vielen Jahren im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Einführung der 0,5-Promillegrenze im Mai 1998, 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 sind Beleg dafür. Im August 2007 wurde mit dem Alkoholverbot für alle Fahranfänger unter 21 Jahren beziehungsweise während der Führerscheinprobezeit eine weitere Maßnahme eingeführt. Dies soll vor allem den hohen Anteil junger Autofahrer senken, die an Alkoholunfällen beteiligt sind. In den Jahren von 2001 bis 2007 war im Durchschnitt jeder dritte alkoholisierte unfallbeteiligte Pkw-Fahrer ein junger Erwachsener im Alter zwischen 18 und 24 Jahren.

Ob mit dieser Maßnahme eine Verbesserung für die Fahranfänger erreicht werden konnte, zeigen die Ergebnisse von 2012 im Vergleich zu 2006, dem Jahr vor Einführung dieser Maßnahme: In diesem Zeitraum ging die Zahl der alkoholisierten Autofahrer im Alter von 18 bis 20 Jahren bei Unfällen mit Personenschaden um 46,1% zurück. Bei den 21- bis 24-Jährigen war dieser Rückgang mit -21,7% wesentlich geringer, dies gilt auch für die älteren Pkw-Fahrer ab 25 Jahren (-22,2%). In diesen Veränderungsraten ist die Bevölkerungsentwicklung der genannten Altersgruppen mit berücksichtigt. Somit zeigt die Einführung des Alkoholverbotes für die Fahranfänger unter 21 Jahren Wirkung und dürfte die Verkehrssicherheit für die Zielgruppe erhöhen. Insgesamt hat sich der Anteil der 18- bis 24-Jährigen an allen alkoholisierten unfallbeteiligten Autofahrern von 2006 um 2,5 Prozentpunkte auf 31,5% im Jahr 2012 reduziert.

Drei von fünf Unfallopfern starben auf Landstraßen

Am häufigsten kommt es zu Unfällen innerhalb geschlossener Ortschaften. Von den 2,4 Millionen polizeilich erfassten Unfällen im Jahr 2012 ereigneten sich rund drei Viertel (72,9%) innerorts, 20,8% auf Landstraßen (Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften ohne Autobahnen) und die übrigen 6,3% auf Autobahnen. Zu Tode kommen aber die meisten Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen: Im Jahr 2012 waren es 59,8% der 3 600 Todesopfer. Auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften starben 29,5% und auf Autobahnen 10,8% aller Verkehrstoten. Mit 29 Getöteten je 1 000 Unfälle mit Personenschaden ist das Todesrisiko auf Landstraßen fünfmal höher als innerorts und auch höher als auf Autobahnen, auf denen 22 Personen je 1 000 Unfälle starben. Ein Grund für das deutlich höhere Risiko auf Land-

straßen und Autobahnen ist, dass hier wesentlich schneller gefahren wird und dadurch die Unfallschwere steigt.

Im Vergleich zu 2011 gab es auf Autobahnen mit -14,6% den stärksten Rückgang bei den Getöteten. Auf Landstraßen außerorts kamen 11,9% weniger Menschen ums Leben und auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften waren es -4,8%.

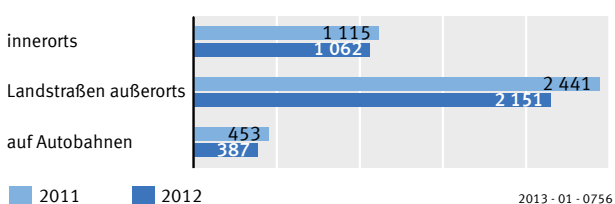
Fahrleistungsbezogenes Risiko auf Autobahnen niedriger

Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen haben Kraftfahrzeuge auf deutschen Straßen im Jahr 2012 insgesamt 709 Milliarden Kilometer zurückgelegt, darunter 221,7 Milliarden Kilometer auf Autobahnen. Auf Autobahnen entfielen demzufolge 31,3% der jährlichen Fahrleistung. Gleichzeitig hatten Autobahnunfälle nur einen Anteil von 6,0% an den Unfällen mit Personenschaden und 10,8% an allen Verkehrstoten. Das fahrleistungsbezogene Risiko, auf einer Autobahn in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt zu werden, ist damit siebenmal, das Tötungsrisiko fast viermal so niedrig wie auf anderen Straßen.

Fast jedes zweite Todesopfer auf Autobahnen durch zu schnelles Fahren

Hauptunfallursache auf Autobahnen ist die „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Im Jahr 2012 waren mehr als ein Drittel aller Unfälle mit Personenschaden auf Autobahnen Unfälle, bei denen mindestens einem Beteiligten dieses Fehlverhalten zur Last gelegt wurde. Bei insgesamt 6 587 sogenannten Geschwindigkeitsunfällen kamen 179 Menschen zu Tode, das heißt nahezu die Hälfte (46,3%) aller Getöteten auf Autobahnen. Dies ist ein Grund, weshalb immer wieder über ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen diskutiert wird. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ häufig nicht eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bedeutet. „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ wird von der Polizei bei einem Unfall auch dann als Ursache erfasst, wenn ein Beteiligter für die vorliegenden Straßen- oder Witterungsverhältnisse zu schnell gefahren ist. Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit spielen auch auf Landstraßen außerorts eine sehr große Rolle. Mit 877 Getöteten lag hier der Anteil, gemessen an allen Verkehrstoten auf Landstraßen, bei 40,8% und somit nur rund 5 Prozentpunkte niedriger als auf Autobahnen.

Schaubild 7 Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Ortslage



Fast 40% aller Todesopfer auf Landstraßen starben bei Unfällen in Kurven

Viele Tote gibt es jedes Jahr auch bei Unfällen in Kurven zu beklagen: Im Jahr 2012 waren es insgesamt 1 053 Menschen, die meisten davon starben auf Landstraßen. Mit 848

Menschen kamen 39,4% aller Verkehrstopfer auf Landstraßen bei Unfällen in Kurven zu Tode. Diese Unfälle passierten in der Regel, weil der Fahrer oder die Fahrerin in der Kurve die Kontrolle über das Fahrzeug verloren hat und von der Straße abkam. In über der Hälfte der tödlichen Unfälle in Kurven kam es zu einem Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn; hier wiederum am häufigsten zu einem Aufprall auf einen Baum.

Jedes vierte Unfallopfer auf Landstraßen verlor bei einem Unfall mit Baumaufprall sein Leben

Unfälle, bei denen es nach dem Abkommen von der Fahrbahn zu einem Aufprall auf einen Baum kommt, haben oft schlimme Folgen. Im Jahr 2012 starben 696 Menschen bei einem Baumunfall, davon allein 595 Menschen auf Landstraßen. Gemessen an allen Verkehrstoten, die es auf Landstraßen gab, starb mehr als jedes vierte Unfallopfer bei einem Unfall mit Baumaufprall (27,7%). Im alleinreichen Brandenburg kamen sogar knapp 60% aller Getöteten auf Landstraßen bei Baumunfällen ums Leben. Aber auch in Niedersachsen war der Anteil mit 42,8% aller Todesopfer auf Landstraßen sehr hoch. Die meisten (87,2%) der tödlichen Baumunfälle auf Landstraßen waren Unfälle ohne fremde Beteiligung, bei denen der Fahrer oder die Fahrerin die Kontrolle über das Fahrzeug verlor und von der Straße abkam.

Unterschiedliche Entwicklung in den Bundesländern

Nicht in allen Bundesländern war im Jahr 2012 die Entwicklung bei den Verunglückten so günstig, wie es das Gesamtergebnis für Deutschland (-2,1%) vermuten lässt. In drei Bundesländern gab es mehr Verunglückte als im Vorjahr. Den stärksten Anstieg hatte Bremen mit +4,9%. Thüringen

hingegen hatte die höchste Abnahme: Die Verunglücktenzahl sank hier um 7,0%.

Bei der Zahl der im Straßenverkehr ums Leben gekommenen Menschen fällt vor allem Mecklenburg-Vorpommern auf: Die Zahl der Getöteten nahm gegenüber 2011 um 42,0% oder 60 Personen ab, so stark wie in keinem anderen Bundesland. Den zweithöchsten Rückgang gab es in Sachsen-Anhalt mit -22,7%. In absoluten Zahlen betrachtet hatte Bayern die größte Abnahme bei der Verkehrstotenanzahl (-118 Personen), gefolgt von Nordrhein-Westfalen (-106 Personen). In vier Bundesländern verloren im Jahr 2012 dagegen mehr Menschen ihr Leben auf den Straßen: In Rheinland-Pfalz und Sachsen waren es jeweils 17 Personen mehr als 2011, in Hessen 16 Personen und in Bremen 2 Personen.

Gemessen an den Einwohnern war das Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken im Jahr 2012 in Bremen mit 5 985 Verunglückten je eine Million Einwohner am größten, gefolgt von Bayern (5 569 Verunglückte je eine Million Einwohner) und Hamburg (5 484 Verunglückte je eine Million Einwohner). Der Wert für Deutschland insgesamt lag bei 4 740 Verunglückten je eine Million Einwohner. Den niedrigsten Wert hatte Thüringen mit 3 908 Verunglückten je eine Million Einwohner.

Gemessen an den Einwohnern starben die meisten Menschen in Brandenburg

Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, war im Jahr 2012 mit 67 Todesopfern je eine Million Einwohner in Brandenburg am größten. Aber auch Niedersachsen und Sachsen-Anhalt (jeweils 61 Verkehrstote je eine Million Einwohner) hatten wesentlich höhere Werte als der Bundesdurchschnitt, der bei 44 Getöteten je eine Million Einwohner lag. Weit unter diesem Durchschnittswert liegen regelmäßig die Stadtstaaten Berlin mit 12, Hamburg

Tabelle 2 Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte nach Bundesländern 2012

	Verunglückte		Darunter Getötete		Verunglückte		Getötete	
	Anzahl	Veränderung gegenüber 2011 %	Anzahl	Veränderung gegenüber 2011 %	je 100 000 Einwohner ¹	Anzahl	je 1 Mill. Einwohner ¹	
Deutschland	387 978	- 2,1	3 600	- 10,2	474		44	
Baden-Württemberg	47 088	- 1,5	471	- 2,3	437		44	
Bayern	70 143	- 1,3	662	- 15,1	557		53	
Berlin	16 895	- 0,2	42	- 22,2	482		12	
Brandenburg	10 493	- 0,2	166	- 11,2	420		67	
Bremen	3 958	+ 4,9	17	+ 13,3	599		26	
Hamburg	9 865	+ 0,8	33	- 2,9	548		18	
Hessen	28 980	- 3,4	279	+ 6,1	476		46	
Mecklenburg-Vorpommern	6 604	- 5,6	83	- 42,0	404		51	
Niedersachsen	42 051	+ 1,7	486	- 10,0	531		61	
Nordrhein-Westfalen	75 541	- 4,0	528	- 16,7	423		30	
Rheinland-Pfalz	19 651	- 5,1	209	+ 8,9	491		52	
Saarland	5 341	- 4,7	37	- 7,5	527		37	
Sachsen	17 176	- 3,0	211	+ 8,8	415		51	
Sachsen-Anhalt	10 471	- 2,7	140	- 22,7	453		61	
Schleswig-Holstein	15 041	- 2,4	110	- 8,3	530		39	
Thüringen	8 680	- 7,0	126	- 16,0	391		57	

¹ Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2011.

Schaubild 8 **Getötete bei Straßenverkehrsunfällen 2012**
je 1 Mill. Einwohner



2013 - 01 - 0757

mit 18 und Bremen mit 26 Verkehrstoten je eine Million Einwohner. Sie haben aufgrund der höheren Einwohnerdichte und weniger Außerortsstraßen generell niedrigere Werte als Flächenländer. Nordrhein-Westfalen mit 30 Verkehrstoten und das Saarland mit 37 Verkehrstoten waren die Flächenländer mit den wenigsten Getöteten je eine Million Einwohner.

Verglichen mit dem Vorjahr ist das einwohnerbezogene Sterberisiko im Straßenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern, bedingt durch die hohe Abnahme der Verkehrstotenzahl, besonders stark gesunken. Waren es im Jahr 2011 noch 87 tödlich Verunglückte je eine Million Einwohner, so ging dieser Wert im Jahr 2012 auf 51 Verkehrstote zurück. Damit hat sich Mecklenburg-Vorpommern in der Rangfolge der Bundesländer vom letzten Platz im Jahr 2011 auf den neunten Platz im vergangenen Jahr verbessert.

Wesentlich weniger Verunglückte auf Motorrädern

Der Personenkraftwagen ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Pkw-Insassen haben deshalb mit 55,7% auch

den größten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Am zweithäufigsten kamen Menschen auf einem Fahrrad zu Schaden (19,3%). Verglichen mit dem Vorjahr gingen die Verunglücktenzahlen bei den meisten Verkehrsteilnehmergruppen zurück. Überdurchschnittlich stark abgenommen haben im Jahr 2012 die Zahlen der Verunglückten auf Motorrädern mit –8,9% und auf Kleinkrafträdern mit –7,1%.

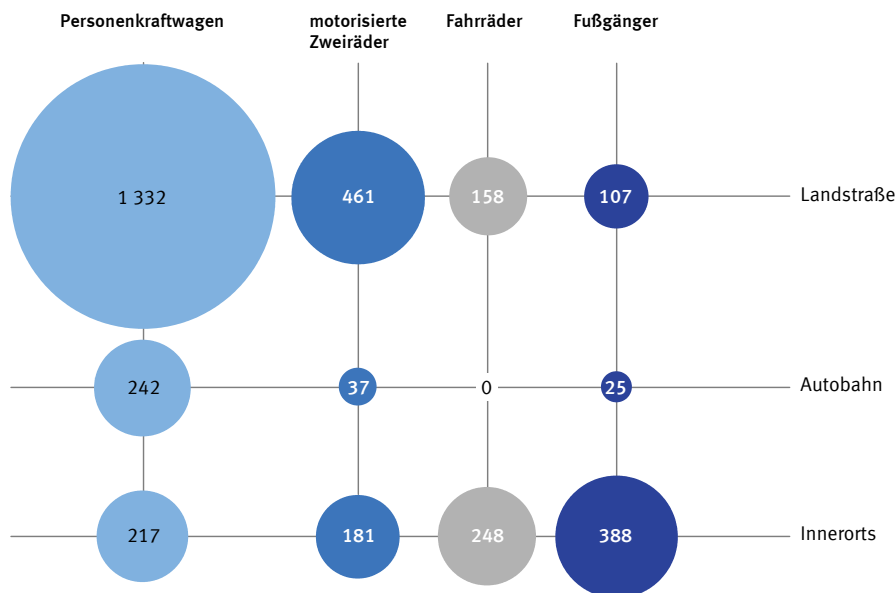
Bei den Todesopfern im Straßenverkehr ergeben sich für die vier häufigsten Verkehrsteilnehmergruppen folgende Aussagen:

Von den 3 600 im Jahr 2012 im Straßenverkehr getöteten Personen war

- jede zweite ein Insasse in einem Pkw,
- jede sechste ein Fahrer oder Mitfahrer auf einem Motorrad,
- jede siebte ein Fußgänger,
- jede neunte ein Fahrradfahrer.

Zwei Drittel der tödlich verletzten Fußgänger und Fahrradfahrer kamen innerhalb von Ortschaften ums Leben, wäh-

Schaubild 9 Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Beteiligungsart und Ortslage 2012



2013 - 01 - 0758

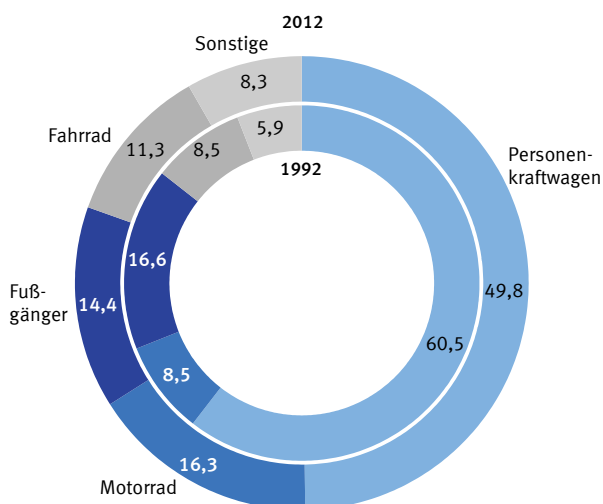
rend im Pkw oder auf dem Motorrad die meisten Menschen (85,2%) auf Außerortsstraßen ihr Leben verloren. Verglichen mit dem Vorjahr kamen wesentlich weniger Menschen auf einem Motorrad ums Leben (- 122 Personen). Auf Kleinkraftködern kamen dagegen 23 Menschen mehr zu Tode, auf Fahrrädern waren es 7 Personen mehr.

Ein Rückblick auf das Jahr 1992 zeigt die Veränderungen, die sich in den letzten 20 Jahren bei den einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen ergeben haben: Am stärksten ist die Zahl der Todesopfer im Pkw (- 72,2%) zurückgegangen. Wesentlich kleiner war die Abnahme bei den Getöteten auf Fahrrädern (- 55,2%) und noch geringer auf Motorrädern (- 35,1%). Aufgrund dieser Entwicklung hat sich der Anteil der tödlich verletzten Pkw-Insassen an allen Verkehrstoten

von 60,5% im Jahr 1992 auf 49,8% im Jahr 2012 verringert. Bei den Fahrradbenutzern ist dieser Wert um knapp 3 Prozentpunkte auf 11,3% gestiegen. Der Anteil der zu Tode gekommenen Motorradfahrer und -mitfahrer an allen Verkehrstoten hat sich in diesem Zeitraum sogar fast verdoppelt, von 8,5% auf 16,3%.

Folgende Gründe sind für diese strukturelle Veränderung in den letzten 20 Jahren mitverantwortlich: Fahrradfahren ist sehr beliebt geworden, deshalb sind heute wesentlich mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs als noch vor 20 Jahren. Die zunehmende Zahl an Elektrofahrrädern dürfte diesen Trend noch verstärken. Auch Motorradfahren erfreut sich zunehmender Beliebtheit: Die Zahl der Motorräder ist seit 1992 auf mehr als das Doppelte gestiegen, damit nehmen heute wesentlich mehr Motorradfahrer, darunter auch viele ältere, am Straßenverkehr teil. Je mehr Personen mit einem Verkehrsmittel unterwegs sind, desto häufiger können diese potenziell in einen Unfall verwickelt sein. Die Zahl der Autos steigt zwar ebenfalls nach wie vor noch an, aber die Autos werden immer sicherer: Die Insassen sind durch Airbags und Fahrerassistenzsysteme besser geschützt. Dies belegt auch ein Vergleich der Opferzahlen: Im Jahr 2012 starben in Autos, die 15 Jahre oder älter waren, 5,2 Menschen je 100 000 Fahrzeuge, in den jüngeren Fahrzeugen waren es dagegen nur 3,5 Menschen je 100 000 Fahrzeuge.

Schaubild 10 Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung 1992 und 2012 in %



2013 - 01 - 0759

Das Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2012 tödlich verletzt zu werden, lag für Benutzer von Motorrädern bei 15 Getöteten je 100 000 Krafträder. Der entsprechende Wert für die Pkw-Insassen lag bei 4 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge. Aus diesen Zahlen wird deutlich, dass die Unfallfolgen für Motorradbenutzer im Vergleich zu Pkw-Insassen schwerwiegender sind. Das Risiko, bei einem Unfall auf einem Motorrad getötet zu werden, war im Jahr 2012 fast viermal so hoch wie im Auto. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Motorradfahrer sind bei einem Unfall nahezu ungeschützt. Sie haben kein Blech um sich herum und bis-

her nur äußerst selten Airbags, die sie vor Verletzungen schützen könnten. Demzufolge sind die Unfallfolgen oft schwerwiegender.

Damit bestätigt die Unfallstatistik, was viele vermuten: Motorradfahren ist gefährlich. Allerdings hat diese Gefahr in den letzten Jahren nicht zugenommen. Bezogen auf den Bestand an Motorrädern hat das Todesrisiko sogar abgenommen.

Alle 18 Minuten verunglückte ein Kind im Straßenverkehr

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung der jüngsten Verkehrsteilnehmer. Im Durchschnitt kam im Jahr 2012 alle 18 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt waren es 29 321 Kinder, die im Jahr 2012 auf Deutschlands Straßen verunglückten, davon 73 tödlich. Im Vergleich zum Vorjahr starben allerdings 13 Kinder weniger im Straßenverkehr. Die Zahl der verunglückten Kinder ging damit gegenüber 2011 um 4,4% zurück.

Jeweils rund ein Drittel der verunglückten Kinder kam im Jahr 2012 als Insasse in einem Pkw oder auf einem Fahrrad zu Schaden. Jedes vierte verunglückte Kind war zu Fuß unterwegs, als der Unfall passierte.

Tabelle 3 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder¹ nach Art der Verkehrsbeteiligung

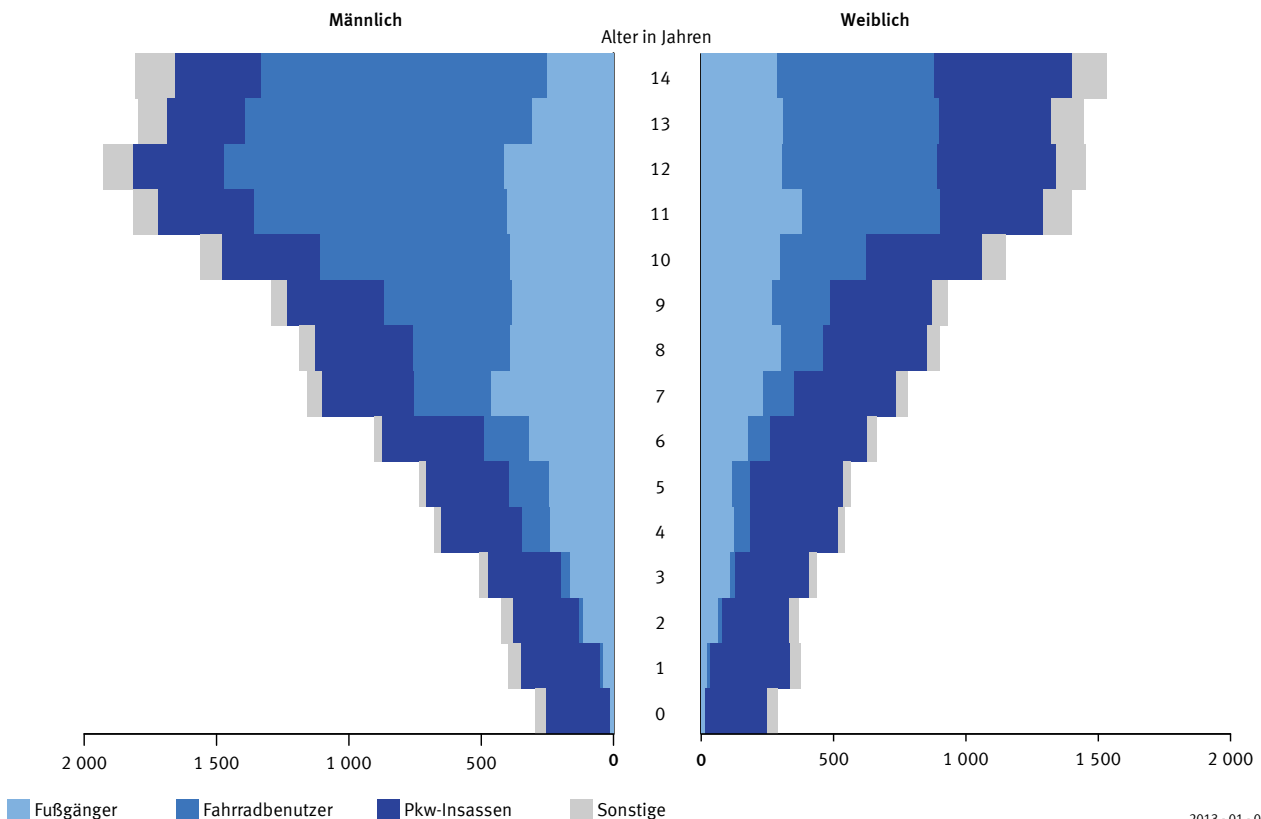
	2012	2011	Veränderung
	Anzahl		
Verunglückte	29 321	30 676	- 4,4
darunter:			
Fußgänger/-innen	7 171	7 564	- 5,2
Fahrradfahrer/-innen ² .	9 892	10 918	- 9,4
Insassen von Personenkraftwagen	10 363	10 353	+ 0,1
Getötete	73	86	- 15,1
darunter:			
Fußgänger/-innen	20	29	- 31,0
Fahrradfahrer/-innen ² .	16	24	- 33,3
Insassen von Personenkraftwagen	34	32	+ 6,3

1 Unter 15 Jahren.
2 Einschließlich Mitfahrern/Mitfahrerinnen.

Von den im Jahr 2012 getöteten Kindern verlor fast die Hälfte als Mitfahrer in einem Pkw das Leben. Mehr als jedes vierte getötete Kind (27,4%) kam als Fußgänger ums Leben, 21,9% als Fahrradfahrer. Gegenüber dem Vorjahr ist vor allem die Zahl der Kinder gesunken, die als Radfahrer oder als Fußgänger zu Tode gekommen sind.

Kleinkinder im Alter bis 6 Jahren sind meist im Pkw ihrer Eltern unterwegs, demzufolge verunglücken sie hier am häufigsten (61,3% im Jahr 2012). Ab dem Schulalter nehmen Kinder aber mehr und mehr selbstständig als Fußgänger

Schaubild 11 Verunglückte Kinder nach Altersjahren, Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung 2012



2013 - 01 - 0760

oder Radfahrer am Straßenverkehr teil. Dies zeigt sich auch in den Verunglücktenzahlen. Zwar verunglückten Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren immer noch am häufigsten in einem Auto (38,4%), aber etwa jedes dritte verunglückte Kind in diesem Alter war als Fußgänger und rund jedes vierte als Radfahrer unterwegs. 10- bis 14-Jährige verunglückten am häufigsten auf ihrem Fahrrad.

Jungen sind im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen: 56% der verunglückten Kinder 2012 waren männlich, ihr Anteil an allen Kindern unter 15 Jahren lag bei 51%. Die Gründe für die höhere Unfallgefährdung dürften vor allem in der stärkeren Verkehrsbeteiligung von Jungen und in einer höheren Risikobereitschaft liegen. Bei den 6- bis 14-Jährigen, die im Straßenverkehr auf dem Fahrrad oder als Fußgänger verunglückten, ergeben sich im Tagesverlauf zu bestimmten Uhrzeiten klare Häufungen: So verunglückten 2012 die meisten Kinder in den Zeiten, in denen sie sich normalerweise auf dem Weg zur Schule oder zurück befinden. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden 14,9% der Kinder morgens zwischen 7 Uhr und 8 Uhr und 11,1% zwischen 13 Uhr und 14 Uhr verletzt oder getötet. Auch in ihrer Freizeit am Nachmittag sind Kinder stärker gefährdet. 34,9% der verunglückten Kinder kamen zwischen 15 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 (22,7%), hier insbesondere die Nutzung der falschen Fahrbahn. Den gleichaltrigen Fußgängern wurde vor allem angelastet, beim Überschreiten der Fahrbahn nicht auf den Fahrzeugverkehr geachtet zu haben (49,5%).

Insgesamt haben Kinder aber im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil ein geringeres Unfallrisiko als andere Altersgruppen. Der Anteil der Kinder unter 15 Jahren an allen Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen betrug 7,6%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei 13,2%. Bezogen auf die Einwohnerzahl verunglückten im Jahr 2012 insgesamt 2 707 Kinder je eine Million Kinder, 7 davon tödlich.

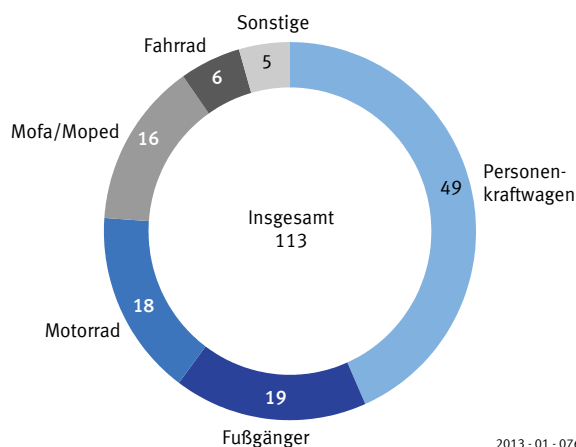
Langfristig betrachtet verlieren glücklicherweise immer weniger Kinder ihr Leben im Straßenverkehr. Wurden in den 1950er-Jahren noch über 1000 getötete Kinder pro Jahr gezählt, sank diese Zahl in den 1990er-Jahren auf unter 500 und liegt 2012 bereits das dritte Mal unter 100.

Weniger Jugendliche starben im Straßenverkehr

Im Unterschied zu den Kindern können Jugendliche ab 15 Jahren auch motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen. Sie dürfen zunächst ein Mofa, mit 16 ein Moped oder Leichtkraftrad fahren. Im Alter von 17 Jahren können sie bereits eine Fahrerlaubnis zum „begleiteten Fahren“ von Personenkraftwagen erlangen. Mit dem Einstieg in die Motorisierung steigt die Mobilität – und damit leider auch die Unfallgefahr.

Im Jahr 2012 verunglückten 19 023 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr, das waren durch-

Schaubild 12 Getötete 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 2012



schnittlich 52 Jugendliche täglich. 113 Jugendliche starben bei Verkehrsunfällen, das waren 2,6% weniger als 2011. Das Risiko für die Jugendlichen im Straßenverkehr zu verunglücken ist 2012, bei gleichzeitig abnehmender Bevölkerungszahl, ebenfalls gesunken. 7 969 Jugendliche verunglückten je 1 Million Einwohner ihrer Altersgruppe, 47 von ihnen starben im Straßenverkehr.

49 Jugendliche und damit die meisten der 15- bis 17-jährigen Unfallopfer, kamen im Jahr 2012 in einem Auto ums Leben. 8 Jugendliche fuhren den Pkw selbst, in dem sie starben. Gegenüber 2011 ging die Zahl der getöteten Pkw-Insassen dieser Altersklasse um 6 Personen zurück. Am zweithäufigsten verloren 15- bis 17-Jährige auf einem motorisierten Zweirad ihr Leben im Straßenverkehr. 34 Jugendliche waren es im Jahr 2012, 2 Jugendliche weniger als ein Jahr zuvor.

Jeder zweite der 14 220 Jugendlichen (51,2%), die an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, hatte diesen auch verursacht. Das entspricht dem Durchschnittswert der Unfallbeteiligten insgesamt. Entsprechend ihrer hauptsächlichen Verkehrsteilnahme verursachten 15- bis 17-Jährige die meisten Unfälle als Fahrer eines Mofas/Mopeds (34,9%), am zweithäufigsten als Radfahrer (31,5%) und danach als Motorradfahrer (18,1%). 553 Jugendliche waren im Jahr 2012 als Fahrer eines Pkw an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt, davon trugen mehr als zwei Drittel (68,7%) die Hauptschuld an dem Unfall. Der hohe Anteil der Hauptverursacher bei den jungen Autofahrern dürfte auf die noch fehlende Erfahrung am Steuer zurückzuführen sein. Wenn Jugendliche an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, fielen sie am häufigsten durch überhöhte Geschwindigkeit (17,3%) und falsche Straßenbenutzung (15,4%) auf.

18- bis 24-Jährige haben den stärksten Rückgang bei der Zahl der Todesopfer

Für junge Männer und Frauen ab 18 Jahren hat Auto fahren eine besondere Faszination – es ist ein großer Schritt in die

mobile Unabhängigkeit. Dies gilt nach wie vor, wenngleich das Auto als Statussymbol in den letzten Jahren für die jungen Erwachsenen an Bedeutung verloren hat. Allerdings endet so manche Fahrt wegen noch zu geringer Erfahrung und einer Überschätzung des eigenen Könnens abrupt. Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken junge Erwachsene von 18 bis 24 Jahren in einem Pkw: Im Jahr 2012 waren es 70,8% der insgesamt 72 130 im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen, in den übrigen Altersklassen waren es im Schnitt nur 52,2%. Am zweithäufigsten verunglückten 18- bis 24-Jährige auf einem Fahrrad (10,2%), erst an dritter Stelle folgte das Motorrad (6,7%). Im Vergleich zum Vorjahr wurden 3,1% weniger verunglückte 18- bis 24-Jährige gezählt.

Die Zahl der tödlich verunglückten 18- bis 24-Jährigen sank im Jahr 2012 sogar um 17,1% auf 611 Tote. Eine solch starke Abnahme gab es in keiner anderen Altersgruppe. Dennoch waren die 18- bis 24-Jährigen immer noch die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr. 17,0% aller Getöteten und 18,6% aller Verletzten waren zwischen 18 und 24 Jahre alt, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur bei 8,1% lag. Die besondere Gefahr des Straßenverkehrs für die 18- bis 24-Jährigen zeigt sich auch daran, dass von allen im Jahr 2011 Gestorbenen dieser Altersgruppe etwa jeder dritte bei einem Verkehrsunfall zu Tode kam.

71,2% der 18- bis 24-jährigen Unfallopfer starben als Fahrer oder Mitfahrer in einem Auto. Drei von vier getöteten Pkw-Insassen (78,2%) fuhren das Auto selbst, in dem sie verunglückten. Im Vergleich zu 2011 starben jedoch 16,7% oder 87 junge Pkw-Insassen weniger. Den größten Anteil an diesem Rückgang hatten im Jahr 2012 die 18- bis 20-Jährigen; in dieser Altersklasse kamen 68 Personen weniger in einem Auto ums Leben. Bezogen auf je eine Million Einwoh-

ner dieser Altersklasse verunglückten 10 841 junge Erwachsene, 92 junge Erwachsene je eine Million Einwohner verloren im Jahr 2012 bei Verkehrsunfällen ihr Leben. Damit ist das Tötungsrisiko für die 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr immer noch mehr als doppelt so hoch wie das durchschnittliche Risiko aller Altersgruppen, das bei 44 Getöteten je eine Million Einwohner liegt. Langfristig ist allerdings ein deutlicher Abwärtstrend zu beobachten: War vor 20 Jahren noch fast jeder vierte Verkehrstote ein 18- bis 24-Jähriger, so war im Jahr 2012 erstmals „nur“ jeder sechste in diesem Alter.

Junge Pkw-Fahrer, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, trugen zu zwei Dritteln die Hauptschuld. Bei den 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrern waren 71,6% die Verursacher des Unfalls. Häufigster Fehler der Pkw-Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“. So war fast jeder fünfte (19,4%) der Unfallbeteiligten zu schnell gefahren. Danach kamen Abstandsfehler mit einem Anteil von 12,1%.

Mehr tödlich verletzte Senioren auf Zweirädern

Allein schon durch die demografische Entwicklung nehmen immer mehr ältere Menschen am Straßenverkehr teil. Der Anteil der Menschen im Alter von 65 und mehr Jahren an der Gesamtbevölkerung steigt ständig, in den letzten 20 Jahren von 15,0% auf 20,6%. Senioren sind heute zudem aktiver als frühere Generationen. Sie nutzen ihr Auto bis ins hohe Alter und sind auch immer häufiger als Zweiradfahrer unterwegs.

Die Zahl der getöteten oder verletzten Senioren hat im Jahr 2012 abgenommen, wenngleich die Rückgänge unter dem Durchschnitt aller Altersgruppen liegen: 44 881 Personen im Alter ab 65 Jahren kamen im Straßenverkehr zu Schaden,

Tabelle 4 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung 2012

	Insgesamt		Darunter Männer		Veränderung insgesamt gegenüber 2011
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Personenkraftwagen					
Verunglückte	51 089	25 435	50	- 2,2	
darunter: Getötete	435	326	75	- 16,7	
Fahrer/-innen	37 412	19 382	52	- 1,8	
Mitfahrer/-innen	13 677	6 053	44	- 3,4	
Fahrer/-innen	340	260	76	- 10,3	
Mitfahrer/-innen	95	66	69	- 33,6	
Motorrad					
Verunglückte	4 818	4 167	86	- 9,2	
darunter: Getötete	102	96	94	- 9,7	
Fahrer/-innen	4 459	4 029	90	- 8,5	
Mitfahrer/-innen	359	138	38	- 16,9	
Fahrer/-innen	94	91	97	- 10,5	
Mitfahrer/-innen	8	5	63	+ 0,0	
Fahrrad					
Verunglückte	7 344	4 138	56	- 1,5	
darunter: Getötete	12	9	75	- 45,5	

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

	2012	2011	Veränderung
	Anzahl	%	
Verunglückte	44 881	45 388	- 1,1
darunter:			
Fußgänger/-innen	6 748	6 900	- 2,2
Fahrradfahrer/-innen ¹	12 639	12 803	- 1,3
Motorradfahrer/-innen ¹	1 385	1 376	+ 0,7
Insassen von Personenkraftwagen	20 556	20 674	- 0,6
Insassen von Kraftomnibussen	1 308	1 328	- 1,5
Getötete	994	1 044	- 4,8
darunter:			
Fußgänger/-innen	273	305	- 10,5
Fahrradfahrer/-innen ¹	221	210	+ 5,2
Motorradfahrer/-innen ¹	45	35	+ 28,6
Insassen von Personenkraftwagen	398	439	- 9,3
Insassen von Kraftomnibussen	2	5	- 60,0

¹ Einschließlich Mitfahrer/-innen.

1,1% weniger als ein Jahr zuvor. Von den verunglückten Senioren waren die meisten Fahrer oder Mitfahrer in einem Pkw (45,8%), mehr als jeder vierte benutzte ein Fahrrad (28,2%). 15,0% der verunglückten Senioren waren als Fußgänger, 3,1% auf dem Motorrad und 2,9% in Bussen unterwegs. 994 Menschen im Alter ab 65 Jahren starben im Jahr 2012 bei Unfällen auf deutschen Straßen, das waren 50 ältere Menschen weniger (-4,8%) als 2011. Wesentlich seltener als im Vorjahr starben ältere Menschen als Fußgänger (-10,5%) oder als Insasse in einem Pkw (-9,3%). Dagegen kamen mehr Senioren auf Zweirädern zu Tode: Auf Fahrrädern waren es 11 Personen und auf Motorrädern 10 Personen mehr als ein Jahr zuvor.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Unfallstatistik, dass ältere Menschen, die im Straßenverkehr verunglücken, schwerere Unfallfolgen zu erleiden haben als jüngere. Dies belegen folgende Zahlen: Der Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Pkw-Insassen ab 65 Jahren lag bei 9,4%, aber der Anteil der dabei Getöteten bei 22,2%.

Noch deutlicher wird dies bei Fahrradfahrern und Fußgängern: Der Anteil der Senioren an allen Personen, die auf dem Fahrrad verletzt wurden, betrug 16,7%, bei den Fußgängern belief sich der Seniorenanteil auf 20,7%. Jedoch war mehr als jeder zweite getötete Radfahrer oder Fußgänger 65 Jahre oder älter. Der Grund für das im Vergleich zu jüngeren Personen wesentlich höhere Risiko Älterer, infolge von Verletzungen durch Verkehrsunfälle zu sterben, dürfte die mit zunehmendem Alter nachlassende körperliche Widerstandskraft sein.

Bezogen auf alle Einwohner ihrer Altersklasse lag das Risiko der Senioren im Straßenverkehr zu verunglücken bei 2 659 Personen je eine Million Einwohner. 59 Senioren je eine Million ihrer Bevölkerung kamen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Die Senioren haben nach den jungen Erwachsenen das zweithöchste Sterberisiko im Straßenverkehr. Allerdings gibt es in der Altersgruppe der Senioren Unter-

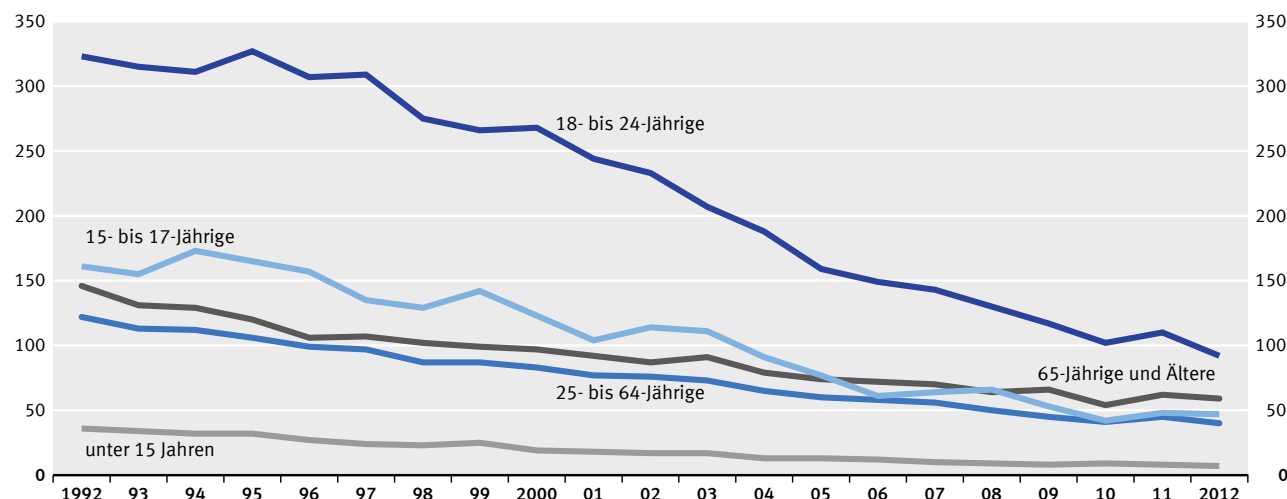
schiede: 65- bis 74-Jährige haben gegenüber den noch Älteren ein höheres Risiko zu verunglücken (2012: 2871 Personen gegenüber 2414 Personen je eine Million Einwohner). Das Sterberisiko der Personen ab 75 Jahren ist mit 77 Getöteten je eine Million Einwohner deutlich höher. Bei den 65- bis 74-Jährigen liegt es mit 44 so hoch wie das der Gesamtbevölkerung.

Ältere Menschen ab 65 Jahren sind seltener als andere Altersgruppen an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt. Im Jahr 2012 waren es insgesamt 66470 ältere Menschen oder 11,5% aller Unfallbeteiligten, bei einem Bevölkerungsanteil von 20,6%. Die geringere Unfallbeteiligung dürfte zum einen daran liegen, dass ältere Menschen nicht mehr täglich zur Arbeit fahren und somit seltener als jüngere am Straßenverkehr teilnehmen. Zum anderen wird mit zunehmendem Alter auch die Fahrweise defensiver. Waren Senioren aber als Fahrer eines Pkw in einen Unfall involviert, trugen sie 2012 in zwei Drittel der Fälle die Hauptschuld an dem Unfall. Bei den 75-Jährigen und älteren waren es sogar 75,6%. Ihre häufigsten Fehlverhalten waren das „Nichtbeachten der Vorfahrt“ (23,1%), gefolgt von „Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren beziehungsweise Ein- und Anfahren“ (21,4%). Als Fußgänger trugen ältere Menschen dagegen relativ selten die Schuld an dem Unfall, an dem sie beteiligt waren (17,0%). Wenn Senioren als Fußgänger ein Fehlverhalten zur Last gelegt wurde, war es hauptsächlich das Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (52,0%).

Risiko im Straßenverkehr zu sterben für Kinder längerfristig am stärksten zurückgegangen

In den letzten 20 Jahren ist das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, um zwei Drittel gesunken. In den einzelnen Altersgruppen war

Schaubild 13 Getötete im Straßenverkehr nach Altersgruppen je 1 Mill. Einwohner



2013 - 01 - 0762

der Rückgang allerdings unterschiedlich hoch. Am stärksten ist das Tötungsrisiko gemessen am jeweiligen Bevölkerungsanteil für Kinder gesunken (-81,3%). Aber auch bei Jugendlichen (-70,5%) und 18- bis 24-jährigen Fahranfängern (-71,5%) hat sich das Sterberisiko überdurchschnittlich verringert. In den mittleren Altersgruppen zwischen 25 und 64 Jahren hat sich das Tötungsrisiko um 67,0% reduziert. Mit einem Minus von 59,7% war es bei Senioren deutlich niedriger.

Durch diese Entwicklung ist der Anteil junger Verkehrsteilnehmer bis 24 Jahre an allen Verkehrstoten von 31,4% im Jahr 1992 auf 22,1% im Jahr 2012 zurückgegangen. Zeitgleich ist der Anteil der Senioren von 16,6% auf 27,6% gestiegen.

Die genannten Zahlen weisen zum einen darauf hin, dass die getroffenen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die jüngsten Verkehrsteilnehmer und Fahranfänger Wirkung zeigen. Insbesondere vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung in Deutschland wird zum anderen damit deutlich, dass für eine nachhaltige Verrin-

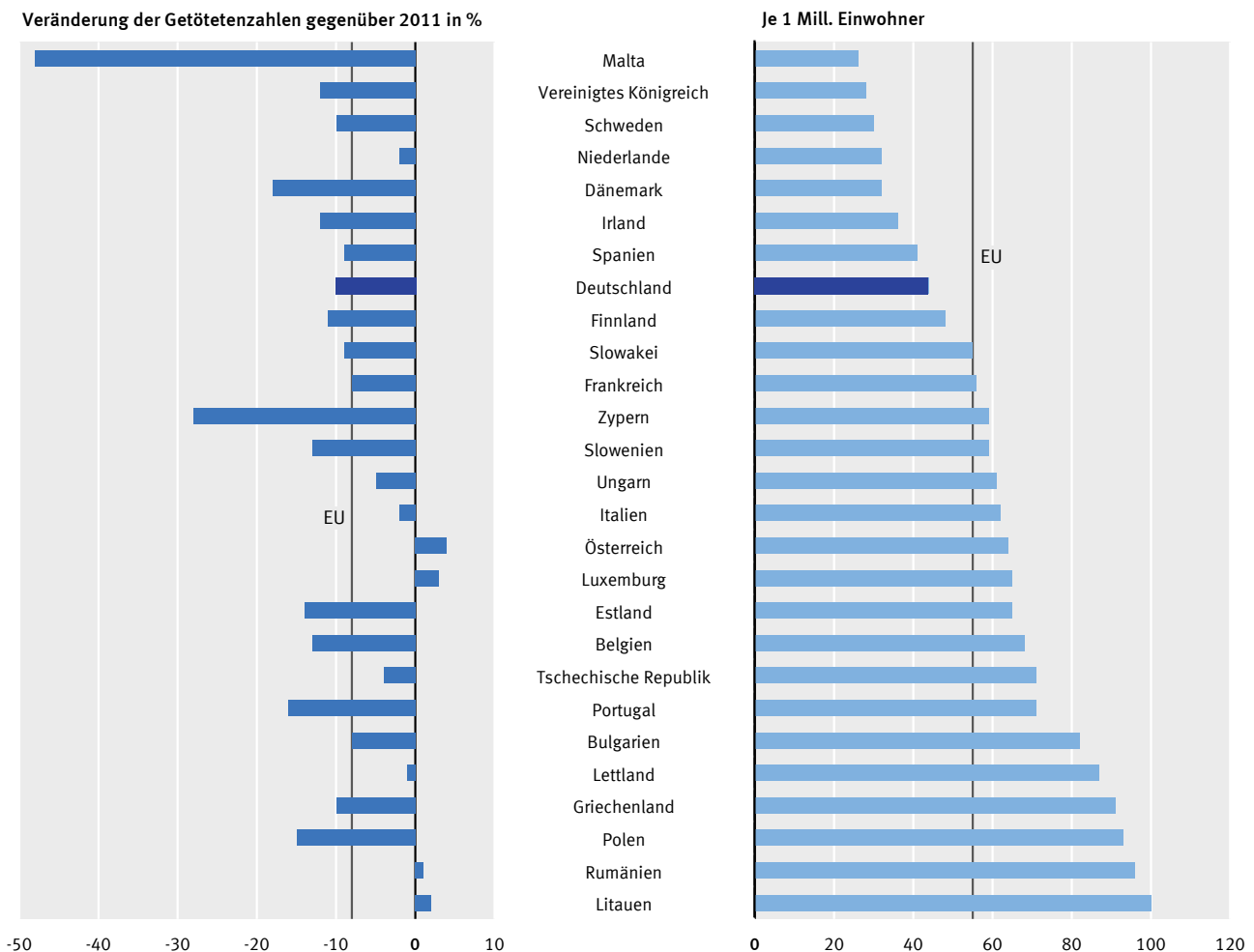
gerung der Zahl der Verkehrstoten das Augenmerk auch auf ältere Menschen zu richten sein wird.

Deutschland weiterhin auf Rang acht im EU-Vergleich

Für den internationalen Vergleich werden nur die Ergebnisse zu den Todesopfern in den einzelnen Ländern betrachtet, da es zurzeit noch keine einheitlichen Definitionen für Unfälle und Verletzte in der Europäischen Union (EU) gibt.

Nach den vorliegenden Ergebnissen, die für einige EU-Länder noch vorläufig oder geschätzt sind, kamen im Jahr 2012 EU-weit rund 27 800 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Das waren etwa 2 500 Menschen oder 8% weniger als im Jahr 2011. Bis auf vier Mitgliedstaaten (Litauen, Luxemburg, Österreich und Rumänien) nahm die Zahl der Verkehrstoten in allen EU-Ländern gegenüber 2011 ab. In absoluten Zahlen hatte Polen mit einem Minus von 618 Personen (2012: 3 571 Getötete) den höchsten Rückgang an Todesopfern, danach folgte Deutschland mit einem Minus von 409 Personen.

Schaubild 14 Getötete bei Straßenverkehrsunfällen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union 2012



Teilweise vorläufige Ergebnisse. Innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.
 Datenquelle: CARE (EU road accident database), Stand Juli 2013

Bezogen auf die Bevölkerung in allen Ländern der EU starben durchschnittlich 55 Personen je eine Million Einwohner. In Deutschland waren es 44 Personen. Mit diesem Wert liegt die Bundesrepublik innerhalb der 27 EU-Länder wie im Vorjahr auf Rang acht. Im Kleinstaat Malta starben, gemessen an der Einwohnerzahl, mit 26 Personen die wenigsten Menschen im Straßenverkehr – gefolgt vom Vereinigten Königreich mit 28 Personen und Schweden mit 30 Personen je eine Million Einwohner. Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Todesrisiko in den östlichen EU-Staaten: Am größten war es in Litauen mit 100 Verkehrsoffern, in Rumänien mit 96 Verkehrsoffern und in Polen mit 93 Verkehrsoffern je eine Million Einwohner.

In ihrem Weißbuch zur Verkehrspolitik von März 2011 hat sich die Europäische Kommission vorgenommen, bis 2050 die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null zu senken. Als Schritt in diese Richtung strebt die EU an, die Anzahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Sie hat damit ihre Messlatte für die Verbesserung der Verkehrssicherheit noch höher als Deutschland gelegt: Um dieses Ziel zu erreichen, müsste die Opferzahl in der EU pro Jahr um durchschnittlich 6,7% sinken. Die in der EU bisher erreichte Abnahme in den letzten zwei Jahren von insgesamt rund 10% genügt für dieses Vorhaben noch nicht.

Fazit

Zusammenfassend kann für das Unfallgeschehen im Jahr 2012 Folgendes festgehalten werden:

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle ist 2012 gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen; sie konnte zudem in den letzten 20 Jahren nicht reduziert werden.

Mit einem Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um 10,2% wurde die langfristige positive Entwicklung im Jahr 2012 fortgesetzt. Mit 3 600 Personen gab es die geringste Zahl an Todesopfern seit 1950. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass in Deutschland immer noch durchschnittlich zehn Personen pro Tag im Straßenverkehr getötet und rund 1 000 weitere verletzt wurden.

Die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist zwar weiter rückläufig, aber immer noch die Ursache für die meisten Verkehrstoten. Im Jahr 2012 starben durch zu schnelles Fahren 37,0% aller Todesopfer, auf Autobahnen war es sogar fast die Hälfte.

Die Gefahr tödlich zu verunglücken ist auf Landstraßen besonders groß. Viele der Getöteten auf Landstraßen sterben durch Geschwindigkeitsunfälle. Aber auch bei Unfällen in Kurven oder mit einem Baumaufprall sind viele Todesopfer zu beklagen.

In allen Altersklassen kamen weniger Menschen ums Leben als im Jahr 2011. Den stärksten Rückgang gab es bei den 18- bis 24-Jährigen.

Trotz dieser positiven Entwicklung für die jungen Erwachsenen, sowohl im vergangenen Jahr als auch längerfristig, sind

diese nach wie vor die am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmer. Das Risiko der 18- bis 24-Jährigen, im Straßenverkehr ihr Leben zu verlieren, ist immer noch mehr als doppelt so hoch wie im Durchschnitt aller Altersgruppen.

Bei Kindern gab es ebenfalls einen überdurchschnittlich hohen Rückgang bei der Zahl der Getöteten. Langfristig betrachtet hatte diese Altersgruppe sogar die günstigste Entwicklung.

Im vergangenen Jahr starben auch weniger ältere Menschen ab 65 Jahren im Straßenverkehr. Langfristig steigt aber aufgrund des demografischen Faktors der Anteil der Senioren an allen Todesopfern im Straßenverkehr.

Ältere Menschen sind seltener als andere Altersgruppen an Unfällen beteiligt. Sind sie aber in Unfälle verwickelt, erleiden sie schwerere Unfallfolgen und sind als Pkw-Fahrer häufig auch die Verursacher der Unfälle.

Die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr ging im Jahr 2012 auch EU-weit zurück. Deutschland lag innerhalb der 27 EU-Länder wie bereits im Vorjahr an achter Stelle bezogen auf die Zahl der Getöteten je eine Million Einwohner. [lu](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

www.destatis.de

Schriftleitung

Dieter Sarreither,
Vizepräsident des Statistischen Bundesamtes

Redaktion: Ellen Römer
Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 23 41

Ihr Kontakt zu uns

www.destatis.de/kontakt

Statistischer Informationsservice

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

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.