

# UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2012



**Begleitmaterial  
zur Pressekonferenz  
am 10. Juli 2013  
in Berlin**



# **UNFALLENTWICKLUNG AUF DEUTSCHEN STRASSEN 2012**

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Internet: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

**Fachliche Informationen zu dieser Veröffentlichung:**

Bereich „Verkehrsunfälle“

Tel.: +49 (0) 611 / 75 45 47

Fax: +49 (0) 611 / 75 39 24

E-Mail: [verkehrsunfaelle@destatis.de](mailto:verkehrsunfaelle@destatis.de)

**Journalistische Anfragen:**

Pressestelle

Tel.: +49 (0) 611 / 75 34 44

Fax: +49 (0) 611 / 75 39 76

E-Mail: [presse@destatis.de](mailto:presse@destatis.de)

Kontaktformular: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

**Allgemeine Informationen zum Datenangebot:**

Informationsservice

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

Fax: +49 (0) 611 / 75 33 30

Kontaktformular: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

Grundlage dieser Broschüre sind die anlässlich der Pressekonferenz des Statistischen Bundesamtes am 10. Juli 2013 veröffentlichten Daten.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2013

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Einleitung .....	5
1 Das Unfallgeschehen 2012 im Überblick .....	7
2 Ziel im Verkehrssicherheitsprogramm: Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 % senken .....	9
3 Langfristige Entwicklung in Deutschland .....	11
4 Unfallgeschehen nach Monaten und Wochentagen .....	13
5 Unfallursachen .....	15
6 Unfallgeschehen nach Ortschaften .....	19
6.1 Überblick .....	19
6.2 Fahrleistungsbezogenes Risiko.....	19
6.3 Geschwindigkeitsunfälle .....	20
6.4 Kurvenunfälle auf Landstraßen.....	20
6.5 Baumunfälle auf Landstraßen .....	20
7 Verunglückte nach Bundesländern .....	21
8 Verunglückte nach der Art ihrer Verkehrsteilnahme .....	25
9 Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern .....	29
9.1 Kinder .....	29
9.2 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren.....	31
9.3 Junge Erwachsene .....	32
9.4 Senioren .....	33
9.5 Entwicklungen in den Altersgruppen seit 1992 .....	36
10 Entwicklung in der Europäischen Union .....	37
11 Fazit ..	39
 Anhang	
Straßenverkehrsunfälle – Zeitreihen .....	41
Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik .....	43



## Einleitung

2011 war die Zahl der Verkehrstoten nach 20 Jahren erstmals 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 1 000 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. Als Datenbasis für wissenschaftliche Analysen des Unfallgeschehens wie auch für die Entwicklung von Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr spielt sie 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. In dieser Broschüre werden wichtige Ergebnisse über das Unfallgeschehen auf deutschen Straßen im Jahr 2012 dargestellt und auf einige Veränderungen in den letzten 20 Jahren hingewiesen. 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 international eingegangen.





## 1. Das Unfallgeschehen 2012 im Überblick

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.

*Mehr Unfälle  
im Jahr 2012*

Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, stieg im Jahr 2012 um 0,8 % auf 82 147 Unfälle. Deutlich stärker erhöhten sich die sonstigen Sachschadensunfälle mit + 2,3 % auf 2,0 Millionen.

**Tabelle 1 Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr**

Gegenstand der Nachweisung	2012	2011	Veränderung 2012 gegenüber 2011
	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 <sup>1</sup> . . .	82 147	81 487	0,8
sonstige Sachschadensunfälle . . .	2 020 059	1 973 704	2,3
<b>Verunglückte insgesamt . . . . .</b>	<b>387 978</b>	<b>396 374</b>	<b>- 2,1</b>
davon:			
Getötete . . . . .	3 600	4 009	- 10,2
Schwerverletzte . . . . .	66 279	68 985	- 3,9
Leichtverletzte . . . . .	318 099	323 380	- 1,6

<sup>1</sup> 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.

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 %.

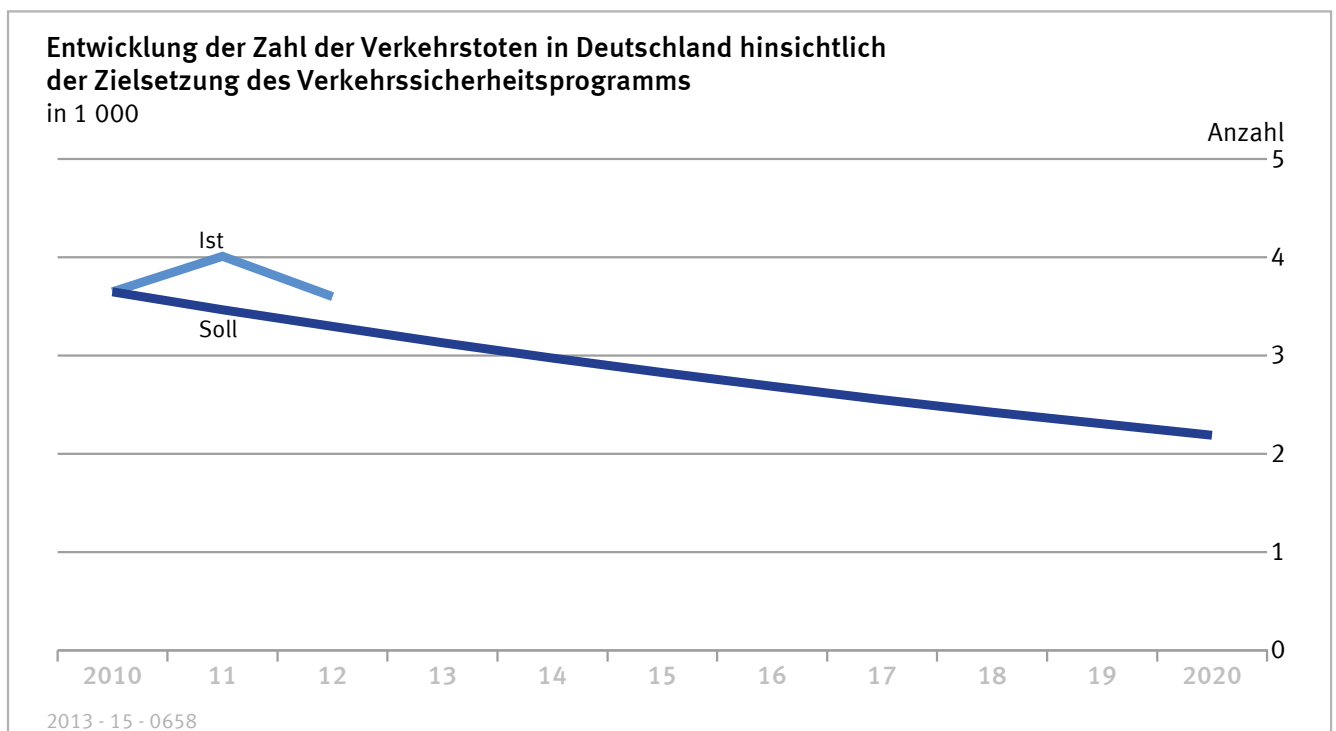
Über einen Zeitraum von 20 Jahren betrachtet ist die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle nicht zurückgegangen, sondern blieb mehr oder weniger konstant. Von 1992 bis 2012 schwankte sie zwischen 2,2 Millionen und 2,4 Millionen. Während jedoch die Gesamtzahl der Unfälle mit ausschließlich Sachschaden 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.



## 2. 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 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 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 Vorgabewert.

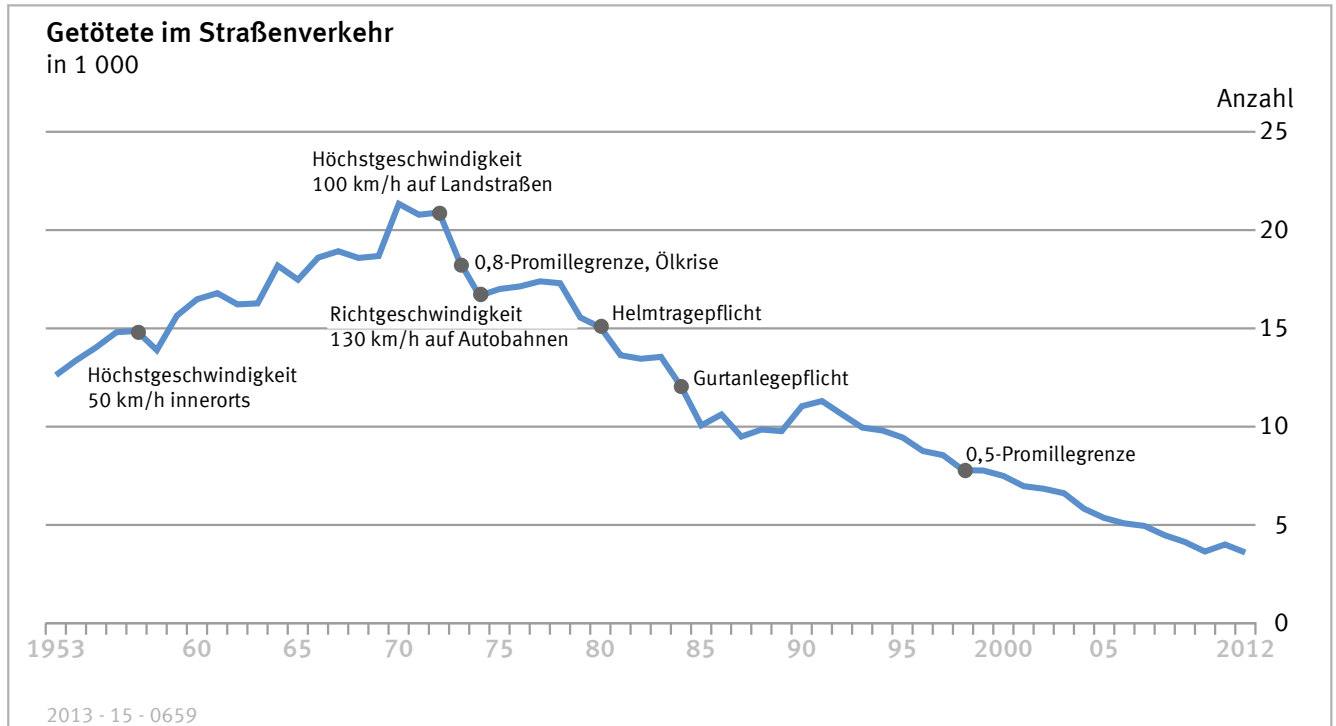
Schaubild 1





### 3. Langfristige Entwicklung in Deutschland

Schaubild 2



Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen werden schon seit über 100 Jahren statistisch erfasst, allerdings mit Unterbrechungen bedingt durch die beiden Weltkriege. In den ersten Jahren der Statistik waren die Getötetenzahlen aus gegenwärtiger Sicht noch sehr klein. Das Risiko im Straßenverkehr zu sterben war allerdings sehr groß, bedenkt man, wie wenig Kraftfahrzeuge es zu dieser Zeit noch gab: 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 7 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.

**Geringste Zahl an Verkehrstoten seit 1950**

**Tabelle 2 Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden   <sup>1</sup>	Verunglückte		Bestand an motorisierten Fahrzeugen in Millionen   <sup>2</sup>	Getötete je 100 000 des Bestandes
		insgesamt	darunter		
			Getötete		
1950 ....	.	177 012	7 408	2,4	308
1953 ....	.	345 019	12 631	4,8	265
1960 ....	.	518 793	16 477	11,6	142
1970 ....	414 362	599 364	21 332	20,8	102
1980 ....	412 672	555 966	15 050	33,8	44
1990 ....	389 350	521 977	11 046	43,6	25
2000 ....	382 949	511 577	7 503	53,1	14
2005 ....	336 619	438 804	5 361	56,3	10
2006 ....	327 984	427 428	5 091	56,7	9
2007 ....	335 845	436 368	4 949	57,4	9
2008 ....	320 614	413 524	4 477	51,3	9
2009 ....	310 806	401 823	4 152	51,8	8
2010 ....	288 297	374 818	3 648	52,3	7
2011 ....	306 266	396 374	4 009	52,9	8
2012 ....	299 637	387 978	3 600	53,8	7

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

2 Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg. Ab 2008 Bestand ohne vorübergehende Stilllegungen.

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig: Verkehrsrechtliche Regelungen, wie beispielsweise die Einführung der Helmtrage- und Gurtanlegepflicht und die Senkungen der Höchstgrenze für den Blutalkoholkonzentrationswert haben ebenso dazu beigetragen wie eine ständige Verbesserung der Sicherheit und der technischen Ausstattung der Fahrzeuge. Auch eine bessere Straßengestaltung, eine verstärkte Verkehrssteuerung, mehr Verkehrskontrollen sowie die Einrichtung von Fußgängerzonen und Radwegen, die geschützte von ungeschützten Verkehrsteilnehmern trennen, haben Anteil an dieser positiven Entwicklung. Nicht zuletzt haben eine stärkere Verkehrserziehung und -aufklärung sowie eine verbesserte medizinische Erstversorgung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert.

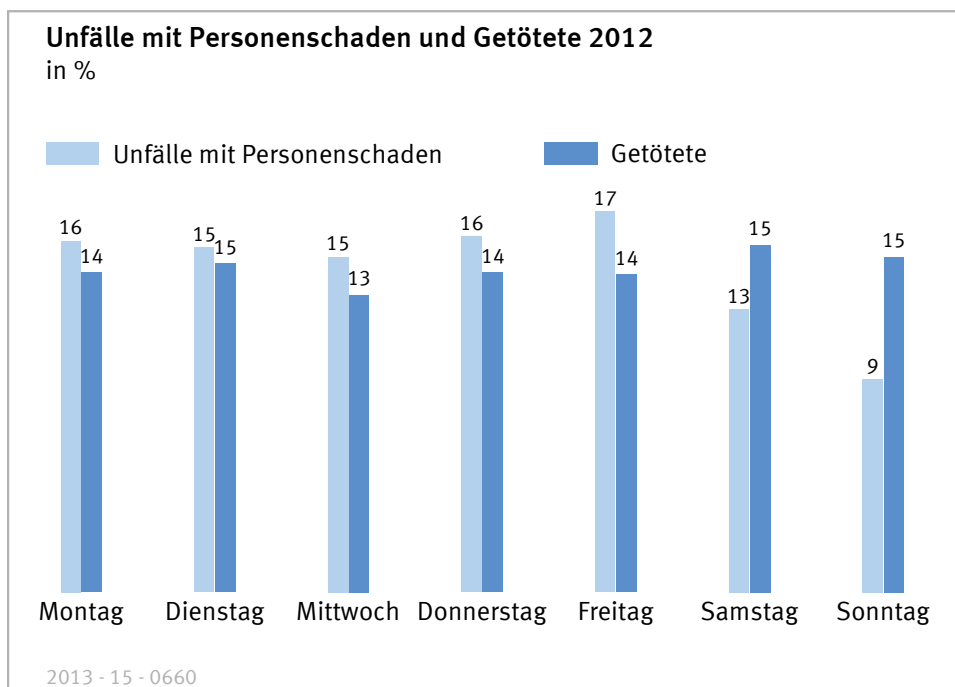
## 4. Unfallgeschehen nach Monaten und Wochentagen

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, dies führt zu schwereren Unfallfolgen. 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.

*Die meisten Unfälle erfasste die Polizei im Oktober*

Schaubild 3



Von den Wochentagen 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 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.





## 5. Unfallursachen

Die Polizei kann nach Beurteilung des Unfallhergangs beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen benennen. Waren auch äußere Umstände wie Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse oder Hindernisse auf der Fahrbahn für den Unfall ursächlich, so werden für jeden Unfall zusätzlich bis zu zwei sogenannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen. Pro Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Bei den 299 637 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2012 wurden insgesamt 422 075 Unfallursachen statistisch erfasst, also im Schnitt 1,4 Ursachen pro 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.

Schaubild 4



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

Bei den Fahrzeugführern war die Hauptunfallursache im Jahr 2012 mit einem Anteil von 15,8 % 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.

**Nicht angepasste  
Geschwindigkeit hat  
schlimmste Unfallfolgen**

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 5



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 eine weitere Maßnahme eingeführt, das Alkoholverbot für alle Fahranfänger vor Vollendung des 21. Lebensjahres beziehungsweise während der Führerscheinprobezeit. Dies soll vor allem den hohen Anteil junger Autofahrer senken,

die bei Unfällen durch Alkoholeinfluss auffallen. 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 Veränderungsarten ist die Bevölkerungsentwicklung der genannten Altersgruppen mit berücksichtigt. Die Einführung des Alkoholverbotes für die Fahranfänger unter 21 Jahren zeigt somit 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.



## 6. Unfallgeschehen nach Ortslagen

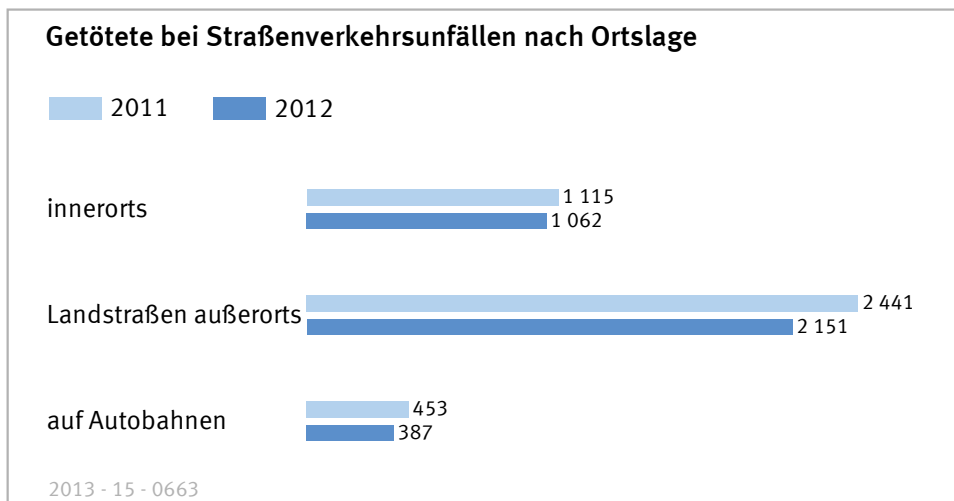
### 6.1 Überblick

Am häufigsten kommt es zu Unfällen innerhalb geschlossener Ortschaften. Von den 2,4 Millionen polizeilich erfassten Unfällen im Jahr 2012 in Deutschland 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 auf Innerortsstraßen und auch höher als auf Autobahnen, auf denen 22 Personen je 1 000 Unfälle starben. Ein Grund für das wesentlich höhere Risiko auf Landstraßen und Autobahnen ist, dass hier wesentlich schneller gefahren wird als auf Innerortsstraßen und dadurch die Unfallschwere steigt.

*Drei von fünf Unfallopfern starben auf Landstraßen außerorts*

Schaubild 6



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 %.

### 6.2 Fahrleistungsbezogenes Risiko

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*

### 6.3 Geschwindigkeitsunfälle

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 für die deutschen Autobahnen diskutiert wird. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ häufig nicht bedeutet, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten worden ist. „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.

### 6.4 Kurvenunfälle auf Landstraßen

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 Verkehrstoten 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.

### 6.5 Baumunfälle auf Landstraßen

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.

## 7. Verunglückte nach Bundesländern

Nicht in allen Bundesländern war im Jahr 2012 die Entwicklung bei den Verunglückten so günstig, wie es das Gesamtergebnis für Deutschland 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 Verkehrstotenzahl (– 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 und in Bremen 2.

**Tabelle 3 Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2012 nach Ländern**

Land	Verunglückte	Veränderung gegenüber 2011	Darunter Getötete	Veränderung gegenüber 2011	Verunglückte		Getötete		
					Je 1 Mill. Einwohner   <sup>1</sup>	Je 1 Mill. Einwohner   <sup>1</sup>			
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl				
<b>Deutschland . . . . .</b>	<b>387 978</b>	<b>– 2,1</b>	<b>3 600</b>	<b>– 10,2</b>	<b>4740</b>	<b>44</b>			
Baden-Württemberg .	47 088	– 1,5	471	– 2,3	4366	44			
Bayern . . . . .	70 143	– 1,3	662	– 15,1	5569	53			
Berlin . . . . .	16 895	– 0,2	42	– 22,2	4825	12			
Brandenburg . . . . .	10 493	– 0,2	166	– 11,2	4205	67			
Bremen . . . . .	3 958	4,9	17	13,3	5985	26			
Hamburg . . . . .	9 865	0,8	33	– 2,9	5484	18			
Hessen . . . . .	28 980	– 3,4	279	6,1	4757	46			
Mecklenburg-Vorpommern . . . . .	6 604	– 5,6	83	– 42,0	4040	51			
Niedersachsen . . . . .	42 051	1,7	486	– 10,0	5314	61			
Nordrhein-Westfalen .	75 541	– 4,0	528	– 16,7	4234	30			
Rheinland-Pfalz . . . . .	19 651	– 5,1	209	8,9	4914	52			
Saarland . . . . .	5 341	– 4,7	37	– 7,5	5271	37			
Sachsen . . . . .	17 176	– 3,0	211	8,8	4152	51			
Sachsen-Anhalt . . . . .	10 471	– 2,7	140	– 22,7	4526	61			
Schleswig-Holstein . .	15 041	– 2,4	110	– 8,3	5301	39			
Thüringen . . . . .	8 680	– 7,0	126	– 16,0	3908	57			

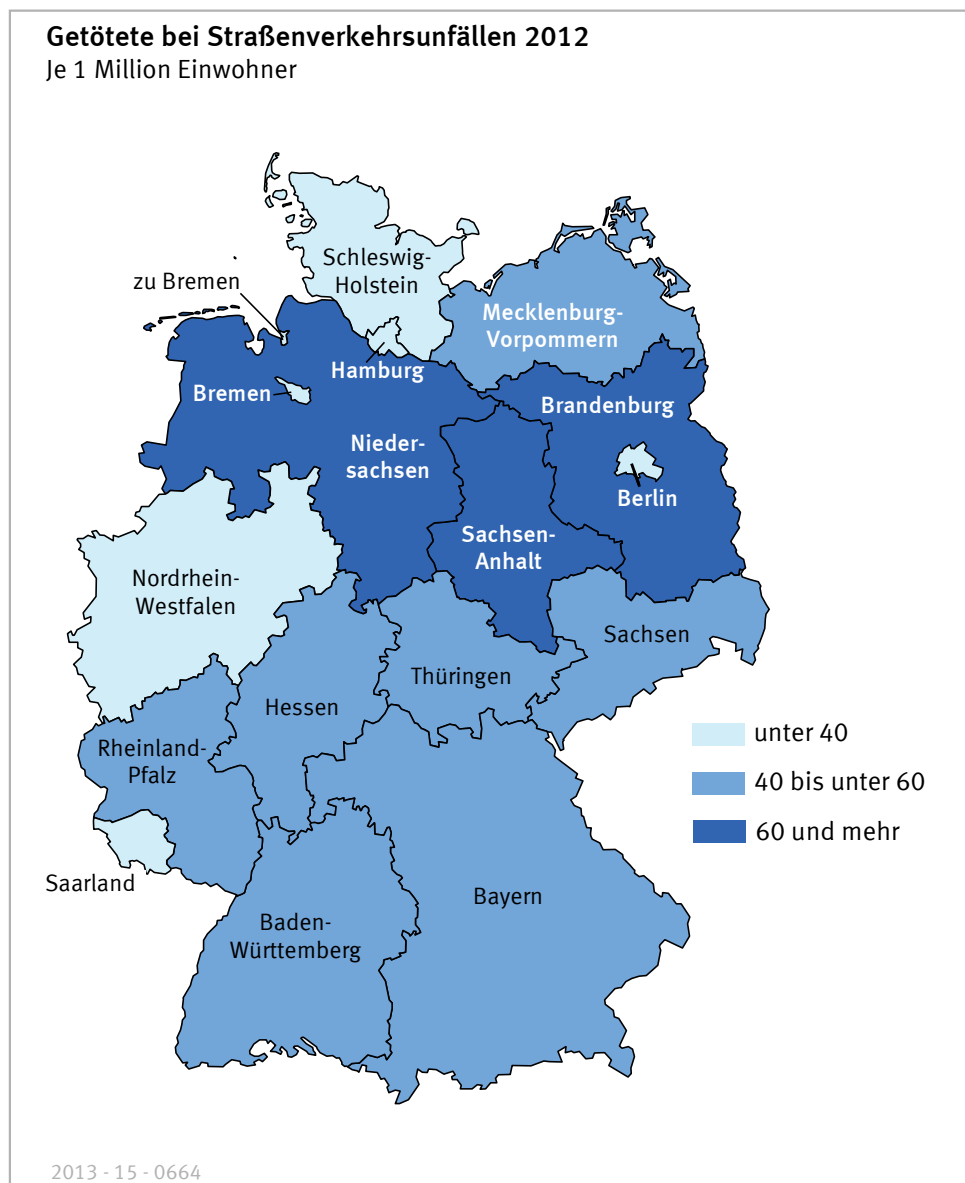
<sup>1</sup> Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2011.

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) und Hamburg (5 484). 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) 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 (12), Hamburg (18) und Bremen (26). 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 Flächenländer. Nordrhein-Westfalen (30) und das Saarland (37) waren die Flächenländer mit den wenigsten Getöteten je eine Million Einwohner.

Schaubild 7





Verglichen mit dem Vorjahr ist das einwohnerbezogene Sterberisiko 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 zurück. Damit hat sich Mecklenburg-Vorpommern im Ranking der Bundesländer vom letzten Platz im Jahr 2011 auf den neunten Platz im vergangenen Jahr verbessert.



## 8. Verunglückte nach der Art ihrer Verkehrsteilnahme

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 hat im Jahr 2012 die Zahl der Verunglückten auf Motorrädern mit – 8,9 % und auf Kleinkrafträdern mit – 7,1 %.

**Tabelle 4 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2012 gegenüber 2011	Darunter		Veränderung 2012 gegenüber 2011
	2012	2011		Getötete		
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern . . . . .	74 776	76 750	– 2,6	406	399	1,8
Mofas/Mopeds . . . . .	17 344	18 679	– 7,1	93	70	32,9
Motorrädern . . . . .	27 947	30 680	– 8,9	586	708	– 17,2
Pkw . . . . .	216 068	217 238	– 0,5	1 791	1 986	– 9,8
Bussen . . . . .	5 671	5 736	– 1,1	3	10	– 70,0
Güterkraftfahrzeugen	10 194	10 754	– 5,2	154	174	– 11,5
Fußgänger/-innen . . .	31 830	32 162	– 1,0	520	614	– 15,3
Sonstige . . . . .	4 148	4 375	– 5,2	47	48	– 2,1
<b>Insgesamt . . . . .</b>	<b>387 978</b>	<b>396 374</b>	<b>– 2,1</b>	<b>3 600</b>	<b>4 009</b>	<b>– 10,2</b>

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

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

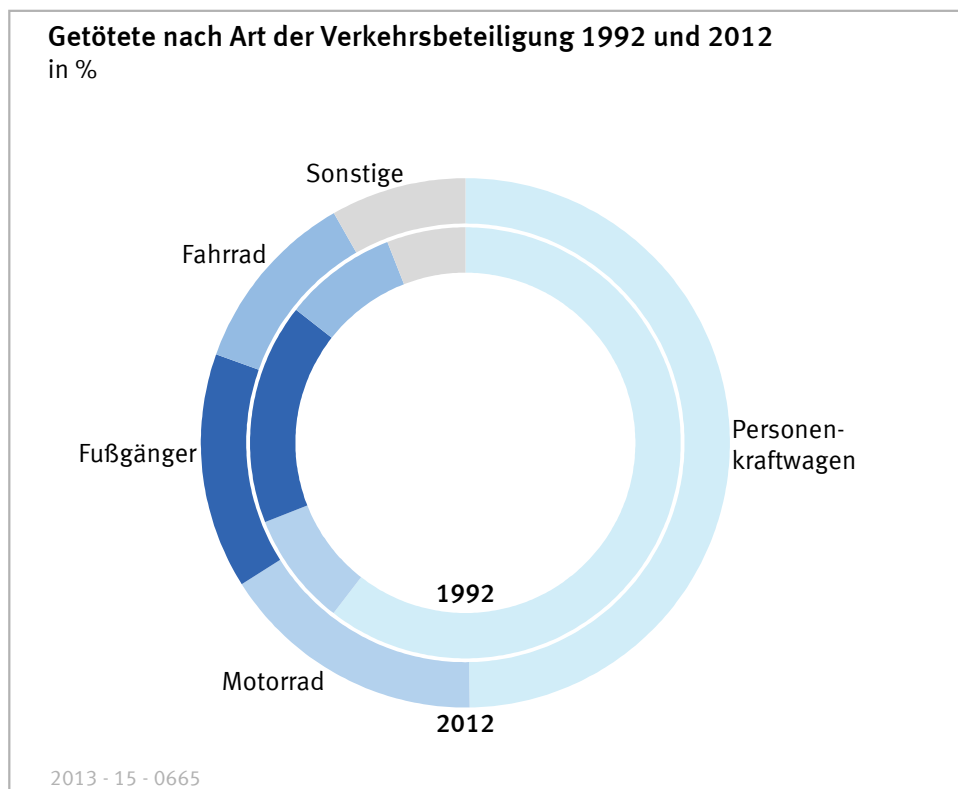
- jeder zweite ein Insasse in einem Pkw
- jeder sechste ein Fahrer oder Mitfahrer auf einem Motorrad
- jeder siebte ein Fußgänger
- jeder neunte ein Fahrradfahrer

Zwei Drittel der tödlich verletzten Fußgänger und Fahrradfahrer kamen innerhalb von Ortschaften ums Leben, während 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 Kleinkrafträdern 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 bei den 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 %.

Schaubild 8



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 immer 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.

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 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 bisher nur äußerst selten Airbags, die sie vor Verletzungen schützen. Demzufolge sind die Unfallfolgen oft schwerer. Damit bestätigt die Unfallstatistik, was viele vermuten: Motorradfahren ist gefährlich. Allerdings hat diese Gefahr in den letzten Jahren nicht zugenommen. Bezogen auf den Bestand hat das Todesrisiko sogar abgenommen.



## 9. Ausgewählte Gruppen von Verkehrsteilnehmern

### 9.1 Kinder

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung der jüngsten Verkehrsteilnehmer. Im Durchschnitt 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 13 Kinder weniger im Straßenverkehr. Die Zahl der verunglückten Kinder ging gegenüber 2011 um 4,4 % zurück.

*Alle 18 Minuten  
verunglückt ein Kind im  
Straßenverkehr*

**Tabelle 5 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung**

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

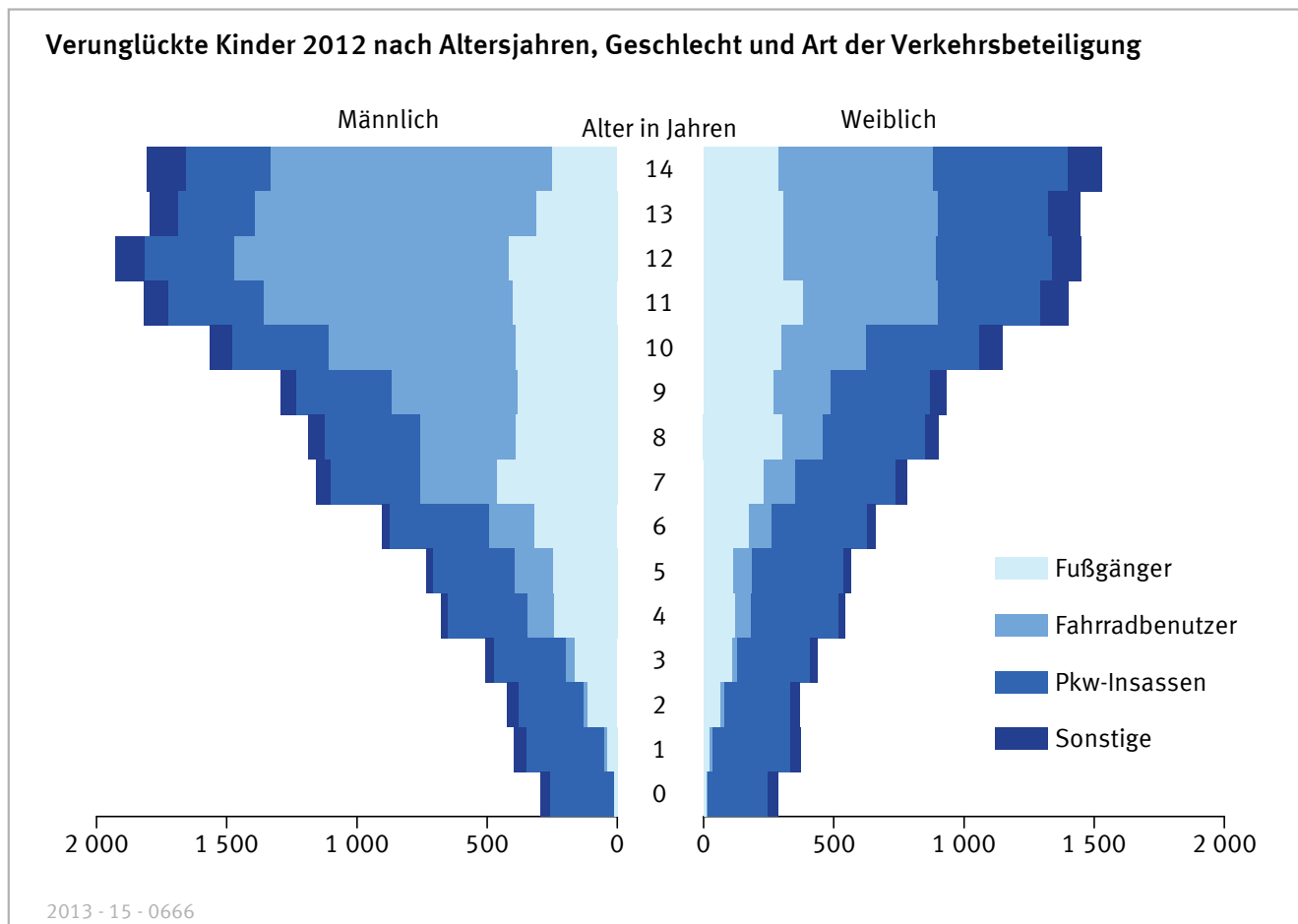
<sup>1</sup> Einschließlich Mitfahrer/-innen.

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.

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 selbständig als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teil. Dies zeigt sich auch in den Verunglücktenzahlen. Zwar verunglücken 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.

Schaubild 9



Jungen sind im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen: 56 % der verunglückten Kinder sind männlich, ihr Anteil an allen Kindern unter 15 Jahren liegt bei 51 %. Die Gründe für die höhere Unfallgefährdung dürften vor allem in der stärkeren Verkehrsbeteiligung der Jungen und in einer größeren 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 und 8 Uhr und 11,1 % zwischen 13 und 14 Uhr verletzt oder getötet. Auch in ihrer Freizeit am Nachmittag sind Kinder stärker gefährdet. 34,9 % der verunglückten Kinder kamen zwischen 15 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 1 000 getötete Kinder pro Jahr gezählt, sank diese Zahl in den 1990er Jahren auf unter 500 und liegt 2012 bereits das dritte Mal unter 100.

## 9.2 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren

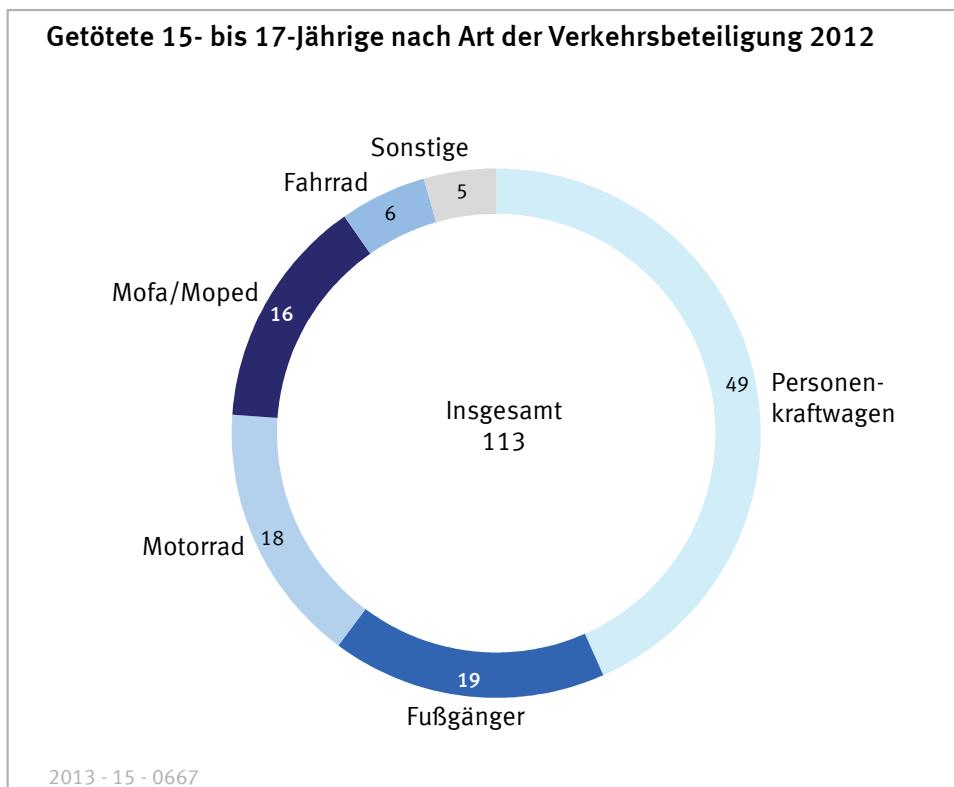
Im Unterschied zu den Kindern können Jugendliche ab 15 Jahren auch motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen. Sie dürfen zunächst ein Mofa, mit 16 ein Moped oder Leichtkraftrad fahren. Im Alter von 17 Jahren können sie bereits eine Fahrerlaubnis zum „begleiteten Fahren“ von Personenkraftwagen erlangen. 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 durchschnittlich 52 Jugendliche täglich. 113 Jugendliche starben bei Verkehrsunfällen, das waren 2,6 % weniger als 2011.

**Weniger Jugendliche starben im Straßenverkehr**

Das Risiko für die Jugendlichen im Straßenverkehr zu verunglücken ist 2012, bei gleichzeitig abnehmender Bevölkerungszahl, ebenfalls gesunken. 7 969 Jugendliche verunglückten je eine Million Einwohner ihrer Altersgruppe, 47 starben im Straßenverkehr.

Schaubild 10



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, in dem sie starben, selbst. 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 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. Dies entspricht dem Durchschnittswert der Unfallbeteiligten insgesamt. Gemäß 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.

### 9.3 Junge Erwachsene

Für junge Männer und Frauen ab 18 Jahren hat Auto fahren eine besondere Faszination – es ist ein großer Schritt in die mobile Unabhängigkeit der jungen Leute. 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 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.

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

Noch erfreulicher: Die Zahl der tödlich verunglückten 18- bis 24-Jährigen sank im Jahr 2012 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 fuhren das Auto, in dem sie verunglückten, selbst (78,2 %). Im Vergleich zu 2011 starben jedoch 16,7 % oder 87 junge Pkw-Insassen weniger. Den größten Anteil an diesem Rückgang hatten die 18- bis 20-Jährigen; in dieser Altersklasse kamen im Jahr 2012 allein 68 Personen weniger in einem Auto ums Leben.

Bezogen auf je eine Million Einwohner 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.

**Tabelle 6 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-Jährige 2012**

Verunglückte 18- bis 24-Jährige	Insgesamt	Darunter	Anteil männlich an insgesamt	Veränderung insgesamt gegenüber 2011
		männlich		
	Anzahl		%	
<b>Pkw</b>				
Verunglückte . . . . .	51 089	25 435	50	- 2,2
davon:				
Fahrer/-innen . . . . .	37 412	19 382	52	- 1,8
Mitfahrer/-innen . . . . .	13 677	6 053	44	- 3,4
Getötete . . . . .	435	326	75	- 16,7
davon:				
Fahrer/-innen . . . . .	340	260	76	- 10,3
Mitfahrer/-innen . . . . .	95	66	69	- 33,6
<b>Motorrad</b>				
Verunglückte . . . . .	4 818	4 167	86	- 9,2
davon:				
Fahrer/-innen . . . . .	4 459	4 029	90	- 8,5
Mitfahrer/-innen . . . . .	359	138	38	- 16,9
Getötete . . . . .	102	96	94	- 9,7
davon:				
Fahrer/-innen . . . . .	94	91	97	- 10,5
Mitfahrer/-innen . . . . .	8	5	63	0,0
<b>Fahrrad</b>				
Verunglückte . . . . .	7 344	4 138	56	- 1,5
Getötete . . . . .	12	9	75	- 45,5

Wenn junge Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, trugen sie häufig auch die Hauptschuld, nämlich zu zwei Dritteln. Bei den 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrern waren sogar 71,6 % die Verursacher des Unfalls.

Häufigster Fehler der Pkw-Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“, diese wurde fast jedem fünften Unfallbeteiligten (19,4 %) vorgeworfen. Danach kamen Abstandsfehler mit einem Anteil von 12,1 %.

## 9.4 Senioren

Allein schon durch die demografische Entwicklung spielen ältere Menschen als Teilnehmer im Straßenverkehr eine immer größere Rolle. 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.

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

Verunglückte im Alter von 65 Jahren und mehr	2012	2011	Veränderung 2012 gegenüber 2011
	Anzahl		%
<b>Verunglückte</b> . . . . .	<b>44 881</b>	<b>45 388</b>	<b>- 1,1</b>
darunter:			
Fußgänger/-innen . . . . .	6 748	6 900	- 2,2
Fahrradfahrer/innen   <sup>1</sup> . . . .	12 639	12 803	- 1,3
Motorradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . .	1 385	1 376	0,7
Insassen von Pkw . . . . .	20 556	20 674	- 0,6
Insassen von Bussen . . . . .	1 308	1 328	- 1,5
<b>Getötete</b> . . . . .	<b>994</b>	<b>1 044</b>	<b>- 4,8</b>
darunter:			
Fußgänger/-innen . . . . .	273	305	- 10,5
Fahrradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . .	221	210	5,2
Motorradfahrer/-innen   <sup>1</sup> . . .	45	35	28,6
Insassen von Pkw . . . . .	398	439	- 9,3
Insassen von Bussen . . . . .	2	5	- 60,0

<sup>1</sup> Einschließlich Mitfahrer/-innen.

Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass auch die Zahl der getöteten oder verletzten Senioren im Jahr 2012 abgenommen hat, wenngleich die Rückgänge unter dem Durchschnitt aller Altersgruppen liegen: 44 881 Personen im Alter ab 65 Jahre kamen im Straßenverkehr zu Schaden, 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 Jahre starben im Jahr 2012 bei Unfällen auf deutschen Straßen, das waren 50 ältere Menschen oder 4,8 % weniger 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 und auf Motorrädern 10 Personen mehr als ein Jahr zuvor.

**Mehr tödlich verletzte  
Senioren auf Zweirädern**

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Unfallstatistik, dass ältere Menschen, wenn sie im Straßenverkehr verunglücken, schwerere Unfallfolgen zu erleiden haben. Dies wird durch folgende Zahlen deutlich: 9,4 % der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Pkw-Insassen waren mindestens 65 Jahre alt, aber 22,2 % der dabei getöteten. 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 Unterschiede: 65- bis 74-Jährige haben gegenüber den noch älteren ein höheres Risiko zu verunglücken (2012: 2 871 zu 2 414 Personen je eine Million Einwohner). Das Sterberisiko der Personen ab 75 Jahren ist mit 77 Getöteten je eine Million Einwohner jedoch 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 66 470 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. Sind Senioren aber als Fahrer eines Pkw in einem Unfall involviert, trugen sie 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 die älteren 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 %).

### 9.5 Entwicklungen in den Altersgruppen seit 1992

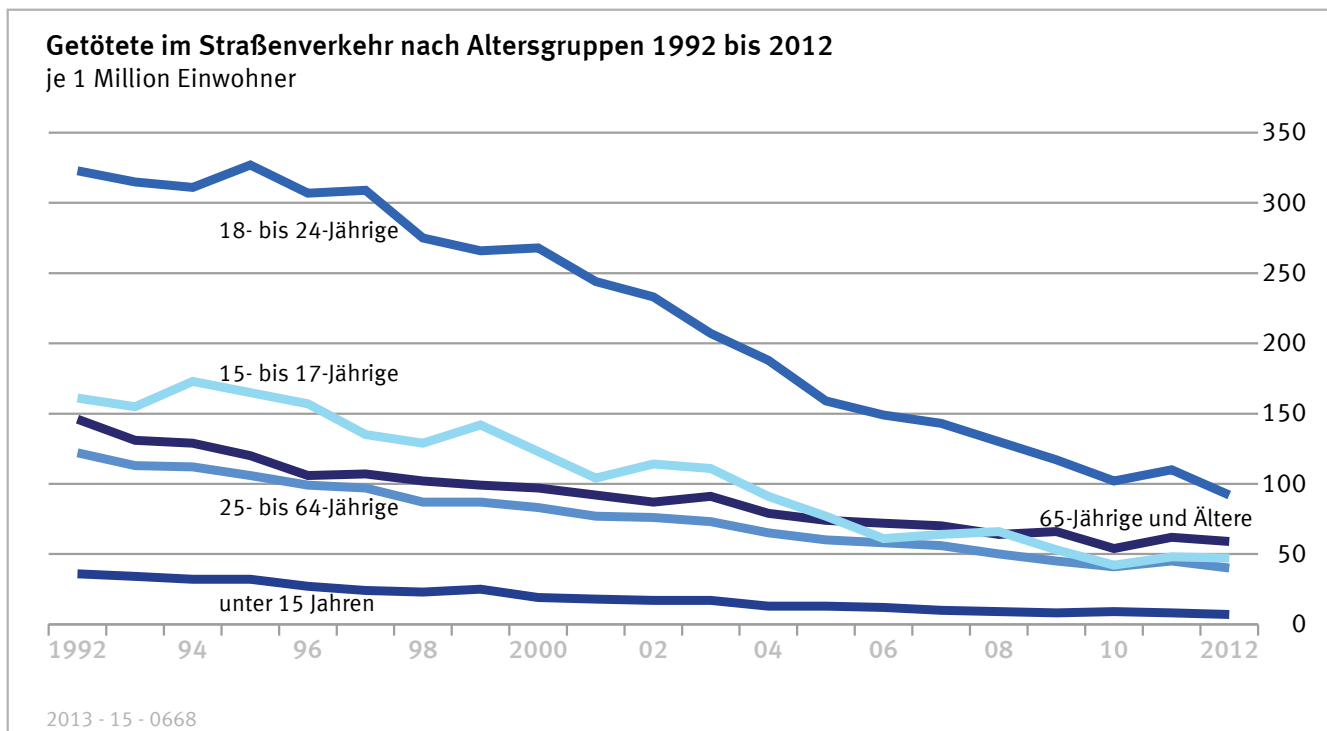
*Langfristig verringerte sich das Risiko im Straßenverkehr zu sterben am stärksten für Kinder*

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 der Rückgang allerdings unterschiedlich hoch. Am stärksten ist das Tötungsrisiko gemessen am jeweiligen Bevölkerungsanteil für die Kinder gesunken (- 81,3 %). Aber auch bei den Jugendlichen (- 70,5 %) und den 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 den 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 Verringerung der Zahl der Verkehrstoten das Augenmerk auch auf ältere Menschen zu richten ist.

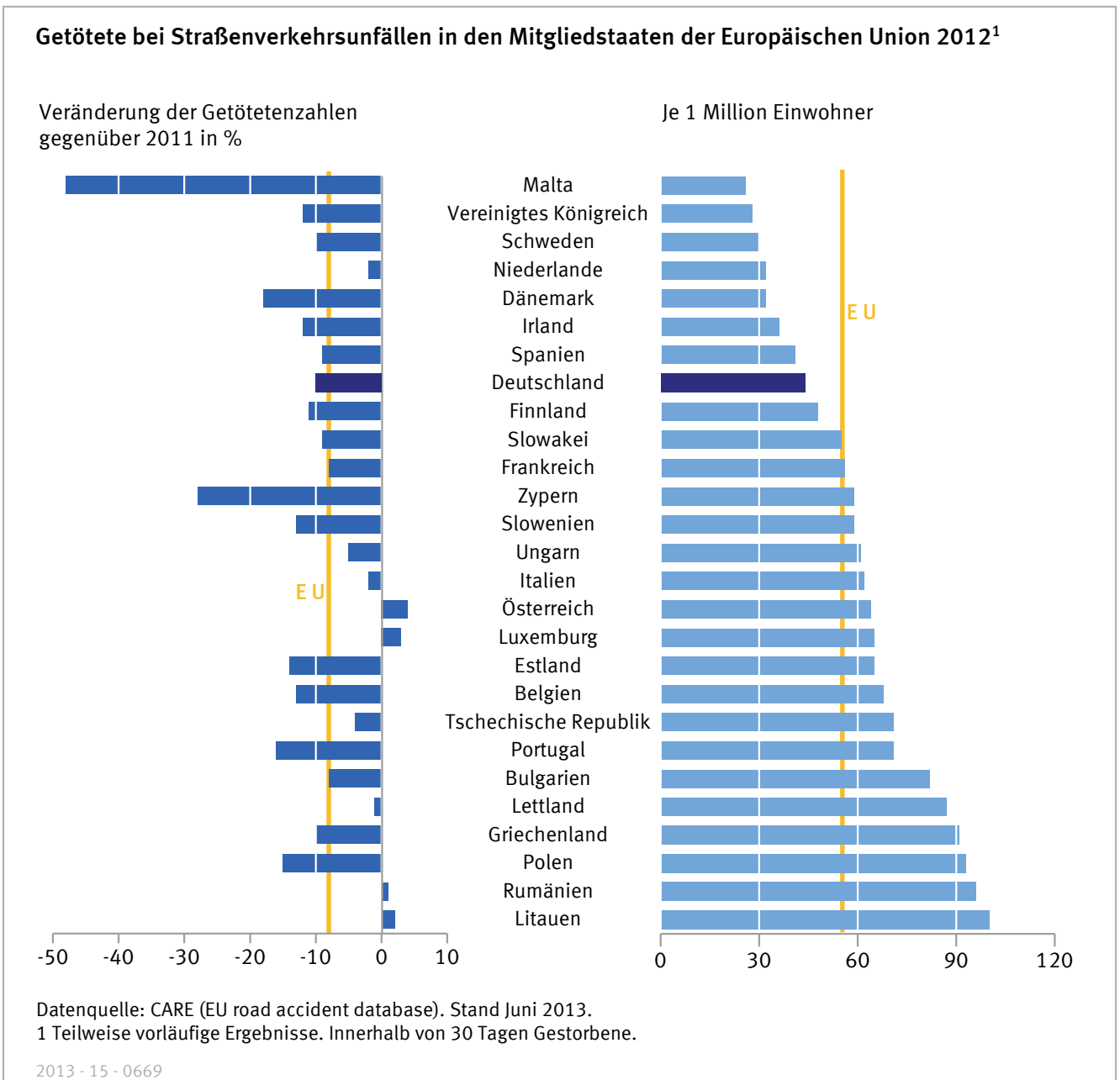
Schaubild 11



## 10. Entwicklung in der Europäischen Union

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.

Schaubild 12



Nach den vorliegenden Ergebnissen<sup>1</sup>, 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.

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 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, in Rumänien mit 96 und in Polen mit 93 Verkehrsoferten pro 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. In Deutschland müsste die Zahl der Verkehrstoten nach dieser Vorgabe auf rund 1 800 bis zum Jahr 2020 zurückgehen. Die in der EU bisher erreichte Abnahme von insgesamt circa 10 % in den letzten zwei Jahren genügt für dieses Vorhaben noch nicht.

<sup>1</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr (Mobility and Transport)



## 11. Fazit

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

1. Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle ist 2012 gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen; sie konnte zudem in den letzten 20 Jahren nicht reduziert werden.
2. Mit einem Rückgang der Verkehrstotenzahl um 10,2 % wurde die langfristige positive Entwicklung im letzten Jahr fortgesetzt. Mit 3 600 Personen gab es im Jahr 2012 die geringste Zahl an Todesopfern seit 1950. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass im Jahr 2012 in Deutschland immer noch durchschnittlich zehn Personen pro Tag im Straßenverkehr getötet und rund 1 000 weitere verletzt wurden.
3. 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 den Autobahnen war es sogar fast die Hälfte.
4. 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 Baumaufprall sind viele Todesopfer zu beklagen.
5. In allen Altersklassen kamen weniger Menschen ums Leben als im Jahr 2011. Den stärksten Rückgang gab es bei den 18- bis 24-Jährigen.
6. 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.
7. Bei den Kindern gab es ebenfalls einen überdurchschnittlich hohen Rückgang bei der Zahl der Getöteten. Langfristig betrachtet hatte diese Altersgruppe sogar die günstigste Entwicklung.
8. Im vergangenen Jahr starben auch weniger ältere Menschen ab 65 Jahren im Straßenverkehr. Langfristig steigt aber der Anteil der Senioren an allen Todesopfern im Straßenverkehr.
9. Ältere Menschen sind seltener als andere Altersgruppen an Unfällen beteiligt. Sind sie aber in Unfälle verwickelt, erleiden sie die schwereren Unfallfolgen und sind als Pkw-Fahrer häufig auch die Verursacher der Unfälle.
10. Die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr ging im Jahr 2012 auch EU-weit zurück. Die Bundesrepublik lag innerhalb der 27 EU-Länder wie bereits im Vorjahr an achter Stelle bezogen auf die Zahl der Getöteten je eine Million Einwohner.



**Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen**  
Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906–2012

Jahr	Polizeilich erfasste Unfälle <sup>1)</sup>			Verunglückte <sup>1)</sup>			Bestand an motorisierten Fahrzeugen <sup>2)</sup>				Bevölkerung <sup>7)</sup>
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personenschaden	Sachschaden		Getötete <sup>3)</sup>	Verletzte		Motorräder mit amt. Kennzeichen <sup>4)</sup>	Personenkraftwagen <sup>5)</sup>	Güterkraftfahrzeuge <sup>6)</sup>	
Anzahl											1 000
Reichsgebiet <sup>8)</sup>											
1906 .....	2 290	1 303	987	1 570	51	1 519	.	.	.	.	.
1907 .....	4 864	2 230	2 634	2 564	145	2 419	27 026	15 954	10 115	957	.
1908 .....	5 069	2 342	2 727	2 771	141	2 630	36 022	19 808	14 671	1 543	.
1909 .....	6 063	2 736	3 327	3 139	194	2 945	41 727	21 176	18 547	2 004	.
1910 .....	6 774	3 379	3 395	3 929	278	3 651	49 941	22 479	24 639	2 823	64 568
1911 .....	8 431	4 005	4 426	4 605	343	4 262	57 805	20 705	32 894	4 206	.
1912 .....	10 105	5 051	5 054	5 984	442	5 542	70 006	20 157	43 162	6 687	.
1913 .....	11 785	5 769	6 016	6 817	504	6 313	77 789	20 448	49 760	7 581	.
1914 .....	.	.	.	.	.	.	93 072	22 557	60 876	9 639	.
1915 - 1921 .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1922 .....	.	.	.	.	.	.	165 729	38 048	80 937	43 711	.
1923 .....	.	.	.	.	.	.	212 949	59 389	98 587	51 736	.
1924 .....	.	.	.	.	.	.	293 032	97 965	130 346	60 629	.
1925 .....	.	.	.	.	.	.	425 790	161 508	171 445	80 363	63 166
1926 .....	.	.	.	.	.	.	571 893	263 345	201 401	90 029	63 630
1927 .....	.	.	.	.	.	.	723 935	339 226	261 142	100 969	64 023
1928 .....	.	.	.	.	.	.	933 312	438 288	342 784	121 765	64 393
1929 .....	.	.	.	.	.	.	1 214 059	608 342	422 612	143 952	64 793
1930 .....	.	.	.	.	.	.	1 419 870	731 237	489 270	157 432	65 084
1931 .....	.	.	.	.	.	.	1 507 129	792 075	510 840	161 072	65 429
1932 .....	.	.	.	.	.	.	1 633 297	866 017	486 001	173 947	65 716
1933 .....	.	.	.	.	.	.	1 682 985	894 042	510 819	174 129	66 027
1934 .....	.	.	.	.	.	.	1 887 632	983 994	661 773	191 715	66 409
1935 .....	.	.	.	.	.	.	2 157 811	1 058 656	795 775	244 258	66 871
1936 .....	267 444	.	.	182 214	8 388	173 826	2 474 591	1 184 081	945 085	270 992	67 349
1937 .....	266 394	138 882	127 512	181 844	7 636	174 208	2 848 466	1 327 189	1 108 433	321 524	67 831
1938 .....	272 505	.	.	187 689	7 354	180 335	3 241 852	1 513 328	1 271 983	367 391	68 558
1939 .....	.	.	.	.	.	.	3 705 111	1 755 320	1 426 743	420 293	69 314
1940 - 1945 .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deutschland											
1946 - 1949 .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1950 .....	.	.	.	177 012	7 408	169 604	2 404 487	1 127 063	615 563	.	68 561
1951 .....	.	.	.	236 024	8 890	227 134	2 967 914	1 397 501	786 915	520 644	68 878
1952 .....	.	.	.	267 763	8 904	258 859	3 830 614	.	.	.	69 920
1953 .....	.	.	.	345 019	12 631	332 388	4 764 775	2 266 545	1 260 580	669 404	70 276
1954 .....	.	.	.	367 476	13 374	354 102	5 824 572	2 637 016	1 565 015	708 218	70 698
1955 .....	.	.	.	406 932	14 041	392 891	6 930 378	2 842 349	1 864 627	704 191	71 031
1956 .....	.	.	.	424 854	14 811	410 043	8 076 489	2 983 077	2 280 153	732 624	70 627
1957 .....	.	.	.	429 479	14 878	414 601	8 994 857	3 031 047	2 759 126	764 478	71 113
1958 .....	.	.	.	426 005	13 891	412 114	9 766 340	2 911 830	3 302 512	775 728	71 696
1959 .....	.	.	.	479 253	15 654	463 599	10 554 228	2 776 770	3 940 021	766 464	72 279
1960 .....	.	.	.	518 793	16 477	502 316	11 643 241	2 774 023	4 802 747	814 914	72 773
1961 .....	.	.	.	521 684	16 805	504 879	12 555 796	2 714 501	5 726 383	861 171	73 264
1962 .....	.	.	.	497 220	16 216	481 004	13 139 690	2 567 602	6 780 762	913 328	74 074
1963 .....	.	.	.	495 981	16 282	479 699	13 927 076	2 317 946	7 811 750	952 989	74 768
1964 .....	.	.	.	516 630	18 194	498 436	14 679 737	2 086 312	8 832 445	1 001 604	75 270
1965 .....	.	.	.	504 460	17 483	486 977	15 544 959	1 919 926	9 908 808	1 042 314	76 052
1966 .....	.	.	.	528 468	18 596	509 872	16 549 715	1 790 692	11 024 111	1 088 220	76 704
1967 .....	.	.	.	534 409	18 926	515 483	17 253 837	1 668 103	11 835 896	1 090 032	76 962
1968 .....	.	.	.	539 213	18 589	520 624	18 011 502	1 623 655	12 602 757	1 121 462	77 271
1969 .....	.	.	.	540 922	18 693	522 229	19 149 747	1 605 496	13 623 793	1 175 975	77 929
1970 .....	.	414 362	.	599 364	21 332	578 032	20 816 802*)	1 752 610*)	15 106 850	1 257 001	77 711
1971 .....	.	405 846	.	584 783	20 794	563 989	22 232 140*)	1 735 401*)	16 382 895	1 321 989	78 352
1972 .....	.	417 126	.	597 652	20 895	576 757	23 520 765*)	1 741 122*)	17 455 356	1 362 659	78 700
1973 .....	.	391 215	.	553 834	18 424	535 410	25 046 807	1 761 909	18 562 165	1 408 288	78 956
1974 .....	.	367 728	.	509 496	16 665	492 831	25 742 131	1 794 109	19 044 147	1 418 075	78 978
1975 .....	.	375 182	.	521 808	17 011	504 797	26 719 949	1 817 552	19 778 900	1 421 901	78 681
1976 .....	.	399 725	.	548 150	17 144	531 006	28 111 911	1 838 516	20 971 978	1 435 313	78 321
1977 .....	.	419 309	.	575 690	17 397	558 293	29 568 805	1 876 147	22 256 899	1 478 483	78 164
1978 .....	.	418 702	.	572 915	17 303	555 612	31 145 316	1 904 888	23 604 330	1 502 462	78 081
1979 .....	.	403 131	.	545 629	15 558	530 071	32 755 270	1 953 793	25 068 410	1 570 344	78 105
1980 .....	.	412 672	.	555 966	15 050	540 916	33 838 786	2 042 782	25 869 319	1 625 577	78 305

Fußnoten siehe nächste Seite.

**Straßenverkehrsunfälle - Zeitreihen**  
Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Bestand an motorisierten Fahrzeugen und Bevölkerung 1906–2012

Jahr	Polizeilich erfasste Unfälle <sup>1)</sup>			Verunglückte <sup>1)</sup>			Bestand an motorisierten Fahrzeugen <sup>2)</sup>			Bevölkerung <sup>7)</sup>	
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon		insgesamt	darunter			
		Personen-schaden	Sach-schaden		Getötete <sup>3)</sup>	Verletzte		Motor-räder mit amt. Kenn-zeichen <sup>4)</sup>	Personen-kraftwagen <sup>5)</sup>		Güterkraft-fahrzeuge <sup>6)</sup>
Anzahl										1 000	
Deutschland											
1981 .....	.	395 926	.	529 810	13 635	516 175	34 494 777	2 183 944	26 542 535	1 663 203	78 419
1982 .....	.	392 470	.	521 568	13 450	508 118	35 127 203	2 380 117	27 026 097	1 646 869	78 338
1983 .....	.	407 820	.	543 583	13 553	530 030	35 804 691	2 549 770	27 600 373	1 630 247	78 128
1984 .....	.	393 523	.	519 247	12 041	507 206	36 576 571	2 670 766	28 374 864	1 633 277	77 852
1985 .....	.	360 270	.	471 466	10 070	461 396	37 373 495	2 726 055	29 150 750	1 641 630	77 671
1986 .....	.	374 364	.	493 045	10 620	482 425	38 477 757	2 733 546	30 379 607	1 662 223	77 694
1987 .....	.	356 606	.	471 776	9 498	462 278	39 507 331	2 721 906	31 508 607	1 680 906	77 719
1988 .....	.	375 187	.	497 606	9 862	487 744	40 590 196	2 690 644	32 621 774	1 711 265	78 106
1989 .....	.	377 366	.	500 213	9 779	490 434	41 665 261	2 705 639	33 654 342	1 752 434	78 672
1990 .....	.	389 350	.	521 977	11 046	510 931	43 605 482	2 724 645	35 501 812	1 826 617	79 365
1991 .....	2 311 466	385 147	1 926 319	516 835	11 300	505 535	38 236 491	1 491 694	32 087 560	.	79 984
1992 .....	2 384 579	395 462	1 989 117	527 428	10 631	516 797	44 050 788	1 678 701	36 042 408	.	80 594
1993 .....	2 345 396	385 384	1 960 012	515 540	9 949	505 591	47 190 932	1 894 204	38 772 493	2 936 313	81 179
1994 .....	2 270 818	392 754	1 878 064	526 229	9 814	516 415	48 235 781	2 083 263	39 765 402	3 014 526	81 422
1995 .....	2 238 301	388 003	1 850 298	521 595	9 454	512 141	49 152 894	2 267 428	40 404 294	3 097 048	81 661
1996 .....	2 269 570	373 082	1 896 488	501 916	8 758	493 158	50 069 781	2 470 451	40 987 547	3 137 028	81 896
1997 .....	2 232 379	380 835	1 851 544	509 643	8 549	501 094	50 686 051	2 716 780	41 371 992	3 159 538	82 052
1998 .....	2 257 649	377 257	1 880 392	505 111	7 792	497 319	51 220 571	2 925 843	41 673 787	3 198 407	82 029
1999 .....	2 413 473	395 689	2 017 784	528 899	7 772	521 127	52 356 281	3 177 437	42 323 672	3 285 576	82 087
2000 .....	2 350 227	382 949	1 967 278	511 577	7 503	504 074	53 107 377	3 337 848	42 839 906	3 335 482	82 188
2001 .....	2 373 556	375 345	1 998 211	501 752	6 977	494 775	54 082 044	3 410 480	43 772 260	3 426 962	82 340
2002 .....	2 289 474	362 054	1 927 420	483 255	6 842	476 413	54 988 453	3 557 360	44 383 323	3 456 133	82 482
2003 .....	2 259 567	354 534	1 905 033	468 783	6 613	462 170	55 239 752	3 656 873	44 657 303	3 410 677	82 520
2004 .....	2 261 689	339 310	1 922 379	445 968	5 842	440 126	55 744 934	3 744 971	45 022 926	3 363 645	82 501
2005 .....	2 253 992	336 619	1 917 373	438 804	5 361	433 443	56 305 273	3 827 899	45 375 526	3 340 964	82 464
2006 .....	2 235 318	327 984	1 907 334	427 428	5 091	422 337	56 728 496	3 902 512	45 668 108	3 395 604	82 366
2007 .....	2 335 005	335 845	1 999 160	436 368	4 949	431 419	57 441 559	3 969 103	46 137 340	3 425 374	82 263
2008 .....	2 293 663	320 614	1 973 049	413 524	4 477	409 047	51 313 882	3 566 122	40 839 803	3 091 426	82 120
2009 .....	2 313 453	310 806	2 002 647	401 823	4 152	397 671	51 796 316	3 658 590	40 978 425	3 105 666	81 875
2010 .....	2 411 271	288 297	2 122 974	374 818	3 648	371 170	52 288 623	3 762 561	41 388 803	3 134 099	81 802
2011 .....	2 361 457	306 266	2 055 191	396 374	4 009	392 365	52 945 127	3 827 894	41 951 043	3 192 537	81 779
2012 .....	2 401 843	299 637	2 102 206	387 978	3 600	384 378	53 831 338	3 908 072	42 568 510	3 281 965	81 844

1) Reichsgebiet: 1906: vom 01.04.06 bis 30.09.06, von 1907 bis 1913: jeweils von 01.10. des Vorjahres bis 30.09. des Berichtsjahres.  
1950 bis 1952: Ohne Saarland.  
Neue Länder und Berlin-Ost: Bis 1983 Unfälle mit Sachschaden von 300 Mark (der ehem. DDR) und mehr, 1984 bis 1990: Unfälle mit Sachschaden von 800 Mark und mehr.  
2) Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg  
Reichsgebiet: Bis 1914 jeweils 1. Januar, ferner bis 1933 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. Bis 1914 Personenkraftwagen einschl. Kraftomnibusse.  
Deutschland und früheres Bundesgebiet: Einschl. der Fahrzeuge der Bundespost und der Deutschen Bahn AG.  
Früheres Bundesgebiet: Bestand am 1. Juli, 1946 bis 1951 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge. 1946 bis 1947: ohne Berlin-West.  
Neue Länder und Berlin-Ost: 1950 - 1966 jeweils 30.06., 1967 - 1990 jeweils 30.09.  
Ab 2001: 1. Januar. Ab 2008: Ohne vorübergehende Stilllegungen (davon nicht betroffen sind Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen).  
(Bestand 2007 ohne vorübergehende Stilllegungen: 50 919 201)  
3) Reichsgebiet: Bis 1908 innerhalb einer Woche nach dem Unfall Gestorbene. 1909 bis 1913 innerhalb eines Monats nach dem Unfall Gestorbene. 1936 bis 1938 innerhalb von 8 Tagen nach dem Unfall Gestorbene.  
Früheres Bundesgebiet: 1947 bis 1952 am Unfalltag Gestorbene.  
Ab 1953 innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall Gestorbene.  
Neue Länder und Berlin-Ost: Bis 1977 innerhalb von 72 Stunden nach dem Unfall Gestorbene, ab 1978 innerhalb von 30 Tagen Gestorbene.

4) Ab 2000 einschl. drei u. leichte vierrädrige Kfz. mit amt. Kennzeichen.  
5) Ohne Wohnmobile, Krankenwagen, Krankenfahrzeuge  
6) Mit Normal- und Spezialaufbau, ferner bis 1958 ohne Lastkraftwagen mit Spezialaufbau, jedoch einschl. Tankkraftwagen für brennbare Flüssigkeiten. ab 1994 einschl. Sattelschlepper. Ab 2006 einschl. Geräteträger.  
7) Reichsgebiet: 1910 im Dezember, 1925 und 1933 im Juni. 1926 bis 1932 und 1934 bis 1938 Jahresmitte.  
Früheres Bundesgebiet: 1946 im Oktober. Ab 1947: Jahresdurchschnitt. 1950 im September. 1961 im Juni. 1970 und 1987 im Mai.  
Neue Länder und Berlin-Ost: Jeweils Jahresende. 1950, 1964 und 1970: Ergebnis der Volkszählung, 1981 Stand 30.06. Ab 1990 Jahresdurchschnitt, das aktuelle Jahr ist immer Stand Jahresende.  
8) Nach dem jeweiligen Gebietsstand; 1938 und 1939 in den Grenzen vom 31.12.1937.

## Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

### Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die Zusammenstellung der vorliegenden Ergebnisse ist das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG) vom 15. Juni 1990, zuletzt geändert durch Artikel 298 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S.2407) und in der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden vom 21. Dezember 1994, zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften vom 6. Juni 2007 (BGBl. I S. 1047) Danach wird über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, eine Bundesstatistik geführt.

### Erfassungsumfang

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

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

### Berichtsweg

Die Polizeidienststellen melden ihre Angaben elektronisch oder auf Papier (Durchschlag der Unfallanzeige) an das jeweilige zuständige Statistische Landesamt. In den Landesämtern werden die Angaben nach einem bundeseinheitlichen Programm aufbereitet und anschließend die Daten an das Statistische Bundesamt übermittelt.

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

## Grundbegriffe der Unfallstatistik

### Allgemeines

Die Straßenverkehrsunfallstatistik unterscheidet traditionell zwischen den vier Grundbegriffen Unfälle, Beteiligte, Verunglückte und Unfallursachen. Zusätzlich werden auch noch die Benutzer unfallbeteiligter Fahrzeuge ausgezählt.

## Unfälle

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

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

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

Detailliert erfasst werden auch alle sonstigen Sachschadensunfälle, bei denen ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand.

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

Als **Alleinunfälle** gelten Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist. Es können jedoch mehrere Insassen verunglücken.

Ursache dieser Unterscheidung nach der Schwere der Unfallfolgen ist einmal die Absicht, die Unfallstatistik nicht unnötig aufzublähen und die große Zahl der leichteren Unfälle nur zahlenmäßig nach der Ortslage nachzuweisen. Zum anderen ist die Definition des Unfalls mit Personenschaden sowohl für internationale Vergleiche als auch für die Aufstellung langfristiger Zeitreihen relativ gut geeignet. Außerdem wird vermutet, dass die Genauigkeit der Unfallaufnahme mit der Schwere der Unfallfolgen ansteigt und die Daten von Personenschadensunfällen verlässlicher sind als die für Unfälle mit nur Sachschaden. Allerdings ändert sich mit der Unfallschwere auch die Merkmalsstruktur. So ist der Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Zweiradfahrer) bei den Unfällen mit Personenschaden größer als bei reinen Sachschadensunfällen.

## Beteiligte

Als Beteiligte an einem Straßenverkehrsunfall werden alle Fahrzeugführer oder Fußgänger erfasst, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen somit nicht zu den Unfallbeteiligten.

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

## Fahrzeugbenutzer

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

## Verunglückte/sonstige Geschädigte

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

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

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

## Unfallursachen

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

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







## UNSER PRESSESERVICE

- » Die Pressestelle des Statistischen Bundesamtes veröffentlicht die neuesten statistischen Ergebnisse in jährlich rund 550 Pressemitteilungen. Über unseren Presseverteiler können Sie sich diese per E-Mail schicken lassen.
- » Für Ihre Planung können Sie unseren Wochenkalender mit Vorschau auf die Pressemitteilungen der Folgeweche nutzen, außerdem bieten wir einen Jahresveröffentlichungskalender für die wichtigsten Wirtschaftsindikatoren.
- » Zu wichtigen Themen veranstalten wir Pressekonferenzen und stellen direkt im Anschluss umfassende Materialien im Internet zur Verfügung.
- » Ihre Anfragen werden schnellstmöglich beantwortet oder an die jeweiligen Experten weitergeleitet. Für Interviews vermitteln wir Ihnen fachkundige Gesprächspartner.
- » Abonnieren Sie unseren Newsletter: Entweder für alle Presseveröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes oder zu bestimmten Themenbereichen.

Im Internet finden Sie Ansprechpartner, aktuelle Meldungen und ein Archiv, in dem Sie nach Thema oder Veröffentlichungsdatum recherchieren können. Gerne helfen wir Ihnen auch per E-Mail, Telefon oder Fax weiter.

**www.destatis.de** (Bereich Presse)

presse@destatis.de

Telefon: +49 (0) 611 / 75 34 44 (montags bis donnerstags von 8 bis 17, freitags von 8 bis 15 Uhr)

Telefax: +49 (0) 611 / 75 39 76

### Allgemeine Informationen

über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie im Internet unter

**www.destatis.de** oder über unseren Informationsservice:

**www.destatis.de/kontakt**

Telefon: +49 (0) 611 / 75 24 05

Telefax: +49 (0) 611 / 75 33 30

### Publikationen online

über unseren Publikationsservice: **www.destatis.de/publikationen**

über unsere Datenbank GENESIS-Online: **www.destatis.de/genesis**

## Informationen zum Thema Verkehrsunfälle

Weitere umfangreiche Informationen zum Thema finden Sie

in unserem Internetangebot: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

unter der Rubrik -> Zahlen & Fakten -> Transport & Verkehr -> Verkehrsunfälle

Bei Fragen zum Inhalt der Broschüre wenden Sie sich bitte an:

Telefon: +49 (0) 611 / 75 45 47 oder -26 87

Telefax: +49 (0) 611 / 75 39 24

[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)