

Dipl.-Volkswirtin Ingeborg Vorndran

# Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2004

Tag für Tag erreichen uns Meldungen über Unfälle im Straßenverkehr, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden. Deshalb haben Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert. Auch die EU-Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Dabei kommt der Analyse des Unfallgeschehens eine große Bedeutung zu. Grundlage hierfür sind die von der Polizei bei der Unfallaufnahme erfassten Merkmale. Diese erlauben zusammen mit den vom Kraftfahrt-Bundesamt registrierten fahrzeugbezogenen Merkmalen außerordentlich viele Merkmalskombinationen bei der Auswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik. Der folgende Beitrag zeigt einen Ausschnitt aus dem vorhandenen, umfangreichen Datenmaterial und gibt einen Überblick über das Straßenverkehrsunfallgeschehen in Deutschland im Jahr 2004.

## Positive Unfallbilanz für 2004

Im letzten Jahr wurden von der Polizei insgesamt 2,26 Mill. Unfälle aufgenommen, das waren 0,1% mehr als im Jahr 2003. Mehr als fünf von sechs Unfällen, zu denen die Polizei im letzten Jahr gerufen wurde, waren Sachschadensunfälle. Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, ist um 2,7% auf 99 821 gesunken, während die übrigen Sachschadensunfälle um 1,2% auf 1,8 Mill. zugenommen haben.

Weiterhin rückläufig ist die Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde. Im Jahr 2004 ereigneten sich 339 310 Unfälle mit Personenschaden, das ist ein Rückgang um 4,3% gegenüber dem Vorjahr. Dabei verunglückten 445 968 Personen, 4,9% weniger als

ein Jahr zuvor. Besonders stark zurückgegangen ist die Zahl der Getöteten, nämlich um 11,7% auf 5 842. So wenig Verkehrstote gab es seit Einführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 noch nie. Auch die Anzahl der Verletzten hat sich gegenüber dem Vorjahr reduziert. Es wurden 80 801 Schwerverletzte (-5,6%) und 359 325 Leichtverletzte (-4,6%) gezählt.

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

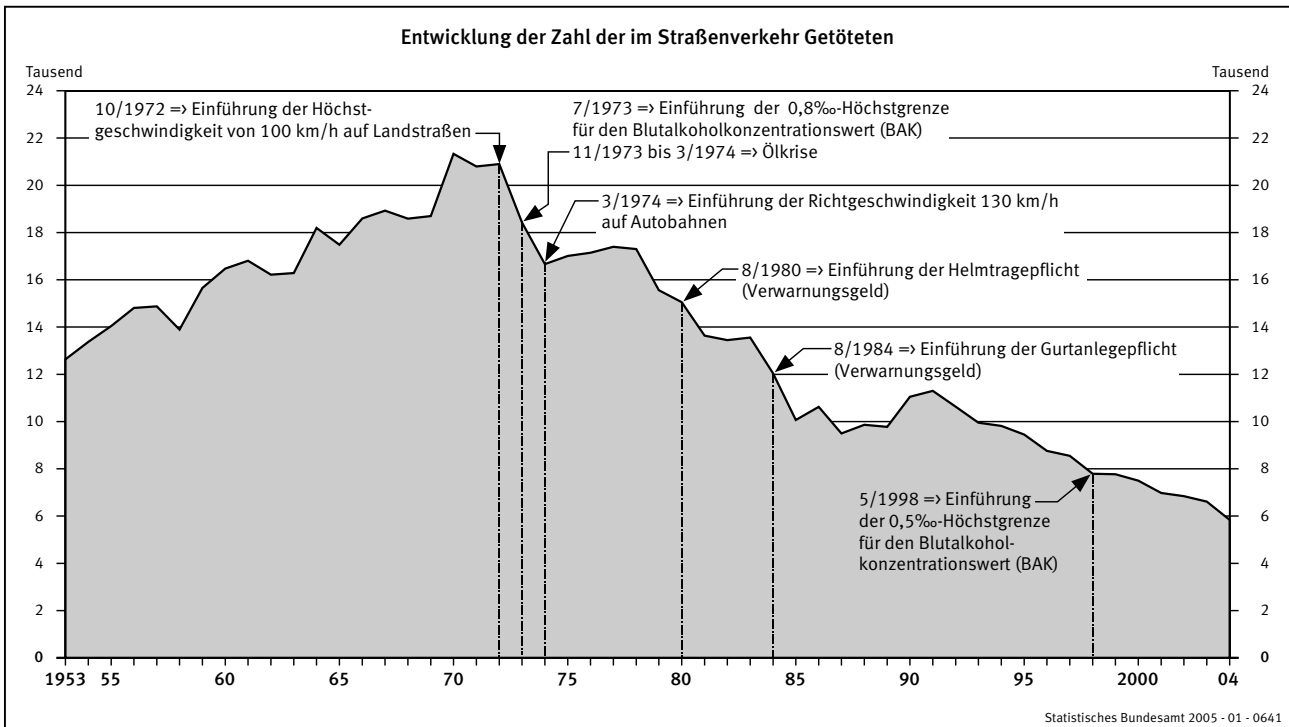
Gegenstand der Nachweisung	2004	2003	Veränderung 2004 gegenüber 2003
	Anzahl		
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt .....	2 261 689	2 259 567	+0,1
Unfälle mit Personenschaden .	339 310	354 534	-4,3
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden .....	99 821	102 615	-2,7
Übrige Sachschadensunfälle .	1 801 627	1 780 210	+1,2
Verunglückte insgesamt .....	445 968	468 783	-4,9
Getötete .....	5 842	6 613	-11,7
Schwerverletzte .....	80 801	85 577	-5,6
Leichtverletzte .....	359 325	376 593	-4,6

## Seit 1970 Rückgang der Zahl der Unfälle mit Todesfolgen

Es gibt noch immer zu viele Tote und Verletzte, doch war Fahren auf Deutschlands Straßen noch nie so sicher wie im letzten Jahr. Dies zeigt auch Schaubild 1.

Seit Einführung der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1953 nahm die Zahl der Verkehrsoffer bei Straßenverkehrs-

Schaubild 1



unfällen in Deutschland von 12 631 bis auf 21 332 Personen – den Höchststand – im Jahr 1970 zu. Danach sank die Zahl der Verkehrstoten fast kontinuierlich und erreichte im Berichtsjahr 2004 den bisher niedrigsten Stand von 5 842. Die Gründe für diese positive Entwicklung sind vielfältig: Verkehrsrechtliche und straßenbauliche Maßnahmen haben ebenso wie eine ständige Verbesserung der Sicherheit und der technischen Ausstattung der Fahrzeuge dazu beigetragen. In Schaubild 1 sind u. a. die Zeitpunkte, zu denen wichtige gesetzliche Maßnahmen, wie beispielsweise die Helmtragepflicht, die Gurtanlegepflicht oder die Vorgaben von Höchstgrenzen für den Blutalkoholkonzentrationswert in Kraft traten, vermerkt. Daneben haben eine verstärkte Verkehrssteuerung, mehr Verkehrskontrollen sowie die Einrichtung von Fußgängerzonen bzw. gesonderter Fahrstreifen für Radfahrer, die eine Trennung der geschützten von den ungeschützten Verkehrsteilnehmern bewirken, dazu geführt,

dass weniger Menschen bei Unfällen ums Leben gekommen sind. Nicht zuletzt haben auch eine verbesserte Notfallmedizin, mehr Verkehrserziehung und -aufklärung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert.

Die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten ist umso erfreulicher, betrachtet man die Entwicklung des Kraftfahrzeug-

Schaubild 2

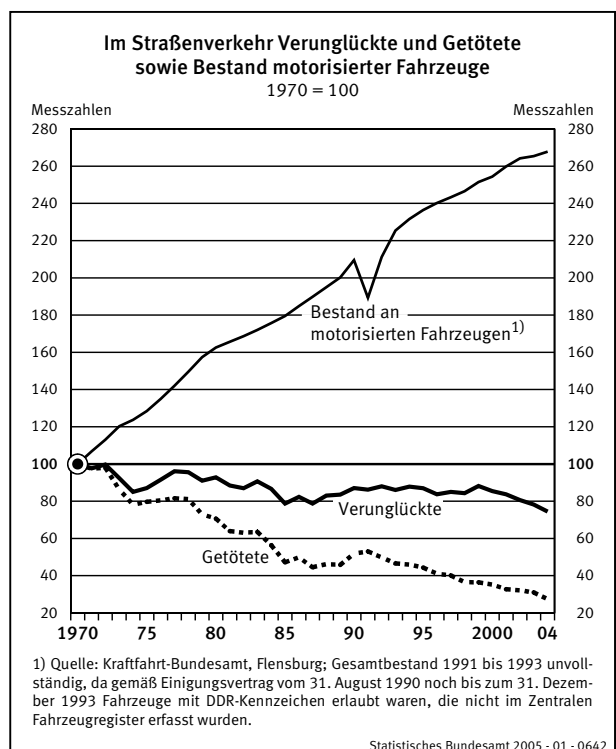


Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte		Bestand an motorisierten Kraftfahrzeugen <sup>1)</sup>	
		insgesamt	dar.: Getötete	insgesamt	dar.: Personenkraftwagen
1970	414 362	599 364	21 332	20,8	15,1
1980	412 672	555 966	15 050	33,8	25,9
1990	389 350	521 977	11 046	43,6	35,5
1991	385 147	516 835	11 300	39,4	32,1
2000	382 949	511 577	7 503	53,0	42,8
2001	375 345	501 752	6 977	54,1	43,8
2002	362 054	483 255	6 842	55,0	44,4
2003	354 534	468 783	6 613	55,2	44,7
2004	339 310	445 968	5 842	55,7	45,0

1) Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg.

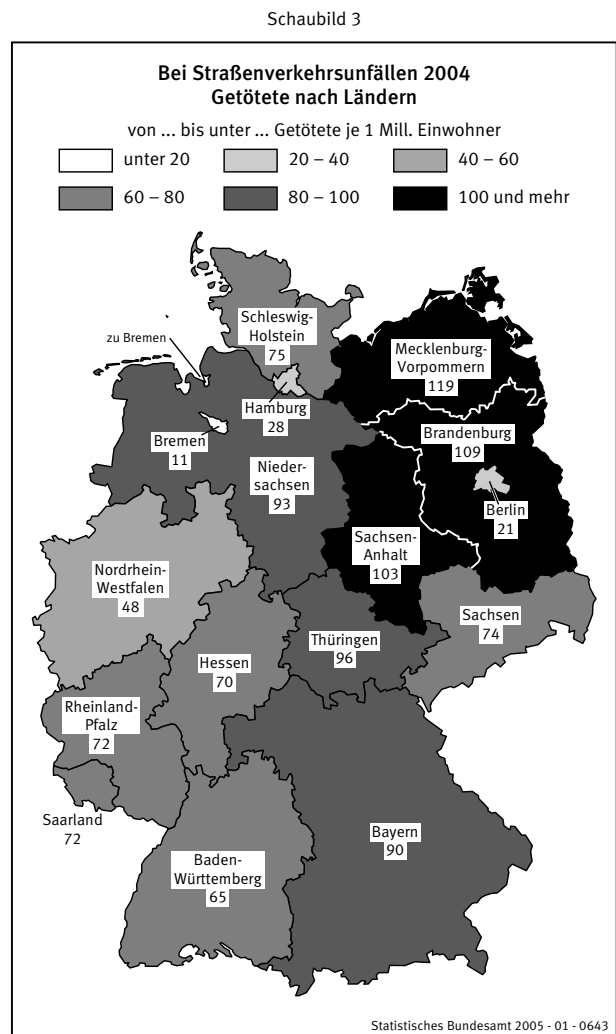
bestands. Im Jahr 1970, dem Jahr mit der bisher höchsten Zahl an Verkehrstoten, wurden 20,8 Mill. motorisierte Fahrzeuge gezählt. Im Jahr 1990 hatte sich der Fahrzeugbestand bereits mehr als verdoppelt, dagegen die Zahl der Straßenverkehrsoffer fast halbiert (siehe Schaubild 2). Insgesamt ist der Bestand an motorisierten Fahrzeugen seit 1970 um 168% angestiegen, der Bestand an Personenkraftwagen hat sich sogar verdreifacht. Trotz dieser enorm gestiegenen Verkehrsdichte sank die Zahl der Getöteten in diesem Zeitraum um über 70%. Dennoch stirbt in Deutschland alle 90 Minuten ein Mensch im Straßenverkehr.

### Gemessen an den Einwohnerzahlen gab es die meisten Getöteten in Mecklenburg-Vorpommern

Eine Betrachtung des Unfallgeschehens nach Bundesländern für das Jahr 2004 zeigt, dass die Zahl der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen in allen Ländern gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen ist, am stärksten in Sachsen (-8,7%), Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg (jeweils -8,5%). Die geringsten Rückgänge bei den Verunglückten waren in Berlin (-1,0%), Bremen (-1,2%) und dem Saarland (-1,3%) zu verzeichnen, diese lagen weit unter dem Bundesdurchschnitt von -4,9%.

Deutlich weniger Verkehrstote gab es im Jahr 2004 insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern (-28%), in Thüringen (-23%), in Rheinland-Pfalz (-19%) sowie in Brandenburg und Hessen (jeweils -15%). Die hohe Veränderungsrate in Bremen (-65%) ergibt sich aufgrund der sehr kleinen Fallzahlen. Mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2003 starben auf den Straßen in Hamburg (+9,1%) und in Schleswig-Holstein (+3,9%).

Bezogen auf die Einwohner in Deutschland wurden im vergangenen Jahr 71 Personen je 1 Mill. Einwohner im Straßenverkehr getötet. Im Vergleich zu diesem Bundesdurchschnitt wurden in den Stadtstaaten Bremen (11), Berlin (21)



und Hamburg (28) wesentlich weniger Personen je 1 Mill. Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Mit Ausnahme von Sachsen lagen vor allem die Werte der neuen Bundesländer – trotz der starken Rückgänge bei der Zahl

Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2004 nach Ländern

Land	Verunglückte		Dar.: Getötete		Verunglückte je 1 Mill. Einwohner <sup>1)</sup>	
	Anzahl	Veränderung gegenüber 2003 (%)	Anzahl	Veränderung gegenüber 2003 (%)	Anzahl	Getötete
Deutschland	445 968	-4,9	5 842	-11,7	5 404	71
Baden-Württemberg	54 675	-2,4	697	-10,1	5 113	65
Bayern	78 453	-5,6	1 112	-12,4	6 315	90
Berlin	16 599	-1,0	70	-9,1	4 899	21
Brandenburg	13 135	-8,5	280	-15,2	5 102	109
Bremen	3 751	-1,2	7	-65,0	5 657	11
Hamburg	11 260	-1,9	48	+9,1	6 493	28
Hessen	34 093	-3,0	428	-15,1	5 599	70
Mecklenburg-Vorpommern	9 820	-8,5	206	-27,5	5 669	119
Niedersachsen	44 945	-7,0	740	-4,4	5 623	93
Nordrhein-Westfalen	86 438	-3,1	865	-8,2	4 781	48
Rheinland-Pfalz	22 860	-8,1	292	-18,9	5 632	72
Saarland	6 729	-1,3	76	-3,8	6 340	72
Sachsen	20 603	-8,7	320	-9,1	4 768	74
Sachsen-Anhalt	13 425	-6,2	261	-14,1	5 321	103
Schleswig-Holstein	16 731	-6,8	212	+3,9	5 926	75
Thüringen	12 451	-6,9	228	-22,7	5 247	96

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2003.

der Getöteten im Jahr 2004 – weit über dem Durchschnitt in Deutschland. Je 1 Mill. Einwohner wurden in Mecklenburg-Vorpommern 119, in Brandenburg 109, in Sachsen-Anhalt 103 und in Thüringen 96 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt. Verglichen mit dem Höchststand im Jahr 1991 sind die Werte für diese Länder jedoch stark gesunken: Damals gab es in Mecklenburg-Vorpommern 327, in Brandenburg 363, in Sachsen-Anhalt 245 und in Thüringen 211 Verkehrstote je 1 Mill. Einwohner.

## Fast zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich innerorts

Von den 339 310 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2004 ereigneten sich 66% innerhalb geschlossener Ortschaften, 28% auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften und jeder 16. Unfall fand auf einer Autobahn statt. Anders sieht diese Verteilung bei den im Straßenverkehr ums Leben gekommenen 5 842 Personen aus. 63% der Getöteten starben bei Unfällen auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Viertel auf Innerortsstraßen und weitere 12% bei Autobahnunfällen. Daraus ergibt sich, dass das Risiko zu sterben, bei Unfällen

außerorts – wegen der höheren Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden – im letzten Jahr dreimal so hoch war wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften.

Im Vergleich zu 2003 sind die Unfälle mit Personenschaden im letzten Jahr innerorts um 3,1% auf 223 314, auf Landstraßen außerorts um 6,7% auf 94 538 und auf Bundesautobahnen um 5,2% auf 21 458 zurückgegangen. Bei den Getöteten war der stärkste Rückgang mit 14% bei Unfällen auf Autobahnen zu verzeichnen; hier wurden im letzten Jahr 694 Personen tödlich verletzt. Auf den übrigen Außerortsstraßen kamen 3 664 (-12%) und innerorts 1 484 (-9,8%) Menschen ums Leben.

## Der Sonntag war unfallärmster Wochentag

Wären die Unfälle auf die Wochentage gleich verteilt, entfielen auf jeden Wochentag 14,3% der Unfälle mit Personenschaden. Mit Werten zwischen 14 und 15% entsprachen die Unfälle der Wochentage Montag bis Mittwoch diesem Durchschnitt. Der Donnerstag lag mit 16% etwas über diesem Mittelwert. Auf den Freitag entfiel mit 17% der höchste Anteil an den Unfällen mit Personenschaden, sowohl innerorts als auch außerorts. Samstag und Sonntag waren mit Anteilen von 12,7 bzw. 10,0% dagegen vergleichsweise unfallärmere Tage (siehe Schaubild 5 auf der folgenden Seite). Eine andere Reihenfolge ergibt sich, werden die bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten nach Wochentagen betrachtet. Hier hatte der Dienstag den niedrigsten Anteil an den Verkehrstoten mit 12%, gefolgt von den Tagen Montag, Mittwoch und Donnerstag mit jeweils 13%. Jedes sechste Verkehrstote im Jahr 2004 verlor bei einem Unfall an einem Samstag sein Leben. Dieser Tag hat mit 17% den höchsten Anteil an den Verkehrstoten. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 1 007 Personen an einem Samstag tödlich verletzt, davon 79% bei Unfällen außerhalb geschlossener Ortschaften und 21% innerhalb geschlossener Ortschaften. Der im Vergleich zu anderen Wochentagen noch höhere Anteil von Getöteten außerhalb geschlossener Ortschaften an einem Samstag dürfte auf die vermehrten Freizeitfahrten am Wochenende zurückzuführen sein. Dies wird durch die analoge Verteilung der Verkehrstoten an Sonntagen belegt, wengleich an diesem Wochentag mit einem Anteil von 15% weniger Personen auf deutschen Straßen sterben.

Im Vergleich zum Vorjahr gingen die Unfälle mit Personenschaden besonders stark an Montagen (um 8,8%) und die Zahl der Getöteten an Dienstagen (um 15%) zurück.

## Größeres Unfallrisiko für motorisierte Zweiräder

Das Übergewicht der Personenkraftwagen im Straßenverkehr spiegelt sich zum Teil im Anteil der Verunglückten im Jahr 2004 wider. 59% sowohl der Verletzten als auch der Getöteten verunglückten als Insassen von Personenkraftwagen. Rund 17% der Verletzten bzw. Getöteten benutzten ein Fahrrad, 8% ein Motorrad und 4% ein Mofa/Moped.

Schaubild 4

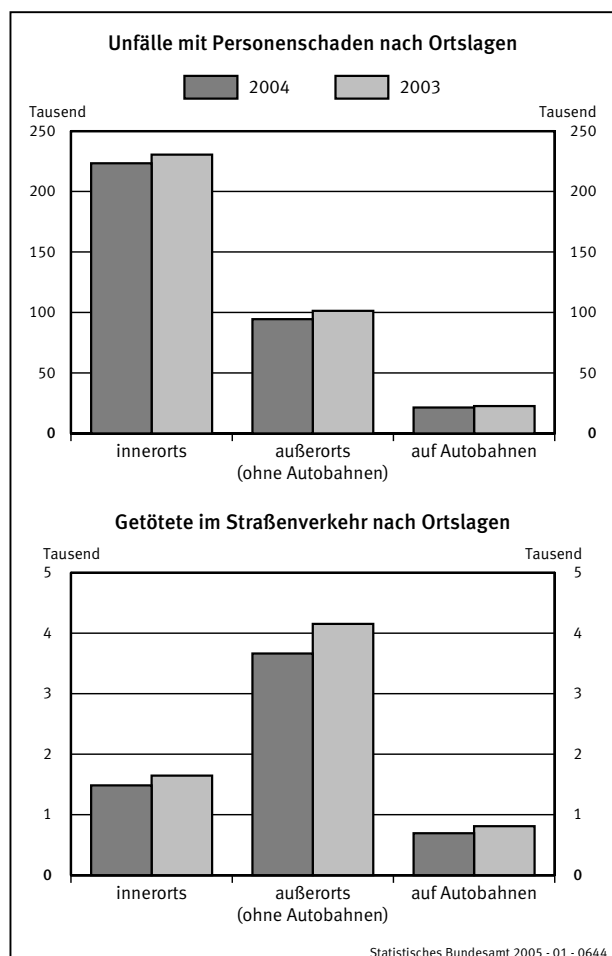
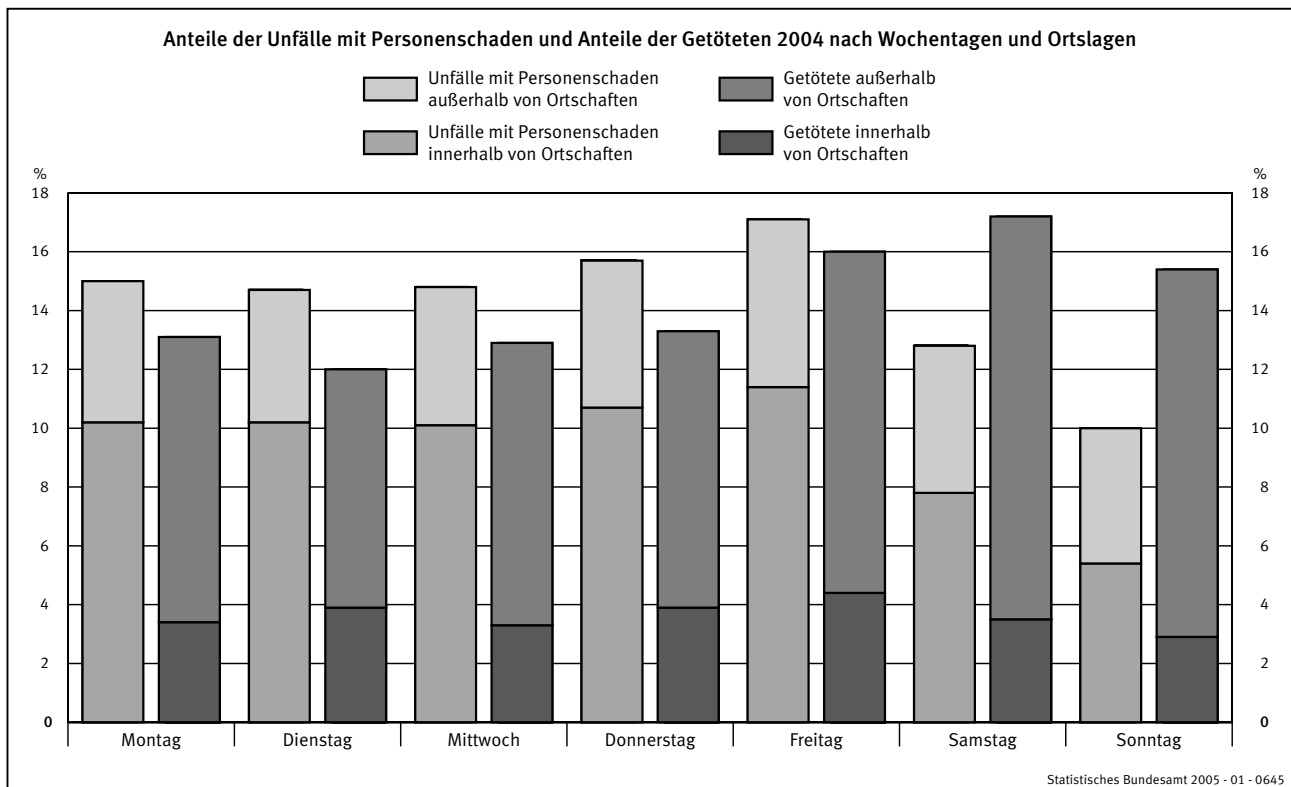


Schaubild 5



Knapp 8% der Verunglückten waren Fußgänger. Mit Werten von 2,7 bzw. 1,1% waren Insassen von Lastkraftwagen und Bussen eher selten unter den verunglückten Personen.

Gegenüber dem Vorjahr gab es 10,1% weniger verletzte und 9,3% weniger getötete Benutzer von Motorrädern. Mit 2,4% war der Rückgang bei den verletzten Mofa-/Mopedbenutzern wesentlich niedriger, bei den Getöteten mit 9,0% etwa gleich dem der Motorradbenutzer. Besonders stark zurückgegangen (um rund 23%) ist die Zahl der

tödlich verletzten Radfahrer, die der schwer- und leichtverletzten dagegen nur um 3,3%. Im Vergleich zum Vorjahr wurden auch bedeutend weniger Pkw-Insassen getötet (-14,2%) und 4,9% weniger verletzt.

Da die Häufigkeit der Beteiligung an Unfällen auch von der Zahl der jeweiligen Fahrzeuge abhängt, ist die Relation der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand eine mögliche Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat für 2004 einen Bestand von 1,6 Mill. Mofas/Mopeds, 3,7 Mill. Motorrädern und 45 Mill. Personenkraftwagen gemeldet. Bezogen auf den Bestand waren demzufolge mit 11 bzw. 9 Verunglückten je 1000 Fahrzeuge die Benutzer von Mofas/Mopeds bzw. Motorrädern wesentlich stärker gefährdet als die Benutzer von Pkw mit 6 Verunglückten je 1000 Fahrzeuge. Das bestandsbezogene Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt zu werden, ist bei den Motorradbenutzern mit 23 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge am größten, deutlich niedriger ist es bei Mofa-/Mopedbenutzern mit 7,4 und Pkw-Insassen mit 7,2 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge. Diese Zahlen zeigen auch, dass die Unfallfolgen bei Motorradbenutzern sowohl im Vergleich zu den Mofa-/Mopedbenutzern als auch zu den Pkw-Insassen schwerwiegender sind. Grund hierfür sind einerseits die höheren Geschwindigkeiten der Motorräder im Vergleich zu Mofas/Mopeds und andererseits der gegenüber den Personenkraftwagen geringere Schutz für die Benutzer von Motorrädern.

Tabelle 4: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2004 gegenüber 2003	Dar.: Getötete		Veränderung 2004 gegenüber 2003
	2004	2003		2004	2003	
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von Fahrrädern ...	73 637	76 275	-3,5	475	616	-22,9
Mofas/ Mopeds ....	17 881	18 338	-2,5	122	134	-9,0
Motorrädern ..	35 311	39 285	-10,1	858	946	-9,3
Personenkraftwagen .....	262 843	276 739	-5,0	3 238	3 774	-14,2
Güterkraftfahrzeuge .....	12 003	13 047	-8,0	233	236	-1,3
Bussen .....	4 994	4 927	+1,4	16	17	-5,9
Fußgänger/-innen .....	34 915	35 827	-2,5	838	812	+3,2
Sonstige .....	4 384	4 345	+0,9	62	78	-20,5
Insgesamt ...	445 968	468 783	-4,9	5 842	6 613	-11,7

Mit 26 Personen oder 3,2% mehr als im letzten Jahr wurde bei den Fußgängern als einziger der Verkehrsteilnehmergruppen eine Zunahme der Getöteten registriert, die Zahl

der verunglückten Fußgänger/-innen insgesamt hat dagegen um 2,5% abgenommen. Dabei fällt auf, dass die Zahl der im Straßenverkehr ums Leben gekommenen Fußgänger innerorts um 2,4% auf 564 Personen abgenommen hat, während sie außerorts um 17% auf 274 Personen gestiegen ist.

### Nicht angepasste Geschwindigkeit bleibt häufigste Unfallursache

Durch die unfallaufnehmende Polizei können nach deren Beurteilung des Unfallhergangs beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen genannt werden. Waren auch äußere Umstände, wie beispielsweise Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse oder Hindernisse auf der Fahrbahn für den Unfall ursächlich, so werden für jeden Unfall bis zu zwei so genannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen. Je Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Bei den 339 310 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2004 stellte die Polizei insgesamt 487 930 Unfallursachen fest, das waren durchschnittlich 1,4 Ursachen pro Unfall. Von den Unfallursachen lagen 86% im Fehlverhalten der Fahrzeugführer, 4,2% im Fehlverhalten der Fußgänger, 4,5% in Straßenverhältnissen sowie jeweils weniger als 1% in Hindernissen (z. B. Wild) auf der Fahrbahn, in technischen bzw. Wartungsmängeln und in Witterungseinflüssen.

Drei Viertel (76%) der 20 514 Fehlverhalten, die Fußgängern angelastet wurden, gingen auf „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ zurück. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Fehlverhalten der Fußgänger jedoch insgesamt um 8,6% ab. Die im Jahr 2004 gezählten 21 739 Unfallursachen aufgrund der Straßenverhältnisse waren überwiegend auf Schnee, Eis und Regen zurückzuführen und sind gegenüber 2003 um 13,4% angestiegen.

Die häufigsten Unfallursachen der Fahrzeugführer waren nicht angepasste Geschwindigkeit (17%), Fehler beim

Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (15%), Nichtbeachten der Vorfahrt bzw. des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (15%) sowie Abstandsfehler (11%). Gegenüber 2003 haben diese Unfallursachen zwischen 3,7% (Nichtbeachten der Vorfahrt) und 8,1% (nicht angepasste Geschwindigkeit) abgenommen.

Nach diesem allgemeinen Überblick über das Unfallgeschehen im Jahr 2004 werden im Folgenden die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen der Kinder, der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 24 Jahren sowie der älteren Menschen über 65 Jahre betrachtet.

### Kinder am häufigsten mit dem Fahrrad verunglückt

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung. Im Jahr 2004 verunglückten 37 285 Kinder auf Deutschlands Straßen, das waren 7,4% weniger als 2003. Bei Verkehrsunfällen verloren 153 Kinder ihr Leben, 55 Kinder (-26%) weniger als im Vorjahr. Der Anteil der Kinder an den bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten insgesamt betrug 8,4%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei knapp 15% (12,2 Mill.). Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 307 Kinder unter 15 Jahren je 100 000 Einwohner.

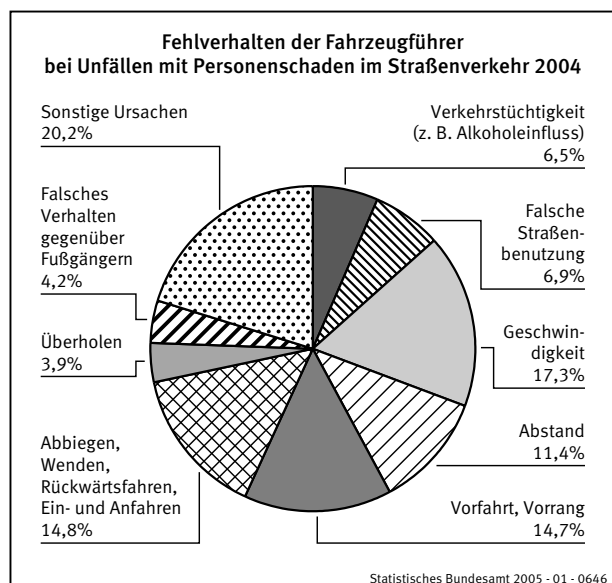
Überdurchschnittlich häufig verunglücken Kinder entsprechend ihrer Verkehrsbeteiligung als Fußgänger und Radfahrer. 28% aller verunglückten Fußgänger und 18% aller verunglückten Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern hatten das 15. Lebensjahr noch nicht vollendet.

Tabelle 5: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2004	2003	Veränderung 2004 gegenüber 2003
	Anzahl		
Verunglückte .....	37 285	40 251	-7,4
darunter:			
Fußgänger/-innen .....	9 684	10 625	-8,9
Fahrradfahrer/-innen <sup>1)</sup> ...	13 241	14 000	-5,4
Insassen von Pkw .....	12 359	13 473	-8,3
Getötete .....	153	208	-26,4
darunter:			
Fußgänger/-innen .....	43	50	-14,0
Fahrradfahrer/-innen <sup>1)</sup> .	23	47	-51,1
Insassen von Pkw .....	80	93	-14,0

1) Einschl. Mitfahrer/-innen.

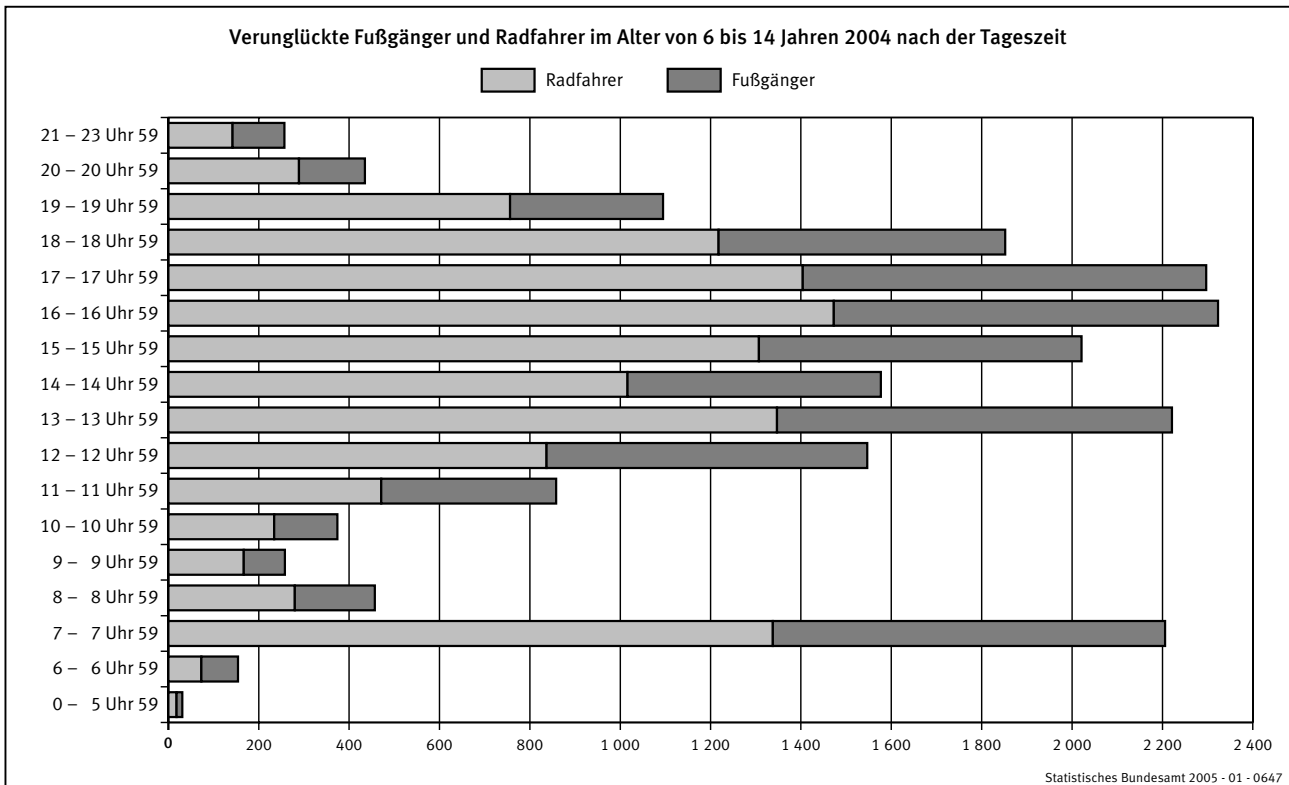
Schaubild 6



Statistisches Bundesamt 2005 - 01 - 0646

Die meisten Kinder (36%) verunglückten mit dem Fahrrad. Nahezu jedes dritte verunglückte Kind saß als Mitfahrer in einem Personenkraftwagen und etwa jedes vierte war als Fußgänger unterwegs. Gegenüber 2003 hat sich die Anzahl der Verunglückten unter 15 Jahren auf Fahrrädern um 5,4%, im Personenkraftwagen um 8,3% und als Fußgänger um 8,9% reduziert. Sehr stark, um mehr als die Hälfte, zurückgegangen ist die Zahl der getöteten Kinder auf Fahrrädern gegenüber dem Vorjahr. Zu diesem Rückgang haben sicher-

Schaubild 7



lich auch die schlechten Witterungsverhältnisse des letzten Sommers beigetragen, die dazu führten, dass insgesamt weniger Rad gefahren wurde.

Die tageszeitliche Verteilung der Verunglückten zeigt deutlich die kritischen Zeiten für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren als Fußgänger oder Radfahrer. Danach lassen sich klare Häufungen der Verunglücktenzahlen zu Schulbeginn und -ende, also zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 13 und 14 Uhr, sowie in der Hauptverkehrszeit am Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr erkennen. Schaubild 7 zeigt deutlich, dass Kinder auf dem Schulweg und in ihrer nachmittäglichen Freizeit besonders unfallgefährdet sind. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden jeweils 11% der Kinder zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 13 und 14 Uhr und 23% zwischen 16 und 18 Uhr verletzt oder getötet.

Insgesamt registrierte die Polizei bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2004 5767 Fehlverhalten von Fußgängern und 9362 falsche Verhaltensweisen von Radfahrern im Alter zwischen 6 und 14 Jahren. Die häufigsten fehlerhaften Verhaltensweisen der Fußgänger dieser Altersgruppe, die zu Verkehrsunfällen führten, waren Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (48%), Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (26%) sowie falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war. Bei den Rad fahrenden Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren wurden hauptsächlich folgende Fehlverhalten festgestellt: Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige

Benutzung anderer Straßenteile (17%), Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (16%) sowie das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (7,7%).

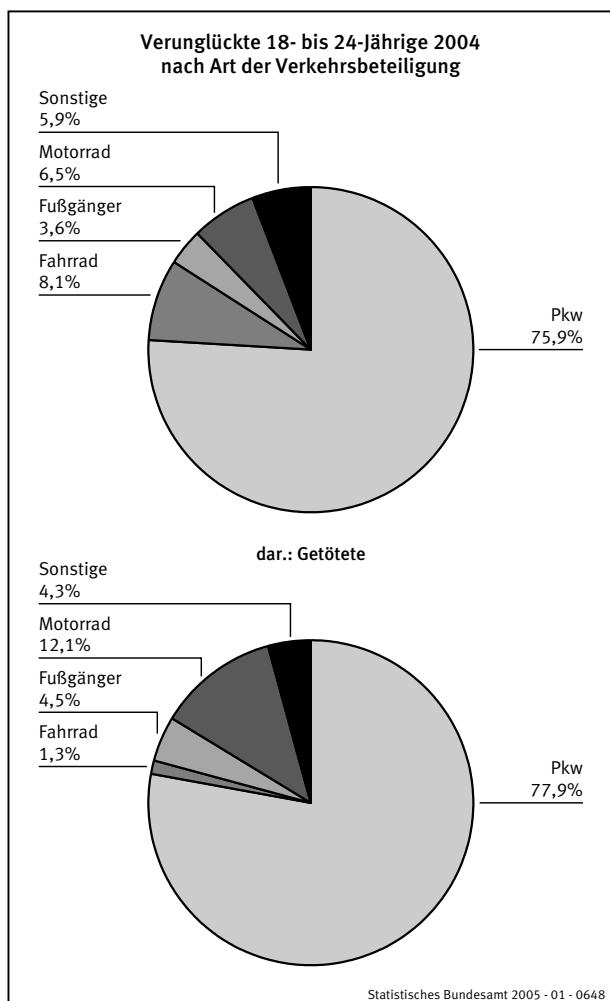
### Hohes Unfallrisiko für 18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer

Viele junge Menschen erwerben – sobald sie volljährig sind – einen Führerschein für Personenkraftwagen oder Motorrad. Mit der aktiven Teilnahme im Straßenverkehr steigt nicht nur die Mobilität der jungen Erwachsenen, sondern leider auch das Unfallrisiko. Im Jahr 2004 verunglückten in Deutschland insgesamt 92 223 junge Männer und Frauen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren im Straßenverkehr, davon wurden 1 269 Personen getötet. Das heißt mehr als jeder fünfte Verunglückte (21%) und Getötete (22%) gehörte zu dieser Altersgruppe. Dagegen betrug ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,2%. Häufiger als andere Altersgruppen verunglückten die jungen Erwachsenen als Benutzer von Personenkraftwagen. 27% aller verunglückten und 31% aller getöteten Pkw-Insassen waren im Alter von 18 bis 24 Jahren.

Im Vergleich zum Vorjahr hat die Gesamtzahl der Verunglückten der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer um 5,9%, die der getöteten 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer um 8,8% abgenommen.

Drei Viertel der jungen Erwachsenen verunglückten im Jahr 2004 als Insassen von Personenkraftwagen, davon 50 203 als Fahrer und 19 836 als Mitfahrer. Mit dem Fahrrad ver-

Schaubild 8



unglückten 8,1%, als Motorradbenutzer 6,5% und als Fußgänger 3,6%. Noch höher waren diese Anteile bei den getöteten jungen Erwachsenen: 78% kamen als Pkw-Insassen, 12% als Motorradbenutzer und 4,5% als Fußgänger bei einem Straßenverkehrsunfall ums Leben. Gegenüber dem letzten Jahr wurden 145 Personen oder 12,8% weniger Verkehrsteilnehmer im Alter von 18 bis unter 25 Jahren als Pkw-Insassen getötet. Mit 35% prozentual stärker ging die Zahl der getöteten Radfahrer zurück von 26 auf 17 Personen.

Wird das Unfallgeschehen der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer im Tagesablauf betrachtet, so ergibt sich folgendes Bild (siehe Schaubild 9 auf S. 620): Ein erstes relatives Maximum der Verunglückten liegt zwischen 7 und 8 Uhr morgens, also bei Arbeitsbeginn, mit einem Anteil von 5,6%. Danach sinken die Werte und steigen ab 11 Uhr wieder an. Die meisten jungen Erwachsenen (15%) werden bei Unfällen in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs zwischen 16 und 18 Uhr verletzt bzw. getötet, danach sinken die Werte wieder. Insbesondere für die Abend- und Nachtstunden zeigt sich ein vom Durchschnitt abweichendes Unfallgeschehen für die 18- bis 24-jährigen Straßenverkehrsteilnehmer. In der Zeit zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens verunglückten 32% dieser Altersgruppe, aber nur 18% der übrigen Altersgruppen. Noch gravierender ist der Unter-

schied bei den im Straßenverkehr Getöteten. In der Zeitspanne zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens starben 41% der insgesamt 1 269 getöteten jungen Erwachsenen, während der entsprechende Anteil der übrigen Altersgruppen nur 21% betrug. An dieser unterschiedlichen Verteilung der Verunglückten- bzw. Getötetenzahlen wird auch deutlich, wie folgenschwer insbesondere die nächtlichen Verkehrsunfälle sind.

Nicht ohne Grund sind in der Tagespresse nach einem Wochenende häufig Berichte über Straßenverkehrsunfälle junger Fahrer mit schwerwiegenden Folgen zu lesen. Denn während der Nachtstunden des Wochenendes, besonders zwischen freitags 23 Uhr und samstags 5 Uhr sowie zwischen samstags 23 Uhr und sonntags 5 Uhr verunglücken sehr viele junge Leute tödlich. In diesen 12 Nachtstunden des Wochenendes kam fast jeder sechste der 1 269 im Jahr 2004 bei Verkehrsunfällen getöteten 18- bis 24-Jährigen ums Leben, aber nur etwa jeder 16. der Getöteten der übrigen Altersgruppen. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil dieser nächtlichen Unfälle von jungen Erwachsenen so genannte „Disco-Unfälle“ sind.

Auch bei den Unfallverursachern waren junge Verkehrsteilnehmer führend. Bei 23% der Unfälle mit Personenschaden trugen nach Ansicht der Polizei 18- bis 24-jährige Fahrer bzw. Fahrerinnen die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls. Das häufigste Fehlverhalten, das ihnen zur Last gelegt wurde, war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (27%). Danach folgten Vorfahrt-/Vorrang-Fehler (12%), Abstandsfehler (12%), Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (11%), falsche Straßenbenutzung (6,2%) sowie Alkoholeinfluss (6,0%).

## Unfallfolgen für Senioren schwerwiegender

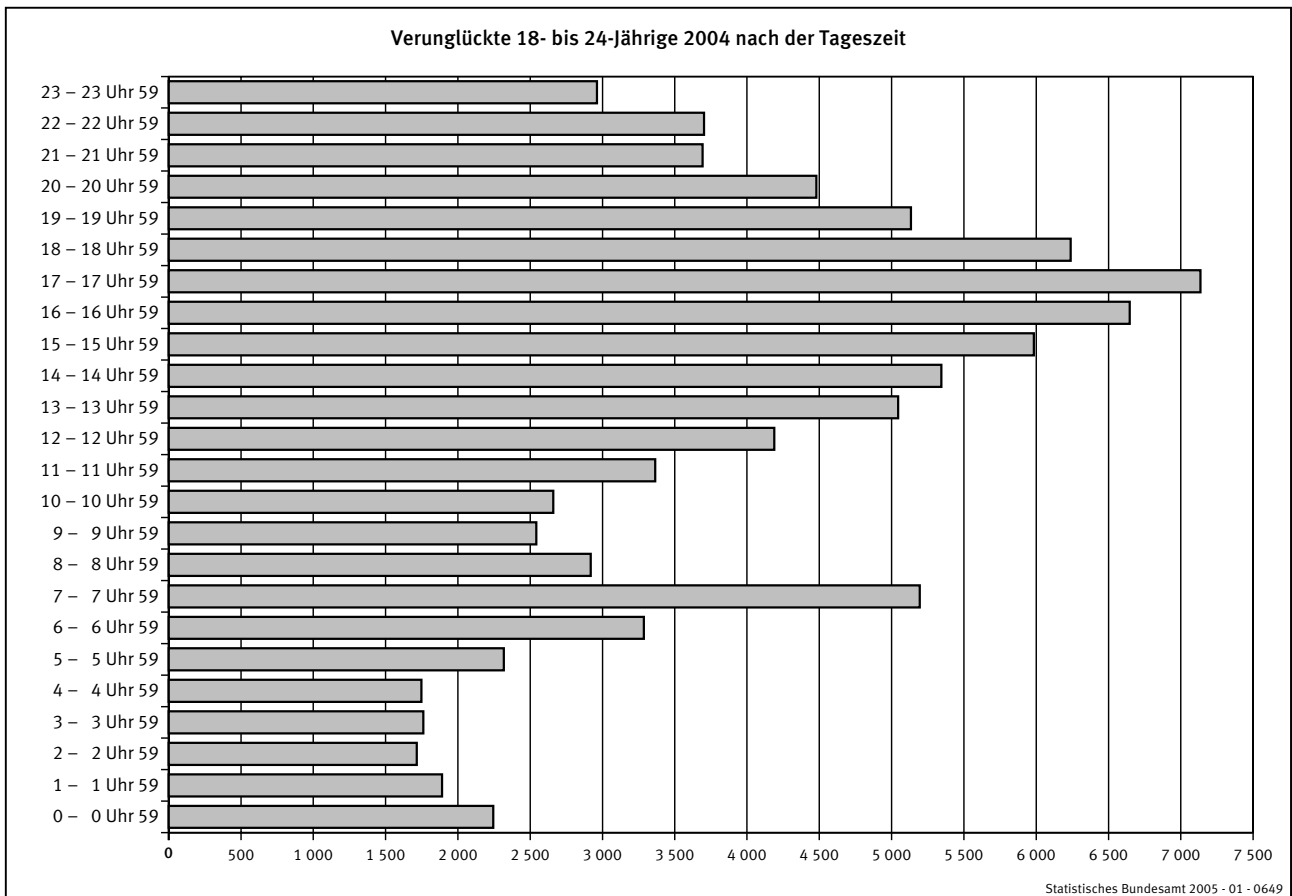
Ältere Menschen sind weniger häufig an Unfällen beteiligt als jüngere Menschen. Im Jahr 2004 verunglückten 40 315 Personen über 65 Jahre im Straßenverkehr, ein Anteil von rund 9% an der Gesamtzahl der Verunglückten. Senioren machen aber 18% der Bevölkerung aus. Ältere Menschen sind zwar in weniger Unfälle verwickelt als andere Altersgruppen, erleiden aber deutlich schwerere Unfallfolgen. Die Widerstandsfähigkeit des Körpers nimmt im Alter gegenüber Einwirkungen von außen ab, die Verletzungen führen zu schwerer wiegenden Folgen.

Der Anteil der verunglückten Senioren stieg deshalb auch im Jahr 2004 mit dem Grad der Verletzung, das heißt ältere Menschen wurden tendenziell schwerer verletzt als jüngere Verkehrsteilnehmer. So waren 7,9% der Leicht-, 13% der Schwerverletzten und 21% der Getöteten im Alter von 65 und mehr Jahren.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der verunglückten Senioren leicht (+0,4%) angestiegen, die der getöteten hat um 9,6% abgenommen, lag damit aber unter dem durchschnittlichen Rückgang aller Altersgruppen von 11,7%.



Schaubild 9



Nach wie vor kommen die meisten Personen über 65 Jahre als Pkw-Insassen zu Schaden. Im letzten Jahr war fast jeder zweite Verunglückte dieser Altersklasse (49%) Fahrer oder Mitfahrer in einem Personenkraftwagen. Der Trend der letzten Jahre zu einer stärkeren Nutzung von Fahrrädern – auch von Senioren – wirkt sich in der Unfallstatistik aus. Waren bis Mitte der 1990er-Jahre mehr Senioren als Fußgänger denn als Radfahrer verunglückt, so ist es seit 1999 umgekehrt. Im vergangenen Jahr verunglückten 9 714 ältere Menschen auf dem Fahrrad (24%) und 6 767 als Fußgänger (17%).

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Senioren und Seniorinnen von 65 und mehr Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

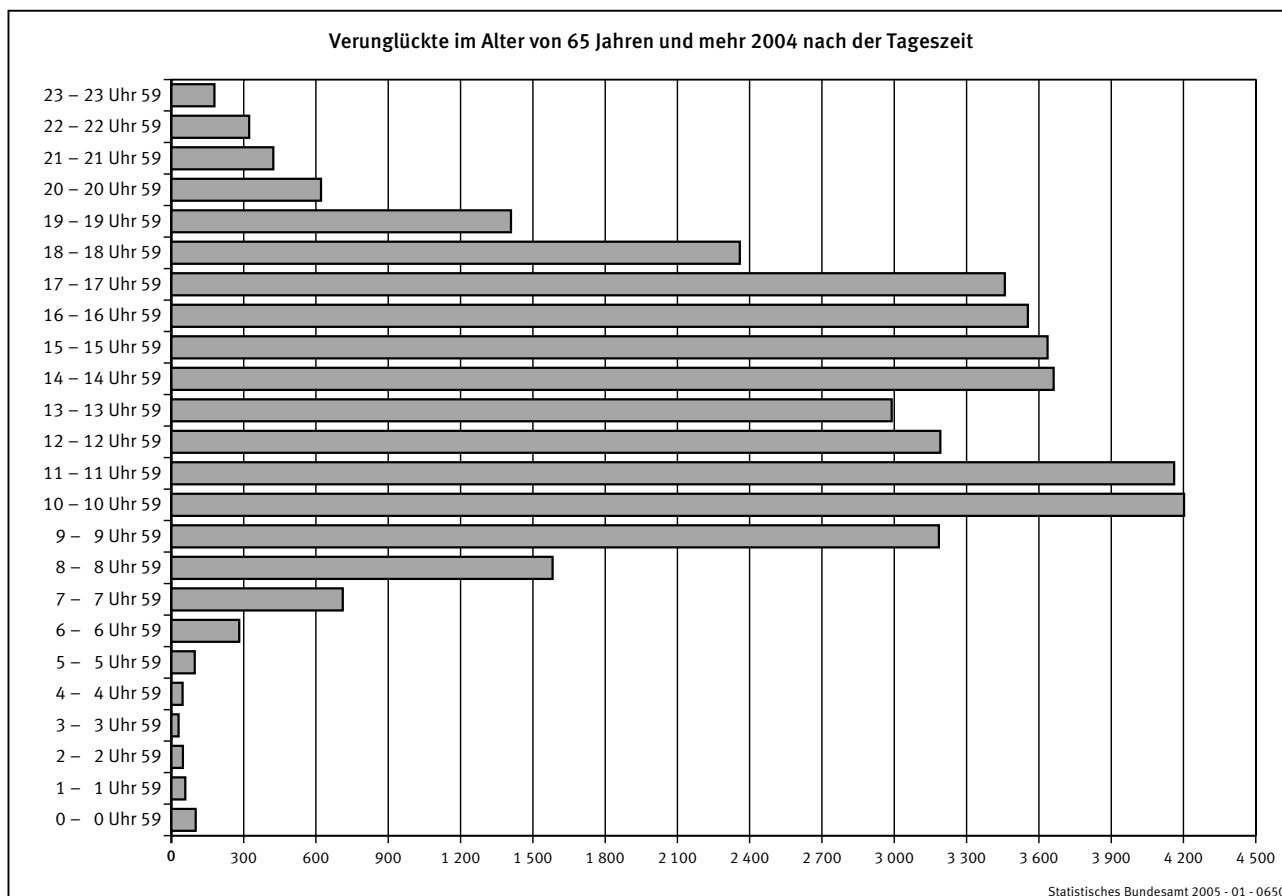
Art der Verkehrsbeteiligung	2004	2003	Veränderung 2004 gegenüber 2003
	Anzahl	Anzahl	%
Verunglückte .....	40 315	40 136	+0,4
darunter:			
Fußgänger/-innen .....	6 767	6 601	+2,5
Fahrradfahrer/-innen <sup>1)</sup> .....	9 714	9 798	-0,9
Insassen von Pkw .....	19 708	19 616	+0,5
Getötete .....	1 201	1 329	-9,6
darunter:			
Fußgänger/-innen .....	394	392	+0,5
Fahrradfahrer/-innen <sup>1)</sup> .....	224	275	-18,5
Insassen von Pkw .....	494	564	-12,4

1) Einschl. Mitfahrer/-innen.

Bei einem Vergleich der Verunglücktenzahlen aller Altersgruppen ergibt sich für die Senioren folgendes Bild: 7,5% der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Pkw-Insassen waren über 65 Jahre alt, aber 15% der getöteten. Der Anteil der bei Fahrradunfällen verunglückten Senioren betrug 13%. Dagegen war fast jeder zweite Getötete auf dem Fahrrad (47%) älter als 65 Jahre. Waren 19% der verunglückten Fußgänger ältere Menschen, so waren es bei den getöteten wiederum fast die Hälfte (47%). Auch dies ist ein Beleg dafür, dass ältere Menschen, sofern sie bei einem Unfall verletzt werden, wegen ihrer körperlichen Konstitution ein wesentlich höheres Risiko haben, getötet zu werden, als jüngere Menschen.

Da Senioren und Seniorinnen im Allgemeinen nicht mehr berufstätig sind, unterscheidet sich die tageszeitliche Verteilung der Verunglückten für sie von der der übrigen Altersgruppen (siehe Schaubild 10). Im Jahr 2004 verunglückten mehr als ein Drittel der älteren Menschen (37%) in der morgendlichen Einkaufszeit zwischen 9 und 13 Uhr, die meisten (10%) zwischen 10 und 11 Uhr. In der Mittagszeit zwischen 12 und 14 Uhr geht der Anteil der Verunglückten über 65 Jahre etwas zurück (bis auf 7,4%). Am Nachmittag zwischen 14 und 18 Uhr steigt die Zahl der verunglückten Senioren nochmals auf Anteile zwischen 8,6 und 9,1% an und sinkt danach kontinuierlich ab. In den 11 Stunden zwischen 20 Uhr abends und 7 Uhr morgens verunglückten nur 5,5% der Senioren.

Schaubild 10



Bei älteren Autofahrern hat im Allgemeinen der sportliche Reiz des Fahrens abgenommen, daher wird ihnen nur selten, im Vergleich zu den jungen Erwachsenen, bei einem Unfall eine zu hohe Geschwindigkeit angelastet.

Da ältere Verkehrsteilnehmer bei komplexen Situationen schneller den Überblick verlieren als jüngere, waren bei ihnen „Vorfahrts-/Vorrangfehler“ häufigste Unfallursache (23%) bei Unfällen mit Personenschaden. Mit großem Abstand folgte der Unfallgrund „falsches Verhalten beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren“.

Sofern älteren Menschen, die als Fußgänger in einen Unfall verwickelt waren, ein Fehlverhalten zur Last gelegt wurde, war es in mehr als drei von vier Fällen (78%) ein „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“, insbesondere das „Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ (49%).

Insgesamt ist bei den Ergebnissen der hier genannten Altersgruppen auch die demografische Entwicklung zu berücksichtigen. So hat die Zahl der Bürgerinnen und Bürger über 65 Jahren in den letzten 20 Jahren um etwa ein Drittel zugenommen (+ 31%), während die Zahl der Kinder unter 15 Jahren um 2,1%, die der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen sogar um 28% abgenommen hat. Aufgrund dieser Entwicklung ist der Bevölkerungsanteil der Senioren in diesem Zeitraum von 15 auf 18% gestiegen, der Anteil der Kinder ist dagegen von 16 auf 15% und der Anteil der jungen Erwachsenen von 12 auf 8% gesunken. [\[1\]](#)

## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2005

Für nichtgewerbliche Zwecke sind Vervielfältigung und unentgeltliche Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet. Die Verbreitung, auch auszugsweise, über elektronische Systeme/Datenträger bedarf der vorherigen Zustimmung. Alle übrigen Rechte bleiben vorbehalten.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Johann Hahlen  
Präsident des Statistischen Bundesamtes  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Brigitte Reimann,  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 20 86
- E-Mail: [wirtschaft-und-statistik@destatis.de](mailto:wirtschaft-und-statistik@destatis.de)

Vertriebspartner: SFG Servicecenter Fachverlage  
Part of the Elsevier Group  
Postfach 43 43  
72774 Reutlingen  
Telefon: +49 (0) 70 71/93 53 50  
Telefax: +49 (0) 70 71/93 53 35  
E-Mail: [destatis@s-f-g.com](mailto:destatis@s-f-g.com)

Erscheinungsfolge: monatlich



Allgemeine Informationen über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie:

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

oder bei unserem Informationsservice  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05
- Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30
- E-Mail: [info@destatis.de](mailto:info@destatis.de)