

Dipl.-Volkswirtin Sigrid Nicodemus

# Straßenverkehrsunfälle 2001

Dieser Beitrag ist eine Kurzfassung der Broschüre „Unfallgeschehen 2001“, die anlässlich der gemeinsamen Pressekonferenz des Statistischen Bundesamtes und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. (DVR) „Unfallgeschehen 2001 und Verkehrssicherheitsarbeit“ am 10. April 2002 in Berlin erstellt wurde.

Der Aufsatz gibt einen Überblick über das Unfallgeschehen im Jahr 2001. Bei der Darstellung wird auf die Unfallentwicklung in den einzelnen Bundesländern und Ortslagen, die Verunglückten nach Verkehrsbeteiligungsarten sowie die Unfallursachen und insbesondere auf die Alkoholunfälle eingegangen. Die Verkehrsteilnehmergruppen Kinder, junge Erwachsene und Senioren sowie die Zweiradbenutzer werden besonders hervorgehoben.

## 1 Überblick über das Unfallgeschehen 2001

Im Jahr 2001 musste die Polizei in Deutschland rund 11 200 bzw. 0,5% mehr Unfälle als im Jahr 2000 aufnehmen, insgesamt wurde sie zu 2,36 Mill. Straßenverkehrsunfällen gerufen. Der Zuwachs betraf allerdings nur die Unfälle mit Sachschaden. Bei 84% der Unfälle kam es nur zu Sachschaden, insgesamt waren dies 1,99 Mill. Unfälle, 1,0% mehr als im Jahr 2000. Die Unfälle mit Personenschaden waren rückläufig, und zwar um 2,1%. Bei 375 066 bzw. 16% aller Unfälle entstand Personenschaden. Dabei wurden 6 962 Personen getötet, 95 009 schwer und 399 472 leicht verletzt. Auch die Verletzungsschwere ist zurückgegangen: Die Zahl der Leichtverletzten sank leicht um 0,5%, die Zahlen der Schwerverletzten und der Getöteten verringerten sich jeweils um 7,2%.

Im Jahr 2001 wurden damit in Deutschland seit Einführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 die wenigsten Verkehrstoten registriert. Die meisten Verkehrstoten gab es in Deutschland im Jahr 1970 mit 21 332 Personen, wobei 19 193 auf das frühere Bundesgebiet und 2 139 auf die ehemalige DDR entfielen.

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2001	2000	Veränderung 2001 gegenüber 2000
	Anzahl		
Polizeilich erfasste Unfälle			
insgesamt .....	2 361 384	2 350 227	+0,5
Unfälle mit Personenschaden .	375 066	382 949	-2,1
schwerwiegende Unfälle mit			
Sachschaden .....	134 775	133 298	+1,1
Übrige Sachschadensunfälle ..	1 851 543	1 833 980	+1,0
Verunglückte insgesamt .....	501 443	511 577	-2,0
Getötete .....	6 962	7 503	-7,2
Schwerverletzte .....	95 009	102 416	-7,2
Leichtverletzte .....	399 472	401 658	-0,5

Diese Unfallentwicklung ist vor dem Hintergrund eines weiteren Anstiegs des Kfz-Bestandes bei zunehmender Reduzierung der Gesamtfahrleistung zu sehen. Der Kfz-Bestand (ohne Mofas bzw. Mopeds) erhöhte sich nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes von Mitte 2000 auf Mitte 2001 um 3,6% auf 53,2 Mill. Fahrzeuge. Für Pkw wurde eine Zunahme um 3,5% auf 44,3 Mill. Fahrzeuge ermittelt. Mittlerweile sind in Deutschland 533 Pkw je 1 000 Einwohner zugelassen. Bei Motorrädern hält der Boom der letzten Jahre an, ihr Bestand stieg bis Mitte 2001 um 5,8% auf 3,5 Mill. an.

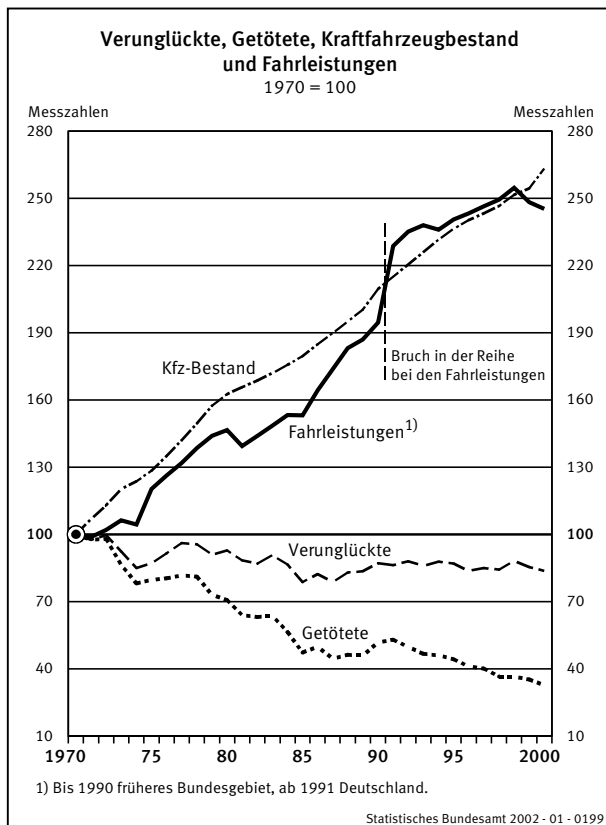
Zugenommen hat auch die Zahl der Lastwagen und Sattel-schlepper, und zwar um 4,7% auf 2,8 Mill. Fahrzeuge. Mit dem größeren Fahrzeugbestand wurde allerdings weniger als im Vorjahr gefahren. Nach Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen sind die Gesamtfahrleistungen aller Kraftfahrzeuge nach dem Rückgang im Jahr 2000 (-2,5%) um weitere 1,3% auf 616 Mrd. Fahrzeugkilometer im Jahr 2001 zurückgegangen, dabei sind die Fahrleistungen der Pkw nach Schätzung der Prognos AG überproportional um 1,9% auf 507 Mrd. Fahrzeugkilometer gesunken. Im Durchschnitt fuhr damit jeder in Deutschland zugelassene Pkw rund 11 400 km im Jahr.

Alle in diesem Bericht genannten Daten zur Straßenverkehrs-unfallstatistik sind vorläufige Ergebnisse, endgültige Daten werden im Juni 2002 vorliegen.

## 2 Längerfristige Entwicklung

Im längerfristigen Vergleich hat sich die Verkehrssicherheits-lage deutlich verbessert: Seit 1970 mit 21 332 Getöteten in Deutschland (einschl. der ehemaligen DDR) ist die Zahl der Verkehrstoten um 67% gesunken. Die Zahl der Verletz-ten sank innerhalb dieses Zeitraums um 14%, und zwar von 578 032 auf 494 481. Auch mittelfristig hat sich die Lage verbessert: Die Zahl der Verkehrstoten ist seit 1991 (11 300 Getötete) um 38%, die der Verletzten um 2,2% zurückge-gangen (1991: 505 535 Verletzte).

Schaubild 1



Eine Aufgliederung der Verunglückten und Getöteten nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung ist für Deutschland insge-samt für das Jahr 1970 auf Grund fehlender detaillierter Daten nicht möglich, deshalb dient hier als Vergleichsjahr für die längerfristige Entwicklung das Jahr 1980. Im Jahr 1980 wurden mehr als doppelt so viele Personen im Stra-ßenverkehr getötet (15 050) wie im Jahr 2001 (6 962). In allen Arten der Verkehrsbeteiligung wurden deutlich weniger Verkehrsteilnehmer getötet. Besonders günstig hat sich län-gerfristig die Situation für die Fußgänger verbessert: Im Jahr 2001 wurden gegenüber 1980 76% und gegenüber 1991 53% weniger Fußgänger getötet. Gegenüber 1980 kamen im letzten Jahr 52% weniger Fahrradbenutzer (-31% gegen-über 1991), 39% weniger Motorradbenutzer (-2,8% gegen-über 1991) und 42% weniger Pkw-Insassen (-41% gegen-über 1991) ums Leben. Insassen von Güterkraftfahrzeugen wurden 15% weniger getötet (-19% gegenüber 1991).

Diese Entwicklung muss vor einem stark angestiegenen Fahrzeugbestand gesehen werden. Seit 1970 sind die Kfz-Bestände laut Kraftfahrt-Bundesamt von 20,8 Mill. um 156% auf 53,2 Mill. Fahrzeuge angewachsen. Die Zahl der Pkw erhöhte sich von 15,1 Mill. um 193% auf 44,3 Mill. Fahr-zeuge im Jahr 2001.

Tabelle 2: Straßenverkehrs-unfälle, Verunglückte, Kraftfahrzeugbestand und Verkehrsleistungen

Jahr	Unfälle mit Per-sonen-schaden	Verunglückte		Bestand an Kraftfahrzeugen		Fahrleistungen <sup>1)</sup>	
		ins-gesamt	dar.: Getötete	ins-gesamt	dar.: Per-sonen-kraft-wagen	ins-gesamt	dar.: Per-sonen-kraft-wagen
		Anzahl		Mill.		Mrd. km	
1970	414 362	599 364	21 332	20,8	15,1	251,0	212,9
1980	412 672	555 966	15 050	33,8	25,9	367,9	314,3
1990	389 350	521 977	11 046	43,6	35,5	488,3	431,5
1991	385 147	516 835	11 300	.	.	574,1	496,4
2000	382 949	511 577	7 503	51,4 <sup>2)</sup>	42,8	623,3	516,7
2001	375 066	501 443	6 962	53,2 <sup>2)</sup>	44,3	615,5	507,0

1) Bis 1990 früheres Bundesgebiet, ab 1991 Deutschland. - 2) Ohne Fahr-zeuge mit Versicherungskennzeichen.

Für die erbrachten Fahrleistungen liegen gesamtdeutsche Ergebnisse erst seit 1991 vor. Seitdem sind die Gesamtfahr-leistungen aller Kraftfahrzeuge nach Berechnungen der Bun-desanstalt für Straßenwesen von 574 Mrd. Fahrzeugkilome-tern um 7,2% auf 616 Mrd. Fahrzeugkilometer angestiegen, dabei haben sich die Fahrleistungen der Pkw nach Schät-zung der Prognos AG von 496 Mrd. Fahrzeugkilometern um 2,1% auf 507 Mrd. Fahrzeugkilometer erhöht.

## 3 Unfallgeschehen nach Bundesländern

Die Entwicklung verlief 2001 in den einzelnen Bundeslän-dern unterschiedlich: Lediglich im Saarland (+5,5%), in Bay-ern (+1,4%) und in Hessen (+0,0%) verunglückten mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2000. In allen übrigen Län-dern wurden dagegen weniger Verunglückte registriert. Die

Schaubild 2

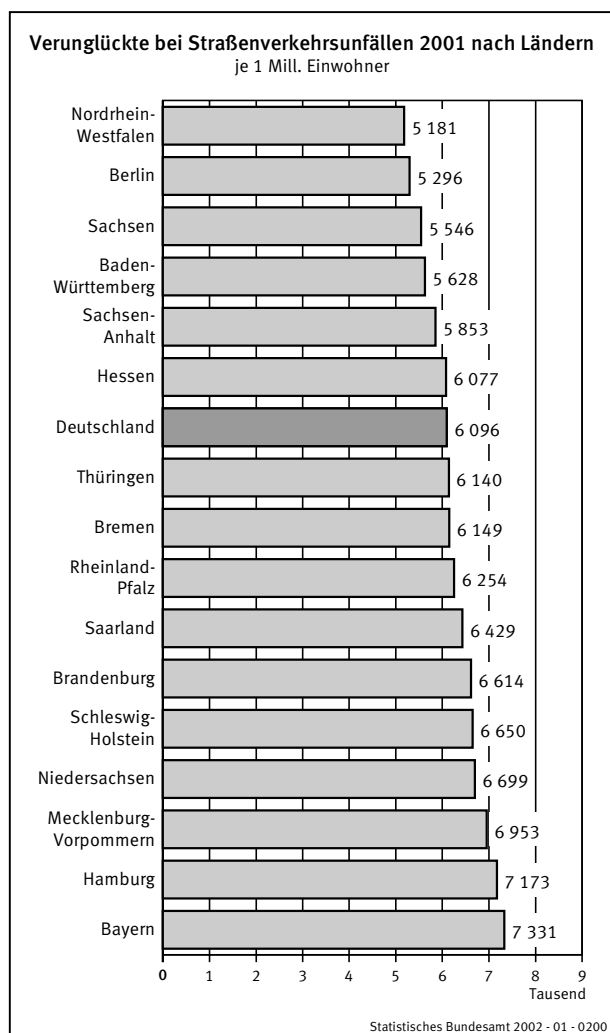
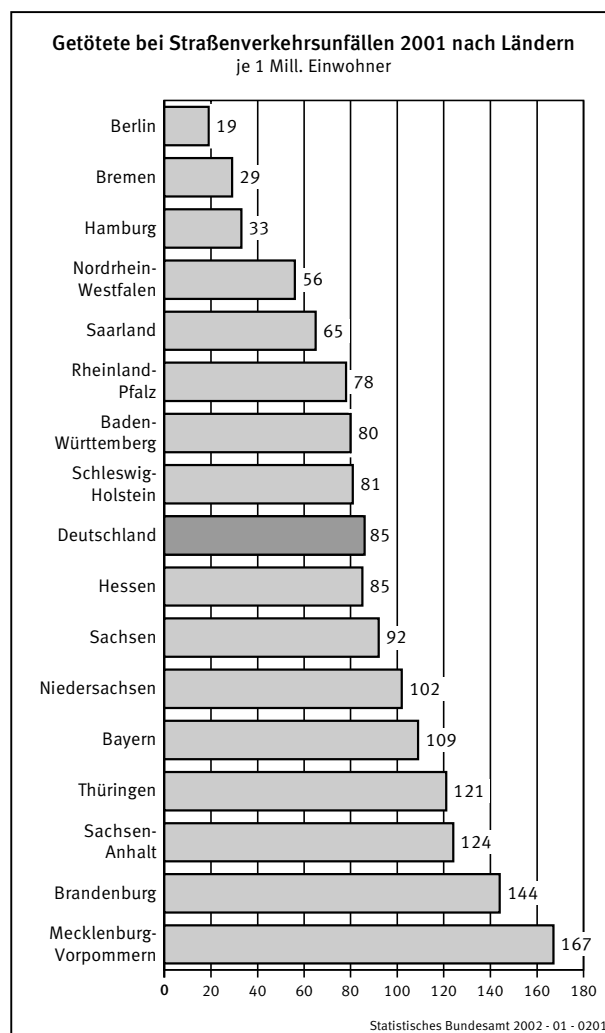


Schaubild 3



stärksten Rückgänge gab es in Berlin (-8,4%), in Sachsen-Anhalt (-7,1%) und in Sachsen (-5,4%).

Mehr Getötete wurden im Jahr 2001 in Hamburg (+37%), im Saarland (+7,7%), in Baden-Württemberg (+2,3%) und in Schleswig-Holstein (+1,3%) ermittelt. In allen übrigen Bundesländern wurden gegenüber 2000 weniger Verkehrsteilnehmer getötet. Die stärksten Rückgänge gab es in Berlin (-27%), Mecklenburg-Vorpommern (-19%) und Bremen (-17%).

Im Bundesdurchschnitt verunglückten im Jahr 2001 6 096 Verkehrsteilnehmer je 1 Mill. Einwohner. Auf die jeweiligen Einwohnerzahlen bezogen verunglückten die meisten Personen in Bayern mit 7 331 und in Hamburg mit 7 173 Verunglückten je 1 Mill. Einwohner, gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern mit 6 953. Die niedrigsten Werte wurden für Nordrhein-Westfalen (5 181) und Berlin (5 296) ermittelt.

Bezogen auf die Einwohnerzahlen wurden die meisten Verkehrsteilnehmer im Jahr 2001 allerdings – wie bereits in den Vorjahren und trotz des erfreulichen Rückgangs der Zahl der Verkehrstoten absolut – in Mecklenburg-Vorpommern getötet. Je 1 Mill. Einwohner kamen hier 167 Personen ums

Leben. Dieser Wert lag weit über dem Bundesdurchschnitt von 85. Weit über diesem Durchschnitt lagen auch die Werte in Brandenburg mit 144 und in Sachsen-Anhalt mit 124, weit darunter in den Stadtstaaten Berlin (19), Bremen (29) und Hamburg (33) (siehe auch Tabelle 3 auf S. 276).

#### 4 Unfallgeschehen nach Ortslagen

Im Jahr 2001 ereigneten sich 2,1% weniger Unfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. Innerorts und auf den Landstraßen (außerorts ohne Autobahnen) wurden 2,4 bzw. 2,2% weniger Unfälle mit Personenschaden registriert. Auf Autobahnen wurden dagegen 1,6% mehr Unfälle mit Personenschaden von der Polizei aufgenommen.

Die Zahl der Verkehrstoten verringerte sich in allen Ortslagen. Der stärkste Rückgang war prozentual mit 15% auf den Autobahnen zu verzeichnen, innerorts betrug die Abnahme 6,2% und auf den Landstraßen 6,1%.

Nach wie vor ereigneten sich die meisten Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (64%); jedoch wurden hier nur 25% der Getöteten registriert. Auf den Außer-

Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2001 nach Ländern

Land	Verunglückte		Dar.: Getötete		Verunglückte		Getötete	
	Anzahl	Veränderung gegenüber 2000 %	Anzahl	Veränderung gegenüber 2000 %	je 1 Mill. Einwohner <sup>1)</sup>			
					Anzahl	%	Anzahl	%
Deutschland .....	501 443	-2,0	6 962	-7,2	6 096	85		
Baden-Württemberg .....	59 229	-0,7	847	+2,3	5 628	80		
Bayern .....	89 662	+1,4	1 334	-8,0	7 331	109		
Berlin .....	17 913	-8,4	65	-27,0	5 296	19		
Brandenburg .....	17 209	-5,1	375	-11,8	6 614	144		
Bremen .....	4 060	-2,6	19	-17,4	6 149	29		
Hamburg .....	12 304	-1,5	56	+36,6	7 173	33		
Hessen .....	36 876	+0,0	517	-4,3	6 077	85		
Mecklenburg-Vorpommern ..	12 346	-5,0	296	-18,9	6 953	167		
Niedersachsen .....	53 099	-1,9	806	-11,7	6 699	102		
Nordrhein-Westfalen .....	93 308	-2,9	1 012	-5,2	5 181	56		
Rheinland-Pfalz .....	25 232	-1,1	313	-13,5	6 254	78		
Saarland .....	6 871	+5,5	70	+7,7	6 429	65		
Sachsen .....	24 546	-5,4	409	-7,9	5 546	92		
Sachsen-Anhalt .....	15 308	-7,1	323	-6,1	5 853	124		
Schleswig-Holstein .....	18 551	-2,2	226	+1,3	6 650	81		
Thüringen .....	14 929	-4,8	294	-9,3	6 140	121		

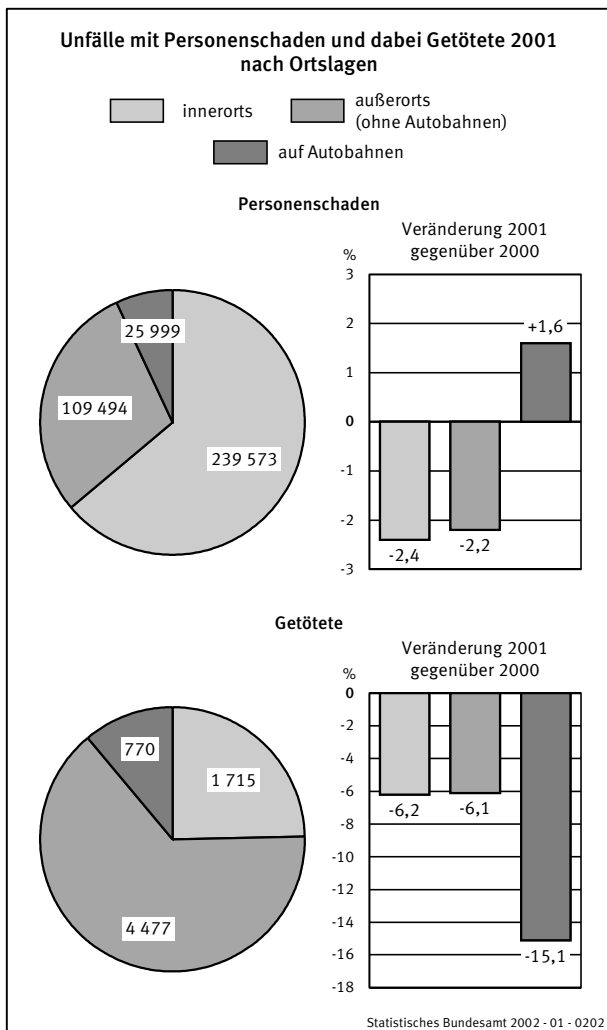
1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2000.

ortsstraßen (ohne Autobahnen) passierten im Jahr 2001 29% der Personenschadensunfälle, aber fast zwei Drittel (64%) der Verkehrstopfer kamen hier ums Leben. Auf den

Autobahnen wurden 7% aller Unfälle mit Personenschaden und 11% der Getöteten gezählt.

An dieser unterschiedlichen Verteilung der Unfälle und der Getöteten wird deutlich, dass die Unfallschwere auf den Außerortsstraßen u. a. wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten, aber auch wegen der personenmäßig höheren Fahrzeugbesetzungen wesentlich höher als innerorts ist. Zieht man als Maß für die Unfallschwere das Verhältnis von Verunglückten zu Unfällen mit Personenschaden heran, so lässt sich dieser Sachverhalt auch quantifizieren: Während innerorts 1 236 Verunglückte auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden kamen (darunter 7 Getötete, 186 Schwerverletzte und 1 043 Leichtverletzte), lag die entsprechende Zahl für die Landstraßen bei 1 493 (darunter 41 Getötete, 390 Schwerverletzte und 1 062 Leichtverletzte) und auf Autobahnen bei 1 610 (darunter 30 Getötete, 297 Schwerverletzte und 1 283 Leichtverletzte).

Schaubild 4



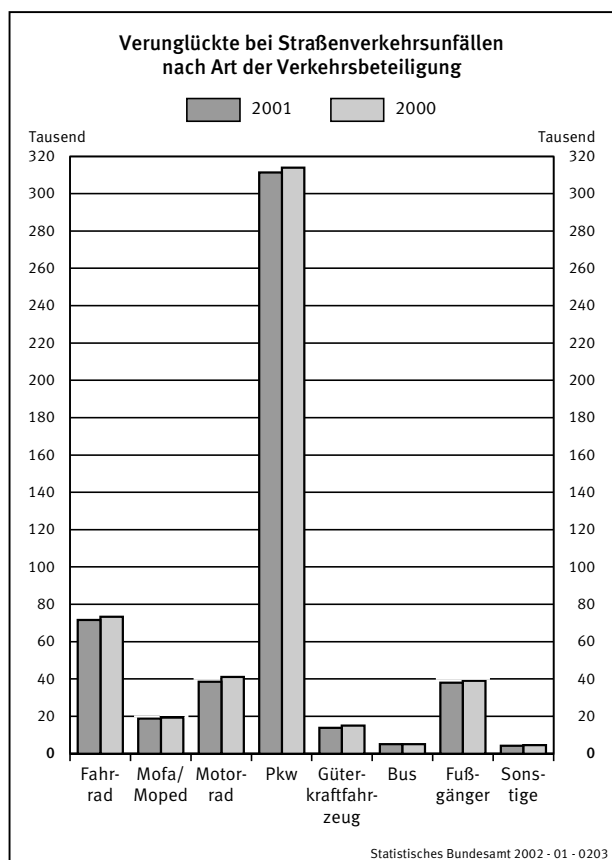
## 5 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die Dominanz des Pkw im Straßenverkehr belegt der hohe Anteil der Pkw-Benutzer an den Verkehrstopfern: 62% aller Verunglückten bzw. 58% der Verkehrstoten kamen im Jahr 2001 als Pkw-Insassen zu Schaden. 14% der Getöteten waren Motorradbenutzer, 13% Fußgänger, 9% Fahrradbenutzer und 6% kamen als übrige Verkehrsteilnehmer (z. B. Businsassen) ums Leben.

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

Die Zahl der Verunglückten ging 2001 mit Ausnahme der – zahlenmäßig relativ unbedeutenden – Insassen von „übrigen Kraftfahrzeugen“ (dazu zählen z. B. Müllwagen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Krankenwagen; + 3,4% gegenüber dem Jahr 2000) in allen Verkehrsbeteiligungsarten zurück: Mit Güterkraftfahrzeugen verunglückten 7,5%, mit

Schaubild 5



Motorrädern 6,4% und als Fußgänger 3,0% weniger Personen als im Jahr 2000. Bei den Benutzern von Mofas bzw. Mopeds betrug der Rückgang 2,7%, bei den Fahrradfahrern (einschl. -mitfahrern) 2,4%, bei den Pkw-Insassen 0,8% und bei den Businsassen 0,7%.

Mit Ausnahme der Benutzer von Motorrädern (+ 2,0%) und der Benutzer von „übrigen Kraftfahrzeugen“ (+ 4,2% bzw.

Tabelle 4: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2001 gegenüber 2000	Dar.: Getötete		Veränderung 2001 gegenüber 2000
	2001	2000		2001	2000	
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von Fahrrädern ...	71 622	73 397	-2,4	637	659	-3,3
Mofas/ Mopeds ....	18 846	19 373	-2,7	133	157	-15,3
Motorrädern .	38 493	41 112	-6,4	964	945	+2,0
Personenkraftwagen .....	311 341	313 892	-0,8	4 017	4 396	-8,6
Güterkraftfahrzeugen .....	13 876	15 008	-7,5	228	279	-18,3
Bussen .....	5 042	5 077	-0,7	11	9	X
Fußgänger/-innen .....	37 921	39 108	-3,0	895	993	-9,9
Sonstige .....	4 302	4 610	-6,7	77	65	+18,5
Insgesamt ...	501 443	511 577	-2,0	6 962	7 503	-7,2

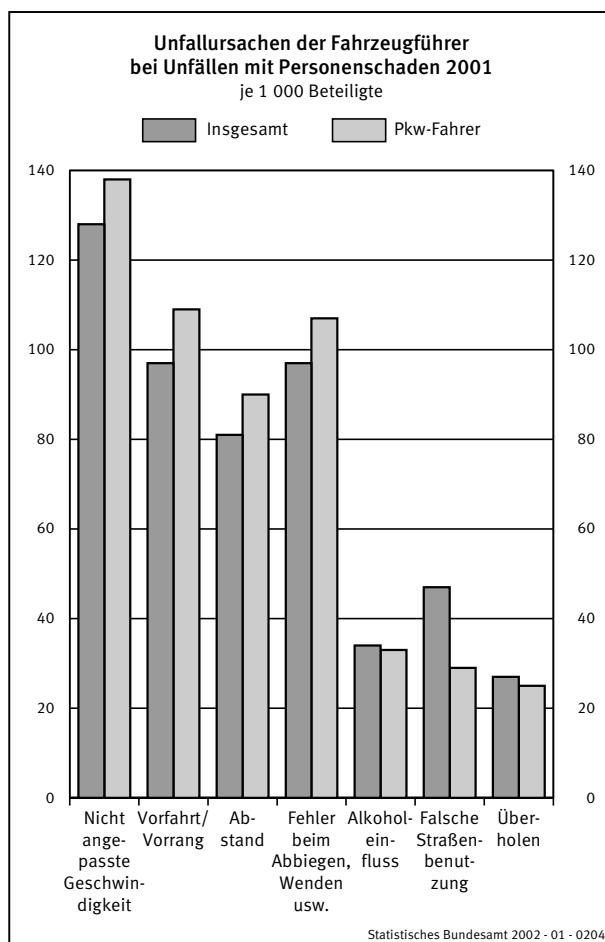
8 Getötete mehr) wurden in allen anderen Verkehrsbeteiligungsarten weniger Personen als im Vorjahr getötet. Am höchsten war der Rückgang bei den Benutzern von Güterkraftfahrzeugen (-18%), den Benutzern von Mofas bzw. Mopeds (-15%) und den Fußgängern (-9,9%). Pkw-Insassen wurden 8,6% (bzw. 379 Personen) weniger als im Jahr 2000 getötet.

## 6 Unfallursachen

Mit Abstand die häufigste Unfallursache war auch im Jahr 2001 die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, sie stellte 19% der Unfallursachen von Fahrzeugführern dar. Den Fahrern wurde sie etwas häufiger als im Jahr 2000 von der Polizei angelastet (+0,7%). Zurückgegangen sind dagegen alle anderen zahlenmäßig bedeutsamen Unfallursachen: Die stärksten Rückgänge waren bei den Unfallursachen „Fehler beim Überholen“ (-7,2%), Alkoholeinfluss (-6,1%) und „Nebeneinanderfahren“ (-5,4%) zu verzeichnen. Der Rückgang bei der Unfallursache „Vorfahrts- bzw. Vorrangfehler“ betrug 3,4%, bei der „falschen Straßenbenutzung“ 2,7%, bei der Unfallursache „Fehler beim Abbiegen und Wenden“ 2,1% und bei den Abstandsfehlern 1,3%.

Fehlverhalten der Fahrer stellte die Polizei bei Unfällen mit Personenschaden fast 466 500-mal fest, das sind durch-

Schaubild 6



schnittlich 1,2 Fehler je Unfall. Der größte Teil dieser Fehlverhalten, nämlich 72%, wurde ähnlich ihrer Unfallbeteiligung den Pkw-Fahrern angelastet. Dabei stellten fünf Ursachen 70% aller genannten Fehlergruppen dar. Die wichtigste Ursache war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, die 14% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer vorgeworfen wurde. Es folgten Vorfahrtsfehler (11% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer) sowie „Fehler beim Abbiegen, Wenden usw.“ (11% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer). Von der Polizei wurde „Ungenügender Sicherheitsabstand“ bei 9% und Alkoholeinfluss bei 3% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer festgestellt.

Im längerfristigen Vergleich sind insbesondere folgende Unfallursachen zurückgegangen: Eine nicht angepasste Geschwindigkeit wurde 1991 noch 17% der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer angelastet, 2001 waren es nur noch 14% der Pkw-Fahrer. Alkoholeinfluss wurde 1991 bei 6% der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer festgestellt, 2001 „nur“ noch bei 3% der Pkw-Fahrer. Angestiegen sind dagegen innerhalb dieses Zeitraums besonders die Abstandsfehler von 7 auf 9%; zusammen mit dem gestiegenen Kraftfahrzeugbestand und der höheren Fahrleistung gegenüber 1991 ein Zeichen dafür, dass der Verkehr dichter geworden ist.

## 7 Ausgewählte Verkehrsteilnehmergruppen

Im Durchschnitt verunglückten 2001 in Deutschland bezogen auf 1 Mill. Einwohner 6096 Personen im Straßenverkehr, darunter 85 tödlich. Die Werte für die einzelnen Altersgruppen weichen von diesem Durchschnitt jedoch teilweise stark ab. Das liegt u. a. daran, dass Art und Umfang der Teilnahme am Straßenverkehr sowie die individuelle Risikobereitschaft sich mit dem Lebensalter verändern. Außerdem sind bestimmte Altersgruppen als Zweiradfahrer oder Fußgänger besonders gefährdet. Auch das Verkehrsverhalten, die Erfahrung sowie das Reaktionsvermögen werden weitgehend vom Lebensalter bestimmt.

Als die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer bedürfen vor allem Kinder und ältere Menschen als Verkehrsteilnehmergruppen im Straßenverkehr besonderer Aufmerksamkeit. Die Verkehrsteilnehmergruppe im Straßenverkehr mit den meisten Verunglückten und Getöteten ist allerdings die der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren. Das Unfallgeschehen dieser drei Altersgruppen im Jahr 2001 soll im Folgenden näher beleuchtet werden. Weiterhin werden die Unfälle der Motorrad- und Fahrradbenutzer analysiert, die als ungeschützte Zweiradfahrer – „ohne Knautschzone“ – besonders gefährdet sind.

### 7.1 Kinder

#### 7.1.1. Überblick

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer; ein Hauptaugenmerk der Verkehrssicherheitspolitik gilt daher immer schon den Kindern. Auf Grund ihrer körperlichen und geistigen Entwicklung, ihres Bewegungsdranges und ihres oft spontanen Verhaltens sind sie besonders gefährdet. Seit

1970 hat sich die Verkehrssicherheit für Kinder wesentlich verbessert, doch trotz der positiven Entwicklung kam im Durchschnitt des Jahres 2001 in Deutschland alle 12 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden.

Im Jahr 2001 verunglückten insgesamt 42 732 Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland, das waren 5,8% weniger als im Vorjahr. Davon wurden 34 368 leicht (-4,5%) und 8 136 schwer verletzt (-11%). Die Zahl der getöteten Kinder ist um 5,0% auf 228 zurückgegangen; damit kamen seit 1953 – dem ersten Jahr der Statistik – noch in keinem Jahr so wenige Kinder wie 2001 im Straßenverkehr ums Leben.

Tabelle 5: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2001	2000	Veränderung 2001 gegenüber 2000
	Anzahl		
Verunglückte .....	42 732	45 381	-5,8
Getötete .....	228	240	-5,0
Schwerverletzte ..	8 136	9 149	-11,1
Leichtverletzte ...	34 368	35 992	-4,5

#### 7.1.2 Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die meisten Kinder verunglückten 2001 als Pkw-Insassen, nämlich 36%. 32% wurden Opfer von Verkehrsunfällen als Fahrradbenutzer und 27% als Fußgänger. Weitere 5% verunglückten in den übrigen Verkehrsbeteiligungsarten (u. a. Motorrad, Kraftomnibus).

41% oder 93 aller im Straßenverkehr getöteten Kinder starben im Pkw, 31% bzw. 70 Kinder starben als Fußgänger, 23% bzw. 52 als Fahrradbenutzer und 6% bzw. 13 als übrige Verkehrsteilnehmer.

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2001	2000	Veränderung 2001 gegenüber 2000
	Anzahl		
Verunglückte .....	42 732	45 381	-5,8
darunter:			
Fußgänger/-innen .....	11 605	12 194	-4,8
Fahrradfahrer/-innen <sup>1)</sup> ..	13 851	15 572	-11,1
Insassen von Pkw .....	15 192	15 362	-1,1
Getötete .....	228	240	-5,0
darunter:			
Fußgänger/-innen .....	70	69	+1,4
Fahrradfahrer/-innen <sup>1)</sup> ..	52	55	-5,5
Insassen von Pkw .....	93	103	-9,7

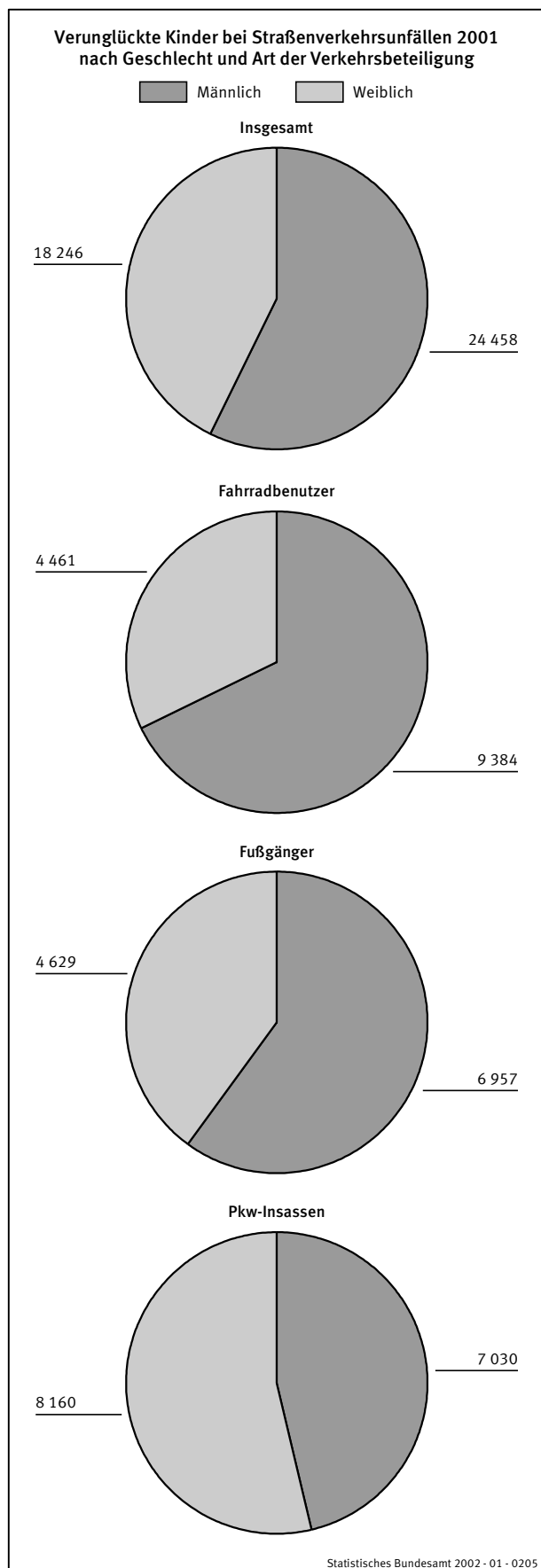
1) Einschl. Mitfahrer/-innen.

#### 7.1.3 Verunglückte Kinder nach dem Geschlecht

Jungen waren auch im Jahr 2001 im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen. 57% der verunglückten Kinder waren Jungen und 43% Mädchen. Die Gründe für die höhere



Schaubild 7



Unfallgefährdung der Jungen dürften vor allem in ihrer vermutlich stärkeren Verkehrsbeteiligung in den Nachmittagsstunden und in ihrer größeren Risikobereitschaft liegen.

Betrachtet man die Art der Verkehrsbeteiligung, bei der die Kinder zu Schaden kamen, so werden die geschlechtsspezifischen Unterschiede noch ausgeprägter: Insbesondere als Fahrradfahrer waren Jungen wesentlich stärker gefährdet als Mädchen, 68% der 2001 verunglückten Fahrradbenutzer waren Jungen und nur 32% Mädchen. Bei den verunglückten Fußgängern waren die Unterschiede nicht ganz so auffällig, aber auch hier waren Jungen (60%) stärker betroffen als Mädchen (40%). Als Pkw-Insassen verunglückten dagegen Mädchen (54%) etwas häufiger als Jungen (46%).

## 7.2 Junge Erwachsene

### 7.2.1 Überblick

Junge Erwachsene im Alter von 18 bis unter 25 Jahren sind noch immer die zentrale Risikogruppe im Straßenverkehr, sie haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko aller Altersgruppen. Insgesamt gehörten 22% der Verunglückten und 23% der Getöteten zu diesen sieben Altersjahrgängen, obwohl der Anteil junger Erwachsener an der Gesamtbevölkerung nur 8% betrug.

Im Jahr 2001 verunglückten in Deutschland insgesamt 110 406 18- bis 24-jährige Männer und Frauen im Straßenverkehr, davon wurden 1 606 Personen getötet, 21 014 schwer und 87 786 leicht verletzt. Auch hier war die Verletzungsschwere rückläufig: Gegenüber 2000 wurden 7,5% weniger junge Erwachsene getötet, 7,8% weniger junge Erwachsene wurden schwer und 0,7% weniger leicht verletzt.

Tabelle 7: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-jährige

Verunglückte 18- bis 24-jährige	2001	2000	Veränderung 2001 gegenüber 2000
	Anzahl		%
Verunglückte .....	110 406	112 946	-2,2
Getötete .....	1 606	1 736	-7,5
Schwerverletzte ..	21 014	22 788	-7,8
Leichtverletzte ...	87 786	88 422	-0,7

Die besondere Gefährdung dieser Altersgruppe wird auch deutlich, wenn man die Daten auf die Zahl der Einwohner der entsprechenden Altersgruppe bezieht: Je 100 000 junge Erwachsene verunglückten 1 721 18- bis 24-jährige im Straßenverkehr, dies waren fast dreimal so viele wie der durchschnittliche Wert für die Gesamtbevölkerung (610). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch. Je 1 Mill. Einwohner dieser Altersgruppe wurden 250 junge Erwachsene im Straßenverkehr getötet, im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mit 85 Getöteten je 1 Mill. Einwohner waren auch dies fast dreimal so viele.

### 7.2.2 Verunglückte junge Erwachsene nach Art der Verkehrsbeteiligung

Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken junge Erwachsene als Benutzer von Pkw oder Motorrad: So verunglückten 2001 79% oder 86 842 als Pkw-Insassen. Mit dem Fahrrad bzw. Motorrad verunglückten jeweils 6% und als Fußgänger 3%. Noch höher sind die Anteile bei den Getöteten: Als Pkw-Insassen wurden 81% und als Motorradfahrer 12% der jungen Verkehrsteilnehmer getötet.

Tabelle 8: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte 18- bis 24-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte 18- bis 24-Jährige	2001	2000	Veränderung 2001 gegenüber 2000
	Anzahl		
Verunglückte .....	110 406	112 946	-2,2
darunter:			
Fußgänger/-innen .....	3 345	3 351	-0,2
Fahrradfahrer/-innen <sup>1)</sup> .....	7 168	7 219	-0,7
Motorradfahrer/-innen <sup>1)</sup> ..	6 947	7 571	-8,2
Insassen von Pkw .....	86 842	88 512	-1,9
Getötete .....	1 606	1 736	-7,5
darunter:			
Fußgänger/-innen .....	48	55	-12,7
Fahrradfahrer/-innen <sup>1)</sup> ..	19	20	-5,0
Motorradfahrer/-innen <sup>1)</sup> ..	186	197	-5,6
Insassen von Pkw .....	1 304	1 410	-7,5

1) Einschl. Mitfahrer/-innen.

### 7.2.3 Verunglückte junge Erwachsene nach dem Geschlecht

Junge Männer sind derzeit erheblich gefährdeter als junge Frauen: Von den im Jahr 2001 verunglückten 18- bis 24-Jährigen waren 58% männlichen und 42% weiblichen Geschlechts. Auch die Unfallschwere ist bei den jungen Männern erheblich größer als bei den Frauen. 78% der Verkehrstoten des vergangenen Jahres in diesem Alter waren Männer und nur 22% Frauen.

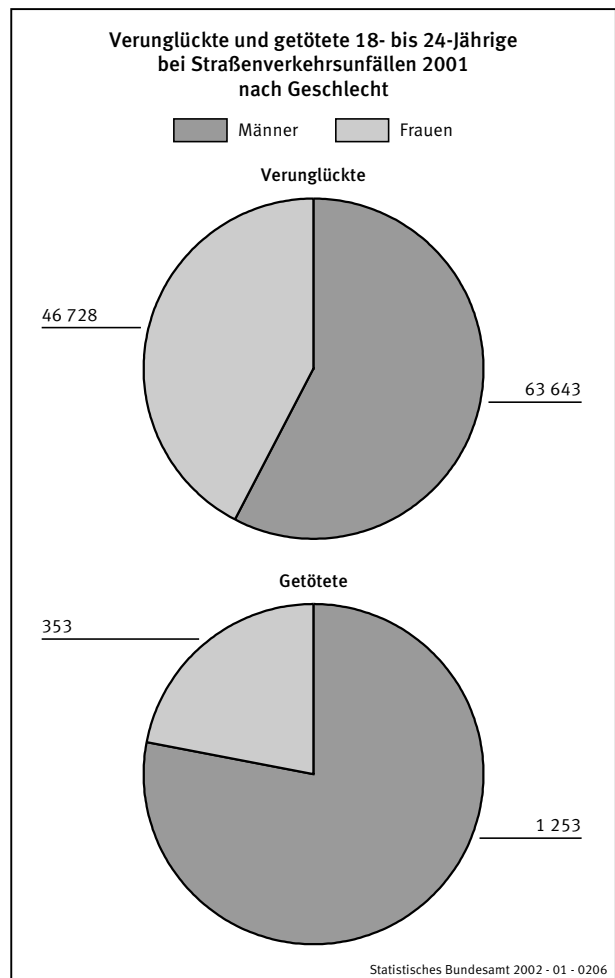
## 7.3 Senioren

### 7.3.1 Überblick

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

Im Jahr 2001 verunglückten insgesamt 38 318 ältere Menschen im Alter von 65 oder mehr Jahren im Straßenverkehr, das waren 1,8% mehr als im Jahr 2000. Davon wurden 26 370 Senioren leicht (+3,5%) und 10 664 schwer verletzt (-1,6%). Die Zahl der getöteten Senioren ist um 2,1% auf 1 284 zurückgegangen. Senioren stellten 8% aller Verun-

Schaubild 8



glückten dar, ihr Anteil an den Todesopfern betrug allerdings 18%.

Tabelle 9: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Senioren und Seniorinnen

Verunglückte Senioren/Seniorinnen von 65 und mehr Jahren	2001	2000	Veränderung 2001 gegenüber 2000
	Anzahl		
Verunglückte .....	38 318	37 638	+1,8
Getötete .....	1 284	1 311	-2,1
Schwerverletzte .....	10 664	10 842	-1,6
Leichtverletzte .....	26 370	25 485	+3,5

Bezogen auf je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 287 Senioren im Straßenverkehr, damit verunglückten deutlich weniger ältere Menschen als im Vergleich zum Durchschnitt der Gesamtbevölkerung mit 609 Verunglückten je 100 000 Einwohnern. Weitaus größer als bei jüngeren Menschen ist aber die Gefahr, dass sie bei einem Unfall schwer verletzt werden oder gar ums Leben kommen. So wurden 28% der älteren Verkehrstopfer schwer verletzt und 3,4% getötet. Im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung wurden 19% schwer verletzt und 1,4% getötet. Bezogen auf



je 100 000 Einwohner der Altersgruppe wurden 10 Senioren im Straßenverkehr getötet (Gesamtbevölkerung: 8). Hierin spiegelt sich zum einen die mit zunehmendem Alter nachlassende physische Widerstandskraft (häufig verbunden mit chronischen Krankheiten) wider, zum anderen aber ist diese höhere Unfallgefährdung bedingt durch die Art der Verkehrsteilnahme: Ältere Menschen nehmen sehr häufig als (ungeschützte) Fußgänger am Verkehr teil und sind daher einem größeren Risiko ausgesetzt, schwerwiegende Verletzungen zu erleiden.

### 7.3.2 Verunglückte Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die Hälfte der verunglückten Senioren kam 2001 als Pkw-Insassen zu Schaden, nämlich 19 036. Anteilmäßig wesentlich häufiger als die jüngeren verunglückten ältere Menschen als Fahrradfahrer (zu 22% bzw. 8 581) oder als Fußgänger (zu 18% bzw. 6 966). 3 735 bzw. 10% verunglückten in den übrigen Verkehrsbeteiligungsarten.

Tabelle 10: Bei Straßenverkehrsunfällen 2001 verunglückte Senioren und Seniorinnen im Alter von 65 und mehr Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht

Art der Verkehrsbeteiligung	Insgesamt <sup>1)</sup>	Männer	Frauen
Verunglückte .....	38 318	17 959	20 349
Fußgänger/-innen .....	6 966	2 300	4 660
Fahrradfahrer/-innen <sup>2)</sup> .....	8 581	4 540	4 038
Insassen von Pkw .....	19 036	8 910	10 125
Übrige .....	3 735	2 209	1 526
Getötete .....	1 284	732	552
Fußgänger/-innen .....	428	179	249
Fahrradfahrer/-innen <sup>2)</sup> .....	266	169	97
Insassen von Pkw .....	510	312	198
Übrige .....	80	72	8

1) Einschl. ohne Angabe des Geschlechts. – 2) Einschl. Mitfahrer/-innen.

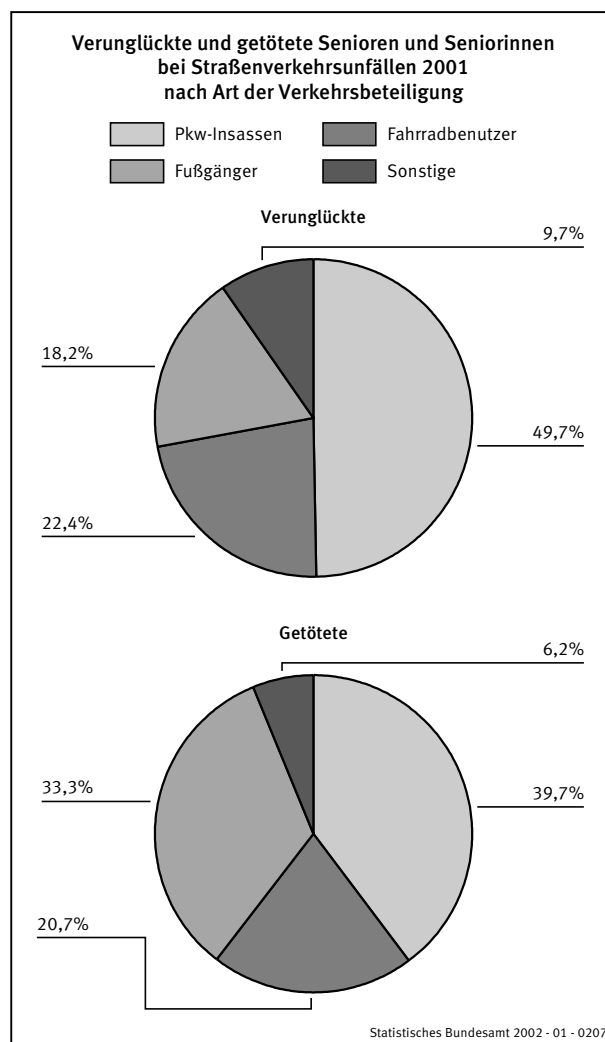
Die meisten getöteten Senioren waren Pkw-Insassen (510 bzw. 40%). 428 bzw. 33% starben als Fußgänger. Hier ist die Verletzungsschwere bei den älteren Menschen besonders hoch: Während im Durchschnitt 2% der verunglückten Fußgänger unter 65 Jahren an den Unfallfolgen verstarben, waren es bei den Senioren 6%. 266 bzw. 21% der getöteten Senioren waren Fahrradfahrer.

Fast die Hälfte aller getöteten Fußgänger (48%) und Fahrradfahrer (42%) war mindestens 65 Jahre alt. Bei den getöteten Pkw-Insassen gehörte etwa jede(r) Achte zur Altersgruppe der Senioren (13%).

### 7.3.3 Verunglückte Senioren nach dem Geschlecht

47% der verunglückten älteren Menschen waren Männer und 53% Frauen. Bei den Getöteten war das Verhältnis in etwa umgekehrt: 57% der Getöteten waren Männer und 43% Frauen. Wie in den übrigen Altersgruppen sind auch bei den Senioren Männer erheblich stärker gefährdet als Frauen. Bezogen auf je 100 000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppen und des Geschlechts verunglückten 354 Männer und 246 Frauen. Noch gravierender ist der Unterschied

Schaubild 9



bei den getöteten Senioren: Je 1 Mill. ältere männliche bzw. weibliche Einwohner wurden 144 Männer im Straßenverkehr getötet, aber „nur“ 67 Frauen. Die Gründe hierfür dürften im unterschiedlichen Verkehrsverhalten der Männer und Frauen zu suchen sein, das u. a. bei der Häufigkeit und der Art der Teilnahme am Verkehr deutlich wird.

Auch in Beziehung auf die Art der Verkehrsbeteiligung ergeben sich bei den Getöteten deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede: Männliche Senioren wurden am häufigsten als Pkw-Insassen getötet, nämlich zu 43%, als Fußgänger verstarben 24% und als Fahrradfahrer 23%. Seniorinnen kamen dagegen am häufigsten als Fußgängerinnen ums Leben, und zwar zu 45%, als Pkw-Insassen zu 36% und zu 18% als Fahrradfahrerinnen.

## 7.4 Verunglückte Zweiradbenutzer

### 7.4.1 Verunglückte Motorradbenutzer

Motorradfahrer sind besonders gefährdet. Auf Grund der technischen Konzeption eines Zweirades ist der passive

Unfallschutz, zum Beispiel infolge fehlender Knautschzonen und Sicherheitsgurte, stark eingeschränkt.

Im Jahr 2001 verunglückten 38 493 Motorradbenutzer; 964 von ihnen wurden getötet. Damit stellten sie 8% aller verunglückten und 14% aller getöteten Verkehrsteilnehmer. Gegenüber dem Jahr 2000 verunglückten 6,4% weniger Motorradbenutzer, es wurden aber 2,0% mehr getötet. Der Trend zum Motorrad hielt auch letztes Jahr weiter an: Der Bestand an Motorrädern stieg von der Mitte des Jahres 2000 um 5,8% auf 3,5 Mill. Fahrzeuge Mitte 2001.

Eine mögliche Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer ist die Relation der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand. Diese Relation ist für die Benutzer der Motorräder mit 11 Verunglückten je 1 000 Fahrzeuge sowie die der Mofas/Mopeds (12) wesentlich ungünstiger als bei Benutzern von Pkw (7) sowie Güterkraftfahrzeugen (5).

In allen Altersgruppen unter 35 Jahren verunglückten weniger Motorradbenutzer als im Vorjahr, in allen Altersgruppen darüber mehr. Besonders hoch war mit 13% der Zuwachs in der Altersgruppe der 45- bis 54-jährigen. Damit setzt sich die in den letzten Jahren bereits zu beobachtende Verschiebung in der Altersstruktur der Verunglückten weiter fort. Zwar gehören noch immer sehr viele verunglückte Motorradbenutzer zu den jüngeren Altersgruppen (17% zählen zu den 15- bis 17-jährigen und 18% zu den 18- bis 24-jährigen), aber der Anteil der über 35-jährigen beträgt mittlerweile 41%; im Jahr 1991 waren es nur 11% gewesen.

Auch wurden in allen Altersgruppen unter 35 Jahren weniger Motorradbenutzer getötet. In der Altersgruppe der 35- bis 64-jährigen dagegen kamen mehr Motorradbenutzer ums Leben. Bei den 35- bis 44-jährigen betrug der Anstieg gegenüber dem Jahr 2000 39% und bei den 55- bis 64-jährigen 36%. Es wurden jedoch weniger Senioren im Alter von 65 und mehr Jahren getötet, nämlich 10 bzw. -40%.

Die Verkehrsteilnahme und damit auch die Unfallhäufigkeit von Zweirädern ist wesentlich abhängig von saisonalen Einflussfaktoren. Schlechte Straßen- und Witterungsverhältnisse, wie sie im Winterhalbjahr oft vorliegen, halten viele der ungeschützten Zweiradfahrer von den Straßen fern; sie sind dann im Sommerhalbjahr bei schönerem Wetter umso häufiger unterwegs. Während 50% der verunglückten Nicht-Zweiradbenutzer in den Monaten April bis September 2001 zu Schaden kamen, betrug der entsprechende Anteil bei Motorrädern 73% und bei Fahrrädern 67%. Der besonders starke jahreszeitliche Bezug der Motorräder ist darin begründet, dass diese als Freizeit- und Schönwetterfahrzeuge hauptsächlich im Sommer auch für längere Strecken benutzt und in den Wintermonaten stillgelegt werden. Der unfallträchtigste Monat für Zweiräder war im Jahr 2001 der Mai (14% der Verunglückten); im Dezember (3,6%) war die Unfallgefahr am geringsten.

Alle Hauptunfallursachen wurden 2001 den Fahrern von Motorrädern seltener von der Polizei angelastet als im Vorjahr. Der Rückgang betrug bei den Abstandsfehlern 12%,

Schaubild 10

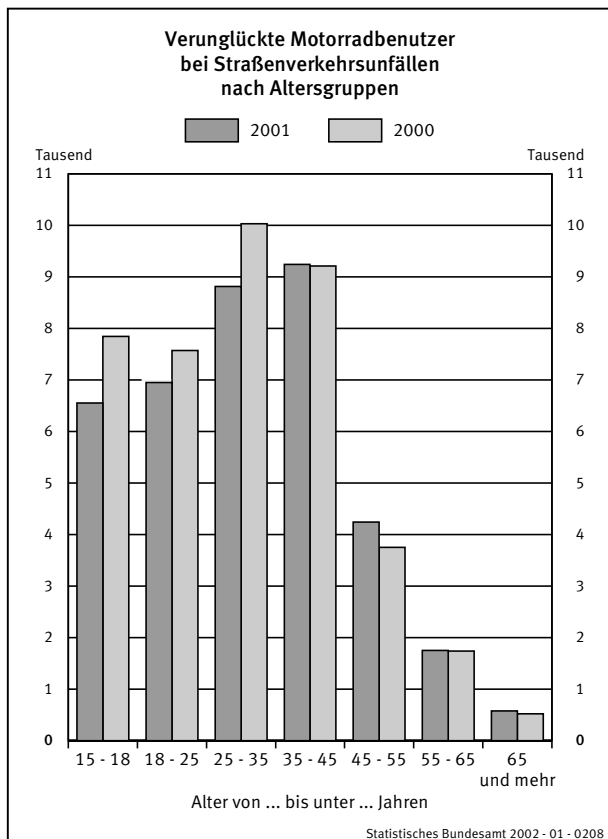
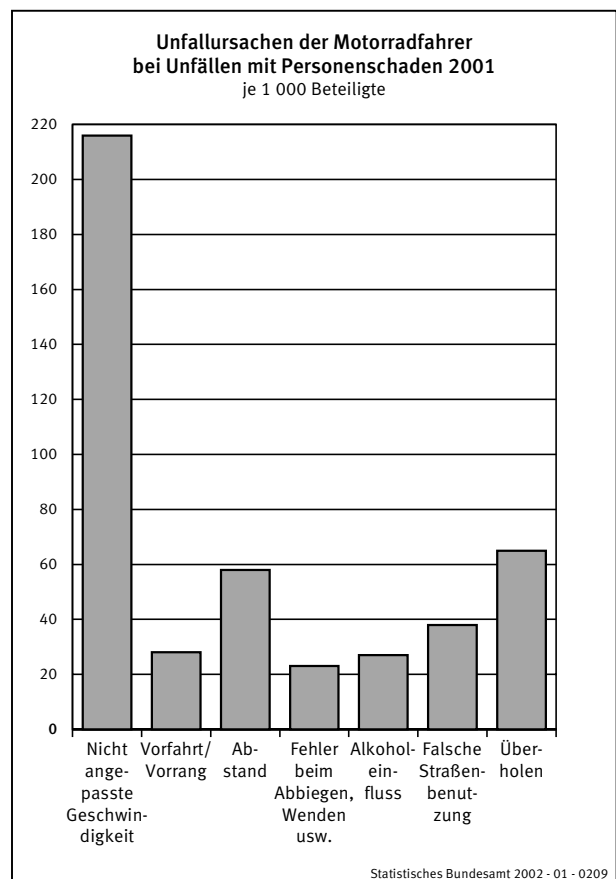


Schaubild 11



beim Alkoholeinfluss 6,6%, bei den Vorfahrt-/Vorrangfehlern 6,4% und bei den Überholfehlern 5,2%.

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

### 7.4.2 Verunglückte Fahrradbenutzer

In den letzten Jahren ist das Fahrrad in Deutschland immer beliebter geworden. Nach Schätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung ist der Fahrradbestand in Deutschland innerhalb von zehn Jahren um 16% von 64,2 Mill. im Jahr 1991 auf 74,5 Mill. Fahrräder im Jahr 2000 angestiegen.

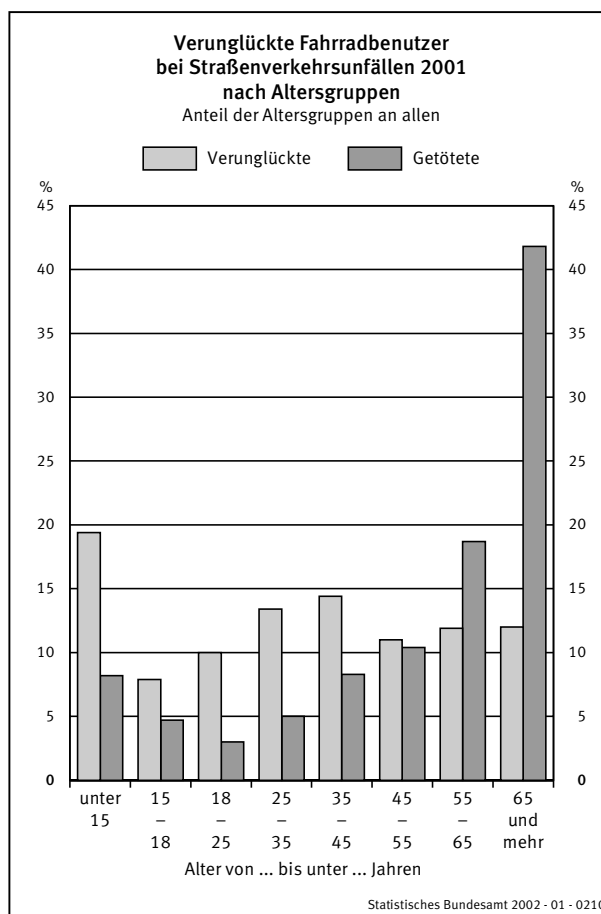
Mit der zunehmenden Fahrradnutzung ist als negative Folgeerscheinung auch die Zahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Fahrradfahrer angewachsen: So verunglückten 1980 in Deutschland (einschl. der ehemaligen DDR) 54 583 Fahrradbenutzer im Straßenverkehr, 2001 waren es dagegen 71 622 (+ 31%). Erfreulicherweise sind in diesem Zeitraum jedoch die Getötetenzahlen drastisch gesunken, und zwar um 52% von 1 338 auf 637. 14 736 Fahrradfahrer wurden im Jahr 2001 schwer und weitere 56 249 leicht verletzt. Damit verunglückten 2,4% weniger Fahrradbenutzer als im Vorjahr. Der Rückgang betrug bei den Getöteten 3,3%, bei den Schwerverletzten 5,5% und bei den Leichtverletzten 1,6%. Jeder siebte Verunglückte und jeder elfte Getötete im Straßenverkehr war 2001 ein Fahrradbenutzer. Je 100 000 Einwohner verunglückten in Deutschland 87 Fahrradfahrer, davon wurden 8 getötet.

Die Altersstruktur der Verunglückten und Getöteten hat sich im Zeitablauf stark verändert. Waren es vor 20 Jahren überwiegend Kinder, Jugendliche und Senioren, die mangels Alternative das Verkehrsmittel Fahrrad benutzten und damit verunglückten, so sind heute – mit technisch hochwertigeren Rädern – erheblich häufiger jüngere Erwachsene im Alter zwischen 18 und 45 Jahren am Unfallgeschehen als Fahrradfahrer beteiligt. 38% der verunglückten Fahrradbenutzer zählten im Jahr 2001 zu dieser Altersgruppe. 19% waren Kinder unter 15 Jahren, 8% waren 15- bis 17-Jährige und 24% waren 55 Jahre und älter.

Die Entwicklung gegenüber 2000 war in den einzelnen Altersgruppen sehr unterschiedlich: Nur in den Altersgruppen der 35- bis 54-Jährigen sowie der Senioren verunglückten 2001 mehr Fahrradbenutzer. Besonders hoch war der Rückgang mit 11% bei den verunglückten Kindern. In den übrigen Altersgruppen wurden leichte Rückgänge ermittelt.

Ein besonderes Problemfeld stellen die Senioren dar. Auf Grund ihrer körperlichen Konstitution nimmt die Unfallschwere bei älteren Menschen im Vergleich zu jungen Menschen rapide zu. 12% der verunglückten Fahrradfahrer

Schaubild 12



(8 581) waren 65 Jahre und älter. Zu dieser Altersgruppe zählte 2001 aber fast jeder zweite getötete Fahrradfahrer (42%), dies waren 266 Personen.

## 8 Alkoholfälle

### 8.1 Überblick

Im Jahr 2001 wurden deutlich weniger Alkoholfälle, das heißt Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss gestanden hat, registriert als im Vorjahr. Insgesamt wurden in Deutschland 64 325 Unfälle von

Tabelle 11: Alkoholfälle im Straßenverkehr<sup>1)</sup>

Gegenstand der Nachweisung	2001	2000	Veränderung 2001 gegenüber 2000
	Anzahl		
Alkoholfälle insgesamt ..	64 325	68 133	-5,6
mit Sachschaden .....	38 662	40 758	-5,1
mit Personenschaden ....	25 663	27 375	-6,3
dabei Verunglückte .....	34 392	36 764	-6,5
Getötete .....	899	1 022	-12,0
Schwerverletzte .....	10 365	11 325	-8,5
Leichtverletzte .....	23 128	24 417	-5,3

1) Alkoholfälle sind Unfälle, bei denen mindestens ein(e) Beteiligte(r) alkoholisiert war.

der Polizei aufgenommen, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Dies waren 2,7% aller polizeilich registrierten Unfälle. Während alle Unfälle um 0,5% zunahmen, verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle gegenüber 2000 um 5,6%. Von den polizeilich registrierten Alkoholunfällen waren 38 662 Unfälle mit nur Sachschaden (-5,1%). Bei 25 663 Alkoholunfällen entstand Personenschaden (-6,3%), dabei wurden 23 128 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt (-5,3%), 10 365 schwer verletzt (-8,5%) und 899 getötet (-12%).

Trotz dieser starken Rückgänge starben 2001 in Deutschland immer noch 13% aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, dies war rund jeder achte Getötete im Straßenverkehr. Alkoholunfälle sind durch eine überdurchschnittlich hohe Schwere gekennzeichnet: Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 19 Getötete und 253 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den Alkoholunfällen mit Personenschaden 35 Getötete und 404 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle.

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

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

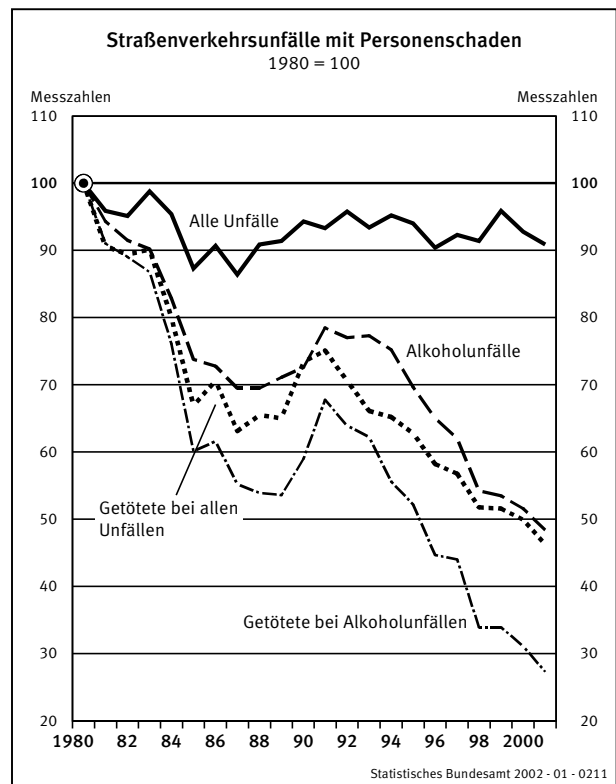
### 8.2 Längerfristige Entwicklung

Die Zahlen der Alkoholunfälle mit Personenschaden sind in Deutschland (einschl. der ehemaligen DDR) von 1980 bis 1987 zurückgegangen. Von 1987 bis 1990 sind sie zunächst leicht und 1991 deutlich angestiegen. Nach der deutschen Vereinigung verlief die Entwicklung in beiden Teilgebieten Deutschlands sehr unterschiedlich: Während sich im früheren Bundesgebiet die Zahl der Alkoholunfälle geringfügig verringerte, kam es in den neuen Ländern und Berlin-Ost zu einem deutlichen Anstieg der Alkoholunfälle. Dieser Anstieg war wesentlich stärker als der bei der Unfallentwicklung insgesamt. Seit 1992 sind die Alkoholunfallzahlen in Deutschland (mit Ausnahme eines geringfügigen Anstiegs 1993) wieder rückläufig; sie sind im Jahr 2001 auf den niedrigsten Stand seit 1975 gefallen.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich in den 1990er Jahren die zulässige Promille-Grenze geändert hat. In den neuen Bundesländern galt bis zum 31. Dezember 1992 die 0,0 Promille-Regelung. Erst danach galt eine bundeseinheitliche Regelung.

Seit 1980 verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden von 53 021 auf 25 663 im Jahr 2001 (-52%). Der Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden an allen Unfällen mit Personenschaden ging von 13% im Jahr 1980 auf 7% im Jahr 2001 zurück. Bei Alkoholunfällen verunglückten im Jahr 2001 55% weniger Personen als 1980, nämlich 34 392 anstelle von 76 174. Noch stärker verringerte sich in diesem Zeitraum die Zahl der bei Alkoholunfällen getöteten Personen, und zwar um 73% von 3 290 auf 899. 1980 starben 22% der Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, 2001 waren es 13%.

Schaubild 13



Auch in der Betrachtung seit 1991 haben sich die Alkoholunfälle mit Personenschaden merklich verringert, und zwar um 38%. Innerhalb dieses Zeitraums sank die Zahl der dabei Verunglückten um 41% und die der Getöteten sogar um 60%.

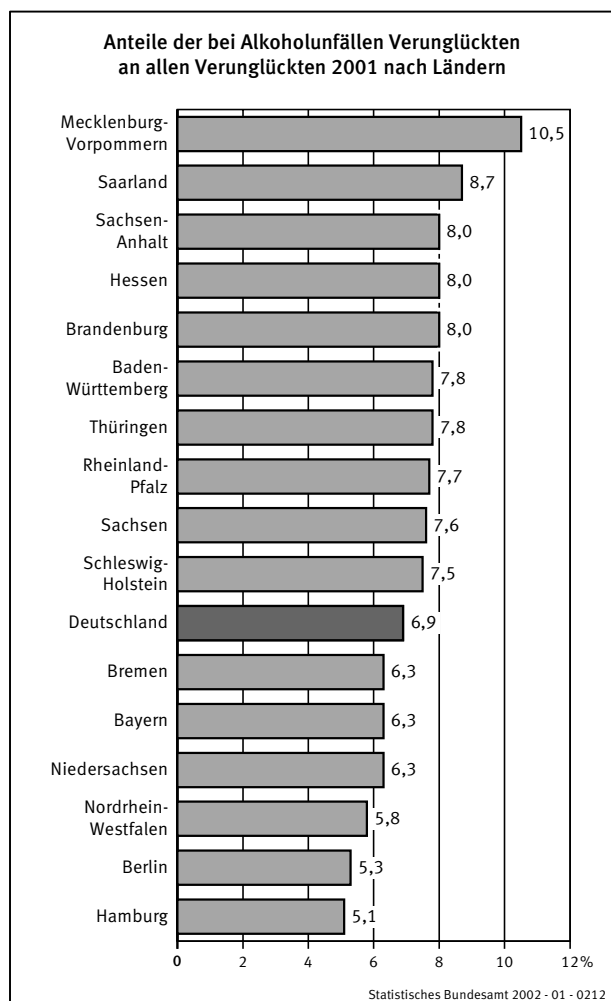
### 8.3 Alkoholunfälle nach Bundesländern

Nur im Saarland (+0,7%) und in Rheinland-Pfalz (+0,3%) ereigneten sich im Jahr 2001 mehr Alkoholunfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. In allen übrigen Bundesländern wurden weniger Alkoholunfälle mit Personenschaden von der Polizei aufgenommen. Die stärksten Rückgänge wurden

in Berlin (– 19%), in Sachsen-Anhalt (– 16%) sowie in Hamburg (– 11%) ermittelt.

Die niedrigsten Anteile der bei Alkoholunfällen Verunglückten an allen Verunglückten wurden in Hamburg und Berlin (jeweils 5%), gefolgt von Nordrhein-Westfalen, Bayern und Bremen (jeweils 6%) ermittelt. Deutlich höher als im Bundesdurchschnitt von 7% waren die Anteilswerte in Mecklenburg-Vorpommern (10%) und dem Saarland (9%).

Schaubild 14



Auch bei der Unfallschwere, ausgedrückt in der Kennzahl „Getötete je 1000 Unfälle mit Personenschaden“, sind große Unterschiede zwischen den Bundesländern festzustellen, zum Teil sind diese durch unterschiedliche Siedlungsstrukturen bedingt. Zudem weisen Außerortsunfälle im Allgemeinen wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten eine höhere Unfallschwere auf. Am höchsten war die Unfallschwere in Mecklenburg-Vorpommern. Hier starben 47 Personen je 1000 Alkoholunfälle mit Personenschaden. In Bayern kamen 43 Personen und in Schleswig-Holstein 41 Personen je 1000 Alkoholunfälle ums Leben. Am geringsten war die Unfallschwere in den Stadtstaaten Berlin (9 Getötete je 1000 Alkoholunfälle), Bremen (10) und Hamburg (21). Im Bundesdurchschnitt wurden 35 Getötete je 1000 Alkoholunfälle ermittelt. [uu](#)

## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2002

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

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