

Dipl.-Volkswirtin Ingeborg Vorndran

Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2008

Täglich ereignen sich Unfälle im Straßenverkehr. Jeder Unfall hat unangenehme Folgen für alle, die darin involviert sind. Ganz besonders schlimm sind jedoch Unfälle, bei denen Menschen ihr Leben verlieren. Zwar sinkt die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland bereits seit Jahren, dennoch besteht zur Entwarnung kein Anlass: Immer noch stirbt im Durchschnitt alle zwei Stunden ein Mensch auf deutschen Straßen und jede Minute wird ein Mensch bei einem Verkehrsunfall verletzt.

Deshalb kommt der Erhöhung der Verkehrssicherheit weiterhin eine große Bedeutung zu. Um Erkenntnisse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu gewinnen, ist die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik eine wichtige Ausgangsbasis. Das Statistische Bundesamt veröffentlicht monatlich und jährlich umfangreiche Daten zur aktuellen Entwicklung des Unfallgeschehens.

Weniger Unfälle und weniger Verunglückte

Im Jahr 2008 hat die Polizei bundesweit insgesamt 2,29 Mill. Unfälle aufgenommen, das waren 1,8% weniger als im Vorjahr. Nahezu sechs von sieben 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 6,3% auf 91 144 Unfälle gesunken, die Zahl der sonstigen Sachschadensunfälle hat um 1,1% auf 1,88 Mill. und damit wesentlich geringer abgenommen.

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2008	2007	Veränderung 2008 gegenüber 2007
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2 293 663	2 335 005	- 1,8
Unfälle mit Personenschaden .	320 614	335 845	- 4,5
schwerwiegende Unfälle mit			
Sachschaden (i. e. S.)	91 144	97 278	- 6,3
sonstige Sachschadensunfälle	1 881 905	1 901 882	- 1,1
Verunglückte insgesamt	413 524	436 368	- 5,2
Getötete	4 477	4 949	- 9,5
Schwerverletzte	70 644	75 443	- 6,4
Leichtverletzte	338 403	355 976	- 4,9

Die Zahl der Unfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, ist im Jahr 2008 um 4,5% auf 320 614 zurückgegangen. Bei diesen Unfällen verunglückten insgesamt 413 524 Fahrzeugbenutzer bzw. Fußgänger, das bedeutet einen Rückgang um 5,2% gegenüber 2007. Besonders stark abgenommen – im Vergleich zu den Vorjahren – hat die Zahl der Menschen, die auf deutschen Straßen ihr Leben verloren. Im Jahr 2008 waren es mit 4 477 Menschen 4 722 Personen oder 9,5% weniger als im Jahr zuvor. Ein noch höherer Rückgang der Zahl der Verkehrstoten wurde seit der deutschen Vereinigung nur im Jahr 2004 mit 11,7% erreicht. Erfreulicherweise hat auch die Zahl der Verletzten, nachdem sie im Jahr 2007 gestiegen war, im vergangenen Jahr wieder abgenommen. Es wurden im Vergleich zum Vorjahr 6,4% weniger Personen schwer verletzt. Die Zahl der Leichtverletzten ging im gleichen Zeitraum um 4,9% zurück.

Geringste Zahl an Verkehrstoten seit 1950

Mit 4 477 Personen gab es im Jahr 2008 so wenig Verkehrstote wie noch nie seit 1950 auf deutschen Straßen. Zwar wurde die Statistik über Straßenverkehrsunfälle erst im Jahr 1953 wieder eingeführt, doch liegen bereits für das Jahr 1950 bundesweite Zahlen (bezogen auf das heutige Bundesgebiet, allerdings ohne das Saarland) vor: 7 408 Menschen kamen damals bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Für 1953 liegt erstmals die Zahl der Verkehrstoten nach dem heutigen Gebietsstand vor: 12 631 Verkehrstote bei einem Bestand von fast 4,8 Mill. motorisierten Fahrzeugen bedeuteten beinahe 27 Tote je 10 000 Fahrzeuge. In den Folgejahren stiegen sowohl die Zahl der Getöteten als auch der Fahrzeugbestand weiter. Der Höchststand wurde 1970 mit 21 332 Verkehrstoten erreicht, der Kraftfahrzeugbestand war inzwischen auf 20,8 Mill. gestiegen. Je 10 000 Fahrzeuge wurden somit zehn Getötete registriert. Seitdem ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr fast kontinuierlich gesunken, mit Ausnahme der ersten beiden Jahre nach Öffnung der innerdeutschen Grenze. Durch ein sehr stark gestiegenes Verkehrsaufkommen auf schlechten Straßen, verbunden mit einer Umstellung auf schnellere Autos, stieg die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten in den neuen Bundesländern. Im Jahr 2008 ist die Zahl der Verkehrstopfer nun bundesweit auf einen neuen Tiefstand gesunken, während die Zahl der motorisierten Fahrzeuge weiter auf 51,3 Mill. zugenommen hat. Bezogen auf den Kraftfahrzeugbestand gab es im vergangenen Jahr weniger als einen Getöteten je 10 000 Fahrzeuge. Somit war das bestandsbezogene Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, im Jahr 1953 noch 30-mal höher als im Jahr 2008.

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte und Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Jahr	Unfälle mit Personenschaden ¹⁾	Verunglückte		Bestand an motorisierten Kraftfahrzeugen ²⁾ insgesamt in Mill.	Getötete je 10 000 Fahrzeuge des Bestandes
		insgesamt	dar.: Getötete		
1953	.	345 019	12 631	4,8	26,5
1960	.	518 793	16 477	11,6	14,2
1970	414 362	599 364	21 332	20,8	10,2
1980	412 672	555 966	15 050	33,8	4,4
1990	389 350	521 977	11 046	43,6	2,5
2000	382 949	511 577	7 503	47,5	1,6
2003	354 534	468 783	6 613	49,1	1,3
2004	339 310	445 968	5 842	49,6	1,2
2005	336 619	438 804	5 361	50,0	1,1
2006	327 984	427 428	5 091	50,3	1,0
2007	335 845	436 368	4 949	50,9	1,0
2008	320 614	413 524	4 477	51,3	0,9

1) Für 1953 und 1960 lag noch keine Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden vor. – 2) Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg. Ab 2000 Bestand ohne vorübergehende Stilllegungen.

Verglichen mit 1970 lag die Zahl der Getöteten im Jahr 2008 um fast 80 % niedriger. Im gleichen Zeitraum sank die Zahl

der Verletzten um 29 % auf 409 047. Auch mittelfristig hat die Verkehrssicherheit deutlich zugenommen: Seit 1991, dem Jahr mit der höchsten Zahl an Verkehrstoten (11 300 nach der deutschen Vereinigung, ist die Zahl der Verkehrstopfer um über 60 % gesunken, gleichzeitig wurden 19 % weniger Verletzte registriert (1991: 505 535 Verletzte).

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

Deutschland auf Rang fünf im EU-Vergleich

Auch europaweit soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. In ihrem „Weißbuch Verkehr“ aus dem Jahr 2001¹⁾ hat sich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2001 bis 2010 zu halbieren.

Für den Vergleich der Unfallentwicklung zwischen Deutschland und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union werden Ergebnisse für das Jahr 2007 herangezogen, da bisher noch nicht für alle Länder Ergebnisse für das Jahr 2008 vorliegen.

Insgesamt kamen im Jahr 2007 bei Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union rund 42 500 Menschen ums Leben. Bezogen auf die Einwohner wurden in diesem Jahr in allen Ländern der Europäischen Union durchschnittlich 86 Personen je eine Million Einwohner im Straßenverkehr tödlich verletzt. In Deutschland waren es 60 Personen. Mit diesem Wert ist Deutschland innerhalb der 27 EU-Länder von Rang sechs, den es in den letzten Jahren belegt hatte, auf Rang fünf vorgerückt. Die wenigsten Getöteten, gemessen an der Einwohnerzahl, hatte Malta mit 34, gefolgt von den Niederlanden mit 43, dem Vereinigten Königreich mit 50 und Schweden mit 52 Personen je eine Million Einwohner. Wesentlich größer war das bevölkerungsbezogene Todesrisiko in den östlichen EU-Staaten, am größten in Litauen mit 218 und Lettland mit 184 Verkehrstopfern je eine Million Einwohner.

Im Jahr 2001, dem Basisjahr für das EU-Ziel, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, gab es in den 27 Ländern der heutigen Europäischen Union insgesamt rund 54 300 Unfalltote im Straßenverkehr. Um das Ziel bis 2010 zu errei-

1) Siehe Europäische Kommission: „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM (2001) 370 vom 12. September 2001 (http://europa.eu/documents/comm/white_papers/index_de.htm; Stand: 16. Juli 2009).

Schaubild 1

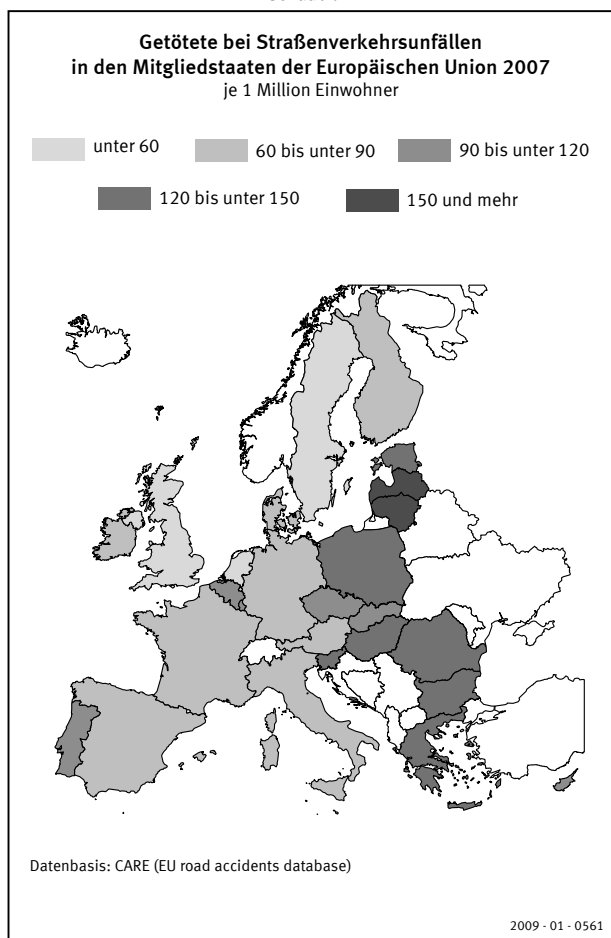
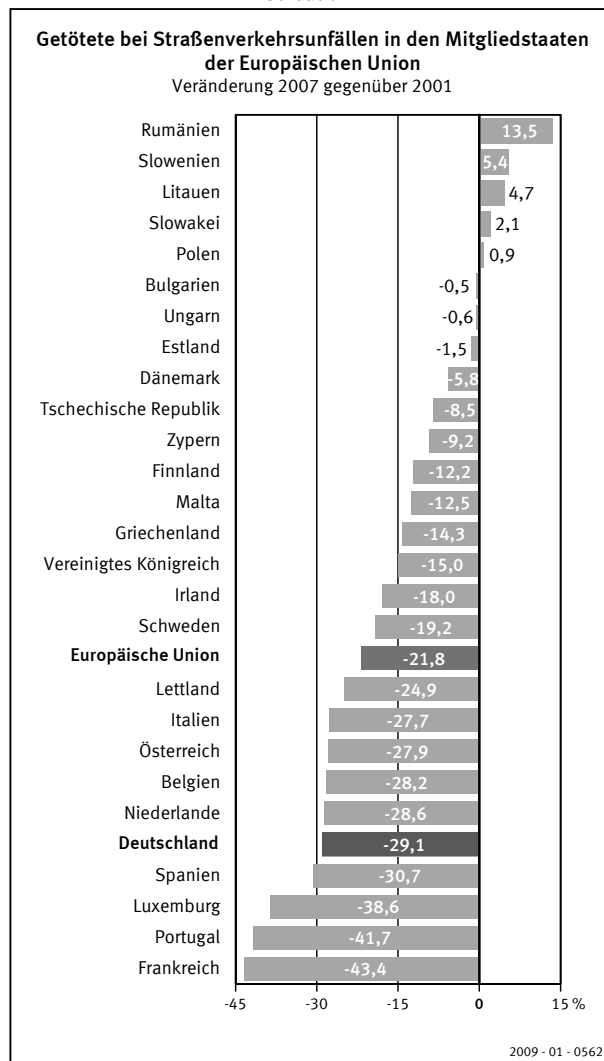


Schaubild 2



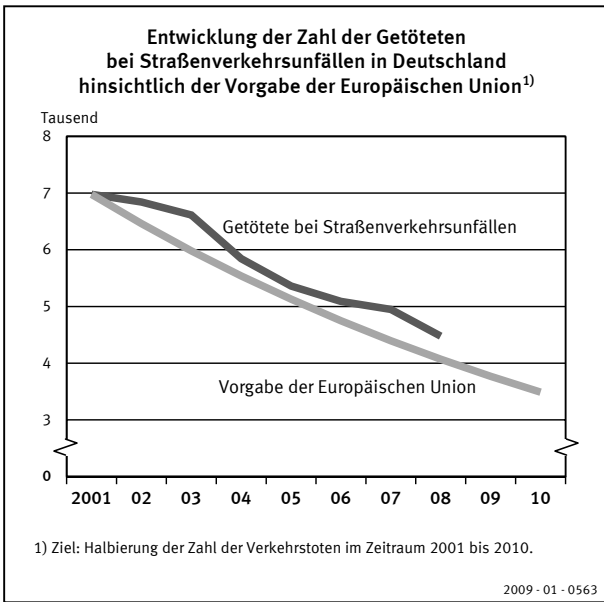
chen, wäre ein Rückgang der Getötetenzahl um jährlich 7,4% erforderlich. Bis 2007 entspricht dies einem Rückgang um insgesamt 37% gegenüber dem Basisjahr 2001. Mit einer Verringerung der Zahl der Getöteten um 22% im gesamten EU-Raum bis zum Jahr 2007 ist dies bisher nicht erreicht worden. Besser sieht die Entwicklung für Deutschland aus: Im genannten Zeitraum ging die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 29% zurück, das waren 2028 Personen weniger als im Jahr 2001. Allerdings reicht der bisherige Trend nicht aus, um eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu erreichen. Sollte sich die Unfallentwicklung der letzten sechs Jahre fortsetzen, dürften nur die Länder Frankreich, Portugal und Luxemburg die EU-Vorgaben erfüllen.

Nach neuesten Mitteilungen des Europäischen Verkehrsicherheitsrates ist die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union im Jahr 2008 um etwa 8% auf 39000 gesunken. Bezogen auf das Basisjahr 2001 ist die Zahl der Todesopfer um insgesamt 28% zurückgegangen. Dennoch ist die Europäische Union damit noch weit von der Zielsetzung entfernt, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 auf jährlich maximal 27000 Personen zu verringern. In Deutschland ist aufgrund der Unfallentwicklung im Jahr 2008 die Zahl der Verkehrstoten seit 2001 um knapp 36% gesunken. Zum Erreichen der Zielsetzung – die Zahl der Straßenverkehrstoten zu halbieren – wären nahezu 42%

notwendig gewesen. Damit hat sich für Deutschland der Abstand zum Sollwert der EU-Vorgabe im letzten Jahr verringert. War Deutschland im Jahr 2007 acht Prozentpunkte von der Zielvorgabe entfernt, so waren es im letzten Jahr nur noch sechs Prozentpunkte. Um das EU-Ziel noch erreichen zu können, müsste die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland in den noch verbleibenden zwei Jahren um jeweils knapp 12% oder insgesamt 988 Personen abnehmen. Dies ist gemessen an den bisher erzielten prozentualen Rückgängen nicht zu erwarten.

Allerdings ist hinsichtlich der EU-Zielsetzung anzumerken, dass es für Länder, die bis zum Basisjahr 2001 bereits große Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten gemacht hatten, schwieriger ist, eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten innerhalb von neun Jahren zu erreichen, als für Länder mit relativ hohen Ausgangswerten. Wird die Zahl der Verkehrstoten je eine Million Einwohner verwendet, um die unterschiedlichen Ausgangssituationen zu beurteilen, zeigt sich, dass Deutschland bereits im Jahr 2001 zu den sieben Mitgliedstaaten gehörte, die bei der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten je eine Million Einwohner die niedrigsten Werte vorweisen konnten.

Schaubild 3



(- 11%), in Thüringen (-8,8%) und in Baden-Württemberg (-7,9%). Mehr Verunglückte als im Jahr 2007 gab es in den drei Stadtstaaten Bremen (+4,0%), Berlin (+2,2%) und Hamburg (+1,2%).

Bei der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten konnten zwölf Bundesländer eine positive Entwicklung für das Jahr 2008 verzeichnen. Prozentual die stärksten Rückgänge gegenüber dem Vorjahr gab es in Bremen (-37%; 7 Personen), im Saarland (-30%; 18 Personen) und in Bayern (-21%; 204 Personen). Dagegen kamen mehr Verkehrsteilnehmer auf den Straßen in Hamburg (+33%; 10 Personen), in Sachsen-Anhalt (+4,7%; 10 Personen), in Rheinland-Pfalz (+3,2%; 7 Personen) und in Sachsen (+3,0%; 7 Personen) ums Leben.

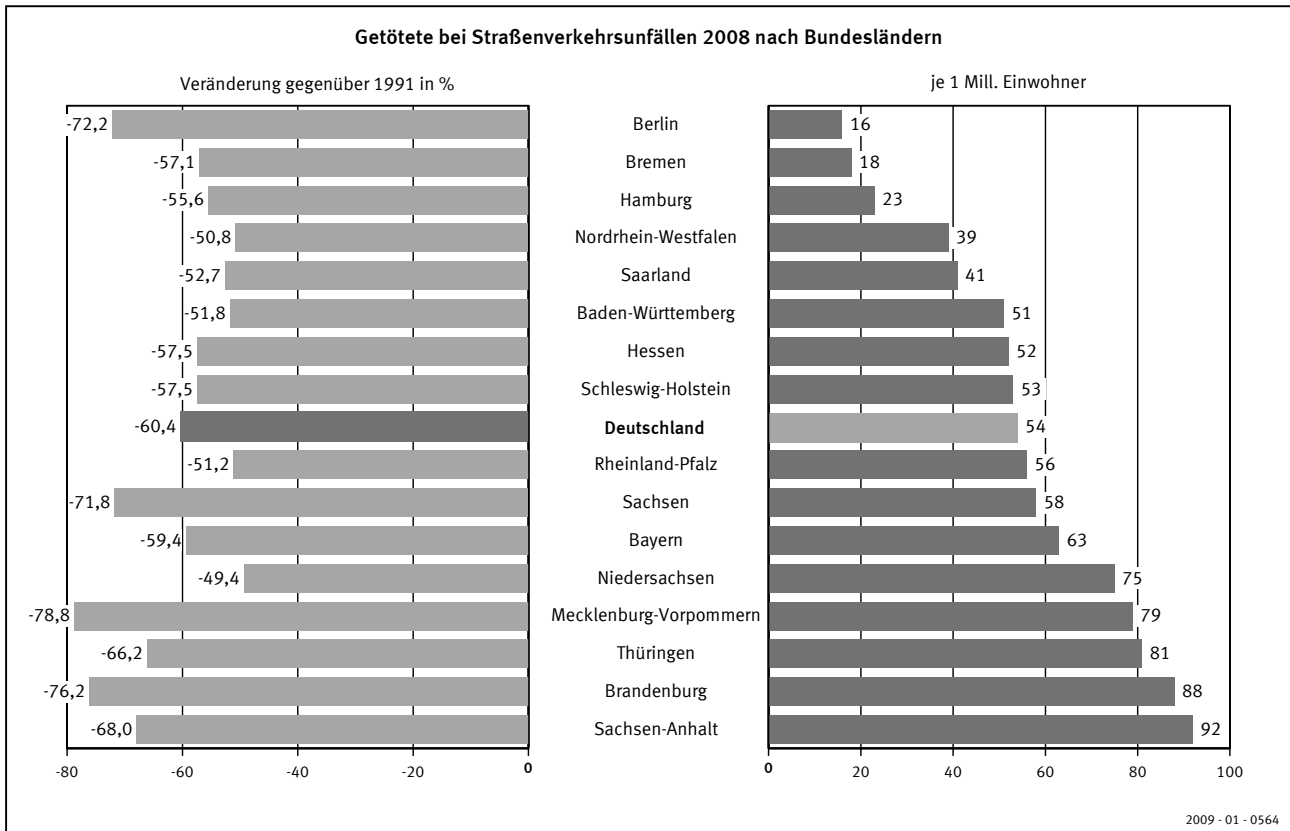
Bezogen auf je 100 000 Einwohner in Deutschland verunglückten im vergangenen Jahr 503 Personen im Straßenverkehr. Das größte bevölkerungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, bestand in Hamburg mit 606, gefolgt vom Saarland mit 578 und von Bayern mit 574 Personen je 100 000 Einwohner.

Gemessen an der Einwohnerzahl starben in Sachsen-Anhalt die meisten Menschen im Straßenverkehr

In den meisten Bundesländern ist im Jahr 2008 die Zahl der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, am stärksten in Brandenburg

54 Personen je eine Million Einwohner wurden im Durchschnitt deutschlandweit bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2008 getötet. Weit unter diesem Bundesdurchschnitt lagen die Stadtstaaten Berlin (16), Bremen (18) und Hamburg (23). Allerdings haben diese aufgrund einer höheren Einwohnerdichte und weniger Außerortsstraßen generell niedrigere Werte als Flächenländer. Nordrhein-Westfalen und das Saarland lagen mit 39 bzw. 41 Getöteten je eine Million Einwohner ebenfalls deutlich unter dem Durch-

Schaubild 4



schnittswert. Dagegen war die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, mit 92 Todesopfern je eine Million seiner Einwohner in Sachsen-Anhalt am höchsten. Weitere drei östliche Bundesländer, nämlich Brandenburg mit 88, Thüringen mit 81 und Mecklenburg-Vorpommern mit 79 im Straßenverkehr Getöteten je eine Million Einwohner, lagen ebenfalls wesentlich über dem Bundesdurchschnitt. Damit ist das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, nach wie vor im Osten – mit Ausnahme von Sachsen – höher als im Westen.

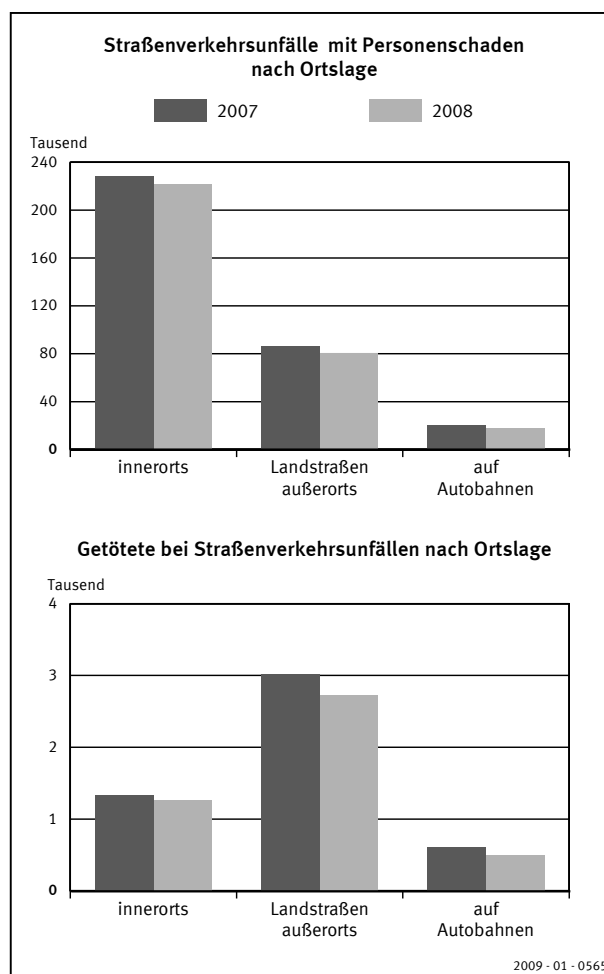
Bei einer längerfristigen Betrachtung ist aber zu sehen, dass in den neuen Bundesländern große Fortschritte erreicht wurden. Gab es im Jahr 1991 noch durchschnittlich 250 Straßenverkehrstote je eine Million Einwohner in den fünf ost-deutschen Bundesländern, so waren es im Jahr 2008 nur noch 76. Das heißt das einwohnerbezogene Tötungsrisiko hat sich seit 1991 im Osten um 69% verringert. Mit 57% hat der entsprechende Vergleichswert für die übrigen Bundesländer in diesem Zeitraum deutlich weniger abgenommen, von 117 auf 50 Getötete je eine Million Einwohner.

Starker Rückgang bei der Zahl der Getöteten auf Autobahnen

Zu Unfällen mit Personenschaden kommt es am häufigsten innerhalb geschlossener Ortschaften. Von den 320 614 Unfällen in Deutschland im Jahr 2008 ereigneten sich 69% innerorts, 25% auf Landstraßen außerorts und 5,7% auf Autobahnen. Anders sieht diese Verteilung bei den 4 477 im Straßenverkehr ums Leben gekommenen Personen aus. Die meisten Getöteten (61%) kamen bei Unfällen auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ums Leben, 28% auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften und weitere 11% auf Autobahnen. Diese Ergebnisse zeigen, dass im vergangenen Jahr das Risiko, bei Unfällen zu sterben, außerhalb geschlossener Ortschaften mehr als zweieinhalbmal so hoch war wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften. Dies ist darauf zurückzuführen, dass außerorts wesentlich schneller gefahren wird und damit bei einem Unfall die Verletzungsfolgen schwerer werden.

Im Vergleich zu 2007 sind die Unfälle mit Personenschaden im letzten Jahr innerorts um 3,2% auf 221 306 und auf Landstraßen außerorts um 6,5% auf 81 039 zurückgegangen. Am stärksten jedoch war die Abnahme auf den Autobahnen, hier ist die Unfallzahl um 11% auf 18 269 zurückgegangen. Noch höher ausgefallen ist der Rückgang bei der

Schaubild 5



Zahl der Getöteten auf Autobahnen. 495 Personen wurden im Jahr 2008 auf Autobahnen tödlich verletzt, das waren 18% weniger als ein Jahr zuvor. Auf Landstraßen außerorts kamen 2 721 (-9,7%) und innerorts 1 261 (-5,5%) Menschen ums Leben.

Der Sonntag war der unfallärmste Wochentag

Der Freitag ist nach wie vor der Wochentag, an dem sich die meisten Unfälle mit Personenschaden ereignen. Im Jahr

Tabelle 3: Unfälle mit Personenschaden 2008 nach Wochentagen und Ortslage

Wochentag	Innerorts		Auf Landstraßen außerorts		Auf Autobahnen	
	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Unfälle mit Personenschaden	Getötete
Montag	34 895	186	11 711	384	2 726	77
Dienstag	35 716	182	11 597	345	2 413	66
Mittwoch	34 327	168	11 242	311	2 507	59
Donnerstag ...	35 423	181	11 742	330	2 535	59
Freitag	36 060	216	12 595	450	3 257	75
Samstag	26 747	184	11 480	446	2 507	81
Sonntag	18 138	144	10 672	455	2 324	78
Insgesamt ...	221 306	1 261	81 039	2 721	18 269	495

2008 entfielen auf diesen Tag gut 16% aller Unfälle mit Personenschaden. Für die Tage von Montag bis Donnerstag lagen die jeweiligen Anteile zwischen 15,0 und 15,5%. Vergleichsweise unfallärmere Tage waren dagegen im Jahr 2008 der Samstag mit einem Anteil von 13% und der Sonntag mit einem Anteil von 9,7% an allen Unfällen mit Personenschaden.

Etwas anders sieht es aus, werden die bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten nach Wochentagen betrachtet. Mit einem Anteil von 12% an allen Verkehrstoten war der Mittwoch der Tag, der am wenigsten Menschenleben forderte. Danach folgten die Tage Dienstag und Donnerstag mit jeweils 13% sowie der Montag mit 14%. Jedes sechste Verkehrsoffer im Jahr 2008 verlor bei einem Unfall an einem Freitag sein Leben. Damit war der Freitag nicht nur der unfallträchtigste Tag der Woche, sondern mit 741 Getöteten – dies entspricht einem Anteil von fast 17% – auch der Tag mit den meisten Verkehrstoten. Relativ viele Todesopfer gab es auch an Samstagen mit 711 Personen oder einem Anteil von 16% und an Sonntagen mit 677 Personen oder einem Anteil von 15%. Zudem zeigt sich, dass am Wochenende verhältnismäßig mehr Menschen auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften ums Leben kommen. An Samstagen waren es fast drei Viertel aller Getöteten dieses Tages. An Sonntagen lag der entsprechende Anteil sogar bei 79%. Der höhere Anteil von Unfallopfern auf Außerortsstraßen an diesen beiden Tagen dürfte auf die vermehrten Freizeitfahrten am Wochenende zurückzuführen sein.

Im Vergleich zu 2007 ist die Zahl der Getöteten an Freitagen um 3,2% gestiegen. Dagegen starben an allen anderen Wochentagen weniger Menschen als im Vorjahr. Besonders stark abgenommen hat die Zahl der Todesopfer an Donnerstagen (-15%) und an Dienstag (-13%).

Im Juli besonders viele Tote auf deutschen Straßen

Im Jahr 2008 wurde die Polizei am häufigsten im Oktober zu einem Unfall gerufen. Mit 212 236 Unfällen hatte dieser Monat einen Anteil von 9,3% an allen Unfällen. Da auch in den Monaten November und Dezember 2008 mehr Unfälle

als in den ersten neun Monaten gezählt wurden, war im Jahr 2008 das vierte Quartal am unfallträchtigsten (27% aller Unfälle). Die Häufung von Unfällen im letzten Quartal eines Jahres ist nicht nur für das vergangene Jahr, sondern generell zu beobachten. Ein wichtiger Grund hierfür dürften die schlechter werdenden Witterungsverhältnisse, verbunden mit ungünstigen Lichtverhältnissen in der dunklen Jahreszeit sein. Die wenigsten Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2008 ereigneten sich im Februar mit 169 194 (7,4% aller polizeilich erfassten Unfälle 2008).

Werden nur die Unfälle betrachtet, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, so war der Juni 2008 der Monat mit den meisten Unfällen (10% aller Personenschadensunfälle) und der Februar wiederum war der Monat mit den wenigsten Unfällen (6,6%). Insgesamt passierten die meisten Unfälle mit Personenschaden in den Monaten Mai bis September. Auch hier besteht ein Zusammenhang mit der Witterung. Mit Beginn des frühlingshaften Wetters 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 als Autoinsassen sind. Besonders viele Menschen verloren im Juli 2008 ihr Leben auf Deutschlands Straßen: 440 Getötete wurden in diesem Monat registriert, das war fast ein Zehntel aller Verkehrstoten des Jahres 2008.

Zusammenfassend ergibt sich aus dem Unfallgeschehen im Jahresverlauf, dass bei schlechter Witterung, insbesondere bei winterlichen Straßenverhältnissen, mehr Unfälle registriert werden, diese aber weniger folgenschwer sind. Dagegen werden die meisten Verunglückten in Monaten mit besseren Witterungsbedingungen gezählt.

Die Ergebnisse des vergangenen Jahres, besonders die der Monate März und April, bestätigen dies. Im Jahr 2008 wurde die größte Abnahme der Zahl der Unfälle mit Personenschaden in den Monaten März und April mit jeweils -17% festgestellt. Die Zahl der Getöteten hat in diesen beiden Monaten ebenfalls am stärksten, und zwar sogar um jeweils 23% abgenommen. Ein wesentlicher Grund für die starke Abnahme in diesen beiden Monaten waren die unterschiedlichen Witterungsverhältnisse gegenüber früheren Jahren. Wurden im März und April des Jahres 2007 aufgrund

Tabelle 4: Unfälle 2008 nach Monaten

Monat	Polizeilich erfasste Unfälle		Dar.: Unfälle mit Personenschaden		Verunglückte		Dar.: Getötete	
	Anzahl	% ¹⁾	Anzahl	% ¹⁾	Anzahl	% ¹⁾	Anzahl	% ¹⁾
Januar	178 193	-1,8	22 134	+0,1	28 632	-1,4	355	-1,9
Februar	169 194	+1,6	21 167	+1,0	27 530	+0,2	295	+5,0
März	182 582	-7,2	21 799	-16,9	29 132	-14,9	323	-23,1
April	195 382	+2,1	25 678	-17,4	33 169	-17,0	362	-23,3
Mai	197 113	-4,6	31 880	-1,2	40 570	-2,1	436	-10,3
Juni	191 295	-0,9	32 147	+0,3	40 549	-1,8	429	-4,0
Juli	188 394	-5,3	31 086	-2,9	39 824	-4,2	440	-2,2
August	181 487	-4,6	29 483	-4,8	38 099	-5,4	413	-10,4
September	193 475	-0,4	29 160	-2,6	37 150	-3,9	388	-9,1
Oktober	212 236	+3,6	28 874	+3,1	37 306	+3,0	411	+3,5
November	200 703	-5,8	24 194	-8,1	31 346	-8,9	292	-11,5
Dezember	203 609	+2,9	23 012	-3,7	30 217	-5,0	333	-20,0
Insgesamt ...	2 293 663	-1,8	320 614	-4,5	413 524	-5,2	4 477	-9,5

1) Veränderung gegenüber 2007.

des früh einsetzenden sommerlichen Wetters zweistellige Zuwachsraten sowohl bei den Unfällen mit Personenschaden als auch bei den Verunglückten registriert, hat das vergleichsweise schlechte Wetter in diesen beiden Monaten im vergangenen Jahr zu einem hohen Rückgang bei den Unfallzahlen und den Verunglücktenzahlen geführt – am stärksten war dieser bei der Zahl der Verkehrstoten, vor allem bei den Zweiradbenutzern.

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ weniger häufig Unfallursache

Wie zuvor dargestellt haben die Witterungsverhältnisse Einfluss auf das Unfallgeschehen. Allerdings sind die Witterungsverhältnisse häufig nicht die Ursache eines Unfalls, sondern beeinflussen indirekt über die Verkehrsteilnehmer, das heißt über Häufigkeit bzw. Art der Verkehrsteilnahme und vor allem über das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, das Unfallgeschehen.

So hatten eine ungünstige Witterung sowie witterungsbedingt schlechte Straßenverhältnisse nur einen Anteil von 4,8% an allen Ursachen, die von der Polizei bei Unfällen mit Personenschaden festgestellt wurden. Dabei standen Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn, gefolgt von Regen als Unfallursachen im Vordergrund. Insgesamt hatten allgemeine Ursachen, zu denen neben der Witterung und den Straßenverhältnissen auch Hindernisse (z. B. Wild) auf der Fahrbahn zählen, einen Anteil von 8,9% an den erfassten Unfallursachen.

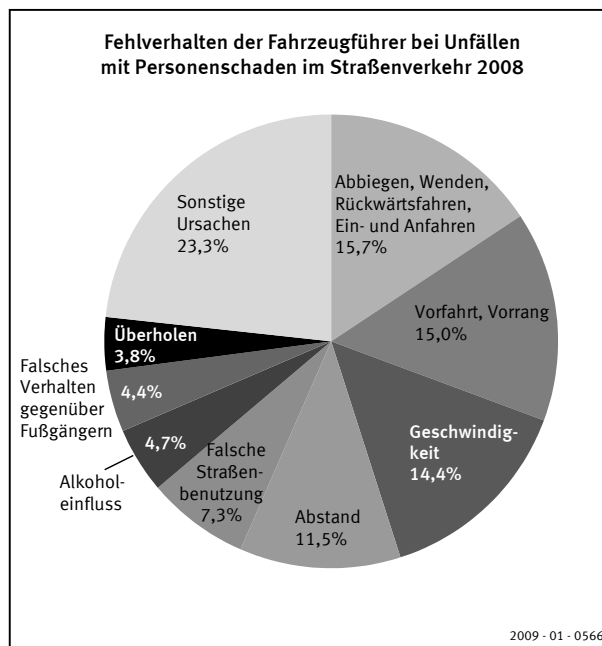
Der Großteil (91%) aller Unfallursachen ist auf personenbezogenes Verhalten zurückzuführen. Dabei ist zu beachten, dass die Polizei je Unfall bis zu acht Unfallursachen festhalten kann, darunter zwei „allgemeine Ursachen“ und je drei personenbezogene Ursachen für den ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einen weiteren Beteiligten.

86% aller im Jahr 2008 erfassten Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden waren Fehlverhalten der Fahrzeugführer. 16% davon entfielen auf Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie Ein- und Anfahren. An zweiter Stelle der Auslöser von Unfällen, bei denen Personen zu Schaden kamen, stand die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorranges durch Fahrzeugführer (15%). Eine nicht angepasste Geschwindigkeit, die über viele Jahre als Unfallursache Nummer eins zählte, war im Jahr 2008 erstmals nur die dritthäufigste Unfallursache (14%).

Gegenüber 2007 haben die Unfallursachen „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ um 4,3% und „Nichtbeachten der Vorfahrt oder des Vorranges“ um 4,4% abgenommen. Mit 9,9% am stärksten zurückgegangen ist die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“.

Die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wurde bei 55 071 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008 mindestens einem beteiligten Fahrzeugführer von der Polizei vorgeworfen. Bei diesen Unfällen wurden 1 703 Personen getötet und 74 564 verletzt. Gegenüber 2007 hat die Zahl dieser Unfälle um 9,8%, die Zahl der dabei Getö-

Schaubild 6



teten um 13% und die der Verletzten um 11% abgenommen. Trotz dieser positiven Entwicklung bei der Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ kamen im Jahr 2008 immer noch fast zwei von fünf Getöteten im Straßenverkehr durch „zu schnelles Fahren“ ums Leben.

Eine weitere Unfallursache, nämlich „Alkoholeinfluss“, hat in der Regel schwere Unfallfolgen und steht deshalb seit vielen Jahren im Blickpunkt der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Einführung der 0,5-Promillegrenze im Straßenverkehr im Jahr 1998 war ein Schritt, um die Zahl der Alkoholunfälle und damit der Verkehrstoten zu reduzieren. Im folgenden Abschnitt wird deshalb die Unfallursache „Alkoholeinfluss“ – insbesondere die Entwicklung der letzten zehn Jahre – näher betrachtet.

Bei der Bewertung der Daten über Alkoholunfälle ist zu beachten, dass von einer Dunkelziffer auszugehen ist, da nicht bei jedem Unfallbeteiligten festgestellt wird, ob dieser 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.

Jeder neunte Verkehrstote ist Opfer eines Alkoholunfalls

Im Jahr 2008 wurde bei 48 226 Unfällen bei mindestens einem Beteiligten Alkohol festgestellt, das waren 2,1% aller polizeilich registrierten Unfälle. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der Alkoholunfälle um 5,7% abgenom-

Tabelle 5: Alkoholunfälle im Straßenverkehr¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	2008	2007	Veränderung 2008 gegenüber 2007
	Anzahl		
Alkoholunfälle insgesamt	48 226	51 153	-5,7
mit Sachschaden	28 623	30 368	-5,7
mit Personenschaden	19 603	20 785	-5,7
dabei Verunglückte	25 110	26 594	-5,6
Getötete	523	565	-7,4
Schwerverletzte	6 981	7 402	-5,7
Leichtverletzte	17 606	18 627	-5,5

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

men und damit wesentlich stärker als die Gesamtzahl der Unfälle, die nur um 1,8% zurückgegangen ist. Von den polizeilich erfassten Alkoholunfällen waren 28 623 Unfälle mit ausschließlich Sachschaden (-5,7%). Bei 19 603 Alkoholunfällen entstand Personenschaden (-5,7%), dabei wurden 17 606 Menschen leicht (-5,5%), 6 981 schwer verletzt (-5,7%) und 523 Menschen wurden getötet (-7,4%).

Trotz dieser starken Rückgänge starben 2008 in Deutschland immer noch 12% aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, das war rund jeder neunte Getötete im Straßenverkehr. Wie einleitend erwähnt sind Alkoholunfälle durch eine überdurchschnittlich hohe Schwere gekennzeichnet: Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 14 Getötete und 220 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den entsprechenden Alkoholunfällen 27 Getötete und 356 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle.

Seit Einführung der 0,5-Promillegrenze im Straßenverkehr hat sich die Zahl der bei Alkoholunfällen Getöteten um fast zwei Drittel verringert

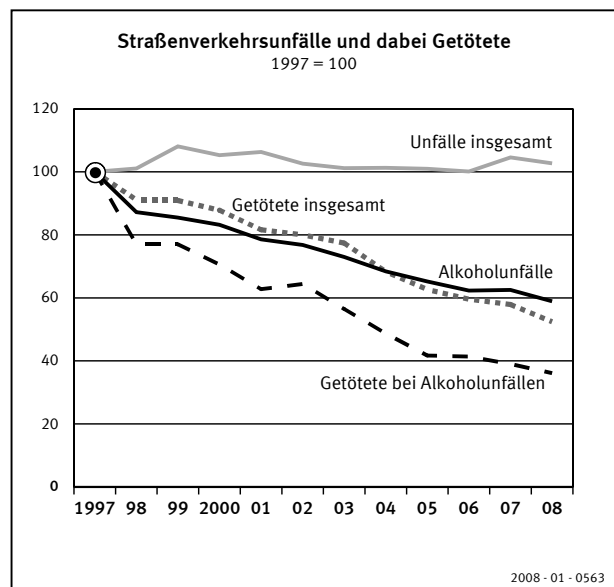
Seit dem 1. Mai 1998 gilt das Führen eines Kraftfahrzeugs mit mehr als 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft bzw. 0,5 Promille im Blut als Ordnungswidrigkeit. Bis zu diesem Zeitpunkt galt die 0,8-Promillegrenze im Straßenverkehr. Entgegen weit verbreiteten Vorstellungen konnte die Polizei schon vor diesem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

Die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik zeigen, dass im Jahr 1998, in dem die zulässige Promillegrenze gesenkt wurde, die Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss sowie auch die Zahl der dabei Verunglückten gegenüber 1997 sehr stark zurückging. Die Zahl der Alkoholunfälle verringerte sich in diesem Jahr um 13%, die Zahl der Getöteten bei Alkoholunfällen sogar um 23% oder 333 Personen.

Somit waren 44% des Rückgangs bei der Getötetenzahl im Jahr 1998 auf die Entwicklung bei den Alkoholunfällen zurückzuführen.

In den darauf folgenden Jahren wurden – mit Ausnahme des Jahres 2007 – weiterhin jährlich weniger Alkoholunfälle gezählt, wenngleich die Abnahmeraten mit Werten zwischen 2,0 und 6,3% wesentlich geringer ausfielen als im Jahr 1998. Auch die Zahl der bei Alkoholunfällen getöteten Personen ist bis auf die Jahre 1999 und 2002 ständig zurückgegangen. Im Vergleich zu 1997 ist die Zahl der Alkoholunfälle seit Einführung der 0,5-Promillegrenze um gut zwei Fünftel (41%), die Zahl der dabei Getöteten sogar um fast zwei Drittel (64%) zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle insgesamt um 2,7% gestiegen, die Zahl der Verkehrstoten um 48% gesunken. Die positivere Entwicklung bei den Alkoholunfällen lässt darauf schließen, dass die Senkung der Promillegrenze sowie die weiteren Maßnahmen, wie beispielsweise Aufklärungskampagnen über Alkohol am Steuer oder mehr Verkehrskontrollen, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflusst haben.

Schaubild 7



Die Unfallergebnisse des Jahres 2008 geben auch Aufschluss darüber, inwieweit eine weitere gesetzliche Maßnahme ihre Wirkung erzielt hat. Aufgrund der Erfahrung, dass insbesondere unfallbeteiligte Fahrer häufiger durch Alkoholeinfluss auffällig waren, wurde ab 1. August 2007 ein Alkoholverbot für Fahrerinnen und Fahrer eingeführt. Wie die Ergebnisse zeigen, ist im Jahr 2008 ein starker Rückgang bei der Zahl alkoholisierten 18- bis 20-jähriger Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zu verzeichnen. Gegenüber 2007 wurden 11% weniger alkoholisierte Beteiligte dieser Altersgruppe bei Unfällen mit Personenschaden ermittelt, während die entsprechende Zahl bei den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern insgesamt nur um 6,4% abgenommen hat. Einen besonderen Einfluss dürfte das Alkoholverbot auf die Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren ausgeübt haben. In dieser Altersgruppe wurden im vergangenen Jahr 19%

weniger alkoholisierte Unfallbeteiligte gezählt. Dieser Rückgang ist um 13 Prozentpunkte höher als der durchschnittliche Rückgang der Zahl alkoholisierter Unfallbeteiligter in allen Altersgruppen (-5,7%).

Zahl getöteter Motorradbenutzer ging zurück

Der Personenkraftwagen ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Pkw-Insassen haben deshalb mit 55% auch den größten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Rund 19% der im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Personen benutzten ein Fahrrad, 7,4% ein Motorrad und 5,4% ein Mofa/Moped. 8,1% der Verunglückten waren als Fußgänger unterwegs. Mit Werten von 2,7 bzw. 1,2% waren Insassen von Lastkraftwagen und Bussen eher selten unter den Verunglückten.

Verglichen mit dem Vorjahr wurden 2008 in fast allen genannten Verkehrsbeteiligungsarten weniger Unfälle und Verunglückte gezählt. Nur auf Mofas/Mopeds und Fahrrädern verunglückten mehr Personen als im Jahr 2007. So stieg die Zahl der verletzten Mofa-/Mopedbenutzer um 3,3%, die der getöteten sogar um 10%. Auch gab es 0,5% mehr Verletzte und 7,3% mehr getötete Fahrradbenutzer. In der dritten Gruppe der Zweiräder gab es dagegen eine sehr erfreuliche Entwicklung. Im Jahr 2008 verunglückten 12% weniger Personen auf Motorrädern als im Jahr 2007. Bei der Zahl der getöteten Motorradbenutzer wurde sogar ein Rückgang von 19% festgestellt. Im Vergleich zum Vorjahr wurden auch bedeutend weniger Insassen von Güterkraftfahrzeugen getötet (-15%) oder verletzt (-8,0%). Bei der zahlenmäßig bedeutendsten Verkehrsbeteiligungsart, dem Personenkraftwagen, ist die Zahl der Verletzten um 7,0%, die der Getöteten um 9,8% zurückgegangen. Bei den Fußgängern wurden 6,0% weniger Getötete und 3,1% weniger Verletzte im vergangenen Jahr verzeichnet.

Da die Häufigkeit der Beteiligung an Unfällen auch von der Zahl der jeweiligen Fahrzeuge abhängt, ergibt die Relation

der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand eine Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat für 2008 einen Bestand von 1,9 Mill. Mofas/Mopeds, 3,6 Mill. Motorrädern und 40,8 Mill. Personenkraftwagen ermittelt. Bezogen auf den Bestand waren mit 11 bzw. 9 Verunglückten je 1000 Fahrzeuge Benutzer von Mofas/Mopeds bzw. Motorrädern wesentlich stärker gefährdet als Benutzer von Personenkraftwagen mit 6 Verunglückten je 1000 Fahrzeugen. Das Risiko, bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzt zu werden, ist – gemessen am Bestand – für Benutzer von Motorrädern am größten. Im Jahr 2008 waren es 18 Getötete je 100 000 Motorräder. Mit jeweils 6 Getöteten je 100 000 Fahrzeuge lag der entsprechende Wert für Mofa-/Mopedbenutzer und Pkw-Insassen deutlich niedriger. Aus diesen Zahlen wird deutlich, dass das Verletzungsrisiko auf motorisierten Zweirädern größer ist als im Auto. Zudem ist aus diesen Zahlen zu erkennen, dass die Unfallfolgen für Motorradbenutzer im Vergleich zu Mofa-/Mopedbenutzern sowie zu Pkw-Insassen schwerwiegender sind. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Zweiradfahrer haben im Fall einer Kollision oder wenn sie von der Straße abkommen, kein Blech und bisher nur äußerst selten Airbags, die sie vor Verletzungen schützen. Da mit Motorrädern wesentlich schneller gefahren wird als mit Mofas oder Mopeds, ist das Risiko bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden, demzufolge für Motorradbenutzer größer.

Kinder verunglückten am häufigsten mit dem Fahrrad

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktionsvermögen führen zu einer besonderen Gefährdung der jüngsten Verkehrsteilnehmer. Im Durchschnitt des vergangenen Jahres kam alle 17 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt verunglückten 31 648 Kinder im Jahr 2008 auf Deutschlands Straßen, 102 Kinder verloren dabei ihr Leben.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Situation für die Kinder aber weiter verbessert. Im Jahr 2008 wurden 6,4% weniger Kinder verletzt und 8,1% oder neun Kinder weniger getötet. Damit ist die Zahl der verunglückten Kinder das neunte Jahr in Folge, die Zahl der getöteten das dritte Jahr in Folge gesunken.

Werden die letzten 30 Jahre betrachtet, ist das Unfallrisiko für Kinder auch langfristig deutlich gesunken, wenngleich es immer noch hoch ist. Im Jahr 1978 verunglückten mehr als doppelt so viele Kinder im Straßenverkehr (72 129) und kamen mehr als vierzehnmal so viele Kinder ums Leben (1 449) wie im Jahr 2008. Noch nie – seit Bestehen der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1953 – verloren so wenige Kinder wie im vergangenen Jahr ihr Leben im Straßenverkehr.

Der Anteil der Kinder unter 15 Jahren an allen Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen betrug 7,7%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei knapp 14% (11,3 Mill.). Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 281 Kinder je

Tabelle 6: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2008 gegenüber 2007	Dar.: Getötete		Veränderung 2008 gegenüber 2007
	2008	2007		2008	2007	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern ...	79 423	79 004	+0,5	456	425	+7,3
Mofas/Mopeds	22 209	21 498	+3,3	110	100	+10,0
Motorrädern ..	30 640	34 802	-12,0	656	807	-18,7
Personenkraftwagen	227 123	244 377	-7,1	2 368	2 625	-9,8
Güterkraftfahrzeugen	11 315	12 315	-8,1	183	215	-14,9
Fußgänger/-innen	33 423	34 499	-3,1	653	695	-6,0
Sonstige	9 391	9 873	-4,9	51	82	-37,8
Insgesamt ...	413 524	436 368	-5,2	4 477	4 949	-9,5

Tabelle 7: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2008	2007	Veränderung 2008 gegenüber 2007
	Anzahl		
Verunglückte	31 648	33 804	-6,4
darunter:			
als Fußgänger/-innen	7 927	8 417	-5,8
als Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	11 470	11 963	-4,1
als Insassen von Personenkraftwagen ...	10 394	11 407	-8,9
Getötete	102	111	-8,1
darunter:			
als Fußgänger/-innen	23	39	-41,0
als Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	23	23	+0,0
als Insassen von Personenkraftwagen ...	51	41	+24,4

1) Einschl. Mitfahrern/Mitfahrerinnen.

100 000 Einwohner im Jahr 2008. Neun Kinder je eine Million Einwohner dieser Altersgruppe kamen ums Leben.

Mehr als ein Drittel (36 %) der verunglückten Kinder kam auf einem Fahrrad zu Schaden. Etwa jedes dritte Kind verunglückte als Insasse in einem Personenkraftwagen und jedes vierte Kind als Fußgänger. Von den im Jahr 2008 getöteten Kindern saß jedes zweite Kind in einem Personenkraftwagen, jeweils knapp ein Viertel (23 %) nahm als Fußgänger oder Fahrradfahrer am Straßenverkehr teil, als der Unfall passierte. Im Vergleich zu 2007 fällt auf, dass wesentlich weniger Kinder als Fußgänger (- 41 %) tödlich verletzt wurden, dagegen aber im Auto zehn Kinder mehr (+ 24 %) zu Tode kamen.

Da Kinder im Alter unter sechs Jahren noch nicht so häufig aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, verunglücken Kleinkinder am häufigsten als Mitfahrer im Personenkraftwagen, am zweithäufigsten als Fußgänger. Dagegen verunglückten 6- bis 14-jährige Kinder am häufigsten mit dem Fahrrad und erst an zweiter Stelle als Pkw-Insassen.

Für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren ergeben sich im Tagesverlauf klare Häufungen bei der Zahl der Verunglückten auf Fahrrädern oder als Fußgänger zu bestimmten Uhrzeiten. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden 14 % der Kinder zwischen sieben und acht Uhr und 12 % zwischen 13 und 14 Uhr verletzt oder getötet. Das sind die Zeiten, in denen sich die Kinder auf dem Weg zur Schule und zurück befinden. Auch in ihrer Freizeit am Nachmittag sind Kinder stärker gefährdet. 23 % der verunglückten Kinder kamen zwischen 16 und 18 Uhr zu Schaden.

Waren 6- bis 14-jährige Radfahrer an Unfällen mit Personenschaden beteiligt, so wurden von der Polizei zwei hauptsächliche Fehlverhalten festgestellt: falsche Straßenbenutzung (23 %), hier insbesondere Benutzung der falschen Fahrbahn sowie Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (20 %), hier überwiegend Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr. Den 6- bis 14-jährigen Fußgängern wurde vor allem angelastet, beim Überschreiten der Fahrbahn nicht auf den Fahrzeugverkehr geachtet zu haben (48 %). Zweithäufigstes Fehlverhalten

war das Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (26 %).

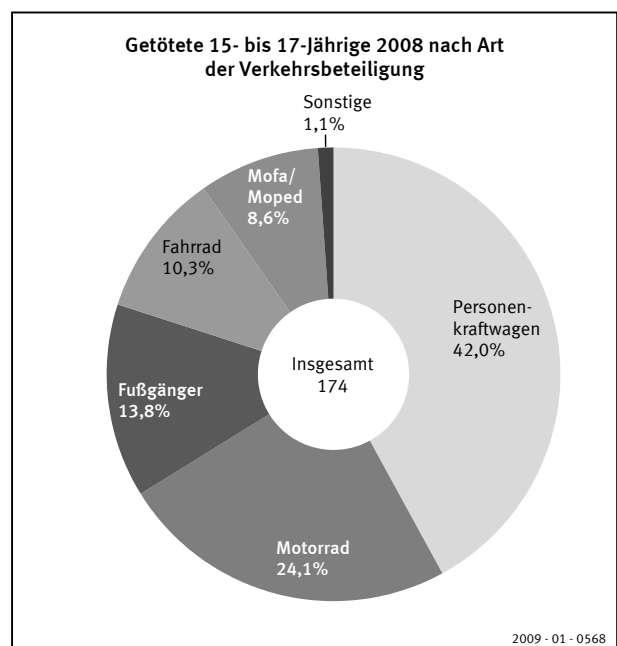
Zwei von fünf getöteten Jugendlichen starben in einem Auto

Mit dem 15. Geburtstag beginnt für viele Jugendliche eine neue Ära der Verkehrsbeteiligung. Konnten sie sich bis dahin am Straßenverkehr aktiv nur als Fußgänger oder Radfahrer beteiligen, können sie dies nun in zunehmendem Maße auch motorisiert tun. Mit Vollendung des 15. Lebensjahres dürfen sie die Fahrerlaubnis für ein Mofa, mit 16 für ein Moped bzw. ein Leichtkraftrad erwerben. Im Alter von 17 Jahren können sie bereits – seitdem das Modell nun bundesweit eingeführt ist – eine Fahrerlaubnis zum „begleiteten Fahren“ von Personenkraftwagen erlangen. Mit dem Einstieg in die Motorisierung steigt die Mobilität – leider auch die Unfallgefahr.

Im Jahr 2008 verunglückten 24 168 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr. Das heißt im Durchschnitt des Jahres kam alle 22 Minuten ein Jugendlicher auf deutschen Straßen zu Schaden. Etwa jeden zweiten Tag verlor ein Jugendlicher sein Leben bei einem Verkehrsunfall.

Gegenüber 2007 hat sich die Zahl der verunglückten 15- bis 17-jährigen im vergangenen Jahr um ein Zehntel verringert. Bei den Getöteten gab es dagegen nur einen leichten Rückgang um zwei Personen (- 1,1 %) auf 174. Da gleichzeitig die Zahl der Einwohner dieser Altersgruppe im vergangenen Jahr zurückgegangen ist, hat das bevölkerungsbezogene Todesrisiko dieser Altersgruppe sogar zugenommen. Auf die Einwohner ihrer Altersgruppe bezogen starben 65 Jugendliche je eine Million Einwohner im Straßenverkehr, dieser Wert ist gegenüber dem Vorjahr um eins gestiegen. Wegen der starken Abnahme bei der Zahl der Verletzten ist

Schaubild 8



2009 - 01 - 0568

das einwohnerbezogene Risiko der Jugendlichen, zu verunglücken, aber um 8,4 % auf 899 Jugendliche je 100 000 Einwohner gesunken.

29 % oder 50 Personen der getöteten 15- bis 17-Jährigen starben als Fahrer eines motorisierten Zweirades, davon waren die meisten (86 %) junge Männer. Sieben Jugendliche kamen auf dem Sozius eines Motorzweirades ums Leben. 73 Jugendliche oder 42 % wurden als Pkw-Insassen bei einem Straßenverkehrsunfall getötet. Dabei hatten zwölf Jugendliche den Personenkraftwagen, in dem sie starben, selbst gefahren, davon wiederum waren neun junge Männer. Nicht motorisiert unterwegs, als sie ums Leben kamen, waren 42 Jugendliche, davon 24 als Fußgänger und 18 als Radfahrer.

Etwa die Hälfte (52 %) der 18 316 Jugendlichen, die an einem Unfall mit Personenschaden als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt waren, hatten diesen auch verursacht. Dies entspricht dem Durchschnittswert aller Beteiligten. Entsprechend ihrer hauptsächlichsten Verkehrsteilnahme verursachten 15- bis 17-Jährige die meisten Unfälle als Fahrer eines Mofas/Mopeds (38 %), am zweithäufigsten als Radfahrer (31 %) und am dritthäufigsten als Motorradfahrer (17 %). 723 Jugendliche waren im Jahr 2008 als Fahrer eines Personenkraftwagens an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt, davon waren mehr als zwei Drittel (70 %) die Hauptverursacher des jeweiligen Unfalls. Dieser hohe Anteil der Hauptverursacher an den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern dürfte auf die Unerfahrenheit im Umgang mit dem Auto in diesem Alter zurückzuführen sein.

Den Jugendlichen, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, wurde am häufigsten eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (12 %) vorgeworfen. An zweiter Stelle folgten Fehler bei der Straßenbenutzung (11 %).

Starker Rückgang bei der Zahl der getöteten Pkw-Insassen im Alter von 18 bis 20 Jahren

Mit 18 Jahren können junge Männer und Frauen ohne Begleitung Auto fahren. Selbstständig mit dem – vielleicht sogar eigenen – Auto auch größere Distanzen zurückzulegen, ist ein großer Schritt in die Unabhängigkeit der jungen Erwachsenen. Autofahren hat für die 18- bis 24-Jährigen demzufolge eine besondere Bedeutung. Allerdings endet so manche Fahrt wegen noch zu geringer Erfahrung am Steuer verbunden mit einer Überschätzung des eigenen Könnens abrupt. Die Straßenverkehrsunfallstatistik zeigt hier jährlich eine traurige Bilanz.

Von den 81 442 im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen im Jahr 2008 saßen 71 % in einem Personenkraftwagen. 653 der 887 im Straßenverkehr getöteten 18- bis 24-Jährigen kamen in einem Auto ums Leben, das waren drei Viertel aller im Straßenverkehr Getöteten dieser Altersklasse (74 %). Die meisten der getöteten Pkw-Insassen fuhren das Auto selbst, in dem sie verunglückten (478). Weniger als jeder Dritte (27 %) war Mitfahrer. Am zweithäufigsten (10 %) wurden junge Männer und Frauen im Jahr

2008 auf einem Fahrrad verletzt, 18 davon tödlich. Weitere 5 494 junge Erwachsene verunglückten mit dem Motorrad, das waren 6,7 % aller verunglückten 18- bis 24-Jährigen. 123 Motorradfahrer sowie 6 Mitfahrer überlebten den Unfall nicht, an dem sie beteiligt waren.

Diese Zahlen sind erschreckend, aber es ist zumindest ein Abwärtstrend sichtbar. Gegenüber 2007 nahm die Zahl der verunglückten 18- bis 24-Jährigen um 6,5 % ab. Bei der Zahl der Unfalltoten dieser Altersgruppe kam es 2008 im achten Jahr in Folge zu einem Rückgang (–8,7 %).

Diese positive Entwicklung betraf in erster Linie die Pkw-Benutzer. Gegenüber 2007 ist die Zahl der im Personenkraftwagen getöteten 18- bis 24-Jährigen um 104 Personen oder 14 % zurückgegangen. Damit hat in dieser Altersklasse die Zahl der ums Leben gekommenen Pkw-Insassen am meisten abgenommen. Werden die 18- bis 20-Jährigen gesondert betrachtet, zeigt sich, dass der Rückgang maßgeblich auf diese jüngeren Fahranfänger zurückgeht (–19 % oder 84 Personen). Gleichzeitig ist auch die Zahl der Unfallverursacher bei den Pkw-Fahranfängern mit 7,2 % stärker gesunken als im Durchschnitt aller Altersklassen (–5,1 %). Ob diese Ergebnisse als Erfolg des mittlerweile bundesweiten Modellversuchs „Begleitetes Fahren“ gewertet werden können, werden entsprechende Untersuchungen zeigen, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegeben wurden.

Negativ entwickelt hat sich die Zahl der getöteten Motorradfahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren im Jahr 2008; sie ist um 6,0 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Bei den verunglückten Motorradbenutzern dieser Altersgruppe insgesamt gab es dagegen einen Rückgang um 11 %. Umgekehrt war es bei den 18- bis 24-jährigen Fahrradbenutzern. Hier nahm die Zahl der Verunglückten um 1,8 % zu, es wurde aber ein Radfahrer weniger tödlich verletzt.

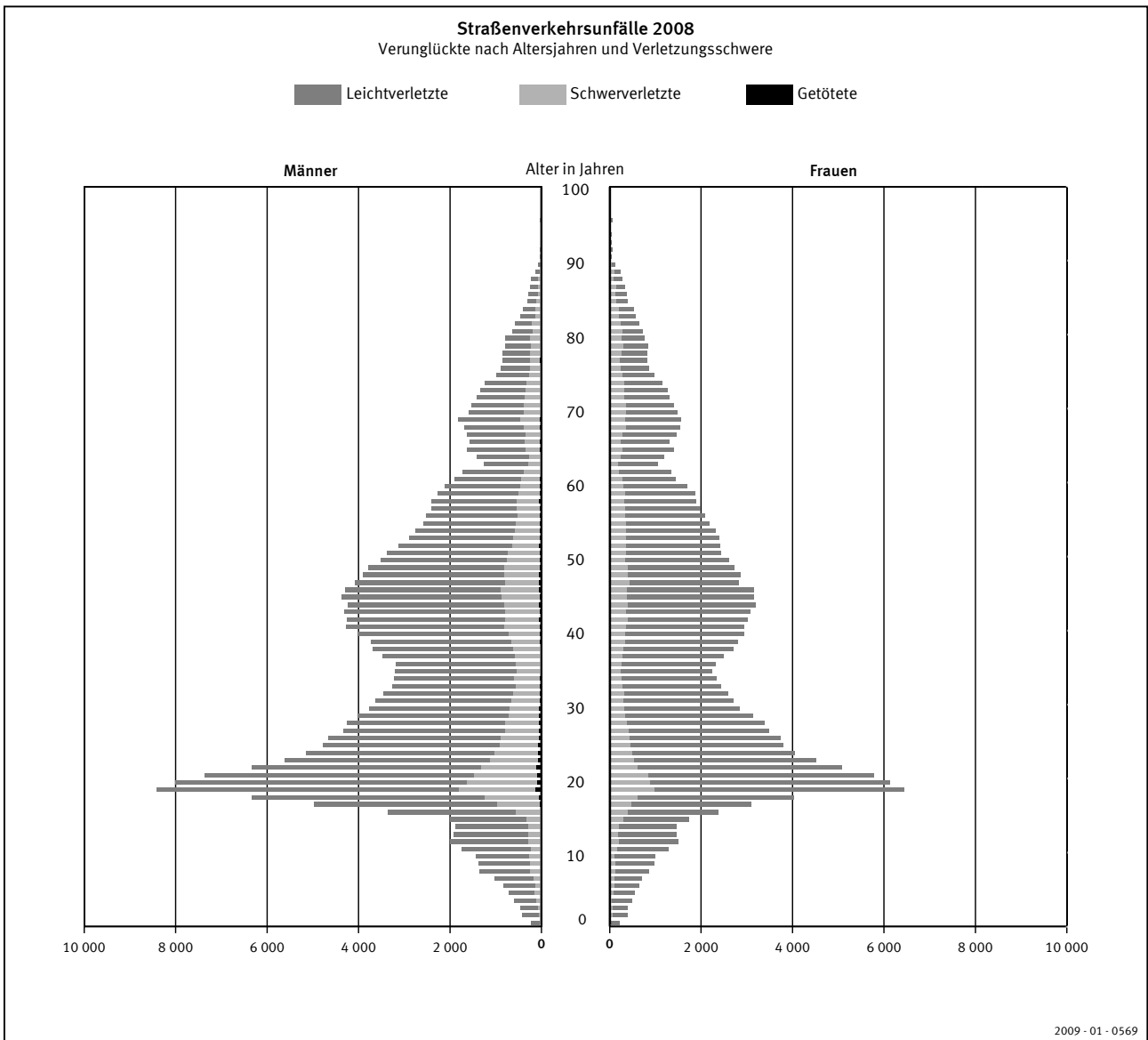
Jeder fünfte Getötete und Verletzte war ein 18- bis 24-jähriger Fahranfänger

Trotz der insgesamt positiven Entwicklung waren auch im Jahr 2008 die 18- bis 24-Jährigen die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr. Jeder fünfte Verunglückte und Getötete (je 20 %) gehörte zu dieser Altersgruppe, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,3 % betrug.

Bezogen auf die Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 1 196 junge Erwachsene je 100 000 Einwohner und starben 130 junge Erwachsene je eine Million Einwohner. Damit ist das Risiko der 18- bis 24-Jährigen, im Straßenverkehr ihr Leben zu verlieren, immer noch mehr als zweimal so hoch wie das im Durchschnitt aller Altersgruppen (54 Getötete je eine Million Einwohner).

Auch bei dem Anteil der Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden waren die Werte der jungen Erwachsenen überdurchschnittlich hoch. 62 % der 18- bis 24-jährigen Unfallbeteiligten wurden von der Polizei als Hauptverursa-

Schaubild 9



cher eingestuft, bei den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern waren es sogar 66%. Einen besonders hohen Hauptverursacheranteil von 71% haben nach wie vor die 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrer, wenngleich – wie bereits erwähnt – sowohl die Zahl der Beteiligten als auch die der Hauptverursacher hier im vergangenen Jahr überdurchschnittlich zurückgingen.

Häufigster Fehler der Pkw-Fahranfänger bei Unfällen mit Personenschaden war eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“, diese wurde jedem fünften Unfallbeteiligten vorgeworfen. Zweithäufigste Unfallursache waren Abstandsfehler mit einem Anteil von 11%.

Mehr ältere Menschen kamen als Fahrradfahrer ums Leben

Immer stärker im Fokus der Verkehrssicherheitsexperten stehen ältere Menschen. Zum einen ist die Bevölkerungs-

zahl der über 65-Jährigen in den letzten 15 Jahren stärker gestiegen als die der anderen Altersgruppen, zum anderen sind ältere Menschen heute wesentlich mobiler als frühere Generationen. Damit spielen sie als Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr eine immer wichtigere Rolle.

Im Jahr 2008 verunglückten 44 527 Personen im Alter von 65 und mehr Jahren im Straßenverkehr, 1,2% weniger als ein Jahr zuvor. Senioren verunglückten am häufigsten als Fahrer oder Mitfahrer in einem Personenkraftwagen (45%), am zweithäufigsten als Fahrradbenutzer (28%). Weitere 16% der verunglückten Senioren waren als Fußgänger unterwegs.

1 066 Menschen im Alter von über 65 Jahren starben bei Unfällen auf deutschen Straßen im Jahr 2008, das waren 87 ältere Menschen oder 7,5% weniger als 2007. Dieser Rückgang lag aber unter dem durchschnittlichen Rückgang aller Altersgruppen von 9,5%. Seltener als im Vorjahr kam die

Altersgruppe der über 65-Jährigen im Personenkraftwagen oder als Fußgänger ums Leben (-9,1 bzw. -9,0%). Jedoch kamen 25 ältere Menschen mehr als im Vorjahr auf einem Fahrrad zu Tode (+13%). Die Zunahme der Zahl der getöteten Fahrradbennutzer im Jahr 2008 um insgesamt 31 Personen ist also im Wesentlichen auf die älteren Menschen zurückzuführen.

Tabelle 8: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen über 65 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Personen über 65 Jahren	2008	2007	Veränderung 2008 gegenüber 2007
	Anzahl		
Verunglückte	44 527	45 070	-1,2
darunter:			
als Fußgänger/-innen	7 136	7 069	+0,9
als Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	12 546	12 226	+2,6
als Insassen von Personenkraftwagen ...	20 130	21 098	-4,6
Getötete	1 066	1 153	-7,5
darunter:			
als Fußgänger/-innen	325	357	-9,0
als Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	218	193	+13,0
als Insassen von Personenkraftwagen ...	437	481	-9,1

1) Einschl. Mitfahrern/Mitfahrerinnen.

Insgesamt ist für ältere Menschen im Straßenverkehr zu beobachten, dass diese zwar weniger häufig in einen Unfall verwickelt sind, dann aber schwerere Unfallfolgen zu erleiden haben. Dies wird durch folgende Zahlen belegt: 8,9% der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Pkw-Insassen waren über 65 Jahre alt, aber 18% der dabei getöteten. Der Anteil der Senioren an allen mit dem Fahrrad Verunglückten betrug 16%, jedoch waren 48% aller getöteten Fahrradfahrer 65 Jahre und älter. Waren 21% der verunglückten Fußgänger ältere Menschen, so waren es bei den getöteten die Hälfte (50%). Die nachlassende körperliche Widerstandskraft älterer Menschen dürfte der Grund für das höhere Sterberisiko sein.

Bezogen auf die Bevölkerung ihres Alters lag das Risiko der Senioren, im Straßenverkehr zu verunglücken, bei 270 Personen je 100 000 Einwohner. 65 Personen je eine Million Einwohner über 65 Jahren wurden bei Verkehrsunfällen getötet. Dieser Wert ist höher als der im Durchschnitt aller Altersgruppen, der bei 54 Getöteten je eine Million Einwohner liegt.

Der Wert der Getöteten je eine Million Einwohner für die Senioren insgesamt entsprach im Jahr 2008 dem der Jugendlichen. Das bedeutet, dass – nach den jungen Erwachsenen – Senioren und Jugendliche das höchste Sterberisiko im Straßenverkehr hatten.

Allerdings zeigt ein nochmaliges Aufsplitten in zwei Untergruppen Unterschiede innerhalb der Altersgruppe der Senioren auf. Das einwohnerbezogene Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, der 65- bis 74-Jährigen ist größer als das der 75-Jährigen und Älteren (296 gegenüber 233 Personen je 100 000 Einwohner). Dagegen ist das Risiko bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen davon zu tra-

gen, bei den Menschen im Alter von 75 und mehr Jahren mit 87 Personen je eine Million Einwohner wesentlich größer als bei den 65- bis 74-Jährigen, deren Wert mit 48 Personen je eine Million Einwohner sogar unter dem Durchschnitt aller Altersgruppen liegt.

An Unfällen mit Personenschaden waren im Jahr 2008 insgesamt 65 116 ältere Menschen als Fahrzeugführer oder Fußgänger beteiligt, das waren 11% aller Unfallbeteiligten. Der Bevölkerungsanteil der über 65-Jährigen lag Ende 2007 bei 20%. Aus diesen Zahlen lässt sich schließen, dass ältere Menschen weniger häufig in Unfälle verwickelt sind. Dies kann zum einen daran liegen, dass ältere Menschen seltener als in jüngeren Jahren am Straßenverkehr teilnehmen, zum anderen aber auch daran, dass mit zunehmendem Alter die Fahrweise passiver wird. Sofern über 65-Jährige in einen Unfall verwickelt waren, trugen sie zu 55% die Hauptschuld. Dieser Hauptverursacheranteil ist etwas höher als der Durchschnitt aller Altersgruppen, der bei 52% lag.

Es gibt aber sehr deutliche Unterschiede bei den einzelnen Arten der Verkehrsbeteiligung von Senioren: So betrug der Anteil der Hauptverursacher bei den unfallbeteiligten Fußgängern über 65 Jahre 18%, bei den Radfahrern waren es 40%, die entsprechenden Werte für den Durchschnitt aller Altersgruppen lagen bei 28 bzw. 41%. Das heißt ältere Menschen waren insbesondere als Fußgänger relativ selten die Verursacher ihres Unfalls. Ganz anders sieht dies bei den unfallbeteiligten über 65-jährigen Pkw-Fahrern und -Fahrerinnen aus. Diese trugen sehr häufig (66%) die Hauptschuld an dem Unfall, an dem sie beteiligt waren. Dieser Wert für den Anteil der Hauptverursacher an allen Unfallbeteiligten bei den Senioren ist genauso hoch wie der bei den jungen Erwachsenen.

Bei den mindestens 75-Jährigen wurde sogar drei von vier unfallbeteiligten Pkw-Fahrern die Hauptschuld am Unfall zugewiesen (76%). Eine differenzierte Betrachtung des Anteils der Hauptverursacher an allen unfallbeteiligten Pkw-Fahrern nach Geschlecht zeigt folgendes Bild: In den Altersklassen bis 59 Jahren war im Jahr 2008 der Anteil der Männer als Hauptverursacher höher als der der Frauen. Bei den Unfallbeteiligten der Altersgruppen 60 Jahre oder älter sind dagegen Frauen häufiger Hauptverursacher der Unfälle, in die sie verwickelt sind.

Häufigste Unfallursache bei den Pkw-Fahrern über 65 Jahre waren „Vorfahrtsfehler“. Diese Ursache wurde fast jedem fünften Unfallbeteiligten dieser Altersklasse (19%) bei Unfällen mit Personenschaden vorgeworfen. Mit einem Anteil von 17% folgten „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“.

Zusammenfassung

Die Unfallbilanz für Deutschland hat sich im Jahr 2008 insgesamt erneut deutlich verbessert. Mit einem Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um 9,5% wurde die langfristige positive Entwicklung fortgesetzt. Seit 1950 gab es noch nie so wenig Todesopfer im Straßenverkehr wie im Jahr 2008. Den-

noch starben im Durchschnitt des Jahres 2008 in Deutschland pro Tag zwölf Personen im Straßenverkehr.

Der bisherige Trend bei der Entwicklung der Verkehrstoten in Deutschland reicht – trotz des deutlichen Rückgangs – nicht aus, um das im Jahr 2001 von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gesetzte Ziel zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren.

Die Häufigkeit der Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist rückläufig, dennoch sterben immer noch fast zwei von fünf Verkehrstoten durch „zu schnelles Fahren“.

Das für Fahranfänger eingeführte Alkoholverbot scheint Wirkung zu zeigen: Es wurden wesentlich weniger alkoholisierte unfallbeteiligte Jugendliche und junge Erwachsene gezählt.

Im dritten Jahr in Folge starben weniger Kinder auf deutschen Straßen. Damit kamen seit 1953 – dem Bestehen der Statistik – noch in keinem Jahr so wenige Kinder wie im vergangenen Jahr ums Leben.

Die Gruppe der Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren ist nach wie vor die gefährdetste Verkehrsteilnehmergruppe, wenngleich auch diese seit Jahren rückläufige Zahlen an Getöteten aufweist. Mit 130 Getöteten je eine Million Einwohner dieser Altersgruppe im Jahr 2008 haben die jungen Erwachsenen jedoch noch ein doppelt so hohes Sterberisiko wie die Jugendlichen und Senioren, die – gemessen an der Einwohnerzahl – das zweithöchste Risiko haben, im Straßenverkehr getötet zu werden. [uu](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2009

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Roderich Egeler
Präsident des Statistischen Bundesamtes
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 2086
- E-Mail: 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

Erscheinungsfolge: monatlich



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

- im Internet: 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