

Dipl.-Volkswirtin Sigrid Nicodemus

Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2003

Der Beitrag ist eine Kurzfassung der Broschüre „Unfallgeschehen 2003“, die beim Statistischen Bundesamt angefordert werden kann bzw. als Download im Internet zur Verfügung steht (<http://www.destatis.de>). Der Aufsatz gibt einen Überblick über das Unfallgeschehen im Jahr 2003. Bei der Darstellung wird auf die Unfallentwicklung in den einzelnen Bundesländern und Ortslagen, die Verunglückten nach Verkehrsbeteiligungsarten, die Unfallursachen und die Alkoholunfälle eingegangen. Die Verkehrsteilnehmergruppen Kinder, junge Erwachsene und Senioren sowie die Zweiradbenutzer werden dabei besonders hervorgehoben.

1 Überblick über das Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2003

Im Jahr 2003 musste die Polizei in Deutschland rund 30 800 bzw. 1,3% weniger Unfälle als im Jahr 2002 aufnehmen, insgesamt wurde sie zu 2,26 Mill. Straßenverkehrsunfällen gerufen. Bei 84% der Unfälle kam es nur zu Sachschaden, insgesamt waren dies 1,90 Mill., 1,2% weniger als im Jahr 2002. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden war ebenfalls rückläufig, und zwar um 2,1%. Bei 354 440 bzw. 16% aller Unfälle entstand Personenschaden. Dabei wurden 6 618 Personen getötet, 85 600 schwer und 376 500 leicht verletzt. Auch die Verletzungsschwere ist zurückgegangen: Die Zahl der Leichtverletzten sank um 3,0%, die Zahl der Schwerverletzten um 3,2% und die der Getöteten um 3,3%.

Im Jahr 2003 wurden damit in Deutschland seit 1953, dem Jahr der Einführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle, die wenigsten Verkehrstoten registriert. Die meisten Verkehrstoten gab es in Deutschland 1970 mit 21 332 getö-

teten Personen, wobei 19 193 auf das frühere Bundesgebiet und 2 139 auf das Gebiet der ehemaligen DDR entfielen.

Diese Unfallentwicklung ist vor dem Hintergrund eines weiteren Anstiegs des Kfz-Bestandes zu sehen. Der Kfz-Bestand (ohne Mofas bzw. Mopeds) erhöhte sich nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 1. Januar 2002 bis zum 1. Januar 2003 um 0,7% auf 53,7 Mill. Fahrzeuge. Für Pkw wurde eine Zunahme um 0,6% auf 44,7 Mill. Fahrzeuge ermittelt. Mittlerweile sind in Deutschland 541 Pkw je 1 000 Einwohner zugelassen. Bei den Motorrädern hält der Zuwachs der letzten Jahre an, ihr Bestand stieg um 2,8% auf 3,7 Mill. an. Zurückgegangen ist der Bestand an Lastwagen und Sattelschleppern, und zwar um 1,0% auf 2,8 Mill. Fahrzeuge.

Alle in diesem Bericht genannten Daten zur Straßenverkehrsunfallstatistik sind vorläufige Ergebnisse, endgültige Daten werden im Juni 2004 vorliegen.

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2 258 710	2 289 474	-1,3
Unfälle mit Personenschaden .	354 440	362 054	-2,1
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden	102 592	106 591	-3,8
Übrige Sachschadensunfälle .	1 779 535	1 797 623	-1,0
Verunglückte insgesamt	468 670	483 255	-3,0
Getötete	6 618	6 842	-3,3
Schwerverletzte	85 586	88 382	-3,2
Leichtverletzte	376 466	388 031	-3,0

2 Längerfristige Entwicklung

Im längerfristigen Vergleich hat sich die Verkehrssicherheitslage deutlich verbessert: Seit dem Höchststand im Jahr 1970 mit 21 332 Getöteten in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) ist die Zahl der Verkehrstoten um 69% gesunken. Die Zahl der Verletzten nahm innerhalb

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte, Kraftfahrzeugbestand und Verkehrsleistungen

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte		Bestand an Kraftfahrzeugen ¹⁾		Fahrleistungen ²⁾	
		insgesamt	dar.: Getötete	insgesamt	dar.: Personenkraftwagen	insgesamt	dar.: Personenkraftwagen
		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	53,0	42,8	623,1	516,7
2001	375 345	501 752	6 977	54,1	44,3	620,3	511,3
2002	362 054	483 255	6 842	55,0	44,4	618,1	509,3
2003	354 440	468 670	6 618	55,2	44,7	.	.

1) Ohne Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen. – 2) Bis 1990 früheres Bundesgebiet, ab 1991 Deutschland.

dieses Zeitraums um 20% ab, und zwar von 578 032 auf 462 052. Auch mittelfristig hat sich die Lage verbessert: Seit 1991 (11 300) ist die Zahl der Verkehrstoten um 41% auf 6 618 zurückgegangen, die Zahl der Verletzten verringerte sich um 8,6% (1991 waren es 505 535 Verletzte).

Schaubild 1

Im Straßenverkehr Verunglückte und Getötete, Kraftfahrzeugbestand und Fahrleistungen
1970 = 100

Messzahlen

280
260
240
220
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20

1970 75 80 85 90 95 2000

Kfz-Bestand
Fahrleistungen¹⁾
Verunglückte
Getötete

Bruch in der Reihe bei den Fahrleistungen

1) Bis 1990 früheres Bundesgebiet, ab 1991 Deutschland.

Statistisches Bundesamt 2004 - 01 - 0470

Eine Aufgliederung der Verunglückten und Getöteten nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung ist für Deutschland insgesamt für das Jahr 1970 aufgrund fehlender detaillierter Daten nicht möglich; als Vergleichsjahr für die längerfristige Entwicklung wird deshalb das Jahr 1980 herangezogen. Im Jahr 1980 wurden mehr als doppelt so viele Personen im Straßenverkehr getötet (15 050) wie im Jahr 2003 (6 618, –56%). In allen Arten der Verkehrsbeteiligung wurden deutlich weniger Verkehrsteilnehmer getötet. Besonders günstig hat sich längerfristig die Situation für die Fußgänger verbessert: Im Jahr 2003 wurden gegenüber 1980 78% und gegenüber 1991 58% weniger Fußgänger getötet. Seit 1980 kamen 54% weniger Fahrradbenutzer (gegenüber 1991: –34%), 40% weniger Motorradbenutzer (gegenüber 1991: –4,5%) und 45% weniger Pkw-Insassen (gegenüber 1991: –44%) ums Leben. Insassen von Güterkraftfahrzeugen wurden 18% weniger getötet (gegenüber 1991: –22%).

Diese Entwicklung muss vor einem stark angestiegenen Fahrzeugbestand gesehen werden. Seit 1970 ist der Kfz-Bestand laut Kraftfahrt-Bundesamt von 20,8 Mill. um 158% auf 53,7 Mill. Fahrzeuge im Jahr 2003 angewachsen. Die Zahl der Pkw erhöhte sich von 15,1 Mill. um 196% auf 44,7 Mill. Fahrzeuge. Im Vergleichsjahr 1980 waren insgesamt 33,8 Mill. Kraftfahrzeuge zugelassen, darunter 25,9 Mill. Pkw.

Für die erbrachten Fahrleistungen liegen gesamtdeutsche Ergebnisse erst seit 1991 vor. Seitdem sind die Gesamtfahrleistungen aller Kraftfahrzeuge nach Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen von 574 Mrd. Fahrzeugkilometern um 8,0% auf etwa 620 Mrd. Fahrzeugkilometer in den Jahren 2000 bis 2003 angestiegen, dabei haben sich die Fahrleistungen der Pkw nach Schätzung der ProgTrans AG von 496 Mrd. Fahrzeugkilometern um 0,9% auf 501 Mrd. Fahrzeugkilometer (2003) erhöht. Dies ergibt eine durchschnittliche jährliche Fahrleistung für jeden in Deutschland zugelassenen Pkw von rund 11 200 km.

3 Unfallgeschehen nach Bundesländern

Die Entwicklung der Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten verlief 2003 in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich: Nur im Saarland (+1,4%) und in Rheinland-Pfalz (+0,3%) verunglückten mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2002. In allen übrigen Ländern wurden dagegen weniger Verunglückte registriert. Die stärksten Rückgänge gab es in Bremen (–7,5%), in Hamburg (–6,1%) und in Brandenburg (–5,9%).

Mehr Getötete wurden – prozentual gesehen – vor allem in Bremen (+43%), Hamburg (+29%), dem Saarland (+22%), in Thüringen (+11%) und in Sachsen-Anhalt (+10%) registriert. Weniger Verkehrsteilnehmer starben insbesondere in Baden-Württemberg (–14%), Sachsen (–11%), Brandenburg (–7,8%) und Niedersachsen sowie Berlin (jeweils –6,1%).

Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2003 nach Ländern

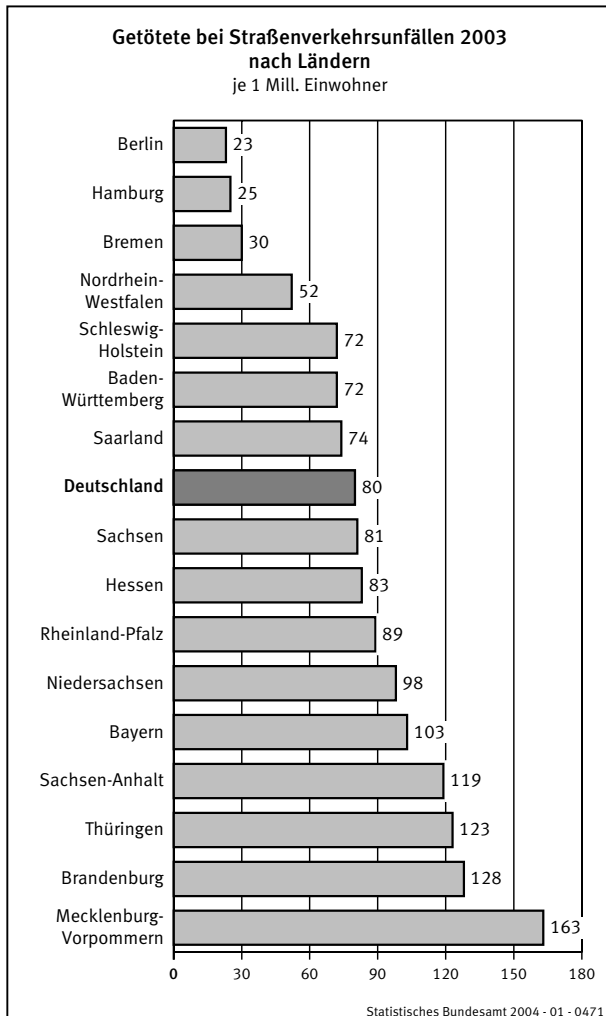
Land	Verunglückte		Dar.: Getötete		Verunglückte		Getötete	
	Anzahl	Veränderung gegenüber 2002	Anzahl	Veränderung gegenüber 2002	je 1 Mill. Einwohner ¹⁾			
					%	%	Anzahl	
Deutschland	468 670	-3,0	6 618	-3,3	5 678	80		
Baden-Württemberg	56 040	-3,1	772	-13,7	5 256	72		
Bayern	83 020	-2,2	1 274	-0,5	6 702	103		
Berlin	16 770	-4,7	77	-6,1	4 943	23		
Brandenburg	14 352	-5,9	330	-7,8	5 558	128		
Bremen	3 798	-7,5	20	+42,9	5 736	30		
Hamburg	11 481	-6,1	44	+29,4	6 641	25		
Hessen	35 158	-3,1	504	+0,6	5 772	83		
Mecklenburg-Vorpommern ..	10 728	-5,4	284	-1,7	6 149	163		
Niedersachsen	48 825	-5,1	781	-6,1	6 118	98		
Nordrhein-Westfalen	88 543	-2,2	938	-5,8	4 898	52		
Rheinland-Pfalz	24 947	+0,3	361	-0,6	6 148	89		
Saarland	6 817	+1,4	79	+21,5	6 401	74		
Sachsen	22 564	-1,9	351	-10,7	5 188	81		
Sachsen-Anhalt	14 305	-1,8	304	+10,1	5 612	119		
Schleswig-Holstein	17 943	-4,8	204	+2,5	6 371	72		
Thüringen	13 379	-2,4	295	+11,3	5 593	123		

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2002.

Im Bundesdurchschnitt verunglückten im Jahr 2003 5 678 Verkehrsteilnehmer je 1 Mill. Einwohner. Auf die jeweiligen Einwohnerzahlen bezogen verunglückten die meisten Per-

sonen in Bayern mit 6 702 und in Hamburg mit 6 641 Verunglückten je 1 Mill. Einwohner, gefolgt vom Saarland mit 6 401. Die niedrigsten Werte wurden für Nordrhein-Westfalen (4 898) und Berlin (4 943) ermittelt.

Schaubild 2



Bezogen auf die Einwohnerzahlen wurden die meisten Verkehrsteilnehmer im Jahr 2003 allerdings – wie bereits in den Vorjahren und trotz des Rückgangs der Zahl der Getöteten – in Mecklenburg-Vorpommern ums Leben. Dieser Wert lag weit über dem Bundesdurchschnitt von 80 im Straßenverkehr Getöteten je 1 Mill. Einwohner. Weit über diesem Durchschnitt lagen auch die Werte in Brandenburg mit 128, Thüringen mit 123 und Sachsen-Anhalt mit 119 im Straßenverkehr Getöteten je 1 Mill. Einwohner, weit darunter in den Stadtstaaten Berlin (23), Hamburg (25) und Bremen (30).

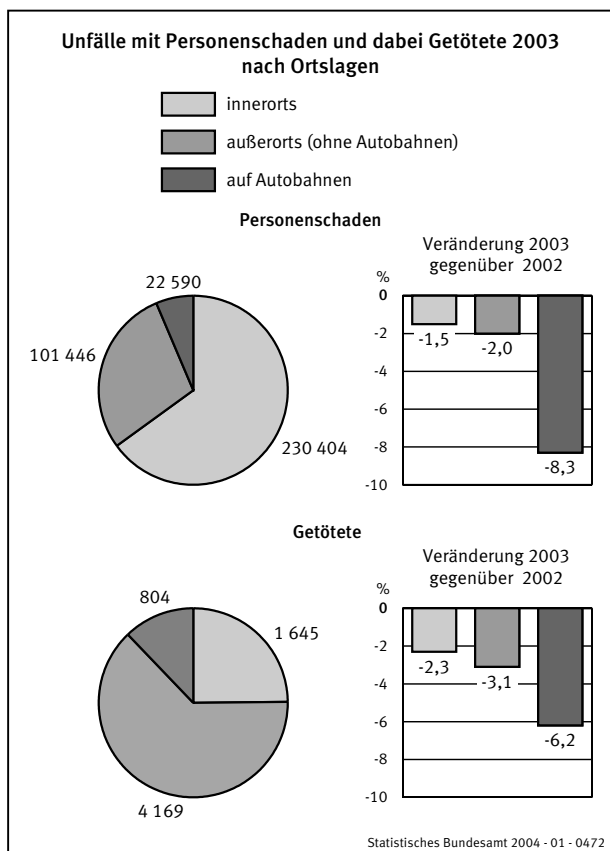
4 Unfallgeschehen nach Ortslagen

Im Jahr 2003 ereigneten sich insgesamt 2,1% weniger Unfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. Innerorts und auf den Landstraßen (außerorts ohne Autobahnen) wurden 1,5% bzw. 2,0% weniger Unfälle mit Personenschaden registriert. Auf Autobahnen wurden 8,3% weniger Unfälle mit Personenschaden von der Polizei aufgenommen.

In allen Ortslagen verringerte sich die Zahl der Verkehrstoten. Der stärkste Rückgang war prozentual mit 6,2% auf den Autobahnen zu verzeichnen, auf den Landstraßen betrug die Abnahme 3,1% und innerorts 2,3%.

Nach wie vor ereigneten sich die meisten Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (65%); hier wurden jedoch nur 25% der Getöteten registriert. Die folgenreichsten Unfälle passierten auf den Außerortsstraßen (ohne Autobahnen): Bei einem Anteil von 29% an allen Unfällen mit Personenschaden kamen hier 63% aller Verkehrstopfer ums Leben. Auf den Autobahnen wurden 6,4% aller Unfälle mit Personenschaden und 12% der Getöteten gezählt.

Schaubild 3



An dieser unterschiedlichen Verteilung der Zahl der Unfälle und der Zahl der Getöteten wird deutlich, dass die Unfallschwere auf den Außerortsstraßen u. a. wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten, aber auch wegen der personennmäßig 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 1 228 Verunglückte auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden kamen (darunter 7 Getötete, 178 Schwerverletzte und 1 043 Leichtverletzte), lag die entsprechende Zahl für die Landstraßen bei 1 476 (darunter 41 Getötete, 374 Schwerverletzte und 1 061 Leichtverletzte) und auf Autobahnen bei 1 592 (darunter 36 Getötete, 295 Schwerverletzte und 1 262 Leichtverletzte).

5 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die Dominanz des Pkw im Straßenverkehr belegt der hohe Anteil der Pkw-Benutzer an den Verkehrsoffern: 59% aller Verunglückten bzw. 57% der Verkehrstoten kamen als Pkw-Insassen zu Schaden. 14% der Getöteten waren Motorradbenutzer, 12% Fußgänger, 9% Fahrradbenutzer und 7% kamen als übrige Verkehrsteilnehmer ums Leben.

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

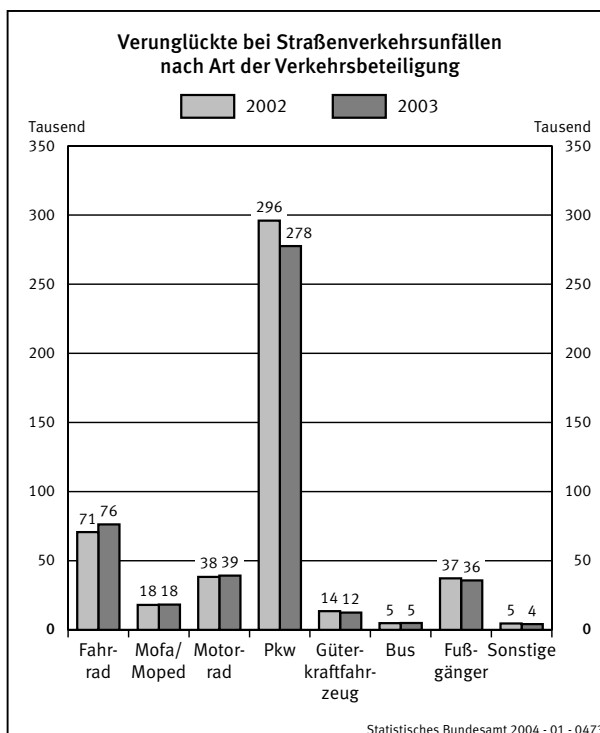
Die Entwicklung des Unfallgeschehens im Jahr 2003 wurde durch lange Schönwetterperioden, die zu einer erhöhten Verkehrsteilnahme insbesondere der Zweiradfahrer führten, stark beeinflusst. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Beteiligung dieser Fahrergruppe am Unfallgeschehen. Die allgemein positive Unfallentwicklung 2003 mit insgesamt 3% weniger Verkehrstoten als 2002 betraf daher nicht die Zweiradfahrer. Es wurden 4% mehr Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern, 5% von Fahrrädern und 2% von Mofas bzw. Mopeds getötet als 2002. Insgesamt kamen 947 Benutzer von Motorrädern, 612 von Fahrrädern und 134 von Mofas bzw. Mopeds ums Leben. Auch wurden 2003 mehr verunglückte Zweiradbenutzer als im Vorjahr registriert: Mit Fahrrädern verunglückten 7,7%, mit Motorrädern 2,4% und mit Mofas bzw. Mopeds 1,7% mehr Personen als 2002.

Für die bedeutendste Verkehrsteilnehmergruppe, die Pkw-Insassen, hat sich 2003 die Verkehrssicherheitslage weiter deutlich verbessert. Als Pkw-Insassen kamen 5% bzw. rund 200 Personen weniger im Straßenverkehr ums Leben als 2002, die Zahl der verunglückten Pkw-Insassen sank um 6,2%.

Auch Fußgänger und Insassen von Güterkraftfahrzeugen wurden seltener im Straßenverkehr getötet, die Rückgänge lagen bei 7 bzw. 9%. Die Zahl der verunglückten Fußgänger ging um 3,8% und die der verunglückten Insassen von Güterkraftfahrzeugen um 8,0% zurück.

Im Jahr 2003 kam es zu einigen spektakulären Unfällen mit deutschen Reisebussen, bei denen eine große Zahl von Reisenden getötet wurde. Da sich diese Unfälle im Ausland ereigneten, werden sie in der deutschen Straßenverkehrsunfallstatistik nicht nachgewiesen. In Deutschland wurden

Schaubild 4



2003 insgesamt 17 Businsassen getötet, dies waren 5 Personen mehr als im Vorjahr, weitere 4 908 wurden verletzt, das waren 1,9% mehr als im Vorjahr. Insgesamt verunglückten 4 925 Businsassen (+ 2,0%).

Tabelle 4: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2003 gegenüber 2002	Dar.: Getötete		Veränderung 2003 gegenüber 2002
	2003	2002		2003	2002	
	Anzahl		%	Anzahl	%	
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von Fahrrädern .. Mofas/	76 227	70 746	+7,7	612	583	+5,0
Mopeds ...	18 314	18 002	+1,7	134	131	+2,3
Motorrädern .	39 189	38 279	+2,4	947	913	+3,7
Personenkraftwagen	277 619	295 982	-6,2	3 797	4 005	-5,2
Güterkraftfahrzeuge	12 458	13 539	-8,0	221	244	-9,4
Bussen	4 925	4 829	+2,0	17	12	+41,7
Fußgänger/-innen	35 796	37 216	-3,8	814	873	-6,8
Sonstige	4 142	4 662	-11,2	76	81	-6,2
Insgesamt ...	468 670	483 255	-3,0	6 618	6 842	-3,3

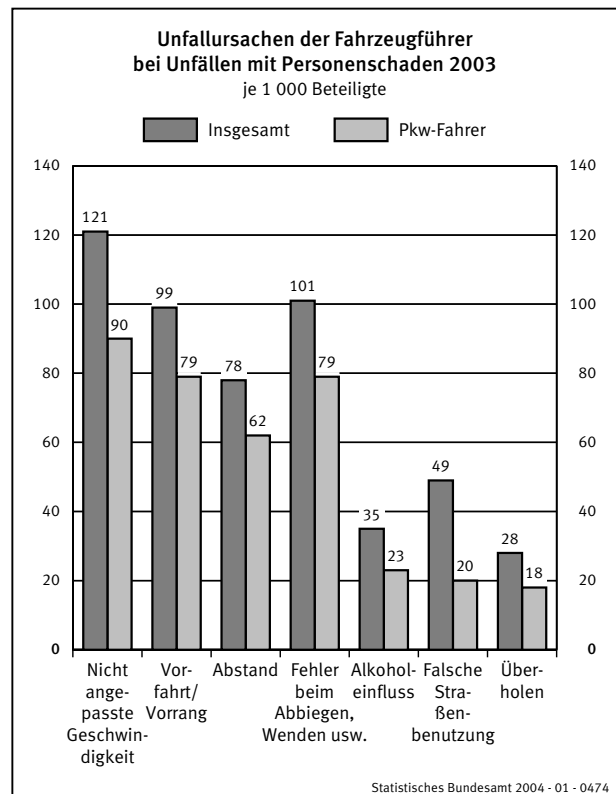
6 Unfallursachen

Mit Abstand die häufigste Unfallursache war auch im Jahr 2003 die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, sie stellte 18% der Unfallursachen von Fahrzeugführern dar. Den Fahrern wurde sie seltener als im Jahr 2002 von der Polizei angelastet (-2,6%). Zurückgegangen sind mit Ausnahme der „falschen Straßenbenutzung“ (+3,5%) alle anderen (zahlenmäßig) bedeutsamen Unfallursachen. Die stärksten Rückgänge waren bei den Unfallursachen „Abstandsfehlern“ (-6,5%), „Nebeneinanderfahren“ (-5,5%), „Alkoholeinfluss“ (-3,8%) und „Fehler beim Überholen“ (-3,3%) zu verzeichnen. Der Rückgang bei der Unfallursache „Vorfahrts- bzw. Vorrangfehler“ betrug 2,8% und bei den „Fehlern beim Abbiegen bzw. Wenden“ 0,2%.

Personenbezogene Unfallursachen der Fahrer stellte die Polizei bei Unfällen mit Personenschaden fast 443 100-mal fest, das sind durchschnittlich 1,3 Fehler je Unfall. Der größte Teil dieser Fehlverhalten, nämlich 71%, wurde entsprechend ihrer Unfallbeteiligung den Pkw-Fahrern angelastet. Dabei stellten fünf Ursachen 69% aller genannten Fehlergruppen dar. Die wichtigste Ursache war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, die 13% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer vorgeworfen wurde. Es folgten „Fehler beim Abbiegen, Wenden usw.“ (11% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer) sowie „Vorfahrtsfehler“ (11% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer). „Ungenügender Sicherheitsabstand“ wurden 9% und „Alkoholeinfluss“ 3% aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer von der Polizei angelastet.

Im längerfristigen Vergleich sind insbesondere folgende Unfallursachen zurückgegangen: Eine nicht angepasste

Schaubild 5



Geschwindigkeit wurde 1991 noch 17% der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer angelastet, 2003 waren es nur noch 13% der Pkw-Fahrer. Alkoholeinfluss wurde 1991 bei 6% der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer festgestellt, 2003 „nur“ noch bei 3% der Pkw-Fahrer. Angestiegen ist dagegen innerhalb dieses Zeitraums besonders der Anteil der Abstandsfehler von 7 auf 9%; zusammen mit dem gestiegenen Kraftfahrzeugbestand und der höheren Fahrleistung gegenüber 1991 ein Zeichen dafür, dass der Verkehr auf Deutschlands Straßen dichter geworden ist.

7 Ausgewählte Verkehrsteilnehmergruppen

Bezogen auf jeweils 1 Mill. Einwohner verunglückten 2003 in Deutschland im Durchschnitt 5 678 Personen im Straßenverkehr, darunter 80 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.

Besondere Verkehrsteilnehmergruppen im Straßenverkehr sind in erster Linie Kinder und ältere Menschen, die als die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer besonderer Aufmerksamkeit bedürfen. 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 2003 soll im Folgenden näher beleuchtet werden. Weiterhin wird das Unfallgeschehen 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. Aufgrund 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 2003 in Deutschland alle 13 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden.

Im Jahr 2003 verunglückten insgesamt 40 209 Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland, das waren 2,6% weniger als im Vorjahr. Davon wurden 32 886 leicht (-1,9%) und 7 114 schwer verletzt (-5,6%). Die Zahl der getöteten Kinder ist um 3,2% auf 209 zurückgegangen; damit kamen seit 1953 – dem ersten Jahr, in dem diese Statistik durchgeführt wurde – noch in keinem Jahr so wenige Kinder wie 2003 im Straßenverkehr ums Leben.

Tabelle 5: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		
Verunglückte	40 209	41 263	-2,6
Getötete	209	216	-3,2
Schwerverletzte ..	7 114	7 533	-5,6
Leichtverletzte ...	32 886	33 514	-1,9

7.1.2 Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die meisten Kinder verunglückten 2003 als Fahrradbenutzer, nämlich 35%. 34% wurden Opfer von Verkehrsunfällen

Tabelle 6: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		
Verunglückte	40 209	41 263	-2,6
darunter:			
Fußgänger/-innen	10 617	11 110	-4,4
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾ ...	13 978	13 557	+3,1
Insassen von Pkw	13 499	14 520	-7,0
Getötete	209	216	-3,2
darunter:			
Fußgänger/-innen	50	63	-20,6
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾ ..	47	42	+11,9
Insassen von Pkw	94	104	-9,6

1) Einschl. Mitfahrer/-innen.

als Pkw-Insassen und 26% als Fußgänger. Weitere 5% verunglückten in den übrigen Verkehrsbeteiligungsarten (u. a. Motorzweirad, Kraftomnibus).

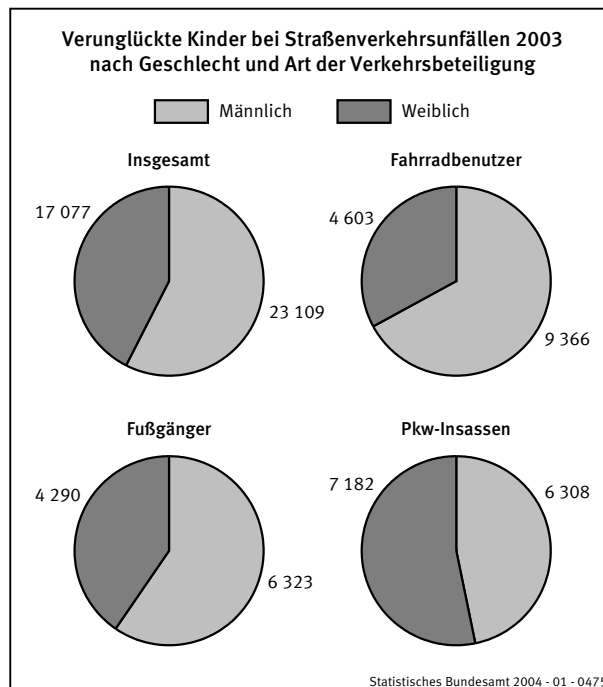
45% oder 94 der getöteten Kinder starben im Pkw, 24% bzw. 50 Kinder starben als Fußgänger, 22% bzw. 47 als Fahrradbenutzer und 9% bzw. 18 als übrige Verkehrsteilnehmer.

7.1.3 Verunglückte Kinder nach dem Geschlecht

Jungen waren auch im Jahr 2003 im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen: 58% der verunglückten Kinder waren Jungen und 42% Mädchen. Die Gründe für die höhere 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 Kinder zu Schaden kamen, so werden die geschlechtsspezifischen Unterschiede noch ausgeprägter: Insbesondere als Fahrradfahrer waren Jungen wesentlich gefährdeter als Mädchen, so waren 67% der 2003 verunglückten Fahrradfahrer Jungen und nur 33% Mädchen. Bei den verunglückten Fußgängern waren die Unterschiede nicht ganz so auffallend, aber auch hier waren Jungen (60%) stärker gefährdet als Mädchen (40%). Als Pkw-Insassen verunglückten dagegen Mädchen (53%) etwas häufiger als Jungen (47%).

Schaubild 6



7.2 Junge Erwachsene

7.2.1 Überblick

Junge Erwachsene im Alter von 18 bis unter 25 Jahren waren auch im Jahr 2003 noch immer die zentrale Risikogruppe im Straßenverkehr, sie haben das mit Abstand höchste Unfall-

risiko im Straßenverkehr. Insgesamt gehörten jeweils 21% der Verunglückten und der Getöteten zu diesen sieben Altersjahrgängen, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8% betrug.

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

Verunglückte 18- bis 24-Jährige	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		%
Verunglückte	97 960	103 889	-5,7
Getötete	1 395	1 550	-10,0
Schwerverletzte ..	17 850	18 985	-6,0
Leichtverletzte ...	78 715	83 354	-5,6

Im Jahr 2003 verunglückten in Deutschland insgesamt 97 960 18- bis 24-jährige Männer und Frauen im Straßenverkehr, das waren 5,7% weniger als 2002. Davon wurden 1 395 Personen getötet, 17 850 schwer und 78 715 leicht verletzt. Auch hier war die Verletzungsschwere rückläufig: Gegenüber 2002 wurden 10% weniger junge Erwachsene getötet, 6,0% weniger schwer verletzt und 5,6% weniger leicht verletzt.

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 1 464 18- bis 24-Jährige im Straßenverkehr, dies waren mehr als zweieinhalbmals so viele, wie der durchschnittliche Wert für die Gesamtbevölkerung beträgt (568). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch. Je 1 Mill. Einwohner dieser Altersgruppe wurden 208 18- bis 24-Jährige im Straßenverkehr getötet, im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mit 80 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 verun-

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

Verunglückte 18- bis 24-Jährige	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		%
Verunglückte	97 960	103 889	-5,7
darunter:			
Fußgänger/-innen	3 338	3 488	-4,3
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾	7 562	6 977	+8,4
Motorradfahrer/-innen ¹⁾ ..	6 391	6 453	-1,0
Insassen von Pkw	75 400	81 107	-7,0
Getötete	1 395	1 550	-10,0
darunter:			
Fußgänger/-innen	51	67	-23,9
Fahrradfahrer/-innen ¹⁾ ..	26	22	+18,2
Motorradfahrer/-innen ¹⁾ ..	155	154	+0,6
Insassen von Pkw	1 136	1 261	-9,9

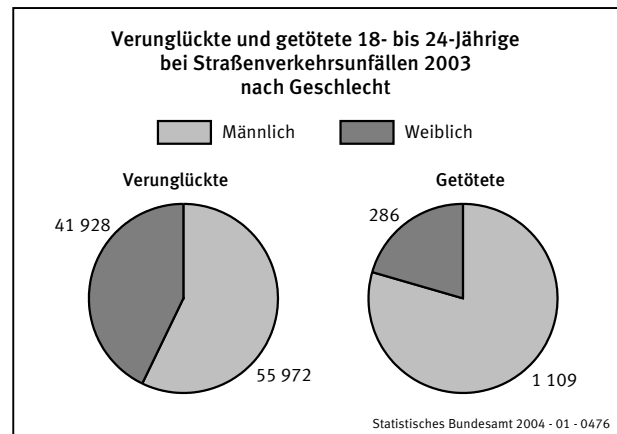
1) Einschl. Mitfahrer/-innen.

glückten 2003 77% oder 75 400 als Pkw-Insassen. Mit dem Fahrrad bzw. Motorrad verunglückten 7,7 bzw. 6,5% der jungen Erwachsenen und als Fußgänger 3,4%. Noch höher sind die Anteile bei den Getöteten: Als Pkw-Insassen wurden 81% und als Motorradfahrer 11% der jungen Verkehrsteilnehmer getötet.

7.2.3 Verunglückte junge Erwachsene nach dem Geschlecht

Junge Männer sind erheblich gefährdeter als junge Frauen: Von den im Jahr 2003 verunglückten 18- bis 24-Jährigen waren 57% männlichen und 43% weiblichen Geschlechts. Auch die Unfallschwere ist bei den jungen Männern erheblich größer als bei den Frauen. Dies verdeutlichen die Zahlen der Getöteten. 79% der Verkehrstoten des vergangenen Jahres in diesem Alter waren Männer und nur 21% Frauen.

Schaubild 7



7.3 Senioren

7.3.1 Überblick

Die demographische Entwicklung zeigt eine stetige Zunahme der Zahl älterer Menschen. Senioren sind nicht nur als Fußgänger und Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln „passive“ Teilnehmer am Straßenverkehr. Viele von ihnen nehmen mit ihrem eigenen Pkw im 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 2003 verunglückten insgesamt 40 158 ältere Menschen im Alter von 65 oder mehr Jahren im Straßenverkehr, das waren 3,8% mehr als im Jahr 2002. Davon wurden 28 459 Senioren leicht (+4,8%) und 10 373 schwer verletzt (-0,7%). Die Zahl der getöteten Senioren ist um 7,3% auf 1 326 gestiegen. 9% aller Verunglückten waren Senioren, ihr Anteil an den Todesopfern betrug allerdings 20%.

Bezogen auf je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 278 Senioren im Straßenverkehr, damit verunglückten deutlich weniger ältere Menschen als im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung mit 568 Verunglückten je

Tabelle 9: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Senioren und Seniorinnen

Verunglückte Senioren/Seniorinnen von 65 und mehr Jahren	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		
Verunglückte	40 158	38 703	+3,8
Getötete	1 326	1 236	+7,3
Schwerverletzte ...	10 373	10 301	+0,7
Leichtverletzte	28 459	27 166	+4,8

100 000 Einwohner. Weitaus größer als bei jüngeren Menschen ist aber die Gefahr, dass ältere Menschen bei einem Unfall schwer verletzt werden oder gar ums Leben kommen. So wurden 26% der älteren Verkehrstopfer schwer verletzt und 3,3% getötet. Von den Verunglückten der übrigen Altersgruppen wurden 18% schwer verletzt und 1,2% getötet. Bezogen auf je 100 000 Einwohner der Altersgruppe wurden 9 Senioren im Straßenverkehr getötet (Gesamtbewölkerung: 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 kamen 2003 als Pkw-Insassen zu Schaden, nämlich 19 695 bzw. 49%. Anteilsmäßig wesentlich häufiger als die jüngeren verunglückten ältere Menschen als Fahrradfahrer (24% bzw. 9 802) oder als Fußgänger (16% bzw. 6 606). 4 055 bzw. 10% verunglückten in den übrigen Verkehrsbeteiligungsarten.

Tabelle 10: Bei Straßenverkehrsunfällen 2003 verunglückte Senioren und Seniorinnen im Alter von 65 und mehr Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht

Art der Verkehrsbeteiligung	Insgesamt ¹⁾	Männer	Frauen
Verunglückte	40 158	19 495	20 633
Fußgänger/-innen	6 606	2 285	4 314
Fahrradfahrer/-innen ²⁾	9 802	5 316	4 480
Insassen von Pkw	19 695	9 419	10 262
Übrige	4 055	2 475	1 577
Getötete	1 326	776	549
Fußgänger/-innen	392	167	225
Fahrradfahrer/-innen ²⁾	273	185	88
Insassen von Pkw	567	345	221
Übrige	94	79	15

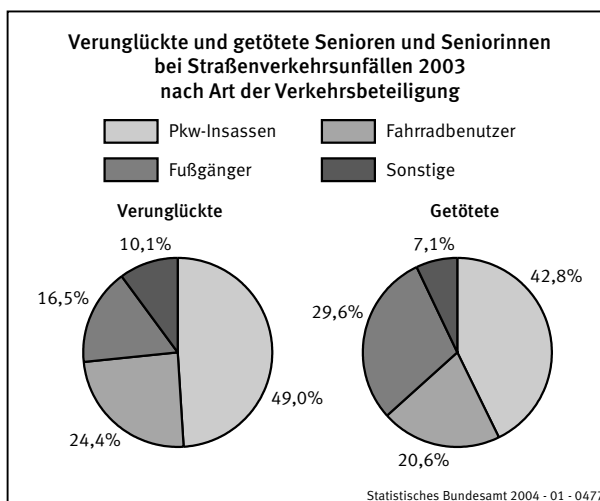
1) Einschl. ohne Angabe des Geschlechts. – 2) Einschl. Mitfahrer/-innen.

Die meisten getöteten Senioren wurden mit 567 bzw. 43% als Pkw-Insassen gezählt, 392 bzw. 30% starben als Fußgänger. Hier ist die Verletzungsschwere bei den älteren Menschen besonders hoch: Während im Durchschnitt 1% der verunglückten unter 65-jährigen Fußgänger (bzw. jeder 69.) an den Unfallfolgen verstarb, waren es bei den Senio-

ren 6% (bzw. jeder 17.). 273 bzw. 21% der getöteten Senioren waren Fahrradfahrer.

Fast die Hälfte aller getöteten Fußgänger (48%) und Fahrradfahrer (45%) war mindestens 65 Jahre alt. Bei den getöteten Pkw-Insassen gehörte etwa jede(r) Siebte zur Altersgruppe der Senioren (15%).

Schaubild 8



7.3.3 Verunglückte Senioren nach dem Geschlecht

49% der verunglückten älteren Menschen waren Männer und 51% Frauen. Bei den Getöteten war das Verhältnis der beiden Geschlechter umgekehrt: 59% der Getöteten waren Männer und 41% Frauen. Wie in den übrigen Altersgruppen sind auch bei den Senioren Männer erheblich gefährdeter als Frauen. Bezogen auf je 100 000 Einwohner des jeweiligen Geschlechts im Alter von 65 und mehr Jahren verunglückten 340 Männer und 237 Frauen. Noch gravierender ist der Unterschied bei den getöteten Senioren: Je 1 Mill. Einwohner wurden 135 Männer im Straßenverkehr getötet, aber „nur“ 63 Frauen. Die Gründe hierfür dürften im unterschiedlichen Verkehrsverhalten der Männer und Frauen zu suchen sein, das u. a. deutlich wird bei der Häufigkeit und der Art der Teilnahme am Verkehr.

Auch in Bezug zur Art der Verkehrsbeteiligung ergeben sich bei den Getöteten deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede: Männliche Senioren wurden am häufigsten als Pkw-Insassen getötet, nämlich zu 44%, als Fahrradfahrer verstarben 24% und als Fußgänger 22%. Seniorinnen kamen dagegen am häufigsten als Fußgängerinnen ums Leben, und zwar zu 41%, als Pkw-Insassen zu 40% und zu 16% als Fahrradfahrerinnen.

7.4 Verunglückte Zweiradbenutzer

7.4.1 Verunglückte Motorradbenutzer

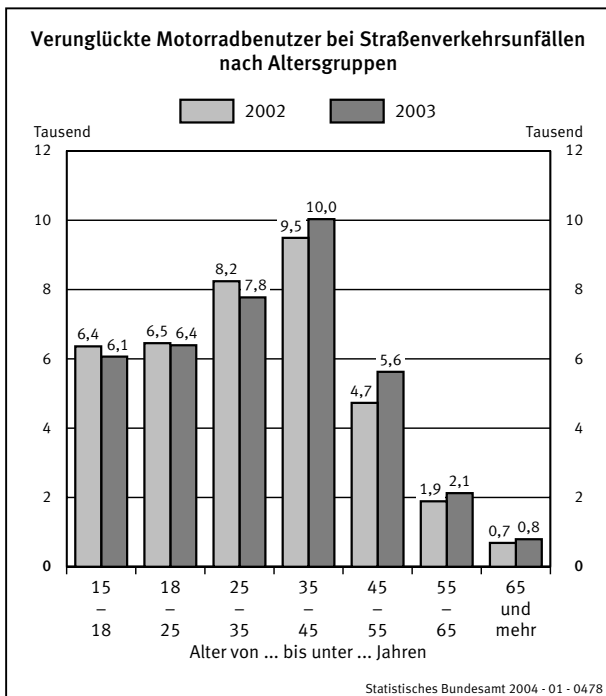
Motorradfahrer sind im Straßenverkehr besonders gefährdet, aufgrund der technischen Konzeption eines Zweirades ist der passive Unfallschutz, zum Beispiel durch fehlende Knautschzonen und Sicherheitsgurte, stark eingeschränkt.

Im Jahr 2003 verunglückten 39 189 Motorradbenutzer; 947 von ihnen wurden getötet. Damit stellen sie 8% aller verunglückten und 14% aller getöteten Verkehrsteilnehmer. Gegenüber 2002 verunglückten 2,4% mehr Motorradbenutzer und es wurden 3,7% mehr getötet. Der Trend zum Motorrad hielt auch letztes Jahr weiter an: Der Bestand an Motorrädern stieg Anfang des Jahres 2003 im Vergleich zum Vorjahr um 2,8% auf 3,7 Mill. Fahrzeuge.

Eine mögliche Messzahl für das Unfallrisiko der Verkehrsteilnehmer ist die Relation der Verunglückten zum jeweiligen Fahrzeugbestand. Danach waren in Deutschland die Benutzer von Motorrädern mit 11 Verunglückten je 1000 Fahrzeuge im Vergleich zu denen von Mofas/Mopeds (12), von Pkw (6) sowie von Güterkraftfahrzeugen (4) am meisten gefährdet.

In allen Altersgruppen unter 35 Jahren verunglückten weniger Motorradbenutzer als im Vorjahr, in allen Altersgruppen darüber mehr. Besonders hoch war mit 19% 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 (15% zählen zu den 15- bis 17-Jährigen und 16% zu den 18- bis 24-Jährigen), der Anteil der über 35-Jährigen beträgt aber mittlerweile 47%, während es im Jahr 1991 nur 11% gewesen waren.

Schaubild 9



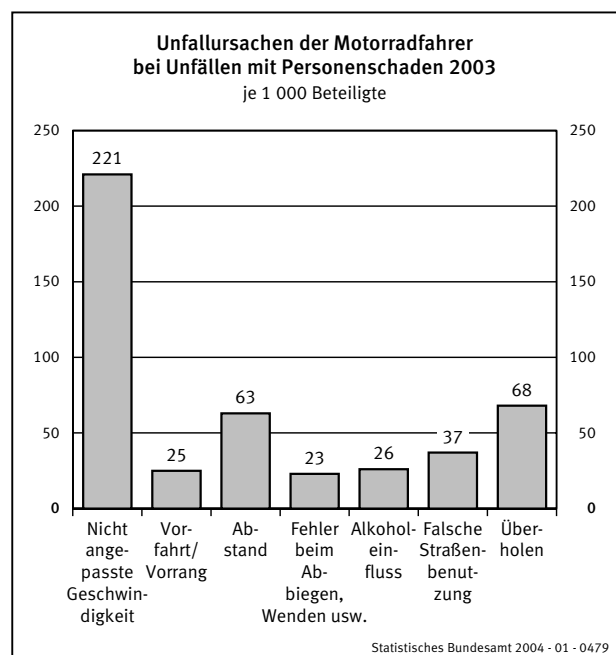
In den mittleren Altersgruppen der 35- bis 54-Jährigen wurden auch mehr Motorradbenutzer getötet; der höchste Anstieg war jedoch bei den 25- bis 34-Jährigen mit 13% zu registrieren. Die Anzahl der getöteten 18- bis 24-jährigen Motorradbenutzer blieb in etwa konstant (+0,6%). In allen

übrigen Altersgruppen kamen dagegen weniger Motorradbenutzer ums Leben. Es wurden 35% weniger Motorradbenutzer in der Altersgruppe der Senioren, 24% weniger 55- bis 64-jährige und 14% weniger 15- bis 17-jährige Motorradbenutzer getötet.

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 2003 zu Schaden kamen, betrug der entsprechende Anteil bei Benutzern von Motorrädern 77% und von Fahrrädern 70%. Der besonders starke jahreszeitliche Bezug der Unfallhäufigkeit bei Motorrädern 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 Motorräder war 2003 der Juni (15% der Verunglückten); im Januar (1,5%) war die Unfallgefahr am geringsten.

Fast alle Hauptunfallursachen wurden den Fahrern von Motorrädern im Jahr 2003 häufiger von der Polizei angelesen als im Vorjahr. Die Zunahme betrug bei der „falschen Straßenbenutzung“ 7,9%, bei der „nicht angepassten Geschwindigkeit“ 5,7%, bei den „Abstandsfehlern“ 5,2% und bei den „Überholfehlern“ 4,6%. Seltener als im Vorjahr missachteten Motorradfahrer die „Vorfahrt“ (-6,9%) oder standen unter „Alkoholeinfluss“ (-0,1%).

Schaubild 10



Die häufigste Unfallursache war 2003 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 Motorradfahrern vorgeworfen wurde. Die weiteren Unfallursachen waren „Abstandfehler“ (6%), „falsche Straßenbenutzung“ (4%) sowie „Alkoholeinfluss“ und „Vorfahrt-/Vorrangfehler“ (jeweils 3%).

7.4.2 Verunglückte Fahrradbenutzer

In den letzten Jahren ist die Fahrradnutzung in Deutschland deutlich angestiegen. Nach Schätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung ist der Fahrradbestand in Deutschland innerhalb von elf Jahren um 15% von 64,2 Mill. Fahrrädern im Jahr 1991 auf 74,1 Mill. Fahrräder im Jahr 2002 angestiegen.

Mit der gestiegenen Fahrradnutzung ist als negative Folgeerscheinung auch die Zahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Fahrradfahrer angewachsen: So verunglückten 1980 in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) 54 583 Fahrradbenutzer im Straßenverkehr, 2003 waren es dagegen 76 227 (+ 40%).

Erfreulicherweise sind in diesem Zeitraum jedoch die Getötetenzahlen drastisch gesunken, und zwar um 54% von 1 338 auf 612. 14 793 Fahrradfahrer wurden im Jahr 2003 schwer und weitere 60 822 leicht verletzt. Damit verunglückten 7,7% mehr Fahrradbenutzer als im Vorjahr; bei den Getöteten betrug der Anstieg 5,0%, bei den Schwerverletzten 5,5% und bei den Leichtverletzten 8,3%. Jede(r) sechste Verunglückte und jede(r) elfte Getötete im Straßenverkehr war 2003 ein Fahrradbenutzer.

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 hochwertigen Rädern – erheblich häufiger Erwachsene im Alter zwischen 18 und 45 Jahren am Unfallgeschehen als Fahrradfahrer beteiligt. 37% der verunglückten Fahrradbenutzer zählten im Jahr 2003 zu dieser Altersgruppe. 18% waren Kinder unter 15 Jahren, 8% waren 15- bis 17-Jährige und 24% waren 55 Jahre und älter.

In allen Altersgruppen verunglückten mehr Fahrradbenutzer als im Vorjahr. Die höchsten Zunahmen wurden bei den 35- bis 44-Jährigen und bei den 45- bis 55-Jährigen (jeweils +13%) sowie bei den Seniorinnen und Senioren (+11%) festgestellt.

Letztere stellen ein besonderes Problemfeld dar. Aufgrund ihrer körperlichen Konstitution nimmt die Unfallschwere bei älteren Menschen im Vergleich zu jungen Menschen rapide zu. 13% der verunglückten Fahrradfahrer (9 802) waren im Jahr 2003 65 Jahre und älter, aber fast jeder zweite getötete Fahrradfahrer (273 Personen oder 45%) zählte zu dieser Altersgruppe.

8 Alkoholunfälle

8.1 Überblick

2003 wurden deutlich weniger Alkoholunfälle, das heißt Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss gestanden hat, registriert als im Vorjahr. Insgesamt wurden in Deutschland 59 674 Unfälle von der Polizei aufgenommen, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Das waren 2,6% aller polizeilich registrierten Unfälle. Während die Gesamtzahl der Unfälle um 1,3% abnahm, verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle um 5,1%. Von den polizeilich registrierten Alkoholunfällen waren 35 441 Unfälle mit nur Sachschaden (- 5,6%). Bei 24 233 Alkoholunfällen entstand Personenschaden (- 4,3%), dabei wurden 21 891 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt (- 4,7%), 9 331 schwer verletzt (- 6,2%) und 814 getötet (- 12,7%).

Schaubild 11

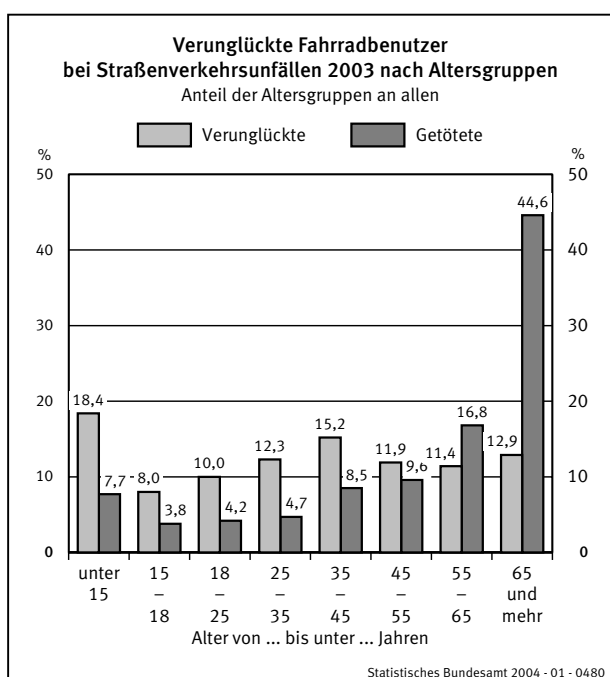


Tabelle 11: Alkoholunfälle im Straßenverkehr¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	2003	2002	Veränderung 2003 gegenüber 2002
	Anzahl		
Alkoholunfälle insgesamt ..	59 674	62 873	- 5,1
mit Sachschaden	35 441	37 540	- 5,6
mit Personenschaden ...	24 233	25 333	- 4,3
dabei Verunglückte	32 036	33 862	- 5,4
Getötete	814	932	- 12,7
Schwerverletzte	9 331	9 953	- 6,2
Leichtverletzte	21 891	22 977	- 4,7

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

Trotz dieser starken Rückgänge starben 2003 in Deutschland immer noch 12% 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 241 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den Alkoholunfällen mit Personenschaden 34 Getötete und 385 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-Promillegrenze im Straßenverkehr. Entgegen weit verbreiteten Vorstellungen konnte bisher schon und kann weiterhin die Polizei auch 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 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 Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden ist in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) von 1980 bis 1987 zurückgegangen. Von 1987 bis 1990 ist 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 Zahl der Alkoholunfälle. Dieser Anstieg war wesentlich stärker als der der Unfallentwicklung insgesamt. Seit 1992 sind die Alkoholunfallzahlen in Deutschland (mit Ausnahme eines geringfügigen Anstiegs 1993) wieder rückläufig; sie sind im Jahr 2003 auf den niedrigsten Stand seit 1975 gefallen.

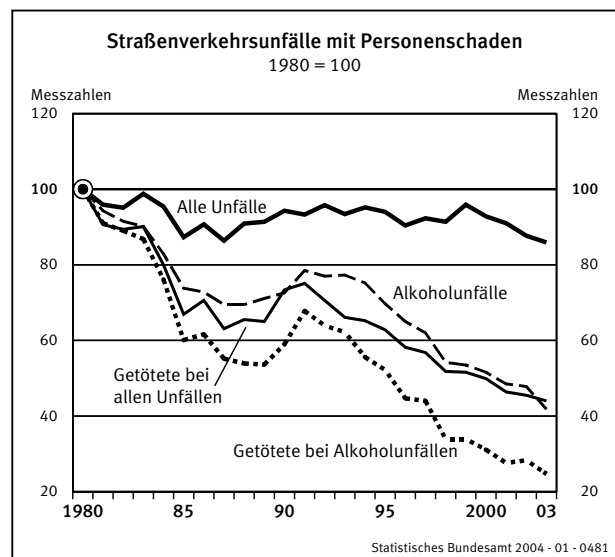
In den 1990er-Jahren hat sich die zulässige Promillegrenze geändert. In den neuen Ländern und Berlin-Ost galt bis zum 31. Dezember 1992 die 0,0-Promillegrenze. Erst danach galt eine bundeseinheitliche Regelung (siehe oben).

Seit 1980 hat sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden von 53 021 auf 24 233 im Jahr 2003 (-54%) verringert. Der Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden an allen Unfällen mit Personenschaden fiel von 13% im Jahr 1980 auf 7% im Jahr 2003. Bei Alkoholunfällen verunglückten im Jahr 2003 58% weniger Personen als 1980, nämlich 32 036 (2003) gegenüber 76 174 (1980). Noch stärker ver-

ringerte sich in diesem Zeitraum die Zahl der bei Alkoholunfällen getöteten Personen, und zwar um 75% von 3 290 (1980) auf 814 (2003). 1980 starben 22% der Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, 2003 waren es 12%.

Auch in der mittelfristigen Betrachtung seit 1991 haben sich die Alkoholunfälle mit Personenschaden merklich verringert, und zwar um 42%. Innerhalb dieses Zeitraums sank die Zahl der dabei Verunglückten um 45% und die der Getöteten um 63%.

Schaubild 12



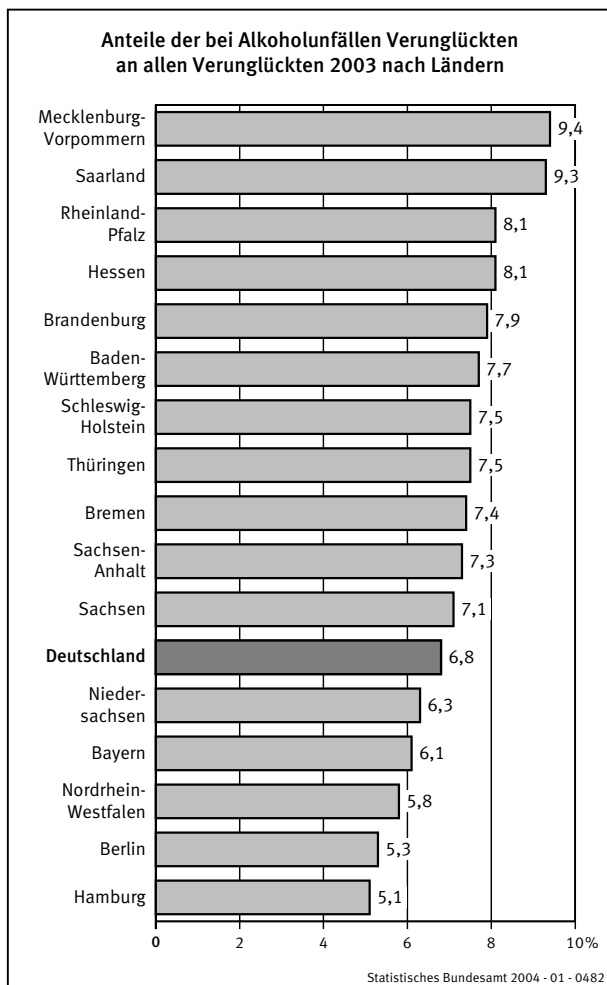
8.3 Alkoholunfälle nach Bundesländern

Nur in Schleswig-Holstein (+8,1%), in Rheinland-Pfalz (+6,0%) und im Saarland (+4,8%) ereigneten sich im Jahr 2003 mehr Alkoholunfälle mit Personenschaden als im Vorjahr. In allen übrigen Bundesländern wurden weniger Alkoholunfälle mit Personenschaden als im Vorjahr von der Polizei aufgenommen. Die stärksten Rückgänge wurden in Mecklenburg-Vorpommern (-15%), in Sachsen-Anhalt (-13%), in Thüringen (-12%) und in Brandenburg (-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 Niedersachsen (jeweils 6%) ermittelt. Deutlich höher als im Bundesdurchschnitt von 7% waren die Anteilswerte in Mecklenburg-Vorpommern und dem Saarland (jeweils 9%).

Auch bei der Unfallschwere, ausgedrückt in der Kennzahl „Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden“, sind große Unterschiede zwischen den Bundesländern festzustellen, die zum Teil durch unterschiedliche Siedlungsstrukturen bedingt sind. Zudem sind Außerortsunfälle im Allgemeinen wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten schwerer. Am höchsten war die Unfallschwere in Bayern. Hier starben 51 Personen je 1 000 Alkoholunfälle mit Per-

Schaubild 13



sonenschaden. In Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz kamen jeweils 40 Personen und in Niedersachsen 39 Personen je 1 000 Alkoholunfälle ums Leben. Am geringsten war die Unfallschwere in den Stadtstaaten Bremen (9 Getötete je 1 000 Alkoholunfälle) und Berlin (14) sowie in Nordrhein-Westfalen (22). Im Bundesdurchschnitt wurden 34 Getötete je 1 000 Alkoholunfälle ermittelt. [u](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2004

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

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

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

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

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
- E-Mail: info@destatis.de