

Dipl.-Volkswirtin Ingeborg Vorndran

Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2006

Weniger Unfälle auf deutschen Straßen

Die Entwicklung des Unfallgeschehens in Deutschland verläuft seit längerem positiv. Die Zahl der von der Polizei erfassten Unfälle insgesamt ist zwar in den letzten 15 Jahren nur leicht um 3,3% zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum wurden aber 15% weniger Unfälle mit Personenschaden, 16% weniger Verletzte und 55% weniger Unfalltote gezählt. Die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr sinkt seit 1970 – mit wenigen Ausnahmehahren – kontinuierlich und hat im Jahr 2006 einen neuen Tiefststand erreicht. Dennoch verloren im letzten Jahr 5 091 Menschen in Deutschland ihr Leben als Folge eines Straßenverkehrsunfalls. Das waren durchschnittlich 14 Tote pro Tag.

Das Unfallgeschehen 2006 im Überblick

Im Jahr 2006 nahm die Polizei insgesamt 2,24 Mill. Unfälle auf, das waren 0,8% weniger als im Jahr 2005. Mehr als vier Fünftel aller Unfälle, zu denen die Polizei 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 gegenüber dem Vorjahr um 3,6% auf 96 460 zurückgegangen, während die Zahl der übrigen Sachschadensunfälle um 0,3% auf 1,8 Mill. gesunken ist.

Weiterhin rückläufig ist die Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde. Im Jahr 2006 ereigneten sich 327 984 Unfälle mit Personenschaden, das entspricht einem Rückgang um 2,6% gegenüber dem Vorjahr. Dabei verunglückten 427 428 Personen, 2,6% weniger als ein Jahr zuvor. Um 5% auf 5 091 zurückgegangen

Tabelle 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2006	2005	Veränderung 2006 gegenüber 2005
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle			
insgesamt	2 235 318	2 253 992	-0,8
Unfälle mit Personenschaden	327 984	336 619	-2,6
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (i. e. S.)	96 460	100 073	-3,6
sonstige Sachschadensunfälle	1 791 979	1 797 892	-0,3
Verunglückte insgesamt	427 428	438 804	-2,6
Getötete	5 091	5 361	-5,0
Schwerverletzte	74 502	76 952	-3,2
Leichtverletzte	347 835	356 491	-2,4

ist im Jahr 2006 die Zahl der Getöteten. So wenig Verkehrstote gab es seit Wiedereinführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 noch nie. Auch die Anzahl der Verletzten hat sich gegenüber dem Vorjahr reduziert: Es wurden 74 502 Schwerverletzte (-3,2%) und 347 835 Leichtverletzte (-2,4%) gezählt.

Rückblick: 100 Jahre Unfallstatistik

1886 wurde das erste Automobil patentiert. 20 Jahre danach sah sich die Regierung des Deutschen Reiches aufgrund der zunehmenden Motorisierung veranlasst, eine „Statistik der beim Betrieb von Kraftfahrzeugen vorkommenden schädigenden Ereignisse“ zu erheben. Am 1. April 2006 waren es genau 100 Jahre her, dass die Straßenverkehrsunfallstatistik in Deutschland eingeführt wurde. Wenige

Monate später, ab Januar 1907, wurde zum ersten Mal auch der Kraftfahrzeugbestand erhoben.

Im ersten Berichtsjahr (1. Oktober 1906 bis 30. September 1907) wurden 4 864 schädigende Ereignisse gezählt, bei denen 145 Personen getötet und 2 419 verletzt wurden. Die Bestandsstatistik ermittelte für den ersten Stichtag 27 026 zugelassene Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich. Je 10 000 Fahrzeuge des Bestands wurden demzufolge 54 Unfalldtote registriert. Sechs Jahre später wurden bereits 11 785 schädigende Ereignisse mit 504 Getöteten und 6 313 Verletzten gezählt. Der Kraftfahrzeugbestand hatte bis zum 1. Januar 1914 auf 93 072 Fahrzeuge zugenommen.

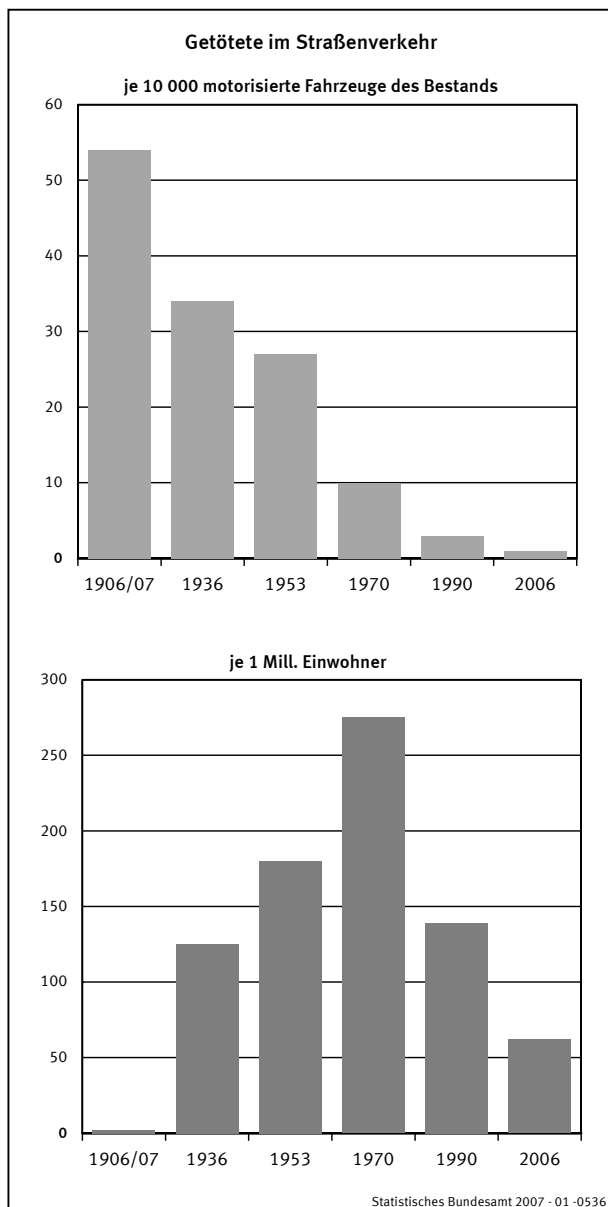
Die Unfallstatistik wurde 1914 wegen des Kriegsbeginns, zumindest auf Reichsebene, für viele Jahre unterbrochen. Erst Mitte der 1930er-Jahre lagen wieder Ergebnisse vor: Der Kraftfahrzeugbestand hatte 1936 die Zahl von 2,5 Mill.

erreicht, die Unfallzahl war auf rund 267 000 gestiegen. Fast 174 000 Verletzte und 8 388 Getötete waren die Bilanz. Auf den Bestand bezogen kamen damals 34 Menschen je 10 000 Fahrzeuge ums Leben. Die Statistik für 1938 konnte – wieder wegen Kriegsbeginns – nicht mehr fertiggestellt werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zuerst in der Britischen Zone ab 1947 Unfälle und ihre Folgen erfasst, nach und nach kamen andere Länder dazu.

Für 1953 lässt sich das erste Bundesergebnis (nach dem heutigen Gebietsstand) errechnen: 12 631 Verkehrstote bei einem Kraftfahrzeugbestand von fast 4,8 Mill. bedeuteten 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 gezählt, der Kraftfahrzeugbestand hatte inzwischen auf 20,8 Mill. zugenommen. Je 10 000 Fahrzeuge des Bestands wurden somit 10 Getötete registriert. Seitdem ist die Zahl der Verkehrstoten permanent gesunken. Die Zahl der motorisierten Fahrzeuge stieg auf 56,7 Mill. im Jahr 2006. Bezogen auf den Kraftfahrzeugbestand gab es weniger als einen Getöteten je 10 000 Fahrzeuge. Damit war das auf den jeweiligen Kraftfahrzeugbestand bezogene Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, im ersten Berichtsjahr der Straßenverkehrsunfallstatistik 1906/1907 fast 60-mal höher als im Jahr 2006.

Wird die Entwicklung der Zahl der Getöteten in den letzten 100 Jahren ins Verhältnis zur Bevölkerungsentwicklung gesetzt, so zeigt sich, dass das bevölkerungsbezogene Risiko, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, unterschiedlich verlief: Im ersten Berichtsjahr wurden etwa 2 Getötete je 1 Mill. Einwohner gezählt. Danach stieg dieser Wert ständig und erreichte im Jahr 1970 den bisherigen Höchststand mit 275 Getöteten je 1 Mill. Einwohner. Seitdem sinkt das bevölkerungsbezogene Unfallrisiko im Straßenverkehr kontinuierlich. Im Jahr 2006 wurden 62 Verkehrstote je 1 Mill. Einwohner ermittelt, das ist weniger als ein Viertel des Wertes von 1970.

Schaubild 1

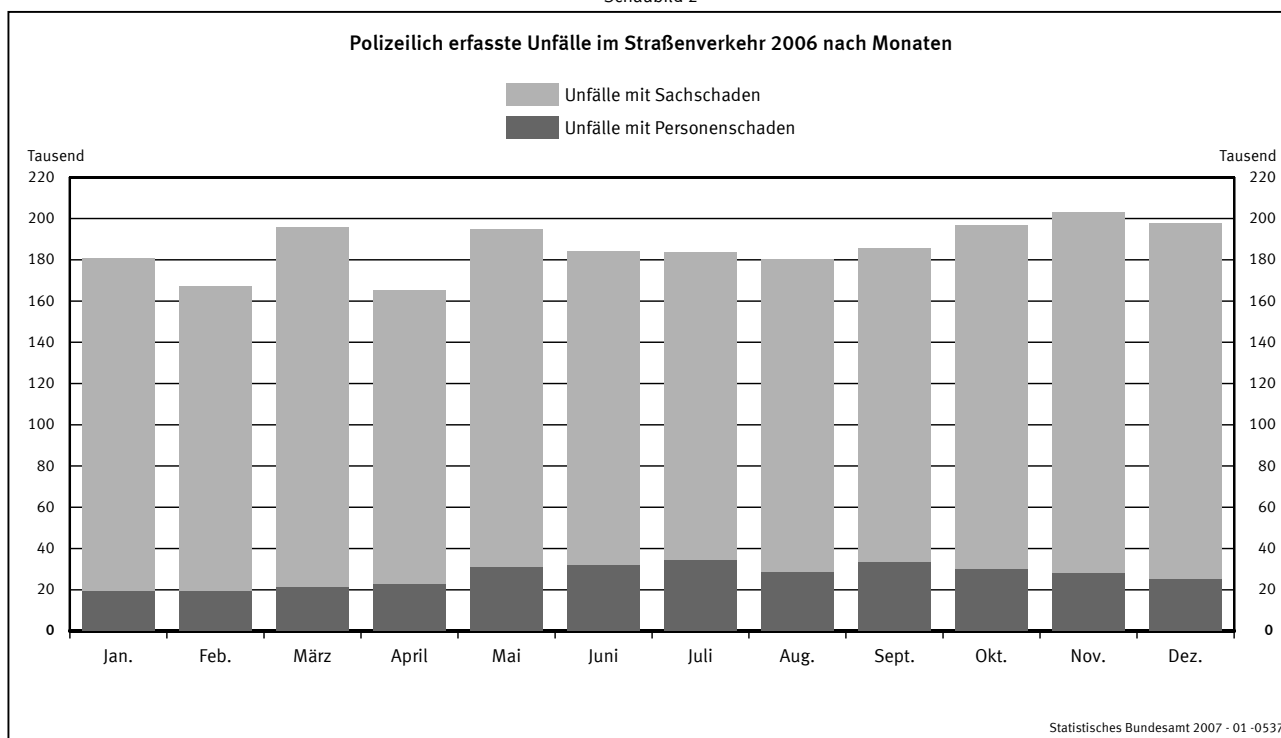


November ist der unfallträchtigste Monat

Wie das Schaubild 2 zeigt, unterliegt das Unfallgeschehen saisonalen Schwankungen.

Im Jahr 2006 ereigneten sich mit einem Anteil von 9,1% die meisten polizeilich erfassten Unfälle im November, gefolgt von den Monaten Dezember (8,9%) und Oktober (8,8%). Die höhere Unfallzahl in den Herbst- bzw. Wintermonaten ist vor allem auf mehr Unfälle mit ausschließlich Sachschaden zurückzuführen. Dagegen gibt es in den Sommermonaten mehr Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kommen. Im Jahr 2006 gab es die meisten Personenschadensunfälle (10%) im Juli. Analog dazu wurden in diesem Monat mit 43 820 Verletzten (10%) und 543 Getöteten (11%) auch die meisten Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen gezählt. Grund für diese jahreszeitlich unterschiedliche Häufung von Unfällen sind die Witterungsverhältnisse. Bei schlechtem Wetter, insbesondere bei winterlichen Straßenverhältnissen, werden insgesamt mehr Unfälle registriert,

Schaubild 2



diese sind aber häufig weniger folgenschwer, da nicht so schnell gefahren wird und weniger ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Zweiradfahrer) beteiligt sind.

Außerorts geschehen weniger Unfälle, aber mit schwerwiegenderen Unfallfolgen

Von den 327 984 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2006 ereigneten sich 68 % innerhalb geschlossener Ortschaften, 26 % auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften und 6,2 % auf Autobahnen. Anders sieht diese Verteilung bei den im Straßenverkehr ums Leben gekommenen aus: 60 % starben bei Unfällen auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, 27 % auf Innerortsstraßen und 13 % bei Autobahnunfällen. Dies zeigt, dass das Todesrisiko bei Unfällen außerorts – wegen der höheren Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden – im Berichtsjahr 2006 fast dreimal so hoch war wie bei Unfällen in geschlossenen Ortschaften (siehe Schaubild 3 auf S. 682).

Im Vergleich zu 2005 sind die Unfälle mit Personenschaden im letzten Jahr innerorts um 1,9 % auf 221 504, auf Autobahnen um 2,4 % auf 20 434 und auf Landstraßen außerorts um 4,2 % auf 86 046 zurückgegangen. Bei den Getöteten war der stärkste Rückgang mit 5,9 % bei Unfällen innerorts zu verzeichnen; hier wurden im letzten Jahr 1 384 Personen tödlich verletzt. Auf Autobahnen kamen 645 (–2,6 %) und auf Landstraßen außerorts 3 062 (–5,1 %) Menschen ums Leben.

Die meisten Personenschadensunfälle innerhalb von Ortschaften passierten an Straßeneinmündungen (25 %) und Kreuzungen (24 %), weitere 10 % an Grundstücksein- und -ausfahrten. Damit ereigneten sich 59 % der Unfälle mit verletzten bzw. getöteten Personen innerorts an diesen drei charakteristischen Unfallstellen, 569 Personen (41 % aller innerorts Getöteten) verloren dabei ihr Leben. Die Tatsache, dass an diesen typischen Unfallstellen auch mehr als zwei Drittel (68 %) aller Sachschadensunfälle im engeren Sinne gezählt wurden, lässt zwar auf ein hohes Unfallrisiko, jedoch auf eine geringere Unfallschwere schließen.

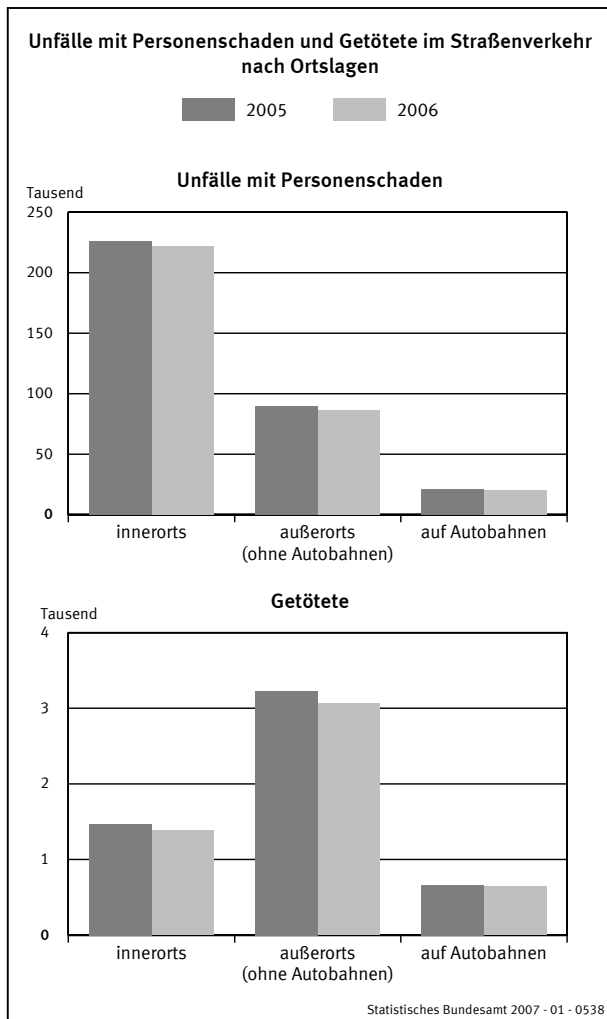
In innerörtlichen Kurven wurden zwar nur 6,4 % aller Unfälle mit Personenschaden gezählt, doch starben hier 17 % aller bei Verkehrsunfällen innerorts Getöteten.

Auch außerhalb von Ortschaften waren Kurven mit einem Unfallanteil von 26 % die Unfallstellen mit dem größten Risiko. Mit 1 322 Personen (36 %) gab es hier auch überdurchschnittlich viele Todesopfer.

Verlust über die Fahrzeugkontrolle kostet viele Menschenleben

Um Kenntnisse darüber zu erhalten, welche Konfliktsituation zu einem Unfall führte, wird von der Polizei jeder erfasste Unfall einem Unfalltyp zugeordnet. Dabei geht es nicht um die Beschreibung der eigentlichen Kollision, sondern wie der Konflikt vor diesem eventuellen Zusammenstoß ausgelöst wurde. Der am häufigsten genannte Unfalltyp in Deutschland war 2006 mit 24 % der Unfall im Längsverkehr. Diese Unfälle werden durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst, die sich in glei-

Schaubild 3



aller im Straßenverkehr Getöteten. Nahezu jeder fünfte Personenschadensunfall entstand dadurch, dass ein Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor. Bei diesen sogenannten Fahrnfällen ist die Gefahr, tödlich zu verunglücken, besonders groß: 42% aller im Berichtsjahr bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verunglückten Personen starben bei einem Unfall dieses Unfalltyps. Im Vergleich dazu wurden bei Abbiege-Unfällen mit einem Unfallanteil von 14% nur 6,3% der Getöteten gezählt (siehe Schaubild 4).

Die Unfallart beschreibt, wie die Verkehrsteilnehmer kollidiert sind, oder – wenn es nicht zu einem Zusammenstoß kam – die erste mechanische Einwirkung auf den Verkehrsteilnehmer. 29% aller Unfälle mit Personenschaden sind Zusammenstöße mit Fahrzeugen, die einbiegen oder kreuzen. 15% aller Getöteten, 24% aller Schwer- und 30% aller Leichtverletzten gingen im Jahr 2006 auf diese Unfallart zurück (siehe Tabelle 2). 15% der Unfälle mit Personenschaden sind sogenannte Auffahrunfälle, bei denen ein Fahrzeug auf ein vorausfahrendes oder wartendes Fahrzeug auffährt. 6,3% der Getöteten, 7,2% der Schwer- und 19% der Leichtverletzten kamen hierbei zu Schaden. Bei 49 606 Unfällen kam ein Fahrzeug von der Fahrbahn ab, dies entspricht einem Anteil an allen Unfällen mit Personenschaden von 15%. Dass diese Unfälle besonders folgenschwer sind, wird durch die wesentlich höheren Anteile bei den Getöteten von 34% und bei den Schwerverletzten von 25% deutlich. Der Anteil an allen Leichtverletzten betrug 12%.

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist häufigste Unfallursache

Die einen Unfall aufnehmende Polizei kann nach Beurteilung des Unfallhergangs beim ersten Beteiligten¹⁾ (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen benennen. Waren auch äußere Umstände, wie beispielsweise Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse oder Hindernisse auf der Fahrbahn für den

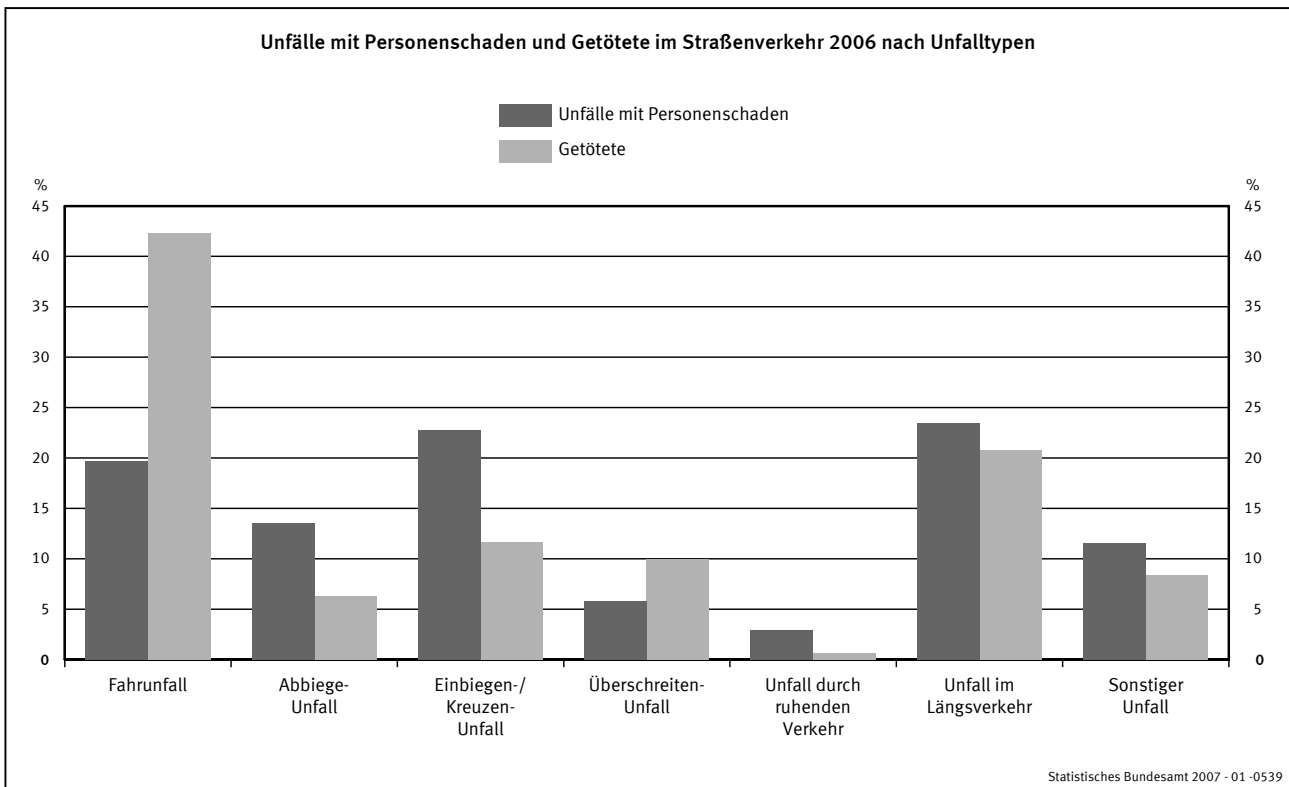
cher oder entgegengesetzter Richtung bewegen. Bei Unfällen dieses Unfalltyps starben 1 060 Personen oder 21%

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 2006 nach Unfallarten

Unfallart	Unfälle mit Personenschaden		Verunglückte					
			Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	22 094	6,7	98	1,9	2 569	3,4	25 041	7,2
vorausfährt oder wartet	50 376	15,4	319	6,3	5 364	7,2	67 715	19,5
seitlich in gleicher Richtung fährt entgegenkommt	14 586	4,4	134	2,6	2 395	3,2	15 783	4,5
einbiegt oder kreuzt	26 860	8,2	1 074	21,1	10 066	13,5	33 228	9,6
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	93 611	28,5	744	14,6	17 631	23,7	103 291	29,7
Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn	30 904	9,4	682	13,4	8 713	11,7	25 002	7,2
Abkommen von der Fahrbahn nach rechts	2 197	0,7	39	0,8	598	0,8	1 895	0,5
links	29 562	9,0	998	19,6	11 003	14,8	25 038	7,2
Unfall anderer Art	20 044	6,1	735	14,4	7 329	9,8	17 637	5,1
Insgesamt ...	37 750	11,5	268	5,3	8 834	11,9	33 205	9,5
Insgesamt ...	327 984	100	5 091	100	74 502	100	347 835	100

1) Beteiligte an einem Straßenverkehrsunfall sind Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.

Schaubild 4



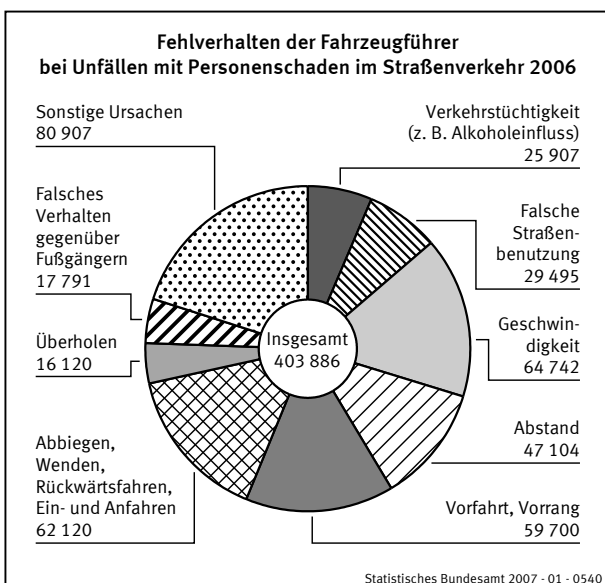
Unfall ursächlich, so werden für jeden Unfall bis zu zwei sogenannte „allgemeine Ursachen“ eingetragen. Je Unfall werden also maximal acht Unfallursachen festgehalten. Für die 327 984 Unfälle mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2006 stellte die Polizei insgesamt 463 950 Unfallursachen fest, das waren durchschnittlich 1,4 Ursachen je Unfall. Von den Unfallursachen lagen 87% im Fehlverhalten der Fahrzeugführer, 4,2% im Fehlverhalten von Fußgängern, 4,5% in den Straßenverhältnissen sowie rund 1% in

Hindernissen (z. B. Wild) auf der Fahrbahn, in technischen oder Wartungsmängeln und in Witterungseinflüssen.

Die im Jahr 2006 gezählten 20 797 Unfallursachen aufgrund der Straßenverhältnisse waren überwiegend Schnee, Eis und Regen; sie sind gegenüber 2005 um 13% gesunken.

Drei Viertel (76%) der 19 487 Fehlverhalten von Fußgängern gingen auf „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ zurück. Gegenüber dem Vorjahr nahm das Fehlverhalten der Fußgänger insgesamt um 1,7% ab.

Schaubild 5



Das häufigste Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Straßenverkehrsunfällen war die nicht angepasste Geschwindigkeit mit einem Anteil von 16% an den fahrerbezogenen Unfallursachen insgesamt. Danach folgten Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (15%), Nichtbeachten der Vorfahrt beziehungsweise des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (15%) sowie Abstandsfehler (12%). Gegenüber 2005 haben die genannten Unfallursachen „Nichtbeachten der Vorfahrt“ um 1,1% und „nicht angepasste Geschwindigkeit“ um 6,8%, Abstandsfehler um 2,0% und Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren um 1,3% abgenommen.

Jeder fünfte Unfall mit Personenschaden durch zu schnelles Fahren

Die häufigste Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wurde bei insgesamt 63 903 Personenschadensunfällen im Jahr 2006 mindestens einem beteiligten Fahr-

zeugführer von der Polizei vorgeworfen. Bei diesen Unfällen wurden 2 170 Personen getötet und 87 896 verletzt. Gegenüber 2005 hat die Zahl der Unfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit um 6,8% und die Zahl der dabei Verunglückten um 7,1% abgenommen. Dennoch sind fast jeder fünfte Unfall sowie 43% aller Getöteten und 21% aller Verletzten auf „zu schnelles Fahren“ zurückzuführen. Auch zeigt ein Vergleich mit der durchschnittlichen Zahl der Verunglückten aller Personenschadensunfälle, dass Geschwindigkeitsunfälle überdurchschnittlich schwere Unfallfolgen haben. Je 1 000 Unfälle mit Personenschaden wurden im vergangenen Jahr 16 Getötete, 227 Schwer- und 1 061 Leichtverletzte gezählt. Je 1 000 Unfälle, bei denen eine nicht angepasste Geschwindigkeit mit verursachend war, gab es 34 Getötete, 339 Schwerverletzte und 1 036 Leichtverletzte. Damit war das Risiko, bei Geschwindigkeitsunfällen ums Leben zu kommen, mehr als doppelt so hoch wie im Durchschnitt aller Personenschadensunfälle.

Von den 20 434 Unfällen mit Personenschaden auf Autobahnen waren 8 532 oder 42% Unfälle, bei denen für einen oder mehrere beteiligte Fahrzeugführer nicht angepasste Geschwindigkeit festgestellt wurde. Dabei verunglückten 13 938 Menschen, 331 davon tödlich. Das heißt jeder zweite Getötete (51%) und fast jeder zweite Verletzte (43%) auf Autobahnen kam bei „Geschwindigkeitsunfällen“ zu Schaden.

Auch die Unfälle mit Personenschaden, bei denen als Unfallursache Alkohol im Spiel war, hatten in der Regel schwere Unfallfolgen. Bei 20 685 Unfällen wurde bei mindestens einem Beteiligten Alkohol festgestellt, das waren 6,3% aller Unfälle mit Personenschaden. Mit 599 Getöteten starben jedoch 12% aller Verkehrstoten infolge eines Alkoholunfalls. 7 564 Personen (10%) wurden schwer- und 18 733 Menschen (5,4%) leichtverletzt.

Erfreulicherweise war die Zahl der Alkoholunfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, mit 6,0% erneut rückläufig. Ebenfalls zurückgegangen ist die Zahl der dabei Verunglück-

ten (- 5,4%), die Zahl der Getöteten sank allerdings nur leicht um 0,7%.

Bevölkerungsbezogen ist das Unfallrisiko in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg am größten

In fast allen Bundesländern gab es im Jahr 2006 weniger Verunglückte als im Vorjahr. Am stärksten zurückgegangen ist die Zahl der Verunglückten in Hamburg (- 7,9%), in Rheinland-Pfalz (- 6,9%) und in Mecklenburg-Vorpommern (- 5,9%). Dagegen wurden in Bremen (+ 1,9%) und Berlin (+ 1,7%) mehr Verunglückte als im Jahr 2005 erfasst.

Deutlich weniger Verkehrstote gab es im Jahr 2006 insbesondere in Hamburg (- 35%), in Nordrhein-Westfalen (- 16%), in Niedersachsen (- 11%) sowie in Sachsen-Anhalt (- 10%). Mehr Verkehrsteilnehmer als im Jahr 2005 starben auf den Straßen in Schleswig-Holstein (+ 16%), Berlin und Thüringen (jeweils + 10%), Baden-Württemberg (+ 7,6%) und Hessen (+ 3,0%). In Bremen und im Saarland blieb die Zahl der Getöteten unverändert.

Auf die Zahl der Einwohner bezogen starben in Deutschland im vergangenen Jahr 62 Personen je 1 Million Einwohner im Straßenverkehr. Im Vergleich zu diesem Bundesdurchschnitt wurden in den Stadtstaaten Hamburg (16), Berlin (22) und Bremen (24) wesentlich weniger Personen je 1 Million Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Neben den Stadtstaaten hatten Nordrhein-Westfalen (41), das Saarland (52) und Schleswig-Holstein (61) Werte unterhalb des Durchschnitts für Deutschland. Nach wie vor weit darüber lagen Mecklenburg-Vorpommern mit 109, Brandenburg mit 102, Thüringen mit 93 und Sachsen-Anhalt mit 89 Todesopfern je 1 Million Einwohner. Die insgesamt niedrigeren Werte für die Stadtstaaten im Vergleich zu den Flächenstaaten sind auch auf die unterschiedliche Siedlungsstruktur zurückzuführen. In den Stadtstaaten, die nur das Gebiet einer Stadt und gegebenenfalls ein engeres Umland umfas-

Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte 2006 nach Ländern

Land	Verunglückte		Dar.: Getötete		Verunglückte		Getötete	
	Anzahl	Veränderung gegenüber 2005 (%)	Anzahl	Veränderung gegenüber 2005 (%)	je 1 Mill. Einwohner ¹⁾		Anzahl	
Deutschland	427 428	-2,6	5 091	-5,0	5 185	62		
Baden-Württemberg	53 734	-0,6	681	+7,6	5 005	63		
Bayern	74 384	-1,1	911	-7,2	5 966	73		
Berlin	16 757	+1,7	74	+10,4	4 936	22		
Brandenburg	12 591	-4,5	262	-3,0	4 919	102		
Bremen	3 669	+1,9	16	±0,0	5 530	24		
Hamburg	10 313	-7,9	28	-34,9	5 915	16		
Hessen	32 542	-3,0	376	+3,0	5 341	62		
Mecklenburg-Vorpommern ..	9 004	-5,9	186	-6,1	5 274	109		
Niedersachsen	44 215	-3,7	620	-11,4	5 531	78		
Nordrhein-Westfalen	82 410	-2,0	732	-15,6	4 564	41		
Rheinland-Pfalz	21 207	-6,9	267	-6,6	5 225	66		
Saarland	6 384	-5,3	55	±0,0	6 078	52		
Sachsen	20 027	-2,5	275	-5,8	4 686	64		
Sachsen-Anhalt	12 974	-2,8	219	-9,5	5 253	89		
Schleswig-Holstein	15 891	-5,0	172	+16,2	5 609	61		
Thüringen	11 326	-4,1	217	+10,2	4 851	93		

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2005.

Schaubild 6



den größten Anteil an den Verunglückten im Straßenverkehr. Rund 18% der Verletzten beziehungsweise Getöteten benutzten ein Fahrrad, 8,0% ein Motorrad und 4,5% ein Mofa/Moped. Knapp 8% der Verunglückten waren als Fußgänger unterwegs. Mit Werten von 2,9 beziehungsweise 1,3% waren Insassen von Lastkraftwagen und Bussen eher selten unter den verunglückten Personen.

Gegenüber dem Vorjahr ist bei den verunglückten Zweiradbenutzern insgesamt ein Rückgang um 1,0%, bei den getöteten sogar um 11% zu verzeichnen. Allerdings verlief die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe unterschiedlich. Es gab 4,0% weniger verletzte und sogar 9,4% weniger getötete Benutzer von Motorrädern. Besonders stark zurückgegangen (um mehr als 15%) ist die Zahl der tödlich verletzten Radbenutzer, die der schwer- und leichtverletzten dagegen nur um 1,7%. Auf Mofas bzw. Mopeds wurden im Berichtsjahr 8,6% mehr Personen verletzt und mit 107 Personen gleich viele wie im Jahr 2005 tödlich verletzt. Mitverantwortlich für die insgesamt rückläufige Zahl der verunglückten Zweiradbenutzer im Jahr 2006 dürften die im Vergleich zum Vorjahr schlechteren Witterungsbedingungen gewesen sein.

Im Vergleich zum Jahr 2005 wurden auch weniger Pkw-Insassen (-5,3%) getötet und 3,7% weniger verletzt. 25 Personen oder 3,6% mehr kamen als Fußgänger im Straßenverkehr ums Leben. Die Zahl der verletzten Fußgänger ging dagegen um 2,0% zurück. 22 Personen mehr als im Jahr 2005 starben als Insassen von Güterkraftfahrzeugen und drei Personen mehr als Businsassen. Die Zahl der Verletzten in Bussen stieg um 2,4%, in Güterkraftfahrzeugen verringerte sie sich um 0,9%.

sen, gibt es hauptsächlich „Innerortsunfälle“, die wegen der niedrigeren Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden, auch weniger folgenschwer sind.

15 % weniger getötete Fahrradbenutzer

Das am meisten genutzte Verkehrsmittel ist der Personenkraftwagen. Pkw-Insassen haben deshalb mit 56% auch

Männer haben das größere Unfallrisiko

Ende 2005 wurden in Deutschland 82,4 Mill. Einwohner gezählt, 51% davon waren weiblich. Trotz des höheren Bevölkerungsanteils war das Risiko für Frauen und Mädchen, im Straßenverkehr zu verunglücken, deutlich geringer als das der Jungen und Männer: 43% aller Verunglückten und 27% aller Getöteten im Straßenverkehr waren 2006 weiblichen Geschlechts. Das unterschiedliche Risiko wird auch deutlich, wenn man die Verunglücktenzahlen auf die Ein-

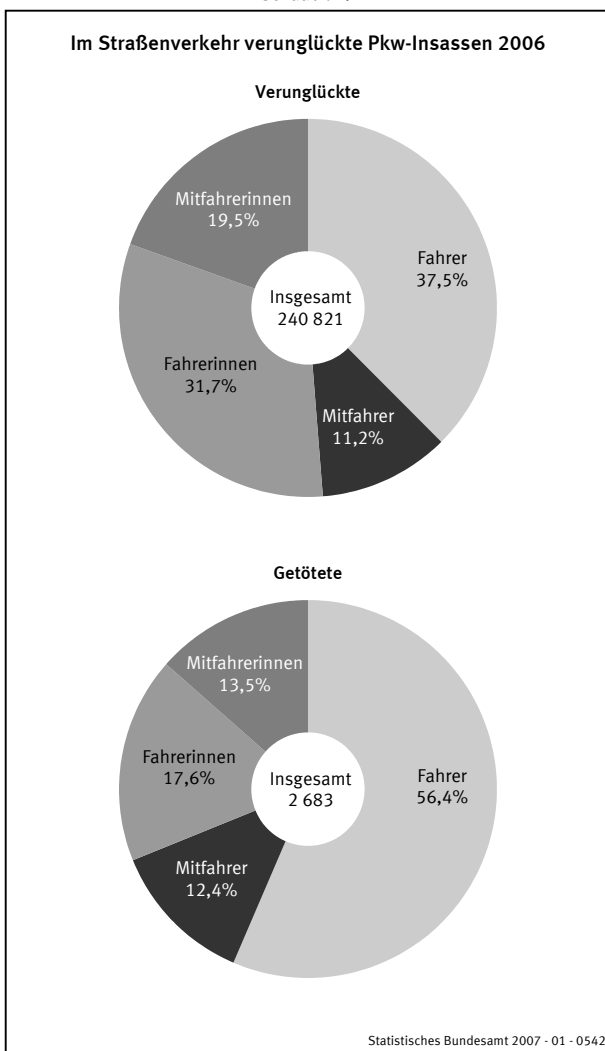
Tabelle 4: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte		Veränderung 2006 gegenüber 2005	Dar.: Getötete		Veränderung 2006 gegenüber 2005
	2006	2005		2006	2005	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen von						
Fahrrädern	77 054	78 434	-1,8	486	575	-15,5
Mofas/Mopeds	19 390	17 864	+8,5	107	107	±0,0
Motorrädern	34 221	35 703	-4,2	793	875	-9,4
Personenkraftwagen	240 821	250 114	-3,7	2 683	2 833	-5,3
Güterkraftfahrzeugen	12 230	12 319	-0,7	235	213	+10,3
Bussen	5 367	5 241	+2,4	12	9	+33,3
Fußgänger/-innen	33 937	34 602	-1,9	711	686	+3,6
Sonstige	4 408	4 527	-2,6	64	63	+1,6
Insgesamt ...	427 428	438 804	-2,6	5 091	5 361	-5,0

wohnerzahl des jeweiligen Geschlechts bezieht: Je 100 000 Einwohner verunglückten 440 Frauen, aber 599 Männer im Straßenverkehr. Bei den Getöteten sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede noch gravierender: Je 1 Mill. Einwohner starben 33 Frauen, aber 92 Männer im Straßenverkehr. Damit wurden – bezogen auf die Einwohner – fast dreimal so viel Männer wie Frauen im Straßenverkehr getötet. Das im Vergleich zu den Männern geringere Unfallrisiko der Frauen betrifft alle Altersjahrgänge, von den Kindern bis zu den Senioren/Seniorinnen.

Gegenüber 2005 war der Rückgang sowohl bei der Zahl der Verunglückten (Männer: – 2,5%; Frauen: – 2,6%) als auch bei der der Getöteten (Männer: – 5,0%; Frauen: – 5,1%) bei beiden Geschlechtern relativ gleich.

Schaubild 7



Betrachtet man die verunglückten und getöteten Pkw-Insassen, so sitzen Frauen scheinbar noch immer seltener selbst am Steuer als Männer: Während rund 38% der zu Schaden gekommenen Pkw-Insassinnen als Mitfahrerinnen verunglückten, saß nur etwa jeder vierte (23%) verunglückte männliche Pkw-Insasse nicht selbst am Steuer. Von den getöteten Frauen waren sogar 43% Mitfahrerinnen, dage-

gen lenkten nur 18% der getöteten Männer nicht selbst den Pkw, in dem sie verunglückten. Auch fahren Frauen wohl noch immer relativ selten mit motorisierten Zweirädern und verunglücken folglich auch deutlich seltener als Männer mit diesem Verkehrsmittel. Von den 53 611 verunglückten Benutzern von motorisierten Zweirädern waren 83%, von den 900 getöteten sogar 92% Männer. Fast jeder (99%) der getöteten 832 Männer fuhr selbst das motorisierte Zweirad, aber nur etwa jede zweite (57%) der 67 getöteten Frauen.

Jedes dritte Unfallopfer ist unter 25 Jahre alt

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Verunglückten 2006 in den Altersgruppen bis 44 Jahre zurückgegangen, mit – 7,6% am stärksten in der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen. In den Altersgruppen der über 45-Jährigen verunglückten im Jahr 2006 mehr Personen als im Jahr zuvor. Die größte Zunahme betraf die Senioren im Alter von über 65 Jahren mit +2,2%. Etwas anders sieht es bei der Betrachtung der Zahl der Getöteten nach Altersgruppen aus. Hier fällt die starke Abnahme um jeweils 23% bei den 10- bis 14-Jährigen und den 15- bis 17-Jährigen auf. Auch die Zahl der tödlich Verletzten im Alter von 21 bis 24 Jahren ist überproportional um 15% zurückgegangen. Mehr Verkehrstote als 2005 gab es in den Altersgruppen der 18- bis 20-Jährigen (+4,4%) und der 45- bis 54-Jährigen (+1,2%). Der Anstieg der Zahl der Verkehrstoten bei den 18- bis 20-Jährigen ist vor allem darauf zurückzuführen, dass 2006 mehr Fahrer von motorisierten Zweirädern (+12 Personen) und mehr Fußgänger (+8 Personen) dieser Altersklasse bei Straßenverkehrsunfällen starben.

Im Straßenverkehr kommen überwiegend jüngere Menschen zu Schaden. So hatten 34% aller Verunglückten das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet. Weitere 34% waren zwischen 25 und 44 Jahren alt. Jeder zehnte Verunglückte war 65 Jahre und älter. Geringer war der Anteil der jungen Verkehrsteilnehmer bei den Getöteten. Jeder vierte (26%) im Straßenverkehr ums Leben Gekommene war unter 25 Jahre alt. Davon entfielen allein 20% auf die Altersklasse der 18- bis 24-Jährigen. Das heißt jeder fünfte Verkehrstote war zwischen 18 und 24 Jahre alt. Der Anteil der Senioren und Seniorinnen über 65 Jahre an den Getöteten ist mit 23% wesentlich größer als der an den Verunglückten.

Die Anteile an den Verunglückten allein genügen nicht, um Aussagen zum altersbedingten Unfallrisiko treffen zu können. Zu diesem Zweck sind die Verunglückten einer Altersgruppe im Verhältnis zu ihrer jeweiligen Bevölkerungszahl zu betrachten. Im Jahr 2006 verunglückten in Deutschland im Durchschnitt aller Altersjahre 518 Personen je 100 000 Einwohner. Das mit Abstand höchste Unfallrisiko ergab sich mit 1 502 Getöteten oder Verletzten je 100 000 Einwohner für die 18- bis 20-Jährigen. An zweiter Stelle lagen die 21- bis 24-Jährigen mit 1 053, gefolgt von den 15- bis 17-Jährigen mit 925 Verunglückten je 100 000 Einwohner. Das niedrigste bevölkerungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, hatten Kinder im Alter unter 6 Jahren sowie ältere Menschen über 65 Jahre mit 152 bzw. 270 Ver-

Tabelle 5: Bei Straßenverkehrsunfällen 2006 Verunglückte nach Altersgruppen

Alter von ... bis unter ... Jahren	Verunglückte		Dar.: Getötete		Verunglückte		Getötete	
	Anzahl	Veränderung gegenüber 2005 %	Anzahl	Veränderung gegenüber 2005 %	je 1 Mill. Einwohner ¹⁾		Anzahl	
unter 6	6 621	-7,3	42	±0,0	1 523		10	
6 - 15	27 913	-6,4	94	-19,7	3 822		13	
15 - 18	26 906	-6,4	173	-22,8	9 254		60	
18 - 25	84 303	-3,8	1 011	-6,0	12 430		149	
25 - 35	70 379	-3,0	716	-5,5	7 141		73	
35 - 45	74 618	-4,3	750	-7,2	5 375		54	
45 - 55	57 339	+1,3	687	+1,2	4 791		57	
55 - 65	35 801	+0,2	462	-5,5	3 759		49	
65 - 75	27 458	+3,0	536	-1,3	3 006		59	
75 und älter	15 424	+0,9	618	-0,2	2 290		92	
Ohne Angabe	666	-2,3	2	-66,7	X		X	

1) Einwohnerzahlen mit Stand vom 31. Dezember 2005.

unglückten je 100 000 Einwohner. Hier spielt sicherlich der Umstand eine Rolle, dass diese Altersgruppen in vergleichsweise geringerem Maße am Straßenverkehr teilnehmen.

Gemessen an den Getöteten je 1 Million Einwohner ergibt sich für das altersbedingte Risiko, im Straßenverkehr zu sterben, folgendes Bild: Im Jahr 2006 kamen im Durchschnitt 62 Menschen je 1 Million Einwohner ums Leben. Weit über diesem Durchschnittswert und damit trauriger Spitzenreiter sind die Altersgruppen, in denen sich die meisten Fahranfänger befinden: 184 getötete 18- bis 20-Jährige und 124 getötete 21- bis 24-Jährige je 1 Million Einwohner dieser Altersklassen wurden im Jahr 2006 gezählt. Ebenfalls relativ hoch mit jeweils 73 Personen je 1 Million Einwohner war das Risiko von Senioren und von 25- bis 34-Jährigen, im Straßenverkehr ums Leben zu kommen. Damit ist das Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu sterben, für die über 65-Jährigen größer als das Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken. Das heißt ältere Menschen sind zwar in weniger Unfälle verwickelt als andere Altersgruppen, erleiden aber wegen der körperlich nachlassenden Konstitution deutlich schlimmere Unfallfolgen. Das niedrigste einwohnerbezogene Risiko hatten Kinder unter 15 Jahren mit zwölf Todesopfern je 1 Million Einwohner.

Fazit

Die Unfallbilanz für Deutschland zeigt, dass sich 2006 die positive Entwicklung der letzten Jahre fortsetzte. Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle insgesamt ist zurückgegangen, insbesondere die der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen. Erneut deutlich zurückgegangen ist die Zahl der Verkehrstoten. Nach dem Anstieg im Jahr 2005 wurden im letzten Jahr wieder weniger getötete Kinder im Alter von unter 15 Jahren gezählt. Junge Männer und Frauen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren blieben auch 2006 die Hauptrisikogruppe im Straßenverkehr, trotz rückläufiger Verunglücktenzahlen. Hier werden die Ergebnisse aus der Straßenverkehrsunfallstatistik der nächsten Jahre zeigen, inwieweit mit der inzwischen fast flächendeckenden Einführung des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ und der ab August 2007 geplanten Einführung des „Alkoholverbots für Fahranfänger/-innen“ das Unfallrisiko für diese Altersgruppe weiter gesenkt werden kann. [uu](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2007

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Walter Radermacher
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
- www.destatis.de/kontakt