

Unfälle im Straßenverkehr

Ralf Klein und Günter Löffler

Die in der Bevölkerung am stärksten wahrgenommenen Auswirkungen des Verkehrs sind Unfallereignisse. Während die Medien überwiegend über spektakuläre Unfälle aller Verkehrszweige wie Flugzeugabstürze, Eisenbahnunglücke oder Massenkarambolagen be-

richten, zeigt die Statistik eindeutig, dass in Deutschland die **► Straßenverkehrs-unfälle** dominieren. Ihr Anteil an allen Verkehrsunfällen betrug 1998 mehr als 99,5%. In den letzten 20 Jahren ist die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle mit **► Personenschäden** generell rückläufig **3** (zur Datenlage s. Anhang). Waren es 1980 noch 412.672 Unfälle mit Personenschäden, sank die Zahl bis 1998 auf 377.257 Unfälle mit Personenschäden. Unterbrochen wurde dieser Trend in der ersten Hälfte der 1990er Jahre im Zuge der Vereinigung, wie die Zahl der Unfalltoten zeigt **4**. Der vereinigungsbedingte Anstieg erklärt sich u.a. aus der enormen Zunahme der Zulassungszahlen in den neuen Ländern und – damit verbunden – aus der sprunghaft angestiegenen Fahrleistung bei vorläufig konstanten Straßenquantitäten und -qualitäten.

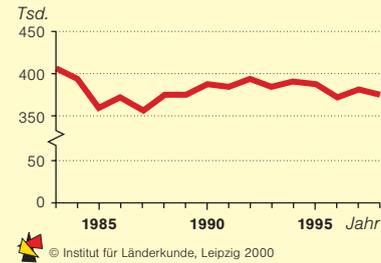
Ursachen für Straßenverkehrsunfälle

1998 ist das Fehlverhalten der Fahrzeugführer mit 87,5% bundesweit die häufigste Ursache bei den Straßenverkehrsunfällen. Daneben spielen die Straßenverhältnisse mit 5,7% und das Fehlverhalten von Fußgängern mit 4% noch eine gewisse Rolle. Innerhalb des Fehlverhaltens der Fahrzeugführer dominiert eine nicht angepasste Geschwindigkeit mit 20,6%, gefolgt von der Nichtbeachtung der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen mit 16,4%, einem ungenügenden Sicherheitsabstand sowie starkem Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund mit 9,5% sowie mangelnde Verkehrstüchtigkeit und der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot oder andere Fehler bei der Fahrbahnbenutzung mit jeweils 6,8%.

Werden die Unfälle mit Personenschäden nach Fahrleistung und Straßenklassen verglichen, zeigt sich, dass das Risiko, in einen Straßenverkehrsunfall verwickelt zu werden, recht unterschiedlich ist. Das generelle Unfallrisiko auf Gemeindestraßen ist beispielsweise um das Sechsfache höher als auf Bundesautobahnen **1**. Dagegen ist das Risiko, bei einem Verkehrsunfall auf Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen getötet zu werden, etwa um das 2- bis 2,5fache größer als auf Gemeindestraßen und vier- bis fünfmal höher als auf Bundesautobahnen.

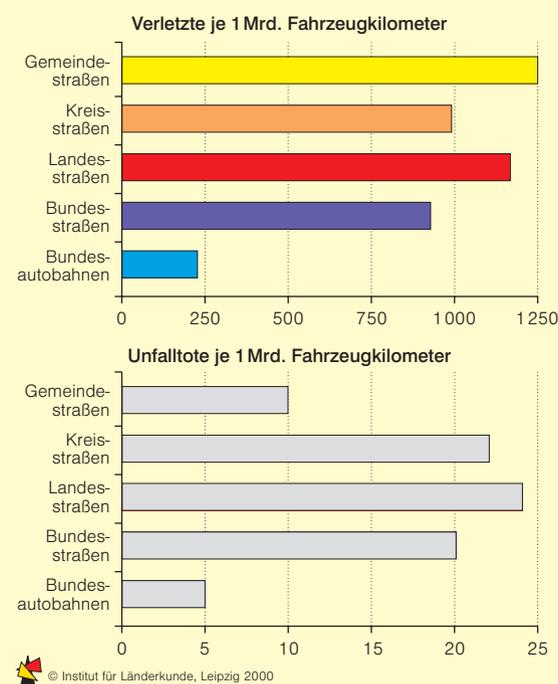
Gegensätze ergeben sich ebenfalls zwischen Unfällen innerhalb und außerhalb von Ortschaften. Sie werden besonders deutlich, wenn man die Anteile der Verunglückten an der Verkehrsbeteiligung oder Anteilswerte nach Altersklassen vergleicht **2**. Von den 505.111 Personenschäden im Jahr 1998 fanden 60% innerhalb und nur 40% außerhalb von Ortschaften statt. Ver-

3 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1983-1998

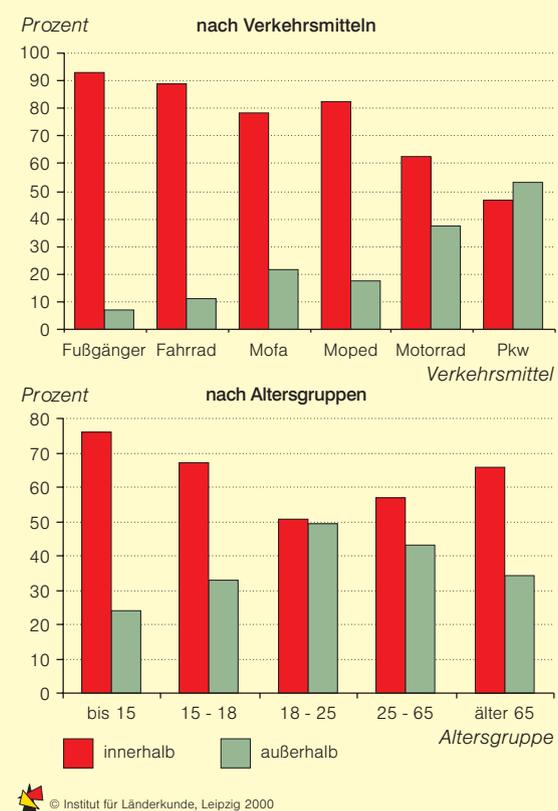


Weise das Risiko, in einen Straßenverkehrsunfall verwickelt zu werden, so ergeben sich insbesondere innerhalb der geringer besiedelten Gebiete große Unterschiede. Weite Teile von Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz weisen ein unterdurchschnittliches Unfallrisiko auf, fast flächendeckend überdurchschnittlich ist

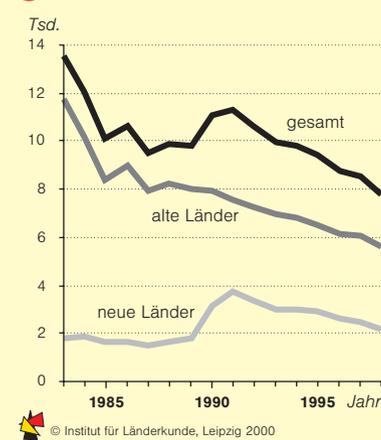
1 Unfälle mit Personenschaden 1994 nach Straßenkategorien



2 Anteil der Verunglückten innerhalb und außerhalb von Ortschaften 1998



4 Unfalltote 1983-1998



gleicht man die Zahlen nach der Verkehrsbeteiligung, wird deutlich, dass neben der generell höheren Fahrleistung in den Ortschaften hier die hohe Beteiligung von Fußgängern und Fahrradfahrern sowie von Mofa- und Mopedfahrern am gesamten Straßenverkehr eine Rolle spielt. Ähnliches gilt für die verschiedenen Altersgruppen. Kinder und Jugendliche sowie ältere Verkehrsteilnehmer sind wegen ihrer höheren Präsenz deutlich stärker an innerörtlichen Unfällen beteiligt. Alle diese Gruppen weisen einen höheren Anteil an Unfällen mit Personenschäden auf, da die Gefährdung aufgrund des geringen oder gänzlich fehlenden Schutzes und wegen ihres Verhaltens im Verkehrsraum besonders hoch ist.

Verkehrsunfälle und Unfallrisiko

Die Karte **5** zeigt die räumlichen Schwerpunkte und Unterschiede bei Unfällen und Risiken. Zwischen der Anzahl und der Schwere der Unfälle besteht kein räumlicher Zusammenhang. Ebenso ist ein Bezug zur Bevölkerungsverteilung nur sehr eingeschränkt möglich. In den großen Städten und Agglomerationen ereignen sich viele Unfälle, häufig auch mit Todesfolge (Fußgänger, Radfahrer) **2**. Betrachtet man zusätzlich die relative Häufigkeit bezogen auf die Straßenverkehrsflächen in den Kreisen und definiert auf diese

Straßenverkehrsunfälle – Alle von der Polizei registrierten Unfälle, bei denen infolge des Fahrverhaltens auf öffentlichen Wegen und Plätzen entweder Personen getötet oder verletzt werden oder Sachschaden entsteht.

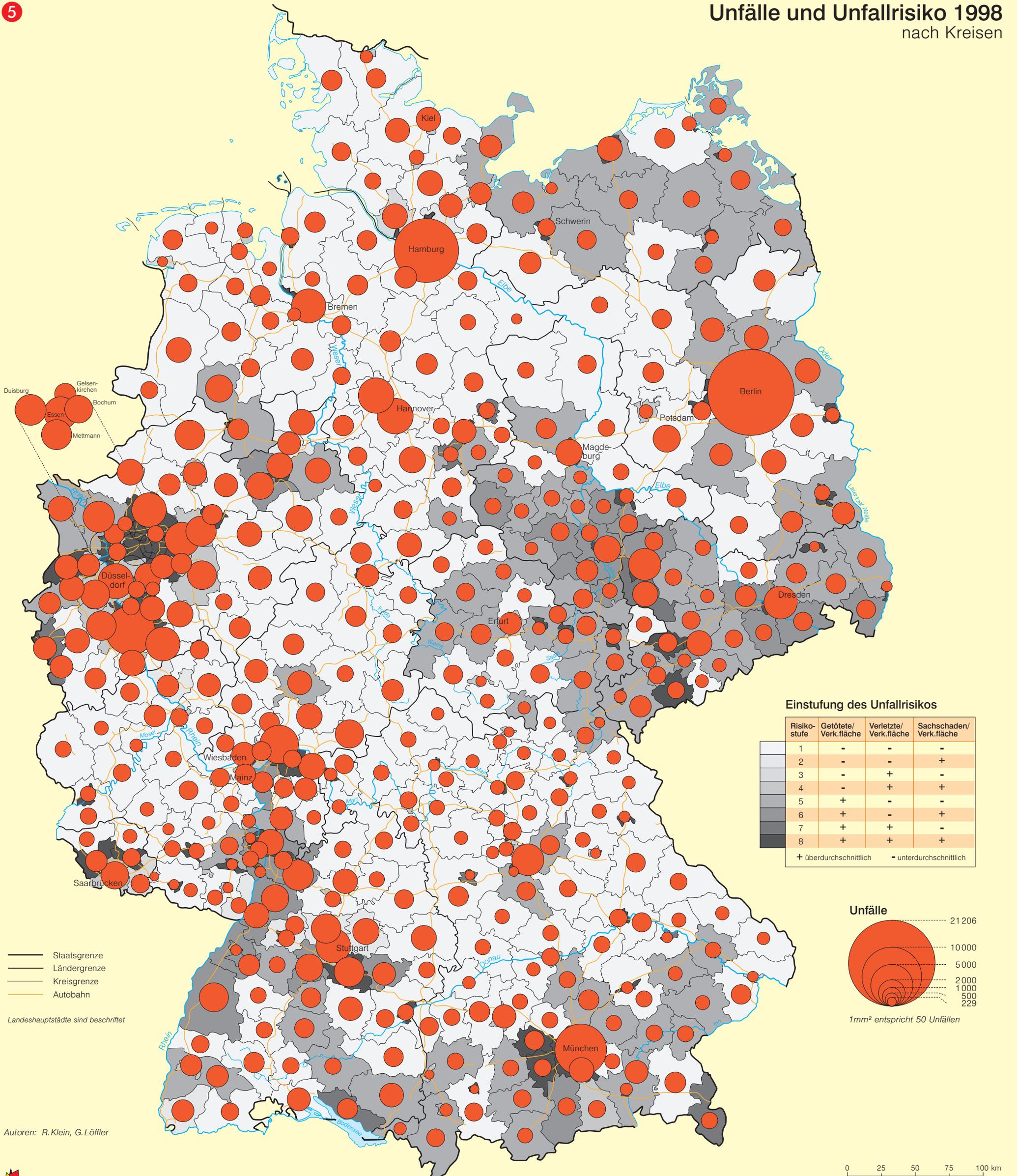
Personenschäden

Getötete – Personen, die innerhalb von 30 Tagen nach einem Unfall an den Folgen des Unfalls sterben;
Schwerverletzte – Personen, die stationär in einem Krankenhaus behandelt werden;
Leichtverletzte – Verletzte Personen ohne stationäre Behandlung in einem Krankenhaus.

Sachschäden – man unterscheidet nach **schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden**, bei denen mindestens eines der am Unfall beteiligten Kfz abgeschleppt werden muss, und **Bagatellunfällen**. Bis 1994 wurden Unfälle mit schwerem Sachschaden (Sachschaden von 4000 DM und mehr bei mindestens einem der Geschädigten) anstelle der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden erfasst.

es dagegen in Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern sowie in Teilgebieten Sachsen-Anhalts, Thüringens, Bayerns und Baden-Württembergs.

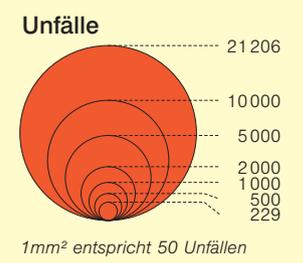
Die Ursachen für ein regional unterschiedliches Risiko liegen u.a. in der Art und Zusammensetzung der Verkehrsteilnahme, der Verkehrsbelastung und in Art und Zustand der Straßen. Zum Beispiel ergibt sich aus schlecht ausgebauten Bundesstraßen oder einem hohen Anteil von motorisierten Zweirädern ein höheres Gefährdungspotenzial, während vorhandene Autobahnen oder die Dominanz des Pkw bei der Verkehrsteilnahme ein geringeres Risiko bedeuten können. Die Verkehrsbelastung (**► Beitrag Löffler**) ist nicht ausschließlich in verdichteten Regionen, sondern auch in den Verkehrskorridoren und an den Grenzübergängen zu den Niederlanden, der Schweiz und Österreich hoch. Dies zeigt, dass die an den Unfällen beteiligten Personen oft nicht am Ort des Unfalls ansässig sind. ♦



Einstufung des Unfallrisikos

Risiko- stufe	Getötete/ Verk.fläche	Verletzte/ Verk.fläche	Sachschaden/ Verk.fläche
1	-	-	-
2	-	-	+
3	-	+	-
4	-	+	+
5	+	-	-
6	+	-	+
7	+	+	-
8	+	+	+

+ überdurchschnittlich - unterdurchschnittlich



— Staatsgrenze
— Ländergrenze
— Kreisgrenze
— Autobahn

Landeshauptstädte sind beschriftet

Autoren: R. Klein, G. Löffler