

**Voraussichtliche Entwicklung von  
Unfallanzahlen und Jahresfahrleistungen in  
Deutschland**

**- Ergebnisse 2001 -**

**Andreas Schepers  
Axel Elsner  
Martin Pöppel-Decker  
Christine Leipnitz  
Ingo Koßmann**

**Bundesanstalt für Straßenwesen  
Dezember 2001**

**bast**

Im Jahr 2001 hat sich der positive Trend in der Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr in Deutschland fortgesetzt. Gegenüber 2000 haben sich deutliche Rückgänge der Unfallzahlen eingestellt. Mit Ausnahme der Monate Juli und August sanken die Unfallzahlen überdurchschnittlich. Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird die Zahl der Getöteten um etwa 6% sinken (vgl. Bild 1).

## KURZFASSUNG

Die Gesamtzahl aller im Jahr 2001 polizeilich erfassten **Straßenverkehrsunfälle** in Deutschland ist mit rund 2,35 Mio. Unfällen fast unverändert geblieben.

Dabei wird die Zahl der Unfälle mit Personenschaden im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich um etwa 3 % abnehmen (2000: 382.949 Unfälle mit Personenschaden). Die Zahl der bei diesen Unfällen verunglückten (verletzten und getöteten) Personen wird ebenfalls um knapp 3 % abnehmen und im Jahr 2001 unter 500.000 liegen.

Die Anzahl der **Getöteten im Straßenverkehr** wird in Deutschland insgesamt um ca. 6% auf weniger als 7.100 Getötete (gegenüber 7.503 im Jahr 2000) sinken. Auf Autobahnen ist 2001 der deutlichste Rückgang von 907 im Jahr 2000 um rd. 16% bzw. 150 Getötete absehbar (vgl. Bild 3). Innerorts (2000: 1.829) wird ein Rückgang um etwa 100 Getötete im Jahr 2001 erwartet. Auf Außerortsstraßen (ohne BAB) wird die Zahl von 2000 (4.767 Getötete) um rd. 5% auf unter 4.550 sinken.

Mit Ausnahme der Benutzer von Fahrrädern ist die Entwicklung der Getötetenzahlen bei den verschiedenen **Verkehrsbeteiligungsarten** (vgl. Bild 4) rückläufig. Bei den getöteten Fußgängern ist 2001 ein deutlicher Rückgang um mehr als 10% zu erwarten (993 Getötete im Jahr 2000). Einen Rückgang um rd. 7 % wird es bei getöteten Pkw-Insassen geben. Die Zahl der getöteten Benutzer von Motorrädern (2000: 945 Getötete) wird knapp unter dem Vorjahresniveau liegen. Bei den getöteten Fahrradfahrern (2000: 659 Getötete) ergibt sich gegenüber dem Vorjahr jedoch ein Anstieg um ca. 4,5 %.

Die Untergliederung nach **Altersgruppen** (vgl. Bild 5) zeigt bis auf die Gruppe der Kinder ein positives Bild. Die Zahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren (2000: 240 Getötete) wird um etwa 4% steigen. Bei den Senioren (2000: 1.311 Getötete) wird sich die Zahl der Getöteten im Jahr 2001 voraussichtlich um ca. 100 Getötete verringern. Die Anzahl der getöteten jungen Verkehrsteilnehmer im Alter von 18-24 Jahren (2000: 1.736) wird im Jahr 2001 um ca. 5%

abnehmen. Dennoch ist ihr Anteil mit ca. 23% an allen Getöteten immer noch höher als der anderer Altersgruppen.

Der rückläufige Trend hält bei den **Alkoholunfällen** auch im Jahr 2001 an. Gegenüber dem Vorjahr sank die Zahl der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden um rd. 7% (2000: 27.375 Unfälle).

Die insgesamt positive Entwicklung der Unfallzahlen ist im Jahr 2001 (wie bereits im Vorjahr) durch die Entwicklungen der **Fahrleistungen** mit beeinflusst worden. Ähnlich wie im Vorjahr wird aufgrund der Kraftstoffpreisentwicklung die Fahrleistung im Jahr 2001 insgesamt um ca. 1,3% auf etwa 615 Mrd.Fz-km absinken. Dieser Gesamtrückgang wird im wesentlichen durch die zu erwartende Abnahme der Pkw-Fahrleistungen geprägt. Die Fahrleistung auf Autobahnen wird jedoch um fast 2% ansteigen. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wird sich die **Getötetenrate** (das fahrleistungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden) im Jahr 2001 insgesamt um knapp 5% verringern. Auf Autobahnen ist dabei mit einer deutlichen Verringerung der Getötetenrate um fast 18% zu rechnen.

### **Anmerkung:**

Die Unfallprognose wurde Anfang Dezember 2001 abgeschlossen. Sollte die Witterung im Dezember 2001 extrem winterlich werden, kann sich eine Minderung der dargestellten Prognosewerte der Unfallzahlen um bis zu 2 Prozentpunkte einstellen; falls sich eine gegenteilige Witterung ergeben sollte, ist mit einer leichten Erhöhung zu rechnen.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG VON UNFALLANZAHLEN UND JAHRESFAHRLEISTUNGEN IN DEUTSCHLAND

### – ERGEBNISSE 2001 –

Endgültige Werte aus der amtlichen **Straßenverkehrsunfallstatistik**, die das Unfallgeschehen zum Beispiel nach der Art der Verkehrsbeteiligung der Verunglückten und nach der Ortslage differenziert beschreiben, liegen zu einem Kalenderjahr erst mehrere Monate nach dem Jahreswechsel vor. Auf Fahrleistungsermittlungen kann frühestens im Sommer des Folgejahres zurückgegriffen werden.

Die folgende Darstellung der voraussichtlichen Entwicklung des Unfallgeschehens 2001 beruht auf den Daten, die durch Unterstützung des Statistischen Bundesamtes Anfang Dezember 2001 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verfügung standen. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August 2001 (soweit verfügbar). Die Schätzwerte zu den Unfallanzahlen der einzelnen Kategorien wurden je für sich ermittelt und beruhen auf jeweils mehreren Einzelprognosen.

Die voraussichtliche Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen auf dem gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wird auf der Basis einer Kraftstoffverbrauchsrückrechnung für Inländer ermittelt. Für das Jahr 2001 wird diese Fahrleistung nach einer Schätzung der Prognos AG ca. 615 Mrd. Fz-km betragen. Gegenüber dem Vorjahreswert 623 Mrd. Fz-km (Quelle: DIW – Verkehr in Zahlen) bedeutet dies einen Rückgang um 1,3%. Somit kommt es auch im Jahr 2001 zu einem erneuten Rückgang der Jahresfahrleistung, jedoch geringer als im Vorjahr. Dieser Rückgang wird auf die hohen Kraftstoffpreise zurückgeführt, die sich insbesondere auf den Pkw-Verkehr ausgewirkt haben.

### ALLGEMEINES

### FAHR- LEISTUNGEN

<b>Straßenklasse</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>Veränderung</b>
<b>Bundesautobahnen*</b>	ca. 205,1	ca. 209,0	ca.+1,9%
<b>Bundesstraßen außerorts*</b>	ca. 112,7	ca. 111,9	ca. -0,7%
<b>Alle Straßen</b>	623,3	ca. 615,5*	ca. -1,3%

\*) vorläufige Werte

**Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2000 und 2001 in Mrd. Fz-km**

Eine Schätzung der Fahrleistungsentwicklung auf Bundesfernstraßen wurde im Auftrag der BASt durch die Heusch/Boesefeldt GmbH erstellt. Diese Schätzung basiert auf einer Auswertung von Daten ausgewählter Dauerzählstellen für die ersten drei Quartale 2001. Sie ergab für die Bundesautobahnen eine Zunahme von ca. 1,9% auf etwa 209 Mrd. Fz·km. Auf den außerörtlichen Bundesstraßen ist dagegen wie im Vorjahr mit einem Rückgang der Fahrleistung zu rechnen. Sie beträgt im Jahr 2001 voraussichtlich 111,9 Mrd. Fz·km. Dies entspricht einem Rückgang von 0,7%.

Für die übrigen Straßennetzbereiche sind keine Prognosen möglich, da hierfür notwendige Daten über Länge und Verkehrsbelastung fehlen.

Der Bestand an (zulassungspflichtigen) Kraftfahrzeugen hat im Jahr 2001 gegenüber dem Jahr 2000 insgesamt um 3,6% zugenommen, darunter bei den Pkw um 3,4%. Ein deutlicher Bestandszuwachs ist erneut (2000: +5,1%) bei den Motorrädern (einschl. Leichtkrafträder) mit +5,8% zu verzeichnen. Dagegen ist bei den (nicht zulassungspflichtigen) Mopeds/Mofas ein deutlicher Rückgang von –8,5% festzustellen.

## FAHRZEUG-BESTÄNDE

Fahrzeuggruppe	01.07.2000 <sup>3)</sup>	01.07.2001 <sup>3)</sup>	Veränderung
<b>Zulassungspflichtige Kfz<sup>1)</sup></b>	51,365	53,190	+3,6%
<b>davon:</b>			
<b>Pkw<sup>1)</sup></b>	42,840	44,307	+3,4%
<b>Motorräder<sup>1)</sup></b> (einschl. Leichtkrafträder)	3,338	3,533	+5,8%
<b>Moped/Mofa (Mokick)<sup>2)</sup></b> (einschl. Krankenfahrstühle)	1,743	1,595	-8,5%

1) einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge

2) zum Ende des Versicherungsjahres

3) ohne Fahrzeuge mit BP-Kennzeichen

**Tabelle 2: Bestand an Kraftfahrzeugen in Mio. (Quelle: KBA)**

In den nachfolgenden Darstellungen wird unterschieden nach Unfällen mit Personenschaden (und den dabei Verunglückten), schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden und der Anzahl aller polizeilich registrierten Unfälle insgesamt. Unfälle mit Personenschaden sind Unfälle, bei denen mindestens eine Person leichtverletzt, schwerverletzt oder getötet wurde. Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne) sind Unfälle, bei denen mindestens ein Kfz aufgrund des Unfallschadens nicht mehr fahrbereit war und ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (mit Bußgeld) vorlag.

## **ANZAHL DER UNFÄLLE**

Die Gesamtzahl der polizeilich erfaßten Unfälle wird sich nach Schätzungen der BASt in Deutschland im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr (2.350.227) nur geringfügig auf knapp unter 2,35 Mio. Unfälle reduzieren. Darunter wird die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) leicht um etwa 1% ansteigen: von 107.582 im Jahr 2000 auf fast 109.000 im Jahr 2001.

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden in Deutschland wird erneut sinken: von 382.949 im Jahr 2000 um etwa 3% auf deutlich unter 375.000 im Jahr 2001. Dabei wird auch die Zahl der bei diesen Unfällen Verunglückten um knapp 3% abnehmen: von im Vorjahr 511.577 auf unter 500.000 im Jahr 2001.

## **Unfälle mit Personenschaden, Verunglückte**

Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird entsprechend dem längerfristigen Trend erneut sinken: von 109.919 Schwerverletzten und Getöteten im Jahr 2000 um rund 7% auf unter 103.000 im Jahr 2001.

**Innerorts** wird in Deutschland für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ein Rückgang um rund 3% auf etwa 238.000 (2000: 245.470) erwartet. **Außerorts** (ohne BAB) ist eine Abnahme um etwa 5.000 auf rund 107.000 (2000: 111.901) absehbar, darunter auf den außerörtlichen Bundesstraßen eine Abnahme um etwa 6% auf unter 37.000 (2000: 38.754). Auf **Bundesautobahnen** wird der Rückgang bei etwa 4% liegen; von im Vorjahr 25.578 Unfällen mit Personenschaden ist ein Rückgang um fast 1000 Unfälle im Jahr 2001 absehbar (vgl. Bild 2).

## **Unfälle nach der Ortslage**

Bei den Alkoholunfällen (Unfälle mit Personenschaden, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluß von mindestens 0,3 Promille stand) setzt sich der seit 1991 zu beobachtende positive Trend weiter fort. Im Vergleich zu 2000 (27.375 Alkoholunfälle) wird sich die Anzahl der Alkoholunfälle um etwa 7% im Jahr 2001 reduzieren. Damit fällt der Rückgang deutlich stärker aus als im Vorjahr (2000 gegenüber 1999: -3,4%).

## Alkoholunfälle

Bezieht man die Anzahl der Unfälle auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Unfallraten [Unfälle je Mio.Kfz-km]. Die Rate der Unfälle mit Personenschaden wird sich im Jahr 2001 gegenüber 2000 (Unfallrate: 0,61) voraussichtlich um fast 2% verringern und damit bei etwa 0,6 liegen. Bei Untergliederung nach der Straßenklasse zeichnen sich auf Bundesautobahnen (Unfallrate 2000: rd. 0,12) und auf außerörtlichen Bundesstraßen (Unfallrate 2000: 0,34) ebenfalls Rückgänge von etwa 5% ab.

## Unfallraten

Die Gesamtzahl der Verkehrstoten wird in Deutschland im Jahr 2001 im Vergleich zu den Vorjahren (1999: 7.772; 2000: 7.503 Getötete) deutlich um etwa 6% auf voraussichtlich unter 7.100 sinken. Damit setzt sich der seit 1991 (11.300 Getötete) festzustellende Rückgang der Getötetenanzahlen weiter fort (vgl. Bild 1).

## ANZAHL DER GETÖTETEN

Die Entwicklung der Getötetenanzahlen der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen ist unterschiedlich. Bei den **Kindern** bis unter 15 Jahren (2000: 240 Getötete) wird ein leichter Anstieg auf rund 250 Getötete im Jahr 2001 erwartet (vgl. Bild 5). Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2000: 1.736 Getötete) ist dagegen mit einem Rückgang auf etwa 1.650 im Jahr 2001 zu rechnen. Bei den **Senioren** (2000: 1.311 Getötete) ist für das Jahr 2001 ein deutlicher Rückgang um fast 8% absehbar.

## Altersgruppen

Bei Untergliederung nach den Ortstagen (vgl. Bild 3) ist in allen Gruppen eine positive Entwicklung absehbar. Auf **Bundesautobahnen** ist mit einem deutlichen Rückgang der Getötetenanzahl um fast 150 Getötete oder -16% im Jahr 2001 zu rechnen (2000: 907 Getötete). **Außerorts** (ohne BAB) wird sich die Anzahl der Getöteten von im Vorjahr 4.767 um rd. 5% auf etwa 4.550 ver-

## Ortslage

ringern, dabei wird der Rückgang auf den außerörtlichen Bundesstraßen (2000: 1.908 Getötete) mit einer erwarteten Abnahme um ca. 8% noch höher ausfallen. **Innerorts** wird die Anzahl der Getöteten von 1.829 im Jahr 2000 um etwa 100 bzw. rund 5% sinken.

Bildet man aus Getötetenanzahlen und den Fahrleistungen der Kfz Getötetenraten [Getötete je Mrd. Kfz-km], so ist in Deutschland bei einem Gesamtrückgang von knapp 5% (von rd. 12 im Jahr 2000 auf 11,5 im Jahr 2001), auf den Bundesautobahnen mit einem deutlichen Rückgang von fast 18% gegenüber 2000 zu rechnen (Getötetenrate 2000: 4,4). Auf den außerörtlichen Bundesstraßen (2000: 16,9) ist ein Rückgang der Getötetenrate um etwa 7,5% im Jahr 2001 zu erwarten.

## **Getötetenraten**

Unterteilt man die Anzahl der Getöteten nach verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen, so ist folgende Entwicklung absehbar (vgl. Bild 4):

## **VERKEHRS- BETEILIGUNG**

Die Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2000: 4.725 Getötete) wird sich um etwa 7% verringern, dabei wird die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen (2000: 4.396 Getötete) um fast 300 abnehmen.

## **Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)**

Die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) wird in Deutschland trotz der fast 6%igen Bestandszunahme knapp unter dem Vorjahresniveau (2000: 945 Getötete) bleiben. Bezogen auf den Fahrzeugbestand wird daher das bestandsbezogene Risiko "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge (GT/100.000Fz)" im Vergleich zum Vorjahr (28,3 GT/100.000Fz) im Jahr 2001 um etwa 7% sinken.

## **Motorräder**

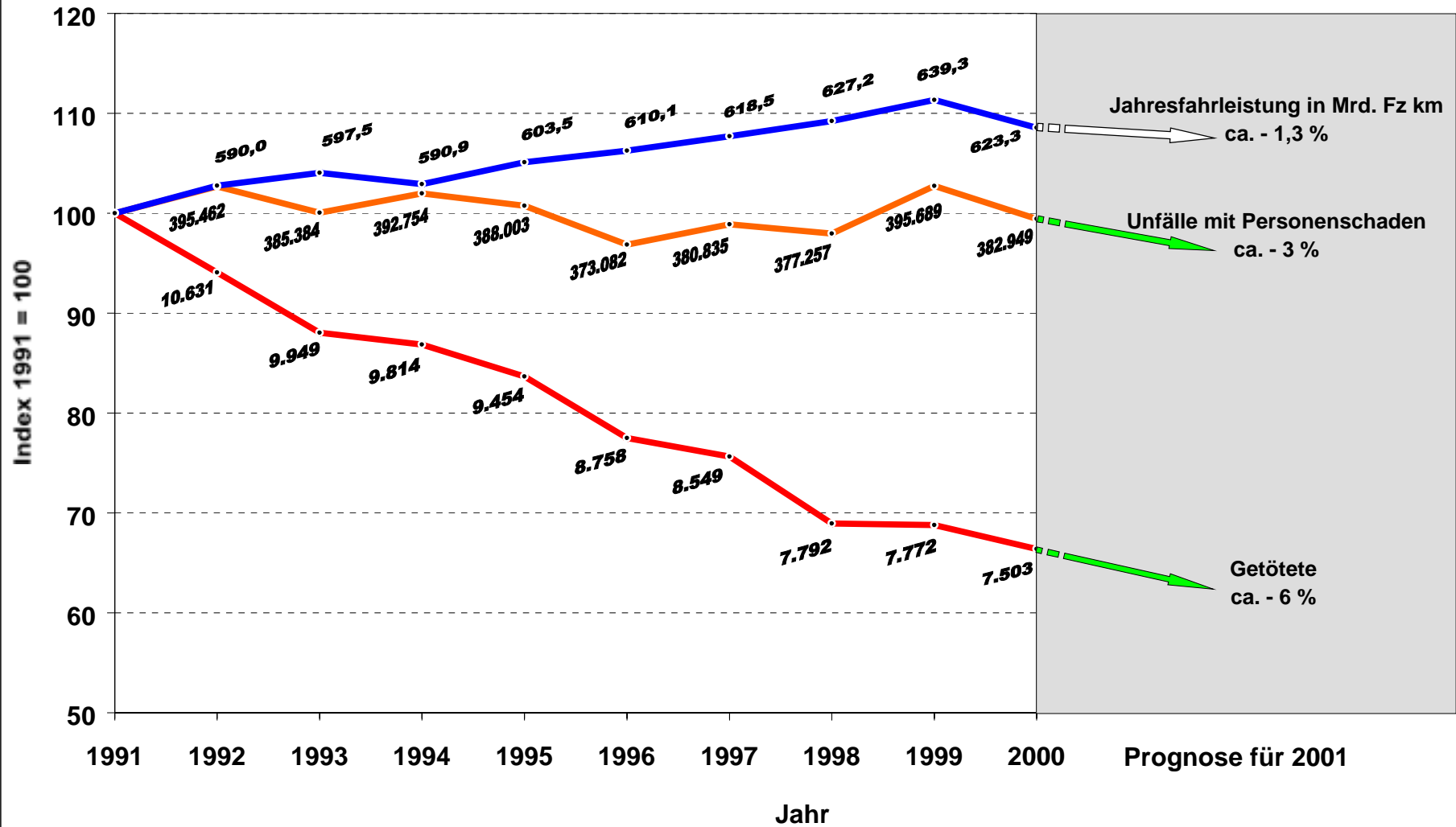
Der Vergleich des bestandsbezogenen Risikos der Motorradbenutzer mit dem entsprechenden Wert für die Pkw (2000: etwa 10 GT/100.000Fz) zeigt, daß Motorräder, zumal sie im Mittel erheblich geringere Fahrleistungen aufweisen, für die Fahrer und Mitfahrer nach wie vor ein sehr hohes Risiko darstellen, das etwa 2,8mal höher ist als für Pkw-Insassen.



Bei den Getötetenanzahlen der ungeschützten Verkehrsteilnehmergruppen Moped/Mofa-Fahrer (2000: 157 Getötete), Radfahrer (2000: 659 Getötete) und Fußgänger (2000: 993 Getötete) zeigen sich unterschiedliche Tendenzen für das Jahr 2001. Bei den Radfahrern ist mit einer Zunahme der Getötetenzahl um etwa 30 auf fast 700 zu rechnen. Dagegen ist bei den Moped/Mofa-Fahrern ein Rückgang um etwa 20 Getötete absehbar. Ein überproportionaler Rückgang von über 10% auf deutlich unter 900 wird bei der Anzahl der getöteten Fußgänger erwartet.

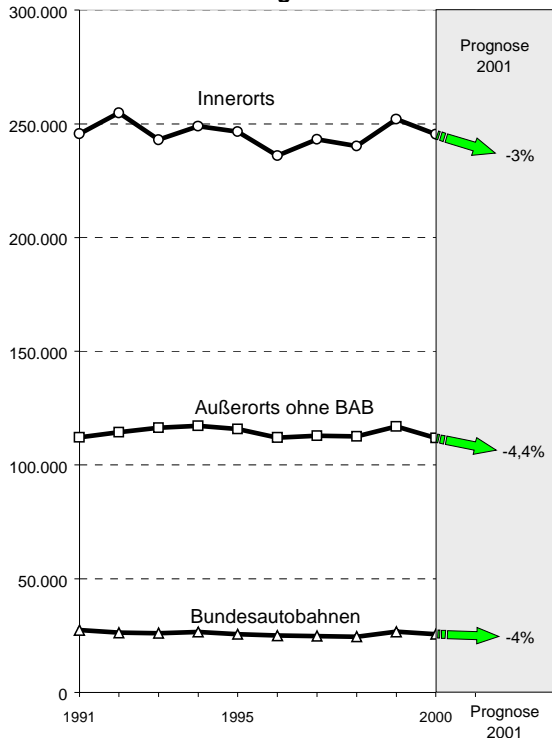
**Moped/Mofa,  
Radfahrer,  
Fußgänger**

Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2001

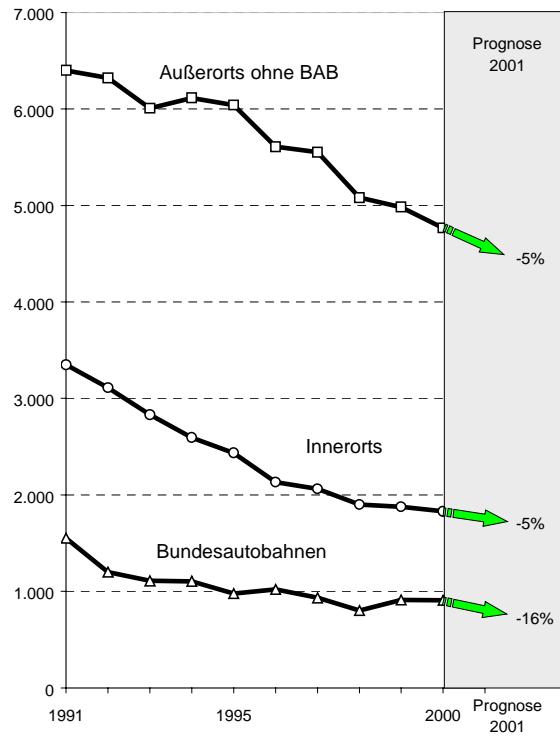


# Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 2000 bis 2001

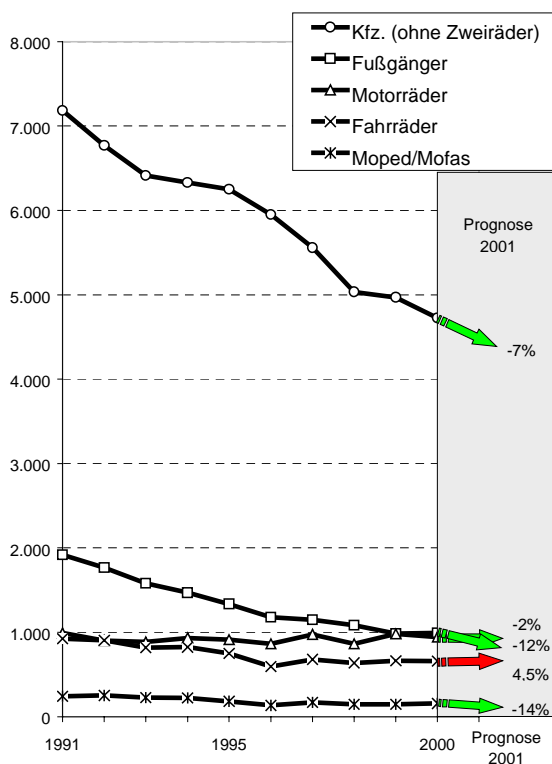
**Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage**



**Bild 3: Getötete nach Ortslage**



**Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung**



**Bild 5: Getötete nach Altersgruppen**

