

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

- Ergebnisse 2000 -

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

**Bundesanstalt für Straßenwesen
Dezember 2000**

bast

Im Jahr 2000 war die Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr in Deutschland günstiger als im Vorjahr. Gegenüber 1999 haben sich deutliche Rückgänge der Unfallzahlen eingestellt. Nach einem anfänglichen Anstieg im ersten Quartal des Jahres 2000 sanken die Unfallzahlen in den Folgemonaten überdurchschnittlich. Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird die Zahl der Getöteten um etwa 4% auf unter 7.500 Getötete (gegenüber 7.772 im Jahr 1999), dem niedrigsten Ergebnis seit Einführung der amtlichen Unfallstatistik im Jahr 1953, zurückgehen (vgl. Bild 1).

KURZFASSUNG

Die Gesamtzahl aller polizeilich erfaßten **Straßenverkehrsunfälle** ist in Deutschland nicht wie in den beiden Vorjahren gestiegen. Sie wird gegenüber dem Jahr 1999 (2.413.473 Unfälle) auf rund 2,35 Mio. im Jahr 2000 sinken.

Dabei wird die Zahl der Unfälle mit Personenschaden im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich um etwa 4,5% abnehmen (1999: 395.689 Unfälle mit Personenschaden). Die Zahl der bei diesen Unfällen verunglückten (verletzten und getöteten) Personen wird ebenfalls um etwa 4,5% abnehmen und im Jahr 2000 bei etwa 505.000 liegen.

Die Anzahl der **Getöteten im Straßenverkehr** wird in Deutschland insgesamt um ca. 4% sinken. Auf Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) ist 2000 der deutlichste Rückgang von 4.983 im Jahr 1999 um rd. 6% absehbar (vgl. Bild 3). Innerorts (1999: 1.878) wird ein leichter Rückgang um etwa 2% im Jahr 2000 erwartet. Auf Autobahnen wird sich die Zahl von 1999 (911 Getötete) dagegen um etwa 2% erhöhen.

Bei den getöteten Pkw-Insassen ist ein deutlicher Rückgang um gut 6% zu erwarten (4.640 Getötete im Jahr 1999), gleichwohl stellt diese Gruppe fast 63% aller Getöteten (vgl. Bild 4). Die Zahl der getöteten Fußgänger (1999: 983 Getötete) wird 2000 nicht weiter abnehmen. Bei den Benutzern von Motorrädern (1999: 981 Getötete) und bei Fahrradfahrern (1999: 662 Getötete) ist keine Veränderung zu erwarten. Bei Mopeds/Mofas (1999: 147 Getötete) ergibt sich gegenüber dem Vorjahr ebenfalls keine wesentliche Veränderung.

In der Untergliederung nach **Altersgruppen** (vgl. Bild 5) wird sich bei den Kindern unter 15 Jahren (1999: 317 Getötete) erfreulicherweise ein starker Rückgang um gut 15% ergeben. Bei den Senioren (1999: 1.306 Getötete) wird sich die Zahl der Getöteten im Jahr 2000 voraussichtlich um ca. 2% leicht erhöhen. Die Anzahl

der getöteten jungen Verkehrsteilnehmer im Alter von 18-24 Jahren (1999: 1.694) wird im Jahr 2000 um ca. 2% abnehmen. Dennoch ist ihr Anteil mit ca. 22% an allen Getöteten immer noch höher als der anderer Altersgruppen.

Die insgesamt positive Entwicklung der Unfallzahlen ist im Jahr 2000 durch die Entwicklungen der **Fahrleistungen** mit beeinflusst worden. Aufgrund der Kraftstoffpreisentwicklung wird im Jahr 2000 die Fahrleistung insgesamt erstmals seit 1994 um ca. 0,7% auf etwa 635 Mrd.Fz.km absinken. Dieser Gesamtrückgang wird im wesentlichen durch die zu erwartende Abnahme der Pkw-Fahrleistungen um ca. 1,6% geprägt. Die Fahrleistung auf Autobahnen wird dagegen um etwa 1,5% ansteigen. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wird sich dennoch die **Getötetenrate** (das fahrleistungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden) im Jahr 2000 insgesamt um ca. 3% verringern, auf Autobahnen ist jedoch mit keiner Verbesserung zu rechnen.

Anmerkung:

Die Unfallprognose wurde Anfang Dezember 2000 abgeschlossen. Sollte die Witterung im Dezember 2000 extrem winterlich werden, kann sich eine Minderung der dargestellten Prognosewerte der Unfallanzahlen 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 2000 –

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 2000 beruht auf den Daten, die durch Unterstützung des Statistischen Bundesamtes Anfang Dezember 2000 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verfügung standen. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August 2000 (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 nach Schätzungen des ifo-Instituts im Jahr 2000 ca. 635 Mrd. Fz·km gegenüber 639,3 Mrd. Fz·km im Jahr 1999 betragen, das entspricht einer Abnahme um 0,7% (Tabelle 1). Erstmals seit 1994 wird damit die Fahrleistung im Kraftfahrzeugverkehr nicht ansteigen. Der Rückgang wird im wesentlichen auf die stark gestiegenen Kraftstoffpreise zurückgeführt, die sich insbesondere auf den Pkw-Verkehr mit einer Reduzierung der Jahresfahrleistung um etwa 1,6% ausgewirkt haben.

ALLGEMEINES

FAHR- LEISTUNGEN

Straßenklasse	1999	2000	Veränderung
Bundesautobahnen	201,0	ca. 204	ca. +1,5%
Bundesstraßen außerorts	112,9	ca. 112	ca. -0,8%
Alle Straßen	639,3	ca. 635	ca. -0,7%

Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 1999 und 2000 in Mrd. Fz·km

Eine Schätzung der Fahrleistungsentwicklung auf Bundesfernstra-

ßen erfolgte durch die BASt auf Basis einer Auswertung von Zählstellendaten der ersten drei Quartale 2000. Sie ergab für die Bundesautobahnen erneut eine Zunahme von ca. 1,5% auf 204 Mrd. Fz·km; auf den außerörtlichen Bundesstraßen ist dagegen wie bei der Gesamtfahrleistung mit einer Abnahme um ca. 0,8% zu rechnen. (Für die übrigen Straßennetzbereiche sind keine Prognosen möglich, da hierfür notwendige Daten über Länge und Verkehrsbelastung fehlen.)

Der Bestand an (zulassungspflichtigen) Kraftfahrzeugen hat insgesamt gegenüber 1999 im Jahr 2000 um 1,5% zugenommen, darunter bei den Pkw um 1,2%. Ein deutlicher Bestandszuwachs ist erneut (1999: +8,6%) bei den Motorrädern (einschl. Leichtkrafträder) mit +5,1% zu verzeichnen. Dagegen ist bei den (nicht zulassungspflichtigen) Mopeds/Mofas nach der starken Bestandszunahme im Vorjahr (+6,9%) in 2000 sogar ein leichter Rückgang festzustellen.

FAHRZEUG-BESTÄNDE

Fahrzeuggruppe	01.07.1999 ³⁾	01.07.2000 ³⁾	Veränderung
Zulassungspflichtige Kfz¹⁾	50,609	51,365	+1,5%
davon:			
Pkw¹⁾	42,324	42,840	+1,2%
Motorräder¹⁾ (einschl. Leichtkrafträder)	3,177	3,338	+5,1%
Moped/Mofa (Mokick)²⁾ (einschl. Krankenfahrstühle)	1,747	1,743	-0,2%

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 2000 gegenüber dem Vorjahr (2.413.473) wieder reduzieren auf rd. 2,35 Mio. Unfälle. Darunter wird die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) ebenfalls um etwa 2,5% sinken: von 110.725 im Jahr 1999 auf etwa 108.000 im Jahr 2000.

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden in Deutschland wird nach dem 5%igen Anstieg im Vorjahr im Jahr 2000 wieder sinken: von 395.689 im Jahr 1999 um etwa 4,5% auf unter 378.000 im Jahr 2000. Dabei wird auch die Zahl der bei diesen Unfällen Verunglückten um etwa 4,5% abnehmen: von im Vorjahr 528.899 auf etwa 505.000 im Jahr 2000.

Unfälle mit Personenschaden, Verunglückte

Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird entsprechend dem längerfristigen Trend erneut sinken: von 117.322 Schwerverletzten und Getöteten im Jahr 1999 um rund 5% auf etwa 111.500 im Jahr 2000.

Innerorts wird in Deutschland für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ein Rückgang um etwa 4,5% auf unter 241.000 (1999: 252.087) erwartet. **Außerorts** (ohne BAB) ist eine Abnahme um etwa 6.000 (-5%) auf rund 111.000 (1999: 116.975) absehbar, darunter auf den außerörtlichen Bundesstraßen ebenfalls eine Abnahme um etwa 5% auf unter 39.000 (1999: 40.725). Auf **Bundesautobahnen** fällt der Rückgang mit -2,5% geringer aus; von im Vorjahr 26.627 Unfällen mit Personenschaden ist ein Rückgang auf etwa 26.000 im Jahr 2000 absehbar (vgl. Bild 2).

Unfälle nach der Ortslage

Bezieht man die Anzahl der Unfälle auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Unfallraten [Unfälle je Mio.Kfz·km].

Unfallraten

Die Rate der Unfälle mit Personenschaden wird sich im Jahr 2000 gegenüber 1999 (Unfallrate: 0,62) voraussichtlich um 4% verringern und damit knapp unter 0,6 liegen. Bei Untergliederung nach der Straßenklasse zeichnen sich auf Bundesautobahnen (Unfallrate 1999: rd. 0,13) und auf außerörtlichen Bundesstraßen (Unfallrate 1999: 0,36) ebenfalls Rückgänge von etwa 4% ab.

Die Gesamtzahl der Verkehrstoten wird in Deutschland im Jahr 2000 nach dem geringen Rückgang im Vorjahr (1998: 7.792; 1999: 7.772 Getötete) wieder deutlich um rund 4% auf voraussichtlich unter 7.500 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 (1999: 317 Getötete) wird ein starker Rückgang um etwa 50 Getötete auf deutlich unter 300 im Jahr 2000 erwartet (vgl. Bild 5). Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (1999: 1.694 Getötete) ist mit einem geringeren Rückgang auf etwa 1.650 im Jahr 2000 zu rechnen. Bei den **Senioren** (1999: 1.306 Getötete) ist dagegen für das Jahr 2000 ein leichter Anstieg um etwa 2% absehbar.

Altersgruppen

Auch bei Untergliederung nach den Ortslagen (vgl. Bild 3) werden unterschiedliche Entwicklungen erwartet. Mit einer erneuten Zunahme der Getötetenanzahl um etwa 2% im Jahr 2000 ist auf **Bundesautobahnen** zu rechnen (1999: 911 Getötete). **Außerorts** (ohne BAB) wird sich die Anzahl der Getöteten dagegen von im Vorjahr 4.983 um rd. 6% auf unter 4.700 deutlich verringern, dabei wird der Rückgang auf den außerörtlichen Bundesstraßen (1999: 1.985 Getötete) mit einer erwarteten Abnahme um ca. 4% etwas geringer ausfallen. **Innerorts** wird die Anzahl der Getöteten von 1.878 im Jahr 1999 um etwa 2% sinken.

Ortslage

Bildet man aus Getötetenanzahlen und den Fahrleistungen der Kfz Getötetenraten [Getötete je Mrd. Kfz·km], so ist in Deutschland bei einem Gesamtrückgang von knapp über 3% (von 12,2 im Jahr 1999 auf 11,8 im Jahr 2000), auf den Bundesautobahnen jedoch

Getötetenraten

mit keiner wesentlichen Veränderung gegenüber 1999 zu rechnen (Getötetenrate 1999: 4,5). Auf den außerörtlichen Bundesstraßen (1999: 17,6) ist aber ein Rückgang der Getötetenrate um etwa 3,5% auf knapp 17 im Jahr 2000 zu erwarten.

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

Die Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (1999: 4.970 Getötete) wird sich um etwa 300 (-6%) verringern, darunter die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen (1999: 4.640 Getötete) geringfügig stärker um etwa 6,5%.

Die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) wird in Deutschland trotz der 5%igen Bestandszunahme etwa auf dem Vorjahresniveau (1999: 981 Getötete) liegen. Bezogen auf den Fahrzeugbestand wird daher der Wert der Kenngröße "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge" im Vergleich zum Vorjahr (30,9) im Jahr 2000 um etwa 5% sinken.

Der Vergleich der Kenngröße "Getötete Motorradbenutzer je 100 Tsd. Fahrzeuge" mit dem entsprechenden Wert für die Pkw (1999: etwa 11 "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge") zeigt, daß Motorräder, zumal sie im Mittel erheblich geringere Fahrleistungen aufweisen, für die Fahrer und Mitfahrer nach wie vor ein sehr hohes Risiko darstellen.

Auch für die Getötetenanzahlen bei den anderen sogenannten ungeschützten Verkehrsteilnehmergruppen wie die Moped/Mofa-Fahrer (1999: 147 Getötete), die Radfahrer (1999: 662 Getötete) und die Fußgänger (1999: 983 Getötete) werden für das Jahr 2000 keine wesentlichen Veränderungen erwartet. Damit ist die positive Entwicklung bei der Anzahl der insgesamt im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer insbesondere auf die Rückgänge bei den getöteten Pkw-Insassen zurückzuführen.

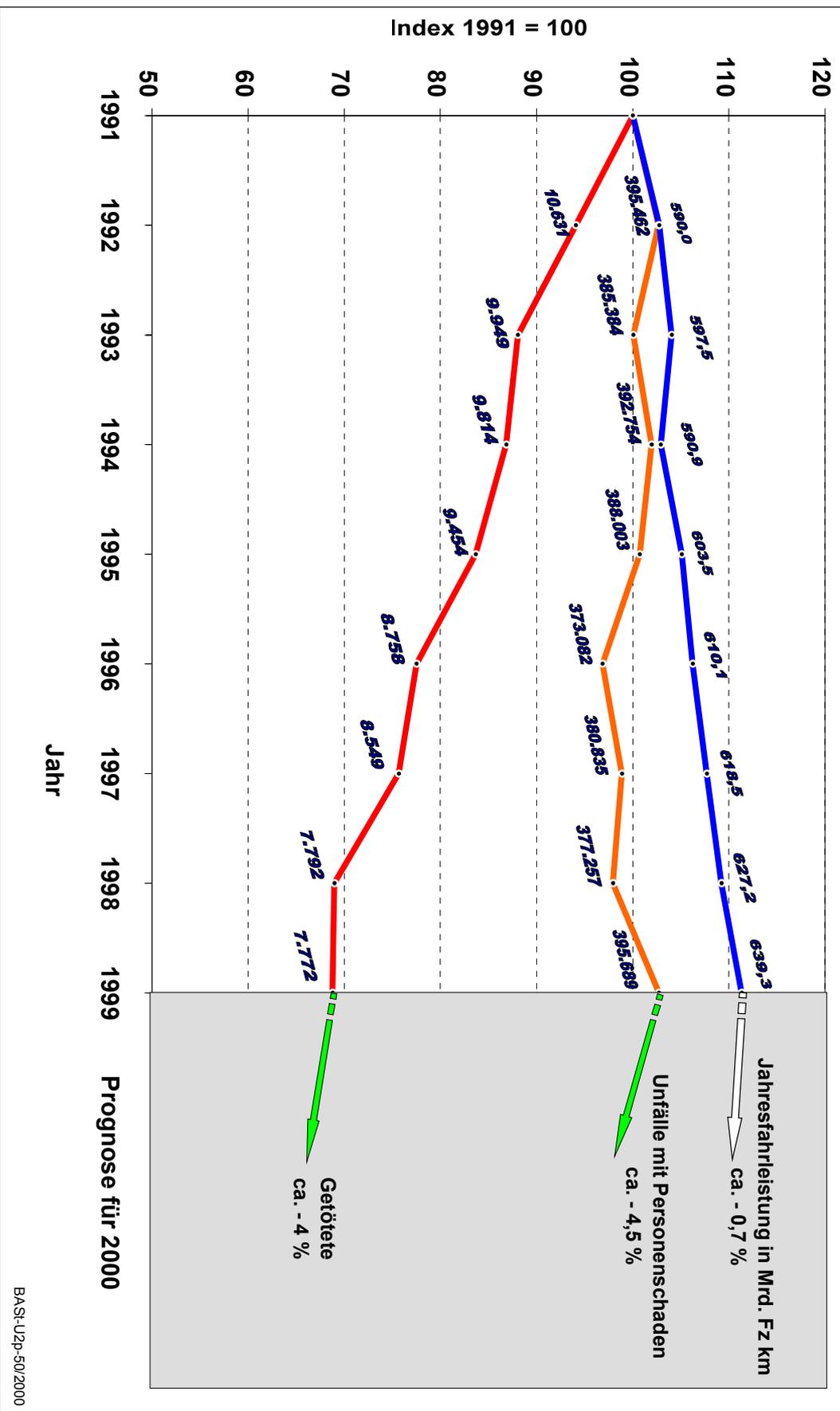
VERKEHRS- BETEILIGUNG

Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)

Motorräder

Moped/Mofa, Radfahrer, Fußgänger

Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2000



Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2000

Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage

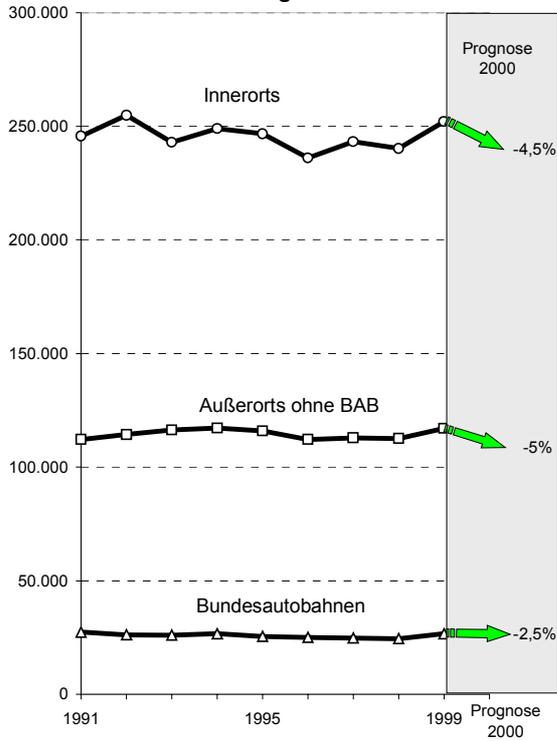


Bild 3: Getötete nach Ortslage

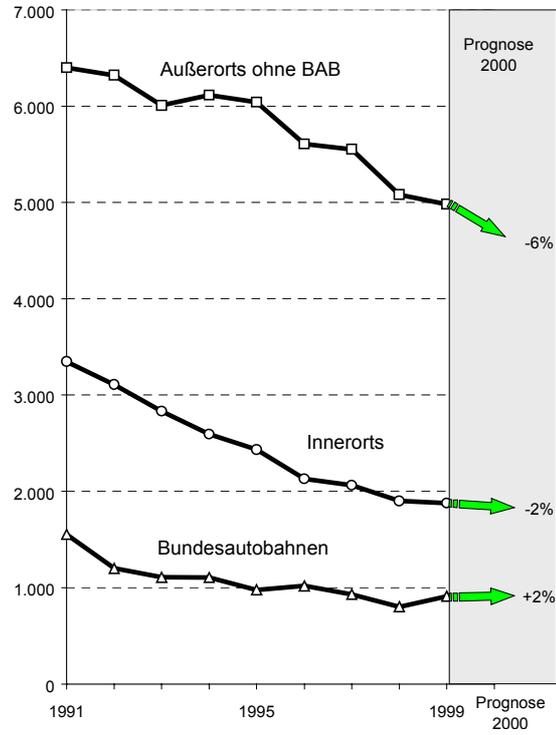


Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung

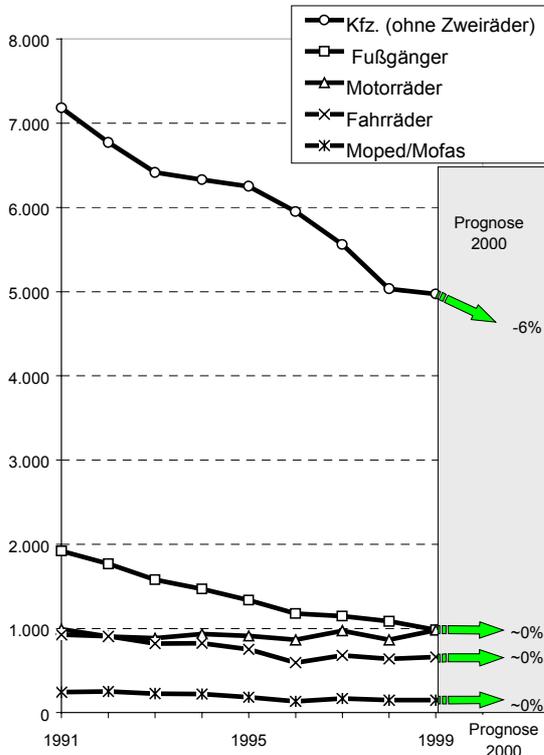


Bild 5: Getötete nach Altersgruppen

