

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

- Ergebnisse 2006 -

**Susanne Schönebeck
Martin Pöppel-Decker
Christine Leipnitz
Ingo Koßmann**

**Bundesanstalt für Straßenwesen
Dezember 2006**

bast

Im Jahr 2006 hat sich der positive Trend in der Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr in Deutschland weiter fortgesetzt. So wird nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um etwa 6% niedriger ausfallen als 2005 (vgl. Bild 1).

KURZFASSUNG

Die Gesamtzahl aller polizeilich erfassten **Straßenverkehrsunfälle** in Deutschland wird gegenüber dem Vorjahr (2,25 Mio. Unfälle) im Jahr 2006 auf ca. 2,23 Mio. leicht sinken.

Bei der Zahl der Unfälle mit Personenschaden wird im Vergleich zu 2005 (336.619 Unfälle) ein Rückgang um etwa 4% auf ungefähr 323.000 erwartet. Die Zahl der bei diesen Unfällen verunglückten (verletzten und getöteten) Personen wird dabei um mehr als 4% abnehmen und im Jahr 2006 bei etwa 419.000 liegen.

Die Anzahl der **Getöteten im Straßenverkehr** wird in Deutschland insgesamt um etwa 6% auf annähernd 5.000 sinken und damit wiederholt deutlich unter dem Vorjahreswert (5.361) liegen. Im Vergleich zu 1991 (11.300 Getötete) hat sich die Anzahl der Getöteten damit mehr als halbiert.

Während auf **Bundesautobahnen** der Rückgang mit nur 1% gering ausfällt, ist **innerorts** mit einem Rückgang der Getötetenzahl von mehr als 3% auf annähernd 1.400 Getötete zu rechnen. Die Anzahl der Getöteten **außerorts** (ohne BAB) wird sich mit einem Rückgang von etwa 8% im Vergleich der Ortslagen am deutlichsten verringern und von 3.228 Getöteten im Jahre 2005 auf unter 3.000 im Jahre 2006 sinken (vgl. Bild 3).

Die Veränderungen in den verschiedenen **Verkehrsbeteiligungsarten** unterscheiden sich ebenfalls deutlich.

Die Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2005: 3.090) wird im Jahr 2006 um etwa 4% auf weniger als 3.000 Getötete sinken. Die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) sinkt gleichzeitig deutlich um fast 10% auf weniger als 800 Getötete (2005: 875). Bei den Moped/Mofa-Fahrern (2005: 107 Getötete) ist nach dem deutlichen Rückgang der Zahl der Getöteten um 12% im Vorjahr in diesem Jahr mit einem etwas moderateren Rückgang um mehr als 6% auf etwa 100 Getötete zu rechnen. Bei den Radfahrern steht dem sehr deutlichen Anstieg im letzten Jahr (+21,1% von 475 auf 575 Getötete) in diesem Jahr ein Rückgang um mehr als 10% auf annähernd 500 Getötete gegenüber. Bei der Anzahl getöteter Fußgänger ist ein leichter Rückgang absehbar - um mehr als 2% auf etwa 670 (2005: 686).

Bei den **Kindern** bis unter 15 Jahren (2005: 159 Getötete) wird nach dem leichten Anstieg im Jahr 2005 (+3,9%) in diesem Jahr wieder ein klarer Rückgang zu verzeichnen sein – um etwa 20% auf weniger als 130 Getötete (vgl. Bild 5). Der Rückgang bei den **Jugendlichen** (15 bis 17 Jahre) wird mit ca. 20% ebenfalls sehr deutlich ausfallen. Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2005: 1.076 Getötete) ist mit einem deutlichen Rückgang um mehr als 10% auf weniger als 1.000 Getötete im Jahr 2006 zu rechnen. Bei den **Senioren** (2005: 1.162 Getötete) ist für das Jahr 2006 ein Rückgang um etwa 4% bzw. um fast 50 Getötete zu erwarten.

Der rückläufige Trend bei den **Alkoholunfällen** hält auch im Jahr 2006 an. Gegenüber dem Vorjahr sinkt die Zahl der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden um mehr als 10% auf weniger als 20.000 (2005: 22.004 Unfälle).

Für die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge werden im Jahr 2006 leichte Rückgänge auf allen Straßenklassen erwartet. Nach vorläufigen Schätzungen wird sich die Gesamtfahrleistung mit einer Veränderung von 684,3 Mrd. Fz·km im Jahr 2005 auf etwa 681 Mrd. Fz·km im Jahre 2006 um 0,5% leicht reduzieren.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wird sich die Getötetenrate (das fahrleistungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden) im Jahr 2006 insgesamt um mehr als 5% verringern. Während auf den außerörtlichen Bundesstraßen mit einem Rückgang um fast 5% zu rechnen ist, fällt die Veränderung auf den Bundesautobahnen mit einem Rückgang um weniger als 1% gering aus.

Anmerkung:

Die Unfallprognose wurde Anfang Dezember 2006 abgeschlossen. Sollte die Witterung im Dezember 2006 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 2006 –

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 2006 beruht auf den Daten, die durch Unterstützung des Statistischen Bundesamtes Anfang Dezember 2006 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verfügung standen. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August 2006. Die Schätzwerte zu den Unfallanzahlen der einzelnen Kategorien wurden je für sich ermittelt und beruhen auf jeweils mehreren Einzelprognosen.

Die Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen auf dem gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wird auf der Basis einer Kraftstoffverbrauchsrückrechnung für Inländer ermittelt. Die Ermittlung der Gesamtfahrleistung beruht auf vorläufigen Abschätzungen der BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH zu Pkw- und Lkw-Fahrleistungen. Danach reduziert sich die Gesamtfahrleistung für das Jahr 2006 im Vergleich zum Jahr 2005 um voraussichtlich ca. 0,5%. Gegenüber dem Vorjahreswert verändert sich damit die Gesamtfahrleistung von 684,3 Mrd. Fz-km (Quelle: DIW) auf ca. 681 Mrd. Fz-km.

ALLGEMEINES

FAHR- LEISTUNGEN

Straßenklasse	2005	2006*	Veränderung
Bundesautobahnen	216,2	215,6	ca. - 0,3%
Bundesstraßen außerorts	107,3	105,7	ca. -1,5%
alle Straßen	684,3	ca. 681	ca. -0,5%

*) vorläufige Werte

Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2005 und 2006 in Mrd. Fz-km

Die Schätzung der Kfz-Fahrleistungen auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen basiert auf einer Auswertung von Daten ausgewählter Dauerzählstellen für die ersten drei Quartale 2005 und 2006. Diese Auswertungen zeigen sowohl für die Bundesautobahnen als auch die außerörtlichen Bundesstraßen ebenfalls einen leichten Rückgang, der auf den Bundesstraßen etwas höher ausfällt.

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 2006 gegenüber dem Jahr 2005 insgesamt erneut nur gering um 0,7% zugenommen. Dieser Trend wird hauptsächlich geprägt durch den Bestandszuwachs bei den Pkw. Die Bestandszahlen in dieser Gruppe sind für die Jahre 2005 und 2006 jedoch nicht direkt vergleichbar, da ab dem 01.01.2006 die Fahrzeuge mit besonderen Zweckbestimmungen (sonstige Kfz) ebenfalls in diese Gruppe eingeordnet werden. Der reine – nicht durch Umschichtung entstandene – Bestandszuwachs bei den Pkw *inklusive sonstiger Kfz* liegt bei 0,7%. Der seit mehreren Jahren andauernde überdurchschnittliche Bestandszuwachs bei den Motorrädern (einschl. Leichtkrafträder) setzt sich auch in diesem Jahr mit 1,9% fort. Bei den (nicht zulassungspflichtigen) Mopeds/Mofas setzt sich der positive Trend aus dem Vorjahr in abgeschwächter Form ebenfalls fort (1,8%).

FAHRZEUG- BESTÄNDE

Fahrzeuggruppe	01.01.2005	01.01.2006	Veränderung
Zulassungspflichtige Kfz¹⁾	54,521	54,910	+0,7%
davon:			
Pkw¹⁾	45,376	46,090	+1,6%
Pkw einschl. sonst. Kfz¹⁾	46,072	46,374	+0,7%
Motorräder¹⁾ (einschl. Leichtkrafträder)	3,828	3,903	+1,9%
Moped/Mofa (Mokick)²⁾ (einschl. Krankenfahrstühle)	1,786	1,819	+1,8%

1) einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge

2) zum Ende des Versicherungsjahres

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.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle wird sich nach Schätzungen der BASt in Deutschland im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr (2.253.992) um etwa 1% auf ca. 2,23 Mio. Unfälle reduzieren. Darunter wird die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) gegenüber dem Vorjahr (100.073) um mehr als 3% auf weniger als 97.000 sinken.

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden in Deutschland wird erneut abnehmen – von 336.619 im Jahr 2005 um etwa 4% auf ca. 323.000 im Jahr 2006. Dabei wird die Zahl der bei diesen Unfällen Verunglückten um mehr als 4% sinken – von 438.804 im Vorjahr auf etwa 419.000 im Jahr 2006.

Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird entsprechend dem längerfristigen Trend ebenfalls sinken: von 82.313 Schwerverletzten und Getöteten im Jahr 2005 um über 7% auf weniger als 77.000 im Jahr 2006.

Innerorts wird für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden nach dem Anstieg im letzten Jahr wieder ein Rückgang erwartet - um etwas mehr als 3% auf weniger als 219.000 (2005: 225.875). **Außerorts** (ohne BAB) ist wiederum eine deutliche Abnahme um fast 6% auf unter 85.000 (2005: 89.801) absehbar, darunter auf den außerörtlichen Bundesstraßen eine Abnahme um ebenfalls etwa 6% auf ca 28.200 (2005: 30.001). Auf **Bundesautobahnen** wird der Rückgang mit etwa 5% etwas geringer ausfallen; von 20.943 Unfällen mit Personenschaden im Vorjahr ist ein Rückgang auf etwa 19.900 Unfälle im Jahr 2006 absehbar (vgl. Bild 2).

Bei den Alkoholunfällen (Unfälle mit Personenschaden, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) setzt sich der seit 1991 zu beobachtende positive Trend weiter fort. Im Vergleich zu 2005 (22.004 Alkoholunfälle) wird sich die Anzahl der Alkoholunfälle deutlich reduzieren – um mehr als 10% auf weniger als 20.000 im Jahr 2006.

ANZAHL DER UNFÄLLE

Unfälle mit Personenschaden, Verunglückte

Unfälle nach der Ortslage

Alkoholunfälle

Bezieht man die Anzahl der Unfälle auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Unfallraten [Unfälle je Mio.Fz·km]. Die Rate der Unfälle mit Personenschaden wird sich im Jahr 2006 gegenüber 2005 (Unfallrate: 0,492) voraussichtlich um fast 4% leicht verringern und damit bei unter 0,48 liegen. Bei Untergliederung nach der Straßenklasse zeichnet sich sowohl auf Bundesautobahnen (Unfallrate 2005: 0,097) als auch auf außerörtlichen Bundesstraßen (Unfallrate 2005: 0,280) ebenfalls ein Rückgang von fast 5% ab.

Unfallraten

Die Gesamtzahl der Verkehrstoten wird in Deutschland im Jahr 2006 gegenüber 2005 voraussichtlich um etwa 6% auf annähernd 5.000 Getötete (2005: 5.361) sinken. Der langanhaltende positive Trend wird somit weiter fortgesetzt. Im Vergleich zum Jahr 1991 mit 11.300 Getöteten im Straßenverkehr hat sich die Anzahl der Getöteten damit mehr als halbiert (vgl. Bild 1).

ANZAHL DER GETÖTETEN

Im Jahr 2006 ist für alle Altersgruppen ein Rückgang bei den Getötetenanzahlen zu erwarten, der bei den jüngsten Verkehrsteilnehmern am deutlichsten ausfällt. Bei den **Kindern** unter 15 Jahren (2005: 159 Getötete) wird nach dem leichten Anstieg im Jahr 2005 (+3,9%) in diesem Jahr wieder ein klarer Rückgang zu verzeichnen sein – um etwa 20% auf weniger als 130 Getötete. Der Rückgang bei den **Jugendlichen** (15 bis 17 Jahre) wird mit ca. 20% ebenso stark ausfallen. Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2005: 1.076 Getötete) ist mit einem deutlichen Rückgang um mehr als 10% auf weniger als 1.000 Getötete im Jahr 2006 zu rechnen (vgl. Bild 5). Bei den **Senioren** (2005: 1.162 Getötete) ist für das Jahr 2006 ebenfalls wieder ein Rückgang um etwa 4% bzw. um fast 50 Getötete zu erwarten.

Altersgruppen

Bei Untergliederung nach den Ortslagen (vgl. Bild 3) zeigen sich weiterhin klare Unterschiede in der Entwicklung. Auf **Bundesautobahnen** ist mit einem nur geringen Rückgang der Getötetenanzahl von etwa 1% zu rechnen (2005: 662 Getötete). **Innerorts** fällt der Rückgang im Vergleich zum Rückgang im Vorjahr (0,9%) in diesem Jahr mit mehr als 3% auf annähernd 1.400 Getötete wieder etwas deutlicher aus. Die Anzahl der Getöteten **außerorts** (ohne BAB) wird sich mit einem Rückgang von etwa 8% im Vergleich der Ortslagen wiederholt am deutlichsten verringern und von 3.228 Getöteten im Jahre 2005 auf unter 3.000 im Jahre 2006 sinken; darunter ist für die außerörtlichen Bundesstraßen (2005: 1.238 Getötete) ein Rückgang auf weniger als 1.200 Getötete absehbar.

Ortslage

Der Anteil der außerorts Getöteten könnte sich damit von rund 60% auf weniger als 58% leicht reduzieren.

Bildet man aus Getötetenanzahlen und den Fahrleistungen der Kfz Getötetenraten [Getötete je Mrd. Fz-km], so ist in Deutschland für das Jahr 2006 wieder ein deutlicher Rückgang um insgesamt mehr als 5% (Getötetenrate 2005: 7,8) auf 7,4 absehbar. Während der Rückgang auf den Bundesautobahnen (2005: 3,06) mit weniger als 1% auf 3,04 gering ausfällt, wird er bei den Bundesstraßen außerorts (2005: 11,5) mit annähernd 5% bei Weitem deutlicher ausfallen.

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

Die Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2005: 3.090 Getötete) wird um etwa 4% auf weniger als 3.000 Getötete sinken, dabei wird die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen von 2.833 Getöteten auf unter 2.700 zurückgehen.

Die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) wird von 2005 auf 2006 nach dem leichten Anstieg um 2% im Vorjahr wieder sinken – um fast 10% auf weniger als 800 Getötete (2005: 875).

Bezogen auf den Fahrzeugbestand wird sich das bestandsbezogene Risiko "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge (GT/100.000Fz)" für Motorradnutzer im Vergleich zum Vorjahr um etwa 11% auf etwa 20 ebenfalls deutlich verringern (2004: 22,9). Das bestandsbezogene Risiko für Pkw verringert sich um etwas mehr als 7% auf etwa 5,8 (2005: 6,2). Der Vergleich des bestandsbezogenen Risikos der Motorradbenutzer und der Pkw zeigt, dass Motorradfahren, zumal Motorräder im Mittel erheblich geringere Fahrleistungen aufweisen, für die Fahrer und Mitfahrer weiterhin ein sehr hohes Risiko darstellt, das etwa 3,5mal höher ist als für Pkw-Insassen.

Bei den Moped/Mofa-Fahrern (2005: 107 Getötete) ist nach dem deutlichen Rückgang der Anzahl der Getöteten im letzten Jahr (-12,3%) in diesem Jahr mit einem geringeren Rückgang um mehr als 6% auf etwa 100 Getötete zu rechnen. Bei den Radfahrern steht dem sehr deutlichen Anstieg im letzten Jahr (um 21,1% von 475 auf 575 Getötete) in diesem Jahr ein Rückgang um mehr als 10% auf annähernd 500 Getötete gegenüber. Bei der Anzahl getöteter Fußgänger ist ebenfalls ein leichter Rückgang absehbar – um mehr als 2% auf etwa 670 (2005: 686).

Getötetenraten

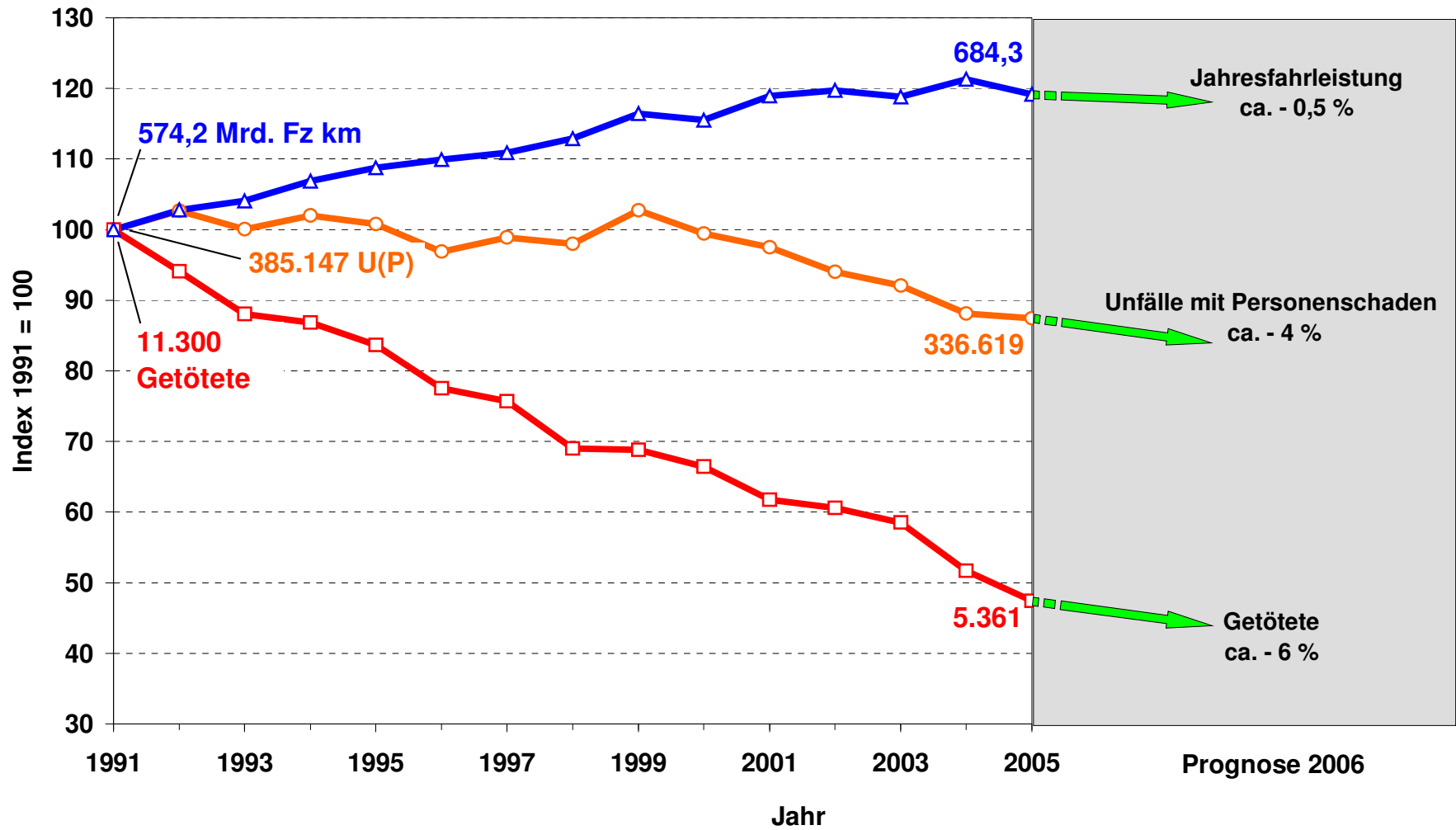
VERKEHRS- BETEILIGUNG

Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)

Motorräder

Moped/Mofa, Radfahrer, Fußgänger

Entwicklung der Fahrleistung¹⁾, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2006



¹⁾ Quelle: DIW, ab 1994 revidierte Werte

Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2005

Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage

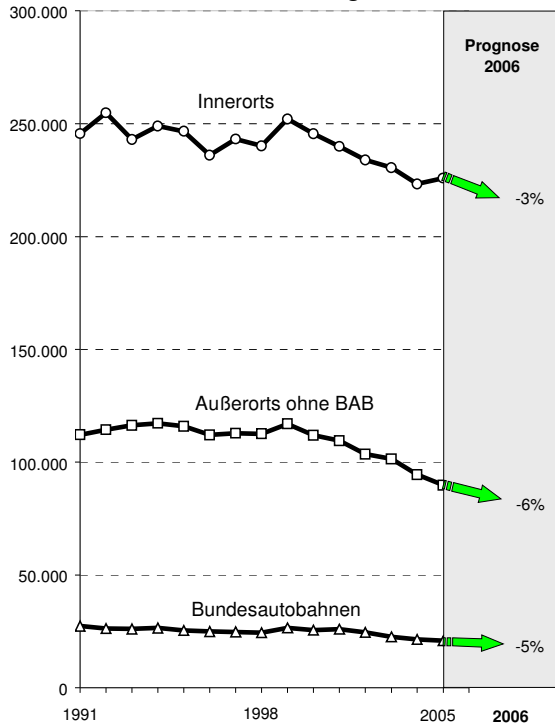


Bild 3: Getötete nach Ortslage

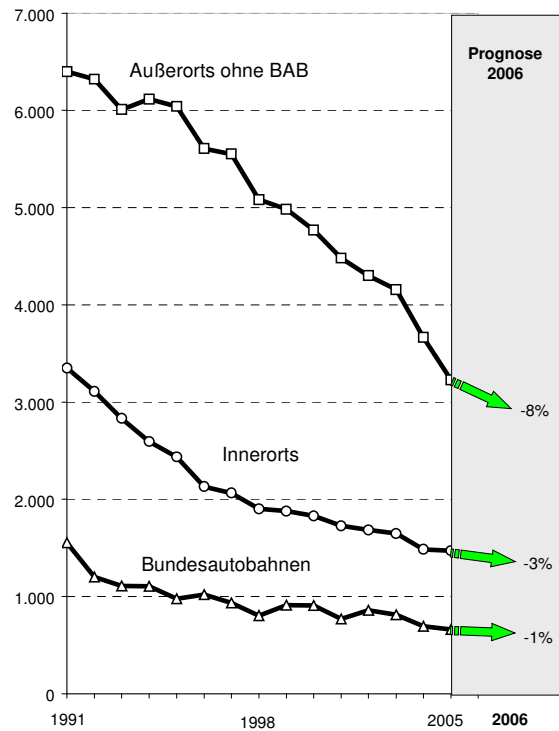


Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung

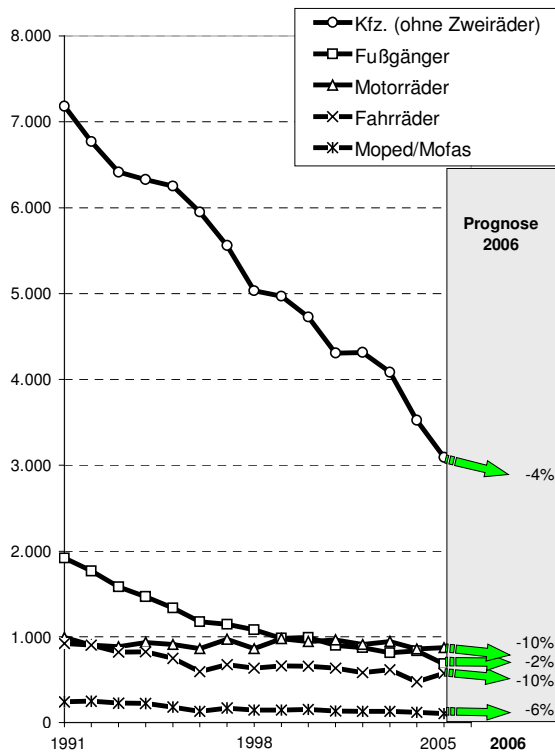


Bild 5: Getötete nach Altersgruppen

