

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

- Ergebnisse 2005 -

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

**Bundesanstalt für Straßenwesen
Dezember 2005**

bast

Im Jahr 2005 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 mehr als 7% niedriger ausfallen als 2004 (vgl. Bild 1).

KURZFASSUNG

Die Gesamtzahl aller polizeilich erfassten **Straßenverkehrsunfälle** in Deutschland wird gegenüber dem Vorjahr (2,26 Mio. Unfälle) im Jahr 2005 auf ca. 2,24 Mio. leicht sinken.

Bei der Zahl der Unfälle mit Personenschaden wird im Vergleich zu 2004 (339.310 Unfälle) ein Rückgang um etwa 1% auf weniger als 337.000 erwartet. Die Zahl der bei diesen Unfällen verunglückten (verletzten und getöteten) Personen wird dabei um knapp 2% abnehmen und im Jahr 2005 bei etwa 438.000 liegen.

Die Anzahl der **Getöteten im Straßenverkehr** wird in Deutschland insgesamt um mehr als 7% auf knapp 5.400 sinken und damit wiederholt deutlich unter dem Vorjahreswert (5.842) liegen. Im Vergleich zu 1991 (11.300 Getötete) hat sich die Anzahl der Getöteten damit mehr als halbiert.

Während **innerorts** der Rückgang mit nur 1% auf unter 1.480 Getötete gering ausfällt, ist auf **Bundesautobahnen** mit einem Rückgang der Getötetenzahl von fast 5% auf weniger als 670 Getötete zu rechnen. Die Anzahl der Getöteten **außerorts** (ohne BAB) wird sich mit einem Rückgang von fast 10% im Vergleich der Ortstagen am deutlichsten verringern und von 3.664 Getöteten im Jahre 2004 auf etwa 3.350 im Jahre 2005 sinken (vgl. Bild 3).

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

Die Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2004: 3.521) wird im Jahr 2005 um etwa 10% auf weniger als 3.200 Getötete deutlich sinken. Die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) sinkt gleichzeitig um etwa 2% auf annähernd 840 Getötete (2004: 858). Bei den Moped/Mofa-Fahrern (2004: 122 Getötete) ist nach dem deutlichen Rückgang der Zahl der Getöteten von 9% im Vorjahr in diesem Jahr keine Verbesserung zu erwarten. Die Anzahl der getöteten Moped/Mofa-Fahrer wird voraussichtlich bei etwa 120 Getöteten stagnieren. Bei den Radfahrern steht dem sehr deutlichen Rückgang im letzten Jahr (mit 22,9% von 616 auf 475 Getötete) in diesem Jahr ein Anstieg auf etwa 540 Getötete gegenüber. Bei der Anzahl getöteter Fußgänger ist dagegen ein Rückgang absehbar - um mehr als 10% auf weniger als 750 (2004: 838).

Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2004: 1.269 Getötete) ist mit einem deutlichen Rückgang um fast 10% auf ungefähr 1.150 Getötete im Jahr 2005 zu rechnen. Bei den **Kindern** bis unter 15 Jahren (2004: 153 Getötete) wird nach dem starken Rückgang im Jahr 2004 (26,4%) seit fünf Jahren erstmals wieder ein Anstieg zu verzeichnen sein – um etwa 20 getötete Kinder auf ungefähr 170 Getötete. Bei den **Senioren** (2004: 1.201 Getötete) ist für das Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr (Rückgang um 9,6%) ein sehr geringer Rückgang auf etwas weniger als 1.200 Getötete zu erwarten.

Der rückläufige Trend hält bei den **Alkoholunfällen** auch im Jahr 2005 an. Gegenüber dem Vorjahr sinkt die Zahl der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden um etwa 350 (mehr als 1%) auf knapp 22.200 (2004: 22.548 Unfälle).

Für die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge werden im Jahr 2005 kaum Veränderungen erwartet. Nach vorläufigen Schätzungen wird die Gesamtfahrleistung mit einer Veränderung von 697,1 Mrd. Fz·km im Jahr 2004 auf etwa 699 Mrd. Fz·km im Jahre 2005 nahezu stagnieren. Dabei wird die Fahrleistung auf Autobahnen und auch auf den außerörtlichen Bundesstraßen unverändert bleiben.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wird sich die Getötetenrate (das fahrleistungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden) im Jahr 2005 insgesamt um fast 8% verringern. Während auf den außerörtlichen Bundesstraßen mit einem deutlichen Rückgang um mehr als 11% zu rechnen ist, fällt die Veränderung auf den Bundesautobahnen mit einem Rückgang um knapp 5% geringer aus.

Anmerkung:

Die Unfallprognose wurde Anfang Dezember 2005 abgeschlossen. Sollte die Witterung im Dezember 2005 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 2005 –

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 2005 beruht auf den Daten, die durch Unterstützung des Statistischen Bundesamtes Anfang Dezember 2005 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verfügung standen. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August 2005. 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 wird im Jahr 2005 die Gesamtfahrleistung voraussichtlich im Vergleich zu 2004 nahezu stagnieren. Gegenüber dem Vorjahreswert verändert sich die Gesamtfahrleistung von 697,1 Mrd. Fz-km (Quelle: DIW) auf ca. 699 Mrd. Fz-km.

ALLGEMEINES

FAHR-LEISTUNGEN

Straßenklasse	2004	2005*	Veränderung
Bundesautobahnen	218,9	218,7	ca. +/- 0%
Bundesstraßen außerorts	109,6	109,5	ca. +/- 0%
alle Straßen	697,1	ca. 699	ca. + 0,3%

*) vorläufige Werte

Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2004 und 2005 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 2004 und 2005. Sie ergeben sowohl für die Bundesautobahnen als auch die außerörtlichen Bundesstraßen ebenfalls eine Stagnation.

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 2005 gegenüber dem Jahr 2004 insgesamt erneut nur gering um 0,8% zugenommen. Dieser Trend wird hauptsächlich geprägt durch den Bestandszuwachs um 0,8% bei den Pkw. Der seit mehreren Jahren andauernde überdurchschnittliche Bestandszuwachs bei den Motorrädern (einschl. Leichtkrafträder) setzt sich auch in diesem Jahr mit +2,2% fort. Bei den (nicht zulassungspflichtigen) Mopeds/Mofas setzt sich der positive Trend aus dem Vorjahr verstärkt fort (+7,4%).

FAHRZEUG- BESTÄNDE

Fahrzeuggruppe	01.01.2004	01.01.2005	Veränderung
Zulassungspflichtige Kfz¹⁾	54,082	54,521	+0,8%
davon:			
Pkw¹⁾	45,023	45,376	+0,8%
Motorräder¹⁾ (einschl. Leichtkrafträder)	3,745	3,828	+2,2%
Moped/Mofa (Mokick)²⁾ (einschl. Krankenfahrstühle)	1,663	1,786	+7,4%

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 2005 gegenüber dem Vorjahr (2.261.689) um etwa 1% auf ca. 2,24 Mio. Unfälle reduzieren. Darunter wird die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) gegenüber dem Vorjahr (99.821) um fast 2% auf annähernd 98.000 sinken.

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden in Deutschland wird erneut abnehmen, jedoch nicht so deutlich wie im vorangegangenen Jahr: von 339.310 im Jahr 2004 um gut 1% auf weniger als 337.000 im Jahr 2005. Dabei wird die Zahl der bei diesen Unfällen Verunglückten um knapp 2% sinken: von im Vorjahr 445.968 auf etwa 438.000 im Jahr 2005.

Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird entsprechend dem längerfristigen Trend erneut sinken: von 86.643 Schwerverletzten und Getöteten im Jahr 2004 um etwa 3% auf weniger als 84.000 im Jahr 2005.

Innerorts wird in Deutschland für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden seit fünf Jahren erstmals wieder ein leichter Anstieg erwartet - um knapp 1% auf annähernd 225.000 (2004: 223.314). **Außerorts** (ohne BAB) ist dagegen eine deutliche Abnahme um ca. 4% auf unter 91.000 (2004: 94.538) absehbar, darunter auf den außerörtlichen Bundesstraßen eine Abnahme um etwa 1.400 auf annähernd 30.000 (2004: 31.428). Auf **Bundesautobahnen** wird der Rückgang mit etwas mehr als 1% geringer ausfallen; von im Vorjahr 21.458 Unfällen mit Personenschaden ist ein Rückgang auf etwa 21.200 Unfälle im Jahr 2005 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 2004 (22.548 Alkoholunfälle) wird sich die Anzahl der Alkoholunfälle um etwa 350 (mehr als 1%) auf knapp 22.200 im Jahr 2005 reduzieren.

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 2005 gegenüber 2004 (Unfallrate: 0,487) voraussichtlich um knapp 2% leicht verringern und damit bei unter 0,48 liegen. Bei Untergliederung nach der Straßenklasse zeichnet sich auf Bundesautobahnen (Unfallrate 2004: 0,098) ein leichter Rückgang um etwa 1% ab. Der Rückgang auf außerörtlichen Bundesstraßen (Unfallrate 2004: 0,287) mit 4% fällt dagegen etwas deutlicher aus.

Unfallraten

Die Gesamtzahl der Verkehrstoten wird in Deutschland im Jahr 2005 gegenüber 2004 voraussichtlich um mehr als 7% auf knapp 5.400 Getötete (2004: 5.842) 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 2005 ist in fast allen Altersgruppen ein Rückgang bei den Getötetenanzahlen zu erwarten. Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2004: 1.269 Getötete) ist mit einem deutlichen Rückgang um fast 10% auf ungefähr 1.150 Getötete im Jahr 2005 zu rechnen (vgl. Bild 5). Bei den **Kindern** bis unter 15 Jahren (2004: 153 Getötete) wird nach dem starken Rückgang im Jahr 2004 (26,4%) seit fünf Jahren jedoch erstmals wieder ein Anstieg zu verzeichnen sein – um etwa 20 getötete Kinder auf ungefähr 170 Getötete. Bei den **Senioren** (2004: 1.201 Getötete) ist für das Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr (Rückgang um 9,6%) ein sehr geringer Rückgang auf etwas weniger als 1.200 Getötete zu erwarten.

Altersgruppen

Bei Untergliederung nach den Ortslagen (vgl. Bild 3) zeigen sich weiterhin klare Unterschiede in der Entwicklung. **Innerorts** fällt der Rückgang mit nur 1% auf unter 1.480 Getötete gering aus (2004: Rückgang 9,8% auf 1.484). Auf **Bundesautobahnen** ist mit einem Rückgang der Getötetenzahl von fast 5% auf weniger als 670 Getötete zu rechnen (2004: Rückgang um 14,4% auf 694 Getötete). Die Anzahl der Getöteten **außerorts** (ohne BAB) wird sich mit fast 10% im Vergleich der Ortslagen am deutlichsten verringern und von 3.664 Getöteten im Jahre 2004 auf etwa 3.350 im Jahre 2005 sinken; darunter ist für die außerörtlichen Bundesstraßen (2004: 1.413 Getötete) ein Rückgang auf rund 1.300 Getötete absehbar. Der Anteil der außerorts Getöteten konnte sich damit von rund 63% auf 61% leicht reduzieren.

Ortslage

Bildet man aus Getötetenanzahlen und den Fahrleistungen der Kfz Getötetenraten [Getötete je Mrd. Fz-km], so ist in Deutschland für das Jahr 2005 wieder ein deutlicher Rückgang um insgesamt fast 8% (Getötetenrate 2004: 8,4) auf 7,7 absehbar. Während der Rückgang auf den Bundesautobahnen (2004: 3,2) mit knapp 5% auf 3,0 geringer ausfällt, wird er bei den Bundesstraßen außerorts (2004: 12,9) mit mehr als 11% bei Weitem deutlicher ausfallen.

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 (2004: 3.521 Getötete) wird um etwa 10% auf weniger als 3.200 Getötete sinken, dabei wird die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen von 3.238 Getöteten auf annähernd 2.900 zurückgehen.

Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)

Die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) wird von 2004 auf 2005 wieder sinken. Der Rückgang fällt mit etwa 2% auf annähernd 840 Getötete (2004: 858) im Vergleich zum letzten Jahr (Rückgang um 9,3%) jedoch moderater aus.

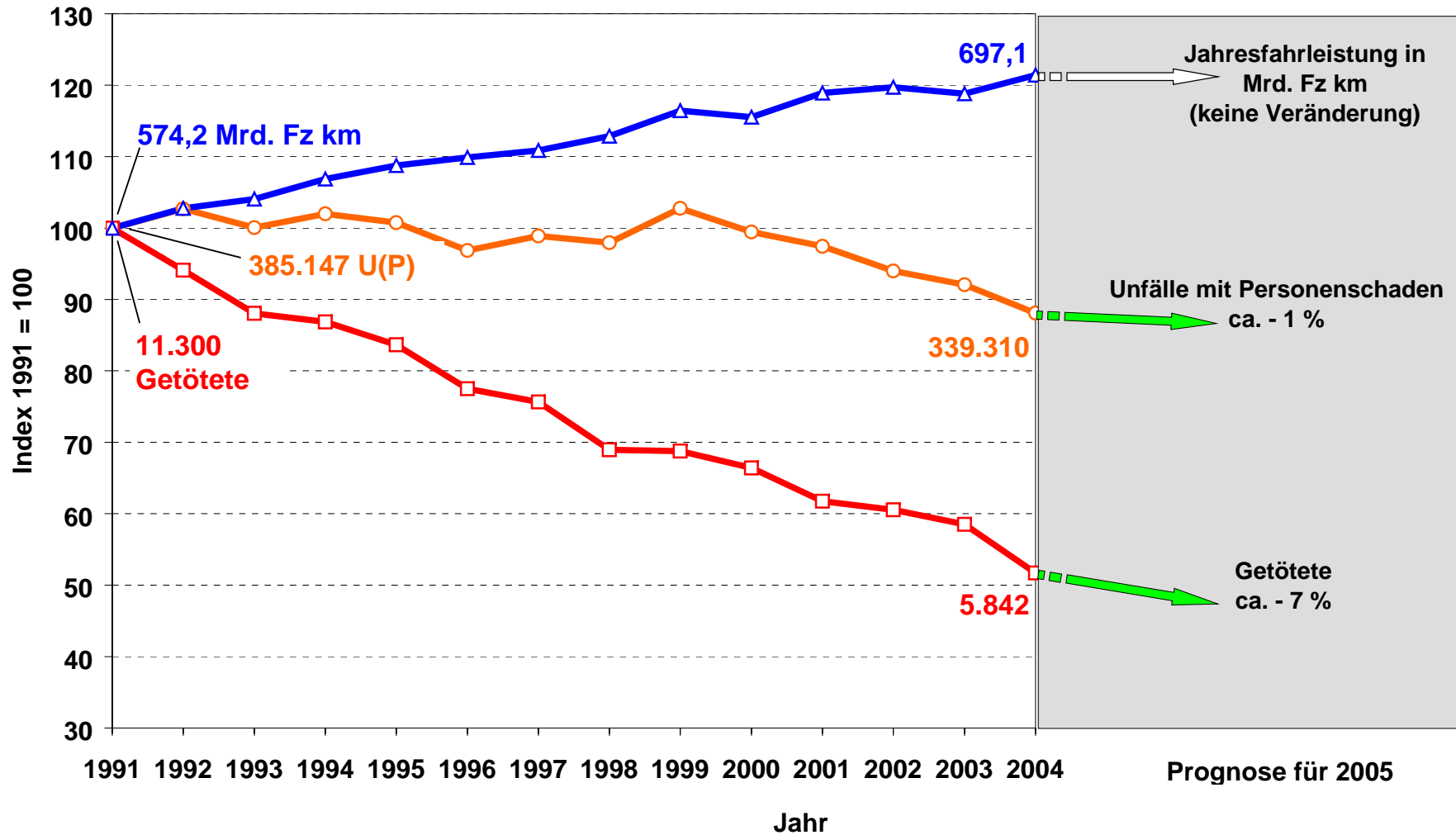
Motorräder

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 4% auf 21,9 ebenfalls leicht verringern (2004: 22,9). Das bestandsbezogene Risiko für Pkw verringert sich um etwa 11% auf 6,4 (2004: 7,2). Der Vergleich des bestandsbezogenen Risikos der Motorradbenutzer und der Pkw zeigt, dass Motorräder, zumal sie im Mittel erheblich geringere Fahrleistungen aufweisen, für die Fahrer und Mitfahrer weiterhin ein sehr hohes Risiko darstellen, das mehr als 3mal höher ist als für Pkw-Insassen.

Bei den Moped/Mofa-Fahrern (2004: 122 Getötete) ist nach dem deutlichen Rückgang der Zahl der Getöteten im letzten Jahr (9,0%) in diesem Jahr keine Verbesserung zu erwarten. Die Anzahl der getöteten Moped/Mofa-Fahrer wird voraussichtlich bei etwa 120 stagnieren. Bei den Radfahrern steht dem sehr deutlichen, großteils witterungsbedingten Rückgang im letzten Jahr (22,9% von 616 auf 475 Getötete) in diesem Jahr ein Anstieg auf etwa 540 Getötete gegenüber. Bei der Anzahl getöteter Fußgänger ist dagegen erfreulicherweise ein Rückgang absehbar - um mehr als 10% auf weniger als 750 (2004: 838).

Moped/Mofa, Radfahrer, Fußgänger

Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung¹⁾, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2005



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

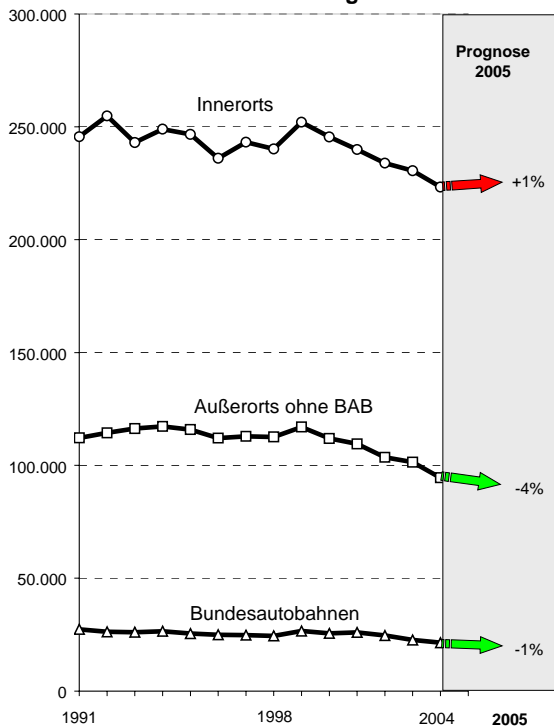


Bild 3: Getötete nach Ortslage

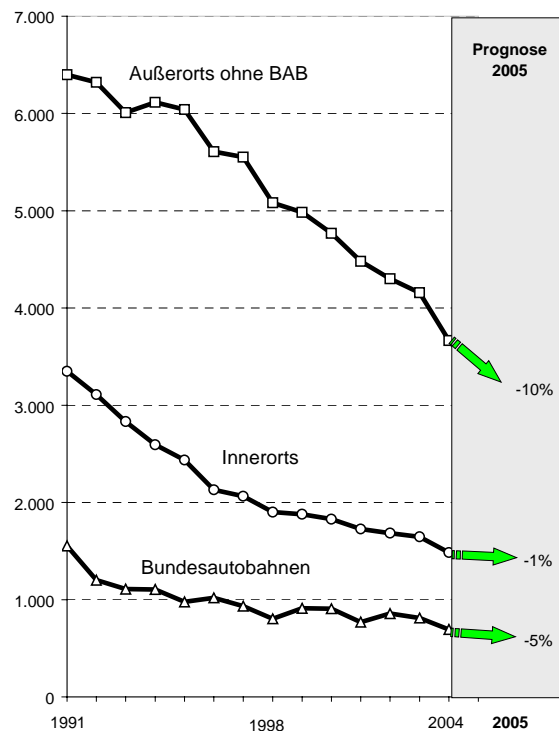


Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung

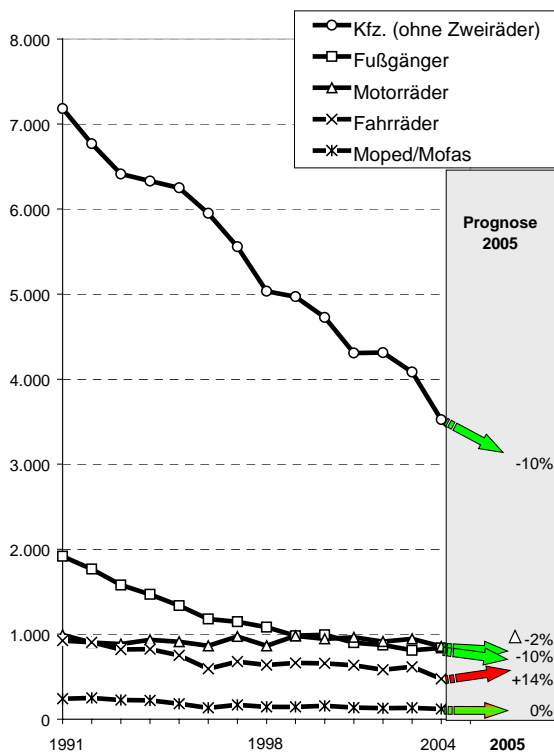


Bild 5: Getötete nach Altersgruppen

