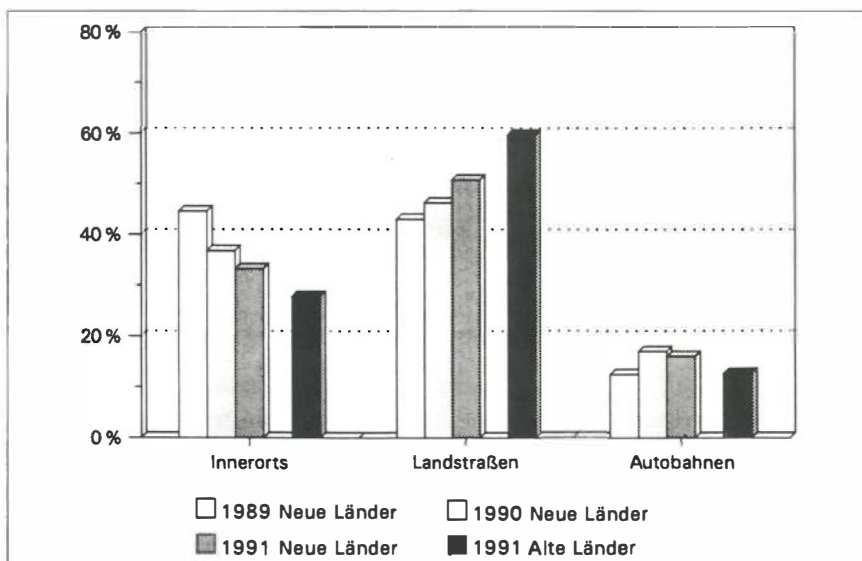


Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland

Unter diesem Titel hat die Bundesanstalt für Straßenwesen jetzt einen Bericht herausgegeben, der aus zwei Teilen besteht. Teil 1 beinhaltet einen Strukturvergleich des Unfallgeschehens in den Neuen (fünf neue Bundesländer und Ost-Berlin) und Alten Bundesländern. Teil 2 beschäftigt sich mit der Straßenverkehrssicherheit in den Neuen Ländern und dem alten Bundesgebiet im internationalen Vergleich. Die Veröffentlichung ist in der Schriftenreihe "Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen" erschienen und kann beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bremerhaven bezogen werden.



Anteil der Getöteten in den Neuen und Alten Ländern nach Ortslage

Problemstellung

Im ersten Teil, beim strukturellen Vergleich des Unfallgeschehens, werden im wesentlichen Einzeldaten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik untersucht. Die Analyse geht ausführlich auf ausgewählte Problembereiche (Alkohol, junge Fahrer, Unfälle auf Landstraßen) ein. Gegenstand der Untersuchung sind Unfälle mit Personenschaden und besonders die im Straßenverkehr Getöteten. Der Bericht soll die unfallstatistischen Veröffentlichungen des

Statistischen Bundesamtes ergänzen und zur Deckung des breiten Informations- und Beratungsbedarfs vor allem in den Neuen Bundesländern beitragen.

Teil 2 gibt einen Überblick über Niveau und Entwicklung der Verkehrssicherheit. Im Vordergrund steht dabei das Unfallgeschehen in den Neuen Bundesländern zwei Jahre nach der Wende. Dabei wird die Situation mit der in der "alten" Bundesrepublik sowie in acht europäischen Staaten und den USA verglichen.

1993 bisher erschienen:

1/93 Sicherheitsanalyse im Straßengüterverkehr

2/93 Korrosion und Fahrzeugsicherheit

3/93 Taumittelsprühanlagen im Einsatz

4/93 Prüfung von Motorrad-schutzhelmen

5/93 Sichtabstand bei Fahrten in der Dunkelheit

6/93 Fußgängersicherheit

7/93 Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland

Ergebnisse

Strukturvergleich des Unfallgeschehens in den Neuen und Alten Bundesländern

In den Neuen Ländern - inklusive Berlin (Ost) - gab es im Jahre 1991 63773 Unfälle mit Personenschaden (plus 30 %). Dabei kamen 3 759 Verkehrsteilnehmer ums Leben (plus 20 %). Mit 24 Getöteten je 100 000 Einwohner lag der Risikowert doppelt so hoch wie in den Alten Ländern. Erfreuliche Tendenz: Die Zahl der Verkehrstoten geht seit Herbst 1991 zurück.

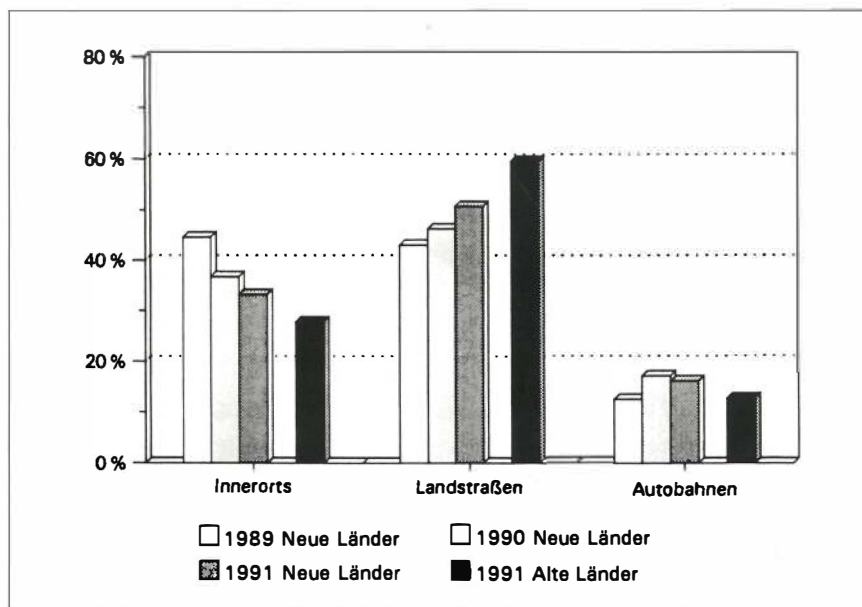
| Land | 1989 | 1990 | 1991 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|
| Brandenburg | 16,0 | 28,3 | 36,3 |
| Meckenburg-V. | 13,0 | 26,8 | 32,7 |
| Sachsen | 9,5 | 15,6 | 18,3 |
| Sachsen-Anhalt | 9,4 | 18,1 | 24,5 |
| Thüringen | 9,6 | 19,1 | 21,1 |
| Berlin (Ost) | 6,7 | 9,0 | 7,6 |
| Neue Länder | 10,7 | 19,5 | 23,6 |
| Baden-Württ. | 14,3 | 13,1 | 11,5 |
| Bayern | 16,8 | 16,9 | 16,8 |
| Berlin (West) | 5,2 | 5,2 | 4,7 |
| Bremen | 5,7 | 4,3 | 4,1 |
| Hamburg | 7,2 | 6,4 | 5,4 |
| Hessen | 13,0 | 12,8 | 12,9 |
| Niedersachsen | 16,5 | 16,9 | 15,8 |
| Nordrhein-W. | 9,7 | 8,8 | 8,1 |
| Rheinland-Pf. | 13,8 | 14,1 | 12,3 |
| Saarland | 8,7 | 8,5 | 8,5 |
| Schleswig-H. | 13,4 | 13,9 | 13,3 |
| Alte Länder | 12,9 | 12,5 | 11,8 |

Getötete pro 100 000 Einwohner

In den Neuen Bundesländern ergab sich für alle drei Ortslagen eine Annäherung der Struktur der Unfälle mit Personenschaden sowie der Getöteten an die entsprechende Struktur der Alten Länder. Bei weiterer Differenzierung zeigten sich allerdings deutliche Unterschiede: In den Neuen Ländern waren 66 % aller Getöteten Insassen von Pkw gegenüber 58 % in den Alten Ländern.

In den Neuen Ländern wurden anteilig erheblich mehr Verkehrsteilnehmer im Alter zwischen 25 und 44 Jahren getötet, während die Alten Länder einen deutlich höheren Anteil an getöteten älteren Personen (ab 65 Jahre) aufwiesen.

Eine Analyse der Unfallarten macht deutlich, daß sich die Strukturunterschiede 1991 verstärkt haben. Auf sogenannte "Abkommensunfälle"



Anteil der Getöteten in den Neuen und Alten Ländern nach Art der Verkehrsbeteiligung

entfielen in den Neuen Ländern 28 % aller Unfälle mit Personenschaden und 47 % aller getöteten Verkehrsteilnehmer. Die Vergleichszahlen aus dem Westen der Republik: 16 und 31 %.

Bei den Ursachen der Unfälle mit Personenschaden ergaben sich für die Neuen Länder bei "Verkehrstüchtigkeit" (11%) und "Geschwindigkeit" (22%) höhere Prozentwerte als in Westdeutschland. Trotz der 1991 noch geltenden 0,0-Promille-Grenze wurde im Osten bei jedem siebten Unfall mit Personenschaden festgestellt, daß Alkohol im Spiel war.

Alkoholunfälle sind vorwiegend Freizeitunfälle. Sie ereignen sich besonders häufig am Wochenende und in der Dunkelheit. Alkoholunfälle machten in den Neuen Ländern 1991 immerhin 58 % der Abkommensunfälle aus. In den westlichen Bundesländern waren es lediglich 38 %. Bei den weitaus meisten Alkoholtätern handelte es sich um männliche Pkw-Fahrer. Diese waren in den Neuen

Ländern jünger und wiesen höhere Promille-Werte als in Westdeutschland auf.

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Autofahrer waren in den Neuen Ländern in stärkerem Maße Fahranfänger. Sie fuhren dort auch häufiger ohne die erforderliche Fahrerlaubnis als in den Alten Ländern: Im Osten hatte 1991 jeder zwölfte an einem Unfall beteiligte Fahrer im Alter von 18 bis 20 Jahren keinen Führerschein. Generell gilt für junge Fahrer, daß ihnen häufiger die Hauptschuld an Unfällen zugewiesen wird. Diese Unfälle sind schwerer und konzentrieren sich überdurchschnittlich auf die Nachtstunden des Wochenendes.

Anfänger und junge Fahrer waren laut Analyse auch besonders oft an Landstraßenunfällen beteiligt. Entsprechend zählten Alkoholeinfluß und Fahren mit nicht angepaßter Geschwindigkeit zu den wesentlichen Ursachen von Unfällen auf der Landstraße. Abkommensunfälle in

| Ortslage | Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost) | | | Alte Bundesländer | | |
|------------------|---|--------------|---------------------|-------------------|--------------|---------------------|
| | Anzahl | in % | Alkoholunfallanteil | Anzahl | in % | Alkoholunfallanteil |
| Innerorts | 5 367 | 58,6 | 13,3 % | 18 773 | 59,1 | 9,1 % |
| Landstraßen | 3 576 | 39,0 | 18,8 % | 11 338 | 35,7 | 12,2 % |
| Autobahnen | 215 | 2,3 | 5,0 % | 1 657 | 5,2 | 7,2 % |
| Insgesamt | 9 158 | 100,0 | 14,4 % | 31 768 | 100,0 | 9,9 % |

Alkoholunfälle mit Personenschaden (1991) nach Ortslage

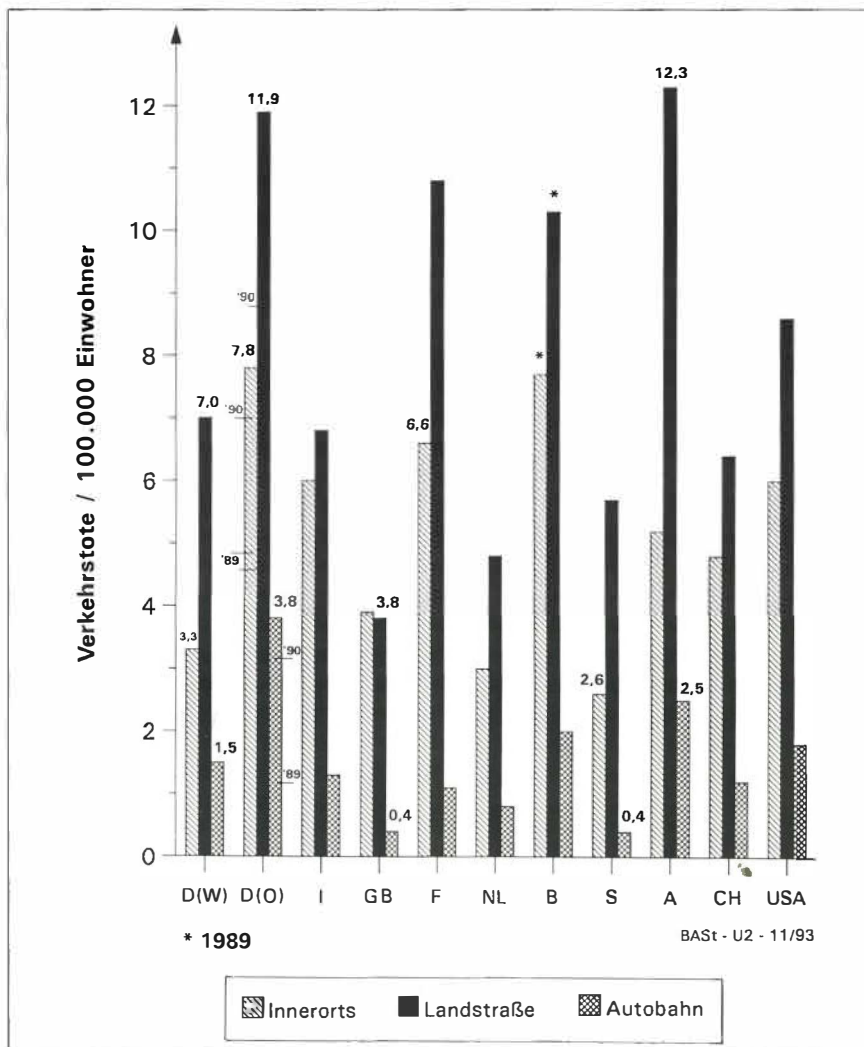
| Bundesland | Getötete auf Landstraßen | | | Unfallschwere | |
|--|--------------------------|------------------------------|------|---------------|-----------------------|
| | insgesamt Anzahl | bei Abkommensunfällen Anzahl | in % | insgesamt | bei Abkommensunfällen |
| Brandenburg | 427 | 297 | 69,6 | 105 | 136 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 416 | 252 | 60,6 | 116 | 131 |
| Sachsen | 370 | 193 | 52,2 | 96 | 100 |
| Sachsen-Anhalt | 390 | 201 | 51,5 | 101 | 104 |
| Thüringen | 304 | 156 | 51,3 | 82 | 80 |
| Insgesamt | 1907 | 1099 | 57,6 | 100 | 111 |
| Zum Vergleich: Flächenstaaten der Alten Länder | 4490 | 1605 | 35,8 | 48 | 52 |

Ursachennennungen bei Landstraßenunfällen mit Personenschaden (1991)

Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern hatten besonders schwere Folgen. Dort kam es im Mittel bei jedem achten Unfall zu tödlichen Verletzungen.

Im Ergebnis zeigt sich, daß erhebliche Strukturunterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern bestehen. Dabei steht die hohe Zahl der Verkehrsoffer in Ostdeutschland deutlich in Zusammenhang mit personenbezogenen Faktoren (mangelnde Fahrerfahrung, Fahren unter Alkoholeinfluß und/oder mit überhöhter Geschwindigkeit). Hinzu kommen Besonderheiten wie Baumalleen oder die 1991 noch fehlenden Mittelschutzplanken auf Autobahnen.

Andererseits verdeutlicht die günstigere Entwicklung der Getötetenzahlen seit Herbst 1991, daß die Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht erfolglos geblieben sind.



Getötete nach Ortslage pro 100 000 Einwohner (1991)

Straßenverkehrssicherheit - Neue und Alte Bundesländer im internationalen Vergleich

Im längerfristigen Trend hat sich die Verkehrssicherheit international verbessert. Das auf die Fahrleistung bezogene Risiko, im Verkehr getötet zu werden, nimmt auch zu Beginn der 90er Jahre insgesamt ab.

Die Sicherheit im westlichen Deutschland hat sich seit 1970, dem Jahr mit der höchsten Zahl von Todesopfern, auch im internationalen Vergleich günstig entwickelt.

Nach dem starken Rückgang der Risikowerte Mitte der 80er Jahre, dessen wesentliche Ursache der erheblicher Anstieg der Sicherheitsgurtanlegequote im Sommer 1984 war, nimmt Westdeutschland eine mittlere Position mit weiterhin günstiger Tendenz ein.

Anders das östliche Deutschland: Dort machten die Zahlen des Jahres 1990 einen Strukturbruch in allen Bereichen des Verkehrs- und Unfallgeschehens deutlich.

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, hat sich in den Neuen Ländern mit den 90er

Unfallzahlen verdoppelt. Die Risikowerte lagen auf dem Niveau der ungünstigen Vergleichsländer, und 1991 ist eine weitere Verschlechterung eingetreten.

Die Gründe für diese Negativentwicklung sind vielschichtig:

- enorme Steigerung der Mobilität,
- starke Zunahme des Fahrzeugbestandes mit ungewohnt leistungsstarken Autos,
- erheblicher Zuwachs durch unerfahrene Anfänger, gesellschaftlicher Wertewandel.

Dies ist jedoch nur eine unvollständige Auflistung.

Folgerungen

Wie die Studie belegt, stellt sich in den neuen Ländern eine der großen Herausforderungen an die Verkehrs- und Verkehrssicherheitspolitik der 90er Jahre in Deutschland.

Abstract

Traffic Safety in Germany after Unification

Part 1: Comparison of the accident structure in the new and old federal states

There is a structural analysis of the accident development in the Five New German Federal States (incl. Berlin (East)) for the years 1989 to 1991 in comparison with the accident structure in the former German Federal States in 1991.

The analysis focuses on injury accidents, and especially on killed road users. The data was drawn mainly from the official road accident statistics file.

The very unfavourable accident situation in the new federal states in the year 1991 has to be seen against the background of the structural break which has emerged since the

opening of the wall in November 1989.

Apart from the combined influence of age, sex and driving experience on the accident development, structural differences in the most crucial areas "drinking and driving" and "accidents on country roads" are being evaluated for the new and the old federal states.

Part 2: Traffic safety - the new and the old german federal states in comparison with selected countries

A brief overview is given on the level and the development of traffic safety. Priority is given to traffic accidents and fatalities in the Five New Federal States two years after the opening of the wall at the end of 1989, in comparison with the former Federal Republic of Germany.

Furthermore, traffic safety in the old and new federal states is compared to the situation in 8 European countries and the USA. There is information on some underlying conditions, figures on killed persons as well as structure and risk values.

Starting from a very unfavourable position, the risk of being killed in a traffic accident considerably diminished in West Germany in the eighties. West Germany reached an average position with a positive trend.

In East Germany a structural break has emerged: until 1989 the global population-based risk to be fatally injured was similar to other highly-motorized European countries with the most favourable accident statistics: Great Britain, the Netherlands, Sweden.

In 1990, the risk values were about twice as high in the new federal states as in the year before, with some specific accident areas showing an extreme rise. For 1991, even worse figures have been recorded with the new federal states exceeding the other European countries under comparison.

Estimates for 1992 indicate a decline in fatalities which remain, however, clearly higher than 1990 figures.

Bibliographische Angaben

Bericht:

Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1993, (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe 'Mensch und Sicherheit', Heft M10)

Autoren:

Ekkehard Brühning, Maria A. Kühnen, Susanne Berns
Bundesanstalt für Straßenwesen

Preis: DM 23,50

Zu beziehen über:

Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
27511 Bremerhaven
Telefon (04 71) 4 60 93-95
Telefax (04 71) 4 27 65

Impressum

Bundesanstalt für Straßenwesen
Referat Öffentlichkeitsarbeit
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon (0 22 04) 43 460
Telefax (0 22 04) 43 832