

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

- Ergebnisse 2011 -

**Susanne Schönebeck
Andreas Schepers
Martin Pöppel-Decker
Christine Leipnitz
Arnd Fitschen**

**Bundesanstalt für Straßenwesen
Dezember 2011**

bast

Im Jahr 2011 hat sich der langfristig positive Trend in der Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr in Deutschland nur in wenigen Bereichen fortgesetzt.

KURZFASSUNG

So wird nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Gesamtzahl der im Straßenverkehr Getöteten in Deutschland im Jahr 2011 gegenüber 2010 zum ersten Mal nach der deutschen Wiedervereinigung wieder ansteigen - um fast 7 % auf annähernd 3.900 Getötete. Damit liegt die Anzahl der Getöteten jedoch weiterhin unter 4.000 und ist niedriger als in allen anderen vorhergehenden Jahren (vgl. Bild 1).

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle in Deutschland wird dabei im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr (2.411.271) um etwa 3 % auf gut 2,34 Mio. Unfälle zurückgehen.

Bei der Zahl der Unfälle mit Personenschaden wird im Vergleich zu 2010 (288.297 Unfälle) ein Anstieg um etwa 4 % auf rund 300.000 erwartet. Die Zahl der bei diesen Unfällen verunglückten (verletzten und getöteten) Personen wird dabei um mehr als 4 % auf mehr als 390.000 Verunglückte im Jahr 2011 ansteigen.

Der Anstieg der Unfälle mit Personenschaden und der Anzahl der dabei Getöteten und Verletzten bei gleichzeitigem Rückgang der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden steht in engem Zusammenhang mit den extremen und sehr unterschiedlichen Witterungsverhältnissen in den Jahren 2010 und 2011. So wies das Jahr 2010 überwiegend auffällig günstige Unfall- und Verunglücktenzahlen auf, die in 2011 nicht wieder erreicht wurden. Insgesamt liegen die Ergebnisse für das Jahr 2011 jedoch größtenteils noch unter den Ergebnissen für das Jahr 2009.

Die Anzahl der Getöteten auf **Bundesautobahnen** wird in diesem Jahr leicht auf etwa 420 Getötete sinken. Mit einem deutlichen Anstieg wird **außerorts** (ohne Bundesautobahnen) zu rechnen sein – um fast 7 % auf mehr als 2.300 Getötete. Bei den außerörtlichen Bundesstraßen (2010: 829 Getötete) wird der Anstieg mit mehr als 8 % am deutlichsten ausfallen. **Innerorts** wird ebenfalls ein Anstieg der Getötetenanzahl um etwa 60 auf annähernd 1.100 Getötete erwartet (2010: 1.011 Getötete) (vgl. Bild 3).

Die Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2010: 2.069 Getötete) wird sich im Jahr 2011 um mehr als 50 erhöhen, dabei wird die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen (2010: 1.840) im gleichen Maße auf annähernd 1.900 Getötete ansteigen. Die Anzahl der getöteten Radfahrer (2010: 381) wird ungefähr gleich bleiben. Bei den Moped/Mofa-Nutzern ist dagegen mit einem leichten Anstieg auf etwa 80 Getötete zu rechnen. Den stärksten

Anstieg verzeichnen die getöteten Fußgänger – um mehr als 100 Getötete (2010: 476 Getötete). Ebenfalls erhöhen wird sich die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) – um annähernd 9 % auf fast 700 Getötete (2010: 635).

Die Entwicklung der Anzahl der Getöteten war in diesem Jahr in den verschiedenen Altersgruppen recht unterschiedlich (vgl. Bild 5). Rückgänge werden nur bei den getöteten **Kindern** unter 15 Jahren erwartet (2010: 104 Getötete) – auf weniger als 90 Getötete. Bei den **Senioren** wird nach dem deutlichen Rückgang im letzten Jahr in diesem Jahr mit einem Anstieg um etwa 9 % auf weniger als 1.000 Getötete gerechnet. Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2010: 690 Getötete) wird die Anzahl der Getöteten in diesem Jahr um etwa 30 ansteigen.

Bei den Alkoholunfällen ist in diesem Jahr mit einem leichten Anstieg um weniger als 2 % zu rechnen (2010: 15.070).

Für die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge werden im Jahr 2011 Anstiege sowohl auf Bundesautobahnen als auch auf dem nachgeordneten Straßennetz erwartet. Nach vorläufigen Schätzungen wird die Gesamtfahrleistung von 704,8 Mrd. Fz-km im Jahr 2010 auf etwa 716 Mrd. Fz-km im Jahre 2011 um etwa 1,5 % ansteigen.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wird sich die Getötetenrate (das fahrleistungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden) im Jahr 2011 insgesamt auf etwa 5,4 Getötete je 1 Mrd. Fz.-km erhöhen (2010: 5,2). Dabei fällt der Anstieg auf den Bundesstraßen außerorts mit mehr als 6 % (2010: 7,7) noch deutlicher aus. Auf den Bundesautobahnen ist dagegen mit einem Rückgang um fast 5 % auf 1,89 zu rechnen.

Anmerkungen:

Die Unfallprognose wurde Anfang Dezember 2011 abgeschlossen. Sollte die Witterung im Dezember 2011 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.

Die vorliegende Kurzfristprognose vergleicht primär die Schätzungen für das aktuelle Jahr mit den Ergebnissen des Vorjahres. Dabei weisen einzelne Teilgruppen aufgrund der langfristig positiven Entwicklungen sehr kleine Fallzahlen auf. Insbesondere bei diesen kleinen Fallzahlen kann aus den sich kurzfristig zeigenden Veränderungen kein Rückschluss auf sich ändernde langfristige Trends gezogen werden.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG VON UNFALLANZAHLEN UND JAHRESFAHRLEISTUNGEN IN DEUTSCHLAND

– ERGEBNISSE 2011 –

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 2011 beruht auf den Daten, die durch Unterstützung des Statistischen Bundesamtes Anfang Dezember 2011 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verfügung standen. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August 2011. 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 Basis einer Kraftstoffverbrauchsrückrechnung für Inländer ermittelt. Die Ermittlung der Gesamtfahrleistung beruht auf vorläufigen Abschätzungen der Intraplan Consult GmbH zu Pkw- und Lkw-Fahrleistungen. Danach wächst die Gesamtfahrleistung für das Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um voraussichtlich ca. +1,5 %. Gegenüber dem Vorjahreswert verändert sich damit die Gesamtfahrleistung von 704,8 Mrd. Fz.-km (Quelle: DIW) auf voraussichtlich 716 Mrd. Fz.-km.

ALLGEMEINES

FAHR- LEISTUNGEN

Straßenklasse	2010*	2011*	Veränderung
Bundesautobahnen	217,1	222,4	ca. +2,4 %
Bundesstraßen außerorts	108,1	110,3	ca. +2,0 %
alle Straßen	704,8	ca. 716	ca. +1,5 %

*) vorläufige Werte

Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2010 und 2011 in Mrd. Fz-km

Die Schätzung der Kfz-Fahrleistungen auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen basiert auf einer Auswertung von Daten ausgewählter Dauerzählstellen des jeweiligen ersten dreiviertel Jahres der Jahre 2010 und 2011. Diese Auswertungen zeigen für die Bundesautobahnen einen Zuwachs von ca. +2,4 % und für die außerörtlichen Bundesstraßen einen Zuwachs von ca. + 2,0 %.

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

Zu Beginn des Jahres 2011 betrug der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen knapp 51 Mio. Fahrzeuge. Davon waren 42,3 Mio. Personenkraftwagen und 3,8 Mio. Motorräder. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2010 hat der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen insgesamt um 1,4 % zugenommen. Dies ist der stärkste Bestandsanstieg seit 10 Jahren. Der Trend wird hauptsächlich geprägt durch den Bestandszuwachs bei den Pkw. Der seit mehreren Jahren andauernde weit über dem Durchschnitt liegende Bestandszuwachs bei den Motorrädern (einschl. Leichtkrafträder) hat sich mit +1,7 % in diesem Jahr nicht so deutlich weiter fortgesetzt. Bei den (nicht zulassungspflichtigen) Kraftfahrzeugen mit Versicherungskennzeichen ist zu Beginn des Jahres 2011 im Vergleich zum Beginn des Vorjahres mit -2,9 % wiederholt ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

FAHRZEUG- BESTÄNDE

Fahrzeuggruppe	01.01.2010	01.01.2011	Veränderung
Zulassungspflichtige Kfz¹⁾	50,184	50,902	+1,4 %
davon:			
Pkw¹⁾	41,738	42,302	+1,4 %
Motorräder¹⁾ (einschl. Leichtkrafträder)	3,763	3,828	+1,7 %
Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen²⁾	2,104	2,043	-2,9 %

1) ohne vorübergehend Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen

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 nach Schätzungen der BASt in Deutschland im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr (2.411.271) um etwa 3 % zurückgehen. Darunter wird sich die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) gegenüber dem Vorjahr (2010: 92.107) mit knapp -10 % bzw. mehr als -9.000 Unfällen deutlich reduzieren.

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden in Deutschland wird zum ersten Mal seit vier Jahren wieder ansteigen – um etwa 4 % auf rund 300.000 im Jahr 2011. Dabei wird die Zahl der bei diesen Unfällen Verunglückten von 374.818 im Vorjahr auf mehr als 390.000 im Jahr 2011 ansteigen. Sie liegt jedoch noch deutlich unter der Anzahl der Verunglückten im Jahr 2009 (401.823 Verunglückte).

Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird sich dabei um mehr als 5 % auf annähernd 70.000 Schwerverletzte und Getötete erhöhen (2010: 66.268; 2009: 72.719).

Der Anstieg der Unfälle mit Personenschaden bei gleichzeitigem Rückgang der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden steht im Zusammenhang mit den extremen und sehr unterschiedlichen Witterungsverhältnissen in den Jahren 2010 und 2011. Zum einen ließ die sehr winterliche und schneereiche Witterung am Anfang und Ende des Jahres 2010 die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden überdurchschnittlich stark sinken bei gleichzeitiger Zunahme der Unfälle mit Sachschaden. Zum anderen zog die sommerlich trockene Witterung im Frühjahr 2011 eine erhöhte Anzahl an Unfällen mit Personenschaden nach sich.

ANZAHL DER UNFÄLLE

Unfälle mit Personenschaden, Verunglückte

Rückgänge werden in diesem Jahr nur auf Bundesautobahnen erwartet – um etwa -4 % auf rund 18.000 Unfälle. Anstiege werden dagegen zum ersten Mal nach vier Jahren wieder innerhalb von Ortschaften und auf Landstraßen erwartet (vgl. Bild 2). **Innerorts** werden sich die Unfälle mit Personenschaden um etwa 4 % auf gut 203.000 erhöhen. Auf **Landstraßen** fällt der Anstieg mit 2 % auf rund 75.000 etwas geringer aus. Auf den außerörtlichen Bundesstraßen stagnieren die Unfallzahlen im Jahr 2011 (2010: 24.245).

Unfälle nach der Ortslage

Bei den Alkoholunfällen (Unfälle mit Personenschaden, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) ist nach zweistelligen Rückgängen in den letzten beiden Jahren (2009: -11 %, 2010: -14 %) im Jahr 2011 mit einem leichten Anstieg um weniger als 2 % auf etwa 15.300 Unfälle zu rechnen (2010: 15.070).

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 2011 gegenüber 2010 (Unfallrate: 0,41) voraussichtlich leicht erhöhen und damit bei etwa 0,42 liegen. Bei Untergliederung nach der Straßenklasse zeichnet sich auf außerörtlichen Bundesstraßen (Unfallrate 2010: 0,224) ein leichter Rückgang um -2 % ab – auf etwa 0,220 Unfälle je Mio. Fz-km. Auf Bundesautobahnen hat sich die Unfallrate mit -6 % deutlich reduziert – von 0,087 im Jahr 2010 auf 0,081 im Jahr 2011.

Unfallraten

Die Gesamtzahl der Verkehrstoten wird in Deutschland im Jahr 2011 nach einem deutlichen Rückgang im letzten Jahr (2010: -12 %) zum ersten Mal seit der deutschen Wiedervereinigung wieder ansteigen (2010: 3.648 Getötete). Es wird mit einem Anstieg um fast 7 % auf annähernd 3.900 Getötete gerechnet. Damit liegt die Anzahl der Getöteten jedoch weiterhin unter 4.000 und ist niedriger als in allen anderen vorhergehenden Jahren (vgl. Bild 1).

ANZAHL DER GETÖTETEN

Der starke Rückgang der Anzahl der Getöteten im vorhergehenden Jahr und der darauf folgende Wiederanstieg steht im Zusammenhang mit den extremen und sehr unterschiedlichen Witterungsverhältnissen in den Jahren 2010 und 2011. Während im Jahr 2010 die sehr winterliche Witterung am Anfang und Ende des Jahres die Anzahl der Getöteten und Verunglückten überdurchschnittlich stark sinken ließ, zog die sommerlich trockene Witterung im Frühjahr 2011 eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an Getöteten und Verunglückten nach sich.

Die Entwicklung der Anzahl der Getöteten war in diesem Jahr in den verschiedenen Altersgruppen recht unterschiedlich (vgl. Bild 5). Rückgänge werden nur bei den getöteten **Kindern** unter 15 Jahren erwartet (2010: 104 Getötete) – um gut 20 auf weniger als 90 Getötete. Bei den **Senioren** wird nach dem deutlichen Rückgang im letzten Jahr (2010: -18 %) in diesem Jahr mit einem Anstieg um etwa 9 % auf weniger als 1.000 Getötete gerechnet. Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2010: 690 Getötete) wird die Anzahl der Getöteten in diesem Jahr um etwa 30 ansteigen.

Altersgruppen

Rückgänge werden in diesem Jahr nur auf Bundesautobahnen erwartet. Die Anzahl der Getöteten auf **Bundesautobahnen** (2010: 430 Getötete) wird in diesem Jahr leicht auf etwa 420 Getötete sinken. Mit einem deutlichen Anstieg wird dagegen **außerorts** (ohne Bundesautobahnen) zu rechnen sein – um etwa 150 Getötete bzw. fast 7 % auf mehr als 2.300 Getötete. Bei den außerörtlichen Bundesstraßen (2010: 829 Getötete) wird der Anstieg mit mehr als 8 % bzw. um etwa 70 Getötete am deutlichsten ausfallen. **Innerorts** wird ebenfalls ein Anstieg der Getötetenanzahl um etwa 60 auf annähernd 1.100 Getötete erwartet (2010: 1.011 Getötete). Die Anzahl der Getöteten liegt auf allen Ortschaften jedoch noch unter dem Ergebnis von 2009.

Ortslage

Bildet man aus Getötetenanzahlen und den Fahrleistungen der Kfz Getötetenraten [Getötete je Mrd. Fz-km], so ist in Deutschland für das Jahr 2011 insgesamt ein Anstieg auf etwa 5,4 absehbar (Getötetenrate 2010: 5,2). Dabei fällt der Anstieg auf Bundesstraßen außerorts mit mehr als +6 % auf 8,2 noch deutlicher aus. Im Gegensatz dazu reduziert sich die Getötetenrate auf Bundesautobahnen um fast 5 % auf 1,89.

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 (2010: 2.069 Getötete) wird sich im Jahr 2011 um mehr als 50 auf über 2.100 erhöhen, dabei wird die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen (2010: 1.840) im gleichen Maße auf annähernd 1.900 Getötete ansteigen.

Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)

Die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) wird sich von 2010 auf 2011 nach den sehr geringen Rückgängen in den letzten beiden Jahren in diesem Jahr um annähernd 9 % auf fast 700 Getötete erhöhen (2010: 635).

Motorräder

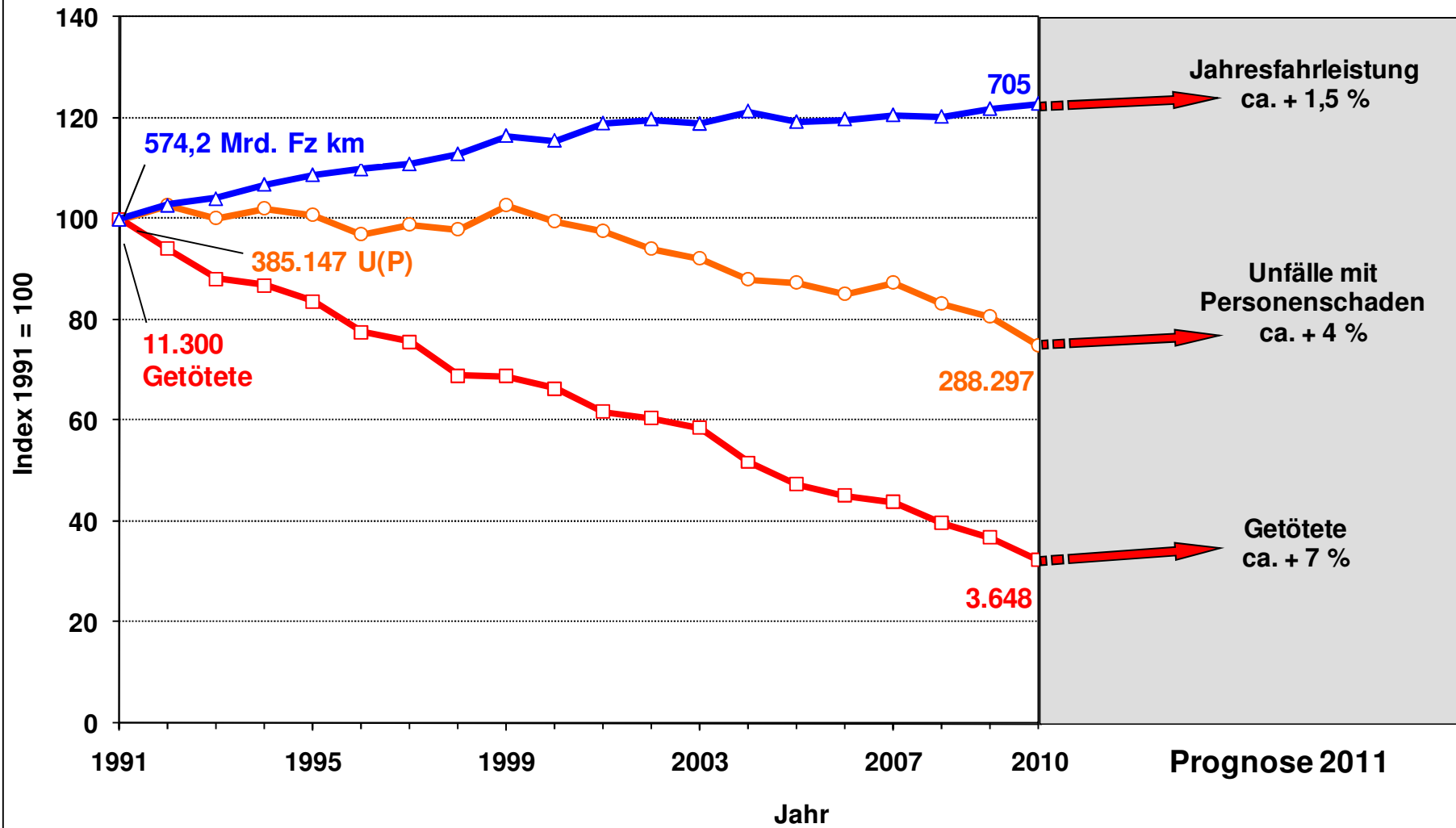
Bezogen auf den Fahrzeugbestand wird sich das bestandsbezogene Risiko "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge (GT/100.000 Fz.)" für Motorradnutzer im Vergleich zum Vorjahr um knapp 7 % auf etwa 18,0 erhöhen (2010: 16,9). Das bestandsbezogene Risiko für Pkw steigt dagegen nur leicht – um etwas mehr als 1 % auf etwa 4,47 (2010: 4,41). 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 viermal höher ist als für Pkw-Insassen.

Bestands- bezogenes Risiko

Die Anzahl der getöteten Radfahrer (2010: 381) wird im Jahr 2011 ungefähr gleich bleiben. Bei den Moped/Mofa-Nutzern ist dagegen mit einem leichten Anstieg auf etwa 80 Getötete zu rechnen. Den stärksten Anstieg verzeichnen nach einem sehr deutlichen Rückgang im letzten Jahr (2010: -19 %) die getöteten Fußgänger – mit einem Anstieg um mehr als 100 Getötete (2010: 476 Getötete).

Moped/Mofa, Radfahrer, Fußgänger

Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung¹⁾, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2011



¹⁾ Quelle: DIW; 2011 Schätzung Intraplan, BAST

Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2011

Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage

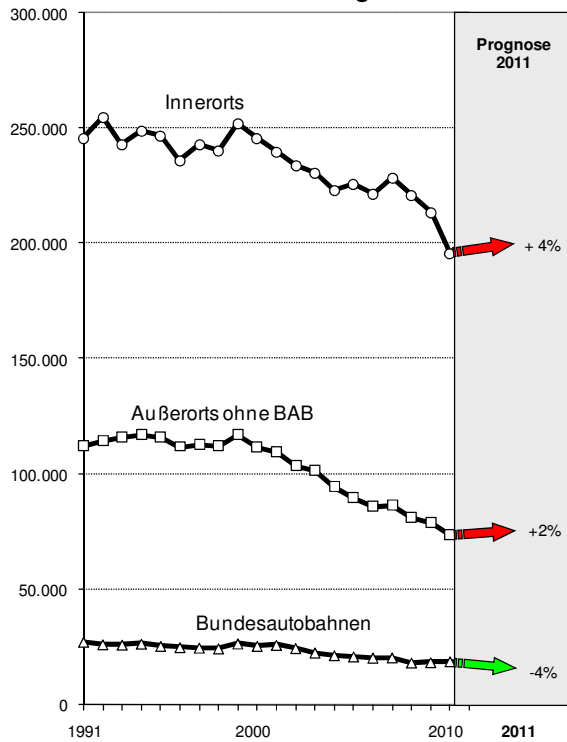


Bild 3: Getötete nach Ortslage

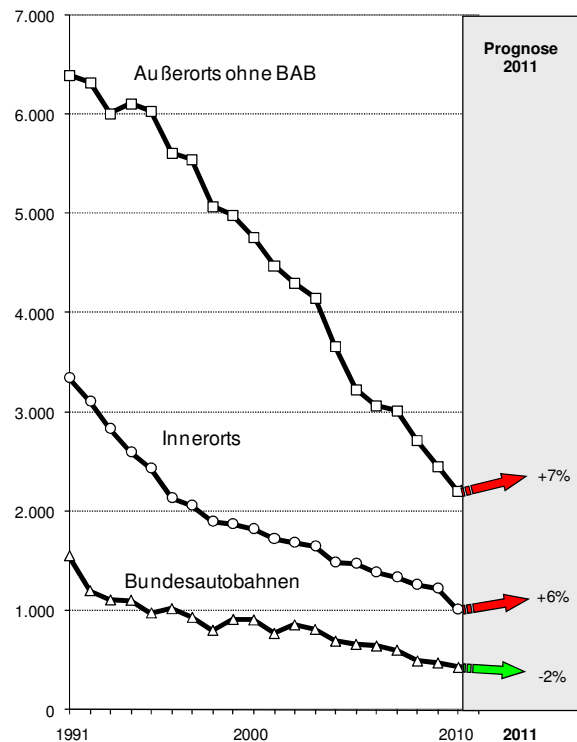


Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung

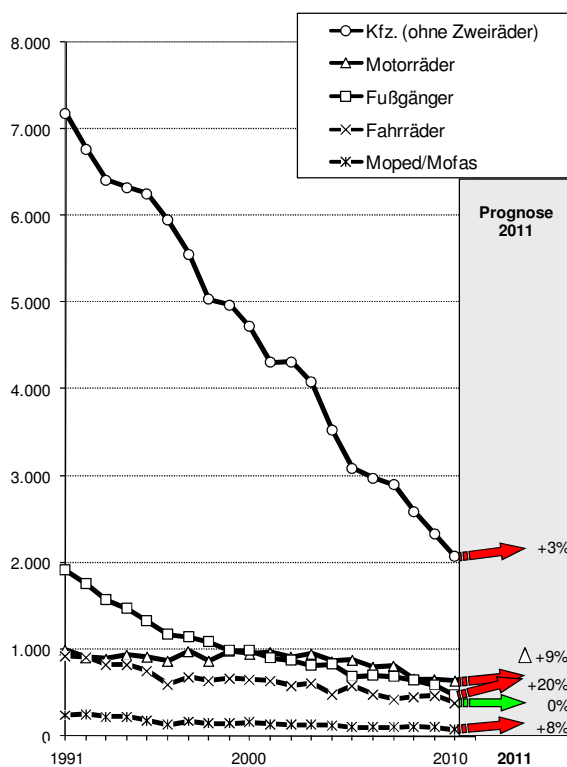


Bild 5: Getötete nach Altersgruppen

