

Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 10

bast

Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland

Teil 1:

Strukturvergleich des Unfall- geschehens in den Neuen und Alten Bundesländern

Dr.-Ing. Ekkehard Brühning
Dipl.-Volksw. Maria A. Kühnen

Teil 2:

Straßenverkehrssicherheit – Neue und Alte Bundesländer im Vergleich

Dr.-Ing. Ekkehard Brühning
Dipl.-Übers. Susanne Berns

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 10

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht Ergebnisse aus ihrer Arbeit, vor allem Forschungsvorhaben, in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A – Allgemeines
- B – Brücken- und Ingenieurbau
- F – Fahrzeugtechnik
- M – Mensch und Sicherheit
- S – Straßenbau
- V – Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, daß die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Am Alten Hafen 113-115, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 460 93-95, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BAST-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Herausgeber:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon (0 22 04) 4 30
Telefax (0 22 04) 4 38 32

Redaktion:

Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon (04 71) 460 93-95
Telefax (04 71) 427 65

ISSN 0943-9315

ISBN 3-89429-322-5

Bergisch Gladbach, Juli 1993

Kurzfassung · Abstract · Résumé

Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland

Teil 1: Strukturvergleich des Unfallgeschehens in den Neuen und Alten Bundesländern

Es erfolgt eine Strukturanalyse zum Unfallgeschehen in den "Neuen Ländern" (fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)) für den Zeitraum von 1989 bis 1991 im Vergleich mit dem Unfallgeschehen in den alten Bundesländern im Jahre 1991. Untersuchungsgegenstand sind Unfälle mit Personenschaden und insbesondere die im Straßenverkehr Getöteten. Datenbasis sind im wesentlichen die Einzeldaten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik.

Die im Jahre 1991 in den Neuen Ländern besonders ungünstige Unfallsituation ist im Zusammenhang mit der Umbruchsituation seit der Grenzöffnung im November 1989 zu sehen. So hat sich z. B. die stark angestiegene Pkw-Verfügbarkeit in den Neuen Ländern in einer hohen Unfallbeteiligung von Fahranfängern niedergeschlagen. Dabei zeigt die vergleichende Analyse von jungen Fahrern (18 bis 24 Jahre) mit älteren Fahrern, daß in den Neuen Ländern Fahranfänger auch in erheblichem Umfang bei den älteren Fahrern auftreten. Neben den Effekten, die im Zusammenwirken von Lebensalter, Geschlecht und Fahrerfahrung auf das Unfallgeschehen ausgehen, werden auch strukturelle Unterschiede in den Problembereichen "Alkohol und Fahren" sowie "Landstraßenunfälle" für die Neuen und Alten Länder herausgearbeitet.

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. For example, the sharp increase in the "availability of passenger cars" in the new federal states has entailed a rising number of accidents involving new licence-holders. If being compared to young drivers (aged between 18 and 24 years), older drivers show also a considerably high share of beginners in the new federal states. 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.

La sécurité routière en Allemagne reunifiée

1^{ière} partie: Comparaison structurelle de la situation d'accidents dans les nouveaux et les anciens Länder de la RFA

La présente analyse de structures compare la situation d'accidents dans les «cinq nouveaux Länder» (Berlin (Est) incl.) de 1989 à 1991 avec celle des anciens Länder en 1991. Il s'agit d'une enquête sur les accidents corporels et particulièrement sur les tués. Les données sont essentiellement basées sur le fichier national d'accidents transports.

La situation d'accidents extrêmement défavorable dans les nouveaux Länder en 1991 est due aux bouleversements provoqués par l'ouverture des frontières en novembre 1989. C'est ainsi que dans les nouveaux Länder le nombre croissant de véhicules disponibles a par exemple mené à une augmentation d'accidents considérable chez les conducteurs novices. La comparaison des jeunes conducteurs (18 à 24 ans) avec les conducteurs plus âgés montre qu'il y a aussi beaucoup de conducteurs novices parmi les conducteurs âgés dans les nouveaux Länder. Parmi les effets de l'âge, du sexe et de l'expérience du conducteur sur la situation d'accidents, l'analyse traite également des différences structurelles dans les domaines pénibles «conduire sous l'influence d'alcool» ainsi que «accidents en rase campagne sauf autoroutes» aux nouveaux et anciens Länder.

Kurzfassung · Abstract · Résumé

Teil 2: Straßenverkehrssicherheit – Neue und Alte Bundesländer im internationalen Vergleich

Es wird ein kurzer vergleichender Überblick über Niveau und Entwicklung der Verkehrssicherheit gegeben. Dabei steht das Unfallgeschehen in den Neuen Bundesländern zwei Jahre nach der "Wende" im Vergleich zur "alten" Bundesrepublik sowie die Einordnung in den Kontext der Verkehrssicherheit in 8 europäischen Vergleichsländern und den USA im Vordergrund. Informiert wird über einige Rahmenbedingungen sowie über Getötetenanzahlen, Struktur- und Risikovergleiche. Von ungünstiger Ausgangslage hat sich das Risiko, im Verkehr tödlich zu verunglücken, im westlichen Deutschland – D(W) – in den zurückliegenden Jahren günstig entwickelt; D(W) liegt auf mittlerer Position mit weiterhin günstiger Tendenz. Im östlichen Deutschland – D(O) – wird ein Strukturbruch deutlich: bis 1989 lag dort das globale bevölkerungsbezogene Risiko in der Größenordnung der günstigsten hochmotorisierten europäischen Vergleichsländer Großbritannien, Niederlande und Schweden; 1990 haben sich in D(O) die Risikowerte etwa verdoppelt, dabei sind einzelne Unfallbereiche besonders betroffen; 1991 ist eine weitere deutliche Verschlechterung zu verzeichnen, bei der D(O) beim Sicherheitsvergleich die Spanne der europäischen Vergleichsländer überschreitet. Für 1992 ist ein Rückgang der Getötetenanzahlen absehbar, allerdings liegen die Werte noch deutlich über denen des Jahres 1990.

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 the 1990 figures.

2^{ème} partie: La sécurité routière – les nouveaux et les anciens Länder de la RFA en comparaison internationale

Un bref rapport est donné sur le niveau et le développement dans le domaine de la sécurité routière. Au premier plan se trouve la sécurité routière dans les 5 nouveaux Länder de la RFA deux ans après l'ouverture des frontières interallemandes à la fin de l'année 1989 en comparaison avec les anciens Länder. En plus, la sécurité routière dans les nouveaux et les anciens Länder est comparée avec la situation dans 8 autres pays européens et avec celle dans les Etats-Unis. Les auteurs donnent des informations sur quelques conditions générales ainsi que le nombre des tués et des comparaisons portant sur la structure des accidents et des risques. Après une situation défavorable, dans les années quatre-vingt le risque d'être tué sur la route a diminué considérablement en RFA. Les anciens Länder de la RFA se trouvent à une position moyenne avec tendance positive. Dans les nouveaux Länder, il y avait une rupture de structure: jusqu'à 1989 le risque globale, basé sur la population, était similaire à d'autres pays hautement motorisés avec des valeurs les plus favorables: la Grande Bretagne, les Pays-Bas et la Suède. En 1990, les valeurs de risque dans les nouveaux Länder ont environ doublé et certains domaines étaient particulièrement atteints. Avec l'augmentation en 1991 les nouveaux Länder dépassent les autres pays étant en comparaison. Une diminution du nombre des tués est prévisible pour 1992, cependant les valeurs dépassent nettement celles de l'année 1990.

Teil 1

Strukturvergleich des Unfallgeschehens in den Neuen und Alten Bundesländern

Ekkehard Brühning
Maria A. Kühnen

Inhalt

1	Vorbemerkungen, Zielstellung der Arbeit	9
2	Das Unfallgeschehen in den Jahren seit 1989	9
2.1	Unfälle mit Personenschaden	9
2.2	Getötete	10
2.3	Monatliche Unfallentwicklung	13
2.4	Ausblick: Unfallentwicklung im Jahre 1992.	17
3	Unfallart und Unfallursachen	17
3.1	Unfallart.	17
3.2	Unfallursachen	19
4	Alkohol	20
4.1	Struktur der Alkoholunfälle	20
4.2	Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluß	25
4.3	Zusammenfassung	28
5	Junge Fahrer	28
5.1	Art der Verkehrsteilnahme	28
5.2	Junge Pkw-Fahrer	29
5.3	Zusammenfassung	36
6	Landstraßenunfälle	37
6.1	Strukturmerkmale bei Landstraßenunfällen mit Getöteten.	38
6.2	Weitere strukturelle Besonderheiten bei Landstraßenunfällen	41
6.3	Zusammenfassung	43
7	Übersicht über die Ergebnisse	43
	Literatur	44
	Anhang	45

1 Vorbemerkungen, Zielstellung der Arbeit

Seit der innerdeutschen Grenzöffnung im November 1989 haben sich grundlegende Änderungen im politischen, gesellschaftlichen und ökonomischen Leben in der ehemaligen DDR – den Neuen Ländern – vollzogen. Im Straßenverkehr wurde dies besonders rasch deutlich. Während die Zahl der Verkehrstoten in den Alten Ländern 1991 auf den niedrigsten Stand seit 1953 abgesunken ist, hat sie in den Neuen Ländern 1991 einen traurigen Rekord erreicht: Nachdem die Zahl der Verkehrstoten von 1784 im Jahre 1989 im Jahre 1990 um 75 % angestiegen war, erfolgte 1991 ein weiterer Anstieg um 20 % auf 3759 Getötete. Wie die inzwischen vorliegenden Zahlen des Statistischen Bundesamtes (StBA) zeigen, hat sich diese Entwicklung aber in den Neuen Ländern erfreulicherweise in 1992 nicht fortgesetzt.

Im Jahre 1989 lag das bevölkerungsbezogene Risiko in den Neuen Bundesländern mit 10,7 Getöteten je 100 000 Einwohner noch deutlich unter dem Wert der Alten Länder (12,9). Für 1991 muß festgestellt werden, daß eine gravierende Umkehrung stattgefunden hat: In nur drei Jahren ist das Risiko auf den doppelten Wert der Alten Länder gestiegen. Das deutliche Risikogefälle von Nord nach Süd gab es schon zu Zeiten der ehemaligen DDR: In Mecklenburg-Vorpommern und in Brandenburg lag das bevölkerungsbezogene Risiko erheblich über dem der südlichen Länder (vgl. Tabelle 1). Zwar ist auch in den Alten Ländern das Risiko nicht einheitlich hoch, hier ist aber das bevölkerungsbezogene Risiko in den Flächenstaaten deutlich höher als in den Stadtstaaten. Ein Risikoniveau wie in Brandenburg (36 Getötete pro 100 000 Einwohner) und Mecklenburg-Vorpommern (33) hat jedoch kein anderes bundesdeutsches Land aufzuweisen. Nimmt man die Fahrleistungen als Berechnungsgrundlage, liegen die Getötetenraten in den Neuen Ländern sogar dreimal so hoch wie im Westen.

Im Gegensatz zur früheren Datenlage (vgl. Ernst u. Brühning, 1991) ist mit den seit Anfang 1993 vollständig vorliegenden Einzeldaten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik des Jahres 1991 eine einheitliche Datengrundlage für die Neuen und Alten Länder gegeben. Damit werden erstmalig differenzierte Betrachtungen und Vergleiche zum Unfallgeschehen in den Neuen und Alten Ländern möglich.

Diese Studie dient erneut dem Strukturvergleich: Die Abschnitte 2 und 3 gelten der Entwicklung der

Strukturen des Unfallgeschehens in den Neuen Ländern seit 1989. Der Strukturvergleich des Unfallgeschehens 1991 zwischen Neuen und Alten Ländern wird anhand ausgewählter Problembereiche des Unfallgeschehens (Alkohol, Junge Fahrer, Landstraßenunfälle) in den folgenden Abschnitten vertieft. Gegenstand der Untersuchung sind Unfälle mit Personenschaden und insbesondere die im Straßenverkehr Getöteten.

Dieser Bericht soll die unfallstatistischen Veröffentlichungen des StBA ergänzen und zur Deckung des breiten Informations- und Beratungsbedarfs, insbesondere in den Neuen Ländern, beitragen. Den statistischen Landesämtern ist für reibungslose Übermittlung der Unfalldaten an die BAST Dank zu sagen.

Land	1989	1990	1991
Brandenburg	16,0	28,3	36,3
Mecklenburg-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

Tabelle 1: Getötete pro 100 000 Einwohner

2 Das Unfallgeschehen in den Jahren seit 1989

2.1 Unfälle mit Personenschaden

In den Neuen Ländern (fünf neue Bundesländer und Berlin-Ost) wurden 1991 insgesamt fast 64 000 Unfälle mit Personenschaden registriert; dies entspricht einer Zunahme um rund 30 % gegenüber

Ortslage	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer 1991	
	1989		1990		1991		Anzahl	in %
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %		
Innerorts	23 225	68,8	31 994	64,9	40 445	63,4	205 172	63,8
Außerorts ohne Autobahnen	9 034	26,8	14 178	28,8	19 042	29,9	93 140	29,0
Autobahnen	1 503	4,5	3 135	6,4	4 286	6,7	23 062	7,2
Insgesamt	33 762	100	49 307	100	63 773	100	321 374	100

Tabelle 2.1: Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Bundesländern nach der Ortslage

dem Vorjahr. Demgegenüber lag die Zahl der Unfälle mit Personenschaden in den Alten Ländern 1991 um rund 5 % unter dem Vorjahreswert und erreichte damit den tiefsten Stand seit 1953. Insgesamt ergab sich für das vereinte Deutschland ein Rückgang um 1 % von 389 000 auf 385 000 Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991.

Innerorts stieg die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in den Neuen Ländern 1991 um 26 %, auf Landstraßen (außerorts ohne BAB) um 34 % und auf Autobahnen um 37 %. Damit hat sich der besonders starke Anstieg der Autobahnunfälle, die sich 1990 im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt hatten, 1991 verlangsamt (s. Tabelle 2.1).

In Bild 2.1 sind die Anteile der Unfälle mit Personenschaden für die Alten und Neuen Länder nach der Ortslage getrennt gegenübergestellt. Dabei zeigt sich, daß die starke Annäherung der Struktur der Unfälle mit Personenschaden in den Neuen Ländern an die der Alten Länder, wie schon für 1990 festgestellt (vgl. Ernst u. Brühning, 1991), auch 1991 anhielt.

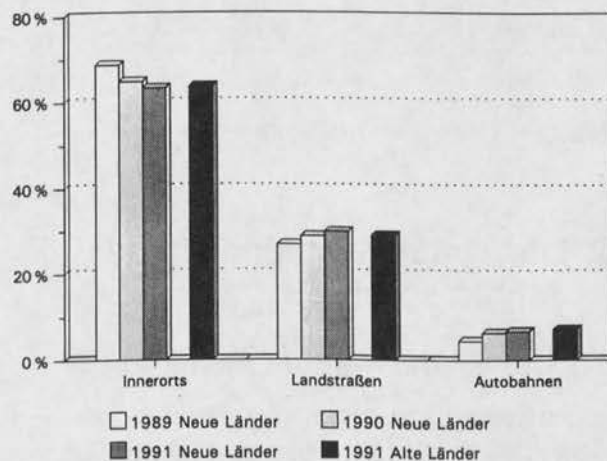


Bild 2.1: Anteil der Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Ländern nach der Ortslage

2.2 Getötete

Die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr stieg 1991 im vereinten Deutschland um 2 % auf insgesamt 11 300 Verkehrsteilnehmer. Ebenso wie bei den Unfällen mit Personenschaden sind auch hier erhebliche Abweichungen zwischen den Neuen und Alten Ländern festzustellen. Während die Zahl der Verkehrstoten in den Alten Ländern 1991 um knapp 5 % auf den niedrigsten Stand seit 1953 sank, überschritt sie in den Neuen Ländern mit 3759 Verkehrstoten den im Vorjahr erreichten Maximalwert erneut um fast 20 %.

Getötete nach der Ortslage des Unfalls

Wie Tabelle 2.2 zeigt, fiel der Anstieg der Verkehrstoten in den Neuen Ländern auch 1991 bei Landstraßenunfällen am stärksten aus (+32 %). Jeder zweite Verkehrstote verunglückte auf Landstraßen (d. h. außerorts, ohne BAB), jeder dritte auf Innerortsstraßen und jeder sechste auf Autobahnen. Im Innerortsbereich fiel dabei der Anstieg der getöteten Verkehrsteilnehmer (+8 %) am geringsten aus.

In Bild 2.2 sind die Anteile der getöteten Verkehrsteilnehmer für die Alten und Neuen Länder nach der Ortslage getrennt gegenübergestellt. In den Neuen Ländern erfolgte 1991 für alle drei Ortslagen eine Änderung des Getötetenanteils in Richtung der Struktur der Alten Länder. Insgesamt bestehen jedoch bei der Verteilung nach der Ortslage noch deutliche Strukturunterschiede zwischen den Alten und Neuen Ländern.

Als Kenngröße der Unfallschwere wird das Verhältnis der Anzahl der Getöteten zu den Unfällen mit Personenschaden in Tabelle 2.3 ausgewiesen. Danach sank die Unfallschwere 1991 in den Neuen Ländern im Vergleich zum Vorjahr um 7,4 %. Dies ist vor allem auf die Veränderung der Schwere der

Ortslage	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer 1991	
	1989		1990		1991		Anzahl	in %
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %		
Innerorts	796	44,6	1 156	36,8	1 250	33,3	2 099	27,8
Außerorts ohne Autobahnen	767	43,0	1 450	46,2	1 907	50,7	4 492	59,6
Autobahnen	221	12,4	534	17,0	602	16,0	950	12,6
Insgesamt	1 784	100	3 140	100	3 759	100	7 541	100

Tabelle 2.2: Getötete in den Neuen und Alten Bundesländern nach der Ortslage

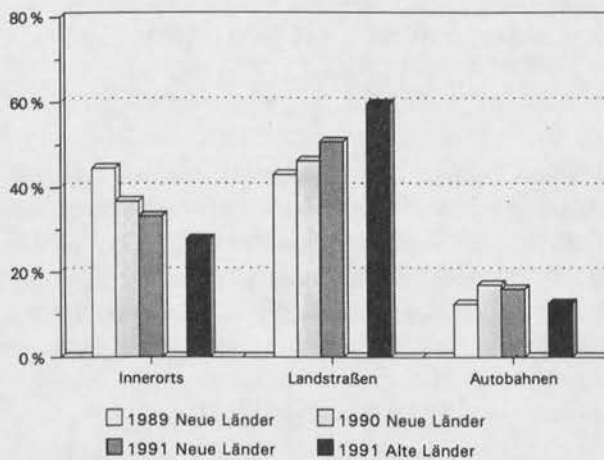


Bild 2.2: Anteil der Getöteten in den Neuen und Alten Ländern nach der Ortslage

Autobahnunfälle (-17,5 %) und der Innerortsunfälle (-14,5 %) zurückzuführen, deren Kennwerte damit unter dem Niveau von 1989 liegen. Im Gegensatz dazu blieb die Unfallschwere 1991 auf Landstraßen (-2,1 %) im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Bei der Beurteilung des Rückgangs der ausgewiesenen Werte zur Unfallschwere ist jedoch zu berücksichtigen, daß 1991 in den Neuen Ländern im Vergleich zum Vorjahr möglicherweise eine stärkere Erfassung der Unfälle mit Leichtverletzten stattfand, so daß der Vorjahresvergleich nur eingeschränkt gültig ist. Der erhebliche Rückgang der Schwere von Autobahnunfällen kann jedoch nicht allein auf ein geändertes Unfallanzeige- bzw. Erfassungsverhalten zurückgeführt werden. Hier werden sich die infrastrukturellen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Autobahnen (z. B. Schutz- und Leiteinrichtungen) bereits ausgewirkt haben.

Im Vergleich zu den Alten Ländern betrug der Wert der Unfallschwere in den Neuen Ländern ungefähr das 2 $\frac{1}{2}$ -fache. Auch hier ist möglicherweise eine höhere Erfassung der Unfälle mit Leichtverletzten in den Alten Ländern gegeben.

Ortslage	Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden			
	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer 1991
	1989	1990	1991	
Innerorts	34	36	31	10
Außerorts ohne Autobahnen	85	102	100	48
Autobahnen	147	170	140	41

Tabelle 2.3: Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Bundesländern

Nach wie vor ist die Unfallschwere in den Neuen Ländern auf Autobahnen am höchsten, während in den Alten Ländern Landstraßenunfälle am schwersten sind. Innerortsunfälle sind sowohl in den Neuen als auch den Alten Ländern weniger schwer als Unfälle außerhalb von Ortschaften.

Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung

Der Anstieg der Zahl der Getöteten in den Neuen Ländern im Jahre 1991 um fast 20 % erstreckt sich nicht auf alle Verkehrsbeteiligungsarten (s. Tabelle 2.4). Die Zahl der getöteten Fußgänger ging um 12 % zurück, die Zahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer motorisierter Zweiräder sank um 31 % und fiel damit sogar unter das Niveau von 1989. Die Zahl der getöteten Radfahrer nahm nur unterdurchschnittlich (+7 %) zu. Dagegen stieg die Zahl der getöteten Pkw-Inassen um 46 %, die Zahl der Getöteten übriger Verkehrsbeteiligung (z. B. Lkw-Inassen) stieg von 1990 auf 1991 sogar um 57 %.

Wie Bild 2.3 weiter verdeutlicht, haben sich die Anteile der Art der Verkehrsbeteiligung der Getöteten entsprechend verschoben. Für die Gruppen der getöteten Fußgänger und der getöteten Benutzer von Zweirädern waren die Anteilswerte weiterhin rück-

Verkehrsbeteiligung	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer 1991	
	1989		1990		1991		Anzahl	in %
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %		
Fußgänger	528	29,6	654	20,8	576	15,3	1 342	17,8
Fahrräder	159	8,9	197	6,3	211	5,6	714	9,5
motorisierte Zweiräder	431	24,2	504	16,1	348	9,3	887	11,8
Pkw	601	33,7	1 698	54,1	2 487	66,2	4 314	57,2
übrige Verkehrsbeteiligte	65	3,6	87	2,8	137	3,6	284	3,8
Insgesamt	1 784	100	3 140	100	3 759	100	7 541	100

Tabelle 2.4: Getötete in den Neuen und Alten Bundesländern nach der Art der Verkehrsbeteiligung

läufig und lagen 1991 deutlich unter dem Niveau der Alten Länder. Für die Gruppe der Pkw-Insassen stieg der Anteil dagegen auf 66 % und damit deutlich über den entsprechenden Anteilswert der Alten Länder (58 %). Damit hat sich die Struktur der Getöteten in den Neuen Ländern, die sich bis 1990 stark an die der Alten Länder angenähert hatte, im Jahre 1991 weiter und eindeutig zu Lasten getöteter Pkw-Insassen verschoben.

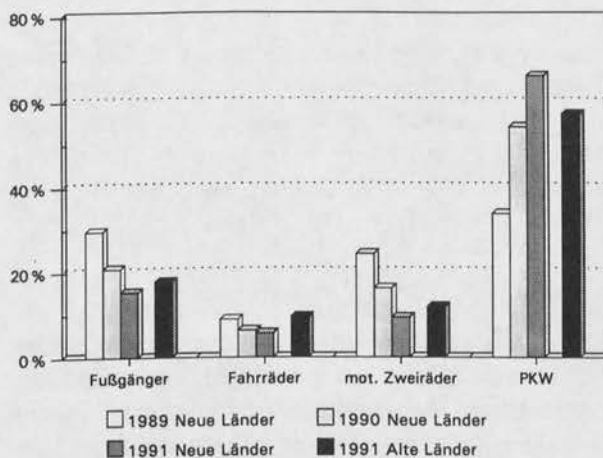


Bild 2.3: Anteil der Getöteten in den Neuen und Alten Ländern nach der Art der Verkehrsbeteiligung

Getötete nach dem Lebensalter

Auch hinsichtlich des Lebensalters sind bei den Änderungen der Getötetenzahlen in den Neuen Ländern 1991 deutliche Unterschiede festzustellen (s. Tabelle 2.5). Während 1990 noch für alle Altersgruppen ein Anstieg der Getöteten festzustellen war, fand der Zuwachs 1991 ausschließlich bei Verkehrsteilnehmern ab 18 Jahre statt. Die Zahl der getöteten Kinder und Jugendlichen (unter 18 Jahren) ging um rund 8 % zurück. Ein überdurchschnittlich

starker Anstieg der Getötetenzahlen ist für drei Altersgruppen festzustellen: 21- bis 24jährige (+35 %), 25- bis 34jährige (+51 %) und 35- bis 44jährige (+39 %). Damit war 1991 jeder zweite getötete Verkehrsteilnehmer (51 %) zwischen 21 und 44 Jahre alt. Zum Vergleich: Im Jahre 1990 entfielen 42 % der Getöteten auf die Gruppen der 21- bis 44jährigen, 1989 waren es lediglich 35 %.

Dementsprechend haben sich auch die Anteile der Getöteten in den Altersgruppen verschoben. In Bild 2.4 sind die Getötetenanteile für 5 Altersbereiche angegeben. Es zeigt sich, daß zwischen den Neuen und Alten Ländern nunmehr bei zwei Altersgruppen erhebliche Abweichungen bestehen: 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.

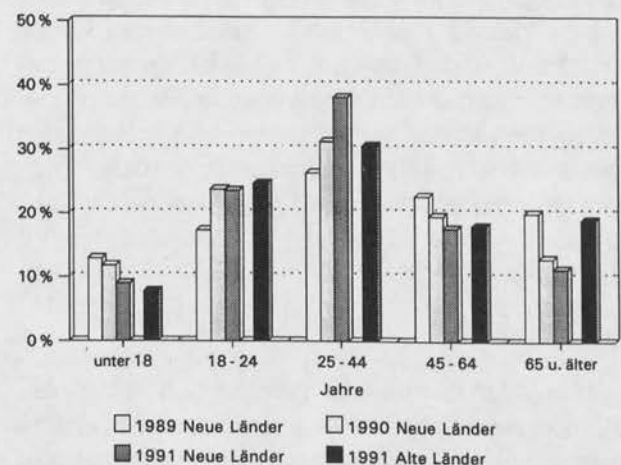


Bild 2.4: Anteil der Getöteten in den Neuen und Alten Ländern nach dem Lebensalter

Lebensalter in Jahren	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer 1991	
	1989		1990		1991		Anzahl	in %
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %		
unter 6	41	2,3	65	2,1	65	1,7	136	1,8
6 – 9	39	2,2	68	2,2	58	1,5	82	1,1
10 – 14	36	2,0	66	2,1	61	1,6	109	1,4
15 – 17	115	6,4	170	5,4	156	4,2	259	3,4
18 – 20	153	8,6	398	12,7	416	11,1	788	10,4
21 – 24	157	8,8	350	11,1	472	12,6	1 073	14,2
25 – 34	288	16,1	598	19,0	904	24,0	1 544	20,5
35 – 44	182	10,2	381	12,1	530	14,1	759	10,1
45 – 54	220	12,3	359	11,4	383	10,2	727	9,6
55 – 64	184	10,3	252	8,0	277	7,4	630	8,4
65 – 74	118	6,6	145	4,6	165	4,4	547	7,3
75 u. ä.	239	13,4	260	8,3	258	6,9	883	11,7
Insgesamt	1 784	100	3 140	100	3 759	100	7 541	100

Tabelle 2.5: Getötete in den Neuen und Alten Bundesländern nach dem Lebensalter

Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung und Lebensalter

Neben den oben bereits festgestellten Unterschieden in der Getötetenstruktur lassen sich aus Tabelle 2.6 weitere Besonderheiten für die Neuen Länder ablesen:

- Der Anteil aller getöteten 18- bis 24jährigen hat sich 1991 gegenüber dem Vorjahr nur leicht geändert und entspricht im wesentlichen dem korrespondierenden Wert der Alten Länder. Hinsichtlich der Verkehrsbeteiligung dieser Gruppe wird jedoch eine deutliche Verlagerung von Nutzern motorisierter Zweiräder (–42 %) zu Pkw-Insassen (+55 %) deutlich. Damit lag der Anteil der Pkw-Insassen unter den Getöteten dieser Altersgruppe (80,5 %) in den Neuen Ländern 1991 erstmalig über dem der Alten Länder (74,2 %). Dies spiegelt die hohe Attraktivität und gestiegene Verfügbarkeit von Pkw für junge Leute wider.
- Der überdurchschnittlich starke Zuwachs der Getöteten im Alter von 25 bis 44 Jahren (+46 %) ist auch hier vor allem auf den starken Anstieg getöteter Pkw-Insassen (+60 %) zurückzuführen. Der Rückgang getöteter Nutzer motorisierter Zweiräder (–15 %) fiel in dieser Altersgruppe nur unterdurchschnittlich aus, und die Zahl der getöteten Fußgänger dieser Gruppe stieg entgegen der allgemein rückläufigen Entwicklung sogar noch um 24 % an.

- Während in den Alten Ländern 1991 fast jeder zweite tödlich verunglückte Fußgänger im Alter von 65 und mehr Jahren war, entfielen in den Neuen Ländern nur 37 % auf diese Altersgruppe. Auch bei den Radfahrern wurden in den Alten Ländern anteilig deutlich mehr Senioren (36 %) getötet als in den Neuen Ländern (26 %).
- Bezüglich der Altersstruktur getöteter Nutzer motorisierter Zweiräder zeigen sich ebenfalls charakteristische Unterschiede: In den Neuen Ländern waren 40 % dieser Gruppe jünger als 21 Jahre (Alte Länder: 19 %) und 32 % im Alter von 21 bis 34 Jahren (Alte Länder: 62 %).

2.3 Monatliche Unfallentwicklung nach Ortslage

Die sich mit der Grenzöffnung am 9. November 1989 fast schlagartig geänderte Unfallsituation in den Neuen Ländern wird in der monatlichen Darstellung des Unfallgeschehens besonders deutlich. In den Bildern 2.5 bis 2.7 werden die Monatswerte für Unfälle mit Personenschaden und für Getötete nach den einzelnen Ortslagen für die Neuen und Alten Länder für den Zeitraum von 1989 bis 1991 dargestellt.

Der geringste Anstieg der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Neuen Ländern war innerorts zu verzeichnen. Mit Ausnahme des Monats Februar 1991 lagen alle Monatswerte der Unfälle in den Jahren 1990 und 1991 über den ent-

Verkehrsbeteiligung und Alter (Jahre)		Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer 1991	
		1989		1990		1991		Anzahl	in %
		Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %		
Fußgänger	unter 6	18	3,4	26	4,0	24	4,2	65	4,8
	6 – 9	27	5,1	33	5,0	27	4,7	26	1,9
	10 – 14	8	1,5	10	1,5	12	2,1	31	2,3
	15 – 17	8	1,5	15	2,3	12	2,1	25	1,9
	18 – 20	19	3,6	26	4,0	14	2,4	33	2,5
	21 – 24	15	2,8	28	4,3	13	2,3	33	2,5
	25 – 34	54	10,2	55	8,4	73	12,7	118	8,8
	35 – 44	40	7,6	58	8,9	67	11,6	88	6,6
	45 – 54	74	14,0	86	13,1	63	10,9	126	9,4
	55 – 64	57	10,8	69	10,6	54	9,4	135	10,1
	65 – 74	47	8,9	56	8,7	52	9,0	181	13,5
	75 u. ä.	159	30,1	184	28,1	161	28,0	479	35,7
	unbekannt	2	0,4	8	1,2	4	0,7	2	0,1
	Insgesamt		528	100	654	100	576	100	1 342
Fahrräder	unter 6	3	1,9	1	0,5	4	1,9	8	1,1
	6 – 9	6	3,8	14	7,1	6	2,8	31	4,3
	10 – 14	12	7,5	17	8,6	21	10,0	38	5,3
	15 – 17	4	2,5	5	2,5	5	2,4	27	3,8
	18 – 20	2	1,3	8	4,1	3	1,4	27	3,8
	21 – 24	8	5,0	2	1,0	4	1,9	32	4,5
	25 – 34	16	10,0	16	8,1	17	8,1	45	6,3
	35 – 44	9	5,7	18	9,1	19	9,0	58	8,1
	45 – 54	18	11,3	24	12,2	38	18,0	81	11,3
	55 – 64	23	14,5	33	16,8	38	18,0	105	14,7
	65 – 74	18	11,3	25	12,7	26	12,3	112	15,7
	75 u. ä.	40	25,2	31	15,7	39	13,7	149	20,8
	unbekannt	–	–	3	1,5	1	0,5	1	0,1
	Insgesamt		159	100	197	100	211	100	714
Motorisierte Zweiräder	unter 6	2	0,5	–	–	1	0,3	–	–
	6 – 9	–	–	1	0,2	–	–	–	–
	10 – 14	2	0,5	10	2,0	4	1,1	4	0,5
	15 – 17	92	21,3	93	18,4	63	18,1	75	8,5
	18 – 20	95	22,0	124	24,6	70	20,1	89	10,0
	21 – 24	70	16,2	82	16,3	49	14,1	223	25,1
	25 – 34	81	18,8	87	17,3	62	17,8	328	37,0
	35 – 44	24	5,6	30	6,0	38	10,9	61	6,9
	45 – 54	18	4,2	37	7,3	19	5,5	41	4,6
	55 – 64	24	5,6	23	4,6	24	6,9	31	3,5
	65 – 74	8	1,9	8	1,6	12	3,4	13	1,5
	75 u. ä.	13	3,0	8	1,6	5	1,7	22	2,5
	unbekannt	2	0,5	1	0,2	1	0,3	–	–
	Insgesamt		431	100	504	100	3 489	100	887
Pkw	unter 6	17	2,8	38	2,2	35	1,4	58	1,3
	6 – 9	6	1,0	20	1,2	25	1,0	23	0,5
	10 – 14	14	2,3	27	1,6	21	0,8	34	0,8
	15 – 17	11	1,8	56	3,3	74	3,0	130	3,0
	18 – 20	33	5,5	236	13,9	324	13,0	620	14,4
	21 – 24	57	9,5	226	13,3	391	15,7	760	17,6
	25 – 34	118	19,6	424	24,9	716	28,8	993	23,0
	35 – 44	97	16,1	257	15,1	374	15,0	516	12,0
	45 – 54	97	16,1	187	11,0	244	9,8	417	9,7
	55 – 64	75	12,5	121	7,1	147	5,9	317	7,3
	65 – 74	42	7,0	54	3,2	73	2,9	228	5,3
	75 u. ä.	27	4,5	36	2,1	56	2,3	217	5,0
	unbekannt	7	1,2	16	0,9	7	0,3	1	0,0
	Insgesamt		601	100	1 698	100	2 487	100	4 314

Tabelle 2.6: Getötete in den Neuen und Alten Bundesländern nach der Art der Verkehrsbeteiligung und dem Lebensalter

sprechenden Vorjahreswerten. Die Zahl der Getöteten lag 1991 in den Monaten November (-29%) und Dezember (-26%) deutlich unter den Vorjahresmonatswerten (s. Bild 2.5).

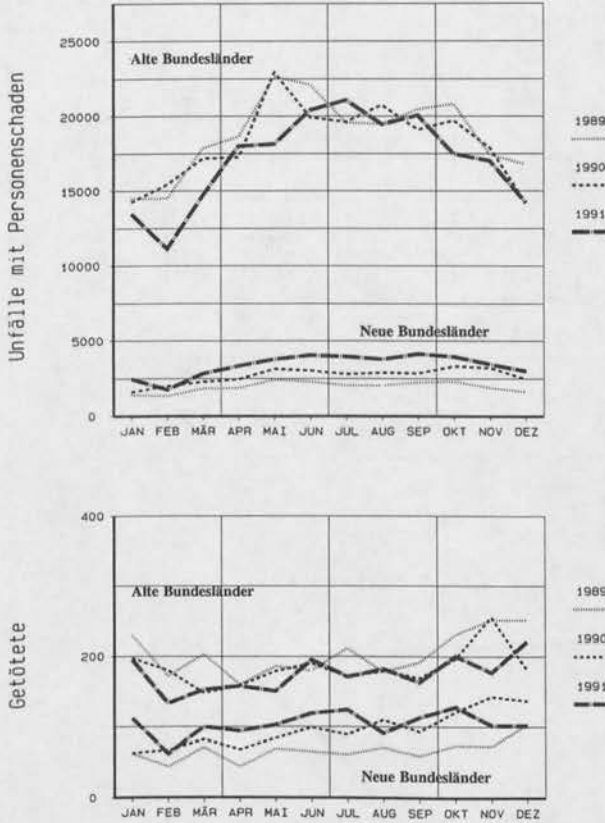


Bild 2.5: Monatliche Unfallentwicklung seit 1989 auf Innerortsstraßen

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen (außerorts ohne BAB) ist seit der Grenzöffnung kontinuierlich gestiegen (s. Bild 2.6). Der Anstieg der Getötetenzahlen, verglichen mit den Monatswerten des Vorjahres, erfolgte vor allem im 2. Halbjahr 1990 und der ersten Jahreshälfte 1991. In der zweiten Jahreshälfte 1991 entsprach die Zahl der Getöteten in etwa dem Niveau des Vorjahres, so daß die Zahl der bei Landstraßenunfällen tödlich verunglückten Personen im Jahre 1991 beim 2,5fachen des Wertes von 1989 lag.

Anhand der Darstellung des monatlichen Unfallgeschehens auf Autobahnen (s. Bild 2.7) wird die abrupt geänderte Verkehrssituation seit der Grenzöffnung am 9. November 1989 durch den sprunghaften Anstieg der Unfall- und Getötetenzahlen deutlich. Der Anstieg der Unfälle mit Personenschaden um rund 35 % und die Zunahme der Getötetenzahlen auf fast das Doppelte des Jahres 1988 ist ausschließlich auf die gestiegene Zahl der Autobahnunfälle in den Monaten November und Dezember des Jahres 1989 zurückzuführen.

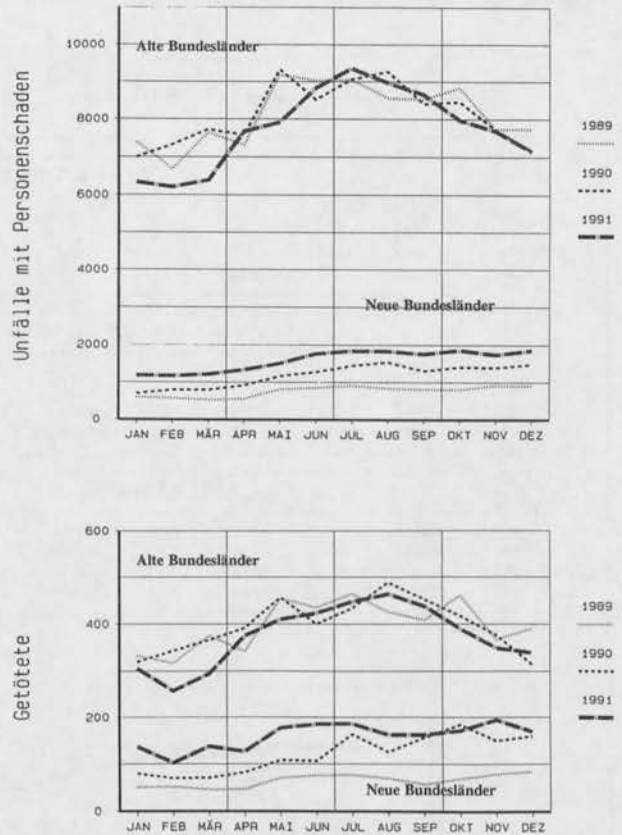


Bild 2.6: Monatliche Unfallentwicklung seit 1989 auf Landstraßen

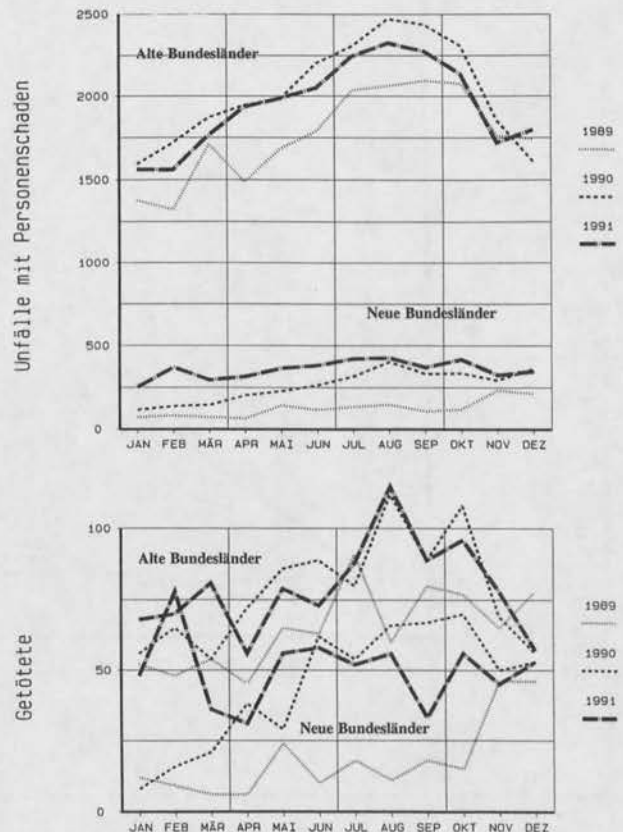


Bild 2.7: Monatliche Unfallentwicklung seit 1989 auf Autobahnen

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	November	Dezember
--	--------	---------	------	-------	-----	------	------	--------	-------	---------	----------	----------

GETÖTETE IM MONAT												
1989	124	104	122	96	163	150	155	151	133	157	197	232
1990	150	152	173	188	221	267	306	301	316	375	342	349
1991	296	242	273	251	336	362	362	309	308	355	341	324
1992	260	257	233	231	293	279	313	298	286	333	330	267

JAHRESSUMME AB JANUAR												
1989	124	228	350	446	609	759	914	1065	1198	1355	1552	1784
1990	150	302	475	663	884	1151	1457	1758	2074	2449	2791	3140
1991	296	538	811	1062	1398	1760	2122	2431	2739	3094	3435	3759
1992	260	517	750	981	1274	1553	1866	2164	2450	2783	3113	3341

SUMME DER LETZTEN 12 MONATE												
1989	1641	1637	1657	1638	1661	1665	1682	1669	1653	1650	1705	1784
1990	1810	1858	1909	2001	2059	2176	2327	2477	2660	2878	3023	3140
1991	3286	3376	3476	3539	3654	3749	3805	3813	3805	3785	3784	3759
1992	3723	3738	3698	3678	3635	3552	3503	3492	3470	3448	3437	3341

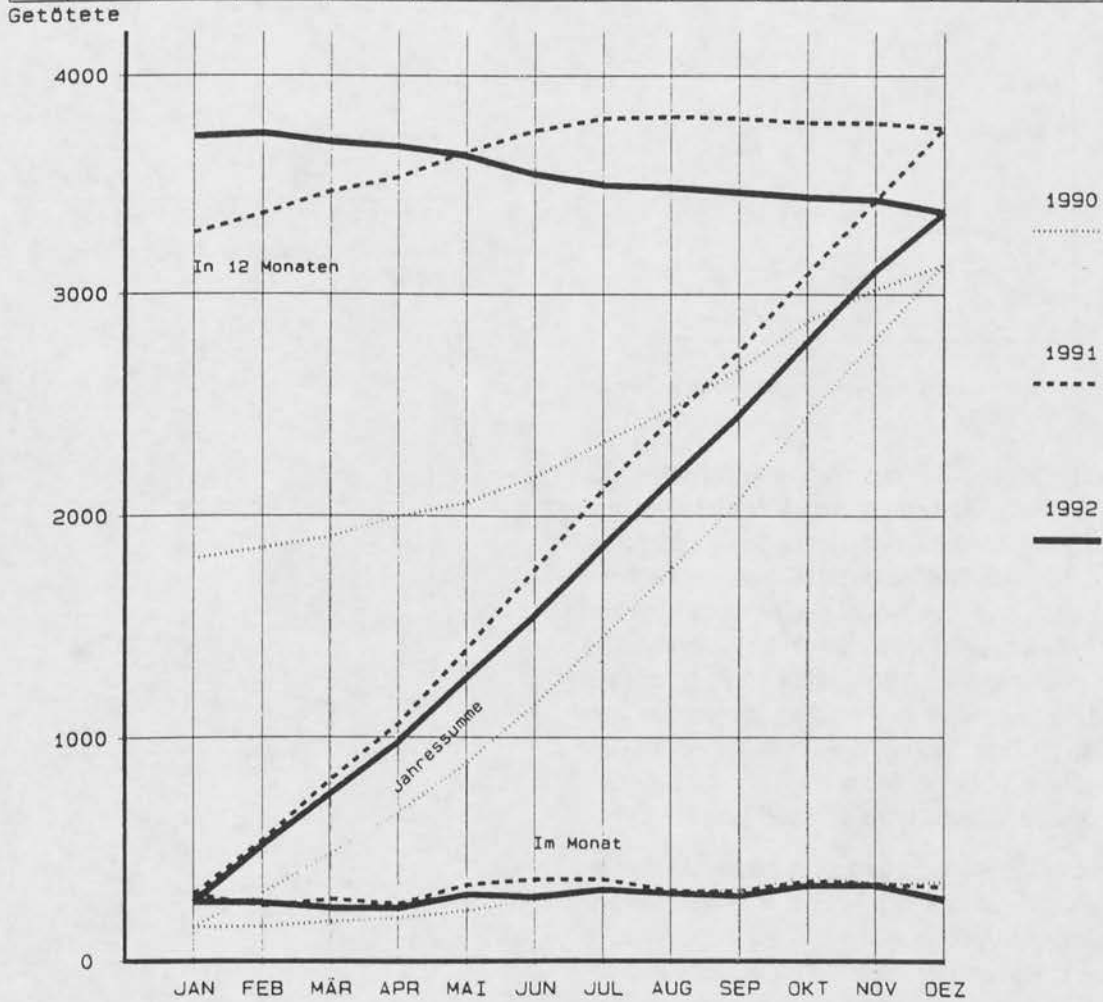


Bild 2.8: Neue Länder – Entwicklung der Getötetenanzahlen im Z-Diagramm

Nach ständig steigenden Anzahlen lag die Zahl der bei Autobahnunfällen tödlich verunglückten Personen in den Neuen Ländern erst ab Juni 1991 nicht mehr über den entsprechenden Vorjahreswerten. Insgesamt wurden in den Neuen Ländern 1991 im 2. Halbjahr 18 % weniger Personen getötet als im Vorjahr. Hier haben sich die auf Autobahnen ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen offenbar bereits positiv ausgewirkt.

2.4 Ausblick: Unfallentwicklung im Jahre 1992

Für das Jahr 1992 ist die Aufbereitung der unfallstatistischen Daten noch nicht abgeschlossen. Vom Statistischen Bundesamt wurden aber bereits vorläufige Werte zu den Eckzahlen des Unfallgeschehens veröffentlicht. Danach

- sind die Anzahlen der Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1992 in den Neuen Ländern um 9,3 % auf 69 689 angestiegen, in den Alten Ländern dagegen nur um 1,2 % auf 325 081, und
- die Gesamtzahl der Getöteten ist 1992 in den Neuen Ländern von 3759 um 11,1 % auf 3341 gesunken; in den Alten Ländern ergab sich ein Rückgang von 7541 um 3,2 % auf 7302 Getötete.

Interessant nun, die Veränderung der Getötetenanzahlen in den Neuen Ländern im sogenannten „Z-Diagramm“ zu betrachten:

- die „Jahressumme“ (ab Januar des Jahres) der Getöteten fiel 1992 kontinuierlich niedriger aus als im Jahre 1991.
- die „Summe der letzten 12 Monate“ hatte im August 1991 mit 3 813 Getöteten den Maximalwert erreicht. Danach setzte ein rückläufiger Trend ein, der sich aber im 2. Halbjahr 1992 stark abflachte. Ab Juli 1992 hat die 12-Monats-Summe nur noch geringfügig abgenommen, die Getötetenanzahlen stagnieren auf hohem Niveau.

3 Unfallart und Unfallursachen

3.1 Unfallart

Die Unfallart beschreibt beim ersten Zusammenstoß von Fahrzeugen deren Bewegungsrichtung zueinander oder, wenn es nicht zum Zusammenstoß gekommen ist, die erste mechanische Einwirkung auf einen Verkehrsteilnehmer. Die in den Neuen Ländern vor 1991 erhobene „Art des Unfalls“

konnte durch entsprechende Zusammenfassungen in vergleichbare Kategorien überführt werden.

In Bild 3.1 sind die Unfälle mit Personenschaden in den Neuen Ländern denen der Alten Länder nach der Unfallart gegenübergestellt (Zahlenwerte s. Anhang A 1.1 bis A 1.4). Nach wie vor war die Unfallart 5 (Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt) die häufigste Unfallart innerhalb von Ortschaften. Dabei fiel der Anteilswert dieser Unfallart in den Neuen Ländern mit rund 31 % sowohl im Vergleich zum Vorjahr (36 %) als auch im Vergleich zu den alten Ländern (36 %) deutlich geringer aus. Auf Landstraßen ereigneten sich in den Alten Ländern (22 %) wesentlich mehr Unfälle der Unfallart 5 als in den Neuen Ländern (12 %).

Unfälle mit Personenschaden, bei denen es zum Zusammenstoß zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger kam, nahmen innerorts in den Neuen Ländern 1991 anteilmäßig im Vergleich zum Vorjahr weiter ab, liegen mit 23 % jedoch deutlich über dem Anteil bei den Alten Ländern (16 %). Außerorts traten Unfälle dieser Art mit etwa 3 % vergleichsweise selten auf.

Ein deutlicher Strukturunterschied zwischen den Alten und Neuen Ländern ist bei der Betrachtung der Unfallart 2 (Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet) und den Unfallarten 8 und 9 (Abkommen von der Fahrbahn) für alle drei Ortslagen festzustellen.

Den Auffahrunfällen (Unfallart 2) kommt in den Alten Ländern eine wesentlich höhere Bedeutung zu als den Neuen Ländern, die vergleichsweise wenig Auffahrunfälle, dafür aber umso mehr Abkommensunfälle (Unfallarten 8 und 9) aufweisen. Dieser Unterschied hat sich im Vergleich zum Vorjahr noch verstärkt: 1991 gingen die Anteilswerte der Auffahrunfälle in den Neuen Ländern für alle Ortslagen zurück und die der Abkommensunfälle stiegen an. Auf Landstraßen waren mehr als die Hälfte aller Unfälle mit Personenschaden in den Neuen Ländern 1991 Abkommensunfälle.

Auf Autobahnen sind Auffahrunfälle (Unfallart 1 und 2) in den Neuen Ländern von 28 % auf 35 % in 1991 gestiegen, liegen aber noch deutlich unter dem Wert der Alten Länder (46 %) (Der in 1991 auffällig hohe Anteil der Unfallart 1 in den Neuen Ländern könnte mit Interpretationsproblemen bei der Zuordnung dieser Unfälle zu den Unfallarten 1 oder 2 zusammenhängen.) Autobahnunfälle, bei denen es zu einem Zusammenstoß mit einem entgegenkom-

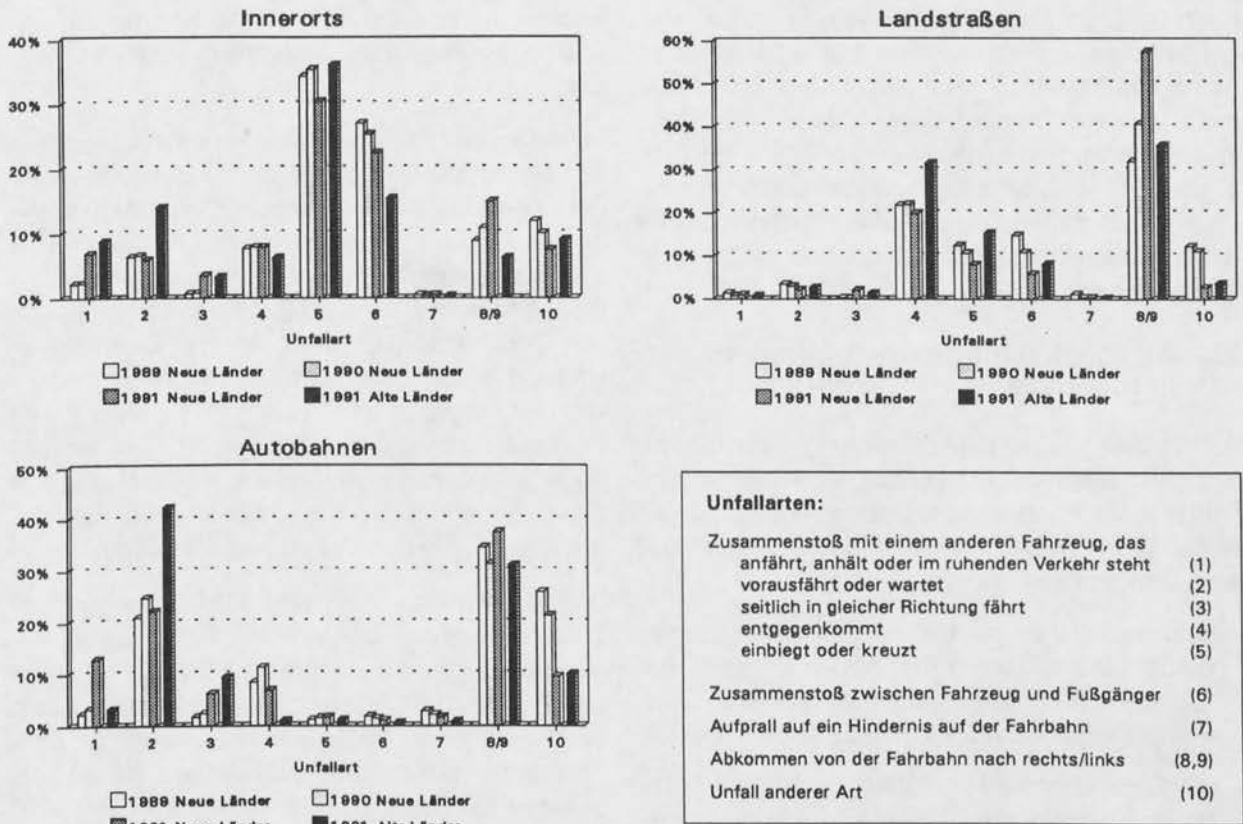


Bild 3.1: Anteil der Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Ländern nach der Unfallart

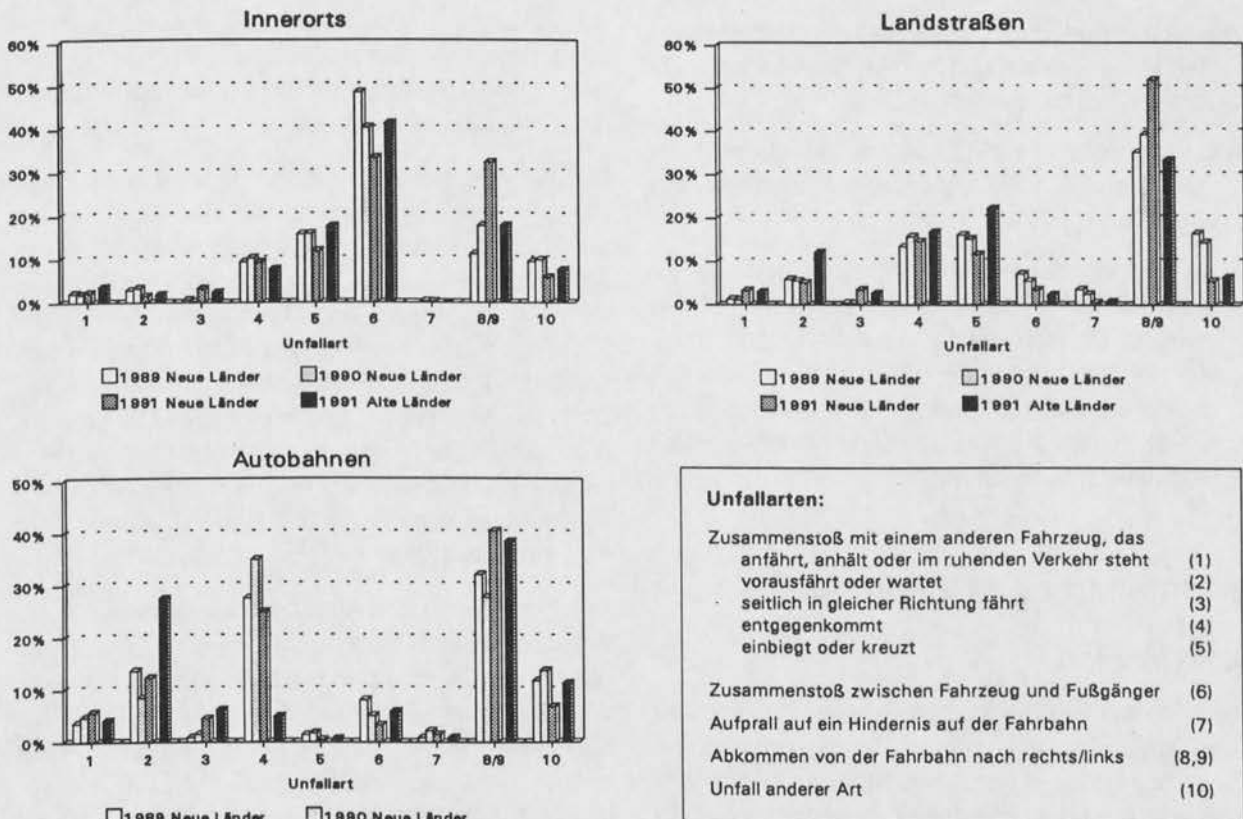


Bild 3.2: Anteil der Getöteten in den Neuen und Alten Ländern nach der Unfallart

menden Fahrzeug (Unfallart 4) kam, sind nicht nur anteilmäßig (von 11 % auf 7 %) sondern auch ihrer Zahl nach zurückgegangen (-17 %). Dieser Rückgang wird insbesondere auf inzwischen auf dem Mittelstreifen eingerichtete Schutzplanken zurückzuführen sein.

Bild 3.2 zeigt für die Neuen und Alten Länder, nach Ortslagen getrennt, den jeweiligen Anteil der getöteten Verkehrsteilnehmer bei den 10 Unfallarten (Zahlenwerte s. Anhang A 2.1 bis A 2.4). Im Jahre 1991 kamen bei Innerortsunfällen sowohl in den Alten als auch in den Neuen Ländern die meisten Verkehrsteilnehmer bei Fahrzeug-Fußgänger-Zusammenstößen (Unfallart 6) ums Leben, wobei der entsprechende Anteilswert mit 41 % in den Alten Ländern wesentlich höher ausfiel als in den Neuen Ländern (33 %). Fast ebensoviele Verkehrsteilnehmer (32 %) wurden in den Neuen Ländern bei Abkommensunfällen (Unfallarten 8 und 9) getötet (Alte Länder: 18 %). Von großer Bedeutung ist auch die Unfallart 5 (Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt), auf die 12 % der getöteten Verkehrsteilnehmer der Neuen Länder und fast 18 % derjenigen der Alten Länder im Jahre 1991 entfielen. Insgesamt hat sich damit die Struktur der Innerortsgetöteten in den Neuen Ländern von denen der Alten Länder entfernt: Während sich die Anzahl der bei Abkommensunfällen Getöteten in den Neuen Ländern 1991 im Vergleich zum Vorjahr verdoppelte, ging die Anzahl der Verkehrstoten bei Unfällen der Unfallart 5 um 19 % und bei Unfällen der Unfallart 6 um 11 % zurück.

Auch bei den Landstraßenunfällen zeigen sich im Jahre 1991 deutliche Unterschiede zwischen der Getötetenstruktur der Alten und Neuen Länder. Auch hier war in den Neuen Ländern 1991 der größte Zuwachs der Getöteten bei Abkommensunfällen (+86 %) zu verzeichnen, die 1991 mit einem Anteil von rund 58 % aller auf Landstraßen Getöteten deutlich über dem Vergleichswert der Alten Länder (36 %) liegen. Diesem erheblichen Zuwachs bei den Unfallarten 8 und 9 steht ein entsprechender Rückgang des Anteils der Verkehrstoten bei den Unfallarten 4 und 5 gegenüber. Wie bereits 1990 läßt sich aber feststellen, daß in den Alten wie in den Neuen Ländern die größte Gruppe der Getöteten auf Abkommensunfälle zurückzuführen war, gefolgt von Unfällen, bei denen es zum Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden oder einem einbiegenden bzw. kreuzenden Fahrzeug kam.

Bei Autobahnunfällen lag der Anteil der bei Abkommensunfällen Getöteten 1991 in den Neuen (41 %)

und Alten Ländern (39 %) in etwa auf gleichem Niveau. Ansonsten sind jedoch nach wie vor erhebliche Strukturunterschiede festzustellen: Ein Viertel der Verkehrstoten entfiel 1991 in den Neuen Ländern auf Unfälle, bei denen es zu einem Zusammenstoß mit einem entgegenkommendem Fahrzeug kam (Unfallart 4). Damit hat sich dieser Anteilswert im Vergleich zum Vorjahr (35 %) zwar deutlich verringert, er liegt aber noch beträchtlich über dem der Alten Länder (5 %). Die Zahl der durch diese Unfallart ums Leben gekommenen Verkehrsteilnehmer ging im Vergleich zum Vorjahr um fast 20 % zurück und wird bei entsprechender infrastruktureller Straßengestaltung (z. B. vollständige Ausstattung mit Mittelschutzplanken) noch weiter absinken. Verhältnismäßig gering fällt der Anteil der bei Auffahrunfällen (Unfallart 2) getöteten Verkehrsteilnehmer in den Neuen Ländern (12 %) aus. In den Alten Ländern entfielen rund 28 % der Verkehrstoten auf Autobahnen auf diese Unfallart.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß sowohl hinsichtlich der Unfälle mit Personenschaden als auch bzgl. der Getöteten große strukturelle Unterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern bestehen. Diese haben sich gerade für den Bereich der Landstraßen und den Innerortsbereich erheblich verstärkt. Abkommen von der Fahrbahn (Unfallarten 8 und 9) hat in den Neuen Ländern sowohl bzgl. der Unfälle als auch der Getöteten die größte Bedeutung.

3.2 Unfallursachen

Seit dem 1. 1. 1991 werden die Unfälle in den Neuen und Alten Ländern nach einheitlicher Verkehrsunfallanzeige erhoben. Damit sind die Unfallursachen für das Jahr 1991 erstmalig direkt vergleichbar. Durch die unfallaufnehmende Polizei können nach deren Beurteilung des Unfallhergangs beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen genannt werden. In Tabelle 3.1 sind die Unfallursachen für das Jahr 1991 in den Neuen und Alten Ländern nach Gruppen zusammengefaßt.

In den Neuen wie in den Alten Ländern wurden insgesamt 1,4 Ursachen je Unfall mit Personenschaden genannt. Auf die Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ entfiel mit einem Anteil von 21,6 % mehr als ein Fünftel aller Ursachennennungen in den Neuen Ländern; dies lag merklich über dem ebenfalls hohen Wert der Alten Länder (18,4 %). Der Anteil der Ursachennennung „Verkehrstüchtigkeit“ lag in den Neuen Ländern mit 11,4 % beträchtlich über dem

Ursachengruppe	Ursachennennungen			
	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)		Alte Bundesländer	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Verkehrstüchtigkeit	10 410	11,4	37 000	8,0
Falsche Straßenbenutzung	6 180	6,8	30 385	6,6
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	19 622	21,6	84 745	18,4
Abstand	4 515	5,0	42 498	9,2
Überholen	4 688	5,2	18 586	4,0
Vorbeifahren	353	0,4	1 267	0,3
Nebeneinanderfahren	443	0,5	4 332	0,5
Vorfahrt/Vorrang	10 866	12,0	57 480	12,5
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- u. Ausfahren	6 880	7,6	59 192	12,8
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	3 100	3,4	19 154	4,2
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	343	0,4	3 793	0,8
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften	198	0,2	1 040	0,2
Ladung, Besetzung	174	0,2	1 216	0,3
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	14 194	15,6	70 151	15,2
Technische Mängel, Wartungsmängel	1 288	1,4	4 925	1,1
Falsches Verhalten der Fußgänger	7 669	8,4	25 720	5,6
Fehlverhalten insgesamt	90 924	100,0	461 484	100,0

Tabelle 3.1: Ursachennennungen in den Neuen und Alten Ländern 1991 bei Unfällen mit Personenschaden

Niveau der Alten Länder (8,0 %). Damit entfielen ein Drittel aller Ursachennennungen in den Neuen Ländern auf die Ursachengruppen „Geschwindigkeit“ und „Verkehrstüchtigkeit“. Die eingeschränkte Verkehrstüchtigkeit wird dabei in den Neuen und Alten Ländern zu fast 90 % auf Alkoholeinfluß zurückgeführt.

Entsprechend der o.g. Strukturunterschiede hinsichtlich der Unfallart wurden in den Neuen Ländern die Ursachengruppen „Abstand“ (5,0 %) und „Abbiegen-Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- u. Ausfahren“ (7,6 %) wesentlich seltener genannt als in den Alten Ländern, bei denen 22 % aller Nennungen auf diese beiden Gruppen entfielen. „Falsches Verhalten der Fußgänger“ wurde anteilmäßig in den Neuen Ländern häufiger festgestellt als in den Alten Ländern, in denen sich auch entsprechend weniger Fahrzeug-Fußgänger-Zusammenstöße ereigneten. Die Nennung „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ lag in den Alten und Neuen Ländern mit jeweils über 15 % auf ähnlich hohem Niveau.

4 Alkohol

4.1 Struktur der Alkoholunfälle

Alkoholeinfluß war in den Neuen Ländern 1991 eine der häufigst genannten Unfallursachen, obwohl dort die 0,0 Promille-Grenze galt. Im folgenden wird

die Struktur von Alkoholunfällen, das sind Unfälle mit Personenschaden, bei denen für mindestens einen der Beteiligten die Unfallursache „Alkohol“ genannt wurde, für die Neuen und Alten Länder 1991 vergleichend gegenübergestellt (vgl. unten: „BAK-Werte“).

Ortslage und Unfallschwere

Während in den Alten Ländern 1991 bei jedem 10. Unfall mit Personenschaden Alkohol im Spiel war, stand in den Neuen Ländern bei jedem 7. Unfall mindestens einer der Beteiligten unter Alkoholeinfluß. In Tabelle 4.1 werden die Alkoholunfälle nach der Ortslage differenziert dargestellt. Die meisten Alkoholunfälle ereigneten sich innerorts. Auf diesen Bereich entfielen 1991 sowohl in den Neuen als auch den Alten Ländern jeweils 59 % aller Alkoholunfälle. Dabei waren die Anteile der Alkoholunfälle an allen Innerortsunfällen mit 9 % in den Alten und 13 % in den Neuen Ländern jeweils leicht unterdurchschnittlich.

Bei Landstraßenunfällen wurde sowohl in den Alten Ländern (12,2 %) als auch in den Neuen Ländern (18,8 %) Alkohol überdurchschnittlich häufig als Unfallursache genannt. Wenn auch die Unfallursache „Alkohol“ bei Autobahnunfällen weniger häufig auftrat, so ist doch auffällig, daß in den Neuen Ländern nur bei jedem 20. Autobahnunfall die Unfallur-

Ortslage	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Alkohol- unfallanteil	Anzahl	in %	Alkohol- unfallanteil
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 %

Alkoholunfallanteil: Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

Tabelle 4.1: Alkoholunfälle mit Personenschaden im Jahre 1991 nach der Ortslage

Ortslage	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Alkohol- unfallanteil	Anzahl	in %	Alkohol- unfallanteil
Innerorts	275	38,2	22,0 %	404	29,2	19,2 %
Landstraßen	416	57,8	21,8 %	856	61,9	19,1 %
Autobahnen	29	4,0	4,8 %	122	8,8	12,8 %
Insgesamt	720	100,0	19,2 %	1 382	100,0	18,3 %

Alkoholunfallanteil: Anteil der Getöteten bei Alkoholunfällen an allen Getöteten

Tabelle 4.2: Getötete bei Alkoholunfällen mit Personenschaden im Jahre 1991 nach der Ortslage

sache „Alkohol“ genannt wurde, während in den Alten Ländern bei jedem 14. Autobahnunfall Alkohol im Spiel war. Inwieweit sich dieses für die Neuen Länder günstigere Ergebnis darauf zurückführen läßt, daß sich das dortige BAB-Netz schon von der geringeren Netzdichte her weniger für „Alkohol-Schleichwege“ anbietet, ist unbekannt.

Der Unterschied der Alkoholunfallanteile bei Autobahnunfällen zwischen den Neuen und Alten Ländern tritt bei der Betrachtung der Getöteten (s. Tabelle 4.2) noch deutlicher hervor. 13 % aller in den Alten Ländern 1991 bei Autobahnunfällen tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer entfielen auf Alkoholunfälle. In den Neuen Ländern waren es dagegen nur 5 %. Damit kann festgestellt werden, daß der Unfallursache Alkohol in den Alten Ländern bei Autobahnunfällen eine vergleichsweise erhebliche Bedeutung zukommt.

Unfallzeit

Alkoholunfälle sind zumeist Freizeitunfälle, die sich besonders häufig am Wochenende ereignen. Dabei

steigt das Unfallrisiko für Verkehrsteilnehmer, die unter Alkoholeinfluß stehen, bei zunehmender Dunkelheit u. a. aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse an.

In Tabelle 4.3 sind Alkoholunfälle nach „Wochentagen“ und „Lichtverhältnissen“ für die Neuen und Alten Länder vergleichend gegenübergestellt. Dabei zeigt sich, daß bzgl. der zeitlichen Verteilung von Alkoholunfällen kaum Abweichungen zwischen den Neuen und Alten Ländern festzustellen sind. Mehr als 42 % aller Alkoholunfälle entfielen auf die Wochentage Samstag und Sonntag.

Rund zwei Drittel der Alkoholunfälle mit Personenschaden ereigneten sich bei Dunkelheit. Bei 25 % der Dunkelheitsunfälle in den Alten Ländern und bei 32 % der entsprechenden Unfälle in den Neuen Ländern wurde Alkohol als Unfallursache genannt. Wie Tabelle 4.3 weiter verdeutlicht, liegt der Anteil der Alkoholunfälle an den Unfällen mit Personenschaden in den Neuen Ländern an allen Wochentagen und bei allen Lichtverhältnissen deutlich höher als in den Alten Ländern.

Unfallzeit	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Alkoholunfallanteil	Anzahl	in %	Alkoholunfallanteil
Wochentag						
Montag	864	9,4	9,8 %	3249	10,2	6,8 %
Dienstag	867	9,5	9,9 %	3262	10,3	7,0 %
Mittwoch	951	10,4	10,8 %	3189	10,0	7,0 %
Donnerstag	1074	11,7	11,5 %	3864	12,2	7,9 %
Freitag	1361	14,9	12,6 %	4728	14,9	8,8 %
Samstag	2119	23,1	22,6 %	6963	21,9	15,9 %
Sonntag	1922	21,0	24,5 %	6513	20,5	18,7 %
Lichtverhältnisse						
Tageslicht	2491	27,2	6,1 %	9156	28,8	4,1 %
Dämmerung	544	5,9	14,9 %	1668	5,3	9,7 %
Dunkelheit	6135	67,0	32,0 %	20944	65,9	25,5 %
Insgesamt	9158	100,0	14,4 %	31768	100,0	9,9 %

Alkoholunfallanteil: Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

Tabelle 4.3: Wochentag und Lichtverhältnisse bei Alkoholunfällen mit Personenschaden im Jahre 1991

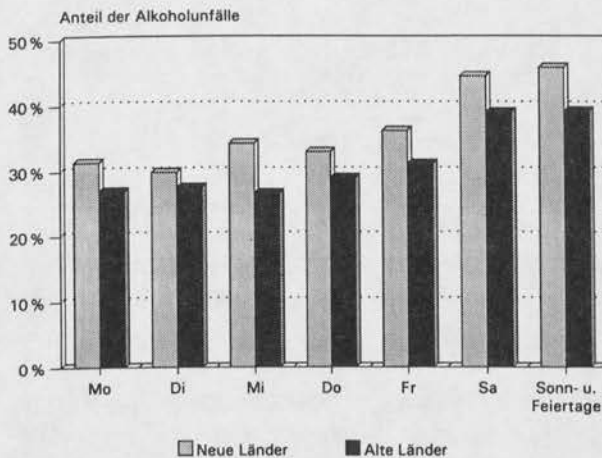


Bild 4.1: Alkohol bei Dunkelheitsunfällen mit Personenschaden in der Zeit von 20 Uhr bis 6 Uhr im Jahre 1991 nach Wochentagen

Werden nur die Dunkelheitsunfälle betrachtet, die sich in der Zeit von 20 Uhr abends bis 6 Uhr morgens ereigneten, so erhöht sich der Alkoholunfallanteil nochmals deutlich. Für diesen Betrachtungszeitraum waren die Unfälle in den Alten Ländern zu 33 % und in den Neuen Ländern sogar zu 39 % auf Alkoholeinfluß zurückzuführen.

In Bild 4.1 werden die Alkoholunfallanteile für Unfälle mit Personenschaden, die sich bei Dunkelheit in der Zeit von 20 Uhr bis 6 Uhr ereigneten, nach Wochentagen dargestellt: An allen Wochentagen war der Alkoholunfallanteil in den Neuen Ländern höher als in den Alten Ländern. An Sonn- und Feiertagen

war der Alkoholunfallanteil mit 46 % in den Neuen Ländern und 39 % in Alten Ländern jeweils am höchsten. An Samstagen lag der Alkoholunfallanteil auf etwa gleichem Niveau.

Der Anteil der Alkoholunfälle an den Unfällen mit Personenschaden fällt insbesondere in den Nacht- und frühen Morgenstunden sehr hoch aus (s. Bild 4.2.). Die höchsten Alkoholunfallanteile ergeben sich in diesen Stundengruppen am Wochenende insbesondere in der Nacht von Samstag auf Sonntag, aber auch von Freitag auf Samstag.

In der Zeit von 22 Uhr bis 2 Uhr ergaben sich in den Neuen wie in den Alten Ländern für die Alkoholunfallanteile der Nachtunfälle nur geringfügige Unterschiede hinsichtlich der Wochentage. Insgesamt waren 42 % aller Unfälle mit Personenschaden in der Zeit von 22 Uhr bis 24 Uhr in den Neuen Ländern und 31 % in den Alten Ländern Alkoholunfälle. In den ersten beiden Stunden nach Mitternacht handelte es sich in den Neuen Ländern zu 49 % und in den Alten Ländern zu 43 % um Alkoholunfälle. In den frühen Morgenstunden (2 Uhr bis 7 Uhr) erfolgt zum Wochenende hin ein deutlicher Anstieg des Alkoholunfallanteils.

Auffällig ist, daß der Alkoholunfallanteil, der in den Neuen Ländern generell über den Vergleichswerten der Alten Länder liegt, in den frühen Morgenstunden der meisten Wochentage in den Neuen Län-

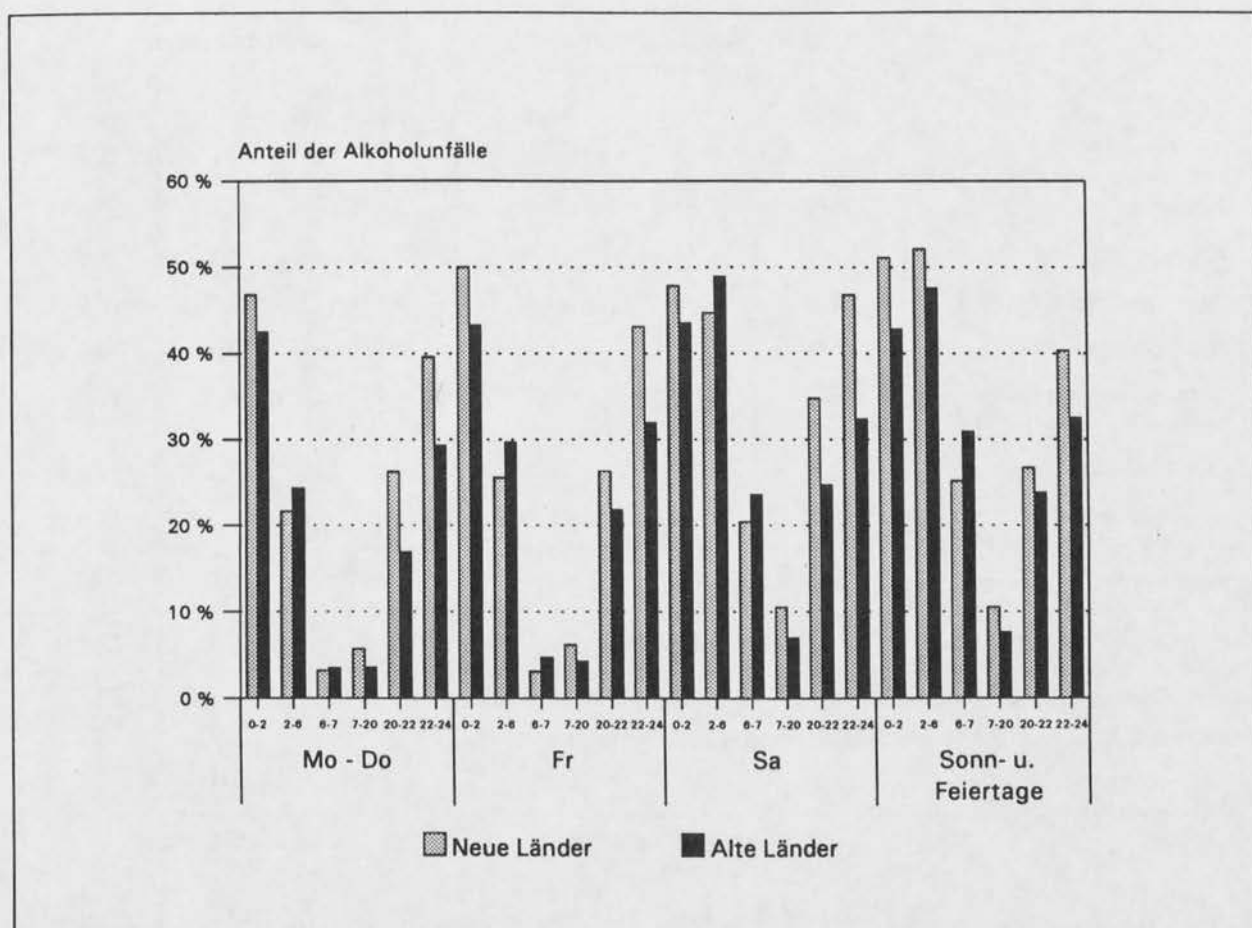


Bild 4.2: Alkoholunfälle mit Personenschaden im Jahre 1991 nach Wochentag und Stundengruppen

dem geringer war als in den Alten Ländern (dies läßt auf unterschiedliche Lebensgewohnheiten schließen). Einzige Ausnahme dabei bildeten die Unfälle in der Zeit von 2 Uhr bis 6 Uhr an Sonn- und Feiertagen, bei denen der Alkoholunfallanteil in den Neuen Ländern mit 52 % wiederum höher ausfiel als in den Alten Ländern (48 %).

Unfallart und Unfalltyp

Der Unfallhergang wird durch den Unfalltyp (Art der Konfliktauslösung) und die Unfallart (Beschreibung der ersten Kollision) erfaßt. In Tabelle 4.4 ist der Unfalltyp der Alkoholunfälle für die Neuen und Alten Länder 1991 ausgewiesen.

Häufigster Unfalltyp bei Alkoholunfällen ist der Fahrnfall (d. h. der Fahrer verlor die Kontrolle über sein Fahrzeug, weil er die Geschwindigkeit nicht entsprechend dem Verlauf, dem Querschnitt, der Neigung oder dem Zustand der Straße gewählt hatte, oder weil er deren Verlauf oder eine Querschnittsänderung zu spät erkannte). Der hohe Fahrnfallanteil an den Alkoholunfällen korrespondiert mit dem hohen Anteil an Alleinunfällen: 60 % aller Alko-

holunfälle in den Neuen Ländern waren Alleinunfälle (Alte Länder: 41 %). Die Bedeutung der Unfallursache Alkohol für Fahrnfälle wird auch an den Alkoholunfallanteilen deutlich: 29 % aller Fahrnfälle in den Neuen Ländern und 24 % in den Alten Ländern waren Alkoholunfälle.

Unfälle im Längsverkehr waren der zweithäufigste Unfalltyp unter den Alkoholunfällen. Die Unfallursache Alkohol wurde jedoch bei diesem Unfalltyp nur unterdurchschnittlich genannt.

In Tabelle 4.5 wird die Unfallart der Alkoholunfälle der Neuen und Alten Länder gegenübergestellt. Entsprechend dem hohen Fahrnfallanteil wurden die Unfallarten 8 und 9 (Abkommen von der Fahrbahn) bei Alkoholunfällen am häufigsten angegeben. In den Neuen Ländern war Abkommen von der Fahrbahn die einzige Unfallart, bei der gleichzeitig überdurchschnittlich häufig Alkohol als Unfallursache genannt wurde (30 %). In den Alten Ländern wurde Alkohol darüber hinaus bei Fahrzeugzusammenstößen der Unfallarten 1 und 4 überdurchschnittlich häufig als Unfallursache genannt.

Unfalltyp	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Alkohol- unfallanteil	Anzahl	in %	Alkohol- unfallanteil
Fahrunfall	5 613	61,3	29,3 %	13 475	42,4	23,8 %
Abbiegeunfall	268	2,9	4,9 %	1 766	5,6	4,0 %
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	556	6,1	4,8 %	2 811	8,8	4,0 %
Überschreitenunfall	675	7,4	8,2 %	2 454	7,7	9,4 %
Unfall durch ruhenden Verkehr	225	2,5	16,8 %	1 271	4,0	12,9 %
Unfall im Längsverkehr	1 277	13,9	10,2 %	5 454	17,2	7,2 %
sonstiger Unfall	544	5,9	10,3 %	4 537	14,3	11,8 %
Insgesamt	9 158	100,0	14,4 %	31 768	100,0	9,9 %
zum Vergleich: Alleinunfall	5 517	60,2	30,1 %	13 045	41,1	22,8 %

Alkoholunfallanteil: Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

Tabelle 4.4: Unfalltyp der Alkoholunfälle mit Personenschaden im Jahre 1991

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Alkohol- unfallanteil	Anzahl	in %	Alkohol- unfallanteil
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das						
– anfährt, anhält oder im ruh. Verk. steht (1)	476	5,2	12,0 %	2 669	8,4	12,3 %
– vorausfährt oder wartet (2)	368	4,0	8,6 %	3 066	9,7	6,1 %
– seitlich in gleicher Richtung fährt (3)	144	1,6	6,1 %	689	2,2	6,0 %
– entgegenkommt (4)	746	8,1	11,9 %	3 260	10,3	11,3 %
– einbiegt oder kreuzt (5)	656	7,2	4,5 %	3 757	11,8	3,9 %
Zusammenstoß zwischen Fzg. und Fußgänger (6)	871	9,5	8,9 %	3 209	10,1	9,4 %
Aufprall auf ein Hindernis (7)	54	0,6	13,9 %	119	0,4	7,4 %
Abkommen von der Fahrbahn (8, 9)	5 317	58,1	30,2 %	12 122	38,2	23,6 %
Unfall anderer Art (10)	526	5,7	11,7 %	2 877	9,1	10,7 %
Insgesamt	9 158	100,0	14,4 %	31 768	100,0	9,9 %

Alkoholunfallanteil: Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

Tabelle 4.5: Unfallart der Alkoholunfälle mit Personenschaden im Jahre 1991

4.2 Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluß

Die Unfallursache Alkohol wurde 1991 in den Neuen Ländern 9233 und in den Alten Ländern 32 281 Unfallbeteiligten zugeordnet. Wie Tabelle 4.6 zu entnehmen, ist die Unfallursache Alkohol vor allem ein Problem der männlichen Verkehrsteilnehmer. In den Neuen Ländern standen 1991 fast 10 % aller männlichen Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluß (Alte Länder: 6,7 %). Weiblichen Unfallbeteiligten wurde dagegen sowohl in den Neuen als auch den Alten Ländern nur zu 1,6 % die Unfallursache Alkohol zugeordnet.

Die Verteilung der Unfallbeteiligten mit der Unfallursache Alkohol nach dem Alter (s. Tabelle 4.7) zeigt, daß 1991 in den Neuen Ländern der Anteil junger Verkehrsteilnehmer höher ausfiel als in den Alten Ländern: 36 % aller Unfallbeteiligten mit der Ursachennennung Alkohol waren in den Neuen Ländern

jünger als 25 Jahre (Alte Länder: 31 %). Auf Unfallbeteiligte im Alter von 35 und mehr Jahren entfielen in den Neuen Ländern nur 28 % der Alkoholnennungen, während es in den Alten Ländern 37 % waren.

Wie Tabelle 4.7 und Bild 4.3 zeigen, standen die unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer der Altersgruppen von 18 bis 44 Jahren sowohl in den Neuen als auch in den Alten Ländern überdurchschnittlich häufig unter Alkoholeinfluß. Dabei sind altersspezifische Unterschiede in den Neuen Ländern wesentlich stärker als in den Alten Ländern. In den Neuen Ländern konzentriert sich die Unfallursache Alkohol stärker auf junge Unfallbeteiligte ab 18 Jahre. In der Altersgruppe der 21- bis 24jährigen Unfallbeteiligten standen in den Neuen Ländern anteilig mehr als doppelt so viele Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluß wie in den Alten Ländern. Aber auch für die 18- bis 20jährigen und für die 25- bis 34jährigen sind in den Neuen Ländern wesentlich höhere Anteilswerte für Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluß festzustellen als in den Alten Ländern.

Geschlecht	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Alkoholunfallanteil	Anzahl	in %	Alkoholunfallanteil
männlich	8 855	95,9	9,8 %	29 502	91,4	6,7 %
weiblich	347	3,8	1,6 %	2 701	8,4	1,6 %
Insgesamt	9 233	100,0	7,9 %	32 281	100,0	5,1 %

Alkoholunfallanteil: Anteil der Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluß an allen Beteiligten

Tabelle 4.6: Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluß nach dem Geschlecht (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Lebensalter in Jahren	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Alkoholunfallanteil	Anzahl	in %	Alkoholunfallanteil
15 – 17	199	2,2	3,4 %	536	1,7	3,2 %
18 – 20	1 263	13,7	10,6 %	3 558	11,0	5,8 %
21 – 24	1 858	20,1	13,2 %	5 734	17,8	6,3 %
25 – 34	3 330	36,1	11,3 %	10 623	32,9	6,6 %
35 – 44	1 547	16,8	8,5 %	5 519	17,1	6,0 %
45 – 54	724	7,8	5,3 %	3 851	11,9	4,9 %
55 – 64	221	2,4	3,3 %	1 764	5,5	3,8 %
65 u. älter	46	0,5	1,0 %	566	1,8	1,6 %
Insgesamt	9 233	100,0	7,9 %	32 281	100,0	5,1 %

Alkoholunfallanteil: Anteil der Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluß an allen Beteiligten

Tabelle 4.7: Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluß nach dem Alter (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Art der Verkehrsbeteiligung

Bei der Art der Verkehrsteilnahme alkoholisierter Unfallbeteiligter sind deutliche Strukturunterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern festzustellen. Die größte Gruppe der unter Alkoholeinfluß stehenden Unfallbeteiligten waren Pkw-Fahrer, wobei ihr Anteil in den Neuen Ländern mit 76 % über dem der Alten Länder (71 %) lag; Fußgänger und Motorradfahrer waren in den Neuen Ländern mit jeweils über 7 % noch verhältnismäßig stark vertreten. In den Alten Ländern bildeten nach den Pkw-Fahrern die Fahrradfahrer (10 %) und Fußgänger (8 %) die größten Gruppen der Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluß.

Der Anteil der Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluß an allen Unfallbeteiligten der Verkehrsteilnehmergruppe ist in Bild 4.4 dargestellt. Dabei ist besonders auffällig, daß 14 % aller unfallbeteiligten Mofa- und Mopedfahrer in den Alten Ländern

unter Alkoholeinfluß standen. Der entsprechende Anteil fiel mit 7 % in den Neuen Ländern nur halb so hoch aus. Dagegen standen in den Neuen Ländern anteilig doppelt so viele Motorradfahrer (8 %) unter Alkoholeinfluß wie in den Alten Ländern (4 %). Auch in der Gruppe der Pkw-Fahrer wurde in den Neuen Ländern die Unfallursache Alkohol mit 9 % wesentlich häufiger genannt als in den Alten Ländern.

BAK-Werte

Seit dem 1. 1. 1991 werden die Angaben zur Blutalkoholkonzentration statistisch erfaßt. Damit wird der BAK-Wert von Unfallbeteiligten, die unter Alkoholeinfluß standen, bundesweit auswertbar.

Bei den folgenden Ausführungen zum BAK-Wert der Unfallbeteiligten muß jedoch einschränkend berücksichtigt werden, daß die BAK-Werte in den Neuen Ländern bei 39 % und in den Alten Ländern

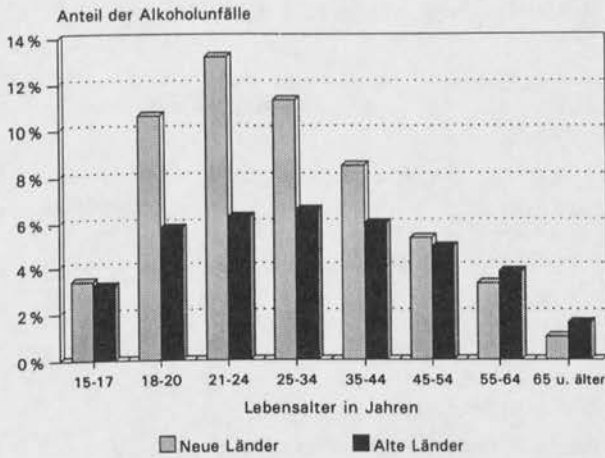


Bild 4.3: Anteil der Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluß an allen Unfallbeteiligten im Jahre 1991

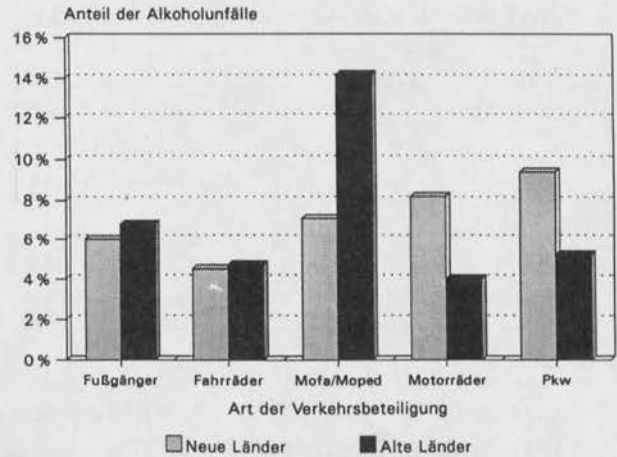


Bild 4.4: Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluß im Jahre 1991 nach der Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Alkoholunfallanteil	Anzahl	in %	Alkoholunfallanteil
Fußgänger	656	7,1	6,0 %	2 679	8,3	6,8 %
Fahrräder	357	3,9	4,5 %	3 203	9,9	4,7 %
Mofa/Moped	361	3,9	7,1 %	1 612	5,0	14,2 %
Motorräder	669	7,2	8,2 %	1 237	3,8	4,0 %
Pkw	7 030	76,1	9,4 %	22 770	70,5	5,2 %
übrige	160	1,7	1,7 %	780	2,4	1,6 %
Insgesamt	9 233	100,0	7,9 %	32 281	100,0	5,1 %

Alkoholunfallanteil: Anteil der Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluß an allen Beteiligten

Tabelle 4.8: Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluß nach der Art der Verkehrsbeteiligung (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

bei 18 % der Unfallbeteiligten fehlen, denen die Unfallursache „Alkohol“ von der Polizei zugewiesen wurde. Darüber hinaus hatten 230 Beteiligte in den Neuen Ländern und 776 Beteiligte in den Alten Ländern eine Angabe zum BAK-Wert, ohne daß ihnen zugleich die Unfallursache Alkohol zuerkannt wurde; diese vergleichsweise wenigen Fälle bleiben im folgenden unberücksichtigt, da hier der Alkohol nicht unfallursächlich war.

In Tabelle 4.9 und Bild 4.5 werden die BAK-Werte der Unfallbeteiligten mit der Unfallursachennennung Alkohol in den Neuen und Alten Ländern gegenübergestellt.

Unfallbeteiligte mit der Ursachennennung Alkohol hatten in den Neuen Ländern deutlich höhere BAK-

Werte als in den Alten Ländern: 82 % der alkoholisierten Unfallbeteiligten in den Neuen Ländern wiesen eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,1 Promille auf, d. h. sie waren absolut fahruntüchtig. Der entsprechende Anteil in den Alten Ländern fiel mit 77 % geringer, aber ebenfalls erschreckend hoch aus.

Eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 2,0 Promille hatten in den Neuen Ländern 37 % der unter Alkoholeinfluß stehenden Unfallbeteiligten, in den Alten Ländern waren es knapp 30 %. Damit standen die Unfallbeteiligten in den Neuen Ländern nicht nur deutlich häufiger unter Alkoholeinfluß, sie waren zudem auch stärker alkoholisiert. In den Neuen Ländern lag jeder zwanzigste BAK-Wert im Bereich von 3,0 und mehr Promille.

BAK in Promille von ... bis unter	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	kum. %	Anzahl	in %	kum. %
unter 0,3	98	1,7	1,7	490	1,8	1,8
0,3–0,5	142	2,5	4,3	879	3,3	5,2
0,5–0,8	317	5,6	9,9	1975	7,5	12,6
0,8–1,1	470	8,4	18,2	2796	10,6	23,2
1,1–1,5	942	16,7	35,0	5100	19,3	42,4
1,5–2,0	1562	27,8	62,7	7398	27,9	70,4
2,0–2,5	1210	21,5	84,2	5038	19,0	89,4
2,5–3,0	618	11,0	95,2	2118	8,0	97,4
3,0 und mehr	269	4,8	100,0	696	2,6	100,0
Insgesamt	5628	100,0		26490	100,0	

Tabelle 4.9: BAK-Werte der Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluß (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Fünf neue Bundesländer und
Berlin (Ost)

Alte Bundesländer

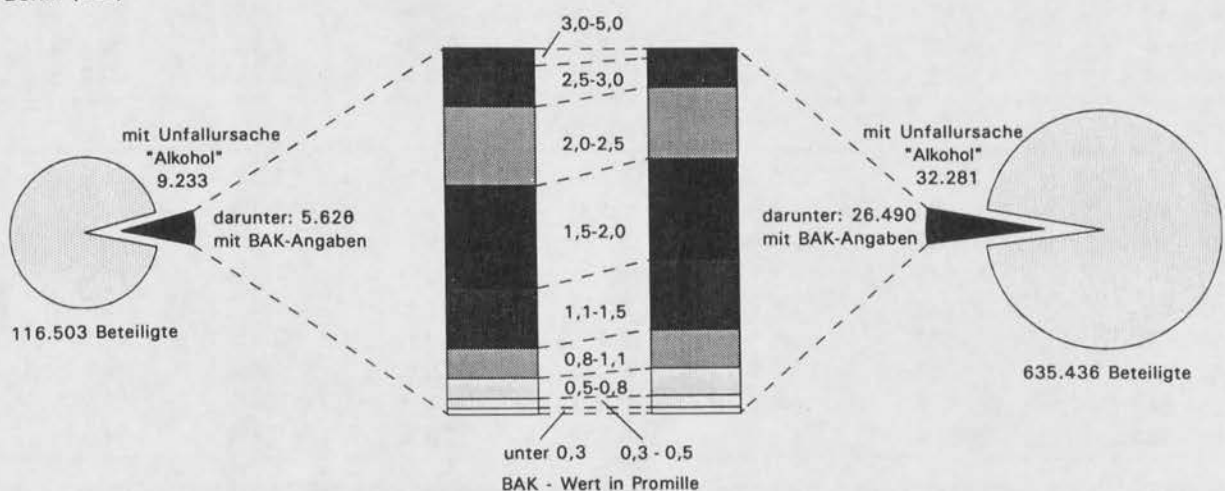


Bild 4.5: Blutalkoholkonzentration bei Unfallbeteiligten (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

4.3 Zusammenfassung

In den Neuen Ländern waren 1991 insgesamt 14,4 % aller Unfälle mit Personenschaden Alkoholunfälle, in den Alten Ländern lag der Anteilswert bei knapp 10 %. Dabei handelte es sich in erster Linie um Freizeitunfälle, die sich vor allem nachts und am Wochenende ereignen. Bei Landstraßenunfällen wurde Alkohol überdurchschnittlich häufig genannt, bei Autobahnunfällen war der Alkoholunfallanteil in den Alten Ländern auffällig höher als in den Neuen Ländern. Typisch ist, daß der Fahrer aufgrund des Alkoholeinflusses die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert und von der Straße abkommt. Dabei ist der Anteil der Alleinunfälle an den Alkoholunfällen in den Neuen Ländern mit 60 % wesentlich höher als in den Alten Ländern (41 %), in denen es demgegenüber mit 42 % häufig zu Fahrzeugzusammenstößen aufgrund von Alkoholeinfluß kam (Neue Länder: 26 %).

Die weitaus meisten Alkoholtäter waren erwartungsgemäß Pkw-Fahrer. Dabei war aber der Alkoholunfallanteil (d. h. der Anteil der Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluß an allen Beteiligten der entsprechenden Verkehrsbeteiligungsart) in den Alten Ländern bei Mofa- und Motorradfahrern am höch-

sten, während in den Neuen Ländern Pkw- und Motorradfahrer die höchsten Alkoholunfallanteile aufwiesen.

Alkohol wird weit überwiegend bei Männern genannt (Neue Länder: 95,9 %; Alte Länder: 91,4 %). Altersspezifische Unterschiede waren in den Neuen Ländern stärker ausgeprägt als in den Alten Ländern. Dabei konzentrierte sich die Unfallursache Alkohol dort stärker auf junge Verkehrsteilnehmer ab 18 Jahren. Darüber hinaus wurden bei den alkoholisierten Unfallbeteiligten in den Neuen Ländern deutlich höhere BAK-Werte festgestellt.

5 Junge Fahrer

5.1 Art der Verkehrsteilnahme und Lebensalter

Junge Fahrer haben ein im Mittel höheres Unfallrisiko als ältere Verkehrsteilnehmer, da es ihnen zum einen häufiger an Fahrpraxis mangelt und sie zum anderen aufgrund ihrer Lebensgewohnheiten häufiger nachts, d. h. unter ungünstigen Bedingungen, unterwegs sind. Aus diesem Grund werden in diesem Abschnitt die Einflußgrößen Lebensalter und Fahrerlaubnis(FE)-Alter gesondert betrachtet.

Lebensalter in Jahren	Beteiligte insgesamt Anzahl	dar. Anteil der Verkehrsteilnahme				
		Fußgänger	Fahrrad	Mofa/Moped	Motorrad	Pkw
Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						
15	891	16,7 %	31,9 %	24,5 %	23,0 %	3,4 %
16 – 17	5 020	5,4 %	8,5 %	36,5 %	44,5 %	4,8 %
18 – 20	11 890	3,4 %	3,3 %	7,1 %	19,3 %	62,6 %
21 – 24	14 029	3,0 %	3,3 %	2,4 %	8,2 %	75,7 %
25 – 34	29 426	3,7 %	3,3 %	2,2 %	4,0 %	76,6 %
35 – 44	18 235	5,0 %	3,8 %	2,0 %	2,0 %	75,7 %
45 – 54	13 679	7,0 %	6,4 %	2,2 %	1,8 %	71,4 %
55 – 64	6 788	12,1 %	9,2 %	4,0 %	2,6 %	65,7 %
65 u. älter	4 587	39,2 %	15,4 %	3,0 %	2,2 %	39,3 %
Alte Bundesländer						
15	3 803	12,0 %	57,1 %	26,5 %	1,3 %	1,9 %
16 – 17	12 943	7,4 %	30,2 %	19,6 %	38,4 %	3,4 %
18 – 20	61 552	2,4 %	6,7 %	1,6 %	6,5 %	79,9 %
21 – 24	91 679	2,1 %	6,1 %	0,8 %	7,9 %	77,3 %
25 – 34	160 726	2,6 %	6,7 %	1,2 %	6,6 %	73,7 %
35 – 44	91 390	3,5 %	6,9 %	1,3 %	2,3 %	74,9 %
45 – 54	78 658	4,6 %	9,0 %	1,5 %	1,3 %	72,7 %
55 – 64	46 424	6,8 %	12,5 %	2,1 %	0,9 %	69,2 %
65 u. älter	36 153	21,1 %	16,7 %	1,8 %	0,3 %	57,8 %

Tabelle 5.1: Unfallbeteiligte nach dem Lebensalter und der Art der Verkehrsteilnahme (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

In Tabelle 5.1 wird zunächst ein Überblick zu den unfallbeteiligten Fußgängern und Fahrzeugführern unterschiedlicher Altersgruppen gegeben. Unterschiede in der Struktur der Verkehrsteilnahme zwischen den Neuen und Alten Ländern ergeben sich vor allem bei Unfallbeteiligten ab 55 Jahre und bei den jungen Unfallbeteiligten im Alter von 15 bis zu 20 Jahren. In den Neuen Ländern waren Unfallbeteiligte ab 65 Jahre wesentlich häufiger Fußgänger und erheblich seltener Pkw-Fahrer.

Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren waren dagegen in den Neuen Ländern anteilmäßig wesentlich häufiger motorisiert als in den Alten Ländern. Fast jeder zweite 15jährige Unfallbeteiligte in den Neuen Ländern war als motorisierter Zweiradfahrer unterwegs (der auffällig hohe Anteil 15jähriger „Motorradfahrer“ wird im wesentlichen auf Altfahrzeuge der früheren DDR- Kategorie „Kleinkrafträder“ zurückzuführen sein). In den Alten Ländern war dieser Jahrgang dagegen überwiegend als Radfahrer (zu 57 %) an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. 16- und 17jährige Unfallbeteiligte waren in den Neuen Ländern sogar zu 81 % Fahrer motorisierter Zweiräder, in den Alten Ländern nur zu 58 %.

Junge Unfallbeteiligte im Alter von 18 bis 20 Jahren waren in den Neuen Ländern zwar ebenso häufig, aber in anderer Weise motorisiert als in den Alten Ländern (vgl. Tabelle 5.1). Während in den Alten

Ländern 80 % dieser Gruppe Pkw-Fahrer waren, fiel dieser Anteil in den Neuen Ländern mit 63 % beträchtlich geringer aus. 18jährige Unfallbeteiligte waren sogar nur zu 47 % Pkw-Beteiligte (Alte Länder: 77 %). Dies läßt darauf schließen, daß die Pkw-Verfügbarkeit junger Leute, trotz des sprunghaften Anstiegs in den Neuen Ländern im Jahre 1991, noch nicht das Niveau der Alten Länder erreichte.

Auffällig ist in den Neuen Ländern der hohe Anteil getöteter Pkw-Insassen der Altersgruppe der 18- bis 20jährigen (78 %) und 21- bis 24jährigen (83 %), der jeweils deutlich über dem Anteil der Pkw-Beteiligten an allen Unfällen mit Personenschaden lag (vgl. auch Tabelle 2.5 und Tabelle 2.6). In den Alten Ländern hingegen war der Anteil der getöteten Pkw-Insassen in diesen Altersgruppen jeweils deutlich niedriger als der entsprechende Anteil der Pkw-Beteiligten.

5.2 Junge Pkw-Fahrer

Wegen der herausragenden Stellung des Pkw im Unfallgeschehen werden im folgenden die 1991 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Pkw-Fahrer vertieft betrachtet. Um Besonderheiten der jungen Fahrer herauszustellen, werden sie mit den Pkw-Fahrern des Altersbereichs der 25- bis 44jährigen verglichen.

Beteiligte Pkw-Fahrer	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
Anzahl insgesamt	7 446	10 623	22 550	13 803	49 184	70 907	118 434	68 419
darunter (in %)								
ohne Fahrerlaubnis (FE)	7,7 %	5,2 %	3,9 %	2,4 %	1,5 %	1,3 %	1,2 %	0,8 %
o.A. zum FE-Alter	13,0 %	12,2 %	12,8 %	9,6 %	5,7 %	7,1 %	7,7 %	6,5 %
m.A. zum FE-Alter	79,3 %	82,6 %	83,3 %	88,0 %	92,8 %	91,6 %	91,0 %	92,7 %
Beteiligte mit Angaben zum Alter der FE	5 904	8 771	18 790	12 151	45 640	64 923	107 818	63 439
dar. nach FE-Alter								
– unter 1 Jahr	62,6 %	30,2 %	17,8 %	9,2 %	46,5 %	12,2 %	7,2 %	4,4 %
– 1 – 2 Jahre	26,8 %	17,1 %	10,7 %	7,7 %	33,1 %	11,1 %	6,5 %	4,5 %
– 2 Jahre und mehr	10,5 %	52,7 %	71,4 %	83,1 %	20,5 %	76,7 %	86,2 %	91,1 %
Durchschnittsalter FE								
– insgesamt	0,9 J.	2,4 J.	5,3 J.	9,4 J.	1,2 J.	3,5 J.	7,7 J.	13,9 J.
– bei FE-Alter 2 Jahre und mehr	2,3 J.	3,9 J.	7,1 J.	11,1 J.	2,4 J.	4,2 J.	8,7 J.	15,2 J.

Tabelle 5.2: Pkw-Fahrer nach der erforderlichen Fahrerlaubnis (FE) (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Erforderliche Fahrerlaubnis (FE)

Seit dem 1. 1. 1991 werden durch die Straßenverkehrsunfallstatistik auch Angaben über Besitz und Alter der FE erhoben. Von allen Pkw-Fahrern verfügten 3,9 % in den Neuen Ländern und 1,1 % in den Alten Ländern nicht über die erforderliche FE. Bei weiteren 10,1 % bzw. 6,4 % liegen keine Angaben zum FE-Alter vor.

In Tabelle 5.2 sind die unfallbeteiligten Pkw-Fahrer nach FE-Angaben in den Altersgruppen der jungen Fahrer und der Vergleichsgruppen ausgewiesen. Dabei zeigt sich, daß „Fahren ohne Führerschein“ generell mit zunehmendem Alter der Beteiligten abnimmt. Auffällig ist aber der hohe Anteil der Pkw-Fahrer ohne FE in den Neuen Ländern, der in allen vier Altersgruppen um ein Vielfaches über dem der Alten Länder lag. Jeder 12. unfallbeteiligte 18- bis 20jährige Pkw-Fahrer hatte dort keinen Führerschein!

Auch hinsichtlich des FE-Alters sind die Unterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern stark ausgeprägt. Der Anteil der Fahranfänger (FE-Alter unter 2 Jahre) lag in allen betrachteten Altersgruppen in den Neuen Ländern wesentlich über dem der Alten Länder. Selbst von den 35- bis 44jährigen Pkw-Fahrern (mit Angaben zum FE-Alter) hatte dort jeder elfte Führerschein erst seit weniger als einem Jahr. Auch bei den jungen Fahrern im Alter von 21 bis zu 24 Jahren waren in den Neuen Ländern besonders viele Führerscheinneulinge (FE-Alter unter 1 Jahr: 30 %). Damit finden die mit der Grenzöffnung geänderten Bedingungen des FE-Erwerbs in den Neuen Ländern ihren Niederschlag in einem entsprechend hohen Anteil von Fahranfängern.

„Erfahrene“ Pkw-Fahrer, die zum Unfallzeitpunkt seit mindestens zwei Jahren über ihren Führer-

schein verfügten, wiesen in den Neuen Ländern mit zunehmendem Lebensalter eine im Mittel geringere Besitzdauer als in den Alten Ländern auf. Dies ist insbesondere auf die geringeren Anteile der langjährigen Führerscheininhaber zurückzuführen.

In Bild 5.1 sind die Pkw-Fahrer – differenziert nach Alter und Geschlecht – in den Neuen und Alten Ländern nach dem Besitz und Alter der FE dargestellt. Dabei zeigt sich, daß der Führerscheinbesitz in den Neuen und Alten Ländern nicht nur hinsichtlich des Lebensalters sondern auch bzgl. des Geschlechts der Pkw-Fahrer deutliche Unterschiede aufweist:

- Pkw-Fahrer in den Neuen Ländern fuhren, unabhängig vom Geschlecht, in allen Altersgruppen häufiger ohne Führerschein; wenn eine FE vorhanden war, war die FE-Besitzdauer niedriger als in den Alten Ländern.
- Während unfallbeteiligte Frauen in den Alten Ländern ihren Führerschein länger besaßen als Männer, war der Anteil der Fahranfänger in den Neuen Ländern bei Frauen in allen Altersgruppen deutlich höher als bei Männern.

Generell gilt, daß der Anteil unfallbeteiligter Pkw-Fahrer ohne Führerschein

- mit zunehmendem Lebensalter sinkt und
- bei Frauen deutlich geringer ausfällt als bei Männern.

Hinsichtlich der geschlechtsspezifischen Unterschiede bei der Verteilung der FE-Merkmale von Pkw-Fahrern ist dabei zu berücksichtigen, daß Frauen in den Alten Ländern 1991 anteilig wesentlich häufiger an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren als in den Neuen Ländern (vgl. Tabelle 5.3). In den Neuen Ländern betrug der Frauenanteil bei den Pkw-Fahrern in den betrachteten Alters-

Beteiligte Pkw-Fahrer	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
ohne Fahrerlaubnis (FE)	6,3 %	6,3 %	9,1 %	8,3 %	12,2 %	9,4 %	12,5 %	13,0 %
FE-Alter unter 1 J.	22,1 %	27,5 %	28,8 %	29,7 %	30,1 %	22,2 %	22,4 %	22,3 %
1 – 2 J.	9,1 %	19,9 %	22,9 %	20,5 %	31,2 %	24,7 %	22,2 %	22,1 %
2 u. mehr J.	6,6 %	11,8 %	17,6 %	18,0 %	30,3 %	34,2 %	33,2 %	33,8 %
insgesamt	15,4 %	16,5 %	18,8 %	18,2 %	30,1 %	31,1 %	31,0 %	32,1 %
zum Vergleich: Anzahl	1 147	1 753	4 247	2 514	14 808	22 037	36 698	21 956

Tabelle 5.3: Frauenanteil bei unfallbeteiligten Pkw-Fahrern (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

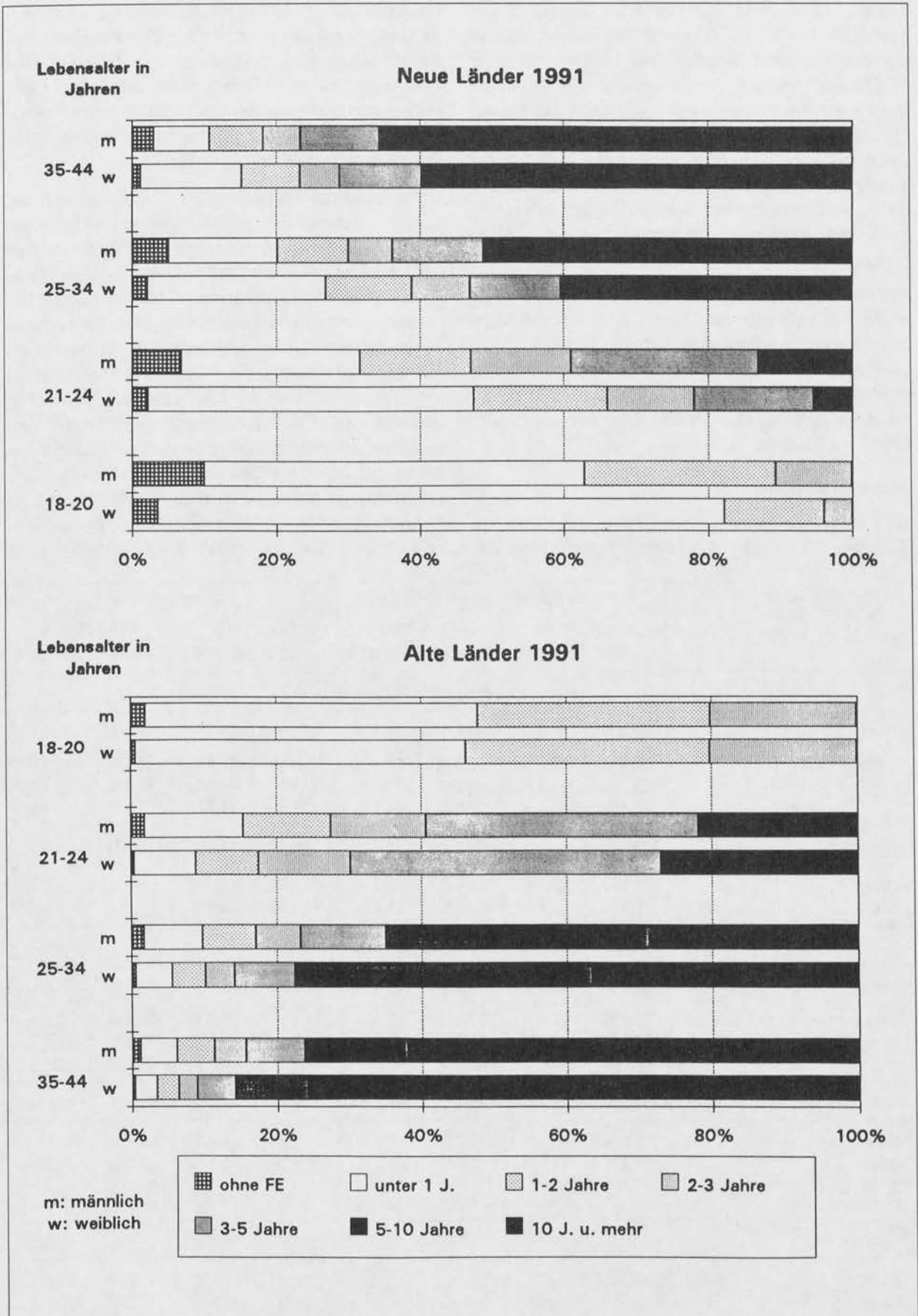


Bild 5.1: Unfallbeteiligte Pkw-Fahrer nach dem Führerscheinbesitz und -alter (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

gruppen 15 % bis 18 %, in den Alten Ländern dagegen 30 % bis 32 %. Während der Frauenanteil in den Alten Ländern bei den Pkw-Fahrern mit einer FE-Besitzdauer von mindestens 2 Jahren überdurchschnittlich hoch ausfiel, war er in den Neuen Ländern in den betrachteten Altersgruppen jeweils bei den Führerscheineulingen (FE-Alter unter 1 Jahr) am höchsten. Dies läßt darauf schließen, daß der Nachholbedarf beim Führerscheinerwerb in den Neuen Ländern bei Frauen besonders stark ausgeprägt war.

Aus dem im Vergleich zu Männern höheren FE-Alter weiblicher Fahrer in den Alten Ländern kann nicht geschlossen werden, daß sich die Fahrerfahrung bei Frauen weniger stark auswirke als bei Männern. Vielmehr gilt es hier zu berücksichtigen, daß Frauen (trotz Führerscheinbesitz) im Mittel weniger häufig fahren als Männer.

Hauptverursacher

Als Hauptverursacher eines Unfalls gilt derjenige Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die

Hauptschuld am Unfall trägt bzw. als „1. Beteiligter“ aufgeführt wird. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher. In Tabelle 5.4 ist der Anteil der an Alleinunfällen beteiligten Pkw-Fahrer und der Anteil der bei Unfällen mit mehreren Beteiligten seitens der Polizei hauptbeschuldigten Pkw-Fahrer dargestellt.

Der Alleinunfall-Anteil von Pkw liegt in den Neuen Ländern generell wesentlich höher als in den Alten Ländern. Darüber hinaus zeigt sich für die Neuen wie für die Alten Länder, daß der Anteil der Pkw-Fahrer an Alleinunfällen umso höher ist, je niedriger Lebensalter und FE-Besitzdauer der Pkw-Fahrer sind. Dementsprechend waren junge Pkw-Fahrer, die als Führerscheineulinge (FE-Alter unter 1 Jahr) Unfälle verursachten, relativ am häufigsten an Alleinunfällen beteiligt. Frauen waren zu geringerem Anteil Verursacher von Alleinunfällen als Männer. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Betrachtung des Lebensalters als auch bzgl. der Verteilung der FE-Merkmale. Eine Ausnahme bilden die 18- bis 20jährigen in den Neuen Ländern: Der aus Tabelle 5.4 zu entnehmende

Beteiligte Pkw-Fahrer	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
Anteil der an Alleinunfällen Beteiligten								
ohne FE	60,6 %	58,3 %	54,9 %	41,8 %	47,5 %	38,6 %	31,7 %	23,2 %
FE-Alter unter 1 J.	36,8 %	32,7 %	26,5 %	22,3 %	21,3 %	17,8 %	15,1 %	10,3 %
1 – 2 J.	28,1 %	28,8 %	22,7 %	15,3 %	15,6 %	15,3 %	12,4 %	9,1 %
2 u. mehr J.	24,0 %	26,2 %	19,6 %	14,4 %	13,5 %	11,7 %	8,0 %	5,4 %
insgesamt	35,3 %	30,0 %	22,6 %	15,9 %	18,5 %	13,4 %	9,3 %	6,0 %
Männer	35,2 %	30,9 %	23,4 %	16,0 %	20,0 %	15,0 %	10,3 %	6,5 %
Frauen	36,2 %	25,7 %	19,3 %	15,5 %	15,1 %	9,9 %	7,2 %	5,0 %
Hauptverursacheranteil bei Unfällen mit mehreren Beteiligten								
ohne FE	77,4 %	80,2 %	79,0 %	78,8 %	81,5 %	83,5 %	78,9 %	77,0 %
FE-Alter unter 1 J.	55,3 %	53,5 %	52,1 %	52,4 %	61,7 %	56,6 %	56,1 %	54,5 %
1 – 2 J.	52,9 %	48,4 %	45,5 %	42,3 %	55,6 %	53,3 %	51,3 %	51,6 %
2 u. mehr J.	50,7 %	46,8 %	43,3 %	40,5 %	51,1 %	47,2 %	43,6 %	42,7 %
insgesamt	54,6 %	49,9 %	45,4 %	42,2 %	57,3 %	49,2 %	45,0 %	43,5 %
Männer	55,1 %	50,4 %	45,0 %	41,5 %	59,5 %	51,1 %	45,9 %	43,5 %
Frauen	53,3 %	48,5 %	47,9 %	46,3 %	52,5 %	45,4 %	43,2 %	43,5 %
Anzahl aller Hauptverursacher								
insgesamt	5 261	6 899	13 030	7 097	32 060	39 752	59 416	32 052
Männer	4 452	5 812	10 562	5 723	23 214	28 532	41 995	21 867
Frauen	805	1 083	2 460	1 373	8 834	11 206	17 378	10 169

Tabelle 5.4: Pkw-Fahrer als Hauptverursacher (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Alleinunfallanteil weiblicher Pkw-Fahrer von 36,2 % liegt aber nur deshalb über dem der Männer (35,2 %), weil Frauen in wesentlich stärkerem Maße Führerscheinneulinge waren.

Der Anteil der Pkw-Fahrer, die bei Unfällen mit mehreren Beteiligten als Hauptverursacher eingestuft wurden, fiel bei Untergliederung nach dem FE-Alter in allen Altersgruppen in den Neuen Ländern niedriger aus als in den Alten Ländern. Der Hauptverursacheranteil sinkt generell mit zunehmender FE-Besitzdauer und steigendem Lebensalter der Pkw-Fahrer. Bei den jungen Fahrern waren Männer relativ häufiger Hauptverursacher als Frauen. Dagegen wurde den 25- bis 44jährigen Frauen in den Neuen Ländern häufiger die Hauptschuld am Unfall zugewiesen als den Männern.

Insgesamt kann festgestellt werden, daß junge Pkw-Fahrer häufiger die Hauptschuld am Unfall tragen als ältere Pkw-Fahrer. Diese Unterschiede steigen mit sinkender Dauer des FE-Besitzes. Weiterhin sind Männer anteilig häufiger Hauptverursacher als Frauen. In den Neuen Ländern galten Pkw-Fahrer zu größerem Anteil als Hauptverursacher von Unfällen als in den Alten Ländern. Dies hängt mit dem dort höheren Alleinunfallanteil zusammen.

Unfallsschwere

Um die Unfallsschwere bei jungen Pkw-Fahrern bzw. Fahranfängern im Vergleich zu älteren Pkw-Fahrern bzw. erfahrenen Fahrern beurteilen zu können, ist in Tabelle 5.5 die Zahl der getöteten Pkw-Insassen je 1000 unfallbeteiligte Pkw ausgewiesen.

Dabei zeigt sich, daß in allen betrachteten Altersgruppen – unabhängig von FE-Besitzdauer und Geschlecht des Pkw-Fahrers – in den Neuen Ländern die Unfälle schwerer sind als in den Alten Ländern. Während in den Alten Ländern die Unfallschwere mit steigender FE-Besitzdauer der Pkw-Fahrer sinkt, ist dies für die Neuen Länder nicht festzustellen.

Generell gilt, daß die Zahl der getöteten Insassen je 1000 unfallbeteiligte Pkw deutlich niedriger liegt, wenn es sich um weibliche Fahrer handelt. (Dieser Unterschied ist nicht auf die Zahl der Mitfahrer bei Frauen zurückzuführen, da diese im Mittel nur geringfügig unter der der Männer liegt.) Der Anteil der Mitfahrer an den getöteten Pkw-Insassen war in den Neuen Ländern in allen Altersgruppen höher als in den Alten Ländern. Den höchsten Anteil getöteter Mitfahrer, der in den Neuen Ländern mit 55 % extrem hoch ausfiel, hatten dabei jeweils die 18- bis 20jährigen unfallbeteiligten Pkw-Fahrer. Dies spiegelt das Maß der Pkw-Verfügbarkeit wider, welche mit zunehmendem Lebensalter steigt, in den Neuen Ländern aber generell niedriger ist als in den Alten Ländern.

Unfallursachen

Durch die unfallaufnehmende Polizei können dem Hauptverursacher und einem weiteren Beteiligten des Unfalls jeweils bis zu drei personenbezogene Unfallursachen zugeordnet werden. In Tabelle 5.6 sind diese für die häufigst genannten Ursachen (gruppen) aufgeführt. Bezogen auf alle Pkw-Betei-

Beteiligte Pkw-Fahrer	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
Getötete Pkw-Insassen je 1 000 unfallbeteiligte Pkw								
ohne Fahrerlaubnis (FE)	85	90	83	95	29	34	25	35
FE-Alter unter 1 J.	36	39	35	28	14	12	16	14
1 – 2 J.	37	41	36	35	11	12	9	11
2 u. mehr J.	50	42	34	25	11	9	8	7
insgesamt	42	43	36	28	14	11	9	9
Männer	47	48	40	32	16	14	11	10
Frauen	20	18	23	13	9	5	5	6
Getötete Pkw-Insassen								
insgesamt	319	460	819	387	689	800	1 096	595
dar. als Mitfahrer	54,7 %	48,9 %	41,3 %	35,1 %	38,3 %	30,1 %	31,0 %	31,9 %

Tabelle 5.5: Unfallsschwere – getötete Pkw-Insassen (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Unfallursachen	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
Alkohol	12,2 %	14,8 %	13,9 %	11,4 %	6,5 %	8,3 %	9,1 %	8,3 %
Geschwindigkeit	32,4 %	30,2 %	27,1 %	24,2 %	29,7 %	26,6 %	22,6 %	18,7 %
Vorfahrt/Vorrang	9,4 %	10,0 %	11,6 %	14,5 %	11,8 %	11,7 %	12,9 %	14,9 %
Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein- u. Anfahren	5,5 %	5,4 %	6,9 %	8,1 %	10,8 %	11,7 %	13,5 %	15,7 %
Fehlverhalten insgesamt								
Anzahl (= 100 %)	7 898	10 554	19 310	10 235	44 413	57 087	85 392	45 083
je Beteiligten	1,06	0,99	0,86	0,74	0,90	0,81	0,72	0,66

Tabelle 5.6: Anteil ausgewählter Unfallursachen an allen Unfallursachennennungen bei Pkw-Fahrern (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

ligten wurden in den Neuen Ländern mehr Unfallursachen angegeben als in den Alten Ländern, wobei dieser Mittelwert mit steigendem Lebensalter sinkt. Das generell höhere Niveau in den Neuen Ländern hängt mit dem oben bereits festgestellten höheren Anteil der Alleinunfälle zusammen.

Sowohl in den Alten als auch in den Neuen Ländern entfielen die meisten Ursachennennungen auf „Geschwindigkeit“. Die relative Häufigkeit der Ursachengruppe „Geschwindigkeit“ sinkt mit zunehmendem Lebensalter der Pkw-Fahrer. Diese Tendenz ist in den Alten Ländern stärker ausgeprägt als in den Neuen Ländern. Das hängt damit zusammen, daß in den Alten Ländern anteilig mehr Frauen und mehr Pkw-Fahrer mit längerer FE-Besitzdauer an Unfällen beteiligt waren, wobei diese geringere Häufigkeiten der Ursachennennung „Geschwindigkeit“ aufweisen.

Während in den Neuen Ländern die nächst häufigste Nennung auf die Unfallursache „Alkohol“ entfiel, waren es in den Alten Ländern die Ursachengruppen „Vorfahrt, Vorrang“ und „Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein- und Anfahren“. Die relative Häufigkeit der beiden letztgenannten Ursachengruppen

- ist in den Alten Ländern bedeutend höher als in den Neuen Ländern,
- ist bei Frauen deutlich höher als bei Männern und
- steigt mit zunehmendem Lebensalter der Pkw-Fahrer an.

Beteiligte mit der Unfallursachennennung Alkohol sind in Tabelle 5.7 gesondert aufgeführt. Dabei zeigt sich, daß junge Pkw-Fahrer in den Neuen Ländern häufiger unter Alkoholeinfluß einen Unfall verursachten als die Pkw-Fahrer der Vergleichsgruppen. In den Alten Ländern standen die 21- bis

24jährigen und die 25- bis 34jährigen Pkw-Fahrer am häufigsten unter Alkoholeinfluß.

Unfallbeteiligte Pkw-Fahrer ohne die erforderliche Fahrerlaubnis standen anteilmäßig besonders häufig unter Alkoholeinfluß (s. Tabelle 5.7). Dabei ist für diese Fahrergruppe in den Neuen Ländern ein kräftiger Anstieg der Unfallursache Alkohol mit zunehmendem Lebensalter festzustellen. Bei Pkw-Fahrern mit der erforderlichen Fahrerlaubnis standen junge Fahrer in den Neuen Ländern häufiger unter Alkoholeinfluß als ältere; sie wiesen anteilig rund doppelt so viele Fahrer unter Alkoholeinfluß auf wie in den Alten Ländern. Jedem siebten Pkw-Beteiligten im Alter von 21 bis zu 24 Jahren wurde in den Neuen Ländern die Unfallursache Alkohol zugewiesen. Frauen kam dabei nur eine untergeordnete Bedeutung zu: Sie waren sowohl in den Neuen als auch in den Alten Ländern nur wenig von der Unfallursachennennung Alkohol betroffen (vgl. hierzu auch Abschnitt 4).

“Saturday Night Fever”

Junge Leute haben besonders am Wochenende eine hohe Nachtmobilität. Anhand der Unfalldaten des Jahres 1985 der Alten Bundesländer wurde festgestellt: In der Nacht zum Samstag und in der Nacht zum Sonntag jeweils zwischen 22.00 und 4.10 Uhr, d. h. in nur 12 Stunden der Woche verunglückt jeder fünfte getötete Fahrer und jeder vierte getötete Mitfahrer der 18- bis 24jährigen (Brühning u. Schulze, 1988).

In Tabelle 5.8 sind die Pkw-Fahrer, die in diesem Zeitintervall an Unfällen mit Personenschaden („Wochenend-Nachtunfälle“) beteiligt waren, nach ihren FE-Merkmalen ausgewiesen. Dabei zeigt sich, daß gerade junge Pkw-Fahrer in den Neuen Ländern anteilig wesentlich häufiger an Wochenend-Nachtunfällen beteiligt waren als in den Alten Ländern. Unab-

Beteiligte Pkw-Fahrer	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
ohne Fahrerlaubnis	38,7 %	48,2 %	50,1 %	55,7 %	38,9 %	44,9 %	47,1 %	46,2 %
mit Fahrerlaubnis	10,5 %	12,6 %	10,1 %	7,1 %	5,2 %	6,0 %	5,9 %	5,0 %
insgesamt	12,9 %	14,7 %	11,9 %	8,5 %	5,9 %	6,7 %	6,6 %	5,5 %
Männer	14,8 %	17,1 %	14,2 %	10,0 %	7,8 %	9,0 %	8,6 %	7,1 %
Frauen	2,9 %	2,3 %	2,1 %	2,0 %	1,3 %	1,5 %	2,1 %	2,1 %

Tabelle 5.7: Anteil der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer unter Alkoholeinfluß (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Pkw-Beteiligte	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
ohne Fahrerlaubnis (FE)	24,2 %	23,9 %	15,8 %	11,7 %	16,8 %	16,4 %	12,7 %	10,4 %
FE-Alter unter 1 J.	14,3 %	10,3 %	7,2 %	3,7 %	9,4 %	8,3 %	5,9 %	3,9 %
1 – 2 J.	13,4 %	11,1 %	6,7 %	4,1 %	8,6 %	6,9 %	6,0 %	3,2 %
2 u. mehr J.	13,7 %	11,4 %	5,3 %	3,6 %	8,2 %	6,6 %	4,5 %	2,9 %
insgesamt	15,0 %	11,8 %	6,2 %	3,8 %	9,3 %	7,1 %	5,0 %	3,2 %
Männer	16,0 %	13,1 %	7,0 %	4,3 %	10,5 %	8,3 %	5,9 %	3,8 %
Frauen	9,9 %	5,6 %	2,7 %	2,0 %	6,4 %	4,5 %	3,2 %	2,0 %
Anzahl insgesamt	1 119	1 257	1 401	530	4 566	5 054	5 972	2 216

¹⁾ hier: Unfälle in der Zeit von 22 bis 4 Uhr in der Nacht zum Samstag und in der Nacht zum Sonntag

Tabelle 5.8: Anteil der an Wochenend-Nachtunfällen¹⁾ beteiligten Pkw-Fahrer (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

hängig von Führerscheinbesitz und Geschlecht sinkt der Anteil der an Wochenend-Nachtunfällen beteiligten Pkw-Fahrer mit zunehmendem Lebensalter.

Während das FE-Alter keinen nennenswerten Einfluß auf den Anteil der Beteiligung an Wochenend-Nachtunfällen hat, zeigt die Betrachtung nach dem Führerscheinbesitz, daß Pkw-Fahrer ohne FE besonders häufig an diesen Unfällen beteiligt waren. Rund 24 % dieser jungen Pkw-Fahrer verunfallten in den Neuen Ländern innerhalb dieser 12 Nachtstunden, in den Alten Ländern war dieser Anteil mit rund 16 % um etwa ein Drittel geringer. Erwartungsgemäß sind Frauen anteilmäßig seltener als Fahrer an den Wochenend-Nachtunfällen beteiligt als Männer.

Die Unfallursachen Alkohol und Geschwindigkeit prägen die Charakteristik der Wochenend-Nachtunfälle (vgl. Tab. 5.9). Auf diese Ursachen entfielen in den Neuen Ländern bei den jungen Fahrern fast zwei Drittel aller Nennungen, in den Alten Ländern waren es jeweils mehr als die Hälfte. Die Unfallursache Geschwindigkeit gewinnt dabei mit sinkendem Lebensalter zunehmend an Bedeutung. Die Zahl

der Ursachennennungen fiel bei den an Wochenend-Nachtunfällen beteiligten Pkw-Fahrern überdurchschnittlich hoch aus.

Die Bedeutung der Unfallursache Alkohol für Wochenend-Nachtunfälle steigt bei Pkw-Fahrern ohne FE nochmals deutlich an. Auffällig ist, daß für diese Gruppe in den Alten Ländern die Unfallursache Alkohol relativ häufiger angegeben wurde als in den Neuen Ländern. Abgesehen von den jungen Fahrern im Alter von 18 bis zu 20 Jahren wird hier „Alkohol“ öfter genannt als „Geschwindigkeit“. Mit mehr als 1,8 Nennungen je Pkw-Fahrer wurden für diese Gruppe auch die relativ meisten Unfallursachen angegeben.

Entsprechend der höheren Beteiligung junger Fahrer an Wochenendnachtsunfällen in den Neuen Ländern verloren dort auch anteilig mehr Pkw-Insassen in diesen 12 Wochenstunden ihr Leben als in den Alten Ländern (vgl. Tabelle 5.10). In der Gruppe der 18- bis 20jährigen Pkw-Fahrer verunfallten in den Neuen Ländern 27 % der getöteten Fahrer und 30 % der getöteten Mitfahrer in diesen Stunden; in den Alten Ländern fiel der entsprechende Anteil mit 22 % der Fahrer und 24 % der Mitfahrer ebenfalls sehr hoch aus.

Unfallursachen	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
Pkw-Fahrer insgesamt								
Alkohol	26,9 %	31,3 %	30,4 %	29,9 %	19,1 %	24,0 %	27,7 %	27,3 %
Geschwindigkeit	37,0 %	33,7 %	30,6 %	28,4 %	35,5 %	32,9 %	29,7 %	24,7 %
zusammen	63,9 %	64,9 %	60,9 %	58,3 %	54,6 %	57,0 %	57,4 %	52,0 %
Nennungen insgesamt								
Anzahl (= 100 %) je Beteiligten	1 642	1 901	2 009	619	5 084	5 503	6 250	2 137
	1,47	1,51	1,43	1,17	1,11	1,09	1,05	0,96
Pkw-Fahrer ohne erforderliche Fahrerlaubnis								
Alkohol	33,5 %	35,6 %	34,9 %	39,2 %	34,6 %	36,9 %	36,5 %	41,3 %
Geschwindigkeit	34,6 %	32,6 %	32,6 %	31,1 %	36,8 %	29,0 %	33,3 %	25,0 %
zusammen	68,0 %	68,2 %	67,4 %	70,3 %	71,5 %	65,9 %	69,9 %	66,3 %
Nennungen insgesamt								
Anzahl (= 100 %) je Beteiligten	269	261	261	74	228	279	342	104
	1,94	1,96	1,89	1,95	1,85	1,85	1,84	1,82

¹⁾ hier: Unfälle in der Zeit von 22 bis 4 Uhr in der Nacht zum Samstag und in der Nacht zum Sonntag

Tabelle 5.9: Anteil der Unfallursachen Alkohol und Geschwindigkeit an allen Ursachennennungen bei Wochenend-Nachtunfällen¹⁾ (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Getötete Pkw-Insassen ¹⁾	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)				Alte Bundesländer			
	junge Fahrer		zum Vergleich:		junge Fahrer		zum Vergleich:	
	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.	18 – 20 J.	21 – 24 J.	25 – 34 J.	35 – 44 J.
Anteil an allen Getöteten	28,8 %	24,3 %	16,4 %	8,3 %	22,8 %	16,6 %	14,0 %	8,9 %
– bei den Fahrern	27,3 %	25,1 %	17,0 %	8,0 %	21,9 %	15,7 %	14,6 %	8,9 %
– bei den Mitfahrern	30,1 %	23,6 %	15,4 %	8,8 %	24,2 %	18,7 %	12,6 %	8,9 %
Anzahl insgesamt	91	112	134	32	157	133	153	53
– davon Fahrer	42,9 %	52,7 %	61,2 %	62,5 %	59,2 %	66,2 %	71,9 %	67,9 %
– davon Mitfahrer	57,1 %	47,3 %	38,8 %	37,5 %	40,8 %	33,8 %	28,1 %	32,1 %
Unfallschwere: Getötete je 1 000 Bet.	81	89	96	60	34	26	26	24

¹⁾ hier: Unfälle in der Zeit von 22 bis 4 Uhr in der Nacht zum Samstag und in der Nacht zum Sonntag

Tabelle 5.10: Getötete Pkw-Insassen bei Wochenend-Nachtunfällen¹⁾ (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Erwartungsgemäß war der Mitfahreranteil an den getöteten Pkw-Insassen in den Neuen und Alten Ländern bei den 18- bis 20jährigen Fahrern jeweils am höchsten. Während in den Alten Ländern auch die Unfallschwere (getötete Pkw-Insassen je 1000 Beteiligte) für diese Altersgruppe am höchsten ausfiel, war sie in den Neuen Ländern bei den 18- bis 20jährigen geringer als bei den 21- bis 24jährigen und den 25- bis 34jährigen Pkw-Fahrern. Insgesamt sind Wochenendnachtunfälle besonders schwer; die Zahl der getöteten Pkw-Insassen je 1000 unfallbeteiligte Pkw-Fahrer lag sowohl in den Neuen und Alten Ländern in allen Altersgruppen bei Wochenendnachtunfällen deutlich über dem Niveau der Unfälle insgesamt (vgl. auch Tabelle 5.5).

5.3 Zusammenfassung

Der Vergleich der jungen Pkw-Fahrer (18 bis 24 Jahre) mit den älteren Fahrern (25 bis 44 Jahre), die im Jahre 1991 an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, zeigt deutliche Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen. Diese Unterschiede können nicht allein auf eine im Mittel geringere Fahrpraxis zurückgeführt werden, sie sind zumindest teilweise durch andere Lebensgewohnheiten und Verhaltensweisen bedingt. Insgesamt kann festgestellt werden, daß im Gegensatz zu älteren Fahrern für die jungen unfallbeteiligten Pkw-Fahrer gilt:

- Junge Fahrer fahren anteilig häufiger, ohne über die erforderliche Fahrerlaubnis zu verfügen.

- Sie tragen häufiger die Hauptschuld am Unfall. Neben einer höheren Alleinunfallbeteiligung werden sie auch bei Unfällen mit mehreren Beteiligten öfter als Hauptverursacher des Unfalls eingestuft.
- Ihre Unfälle sind schwerer, d. h. je 1000 unfallbeteiligte junge Pkw-Fahrer kommen mehr Pkw-Insassen in den von ihnen gelenkten Fahrzeugen ums Leben. Unter den getöteten Pkw-Insassen ist der Anteil der Mitfahrer deutlich höher, wenn es sich um junge Fahrer handelt.
- Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ hat für die Gruppe der jungen Fahrer eine besonders große Bedeutung. Ihnen werden auch mehr Unfallursachen zugewiesen.
- Die schweren Unfälle junger Leute konzentrieren sich auf die Nachtstunden des Wochenendes. Im Jahre 1991 verunglückten in der Nacht zum Samstag und in der Nacht zum Sonntag jeweils zwischen 22 und 4 Uhr, d. h. in nur 12 Stunden der Woche, in den Neuen Ländern mehr als jeder vierte getötete Pkw-Fahrer (25,9 %) und Mitfahrer (26,4 %) und in den Alten Ländern etwa jeder fünfte getötete Pkw-Fahrer (18,4 %) und Mitfahrer (21,6 %) der 18- bis 24jährigen. Die entsprechenden Anteilswerte liegen bei der Teilgruppe der 18- bis 20jährigen noch deutlich höher (s. Tabelle 5.10).

Es kann festgestellt werden, daß die o.g. Besonderheiten junger Fahrer vor allem auf männliche Unfallbeteiligte zutreffen. Dazu gehört in den Neuen Ländern, daß junge Fahrer häufiger unter Alkoholeinfluß standen als ältere.

Fahranfänger waren generell in den Neuen Ländern häufiger unter den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern anzutreffen als in den Alten Ländern, wobei in den Neuen Ländern Frauen auch in stärkerem Maße Fahranfänger waren. Fahranfänger sind häufiger

Hauptverursacher von Unfällen, dies gilt sowohl hinsichtlich ihres Alleinunfallanteils als auch für die Schuldzuweisung bei Unfällen mit mehreren Beteiligten.

Eine besondere Gruppe stellen die unfallbeteiligten Pkw-Fahrer ohne die erforderliche Fahrerlaubnis dar. Diese (in den Neuen Ländern deutlich stärker vertretene) Gruppe verursachte besonders viele Alleinunfälle und wurde auch bei Unfällen mit mehreren Beteiligten besonders häufig als Hauptverursacher genannt. Auch die Zahl der getöteten Pkw-Insassen war in dieser Gruppe überdurchschnittlich hoch. Außerdem standen Pkw-Fahrer ohne erforderliche Fahrerlaubnis besonders häufig unter Alkoholeinfluß. Ihre Unfälle konzentrierten sich zudem in noch stärkerem Maße auf die Nachtstunden des Wochenendes.

Insgesamt kann festgestellt werden, daß die sich in einer höheren Unfallbeteiligung niederschlagenden Merkmale von Pkw-Fahrern wie

- Fahren ohne Führerschein,
- Fahren mit geringer Fahrerfahrung und
- Fahren unter Alkoholeinfluß, besonders in den Nachtstunden am Wochenende

in den Neuen Ländern anteilmäßig erheblich häufiger festzustellen waren als in den Alten Ländern. Die Unfallschwere wurde zudem durch den höheren Anteil getöteter Mitfahrer verstärkt.

6 Landstraßenunfälle

Wie im Vorjahr war auch 1991 in den Neuen Ländern der stärkste Anstieg der Verkehrstoten auf den Landstraßen (das sind alle Außerortsstraßen ohne BAB) festzustellen. Insgesamt kamen dort 1991 in den Neuen Ländern 1907 Verkehrsteilnehmer ums Leben (vgl. Abschnitt 2.2).

Unfälle	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Unfallanteil	Anzahl	in %	Unfallanteil
mit Getöteten	1 635	8,6	50,3 %	3 998	4,3	58,6 %
mit Schwerverletzten	9 010	47,3	34,9 %	32 539	34,9	40,1 %
mit Leichtverletzten	8 397	44,1	24,2 %	56 603	60,8	24,3 %
Insgesamt	19 042	100,0	29,9 %	93 140	100,0	29,0 %

Unfallanteil: Anteil der Landstraßenunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

Tabelle 6.1: Landstraßenunfälle mit Personenschaden im Jahre 1991 nach der Unfallkategorie

Landstraßenunfälle sind, wie in Abschnitt 2 gezeigt, überdurchschnittlich schwer. In Tabelle 6.1 werden die Landstraßenunfälle in den Neuen und Alten Ländern für das Jahr 1991 nach ihrer schwersten Unfallfolge (Unfallkategorie) ausgewiesen.

Sowohl in den Neuen als auch in den Alten Ländern ereigneten sich Unfälle mit Getöteten und Unfälle mit Schwerverletzten überdurchschnittlich häufig auf Landstraßen. In den Alten Ländern geschahen 29 % der Unfälle mit Personenschaden aber 58,6 % der Unfälle mit Getöteten auf Landstraßen. Landstraßenunfälle waren in den Neuen Ländern noch schwerer als in den Alten Ländern; der Anteil der Unfälle mit Getöteten an allen Unfällen mit Personenschaden erreichte in den Neuen Ländern mit 8,6 % den doppelten Wert der Alten Länder.

6.1 Strukturmerkmale bei Landstraßenunfällen mit Getöteten

Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die Struktur der auf Landstraßen tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer weist hinsichtlich der Art der Verkehrsbeteiligung deutliche Unterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern auf (s. Tabelle 6.2).

Drei Viertel aller auf Landstraßen Getöteten waren in den Neuen Ländern Pkw-Insassen, in den Alten Ländern waren es zwei Drittel. Damit sind Pkw-Insassen besonders stark betroffen. Auch in der Gruppe der getöteten Fahrer und Mitfahrer motorisierter Zweiräder war der auf Landstraßen entfallende Anteil überdurchschnittlich hoch. Auffällig ist,

daß in den Alten Ländern anteilig doppelt so viele Radfahrer auf Landstraßen tödlich verunglücken wie in den Neuen Ländern.

Auch Mitfahrer verunglücken überproportional häufig auf Landstraßen. In den Neuen Ländern war fast jeder dritte auf Landstraßen Getötete (32,4 %) ein Mitfahrer, in den Alten Ländern war es nur jeder fünfte (20,9 %). Die höhere Zahl getöteter Mitfahrer in den Neuen Ländern läßt auf eine höhere Fahrzeugbesetzung schließen.

Getötete nach dem Lebensalter

Auch hinsichtlich des Lebensalters der auf Landstraßen tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer bestehen Strukturunterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern (s. Tabelle 6.3). Wie Bild 6.1 zeigt, sind deutliche Unterschiede für die Alters-

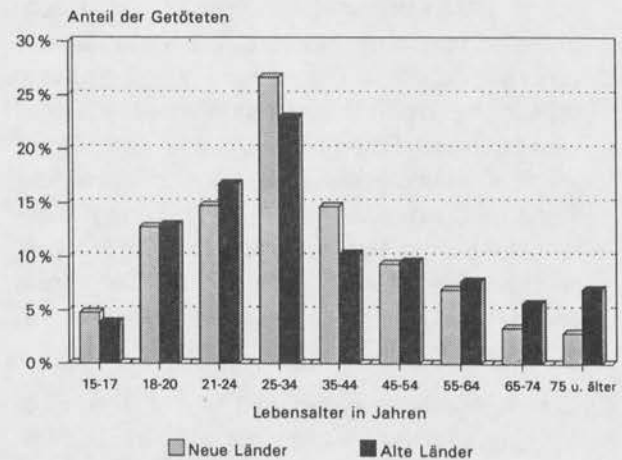


Bild 6.1 Anteil der Getöteten auf Landstraßen im Jahre 1991 nach dem Lebensalter

Verkehrsbeteiligung	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Unfallanteil	Anzahl	in %	Unfallanteil
Fußgänger	122	6,4	21,2 %	386	8,6	28,8 %
Fahrräder	76	4,0	36,0 %	362	8,1	50,7 %
Mofa/Moped	59	3,1	53,6 %	84	1,9	63,2 %
Motorräder	144	7,6	60,5 %	511	11,4	67,8 %
Pkw	1 459	76,5	58,7 %	3 020	67,2	70,0 %
übrige Verkehrsteilnehmer	47	2,5	34,3 %	129	2,9	45,4 %
Insgesamt	1 907	100,0	50,7 %	4 492	100,0	59,6 %
darunter als Mitfahrer	617	32,4	55,0 %	940	20,9	62,5 %

Unfallanteil: Anteil der Landstraßenunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

Tabelle 6.2: Getötete bei Landstraßenunfällen nach der Art der Verkehrsbeteiligung (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Lebensalter in Jahren	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Unfallanteil	Anzahl	in %	Unfallanteil
unter 6	14	0,7	21,5 %	59	1,3	43,4 %
6 – 9	20	1,0	34,5 %	34	0,8	41,5 %
10 – 14	24	1,3	39,3 %	42	0,9	38,5 %
15 – 17	92	4,8	59,0 %	174	3,9	67,2 %
18 – 20	245	12,8	58,9 %	582	13,0	73,9 %
21 – 24	282	14,8	59,7 %	753	16,8	70,2 %
25 – 34	510	26,7	56,4 %	1 033	23,0	66,9 %
35 – 44	281	14,7	53,0 %	463	10,3	61,0 %
45 – 54	180	9,4	47,0 %	432	9,6	59,4 %
55 – 64	134	7,0	48,4 %	349	7,8	55,4 %
65 – 74	65	3,4	39,4 %	255	5,7	46,6 %
75 u. älter	56	2,9	21,7 %	315	7,0	35,7 %
unbekannt	4	0,2	28,6 %	1	0,0	25,0 %
Insgesamt	1 907	100,0	50,7 %	4 492	100,0	59,6 %

Unfallanteil: Anteil der Landstraßenunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

Tabelle 6.3: Getötete bei Landstraßenunfällen nach dem Lebensalter (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

gruppe der 25- bis 44jährigen und die älteren Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahre gegeben: Während in den Alten Ländern 33 % der auf Landstraßen Getöteten auf die Altersgruppen der 25- bis 44jährigen entfiel, waren es in den Neuen Ländern 41 %. Dagegen war der Anteil der Getöteten auf Landstraßen im Alter von 65 und mehr Jahren in den Neuen Ländern mit gut 6 % nur halb so hoch wie in den Alten Ländern (knapp 13 %).

Bezogen auf alle Getöteten in der jeweiligen Altersgruppe ergaben sich Landstraßen-Maximalwerte bei den jungen Erwachsenen: Von den 18- bis 20jährigen Getöteten der Alten Länder verunglückten 74 % auf Landstraßen; in den Neuen Ländern war dieser Anteil mit 60 % bei den 21- bis 24jährigen am größten.

Getötete bei Abkommensunfällen

Der Anstieg der Getötetenzahlen 1991 auf Landstraßen fiel in den Neuen Ländern bei den Abkommensunfällen mit 86 % am stärksten aus. Sowohl in den Neuen als auch in den Alten Ländern war der Anteil der Getöteten auf Landstraßen bei Abkommensunfällen am größten (vgl. Abschnitt 3.1). Abkommensunfälle sind zum überwiegenden Teil Fahrtenfälle, d. h. der Fahrer verlor aufgrund überhöhter Geschwindigkeit bzw. Fehleinschätzung der Straßenverhältnisse oder des Straßenverlaufs die Kontrolle über sein Fahrzeug und kam von der Fahrbahn nach rechts oder links ab. Eine Auswer-

tung der Getöteten bei Landstraßenunfällen nach der Unfallart und dem Unfalltyp zeigte, daß 30 % aller Getöteten auf Landstraßen in den Alten Ländern und 53 % in den Neuen Ländern bei Fahrtenfällen der Unfallarten 8 und 9 (Abkommen von der Fahrbahn) registriert wurden.

Abkommensunfälle sind besonders schwer, wenn das Fahrzeug gegen einen Baum prallt. Das Risiko, bei Abkommensunfällen auf Landstraßen mit einem Baum zu kollidieren, hängt vom Baumbestand ab und ist damit regional unterschiedlich stark ausgeprägt. Baumunfälle wurden aber im Jahre 1991 in keinem Bundesland bei der statistischen Erfassung gesondert geschlüsselt, so daß sich Baumunfälle nicht innerhalb der Abkommensunfälle gesondert betrachten lassen. In Tabelle 6.4 sind die Getöteten bei Abkommensunfällen im Jahre 1991 für die fünf neuen Bundesländer ausgewiesen.

Es zeigt sich, daß Abkommensunfälle in den nördlichen Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, die den stärksten Alleebestand haben, besonders schwer sind. 70 % bzw. 61 % aller auf Landstraßen Getöteten verloren in diesen Ländern bei Abkommensunfällen ihr Leben. In den anderen neuen Bundesländern lag dieser Anteil bei knapp über 50 %, in den Flächenstaaten der Alten Länder sogar nur bei 36 %.

Es wurde geprüft, ob Abkommensunfälle nach rechts bzw. links im Jahresverlauf 1991 unter-

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	1 907	1 099	57,6	100	111
Zum Vergleich: Flächenstaaten der Alten Länder	4 490	1 605	35,8	48	52

Unfallschwere: Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen

Tabelle 6.4: In den Neuen Ländern 1991 bei Abkommensunfällen auf Landstraßen Getötete

Landstraßen	Fünf neue Bundesländer			Flächenstaaten der Alten Länder		
	Anzahl	Anteil	Unfall- schwere	Anzahl	Anteil	Unfall- schwere
Bundesstraßen	912	47,8 %	106	1 799	40,1 %	56
übrige	995	52,2 %	95	2 691	59,9 %	44
Landstraßen insgesamt	1 907	100,0 %	100	4 490	100,0 %	48

Unfallschwere: Getötete je 1 000 Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen

Tabelle 6.5: Getötete auf Bundesstraßen außerorts (Landstraßenunfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Ursachengruppe	Fünf neue Bundesländer		Flächenstaaten der Alten Bundesländer	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Verkehrstüchtigkeit	4 021	14,2	13 151	9,9
Falsche Straßenbenutzung	2 689	9,5	10 818	8,2
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	8 869	31,4	37 750	28,6
Abstand	1 003	3,5	8 764	6,6
Überholen	2 356	8,3	9 346	7,1
Vorbeifahren	69	0,2	133	0,1
Nebeneinanderfahren	24	0,1	397	0,3
Vorfahrt/Vorrang	1 698	6,0	14 737	11,1
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- u. Anfahren	917	3,2	10 108	7,6
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	163	0,6	1 104	0,8
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	40	0,1	305	0,2
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften	83	0,3	317	0,2
Ladung, Besetzung	62	0,2	387	0,3
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	5 272	18,7	21 628	16,4
Technische Mängel, Wartungsmängel	478	1,7	1 346	1,0
Falsches Verhalten der Fußgänger	517	1,8	1 882	1,4
Fehlverhalten insgesamt	28 261	100,0	132 173	100,0

Tabelle 6.6: Ursachennennungen im Jahre 1991 bei Landstraßenunfällen mit Personenschaden

schiedliche Entwicklungen hatten; dabei konnten – auch bei Untergliederung nach Straßenklassen – keine systematischen Unterschiede festgestellt werden. Allerdings traten Abkommensunfälle nach rechts wie nach links verstärkt in den Wintermonaten auf.

Getötete auf außerörtlichen Bundesstraßen

In Tabelle 6.5 sind die auf außerörtlichen Bundesstraßen tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer ausgewiesen. Auf diese Straßenklasse entfielen in den Neuen Ländern 48 % aller Getöteten; in den Flächenstaaten der Alten Länder (40 %) war dieser Anteilswert geringer. Die Unfallschwere ist auf Bundesstraßen jeweils überdurchschnittlich hoch.

Wegen in den Neuen Ländern fehlender Fahrleistungsdaten ist es leider nicht möglich Unfall- und Getötetenraten für den Risikovergleich der Bundesstraßen zwischen den Neuen und Alten Ländern zu ermitteln. Es bleibt die Feststellung, daß mit rd. der Hälfte aller Landstraßengetöteten auf den Bundesstraßen der Neuen Länder eine besondere Konzentration gegeben ist.

6.2 Weitere strukturelle Besonderheiten bei Landstraßenunfällen

Unfallursachen

Auch die Unfallursachen weisen z.T. erhebliche länderspezifische Unterschiede auf. In Tabelle 6.6

sind die Ursachennennungen der Landstraßenunfälle für die fünf neuen Bundesländer sowie für die Flächenstaaten der Alten Länder (ohne die Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin) nach Ursachengruppen zusammengefaßt.

Hauptunfallursache auf Landstraßen war in den Neuen und Alten Ländern „Nicht angepaßte Geschwindigkeit“, wobei der Anteil der Nennungen dieser Gruppe an allen Unfallursachen in den Neuen Ländern mit 31,4 % höher ausfiel als in den Alten Ländern (28,6 %). Von erheblicher Bedeutung ist auch die Ursachengruppe „Verkehrstüchtigkeit“, auf die in den Neuen Ländern jede siebte Nennung entfiel, während es in den Alten Ländern nur jede zehnte Nennung war. Entsprechend der Strukturunterschiede hinsichtlich der Unfallart wurden in den Neuen Ländern die Ursachengruppe „Abstand“ (3,5 %) und „Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein- und Anfahren“ (3,2 %) wesentlich seltener genannt als in den Alten Ländern, bei denen in der Summe mehr als ein Viertel (25,4 %) aller Nennungen auf diese Gruppen entfielen.

Von allen Ursachennennungen bei Landstraßenunfällen entfielen in den Neuen Ländern 80 % und in den Flächenstaaten der Alten Länder 77 % auf Pkw-Fahrer. Für diese sind in Tabelle 6.7 ausgewählte Unfallursachen nach Ländern dargestellt. Zwei Drittel aller Ursachennennungen zu Pkw-Beteiligten an Landstraßenunfällen mit Personenschaden in den Neuen Ländern entfielen auf nur vier Unfallursachen: Die Ursachengruppe „Geschwin-

Unfallursache	Fünf neue Bundesländer					Fünf neue Bundesländer insges.	Flächenstaaten der Alten Länder
	BB	MV	SN	ST	TH		
Alkoholeinfluß	17,0 %	15,0 %	11,6 %	10,9 %	11,6 %	13,2 %	7,3 %
Nicht angepaßte Geschwindigkeit							
– mit gleichzeitigem Überschreiten der zul. Höchstgeschwindigkeit	2,8 %	8,1 %	4,7 %	9,6 %	9,0 %	6,8 %	2,6 %
– in anderen Fällen	35,9 %	23,0 %	26,2 %	25,4 %	26,9 %	27,6 %	22,1 %
Andere Fehler beim Fzg.-Führer	24,1 %	29,8 %	23,1 %	10,6 %	9,6 %	19,4 %	12,5 %
Zum Vergleich:							
Zahl der Ursachennennungen (= 100 %)	5 221	4 748	4 452	4 246	3 975	22 645	101 753
Zahl der Beteiligten	4 718	4 395	4 333	4 555	4 528	22 529	126 740

Tabelle 6.7: Ausgewählte Unfallursachen von Pkw-Fahrern in den Bundesländern (Landstraßenunfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

digkeit“, „Alkoholeinfluß“ und die Restkategorie „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“.

Die Verteilung der Unfallursachennennungen unterscheidet sich deutlich zwischen den Neuen Ländern. Der Anteil der Pkw-Fahrer unter Alkoholeinfluß war in allen fünf neuen Bundesländern deutlich höher als in den Flächenstaaten der Alten Länder. Dabei fiel der Anteil in Brandenburg mit 17 % und Mecklenburg-Vorpommern mit 15 % am höchsten aus.

In den südlichen Neuen Ländern lag dieser Anteil mit 11 % bis 12 % deutlich niedriger. Auch Fahren mit nicht angepaßter Geschwindigkeit wurde in den Neuen Ländern anteilig wesentlich häufiger genannt (34,4 % der Pkw-Beteiligten) als in den Alten Ländern, in denen nur bei jedem vierten Pkw-Fahrer „Geschwindigkeit“ als Unfallursache genannt wurde. Bezüglich der in den Neuen Ländern mit i.M. 6,8 % häufigeren Unfallursache „Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ ist zu berücksichtigen, daß in den Neuen Ländern 1991 auf Landstraßen ein generelles Tempolimit von 80 km/h galt. Auffällig ist der hohe Anteil an Pkw-Fahrern in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern, denen diese Unfallursache zugeordnet wurde. Auch die Restkategorie „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ wurde in den Neuen Ländern anteilig mehr Pkw-Fahrern zugeordnet. Am häufigsten wurde diese Ursache bei Pkw-Fahrern in Mecklenburg-Vorpommern (zu fast 30 %) genannt, aber auch in Brandenburg (24 %) und Sachsen (23 %) fiel dieser Anteil

noch sehr hoch aus. Dagegen wurde die Restkategorie in Sachsen-Anhalt und Thüringen mit unter 11 % anteilig sogar noch bei weniger Pkw-Fahrern ausgewiesen als in den Alten Ländern.

Fahrerlaubnis bei Pkw-Fahrern

Seit dem 1. 1. 1991 werden in der Verkehrsunfallanzeige Angaben über Besitz und Alter der erforderlichen Fahrerlaubnis erhoben. Tabelle 6.8 zeigt das Führerscheinalter für die in den Neuen und Alten Ländern an Landstraßenunfällen mit Personenschaden im Jahre 1991 beteiligten Pkw-Fahrer. Auffällig ist der mit fast 22 % enorm hohe Anteil der Fahranfänger (FE-Alter unter 1 Jahr) an den unfallbeteiligten Pkw-Fahrern in den Neuen Ländern (Alte Länder: Knapp 13 %). Die hohe Anzahl der Fahranfänger in den Neuen Ländern ist keineswegs nur auf junge Fahrer zurückzuführen (vgl. Abschnitt 5). Wesentlich geringer als in den Alten Ländern (39 %) war der Anteil derjenigen Pkw-Fahrer in den Neuen Ländern (23 %), die ihren Führerschein seit mindestens 10 Jahren besaßen. Dies unterstreicht, daß die hohe Unfallbelastung in den Neuen Ländern in Verbindung mit dem großen Anteil unerfahrener Fahrer zu sehen ist.

Bedenklich ist weiterhin, daß 4,9 % aller an Landstraßenunfällen in den Neuen Ländern beteiligten Pkw-Fahrer gar keinen Führerschein besaßen (wie in Abschnitt 5 dargestellt, ist der Anteil unfallbeteiligter Pkw-Fahrer bestimmter Personengruppen noch weitaus höher). Auch dieser Anteil war in den Alten Ländern mit 1,2 % wesentlich geringer.

Alter der Fahrerlaubnis in Jahren von . . . bis unter	Fünf neue Bundesländer			Flächenstaaten der Alten Länder		
	Anzahl	in %	kum. %	Anzahl	in %	kum. %
unter 1	3971	21,4	21,4	14560	12,8	12,8
1 – 2	2023	10,9	32,2	10991	9,6	22,4
2 – 3	1384	7,4	39,7	8828	7,7	30,2
3 – 5	2244	12,1	51,8	14005	12,3	42,5
5 – 10	4714	25,4	77,1	20868	18,3	60,8
10 – 20	2006	10,8	87,9	21720	19,1	79,8
20 und mehr	2251	12,1	100,0	22961	20,2	100,0
zusammen	18593	100,0		113933	100,0	
zum Vergleich: Pkw-Bet. insgesamt	22529	100,0		126740	100,0	
dar. ohne erforderliche Fahrerlaubnis	1107	4,9		1463	1,2	

Tabelle 6.8: Pkw-Beteiligte nach Alter der erforderlichen Fahrerlaubnis (Landstraßenunfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Unfälle	Fünf neue Bundesländer			Alte Bundesländer		
	Anzahl	in %	Unfallanteil	Anzahl	in %	Unfallanteil
Unfälle insgesamt	19 042	100,0	29,9 %	93 140	100,0	29,0 %
dar. – Alleinunfälle	9 992	52,5	54,6 %	32 073	34,4	56,2 %
– Alkoholunfälle	3 576	18,8	39,0 %	11 338	12,2	35,7 %
– samstags u. sonntags	6 263	32,9	36,4 %	27 809	29,9	35,3 %
– Dunkelheitsunfälle	6 677	35,1	34,8 %	28 108	30,2	34,2 %

Unfallanteil: Anteil der Landstraßenunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

Tabelle 6.9: Ausgewählte Unfallmerkmale von Landstraßenunfällen (Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1991)

Ausgewählte Unfallmerkmale

In Tabelle 6.9 sind typische Merkmale von Landstraßenunfällen mit Personenschaden für die Neuen und Alten Länder ausgewiesen. Im Vergleich zum Durchschnittswert von etwa 30 % zeigt sich nicht nur, daß Landstraßenunfälle überdurchschnittlich häufig am Wochenende (Samstag, Sonntag) und bei Dunkelheit geschahen. Es werden auch für die Neuen Länder, insbes. bei den Alleinunfällen (52,5 % gegenüber 34,4 %) und den Alkoholunfällen (18,8 % gegenüber 12,2 %), mit rd. 1,5fachen Anteilswerten erneut gravierende Strukturunterschiede deutlich.

6.3 Zusammenfassung

Landstraßenunfälle sind überdurchschnittlich schwer. In den Neuen Ländern forderte im Jahre 1991 im Mittel jeder zehnte, in den Alten Ländern dagegen nur jeder 21. Landstraßenunfall mit Personenschaden ein Todesopfer. Pkw-Insassen sowie Fahrer und Mitfahrer motorisierter Zweiräder stellen die meisten der auf Landstraßen Getöteten. Dementsprechend ist auch die Zahl der getöteten Mitfahrer bei Landstraßenunfällen überdurchschnittlich hoch. Junge Verkehrsbeteiligte im Alter von 15 bis zu 24 Jahren kamen besonders häufig bei Landstraßenunfällen ums Leben.

Unfälle mit Abkommen von der Fahrbahn sind überdurchschnittlich schwer. Dabei hatten 1991 die Abkommensunfälle in den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, die auch den stärksten Alleinbestand aufweisen, die größte Unfallschwere.

Hauptunfallursache war „Nicht angepaßte Geschwindigkeit“, wobei diese Ursachengruppe in den Neuen Ländern anteilig noch häufiger genannt wurde (31 %) als in den Alten Ländern (29 %). Auch „Fahren unter Alkoholeinfluß“ zählt zu den wesentli-

chen Ursachen von Landstraßenunfällen. Dabei war der Anteil der Pkw-Fahrer unter Alkoholeinfluß in allen fünf neuen Bundesländern wesentlich höher als in den Flächenstaaten der Alten Länder.

In den Neuen Ländern war jeder dritte Pkw-Fahrer, der an Landstraßenunfällen mit Personenschaden beteiligt war, Fahranfänger.

Insgesamt kann festgestellt werden, daß die Besonderheiten, die für junge Fahrer (vgl. Abschnitt 5) und für Alkoholunfälle (vgl. Abschnitt 4) zutreffen, weithin auch für Landstraßenunfälle gelten: Unfallbeteiligte sind in erster Linie Pkw-Fahrer, die dabei häufig unter Alkoholeinfluß stehen. Bei dem hohen Anteil junger Fahrer geschehen die Unfälle verstärkt am Wochenende und bei Dunkelheit.

7 Übersicht über die Ergebnisse

Der vorliegende Bericht dient zunächst der Strukturanalyse zum Unfallgeschehen in den Neuen Ländern für den Zeitraum 1989 bis 1991; der Schwerpunkt der Arbeit liegt jedoch beim Strukturvergleich des Unfallgeschehens 1991 in den Alten und Neuen Ländern, wobei den Problembereichen „Alkohol“, „Junge Fahrer“ und „Landstraßenunfälle“ jeweils ein Abschnitt gewidmet ist. Der Bericht soll die entsprechenden Veröffentlichungen des StBA ergänzen und als Interpretationshilfe dienen. Zum Niveau der Verkehrssicherheit in den Neuen und Alten Ländern wurden in einer weiteren Studie der BAST „Straßenverkehrssicherheit – Neue und Alte Bundesländer im internationalen Vergleich“ weitergehende Betrachtungen angestellt.

In den Neuen Ländern (fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)) wurden 1991 insgesamt 63 773 Unfälle mit Personenschaden (+30 %) registriert, bei denen 3759 Verkehrsteilnehmer (+20 %) getötet wurden;

mit 24 Getöteten je 100 000 Einwohner ergab sich so der doppelte Risikowert im Vergleich zu den Alten Ländern. Erfreulich, daß die Getötetenzahlen seit Herbst 1991 rückläufig sind (vgl. Abschnitt 2).

In den Neuen Ländern erfolgte 1991 für alle drei Ortslagen eine Annäherung der Struktur der Unfälle mit Personenschaden sowie der Getöteten an die Struktur der Alten Länder. Bei weiterer Differenzierung zeigen sich jedoch deutliche Strukturunterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern: In den Neuen Ländern waren 66 % aller Getöteten Pkw-Insassen (Alte Länder 57 %). Die Getöteten in den Neuen Ländern waren i.M. weniger alt als in den Alten Ländern (Getötete ab 65 Jahre: 11 % in den Neuen Ländern, 19 % in den Alten Ländern).

Hinsichtlich der Unfallart (vgl. Abschnitt 3) haben sich die Strukturunterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern 1991 verstärkt. So entfielen auf Abkommensunfälle in den Neuen Ländern 28 % aller Unfälle mit Personenschaden und 47 % aller getöteten Verkehrsteilnehmer (Alte Länder: 16 % bzw. 31 %).

Bei den Ursachen der Unfälle mit Personenschaden (vgl. Abschnitt 3) ergeben sich für die Neuen Länder 1991 bei „Verkehrstüchtigkeit“ (11 %) und „Geschwindigkeit“ (22 %) höhere Anteilswerte als für die Alten Länder (8 % bzw. 18 %). Trotz der 1991 noch geltenden 0,0-Promille-Grenze in den Neuen Ländern wurde dort bei jedem 7. Unfall mit Personenschaden Alkohol festgestellt (vgl. Abschnitt 4). Alkoholunfälle sind vorwiegend Freizeitunfälle, die sich besonders häufig am Wochenende und bei Dunkelheit ereignen. Alkoholunfälle machten in den Neuen Ländern 58 % und in den Alten Ländern 38 % der Abkommensunfälle aus.

Die weitaus meisten Alkoholtäter sind männliche Pkw-Fahrer. Diese waren in den Neuen Ländern jünger und wiesen höhere BAK-Werte auf als in den Alten Ländern. (Mehr als jeder dritte BAK-Wert lag in den Neuen Ländern über 2 Promille.) An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Pkw-Fahrer waren in den Neuen Ländern in stärkerem Maße Fahranfänger und fuhren häufiger ohne die erforderliche Fahrerlaubnis als in den Alten Ländern (vgl. Abschnitt 5): Jeder 12. unfallbeteiligte 18- bis 20-jährige Pkw-Fahrer hatte in den Neuen Ländern 1991 keinen Führerschein! Generell gilt für junge Fahrer, daß ihnen häufiger die Hauptschuld am Unfall – vor allem aufgrund nicht angepaßter Geschwindigkeit – zugewiesen wird, ihre Unfälle schwerer sind und sich in stärkerem Maße auf die Nachtstunden des Wochenendes konzentrieren.

Fahranfänger und junge Fahrer waren auch überdurchschnittlich häufig an Landstraßenunfällen mit Personenschaden beteiligt (vgl. Abschnitt 6). Entsprechend zählten Alkoholeinfluß und Fahren mit nicht angepaßter Geschwindigkeit zu den wesentlichen Unfallursachen von Landstraßenunfällen. Besonders schwer waren die Abkommensunfälle in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, bei denen 1991 im Mittel jeder 8. Abkommensunfall ein Todesopfer forderte.

Es kann somit festgestellt werden, daß erhebliche Strukturunterschiede zwischen den Neuen und Alten Ländern bestehen. Dabei ist die hohe Zahl der Verkehrstopfer in den Neuen Ländern in auffälligem Zusammenhang mit personbezogenen Faktoren wie mangelnder Fahrerfahrung, Fahren unter Alkoholeinfluß und Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, aber auch mit infrastrukturellen Besonderheiten (z. B. Baumalleen, 1991 noch fehlende Mittelschutzplanken auf BAB) zu sehen. Die absehbar günstigere Entwicklung der Getötetenzahlen in 1992 läßt aber erkennen, daß die bisherigen Anstrengungen zur Hebung der Verkehrssicherheit nicht ergebnislos waren; bereits mittelfristig erscheint nachhaltige Besserung möglich.

Literatur

- ERNST, G.; BRÜHNING, E.: Verkehrssicherheit in den Neuen und Alten Bundesländern, Teil 1, Strukturvergleich des Unfallgeschehens; Forschungsberichte der BAST, Nr. 239 (1991)
- BRÜHNING, E.; SCHULZE, H.: Stellungnahme der Bundesanstalt für Straßenwesen zu Disco-Unfällen in: Bundestagsdrucksache 11/1726 vom 27. 1. 1988

Anhang

Tabellen zum Strukturvergleich

- Tabelle A1. Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage
- Tabelle A2. Getötete in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer		
	1989		1990		1991		1991		
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das									
– anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	(1)	522	2,2	734	2,3	2 775	6,9	18 090	8,8
– vorausfährt oder wartet	(2)	1 491	6,4	2 112	6,6	2 379	5,9	29 016	14,1
– seitlich in gleicher Richtung fährt	(3)	154	0,7	257	0,8	1 417	3,5	6 821	3,3
– entgegenkommt	(4)	1 793	7,7	2 542	7,9	3 180	7,9	12 951	6,3
– einbiegt oder kreuzt	(5)	8 001	34,4	11 361	35,5	12 318	30,5	74 186	36,2
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	(6)	6 305	27,1	8 111	25,4	9 093	22,5	31 850	15,5
Aufprall auf ein Hindernis	(7)	109	0,5	134	0,4	191	0,5	634	0,3
Abkommen von der Fahrbahn	(8, 9)	2 056	8,9	3 497	10,9	6 061	15,0	13 011	6,3
Unfall anderer Art	(10)	2 794	12,0	3 246	10,1	3 031	7,5	18 613	9,1
Insgesamt		23 225	100,0	31 994	100,0	40 445	100,0	205 172	100,0

Tabelle A1.1: Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage hier: Innerorts

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer		
	1989		1990		1991		1991		
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das									
– anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	(1)	120	1,3	161	1,1	627	3,3	2 818	3,0
– vorausfährt oder wartet	(2)	530	5,9	786	5,5	949	5,1	11 302	12,1
– seitlich in gleicher Richtung fährt	(3)	44	0,5	57	0,4	669	3,5	2 495	2,7
– entgegenkommt	(4)	1 221	13,5	2 239	15,8	2 792	14,7	15 628	16,8
– einbiegt oder kreuzt	(5)	1 466	16,2	2 170	15,3	2 225	11,7	20 780	22,3
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	(6)	646	7,2	781	5,5	675	3,5	2 192	2,4
Aufprall auf ein Hindernis	(7)	323	3,6	358	2,5	123	0,6	772	0,8
Abkommen von der Fahrbahn	(8, 9)	3 180	35,2	5 575	39,3	9 906	52,0	31 142	33,4
Unfall anderer Art	(10)	1 504	16,6	2 051	14,5	1 061	5,6	6 011	6,5
Insgesamt		9 034	100,0	14 178	100,0	19 042	100,0	93 140	100,0

Tabelle A1.2: Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage hier: Außerorts ohne Autobahnen

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer	
	1989		1990		1991		1991	
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das								
– anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht (1)	34	2,3	104	3,3	553	12,9	733	3,2
– vorausfährt oder wartet (2)	315	21,0	776	24,8	952	22,2	9 769	42,4
– seitlich in gleicher Richtung fährt (3)	25	1,7	76	2,4	268	6,3	2 200	9,5
– entgegenkommt (4)	128	8,5	356	11,4	294	6,9	221	1,0
– einbiegt oder kreuzt (5)	18	1,2	51	1,6	73	1,7	267	1,2
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger (6)	29	1,9	47	1,5	49	1,1	143	0,6
Aufprall auf ein Hindernis (7)	43	2,9	68	2,2	74	1,7	201	0,9
Abkommen von der Fahrbahn (8, 9)	520	34,6	986	31,4	1 610	37,6	7 203	31,2
Unfall anderer Art (10)	391	26,0	671	21,4	413	9,6	2 325	10,1
Insgesamt	1 503	100,0	3 135	100,0	4 286	100,0	23 062	100,0

Tabelle A1.3: Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage hier: Autobahnen

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer	
	1989		1990		1991		1991	
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das								
– anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht (1)	676	2,0	999	2,0	3 955	6,2	21 641	6,7
– vorausfährt oder wartet (2)	2 336	6,9	3 674	7,5	4 295	6,7	50 087	15,6
– seitlich in gleicher Richtung fährt (3)	223	0,7	390	0,8	2 354	3,7	11 516	3,6
– entgegenkommt (4)	3 142	9,3	5 137	10,4	6 266	9,8	28 800	9,0
– einbiegt oder kreuzt (5)	9 485	28,1	13 382	27,5	14 616	22,9	95 233	29,6
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger (6)	6 980	20,7	8 939	18,1	9 817	15,4	34 185	10,6
Aufprall auf ein Hindernis (7)	475	1,4	560	1,1	388	0,6	1 607	0,5
Abkommen von der Fahrbahn (8, 9)	5 756	17,0	10 058	20,4	17 577	27,6	51 356	16,0
Unfall anderer Art (10)	4 689	13,9	5 968	12,1	4 505	7,1	26 949	8,4
Insgesamt	33 762	100,0	49 307	100,0	63 773	100,0	321 374	100,0

Tabelle A1.4: Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage hier: Insgesamt

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer		
	1989		1990		1991		1991		
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das									
– anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	(1)	15	2,1	22	1,9	28	2,2	76	3,6
– vorausfährt oder wartet	(2)	22	2,8	38	3,3	19	1,5	37	1,8
– seitlich in gleicher Richtung fährt	(3)	5	0,6	2	0,2	40	3,2	50	2,4
– entgegenkommt	(4)	75	9,4	119	10,3	116	9,3	162	7,7
– einbiegt oder kreuzt	(5)	126	15,8	184	15,9	149	11,9	370	17,6
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	(6)	387	48,6	467	40,4	417	33,4	870	41,4
Aufprall auf ein Hindernis	(7)	–	–	3	0,3	3	0,2	1	0,0
Abkommen von der Fahrbahn	(8, 9)	90	11,3	206	17,8	405	32,4	374	17,8
Unfall anderer Art	(10)	76	9,5	115	9,9	73	5,8	159	7,6
Insgesamt		796	100,0	1 156	100,0	1 250	100,0	2 099	100,0

Tabelle A2.1: Getötete in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage
hier: Innerorts

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer		
	1989		1990		1991		1991		
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das									
– anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	(1)	11	1,4	12	0,8	21	1,1	34	0,8
– vorausfährt oder wartet	(2)	27	3,5	43	3,0	40	2,1	121	2,7
– seitlich in gleicher Richtung fährt	(3)	2	0,3	3	0,2	41	2,1	65	1,4
– entgegenkommt	(4)	168	21,9	320	22,1	382	20,0	1 422	31,7
– einbiegt oder kreuzt	(5)	96	12,5	155	10,7	153	8,0	694	15,4
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	(6)	114	14,9	158	10,9	113	5,9	369	8,2
Aufprall auf ein Hindernis	(7)	9	1,2	6	0,4	7	0,4	13	0,3
Abkommen von der Fahrbahn	(8, 9)	246	32,1	592	40,8	1 099	57,6	1 606	35,8
Unfall anderer Art	(10)	94	12,3	161	11,1	51	2,7	168	3,7
Insgesamt		767	100,0	1 450	100,0	1 907	100,0	4 492	100,0

Tabelle A2.2: Getötete in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage
hier: Außerorts ohne Autobahnen

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer	
	1989		1990		1991		1991	
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das								
– anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht (1)	8	3,6	25	4,7	34	5,6	39	4,1
– vorausfährt oder wartet (2)	30	13,6	45	8,4	74	12,3	261	27,5
– seitlich in gleicher Richtung fährt (3)	2	0,9	8	1,5	27	4,5	59	6,2
– entgegenkommt (4)	61	27,6	187	35,0	150	24,9	47	4,9
– einbiegt oder kreuzt (5)	3	1,4	9	1,7	3	0,5	6	0,6
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger (6)	18	8,1	27	5,1	20	3,3	56	5,9
Aufprall auf ein Hindernis (7)	2	0,9	12	2,2	9	1,5	9	0,9
Abkommen von der Fahrbahn (8, 9)	71	32,1	148	27,7	244	40,5	366	38,5
Unfall anderer Art (10)	26	11,8	73	13,7	41	6,8	107	11,3
Insgesamt	221	100,0	534	100,0	602	100,0	950	100,0

Tabelle A2.3: Getötete in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage hier: Autobahnen

Unfallart	Fünf neue Bundesländer und Berlin (Ost)						Alte Bundesländer	
	1989		1990		1991		1991	
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das								
– anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht (1)	34	2,0	59	1,9	83	2,2	149	2,0
– vorausfährt oder wartet (2)	79	4,4	126	4,0	133	3,5	419	5,6
– seitlich in gleicher Richtung fährt (3)	9	0,5	13	0,4	108	2,9	174	2,3
– entgegenkommt (4)	304	17,0	626	19,9	648	17,2	1 631	21,6
– einbiegt oder kreuzt (5)	225	12,6	348	11,1	305	8,1	1 070	14,2
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger (6)	519	29,1	652	20,8	550	14,6	1 295	17,2
Aufprall auf ein Hindernis (7)	11	0,6	21	0,7	19	0,5	23	0,3
Abkommen von der Fahrbahn (8, 9)	407	22,8	946	30,1	1 748	46,5	2 346	31,1
Unfall anderer Art (10)	196	11,0	349	11,1	165	4,4	434	5,8
Insgesamt	1 784	100,0	3 140	100,0	3 759	100,0	7 541	100,0

Tabelle A2.4: Unfälle mit Personenschaden in den Neuen und Alten Bundesländern nach Unfallart und Ortslage hier: Insgesamt

Teil 2

Straßenverkehrssicherheit – Neue und Alte Bundesländer im internationalen Vergleich

Ekkehard Brühning
Susanne Berns

Inhalt

1	Einführung	55
2	Rahmendaten, Motorisierung und Straßennetzdichte	55
3	Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten.	56
4	Globale Risiko-Vergleiche	57
5	Strukturvergleich: Getötete nach Verkehrsbeteiligung, Alter und Ortslage	58
6	Risikovergleiche für verschiedene Altersgruppen.	63
7	Schlußbemerkung	64
	Literatur	65

1 Einführung

Mit den politischen Ereignissen der Jahre 1989/1990, der Grenzöffnung im November 1989 und dem Beitritt der früheren DDR zur Bundesrepublik Deutschland am 3. Oktober 1990 hat sich nicht zuletzt im Straßenverkehr der Neuen Bundesländer eine neue Lage eingestellt; die Neuen Bundesländer befinden sich in einem Umbruch, der sich auch in der Entwicklung des Verkehrs- und Unfallgeschehens widerspiegelt.

Nachdem die Unfalldaten des Jahres 1991 für alle Bundesländer vorliegen, kann nun Stand und Entwicklung der Verkehrssicherheit im Jahre 1 nach der deutschen Wiedervereinigung betrachtet werden. Angesichts des alarmierenden Anstiegs der Unfallzahlen gegenüber den Vorjahren, insbesondere bei der Anzahl der Verkehrstoten, stellt sich neben der Frage nach Ursachen und Abhilfemöglichkeiten auch die Frage, wie die Verkehrssicherheit im östlichen Teil Deutschlands im Vergleich zur alten Bundesrepublik und zum Ausland einzuordnen ist.

Im Hinblick auf diese Entwicklung wurde bereits im Sommer 1991 [1] dargestellt, wie die Neuen und Alten Bundesländer zur Zeit der Vereinigung im internationalen Vergleich der Verkehrssicherheit standen. Erneut wird Bezug genommen auf die in [2] gegebenen methodischen Hinweise zu den Möglichkeiten und Einschränkungen internationaler Vergleiche. Die folgenden Vergleiche der Verkehrssicherheit beruhen auf der Gegenüberstellung von Getötetenzahlen; diese beziehen sich auf den international vereinbarten 30-Tage-Zeitraum für die statistische Erfassung von Verkehrstoten. Die deutschen Daten sowie die Vergleichszahlen der übrigen Länder wurden der Datenbank "OECD-International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)" [3] entnommen. Verletztetenzahlen sind wegen definitorischer Unterschiede für internationale Vergleiche weniger geeignet [4].

Dieser Beitrag soll einen knappen Überblick über das Niveau der Verkehrssicherheit im östlichen Teil Deutschlands vor und nach der "Wende" im Vergleich zur "alten" Bundesrepublik geben und mit Schwerpunkt auf 1991 zeigen, wie die Neuen Bundesländer – D(O) – und die Alten Bundesländer – D(W) – im internationalen Kontext stehen. Soweit bereits möglich, wird an dieser Stelle auch ein Ausblick auf die zu erwartende Unfalldaten des Jahres 1992 gegeben.

2 Rahmendaten, Motorisierung und Straßennetzdichte

Zur Jahreswende 1991/92 weist die Bevölkerungsstatistik für die Neuen Bundesländer 16,0 Mio. Einwohner und für die Alten Bundesländer 63,7 Mio. Einwohner aus. Bezogen auf die jeweilige Fläche ergeben sich Bevölkerungsdichten von 256 EW/km² in den Alten Bundesländern und 148 EW/km² in den Neuen Bundesländern; die Neuen Bundesländer haben somit eine im Mittel wesentlich geringere Bevölkerungsdichte.

Bezieht man den Kraftfahrzeugbestand auf die Bevölkerung, so ergibt sich für das Jahr 1989 in den Neuen Bundesländern eine "Kraftfahrzeugdichte" von 357 Kfz/1000 EW; diese stieg im Jahre 1991 auf 424 Kfz/1000 EW an (zum Vergleich: Alte Bundesländer 1989 bzw. 1991 – 562 bzw. 573 Kfz/1000 EW). Krafträder hatten am Kfz-Bestand der Neuen Bundesländer mit 22,3 % im Jahre 1989 einen vergleichsweise hohen Anteil (Alte Bundesländer 1989 bzw. 1991 – 3,9 bzw. 4,1 %). Inzwischen ist der Anteil der Krafträder in den Neuen Bundesländern auf 7,1 % zurückgegangen und hat sich somit dem Niveau der Alten Bundesländer angenähert.

Besonders auffällig verläuft die Entwicklung bei den Pkw. Im Jahre 1989 lag im östlichen Deutschland – D(O) – ein Pkw-Motorisierungsgrad von 234 Pkw/1000 EW vor. Binnen eines Jahres hat dort der Pkw-Bestand sprunghaft um 24 % zugenommen. Mit einem weiteren Anstieg um 17 % gegenüber 1990 erreichte der Pkw-Motorisierungsgrad 1991 den Wert 351. Wie Bild 1 verdeutlicht, liegt D(O) damit noch weit unter der Pkw-Motorisierung in D(W), andererseits aber hat die Pkw-Motorisierung in den Neuen Bundesländern andere EG-Länder, darunter auch Dänemark, weit überflügelt und zu Großbritannien und den Niederlanden aufgeschlossen. Der Pkw-Motorisierungsgrad des Jahres 1992 liegt in D(O) bei ca. 380 und entspricht somit bereits dem Stand Norwegens. Es ist sicher nicht übertrieben, hier von einer explosionsartigen Bestandsentwicklung zu sprechen, die international ohne Beispiel ist.

Neben dem unterschiedlichen Motorisierungsgrad liegen auch beim Vergleich des Straßennetzes zwischen D(O) und D(W) erhebliche Unterschiede. Diese Unterschiede betreffen die Länge und insbesondere den Zustand des Straßennetzes [5]. Beim Autobahnnetz verfügt D(O) allerdings über eine im in-

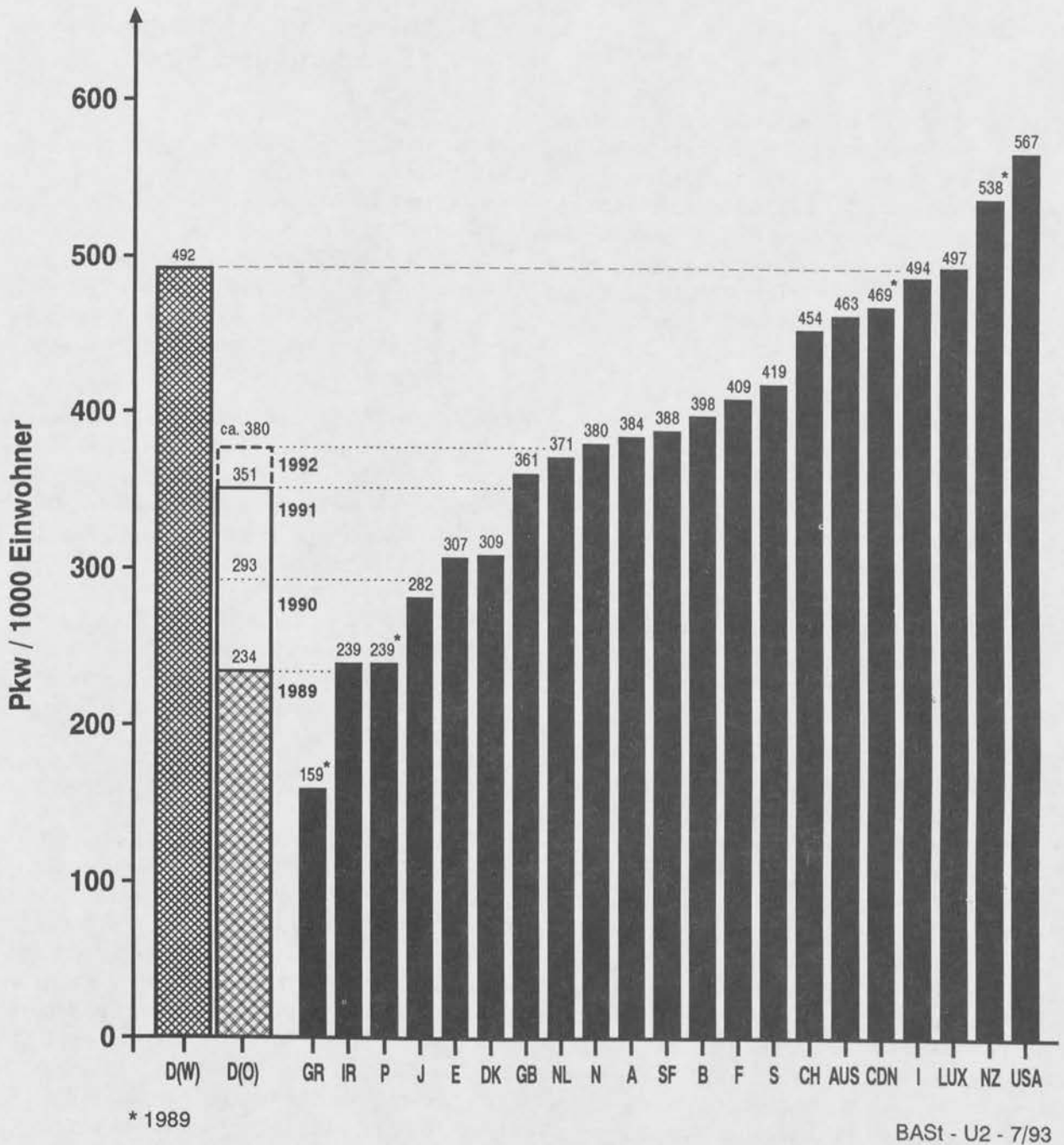


Bild 1: Pkw-Motorisierungsgrad in OECD-Ländern im Jahre 1991

ternationalen Vergleich nicht geringe Netzdichte: So kamen 1991 z. B. auf 1000 km² Staatsgebiet in D(W) 36,0 km und in D(O) 17,5 km Autobahn; in Frankreich waren es im Vergleich 12,4 km, in Großbritannien 13,5 km und in Österreich 17,4 km. Dabei handelt es sich in D(O) aber vorwiegend um "Vorkriegsautobahnen", die 1990 noch durch einen niedrigen Erhaltungszustand, nicht vorhandene Schutzplanken auf den Mittelstreifen usw. gekennzeichnet waren. Inzwischen greifen jedoch die Maßnahmen des Bundesministers für Verkehr zur

Behebung infrastruktureller Mängel auf den Autobahnen.

3 Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten

Im westlichen Teil Deutschlands – D(W) – und in den anderen in Bild 2 aufgeführten hochmotorisierten Ländern wurde das Maximum der Gesamtzahl

der Straßenverkehrstoten im Zeitraum 1970 bis 1972 erreicht; seither haben in allen diesen Ländern die Getötetenzahlen erheblich abgenommen, in D(W) auf rd. 39 % des Maximalwerts. 1991 wurde in D(W) mit 7541 Getöteten die niedrigste seit 1953 von der Statistik erfaßte Getötetenanzahl erreicht; auch im Jahre 1992 hat sich der langfristige Trend sinkender Getötetenzahlen fortgesetzt.

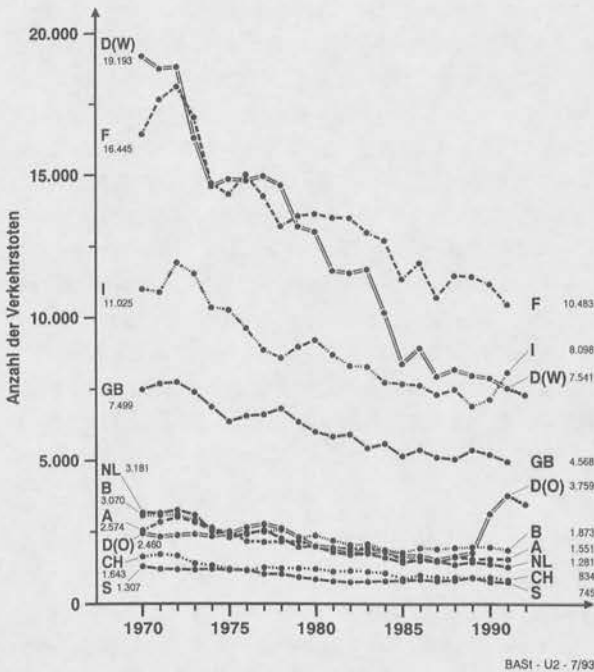


Bild 2: Jährliche Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten

Wegen der andersartigen Motorisierungs- und Verkehrsentwicklung in der früheren DDR stiegen die Getötetenzahlen dort bis 1977 auf maximal 2782 Getötete. 1987 war dann mit 1531 Getöteten ein unterer Wendepunkt erreicht. 1989 wurden (bei überproportionalem Anstieg zum Jahresende) 1784 Getötete registriert. Bild 2 verdeutlicht den sprunghaften Anstieg im Jahre 1990: 3140 Getötete zählte die Statistik in diesem Jahr für D(O). 1991 stieg die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten erneut um rd. 20 % auf 3759. Für 1992 ist jedoch ein Rückgang um ca. 9 % zu erwarten.

4 Globale Risiko-Vergleiche

Die Aussagefähigkeit von Unfallzahlen steigt in dem Maße, in dem Unfallereignisse (hier: Getötetenanzahlen) auf sogenannte Exposure-Größen bezogen werden können, d. h. auf Größen, die das Ausmaß der Verkehrsbeteiligung bzw. der Unfallexposition beschreiben:

- Mit dem Bezug auf Einwohnerzahlen wird das mittlere Risiko der Bevölkerung (Getötete/100 000 Einwohner) beschrieben, einen tödlichen Unfall zu erleiden.
- Bei Bezug auf die Fahrleistungen wird das mit dem Verkehrsgeschehen bzw. der Mobilität im Mittel auftretende Risiko quantifiziert (Getötete/1 Mrd. Fahrzeugkilometer).

Wie Bild 3 verdeutlicht, bestehen beim *bevölkerungsbezogenen Risiko* zwischen den hochmotorisierten Ländern erhebliche Unterschiede: Großbritannien, die Niederlande und Schweden liegen auf günstiger Position, das westliche Deutschland – D(W) – ist auf einen mittleren Platz vorgerückt und nähert sich diesen positiven Risikowerten an.

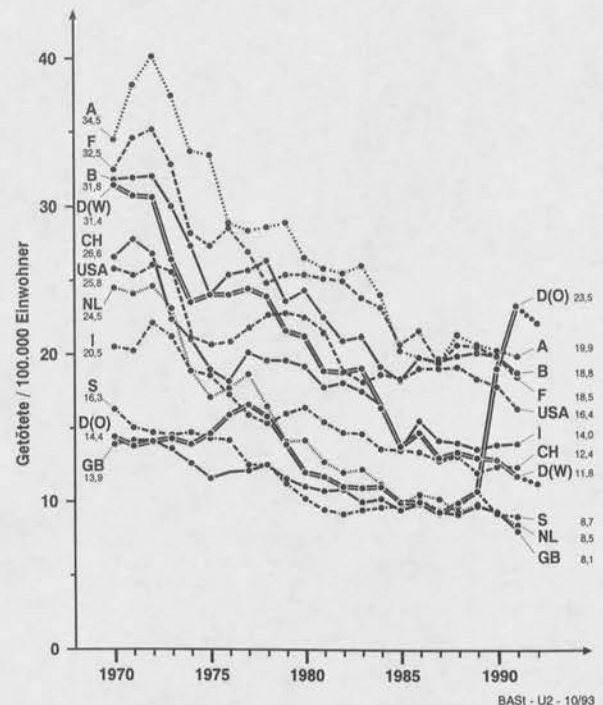


Bild 3: Getötete im Straßenverkehr pro 100 000 Einwohner

Bei vergleichsweise niedriger Motorisierung lag das bevölkerungsbezogene Risiko im östlichen Deutschland – D(O) – Mitte der achtziger Jahre auf dem Niveau Großbritanniens (s. Bild 3). Nach einem Risikoanstieg in 1988 und 1989 erfolgte 1990 ein Sprung auf den doppelten Risikowert. Im Vergleich zu den Alten Bundesländern – D(W) – ergibt sich nun eine sehr ungünstige Position. Bild 3 verdeutlicht, daß der Risikowert für D(O) nach einer erneut starken Verschlechterung im Jahre 1991 bereits aus der Bandbreite der Vergleichsländer herausfällt. Trotz des zu erwartenden Rückgangs wird das Risikoniveau in D(O) auch 1992 noch über den Werten der Vergleichsländer liegen.

Von besonderem Interesse ist bei internationalen Vergleichen die Betrachtung des fahrleistungsbezogenen Risikos, der sogenannten "Getötetenrate". Für D(O) sind z.Z. Fahrleistungsangaben ab 1980 verfügbar, die einen Vergleich ermöglichen. Wie Bild 4 veranschaulicht, weisen die Getötetenraten für D(O) einen sprunghaften Anstieg in den Jahren 1989/90 von 35,0 auf 48,3 [Getötete/10⁹ Kfz-km] auf, der sich mit einem Wert von 53,4 im Jahr 1991 noch weiter fortgesetzt hat. Für 1992 ist jedoch ein deutlicher Rückgang der Getötetenraten um ca. 15,0 % zu erwarten.

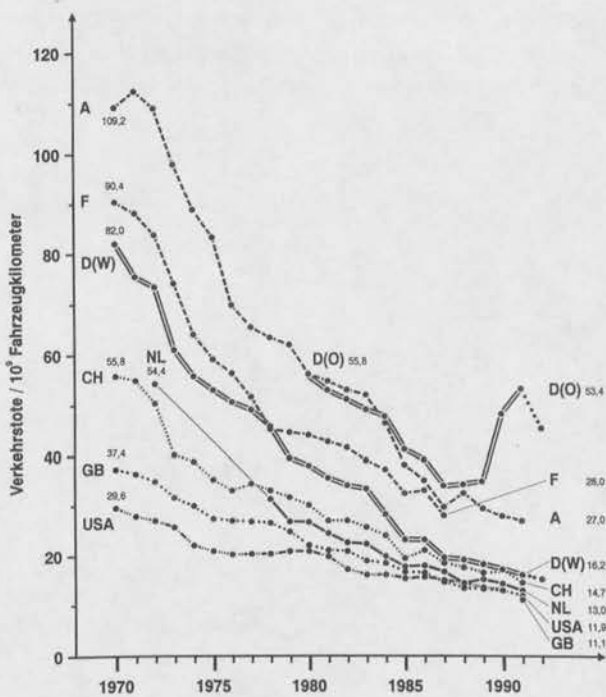


Bild 4: Getötetenraten seit 1970

Für das westliche Deutschland – D(W) – zeigt Bild 4 eine längerfristig günstige Entwicklung; der positive Trend hat auch 1992 noch weiter angehalten. Die Getötetenraten liegen aber noch deutlich über den sehr günstigen Werten Großbritanniens oder der Niederlande.

Auffällig ist die langfristig günstige Position der USA bei Betrachtung der Getötetenraten (Bild 4) im Vergleich zu den relativ hohen Werten des bevölkerungsbezogenen Risikos in den USA (Bild 3). Die Erklärung liegt in der weit höheren durchschnittlichen Fahrleistung der USA-Einwohner, die auch bei niedriger Anzahl der Getöteten pro Milliarde Fahrzeugkilometer zu relativ hohen Getötetenzahlen bezogen auf 100 000 Einwohner führt.

5 Strukturvergleich: Getötete nach Verkehrsbeteiligung, Alter und Ortslage

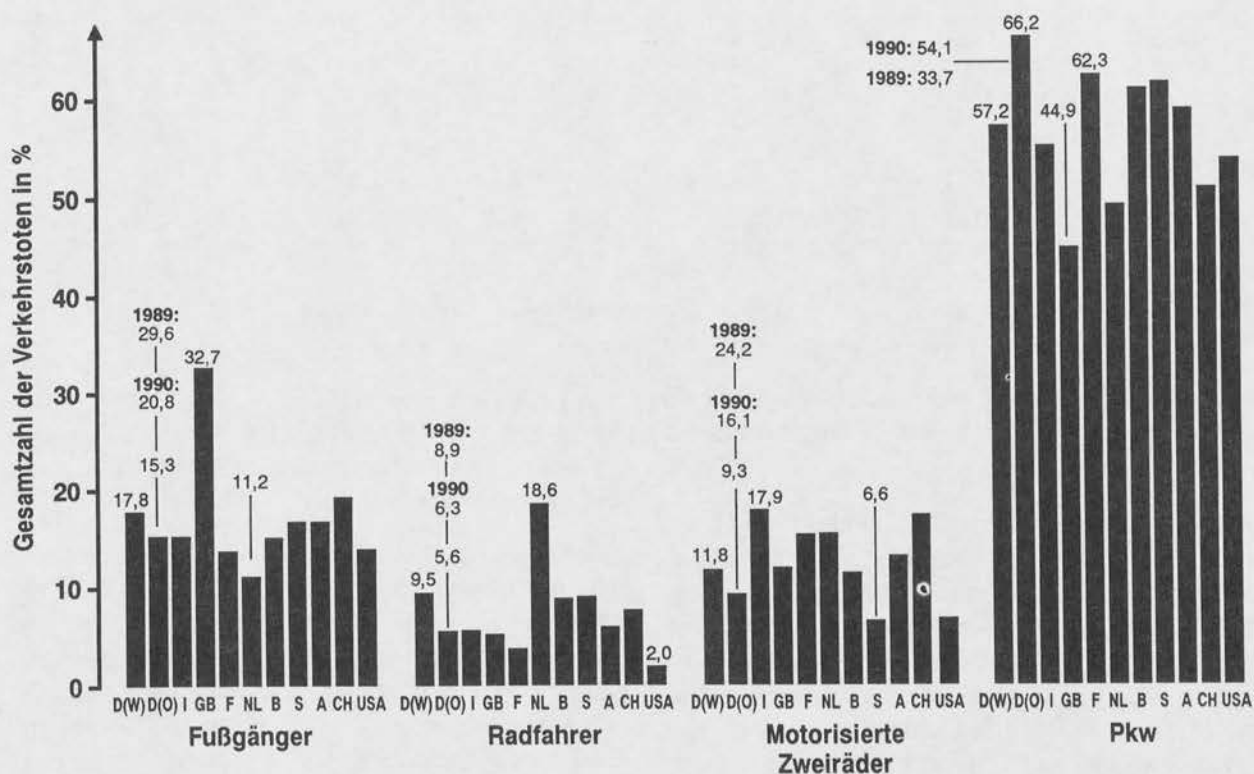
In der Struktur der Verkehrstoten zeigen sich im internationalen Vergleich große Unterschiede.

Bild 5 zeigt den prozentualen Anteil der Verkehrstoten nach der Art der Verkehrsbeteiligung für das Jahr 1991. (Wegen der besseren Übersicht sind dort neben den deutschen Prozentwerten nur die Minimal- und Maximalwerte der Vergleichsländer genannt.) Es spiegelt sich u. a. die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl wider: So handelt es sich in den Niederlanden, in denen das Fahrrad stark genutzt wird, bei 18,6 % der Getöteten um Radfahrer; dies ist weitaus höher als in den anderen Ländern, insbesondere in den USA. Eine weitere herausragende Abweichung von den anderen hochmotorisierten Ländern zeigt Großbritannien: Hier liegt der Anteil der getöteten Fußgänger bei 32,7 %. D(W) lag in allen Verkehrsteilnehmergruppen an mittlerer Position.

Zum Vergleich des östlichen Deutschlands – D(O) – mit dem westlichen Deutschland – D(W) – läßt sich sagen, daß im Jahre 1989 erhebliche Strukturunterschiede vorlagen: Der prozentuale Anteil der getöteten Fußgänger und Benutzer motorisierter Zweiräder lag in D(O) wesentlich höher, der Anteil der getöteten Pkw-Insassen lag wesentlich niedriger als in D(W). Die in Bild 5 zu D(O) angegebenen Werte für 1990 zeigen, daß sich die Verteilung der Getöteten nach der Verkehrsbeteiligungsart in Richtung der in D(W) bestehenden Struktur verändert hat. So wuchs der Anteil der getöteten Pkw-Insassen von 33,7 % in 1989 auf 54,1 % im Jahre 1990. 1991 übersteigt der Anteil mit 66,2 % sogar deutlich den Wert für D(W) von 57,2 %. Auch bei den Anteilen der getöteten Fußgänger und Benutzer motorisierter Zweiräder ist eine stetige Annäherung an das in D(W) gegebene Niveau festzustellen. Im Jahr 1991 unterschreiten diese Anteile erstmals die Werte von D(W).

Tabelle 1 verdeutlicht die Verteilung der Getöteten nach dem *Lebensalter*. International gilt, daß die nur 10 Jahrgänge umfassende Altersgruppe der 15- bis unter 25jährigen einen vergleichsweise hohen Anteil der Getöteten stellt; in D(W) und D(O) gehören ca. 28 % der Getöteten dieser Altersgruppe an. Ein international herausragend hoher Anteilswert entfällt mit 55,7 % in D(O) auf die Altersgruppe der 25- bis 64jährigen.

Ein deutlicher Rückgang des Anteils der Getöteten



BAST - U2 - 7/93

Bild 5: Anteile der Verkehrstoten nach Art der Verkehrsteilnahme im Jahre 1991

Alter	1989	1991	1989	1991	1991							
	D (W)		D (O)		I	GB	F	NL	B	S	A	CH
0 – 14	4,9	4,3	6,5	4,9	3,2	7,4	4,8	6,7	3,7	4,8	4,3	6,5
15 – 24	30,4	28,1	23,8	27,7	23,1	26,9	28,3	28,3	26,4	21,9	29,1	24,7
25 – 64	43,4	48,5	49,0	55,7	45,9	41,5	51,5	43,8	50,7	45,1	48,8	45,7
65 u. m.	21,2	19,0	20,0	11,3	19,0	23,7	14,8	21,2	18,5	28,2	17,5	23,1
Insgesamt (100 %)	7 995	7 541	1 784	3 759	8 098	4 568	10 483	1 281	1 873	745	1 551	834

Tabelle 1: Anteile der Verkehrstoten verschiedener Altersgruppen (in %) im Jahre 1991 (bzw. 1989)

ist in D(O) bei den Senioren eingetreten; dennoch hat auch in dieser Altersgruppe noch ein Anstieg der Absolutzahl der Getöteten stattgefunden.

Die in Tabelle 2 vorgenommene Gliederung nach der *Ortslage* zeigt, wieviel Prozent der Getöteten innerorts, auf Landstraßen (d. h. außerorts ohne Autobahn) und auf Autobahnen zu verzeichnen waren.

In fast allen hochmotorisierten Vergleichsländern wird mehr als die Hälfte der Getöteten auf den *Landstraßen* registriert. Der Anteil der auf *Autobahnen* Getöteten lag 1991 bei den Vergleichsländern

zwischen 5,1 % (Großbritannien) und 12,3 % (Österreich). *Innerorts* verunglückten etwa ein Drittel der Getöteten. D(W) hatte 1991 bei dieser Betrachtung mit Anteilswerten von 59,6 %, 12,6 % und 27,8 % eine eher mittlere Position.

Das östliche Deutschland – D(O) – hatte im Jahre 1989 einen vergleichsweise hohen Innerortsanteil (44,6 %) und einen vergleichsweise niedrigen Landstraßenanteil (43,0 %) der Getöteten; im Jahre 1991 ist der Innerortsanteil bei steigender Getötetenanzahl deutlich auf 33,3 % gesunken, der Land-

Ortslage	1989	1991	1989	1991	1991							
	D (W)		D (O)		I	GB	F	NL	B	S	A	CH
Innerorts	30,5	27,8	44,6	33,3	42,5	47,6	35,3	34,8	*38,6	29,9	26,1	38,8
Landstraße	59,7	59,6	43,0	50,7	48,3	47,2	58,5	56,3	*51,4	65,5	61,6	51,4
Autobahn	9,7	12,6	12,4	16,0	9,2	5,1	6,2	8,9	10,8	4,6	12,4	9,8

* 1989

Tabelle 2: Anteile der Verkehrstoten nach Ortslage (in %) im Jahre 1991 (bzw. 1989)

straßenanteil dagegen auf 50,7 % angestiegen. Auch 1992 wird die Anzahl der innerorts Getöteten erneut zurückgehen.

Auf Autobahnen waren in D(O) bereits 1989 12,4 % aller Getöteten zu verzeichnen (nach 6,8 % in 1988); dieser Anteilswert stieg 1990 weiter sprunghaft auf 17,0 %, d. h. jeder sechste Getötete verunglückte auf den Autobahnen. 1991 ging diese Zahl zwar auf 16,0 % zurück, dies ist jedoch immer noch ein für Autobahnen international beispiellos hoher Getötetenanteil. Dies steht im Zusammenhang mit einem starken Anstieg der Getötetenanzahlen auf Autobahnen im Jahre 1990 auf rd. das 2,4fache des Vorjahreswertes (Autobahntote in D(O): 1988 – 112, 1989 – 221, 1990 – 534). 1991 war nochmals ein Anstieg um 13 % auf 602 Autobahntote zu verzeichnen. Für 1992 ist nun aber ein erheblicher Rückgang um rd. $\frac{1}{4}$ der Getötetenanzahlen des Vorjahres zu erwarten. Dieser Erfolg ist mit Sicherheit auch auf infrastrukturelle Verbesserungen, insbesondere auf die Ausstattung der BAB-Mittelstreifen mit Schutzplanken, zurückzuführen.

Aber auch im westlichen Deutschland – D(W) – nahm die Anzahl der Getöteten auf BAB, wenn auch nicht so drastisch wie in D(O), im Jahre 1990 um 20,3 % von 778 auf 936 Getötete zu. 1991 war noch ein leichter Anstieg auf 950 Autobahntote für die Alten Bundesländer zu verzeichnen und für das Jahr 1992 ist nun ein deutlicher Rückgang auf weniger als 900 auf Autobahnen Getötete absehbar.

Die vorgenannten Strukturbetrachtungen gewinnen weiter an Aussagekraft, wenn sie im Zusammenhang mit den zugrundeliegenden Absolutzahlen und den Rahmenbedingungen gesehen werden (s. Abschnitt „Globale Risikovergleiche“): Bild 6 beschreibt das bevölkerungsbezogene Risiko bei Untergliederung nach der Ortslage. D(O) hat 1991 im internationalen Vergleich sowohl innerorts als auch auf Autobahnen die höchsten Risikowerte mit 7,8

bzw. 3,8 Getötete/100 000 EW; 1989 lagen diese Werte noch bei 4,8 bzw. 1,3. Damit liegen diese Risikowerte in D(O) nicht mehr innerhalb der Bandbreite der Vergleichsländer.

Für die vergleichende Betrachtung der Autobahnsicherheit ist es auch erforderlich (s. o.), die Getötetenanzahlen auf die Fahrleistungen zu beziehen und solchermaßen ermittelte Getötetenraten zu vergleichen. Eine Statistik der Fahrleistungen auf Autobahnen gab es in der früheren DDR nicht; inzwischen liegen aber Fahrleistungsangaben für das Jahr 1990 vor, die einen Wert der Getötetenrate von 39,7 ergeben. Im Vergleich zu D(W) mit 6,9 [Getötete/10⁹ Kfz·km] ist dies ein extrem hoher Wert, der auch aus der bei den Vergleichsländern gegebenen Bandbreite (NL: 3,3; A: 13,6) weit herausfällt. Auch die Angaben zu den Getötetendichten zeigen, daß 1991 je 100 km Autobahn in D(O) 31,8 Getötete und in D(W) 10,6 Getötete zu beklagen waren; bei zugleich deutlich höheren mittleren Verkehrsstärken auf den Autobahnen in D(W) ist es sicher nicht übertrieben, von einer sehr ungünstigen Risikosituation auf den Autobahnen der Neuen Länder zu sprechen (zum internationalen Vergleich der Autobahnsicherheit im westlichen Deutschland wurde an anderer Stelle bereits berichtet [6]).

Bei Diskussionen der Verkehrssicherheit richtet sich das Interesse meist auf die Autobahnen, obgleich diese weltweit die sichersten Straßen sind. Dagegen würde es der hohe Anteil und auch die Risikowerte der auf Landstraßen Getöteten erfordern, das Unfallgeschehen dieser Straßenkategorie generell in den Vordergrund zu rücken. Stärker noch als Tabelle 2, verdeutlicht Bild 6 die herausragende Stellung der Landstraßen beim internationalen (Un-)Sicherheitsvergleich. Die in Bild 6 dargestellten (bevölkerungsbezogenen) Risikowerte sind fast ausnahmslos auf Landstraßen am höchsten, lediglich mit GB liegt eine Ausnahme vor. Bei Bezug auf die Fahrleistungen tritt das Risiko auf Landstraßen noch stärker hervor; da aber Landstraßen-Fahrleistungsangaben für D(O) noch

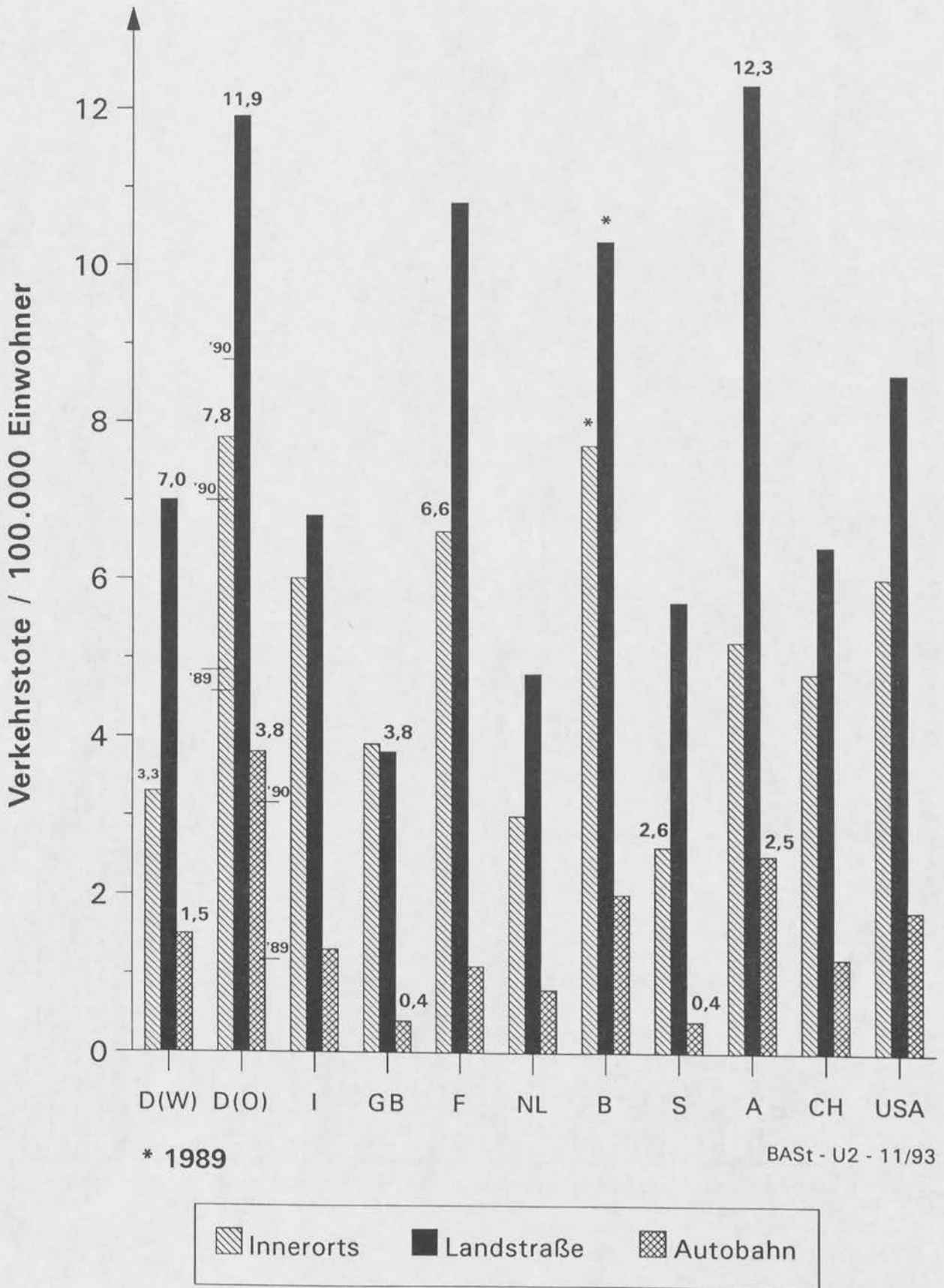
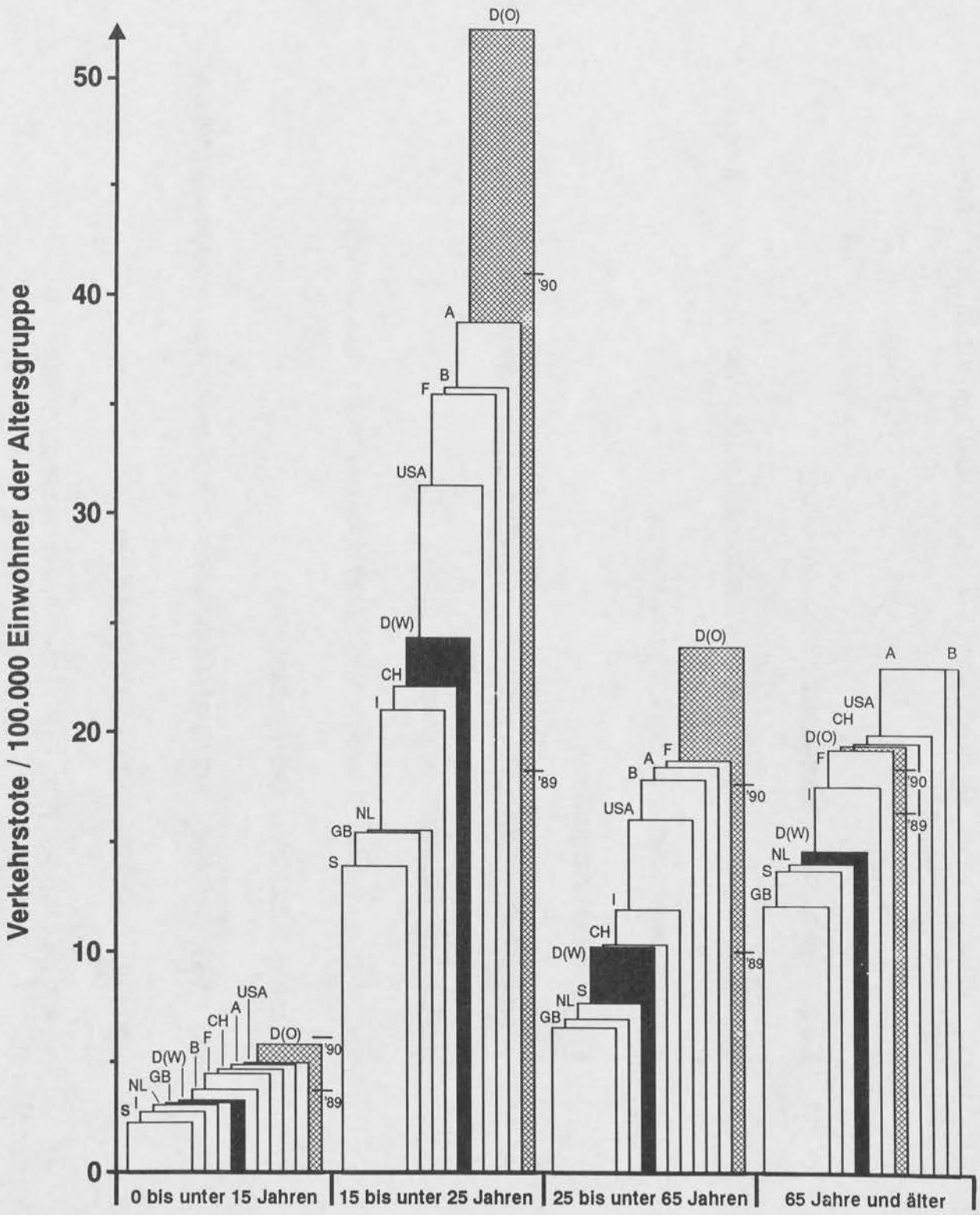


Bild 6: Getötete nach Ortschaften pro 100 000 Einwohner im Jahre 1991



BASt - U2 - 7/93

Bild 7: Getötete im Verkehr pro 100 000 Einwohner im Jahre 1991

nicht verfügbar sind, wird dieser Vergleich hier nicht geführt. Wie in Bild 6 dargestellt, weist Österreich für die Landstraßen einen noch geringfügig höheren Risikowert als D(O) auf, das mit 11,9 jedoch deutlich am oberen Ende der bei 3,8 (GB) beginnenden Verteilung liegt. D(W) zeigt für die drei in Bild 6 beschriebenen Ortslagen mittlere Risikowerte.

Beim Vergleich mit Bild 3 fällt auf, daß die dort an günstigster Position stehenden Länder GB, NL und S zugleich in Bild 6 mit den niedrigsten Landstraßen-Risikowerten erscheinen. Dies belegt die Feststellung, daß der internationale Sicherheitsvergleich wesentlich von der Landstraßensicherheit bestimmt wird. Anders ausgedrückt: Die Schlacht um mehr Verkehrssicherheit und eine günstigere Sicherheitsbilanz muß auf den Landstraßen gewonnen werden. Gerade dort aber zeichnet sich in D(O) auch 1992 keine Entspannung ab.

6 Risikovergleiche für verschiedene Altersgruppen

Bild 7 zeigt das bevölkerungsbezogene Risiko in verschiedenen Altersgruppen. Allgemein sind die höchsten Risikowerte in der Altersgruppe der 15- bis unter 25jährigen festzustellen, mit deutlichem Abstand folgen die Risikowerte der Senioren, dann die mittleren Erwachsenenjahrgänge, und im Kindesalter ist das Risiko, im Verkehr tödlich zu verunglücken, am geringsten. Österreich, Belgien und Frankreich haben besonders in den mittleren Altersgruppen ungünstige Risiken. Das westliche Deutschland – D(W) – nahm 1991 in allen Altersgruppen eine mittlere Position ein.

Das östliche Deutschland – D(O) – hatte bis zum Jahre 1989 in allen in Bild 7 dargestellten Altersgruppen günstigere Risiken als D(W). Trotz der geringen Motorisierung waren die Risiken in D(O) jedoch 1989 in allen Altersgruppen höher als in den in Bild 7 berücksichtigten günstigsten hochmotorisierten Vergleichsländern.

Der sprunghafte Anstieg der Getötetenzahlen in D(O) in den Jahren 1990 und 1991 hat sich, wie in Bild 7 markiert, unterschiedlich in den Risikowerten der verschiedenen Altersgruppen niedergeschlagen. Zwar haben sich die Risiken in allen Altersgruppen verschlechtert, extreme Zuwächse erfolgten jedoch bei den beiden mittleren Altersgruppen. So stieg das bevölkerungsbezogene Risiko bei den 15- bis unter 25jährigen binnen zweier Jahre von

17,9 über 41,5 auf 52,2 Getötete/100 000 EW und hat sich damit bezogen auf den 89er Wert fast verdreifacht. Lediglich für die Kinder ist 1991 ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

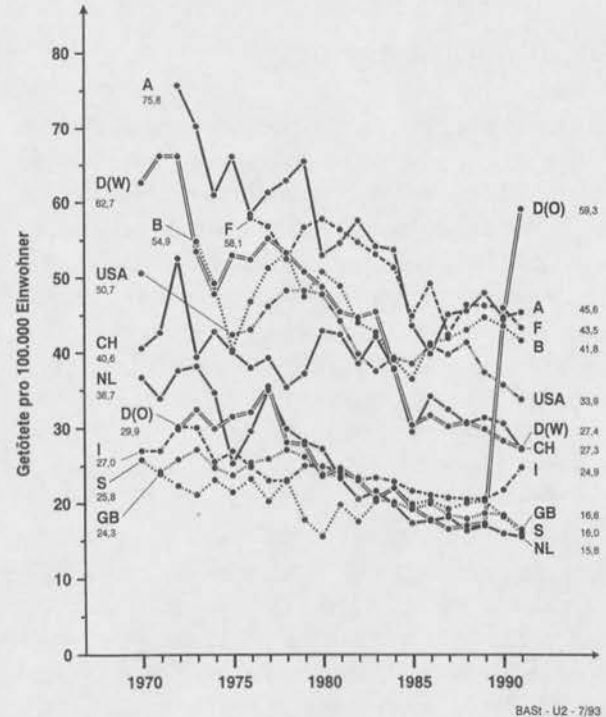


Bild 8: Getötete 18- bis unter 25jährige pro 100 000 Einwohner

In Bild 8 ist nun für den international besonders verkehrgefährdeten Altersbereich der jungen Erwachsenen (18- bis unter 25jährige) dargestellt, wie sich die bevölkerungsbezogenen Risikowerte in den zurückliegenden Jahren entwickelt haben. Zunächst wird im Vergleich zu Bild 3 deutlich, daß der längerfristige Rückgang der Risikowerte der jungen Erwachsenen international weitaus geringer ausfiel, als es bei der Gesamtpopulation der Fall war. Die Risikowerte dieser Altersgruppe liegen im westlichen Deutschland – D(W) – im internationalen Vergleich seit 1985 auf mittlerer Position mit einer positiven Tendenz ab 1989. (Der starke Rückgang von 1983 auf 1985 ist im wesentlichen dem Anstieg der Sicherheitsgurt-Anlegequoten in Pkw zuzuschreiben.)

Die Risikowerte der jungen Erwachsenen im vergleichsweise niedrig motorisierten östlichen Deutschland – D(O) – lagen, wie Bild 8 zeigt, in der Größenordnung der günstigsten hochmotorisierten Vergleichsländer. Im Jahre 1990 erfolgte nun ein Sprung der Risikowerte dieser Altersgruppen auf den 2,6fachen Wert; auch im Kontext der Vergleichsländer eine ungünstige Position. 1991 stieg

der Wert erneut auf 59,3 Getötete/100 000 EW und fällt somit weit aus der Bandbreite der Vergleichsländer heraus.

7 Schlußbemerkung

Im längerfristigen Trend hat sich die Verkehrssicherheit international verbessert, das fahrleistungsbezogene Risiko, im Verkehr getötet zu werden (Getötetenraten), ist auch am Anfang der neunziger Jahre international rückläufig (vgl. Bild 4). Weniger deutlich ist das internationale Bild der letzten Jahre, wenn man die Anzahl der Getöteten auf den Bevölkerungsbestand bezieht (s. Bild 3). Sieht man vom Jahr 1991 ab, zeigte sich nicht nur bei den günstigsten Vergleichsländern (Großbritannien, Schweden und den Niederlanden) eine gewisse Stagnation. Die Sicherheit im westlichen Deutschland – D(W) – hat sich seit 1970, dem Maximaljahr der Getötetenanzahl, auch im internationalen Vergleich günstig entwickelt; nach dem starken Rückgang der Risikowerte von 1983 auf 1985 (wesentliche Ursache: erheblicher Anstieg der Sicherheitsgurtnutzungsquoten im Sommer 1984 [7]) hat D(W) eine mittlere Position mit weiterhin günstiger Tendenz. Diese international mittlere Position des westlichen Deutschlands ist auch bei Untergliederung nach Strukturmerkmalen, z. B. in allen Altersgruppen, festzustellen.

Ganz anders die Entwicklung im östlichen Deutschland – D(O) –. Bis 1989 lagen dort die Risikowerte, bei niedriger Motorisierung und unter den sonstigen Systembedingungen, zwar vergleichsweise niedrig, jedoch nicht unter denen der günstigsten hochmotorisierten Vergleichsländer. Mit den Zahlen des Jahres 1990 wurde ein Strukturbruch in allen Bereichen des Verkehrs- und Unfallgeschehens deutlich. Obwohl der volle Anstieg erst Mitte 1990 zum Tragen kam, hat sich das Risiko der Bevölkerung, im Verkehr getötet zu werden, in D(O) mit den Unfallzahlen des Jahres 1990 bereits verdoppelt (s. Bild 3); die Risikowerte lagen auf dem Niveau der ungünstigsten Vergleichsländer, eine weitere Verschlechterung ist 1991 eingetreten. Dabei sind einzelne Unfallbereiche in D(O) besonders betroffen (z. B. außerorts – Landstraßen wie Autobahnen, Pkw-Insassen, junge Erwachsene).

Wenn die Risikowerte in D(O) im Jahre 1990 meist noch in der Spannweite der gewählten europäischen Vergleichsländer lagen, so gilt dies nicht mehr für die Werte des Jahres 1991.

Die Gründe für den Anstieg in den neuen Bundesländern sind vielfältig: enorme Steigerung der Mobilität, starke Zunahme des Fahrzeugbestandes mit ungewohnt leistungsstarken Pkw, erheblicher Zuwachs der Fahrerpopulation um unerfahrene Fahrer – insbesondere der jüngeren Bevölkerungsjahrgänge, gesellschaftlicher Wertewandel und Wegfall der früheren intensiven polizeilichen Verkehrsüberwachung, baulich wie sicherheitstechnisch unzureichende Verkehrsinfrastruktur usw.

Wie diese Studie belegt, ist die Verkehrssicherheit in den Neuen Bundesländern nicht nur im Vergleich zu den Alten Bundesländern, sondern auch im internationalen Kontext auf sehr ungünstiger Position. Mit der Entwicklung in den Jahren 1990 und 1991 stellt sich hier eine der großen Herausforderungen an die Verkehrs- und Verkehrssicherheitspolitik der 90er Jahre in Deutschland. Erfreulich, daß der Trend der steigenden Getötetenzahlen seit Sommer 1991 gebrochen ist und für 1992 Rückgänge absehbar sind.

Schriftenreihe

**Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen**

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

- | | | | |
|--|------------------|--|-----------------|
| <p>M1: Verkehrssicherheitsaktivitäten auf lokaler Ebene
von D. Wagner, P. G. Jansen
124 Seiten, 1993</p> | <p>DM 29,00</p> | <p>M10: Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland
von E. Brühning, M. A. Kühnen und S. Berns
68 Seiten, 1993</p> | <p>DM 23,50</p> |
| <p>M2: Identifikation und Ursachenuntersuchung von innerörtlichen Unfallstellen
von L. Neumann, B. Schaaf, H. Sperber
136 Seiten, 1993</p> | <p>DM 30,50</p> | | |
| <p>M3: Sicherheit von Fußgängern außerorts bei eingeschränkten Sichtverhältnissen
von G. Ruwenstroth, E. C. Kuller, F. Radder
92 Seiten, 1993</p> | <p>DM 26,00</p> | | |
| <p>M4: Sichtabstand bei Fahrten in der Dunkelheit
von A. Bartmann, D. Reiffenrath, Dr. A. M. Jacobs, H. Leder, M. Walkowiak, A. Szymkowiak
96 Seiten, 1993</p> | <p>DM 26,00</p> | | |
| <p>M5: Straßenverkehrsunfälle von Gefahrgut-tankfahrzeugen 1989 bis 1991
von M. Pöppel, M. Kühnen
64 Seiten, 1993</p> | <p>kostenlos</p> | | |
| <p>M6: Möglichkeit/Realisierbarkeit eines Sicherheitsinformationssystems
von E. Hörnstein
64 Seiten, 1993</p> | <p>DM 25,50</p> | | |
| <p>M7: Sicherheitsanalyse im Straßengüterverkehr
von J. Grandel, F. Berg, W. Niewöhner
300 Seiten, 1993</p> | <p>DM 52,50</p> | | |
| <p>M8: Effektivität des Rettungsdienstes bei der Versorgung von Traumapatienten
von B. Bouillion
40 Seiten, 1993</p> | <p>DM 23,00</p> | | |
| <p>M9: Faktor Mensch im Straßenverkehr
Referate des Symposions '92 der BASt und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1992 des Bundesministers für Verkehr am 3. Dezember 1992 in Bergisch Gladbach
80 Seiten, 1993</p> | <p>DM 24,50</p> | <hr/> <p>Zu beziehen durch:
Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon (04 71) 4 60 93-95, Telefax (04 71) 4 27 65</p> | |