

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

- Ergebnisse 2004 -

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

**Bundesanstalt für Straßenwesen
Dezember 2004**

bast

Im Jahr 2004 hat sich der positive Trend in der Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr in Deutschland weiter fortgesetzt. Gegenüber 2003 haben sich zum Teil sehr deutliche Rückgänge der Unfallzahlen eingestellt, so wird nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um etwa 13% unter dem Vorjahreswert bleiben (vgl. Bild 1).

KURZFASSUNG

Die Gesamtzahl aller polizeilich erfassten **Straßenverkehrsunfälle** in Deutschland wird gegenüber dem Vorjahr (2,26 Mio. Unfälle) im Jahr 2004 auf unter 2,25 Mio. leicht sinken.

Bei der Zahl der Unfälle mit Personenschaden wird im Vergleich zu 2003 (354.534 Unfälle) ein Rückgang von annähernd 6% auf weniger als 335.000 erwartet. Die Zahl der bei diesen Unfällen verunglückten (verletzten und getöteten) Personen wird ebenfalls um rund 6% abnehmen und im Jahr 2004 bei etwa 440.000 liegen.

Die Anzahl der **Getöteten im Straßenverkehr** wird in Deutschland insgesamt auf unter 5.800 sinken und damit um etwa 13% deutlich unter dem Vorjahreswert (6.613 im Jahr 2003) liegen. Innerorts (2003: 1.646) wird ein Rückgang um rund 14% erwartet. Auf Autobahnen (2003: 811 Getötete) ist mit einem deutlichen Rückgang von über 20% auf rund 630 zu rechnen. Damit sinkt der Anteil der auf Autobahnen Getöteten an allen Getöteten auf annähernd 11%. Auf Außerortsstraßen (ohne BAB) wird sich die Zahl der Getöteten dagegen ebenfalls deutlich verringern: von 4.156 Getöteten im Jahre 2003 um etwa 11,5% auf unter 3.700 im Jahre 2004 (vgl. Bild 3).

Die positive Entwicklung der Getötetenanzahlen zeigt sich ebenfalls in allen **Verkehrsbeteiligungsarten** (vgl. Bild 4). Vor dem Hintergrund der hochsommerlichen Witterung des Jahres 2003 und des vergleichsweise schlechteren Sommers im Jahr 2004 wird bei Motorradfahrern (2003: 946 Getötete) und besonders bei den Fahrradfahrern (2003: 616 Getötete) ein sehr deutlicher Rückgang der Getötetenanzahlen erwartet. Bei den Motorradbenutzern ist mit einer Abnahme von etwa 13% und bei den Fahrradfahrern von über 20% zu rechnen. Bei der Anzahl der getöteten Fußgänger (2003: 812 Getötete) ist 2004 ein weniger starker Rückgang um rund 5% zu erwarten. Die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen wird um mehr als 12% auf etwa 3.300 Getötete sinken (2003: 3.774).

Die Betrachtung ausgewählter **Altersgruppen** (vgl. Bild 5) zeigt folgendes Bild: Bei der Anzahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren (2003: 208 Getötete) ist mit einem überdurchschnittlichen Rückgang um rund 60 auf ungefähr 150 Getötete zu rechnen. Bei den Senioren (2003: 1.329 Getötete) zeigt sich nach dem Anstieg im letzten Jahr ebenfalls eine sehr positive Entwicklung; für diese Altersgruppe wird ein Rückgang um etwa 14% auf weniger als 1.150 Getötete im Jahre 2004 erwartet. Die Zahl der getöteten jungen Verkehrsteilnehmer im Alter von 18-24 Jahren (2003: 1.392 Getötete) wird um rund 160 auf ungefähr 1230 Getötete sinken.

Der rückläufige Trend hält bei den **Alkoholunfällen** auch im Jahr 2004 an. Gegenüber dem Vorjahr sinkt die Zahl der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden überdurchschnittlich um rund 11% (2003: 24.245 Unfälle).

Für die Fahrleistung der Kraftfahrzeuge wird im Jahr 2004 eine leichte Zunahme erwartet. Nach vorläufigen Schätzungen wird die Gesamtfahrleistung von 682,2 Mrd. Fz·km im Jahr 2003 auf etwa 686 Mrd. Fz·km im Jahre 2004 leicht steigen. Dabei wird sich die Fahrleistung auf Autobahnen ebenfalls leicht erhöhen (ca. +0,8%) während sie auf den außerörtlichen Bundesstraßen mit 108,6 Mrd. Fz·km gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert bleibt.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wird sich die Getötetenrate (das fahrleistungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden) im Jahr 2004 insgesamt um mehr als 13% verringern. Auf Autobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen ist im Jahr 2004 ebenfalls mit einem deutlichen Rückgang der Getötetenraten um mehr als 20% bzw. knapp 13% zu rechnen.

Anmerkung:

Die Unfallprognose wurde Anfang Dezember 2004 abgeschlossen. Sollte die Witterung im Dezember 2004 extrem winterlich werden, kann sich eine Minderung der dargestellten Prognosewerte der Unfallanzahlen um bis zu 2 Prozentpunkte einstellen; falls sich eine gegenteilige Witterung ergeben sollte, ist mit einer leichten Erhöhung zu rechnen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG VON UNFALLANZAHLEN UND JAHRESFAHRLEISTUNGEN IN DEUTSCHLAND

– ERGEBNISSE 2004 –

Endgültige Werte aus der amtlichen **Straßenverkehrsunfallstatistik**, die das Unfallgeschehen zum Beispiel nach der Art der Verkehrsbeteiligung der Verunglückten und nach der Ortslage differenziert beschreiben, liegen zu einem Kalenderjahr erst mehrere Monate nach dem Jahreswechsel vor. Auf Fahrleistungsermittlungen kann frühestens im Sommer des Folgejahres zurückgegriffen werden.

Die folgende Darstellung der voraussichtlichen Entwicklung des Unfallgeschehens 2004 beruht auf den Daten, die durch Unterstützung des Statistischen Bundesamtes Anfang Dezember 2004 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verfügung standen. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August 2004. Die Schätzwerte zu den Unfallanzahlen der einzelnen Kategorien wurden je für sich ermittelt und beruhen auf jeweils mehreren Einzelprognosen.

Die Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen auf dem gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wird auf der Basis einer Kraftstoffverbrauchsrückrechnung für Inländer ermittelt. Für das Jahr 2004 wurde die Gesamtfahrleistung von der BASt geschätzt, indem Abschätzungen der ProgTrans AG zur Pkw-Fahrleistung insgesamt bzw. zur Lkw-Güterverkehrsleistung und Abschätzungen der BASt zur Entwicklung des Schwerverkehrs auf Bundesfernstraßen verknüpft wurden. Danach wird die Gesamtfahrleistung in 2004 voraussichtlich ca. 686 Mrd. Fz·km betragen. Gegenüber dem Vorjahreswert 682,2 Mrd. Fz·km (Quelle: DIW) erhöht sich die Gesamtfahrleistung damit nur leicht.

ALLGEMEINES

FAHR- LEISTUNGEN

Straßenklasse	2003	2004	Veränderung
Bundesautobahnen*	213,1	214,8	ca. + 0,8%
Bundesstraßen außerorts*	108,4	108,6	ca. + 0,2%
alle Straßen	682,2	ca. 686*	ca. + 0,5%

*) vorläufige Werte

Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2003 und 2004 in Mrd. Fz·km

Die Schätzung der Kfz-Fahrleistungen auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen basiert auf einer Auswertung von Daten ausgewählter Dauerzählstellen für die ersten drei Quartale 2003 und 2004. Sie ergab für die Bundesautobahnen eine leichte Zunahme von ca. 0,8% auf etwa 214,8 Mrd. Fz·km. Auf den außerörtlichen Bundesstraßen bleibt die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr mit 108,6 Mrd. Fz·km nahezu unverändert.

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

Der Bestand an (zulassungspflichtigen) Kraftfahrzeugen hat im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 insgesamt erneut nur gering um 0,8% zugenommen. Dieser Trend wird hauptsächlich geprägt durch den Bestandszuwachs von +0,8% bei den Pkw. Der seit mehreren Jahren andauernde überdurchschnittliche Bestandszuwachs bei den Motorrädern (einschl. Leichtkrafträder) setzt sich auch in diesem Jahr mit +2,4% fort. Bei den (nicht zulassungspflichtigen) Mopeds/Mofas ist nach dem Rückgang im Vorjahr (-5,9%) für 2004 wieder ein Anstieg festzustellen (+5,0%).

FAHRZEUG- BESTÄNDE

Fahrzeuggruppe	01.01.2003	01.01.2004	Veränderung
Zulassungspflichtige Kfz¹⁾	53,656	54,082	+0,8%
davon:			
Pkw¹⁾	44,657	45,023	+0,8%
Motorräder¹⁾ (einschl. Leichtkrafträder)	3,657	3,745	+2,4%
Moped/Mofa (Mokick)²⁾ (einschl. Krankenfahrstühle)	1,584	1,663	+5,0%

1) einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge

2) zum Ende des Versicherungsjahres

Tabelle 2: Bestand an Kraftfahrzeugen in Mio. (Quelle: KBA)

In den nachfolgenden Darstellungen wird unterschieden nach Unfällen mit Personenschaden (und den dabei Verunglückten), schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden und der Anzahl aller polizeilich registrierten Unfälle insgesamt. Unfälle mit Personenschaden sind Unfälle, bei denen mindestens eine Person leichtverletzt, schwerverletzt oder getötet wurde. Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne) sind Unfälle, bei denen mindestens ein Kfz aufgrund des Unfallschadens nicht mehr fahrbereit war und ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (mit Bußgeld) vorlag.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle wird sich nach Schätzungen der BASt in Deutschland im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr (2.259.567) nur wenig auf unter 2,25 Mio. Unfälle reduzieren. Darunter wird die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) gegenüber dem Vorjahr (102.615) um fast 2% auf annähernd 100.000 sinken.

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden in Deutschland wird erneut deutlich abnehmen: von 354.534 im Jahr 2003 um ungefähr 20.000 auf weniger als 335.000 im Jahr 2004. Dabei wird die Zahl der bei diesen Unfällen Verunglückten ebenfalls um etwa 6% sinken: von im Vorjahr 468.783 auf rund 440.000 im Jahr 2004.

Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird entsprechend dem längerfristigen Trend erneut sinken: von 92.190 Schwerverletzten und Getöteten im Jahr 2003 um fast 10% auf weniger als 84.000 im Jahr 2004.

Innerorts wird in Deutschland für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ein Rückgang um mehr als 5% auf annähernd 218.000 (2003: 230.521) erwartet. **Außerorts** (ohne BAB) ist eine Abnahme um fast 7% auf unter 95.000 (2003: 101.367) absehbar, darunter auf den außerörtlichen Bundesstraßen eine Abnahme um mehr als 2.300 auf etwa 31.500 (2003: 33.791). Auch auf **Bundesautobahnen** wird der Rückgang bei etwa 7% liegen; von im Vorjahr 22.646 Unfällen mit Personenschaden ist ein Rückgang auf annähernd 21.000 Unfälle im Jahr 2004 absehbar (vgl. Bild 2).

Bei den Alkoholunfällen (Unfälle mit Personenschaden, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) setzt sich der seit 1991 zu beobachtende positive Trend weiter fort. Im Vergleich zu 2003 (24.245 Alkoholunfälle) wird sich die Anzahl der Alkoholunfälle überdurchschnittlich um ungefähr 11% auf etwa 21.500 im Jahr 2004 reduzieren.

ANZAHL DER UNFÄLLE

Unfälle mit Personenschaden, Verunglückte

Unfälle nach der Ortslage

Alkoholunfälle

Bezieht man die Anzahl der Unfälle auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Unfallraten [Unfälle je Mio.Fz·km]. Die Rate der Unfälle mit Personenschaden wird sich im Jahr 2004 gegenüber 2003 (Unfallrate: 0,52) voraussichtlich um etwa 6% verringern und damit bei 0,49 liegen. Bei Untergliederung nach der Straßenklasse zeichnet sich auf Bundesautobahnen (Unfallrate 2003: rd. 0,11) ein Rückgang um mehr als 7% und auf außerörtlichen Bundesstraßen (Unfallrate 2003: 0,31) um etwa 7% ab.

Unfallraten

Die Gesamtzahl der Verkehrstoten wird in Deutschland im Jahr 2004 gegenüber 2003 voraussichtlich um etwa 13% auf unter 5.800 Getötete (2003: 6.613) noch deutlicher als in den Vorjahren sinken. Im Vergleich zum Jahr 1991 mit 11.300 Getöteten im Straßenverkehr hat sich die Anzahl der Getöteten damit fast halbiert (vgl. Bild 1).

ANZAHL DER GETÖTETEN

Im Jahr 2004 ist in allen Altersgruppen ein Rückgang bei den Getötetenanzahlen zu erwarten. Bei den **Kindern** bis unter 15 Jahren (2003: 208 Getötete) wird ein deutlicher Rückgang auf ungefähr 150 Getötete im Jahr 2004 erwartet (vgl. Bild 5). Bei den **jungen Verkehrsteilnehmern** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2003: 1.392 Getötete) ist ebenfalls mit einem deutlichen Rückgang um rund 160 auf ungefähr 1.230 Getötete im Jahr 2004 zu rechnen. Auch bei den **Senioren** (2003: 1.329 Getötete) ist für das Jahr 2004 im Gegensatz zum Vorjahr wieder ein rückläufiger Trend zu erwarten: Die Anzahl der Getöteten dieser Altersgruppe wird voraussichtlich um etwa 14% auf weniger als 1.150 sinken.

Altersgruppen

Bei Untergliederung nach den Ortslagen (vgl. Bild 3) zeigen sich klare Unterschiede in der Entwicklung. Auf **Bundesautobahnen** ist mit einem deutlichen Rückgang der Getötetenzahl von über 20% auf ungefähr 630 Getötete zu rechnen (2003: 811 Getötete). Damit sinkt der Anteil der auf Autobahnen Getöteten an allen Getöteten auf annähernd 11%. **Außerorts** (ohne BAB) wird sich die Anzahl der Getöteten mit etwa 11,5% ebenfalls deutlich verringern und damit von 4.156 Getöteten im Jahre 2003 auf unter 3.700 im Jahre 2004 sinken; darunter ist für die außerörtlichen Bundesstraßen (2003: 1.657 Getötete) ein Rückgang auf rund 1450 Getötete absehbar. **Innerorts** wird sich die Anzahl der Getöteten von 1.646 im Jahr 2003 um etwa 14% auf annähernd 1.400 Getötete verringern.

Ortslage

Bildet man aus Getötetenanzahlen und den Fahrleistungen der Kfz Getötetenraten [Getötete je Mrd. Fz-km], so ist in Deutschland für das Jahr 2004 wieder ein deutlicher Rückgang um insgesamt mehr als 13% (Getötetenrate 2003: 9,7) auf 8,4 absehbar. Auf den Bundesautobahnen (Getötetenrate 2003: 3,8) bzw. auf den außerörtlichen Bundesstraßen (2003: 15,3) sind dabei Rückgänge der Getötetenraten um mehr als 20% bzw. knapp 13% zu erwarten.

Getötetenraten

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

VERKEHRS- BETEILIGUNG

Die Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2003: 4.083 Getötete) wird um etwa 13% auf rund 3.550 Getötete sinken, dabei wird die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen von 3.774 Getöteten auf etwa 3.300 zurückgehen.

Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)

Die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern (einschließlich Leichtkrafträder) wird in Deutschland nach dem Anstieg im Vorjahr deutlich sinken. Wie bei den Kraftfahrzeuginsassen sind hier ebenfalls Rückgänge von etwa 13% auf ungefähr 820 Getötete zu erwarten (2003: 946 Getötete).

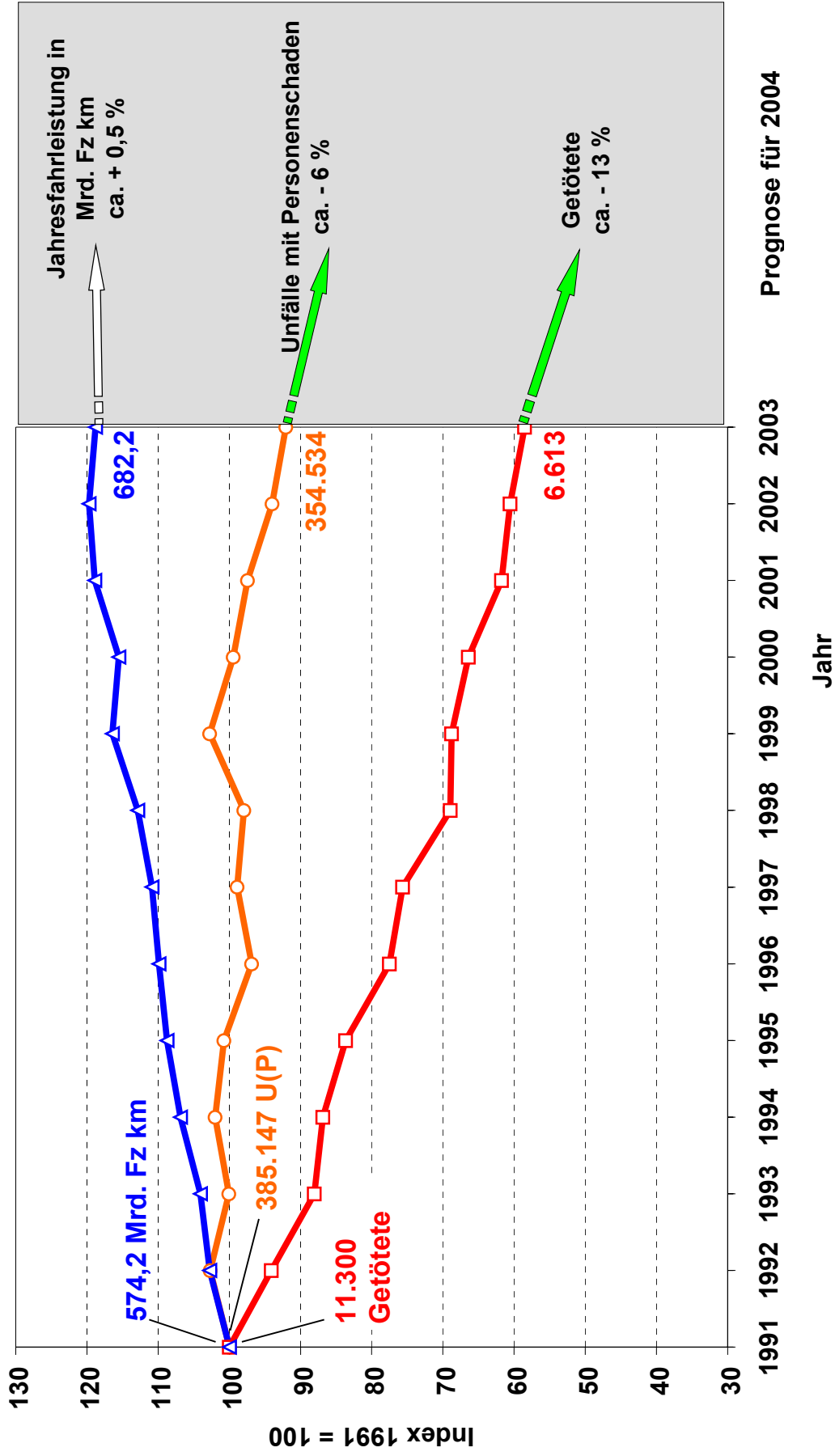
Motorräder

Bezogen auf den Fahrzeugbestand wird sich das bestandsbezogene Risiko "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge (GT/100.000Fz)" für Motorradnutzer im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 15% auf 21,9 ebenfalls deutlich verringern (2003: 25,9). In etwas geringerem Ausmaß verringert sich das bestandsbezogene Risiko für Pkw um rund 13% auf 7,3 (2003: 8,4). Der Vergleich des bestandsbezogenen Risikos der Motorradbenutzer und der Pkw zeigt, dass Motorräder, zumal sie im Mittel erheblich geringere Fahrleistungen aufweisen, für die Fahrer und Mitfahrer weiterhin ein sehr hohes Risiko darstellen, das etwa 3mal höher ist als für Pkw-Insassen.

Bei den Getötetenanzahlen der ungeschützten Verkehrsteilnehmergruppen Moped/Mofa-Fahrer (2003: 134 Getötete) und Radfahrer (2003: 616 Getötete) sind nach den Anstiegen im letzten Jahr (+2,3% bzw. +5,7%) ebenfalls wieder deutliche Rückgänge zu erwarten. Die Anzahl der getöteten Radfahrer wird sich um mehr als 20% auf unter 500 Getötete verringern. Die Anzahl der getöteten Moped/Mofa-Fahrer wird auf ungefähr 110 Getötete sinken. Dagegen ist bei der Anzahl getöteter Fußgänger ein vergleichsweise geringer Rückgang um rund 5% auf etwa 770 absehbar (2003: 812 Getötete).

Moped/Mofa, Radfahrer, Fußgänger

Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung¹⁾, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2004



¹⁾ Quelle: DIW, ab 1994 revidierte Werte

Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1991 bis 2004

Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage

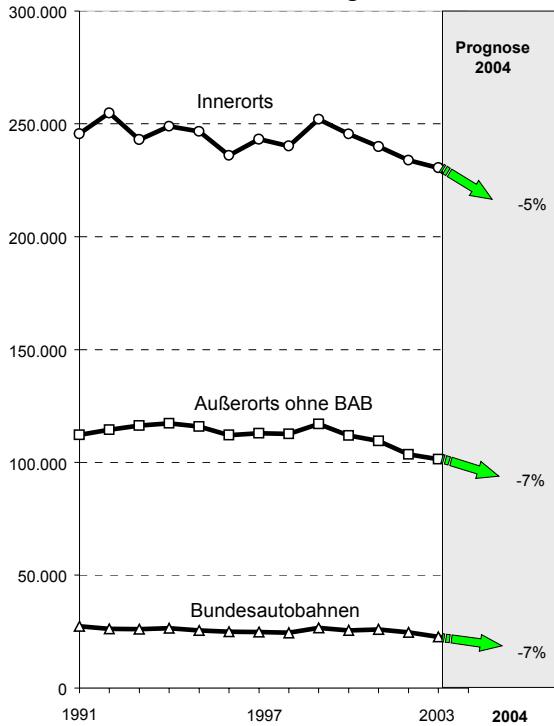


Bild 3: Getötete nach Ortslage

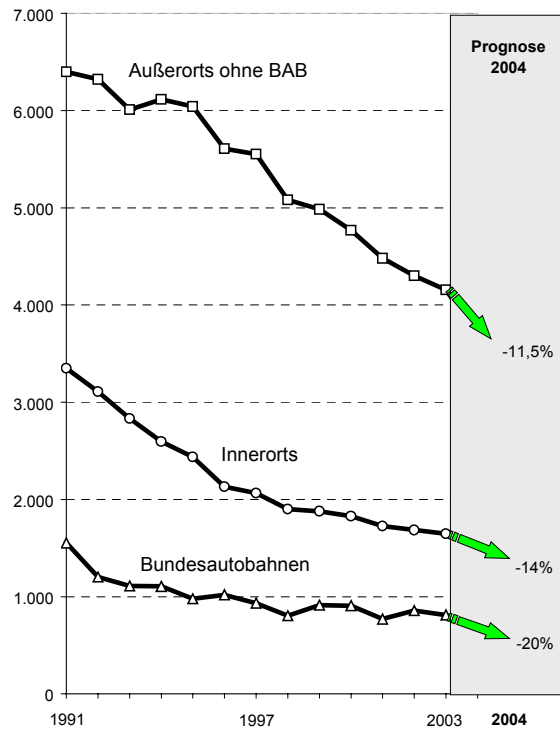


Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung

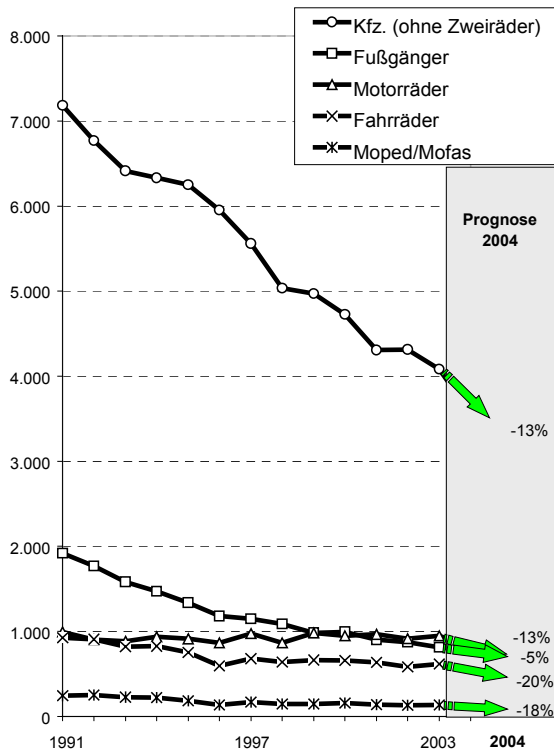


Bild 5: Getötete nach Altersgruppen

