

VCD-Hintergrundpapier zur Verkehrssicherheit

Zahl der Verkehrstoten und Verletzten stagniert seit Jahren! Für mehr Sicherheit im Straßenverkehr!

Stand: 26. August 2019

Ja, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen ist seit 1970 deutlich gesunken. Damals erreichte, nach zwei Jahrzehnten radikaler Politik für das Auto in Deutschland¹ (Bundesrepublik und DDR), die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten mit 21.332 ihren absoluten Höhepunkt. Inzwischen sterben 85 Prozent weniger Menschen im Straßenverkehr als im Jahr 1970. Grund für die Abnahme ist in erster Linie ein Zugewinn an passiver Sicherheit in den Fahrzeugen. Vor allem der Sicherheitsgurt und die Kopfstütze haben die Zahl der Getöteten seit den 70er Jahren deutlich verringert. Es folgten Antiblockiersysteme und Elektronisches Stabilitätsprogramme, in den letzten Jahren kamen weitere Assistenzsysteme für mehr Sicherheit im Auto hinzu. Dazu kam, dass Kinder immer weniger selbständig im Verkehr unterwegs sind. Wegen der Gefahren werden sie von ihren Eltern zu Schule, Sport usw. gefahren (Eltern-Taxi). Mit fatalen Folgen: Kinder erobern so kaum noch eigenständig ihre Umwelt, was zu Sozialisationsdefiziten, fehlender Fitness und Gesundheitsproblemen führt.

Die Autolobby feiert den Rückgang der Verkehrstoten regelmäßig als Erfolg. Doch nach wie vor gibt es tagtäglich unfassbares Leid auf unseren Straßen. Im Jahr 2018 starben 3270² Menschen auf deutschen Straßen. 3270 Freunde, Geschwister, Kinder, Eltern, Großeltern oder Nachbarn, die nie mehr nach Hause zurückkehren werden. Jeden Tag sind im Schnitt neun Verkehrsoffer zu beklagen. Jeder Todesfall im Straßenverkehr betrifft das Leben von 113 Menschen unmittelbar. Das bedeutet Schmerz, Verlust und Trauer für 370.000 Menschen im vergangenen Jahr. Dazu kommen mehr als 395.000 Verletzte. Im Vergleich zu 1970 sind das gerade einmal ein Drittel weniger Verletzte. In der öffentlichen Diskussion ist hauptsächlich die Zahl der Verkehrstoten relevant. Viele Schwerverletzte, die oft nur dank der verbesserten Notfallmedizin überleben, sind jedoch für ihr Leben lang gehandicapt. Das große Leid der direkt Betroffenen wird vernachlässigt.

Die Bundesregierung hat sich der Vision Zero verpflichtet, dem Ziel mittelfristig die Zahl der Verkehrstoten auf null zu senken. Davon ist sie noch meilenweit entfernt. Auch das Zwischenziel, bis 2020 die Verkehrstoten um 40 Prozent gegenüber 2010 zu verringern, wird verfehlt werden. Dazu müsste die Zahl der Getöteten bis 2020 auf etwa 2200 bis 2400 sinken.

Es ist völlig unvorstellbar, dass in irgendeinem anderen gesellschaftlichen Bereich außer im Straßenverkehr mehr als 3.000 Menschen jährlich sterben und mehr als 395.000 Menschen

¹ 1952 wurde in der BRD das Tempolimit von 40 km/h innerorts aufgehoben, das kriegsbedingt von den Nazis eingeführt worden war. Bis 1957 gab es innerorts kein Tempolimit, erst dann wurde Tempo 50 durch einen Bundestagsbeschluss verbindlich.

² Ende Februar 2019 veröffentlichte das Statistische Bundesamt, es habe 2018 3265 Verkehrstote gegeben. Entsprechend wird in Veröffentlichungen und auf Plakaten oft die Zahl 3265 genannt. Inzwischen wurde diese Zahl auf 3270 korrigiert.

verletzt werden. Man stelle sich vor: durch eine Havarie in einer Chemiefabrik sterben bei einem Unglück neun Menschen, über 1.000 werden verletzt. Die Presse wäre voll davon. Und dann passiert dieser Unfall Tag für Tag. Radikale Gegenmaßnahmen wären garantiert die Folge. Doch gegen die nach wie vor viel zu vielen Opfer des Verkehrs wird politisch seit Jahren so gut wie nichts mehr unternommen.

Dabei sank die Zahl der Getöteten im letzten Jahrzehnt kaum noch: seit 2010 gerade einmal um 10 Prozent. Im Vergleich zu 2017 ist die Zahl der Getöteten in 2018 sogar wieder um drei Prozent gestiegen. Auch die Zahl der Schwer- sowie der Leichtverletzten hat seit 2010 wieder zugenommen.

Tabelle 1: Zahl der Getöteten³ 2010 - 2018

Jahr	Getötete
2010	3.648
2011	4.009
2012	3.600
2013	3.339
2014	3.377
2015	3.459
2016	3.206
2017	3.180
2018	3.270

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 2: Zahl der Verletzten 2010 – 2018

Jahr	Schwerverletzte ⁴	Leichtverletzte ⁵	insgesamt
2010	62.620	308.550	371.170
2011	68.985	323.380	392.365
2012	66.279	318.099	384.378
2013	64.057	310.085	374.142
2014	67.732	321.803	388.732
2015	67.706	325.726	393.432
2016	67.426	329.240	396.666
2017	66.513	323.799	390.312
2018	67.913	327.885	395.798

Quelle: Statistisches Bundesamt

³ Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben

⁴ Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden

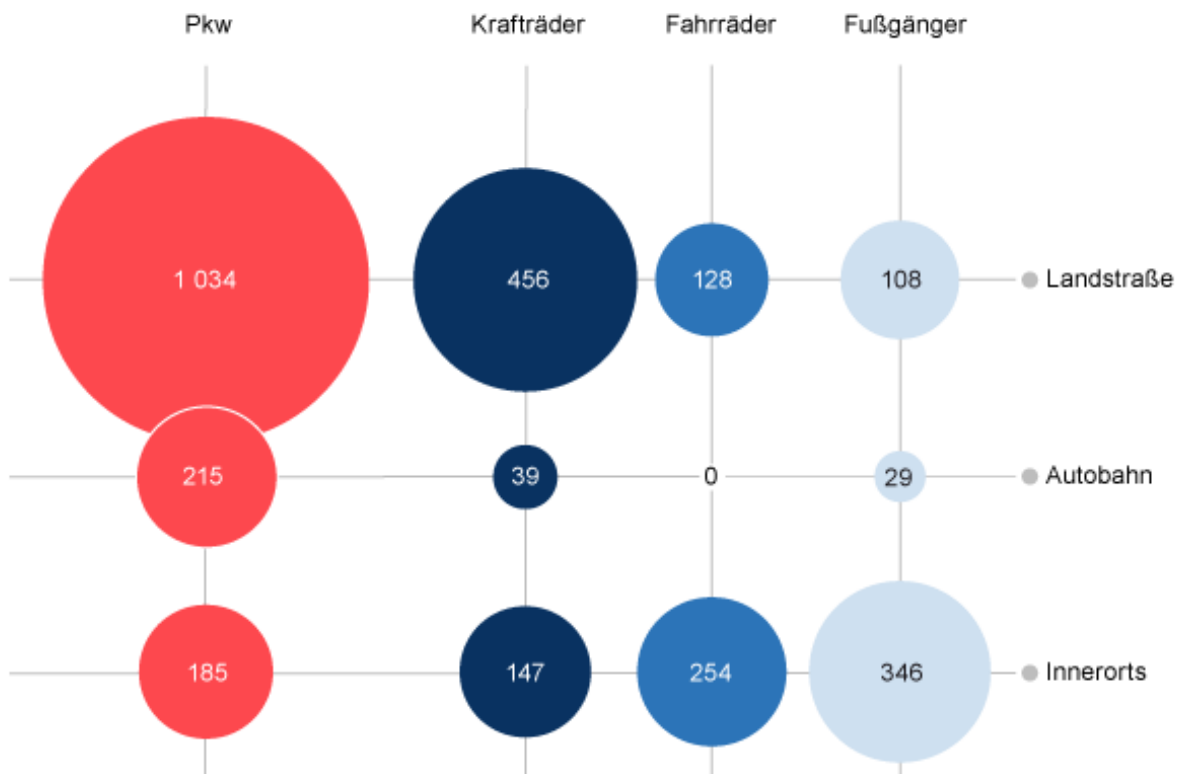
⁵ Alle übrigen verletzten Personen

Die technischen Maßnahmen in den Fahrzeugen führen seit Jahren nicht mehr zu einer Verminderung der Unfallzahlen. Ob und in welchem Maß mehr Assistenzsysteme und die zunehmende Automatisierung die Verkehrssicherheit erhöhen, ist noch ungewiss (mit Ausnahme der Lkw-Abbiege-Assistenten, mehr dazu unten). Zentrales Problem heute ist: Bund, Länder und Kommunen scheuen seit Jahren die Maßnahmen, die die Menschen besser vor Verkehrsunfällen schützen würden: Schärfere Tempolimits, eine konsequente Verbesserung der Infrastruktur für Rad- und Fußgänger und mehr zielgerichtete Kontrollen der Einhaltung von Verkehrsregeln.

Wo verunglücken die Menschen

Die mit Abstand meisten tödlichen Unfälle ereignen sich, wie die untenstehende Grafik zeigt, auf Landstraßen. Die Zahl der Verletzten (vergleiche Tabellen 3 und 4) ist hingegen innerorts besonders hoch. Im Jahr 2018 wurden innerorts 37 Prozent mehr Menschen schwer verletzt als auf Landstraßen. Die Zahl der in Städten und Dörfern Leichtverletzten war mit 220.182 sogar fast drei Mal so hoch wie außerorts.

Graphik 1: Verkehrstote 2017 nach ausgewählten Verkehrsbeteiligungsarten und Ortslagen



Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabellen 3 und 4: Zahl der Verletzten nach Ortslage

Jahr	Schwerverletzte innerorts	Leichtverletzte innerorts	Schwerverletzte außerorts ⁶	Leichtverletzte außerorts
2010	33.262	204.869	24.434	79.732
2011	36.954	217.336	26.808	82.586
2012	35.350	214.959	25.766	80.355
2013	33.843	207.678	25.046	78.373
2014	36.054	217.417	25.971	79.323
2015	35.774	217.786	26.098	81.400
2016	35.482	219.875	25.841	81.523
2017	34.966	215.816	25.573	80.265
2018	35.806	220.181	26.203	80.712

Quelle: Statistisches Bundesamt

Jahr	Schwerverletzte innerorts	Leichtverletzte innerorts	Schwerverletzte außerorts mit BAB ⁷	Leichtverletzte außerorts mit BAB
2010	33.262	204.869	29.358	103.681
2011	36.954	217.336	32.031	106.044
2012	35.350	214.959	30.929	103.140
2013	33.843	207.678	30.214	102.407
2014	36.054	217.417	31.678	104.386
2015	35.774	217.786	31.932	107.940
2016	35.482	219.875	31.944	109.365
2017	34.966	215.816	31.547	107.983
2018	35.806	220.181	32.107	107.704

Quelle: Statistisches Bundesamt

Warum verunglücken die Menschen

Die vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Unfallstatistiken sind ungenau, wenn es um die Unfallursachen geht. Die Ursachen werden von Polizisten in ein Unfallprotokoll eingetragen. Was aus der Statistik jedoch klar hervorgeht ist, dass eine der Hauptursachen für Unfälle die nicht angepasste Geschwindigkeit ist. Viele anders benannte Unfallursachen stehen zudem in unmittelbarem Zusammenhang mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Die Nichtbeachtung der Vorfahrt führt zum Beispiel dann zum Unfall, wenn das vorfahrtberechtigte Fahrzeug zu schnell unterwegs ist. Absturzunfälle hängen fast immer mit der gefährlichen Geschwindigkeit zusammen.

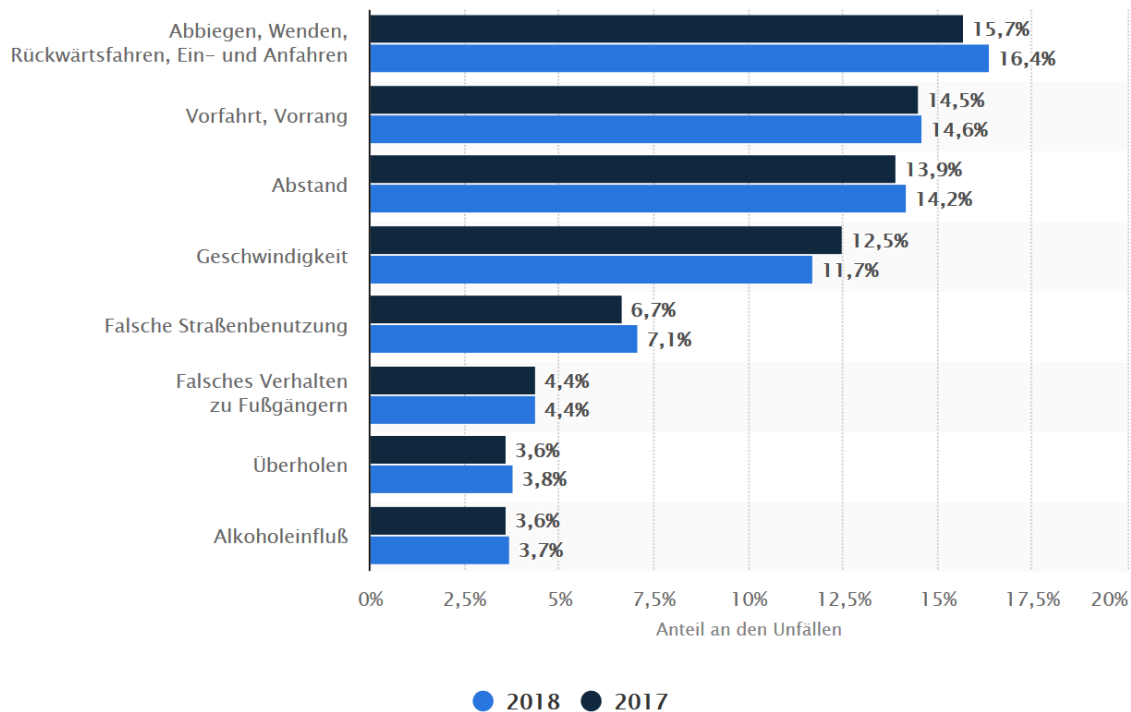
⁶ Ohne Bundesautobahn

⁷ Mit Autobahn

Interessant in diesem Zusammenhang ist ebenfalls, dass die Unfallprotokolle und die daraus abgeleiteten Statistiken zwar „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“ kennen, aber nicht „falsches Verhalten gegenüber Fahrradfahrern“.

Graphik 2 gibt einen Überblick über die Unfallursachen, wie sie aus der Unfallstatistik hervorgehen.

Graphik 2: Verteilung der Fehlverhalten von Fahrzeugführern bei Unfällen im Straßenverkehr mit Personenschaden in den Jahren 2017 und 2018 nach Ursache



Quelle: Statistisches Bundesamt

Verunglückte Fahrradfahrer

Die Zahl der getöteten und verletzten Radfahrer ist zwischen 2010 und 2018 signifikant gestiegen. Im Jahr 2018 wurden 64 Radfahrer mehr im Straßenverkehr getötet als 2010. Bei den Verletzten waren es 23.213 mehr.

Tabelle 5: Verunglückte Fahrradfahrer innerorts und außerorts

Jahr	Verunglückte insgesamt	Getötet	Verletzte	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2010	65.573	381	65.192	12.143	53.049
2011	76.750	399	76.351	14.437	61.914
2012	74.776	406	74.370	13.854	60.516
2013	71.420	354	71.066	13.206	57.860
2014	78.296	396	77.900	14.522	63.378
2015	78.176	383	77.793	14.230	63.563
2016	81.274	393	80.881	14.485	66.396
2017	79.728	382	79.346	14.124	65.222
2018	88.850	445	88.405	15.515	72.890

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 6: Verunglückte Fahrradfahrer innerorts

Jahr	Verunglückte insgesamt	Getötete	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2010	59.253	223	59.030	10.053	48.977
2011	69.348	239	69.109	11.947	57.162
2012	67.689	248	67.441	11.500	55.941
2013	64.579	216	64.363	10.878	53.485
2014	70.863	230	70.633	12.106	58.527
2015	70.883	236	70.647	11.823	58.824
2016	73.474	251	73.223	12.016	61.207
2017	72.225	254	71.971	11.705	60.266
2018	80.035	255	79.780	12.756	67.024

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 7: Verunglückte Fahrradfahrer außerorts

Jahr	Verunglückte	Getötet	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2010	6.320	158	6.162	2.090	4.072
2011	7.402	160	7.242	2.490	4.752
2012	7.087	158	6.929	2.354	4.575
2013	6.841	138	6.703	2.328	4.375
2014	7.433	166	7.267	2.416	4.851
2015	7.293	147	7.146	2.407	4.739
2016	7.800	142	7.658	2.469	5.189
2017	7.503	128	7.375	2.419	4.956
2018	8.815	190	8.625	2.759	5.866

Quelle: Statistisches Bundesamt

Hochrechnungen zufolge, ist jedoch auch die jährliche Verkehrsleistung⁸ des Radverkehrs zwischen 2009 und 2017 um mehr als 25 Prozent gestiegen⁹. Es wird also allgemein mehr Rad gefahren. Setzt man vor diesem Hintergrund die absoluten Zahlen der verunglückten, verletzten und getöteten Radfahrer in Relation zur jährlichen Verkehrsleistung des Fahrrads, zeigt sich, dass das statistische Unfallrisiko (gemessen in Verunglückte pro 1 Mio. Pkm) seit 2009 gesunken ist.

Tabelle 8: Unfallrisiko: Verunglückte, verletzte und getötete Radfahrer pro 1 Mio. Pkm¹⁰

Jahr	Verunglückte pro 1 Mio. Pkm	Verletzte pro 1 Mio. Pkm	Getötete pro 1 Mio. Pkm
2009	2,325	2,31	0,014
2017	1,949	0,246	0,009
Entwicklung 2009 - 2017	-16,176%	-16,066%	-34,108%

Quelle: VCD auf Basis von Hochrechnungen des BMVI und des UBA

Verunglückten 2009 statistisch gesehen 2,3 Radfahrer pro 1 Mio. Personenkilometer, waren dies 2017 noch 1,9. Das ist ein Rückgang um etwa 16 Prozent.

Trotz des gesunkenen statistischen Unfallrisikos ist die absolute Zahl der jährlich getöteten und verletzten Radfahrer, wie beschrieben, im Vergleichszeitraum angestiegen: Bei den Getöteten um mehr als 14% und bei den Verletzten um ganze 26 Prozent. In Puncto Radverkehrssicherheit ist die Bundesrepublik damit 2017 gar weiter vom erklärten Vision-Zero-Ziel entfernt als 2010. Allein im Jahr 2018 wurden 445 Radfahrer getötet und 88.405 verletzt (darunter 15.515 Schwerverletzte sowie 72.890 Leitverletzte). Dabei war laut Unfallstatistik im Jahr 2018 jeder siebte Getötete (insgesamt 445) und jeder fünfte Verletzte (über 80.000) auf Deutschlands Straßen ein Radfahrer oder eine Radfahrerin. Und trotz des gesunken Unfallrisikos ist Fahrradfahren immer noch acht Mal gefährlicher als Pkw-Fahren: So kamen im Jahr 2017 auf 1 Mio. Personenkilometer 1,95 verunglückte Radfahrer und 0,25 verunglückte Autofahrer.¹¹

Da die passive Sicherheit des Fahrrads nur begrenzt erhöht werden kann, muss die Politik, zwecks einer maßgeblichen Senkung des Unfallrisikos und der jährlichen Verunglücktenzahlen, vor allem in den schnellen Ausbau einer radverkehrsfreundlichen Infrastruktur investieren sowie besser Verkehrskontrollen (z.B. Geschwindigkeit, Zweite-Reihe-Parken,

⁸ Die Verkehrsleistung ist eine Maßzahl für die Leistung, die ein Verkehrsmittel erbringt. Sie ist das Produkt der zurückgelegten Strecke und der Menge der beförderten Personen und wird in *Personenkilometer* (Pkm) gemessen. Beispiel: 1 Fahrradfahrer der 10 Km zurücklegt erbringt 10 Pkm, während ein Pkw mit Fahrer und Beifahrer bei einer Fahrt von 10 Km eine Leistung von 20 Pkm erbringt.

⁹ Quelle: VCD auf Basis von Hochrechnungen des BMVI und des UBA. Für die Jahre 2010 bzw. 2018 liegen keine Daten zur Verkehrsleistung vor.

¹⁰ Da es sich bei der zugrunde liegenden jährlichen Verkehrsleistung um Hochrechnungen handelt, ist das statistische Unfallrisiko als grober Richtwert zu verstehen.

¹¹ Vergleiche Tabelle 14, S. 10.

Überholabstand) umsetzen. Nur so kann klima- und sozialverträgliche Mobilität mit dem Fahrrad auch sicher werden.

Verunglückte Fußgänger

Im Jahr 2018 starben 457 Fußgänger im Straßenverkehr und damit knapp mehr Fußgänger als Radfahrer. Besonders gefährdet sind Fußgänger innerorts – hier starben 342 Menschen. Mit 30.471 Verletzten bei den Fußgängern sind dies deutlich weniger als bei den Fahrradfahrern (88.405). Zwar sind Fußgänger viel seltener in einen Unfall verwickelt als Radfahrer, allerdings ist die Gefahr, durch einen Unfall zu sterben bei den Fußgängern deutlich höher.

Tabelle 9: Verunglückte Fußgänger innerorts

Jahr	Verunglückte insgesamt	Getötete	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2011	30.391	428	29.963	7.676	22.287
2012	30.252	388	29.864	7.450	22.414
2013	29.797	393	29.404	7.231	22.173
2014	29.598	368	29.230	7.236	21.994
2015	30.044	377	29.667	7.322	22.345
2016	30.248	356	29.892	7.090	22.802
2017	29.637	346	29.291	6.979	22.312
2018	29.512	342	29.170	6.741	22.429

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 10: Verunglückte Fußgänger außerorts¹²

Jahr	Verunglückte insgesamt	Getötete	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2011	1.771	186	1.585	573	1.012
2012	1.578	132	1.446	512	934
2013	1.567	164	1.403	487	916
2014	1.563	155	1.408	503	905
2015	1.566	160	1.406	470	936
2016	1.545	134	1.411	488	923
2017	1.410	137	1.273	439	834
2018	1.416	115	1.301	451	850

Quelle: Statistisches Bundesamt

¹² Bei den Verunglückten Fußgängern sind Fußgänger-Unfälle auf der Autobahn nicht mitgezählt. Für Fußgänger-Unfälle gibt es verschiedene, nicht exakt abgrenzbare Ursachen: Verirrte, Verwirrte, Autofahrer nach einer Panne, Menschen, die ihren Weg abkürzen wollen. 2018 wurden immerhin 19 Menschen auf der Autobahn getötet, die in die Statistik als Fußgänger eingehen.

Verunglückte Autofahrer

Autofahrer haben den mit Abstand höchsten Anteil an der Verkehrsleistung (in Kilometern). Sie haben auch den höchsten Anteil an Verkehrsopfern und Unfallverursachern.

In absoluten Zahlen sank die Opferzahl der getöteten Pkw-Fahrer von 1.840 im Jahr 2010 auf 1.424 im Jahr 2018. Die Zahl der Verletzten blieb im selben Zeitraum weitgehend gleich und stets über 211.000 Verletzten jährlich. Tabellen 11 und 12 zeigen die detaillierte Entwicklung differenziert nach Ortslage.

Tabelle 11: Getötete Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen

Jahr	Getötete gesamt	Getötet innerorts	Getötet außerorts
2010	1.840	244	1.596
2011	1.986	227	1.759
2012	1.791	217	1.574
2013	1.588	174	1.414
2014	1.575	181	1.394
2015	1.620	217	1.403
2016	1.531	182	1.349
2017	1.434	185	1.249
2018	1.424	180	1.244

Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 12: Verletzte Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen

Jahr	Verletzte gesamt	Verletzte innerorts	Verletzte außerorts
2010	211.556	109.010	102546
2011	215.252	110.144	105108
2012	214.277	111.149	103128
2013	210.993	108.432	102561
2014	215.387	111.627	103760
2015	219.663	111.867	107.796
2016	222.252	112.895	109.357
2017	218.440	110.618	107.822
2018	211.560	106.243	105.317

Insgesamt reduzierte sich die Anzahl der jährlich verunglückten Pkw-Fahrer nur marginal von 213.396 im Jahr 2010 auf 212.984 in 2018, wie aus Tabelle 13 hervorgeht.

Tabelle 13: Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen insgesamt

Jahr	Verunglückte gesamt
2010	213.396
2011	217.238
2012	216.068
2013	212.581
2014	216.962
2015	221.283
2016	223.783
2017	219.874
2018	212.984

Quelle: Statistisches Bundesamt

Der Blick auf die absoluten Zahlen reicht jedoch nicht aus, um die genaue Entwicklung der letzten Jahre nachzuvollziehen, da die jährlichen Gesamtverkehrsleistung des Pkws im Vergleichszeitraum um ca. 2,4 Prozent zurückging¹³ - In anderen Worten gesagt: In Deutschland wurde jährlich insgesamt weniger Auto gefahren. Betrachtet man daher die Zahlen der getöteten, der verletzten und der insgesamt verunglückten Pkw-Fahrer relativ zur Gesamtverkehrsleistung zeigt sich folgendes Bild: Das Risiko bei einer Fahrt mit dem Auto tödlich zu verunglücken sank um ca. 30%. Starben 2009 statistisch gesehen noch 0,0023 Pkw-Fahrer pro einer Millionen Personenkilometer, waren es 2017 noch 0,0016 (Vergleiche Tabelle 14). Dieser leichte Rückgang darf zugleich nicht über das Leid hinwegtäuschen: Noch immer verlieren vier Menschen pro Tag in Deutschland ihr Leben im Auto. Das Risiko verletzt zu werden blieb im gleichen Zeitraum fast konstant bzw. stieg sogar leicht an. Gleiches gilt insgesamt für die relative Wahrscheinlichkeit mit dem Pkw zu Verunglücken.

Tabelle 14: Unfallrisiko: Verunglückte, verletzte und getötete Pkw-Fahrer pro 1 Mio. Pkm

Jahr	Verunglückte pro 1 Mio. Pkm	Verletzte pro 1 Mio. Pkm	Getötete pro 1 Mio. Pkm
2009	0,2483	0,2459	0,0023
2017	0,2504	0,2488	0,0016
Entwicklung 2009 - 2017	+0,83%	+1,13%	-30,34%

Quelle: VCD auf Basis von Statistisches Bundesamt, UBA und Mobilität in Deutschland 2017

Mit Blick auf diese Entwicklung zeigt sich klar, dass die Politik verstärkt handeln muss - Noch immer sterben viel zu viele Autofahrer in Deutschland oder tragen teils schwere Verletzungen davon. Für die Höhe des Unfallrisikos ist hierbei – wie noch beschrieben wird – die gefahrene Geschwindigkeit von höchster Relevanz.

¹³ Zahlen für 2009 und 2017. Quelle: UBA, Mobilität in Deutschland 2017

Verunglückte Kinder

Unfälle mit Kindern gehören nach wie vor zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltages.¹⁴ Im Durchschnitt kam im Jahr 2017 alle 18 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt waren es 29.259 Kinder, die im Jahr 2017 auf Deutschlands Straßen verunglückten (+ 2,5 Prozent gegenüber 2016). Davon starben 61 Kinder, fünf weniger als im Vorjahr. Insgesamt haben Kinder im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil ein geringeres Unfallrisiko als andere Altersgruppen. Der Anteil der Kinder unter 15 Jahren an allen Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen betrug 7,5 Prozent, ihr Bevölkerungsanteil lag bei 13,4 Prozent.

Langfristig betrachtet verlieren glücklicherweise immer weniger Kinder ihr Leben im Straßenverkehr. Wurden in den 1950er Jahren noch über 1.000 getötete Kinder pro Jahr gezählt, sank diese Zahl in den 1990er Jahren auf unter 500 und liegt 2017 bereits das achte Mal bei unter 100 getöteten Kindern. 37,5 Prozent der verunglückten Kinder kam im Jahr 2017 als Insasse in einem Pkw zu Schaden, 33,7 Prozent auf einem Fahrrad und 22,3 Prozent der verunglückten Kinder war zu Fuß unterwegs, als der Unfall passierte. Kleinkinder im Alter bis zu sechs Jahren sind meist im Pkw ihrer Eltern unterwegs, demzufolge verunglücken sie hier am häufigsten (63,8 Prozent im Jahr 2017). Ab dem Schulalter nehmen Kinder mehr und mehr selbstständig als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teil. Dies zeigt sich auch in den Verunglücktenzahlen. Zwar verunglücken Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren immer noch am häufigsten in einem Auto (40,5 Prozent), aber fast jedes dritte verunglückte Kind in diesem Alter war als Fußgänger und fast jedes vierte als Radfahrer unterwegs. 10- bis 14-Jährige verunglückten am häufigsten auf ihrem Fahrrad (48,9 Prozent). Von den im Jahr 2017 getöteten Kindern verloren die meisten als Mitfahrer in einem Pkw das Leben (37,7 Prozent). Als Fußgänger kamen 31,1 Prozent der Kinder ums Leben, 24,6 Prozent als Fahrradfahrer.

Stark betroffen: Generation Ü 65

1996 waren 15,4 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten 65 Jahre oder älter. Das deckt sich fast exakt mit dem Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung. Damals waren 12,9 Millionen Menschen über 65, ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug 16 Prozent.¹⁵ Zweiundzwanzig Jahre später, im Jahr 2018, waren 32 Prozent der Getöteten über 65 Jahre alt, obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 22 Prozent betrug. In dem Vergleichszeitraum von 2010 bis 2018 ist nicht nur der Anteil der verunglückten Senioren bei allen Arten der Verkehrsteilnahme angestiegen, sondern auch die absolute Zahl der getöteten und verletzten Senioren. Und das überproportional zum Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung.

¹⁴ Folgende Abschnitt zitiert aus https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-kinder-5462405177004.pdf?__blob=publicationFile&v=4

¹⁵ <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2016>

Tabelle 15: Verunglückte über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	Verunglückte	Im Auto	Radfahrer	Fußgänger
2010	40.502	19.158	10.671	6.059
2016	50.247	23.644	14.144	7.157
2018	53.245	24.344	15.574	7.033

Quelle: Statistisches Bundesamt, motorisierte Zweiräder nicht aufgeführt

Tabelle 16: Getötete über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	Getötete	Im Auto	Radfahrer	Fußgänger
2010	910	393	197	227
2016	1.049	433	232	278
2018	1.046	407	231	258

Tabelle 17: Schwerverletzte über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	Schwerverletzte	Im Auto	Radfahrer	Fußgänger
2010	10.229	3.897	2.993	2.182
2016	12.803	5.088	3.864	2.424
2018	13.558	5.266	4.194	2.403

Tabelle 18: Leichtverletzte über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	Leichtverletzte	Im Auto	Radfahrer	Fußgänger
2010	29.363	14.868	7.481	3.660
2016	36.395	18.123	10.048	4.455
2018	38.641	18.671	11.149	4.372

Autobahnen

Auf Bundesautobahnen ist die Zahl der Getöteten im Vergleich zu den 1990er Jahren stark zurückgegangen (trauriger Höhepunkt 1991 mit 1552 Todesopfern). Im Vergleich zu 2010 ist die Zahl der Getöteten ähnlich: 232 Menschen verloren im Jahr 2018 ihr Leben auf Autobahnen. Im Jahr 2010 waren es 251.

Bei der Entwicklung der Zahl der Verletzten sieht es auch auf den Autobahnen viel schlechter aus. Deren Zahl stieg seit 2010 deutlich an, bei den Schwerverletzten von 3.642 auf 4.507 im Jahr 2018, bei den Leichtverletzten von 20.614 auf 23.665. Also ein Anstieg von ca. 20 Prozent bei den Schwerverletzten und ca. 13 Prozent bei den Leichtverletzten. Eine deutliche Steigerung der Verletzten bei einem beinahe unveränderten Autobahnnetz. Im internationalen Vergleich steht Deutschland mit ca. drei Getöteten pro 100 Kilometer Streckenlänge nicht gut da. Länder wie Großbritannien, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Dänemark und Finnland haben mit maximal 2,5 einen deutlich niedrigeren Wert.

Tabelle 19: Verunglückte Pkw-Insassen auf Autobahnen

Jahr	Verunglückte auf Autobahnen	Getötet auf Autobahnen	Verletzte insgesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte
2010	24.507	251	24.256	20.614	3.642
2011	24.715	283	24.432	20.463	3.969
2012	24.280	242	24.038	20.001	4.037
2013	25.496	268	25.228	21.185	4.043
2014	26.680	222	26.458	22.108	4.350
2015	28.285	255	28.030	23.449	4.581
2016	29.941	243	29.698	24.892	4.806
2017	29.552	215	29.337	24.688	4.649
2018	28.404	232	28.172	23.665	4.507

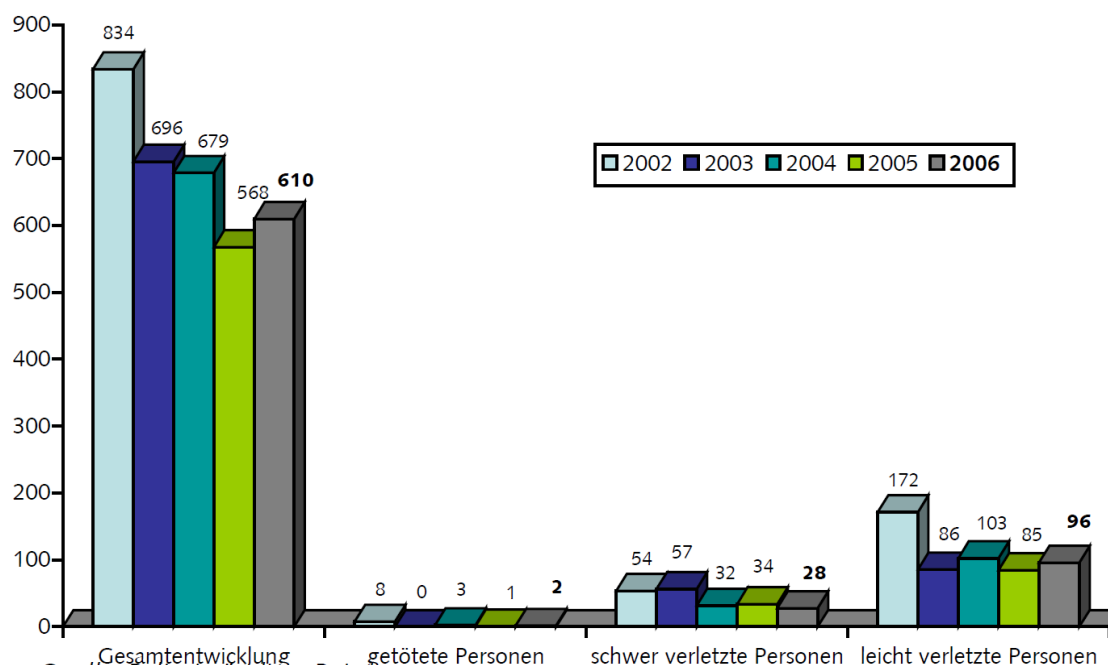
Quelle: Statistisches Bundesamt

Tempolimit auf Autobahnen

Deutschland ist das einzige Industrieland, das kein generelles Tempolimit auf Autobahnen hat. Auf 70 Prozent der deutschen Autobahnkilometer darf unbegrenzt gerast werden.

Bis heute wird das Tempolimit auf Autobahnen von der Autolobby erfolgreich bekämpft. Bundesweite wissenschaftliche Untersuchungen zu den negativen Effekten unbegrenzter Geschwindigkeit sowie den Vorteilen eines Tempolimits wurden seit den 1970er Jahren vom Bundesverkehrsministerium nicht mehr in Auftrag gegeben. In dieser wichtigen Frage um Leben und Tod haben wir es mit einem forschungspolitischen Loch zu tun. Dabei belegen konkrete lokale Beispiele die positiven Effekte eines Tempolimits. Zum Beispiel veranlassten hohe Unfallzahlen auf der Bundesautobahn A 24 zwischen Berlin und Hamburg die Behörden, ab Dezember 2002 zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Autobahndreieck Wittstock auf einem Streckenabschnitt von 62 Kilometern Länge ein Tempolimit von 130 km/h zu verordnen. Die Ergebnisse sind eindeutig. Die Zahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten war in jedem nachfolgenden Jahr deutlich niedriger als 2002, dem letzten Jahr ohne Tempolimit. In den vier Jahren von 2003 bis 2006 wurden insgesamt sechs Menschen getötet, allein im Jahr 2002 waren es acht. Noch viel aussagekräftiger ist wegen der höheren Fallzahlen die Statistik der Verletzten: Durch das Tempolimit wurde fast eine Halbierung der Verletztanzahl erreicht.

Graphik 3: Unfallentwicklung auf der BAB 24 (AD Havelland – AD Wittstock)



Quelle: Polizeipräsidium Potsdam

Auch internationale Studien sprechen eindeutig für ein Tempolimit. Nilsson (2004) kommt zu dem Ergebnis, dass die Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um fünf Prozent zu einer Minderung der Unfälle um zehn und sogar zu einer Reduzierung der tödlichen Unfälle um 20 Prozent führt. Umgekehrt gilt diese Formel auch für die Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeit.

In Brandenburg wurden im Jahr 2007 die Unterschiede im Geschwindigkeitsniveau auf unlimitierten und limitierten Streckenabschnitten untersucht. Die durchschnittlich gefahrenen Pkw-Geschwindigkeiten betragen auf unlimitierten vierstreifigen Abschnitten 137 km/h, bei sechsstreifigen Abschnitten 142 km/h. Auf Autobahnabschnitten mit einem Tempolimit von 130 km/h sanken die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf 127 km/h (vierstreifig) und 132 (sechsstreifig). Bei Tempolimitierung auf 120 km/h sanken die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf 117 (vierstreifig) und 122 (sechsstreifig).¹⁶ Diese Zahlen sind eindeutig.

Der VCD fordert ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen. Das Limit von 120 km/h bedeutet laut der Nilsson-Formel unter Berücksichtigung der Zahlen aus Brandenburg im Vergleich zu 130 km/h eine Reduzierung der Unfallhäufigkeit um 20 Prozent, eine Minderung der Zahl der Getöteten gar um 40 Prozent. Außerdem reduziert sich der Ausstoß des

¹⁶ Scholz, u.a., 2007

Treibhausgas CO₂ bei einem Tempolimit von 120 km/h um drei Millionen Tonnen pro Jahr – und das sofort und umsonst.¹⁷ Bei Tempo 130 wird dieser Effekt halbiert.

Und völlig klar ist: Die Einhaltung von Tempolimits muss kontrolliert werden.

Weitere Informationen zum Tempolimit auf finden Sie auch in unserem „VCD-Hintergrund: Tempolimit auf Autobahnen für Verkehrssicherheit und Klimaschutz“¹⁸.

Landstraßen

Die Schlussfolgerungen zur Relevanz des gefahrenen Tempos und der Befolgungsrates von verordneten Tempolimits gilt sowohl für Autobahnen als auch für Landstraßen. Unter diesem Begriff werden alle Außerortsstraßen (Bundes-/Landes- und Kreisstraßen), die nicht als Autobahn klassifiziert sind, zusammengefasst. Unstrittig ist, dass niedrigere Geschwindigkeiten die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere senken.

Auf den Landstraßen ist die Zahl und der Anteil schwerer Unfälle besonders hoch: wegen der hohen Geschwindigkeiten der schnellsten Fahrzeuge und der großen Tempounterschiede aller Fahrzeuge auf den Landstraßen – von Trecker, Fahrrad, Lkw, Pkw bis Sportwagen, wegen zahlreicher Überhol- und Kreuzungsunfälle und wegen Hindernissen am Straßenrand (die sogenannten Baumunfälle). Die Zahl der Getöteten sank von 2207 im Jahr 2010 auf 1795 im Jahr 2017 und 1.866 im Jahr 2018. Tabelle 3 zeigt, dass die Zahl der Verletzten auch auf den Landstraßen angestiegen ist. Auf Landstraßen ist die Zahl getöteter und verletzter Motorradfahrer im Vergleich zu den anderen Ortschaften überproportional hoch.

Eine Detailanalyse der Unfalldatenbank der Unfallforschung der Versicherer zeigt, dass sich zwei Drittel der Landstraßenunfälle (n= 695 Unfälle mit 142 Getöteten) mit schweren Unfallfolgen (Schadensaufwand > 20.000 Euro) bei Geschwindigkeiten unterhalb von 80 km/h ereignen. Bei Geschwindigkeiten über 100 km/h ereignen sich zwar nur sieben Prozent der Landstraßenunfälle. Hierbei sind jedoch 28 Prozent der Getöteten zu verzeichnen. Im Geschwindigkeitsbereich von 80 bis 100 km/h ereignen sich 25 Prozent der Unfälle mit 32 Prozent der Getöteten.¹⁹ Das spricht eindeutig für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine angemessene Kontrolldichte. Auch für Fahrradfahrer sind viel befahrene Landstraßen äußerst gefährlich, dort braucht es dringend abgetrennte Fahrradwege.

VCD Forderungen für mehr Verkehrssicherheit

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel von Null Verkehrstoten gesetzt („Vision Zero“). Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat sich zu Beginn seiner Amtszeit zu Vision Zero bekannt: „Jeder Tote im Verkehr ist einer zu viel. Die Bundesregierung verfolgt eine Null-Verkehrstote-Strategie, durch die wir Jahr für Jahr die Zahl der Todesopfer

¹⁷ Umweltbundesamt und eigene Berechnungen

¹⁸ Verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrssicherheit/Tempolimit_auf_Autobahnen/VCD_Tempolimit_finNEU.pdf

¹⁹ Quelle DVR: www.dvr.de/dvr/beschluesse/2014-hoehstgeschwindigkeiten-auf-landsstrassen-und-ueberholverbote.html

im Straßenverkehr absenken wollen“, sagte Scheuer im März 2018. Aber Deutschland ist nach wie vor das einzige Land in Europa ohne ein Tempolimit auf Autobahnen. Scheuer hat 2019 die Diskussion um die Einführung eines Tempolimits als „gegen jeden Menschenverstand“ bezeichnet.

Wir nehmen ihn beim Wort: Der VCD fordert die Bundesregierung auf, umgehend konkrete Maßnahmen einzuleiten, um so schnell wie möglich Menschenleben im Straßenverkehr zu retten. Die Zahl der Toten und Verletzten kann durch geringere Geschwindigkeiten von Pkw und Lkw und durch eine sichere Straßengestaltung deutlich gesenkt werden. Wir fordern eine Regelgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern innerorts (mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen mit hinreichender Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer). Wir fordern eine Senkung des Tempolimits von derzeit 100 km/h auf 80 km/h auf Landstraßen mit einer Breite von bis zu sechs Metern, Tempo 70, wenn kein begleitender Radweg vorhanden ist und ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen. Solange Tempo 30 nicht flächendeckend zur Regelgeschwindigkeit innerorts wird, muss für alle Hauptstraßen, die keinen abgetrennten Radweg haben, aus Gründen der Verkehrssicherheit sofort Tempo 30 verordnet werden.

Radwege, Straßenkreuzungen und Wege für Fußgänger müssen konsequent so aus- und umgebaut werden, dass Unfälle aufgrund verbesserter Sichtbarkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer auf ein Minimum reduziert werden können. Laut Unfallforschung der Versicherer könnten Abbiege-Assistenten 60 Prozent der Lkw-Fahrradunfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw verhindern. Darum müssen Abbiege-Assistenten für neue Lkw schnellstmöglich Pflicht werden. Auch für Lkw in Betrieb muss die Nachrüstung sicherheitsrelevanter Assistenzsysteme verpflichtend werden. Die finanzielle Förderung für die Nachrüstung von Abbiege-Assistenten wurde erst im Juni 2019 ausgeweitet. Nun kann keine Ausrede mehr gelten. Lkw ohne Abbiege-Assistenten haben nichts in den Städten verloren. Der Bund muss schnell die entsprechende Gesetzesgrundlage beschließen, die es Kommunen erlaubt, Lkw ohne entsprechende Sicherheitstechnik die Durchfahrt zu verbieten.

Vor dem Hintergrund von Gesundheit, Klimaschutz und Verkehrssicherheit ist ein weiterer Zuwachs des Radverkehrs unbedingt zu ermöglichen. Dafür braucht es mehr Flächen für einen sicheren und leicht zugänglichen Radverkehr sowie eine „fehlerverzeihende“ Infrastruktur, die Personengruppen unabhängig von Alter und Fähigkeiten zum Fahrradfahren motiviert, die bislang noch nicht auf das Fahrrad gestiegen sind oder selten fahren.

Kinder und Jugendliche brauchen einen Straßenraum, der für Bewegung und Spiel genutzt werden kann und in dem sie selbständig unterwegs sein können. Dringend muss der Verkehr deswegen übersichtlicher und verlangsamt werden (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit). Kinder müssen (trotz ihrer geringeren Körpergröße) sehen können und gesehen werden. Der VCD setzt sich zudem für die fortlaufende Förderung der selbständigen Mobilität von Kindern bereits ab dem Kita-Alter ein. Die tägliche Übung im Straßenraum leistet einen wesentlichen Beitrag zu ihrer Sicherheit. Ohne diese Fähigkeiten, erhöht sich das Risiko zu verunglücken. Durch tägliches Üben von Kindergartenbeinen an, können Kinder Kompetenzen zur Bewältigung des komplexen Verkehrsgeschehens erwerben und sich so sicher im Verkehr bewegen.

Weitere Forderungen des VCD:

- Systematische Schaffung eines Radverkehrsnetzes sowie einer Radverkehrsinfrastruktur innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften
- Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: Integration des subjektiven Sicherheitsempfindens in Planungsprozesse und Schaffung einer Radverkehrsinfrastruktur, die es allen Nutzergruppen – vom Kind bis zum älteren Menschen – mit unterschiedlichen Radmodellen ermöglicht, sicher und entspannt mit dem Rad unterwegs zu sein
- Ampelschaltungen müssen an die Bedürfnisse und Geschwindigkeiten nicht nur von Autofahrern, sondern auch an die von Fußgängern und Radfahrern ausgerichtet sein.
- Bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Kurzfristig: eine fußgänger- und fahrradfreundliche Reform der Straßenverkehrsordnung mit Fokus auf Verkehrssicherheit und Vergrößerung lokaler Handlungsspielräume
- Mittelfristig: Reform der Straßenverkehrsgesetze zur Schaffung eines Rechtsrahmens, der auch zu den deutschen Nachhaltigkeits- und Klimaschutzzielen passt
- Anhebung der Bußgelder für Falschparker auf 100 Euro plus einen Punkt in Flensburg. Dazu gehört Parken in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen oder innerhalb der 5-Meter Parkverbotszone an Straßenecken
- Vermehrte Kontrolle: Geschwindigkeit, Rotlichtverstöße, Falschparken, Abstand
- Ausweitung der herkömmlichen Verkehrserziehung –hinzu einer nachhaltigen Mobilitätsbildung
- Reform der Fahrausbildung und -lehrausbildung

Alle diese und weitere Maßnahmen müssen von der Bundesregierung zu einem Vision-Zero-Programm und zu einem bundesweiten Mobilitätsgesetz zusammengeführt werden.

Autor:

Gerd Lottsiepen • ehem. Verkehrspolitischer Sprecher des VCD

Co-Autor*innen:

Vera Storre, Lukas Weber

Layout:

Lukas Weber

Kontakt:

Michael Müller-Görnert, Verkehrspolitischer Sprecher des VCD • Telefon 030/28 03 51-19 • michael.mueller-goernert@vcd.org • presse@vcd.org

Der ökologische Verkehrsclub VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität einsetzt. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben. Seit 1986 kämpft der VCD für ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander zwischen allen Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind. Dafür arbeitet er vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 140 Kreisverbänden und Ortsgruppen. Rund 55.000 Mitglieder, Spender und Aktivistinnen unterstützen die Arbeit des VCD für eine zukunftsfähige Mobilität.