

Zahl der Verkehrstoten stagniert, Zahl der Verletzten steigt! Für mehr Sicherheit im Straßenverkehr!

Stand: 14. Juni 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.

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

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 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 Verletzten hat seit 2010 wieder zugenommen.

Tabelle 1: Zahl der Getöteten³ seit 2010

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

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

2017	66.513	323.799	390.312
2018	67.913	327.885	395.798
Durchschnitt	66.581	320.951	387.444

Quelle: Statistisches Bundesamt

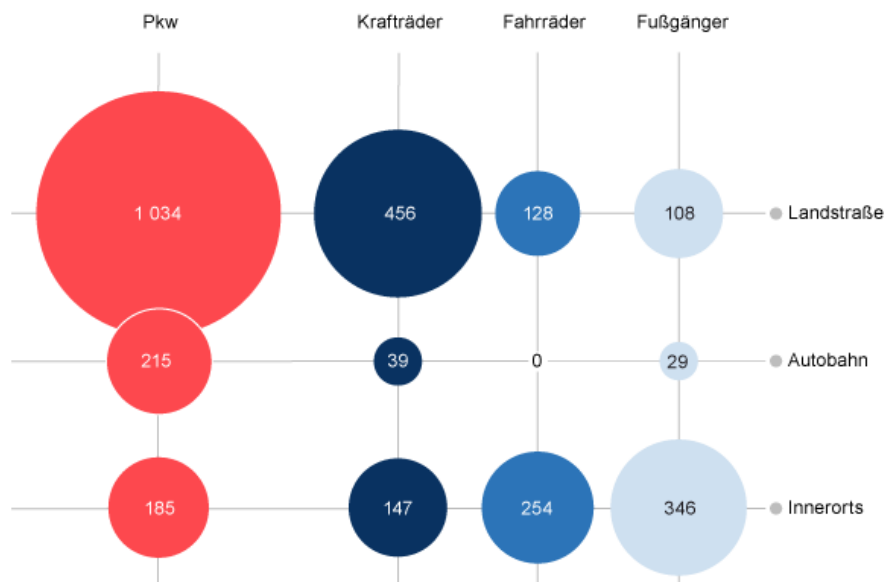
Die technischen Maßnahmen in den Fahrzeugen führen seit Jahren nicht mehr zu einer Verminderung der Unfallzahlen. Ob und in welchem Maß mehr Assistenzsysteme und die zunehmende Automatisierung die Verkehrssicherheit erhöhen, ist noch ungewiss (mit Ausnahme der Lkw-Abbiege-Assistenten, mehr dazu unten). 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 unten stehende Grafik zeigt, auf Landstraßen. Die Zahl der Verletzten 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 zu 80.712 sogar fast drei Mal so hoch wie außerorts.

Verkehrstote 2017

nach ausgewählten Verkehrsbeteiligungsarten und Ortslagen



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

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 gefahrenen Geschwindigkeit zusammen.

⁶ Ohne Bundesautobahn

⁷ Mit Autobahn

Fehlverhalten der Fahrzeugführer 2017

Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr, in %



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

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

Verunglückte Fahrradfahrer

Für Radfahrer ist der Verkehr seit 2010 deutlich unsicherer geworden. Die Anzahl der getöteten Radfahrer ist 2018 im Vergleich zu den Jahren davor angestiegen (2010: 381 Getötete, 2018: 445 Getötete). Die Anzahl der verletzten Fahrradfahrer ist deutlich und zwar um fast 23.000 angestiegen. Rund zwei Drittel der getöteten Radfahrer waren innerorts unterwegs, die Zahl der verletzten Radfahrer ist in den Städten und Dörfern neunmal so hoch wie außerorts. Die Zahl der durch rechts abbiegende Lkw getöteten Fahrradfahrer steigt an: Von 28 in 2013 auf 38 in 2017 (Quelle ADFC).

Nach vorläufigen Zahlen war im Jahr 2018 jeder siebte Getötete (insgesamt 445) und jeder vierte Verletzte (über 80.000) auf Deutschlands Straßen ein Radfahrer oder eine Radfahrerin.

Tabelle 5: Verunglückte Fahrradfahrer innerorts und außerorts

	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

	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

	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

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 rund 29.000 Verletzten bei den Fußgängern sind dies deutlich weniger als bei den Fahrradfahrern (80.000). 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 7: Verunglückte Fußgänger innerorts

	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 8: Verunglückte Fußgänger außerorts⁸

	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

Verunglückte Autofahrer

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

Die Zahl der getöteten Autofahrer sank von 1.840 im Jahr 2010 auf 1.420 im Jahr 2018. Die Zahl der Verletzten ist im Vergleichszeitraum von 211.556 im Jahre 2010 auf 211.413 im Jahr 2018 kaum merkbar zurückgegangen. Der leichte Rückgang der Opferzahlen darf nicht über das Leid hinweg täuschen: Noch immer verlieren vier Menschen pro Tag in Deutschland ihr Leben im Auto.

⁸ 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.

Beim Autofahren ist – wie noch beschrieben wird – die gefahrene Geschwindigkeit von höchster Relevanz für die Unfallzahlen.

Tabelle 9: Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen – ohne Autobahn

Jahr	Getötet innerorts	Getötet außerorts	Schwerverletzte innerorts	Leichtverletzte innerorts	Schwerverletzte außerorts	Leichtverletzte außerorts
2010	244	1.596	8.390	100.620	19.127	83.419
2011	227	1.759	8.841	101.303	20.587	84.521
2012	217	1.574	8.574	102.575	20.277	82.851
2013	147	1.414	8.432	100.000	19.830	82.731
2014	181	1.394	8.683	102.944	20.321	83.439
2015	217	1.403	8.812	103.055	20.774	87.022
2016	182	1.349	8.967	103.928	20.867	88.490
2017	185	1.249	9.014	101.604	20.481	87.341
2018	178	1.242	8.805	97.337	20.059	85.212

Tab. 10: Pkw-Insassen auf Autobahnen

	Getötet auf Autobahnen	Verunglückte auf Autobahnen	Verletzte insgesamt	Schwerverletzte
2010	251	24.507	24.256	3.642
2011	283	24.715	24.432	3.969
2012	242	24.280	24.038	4.037
2013	268	25.496	25.228	4.043
2014	222	26.680	26.458	4.350
2015	255	28.285	28.030	4.581
2016	243	29.941	29.698	4.806
2017	215	29.552	29.337	4.649

Verunglückte Kinder

Unfälle mit Kindern gehören nach wie vor zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltages.⁹ 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

⁹ Folgende Abschnitt zitiert aus https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-kinder-5462405177004.pdf?__blob=publicationFile&v=4

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.¹⁰ 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.

Tabelle 10: Verunglückte über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme ¹¹

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

¹⁰ <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2016>

¹¹ Quelle: Statistisches Bundesamt

Tabelle 11: 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 12: 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 13: 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: 424 Menschen verloren im Jahr 2018 ihr Leben auf Autobahnen. Im Jahr 2010 waren es 430.

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 4.924 auf 5.904 im Jahr 2018, bei den Leichtverletzten von 23.949 auf 26.992. Also ein Anstieg von ca. 20 Prozent bei den Schwerverletzten und 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.

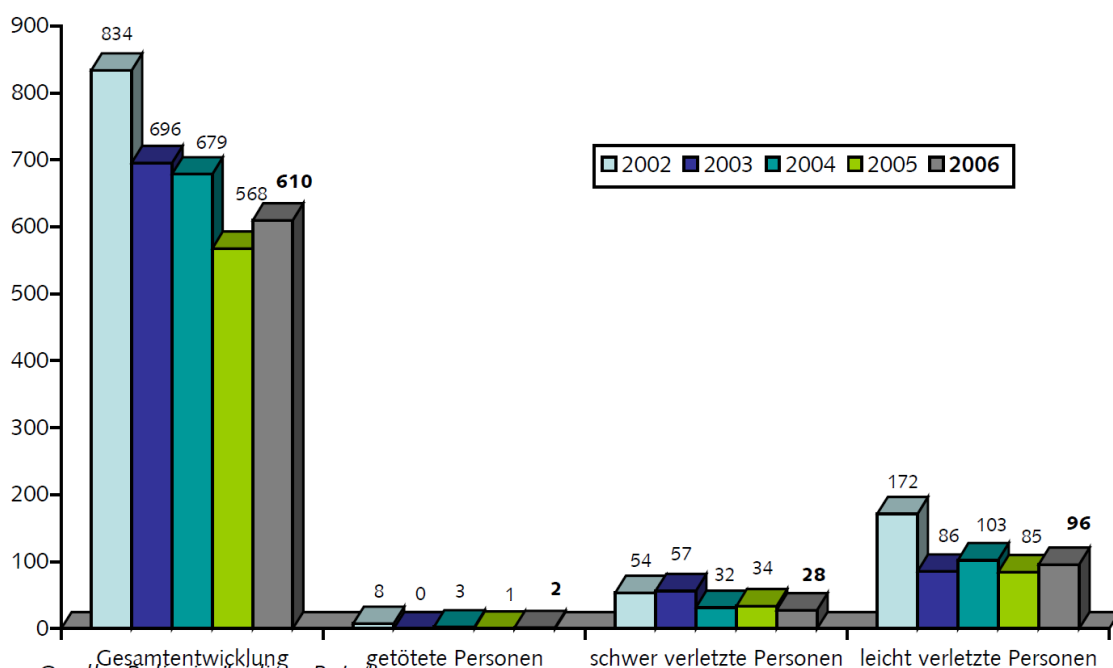
Tempolimit auf Autobahnen

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 nachfolgendem 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 Verletztetenzahl erreicht.

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).¹² 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 Treibhausgases CO₂ bei einem Tempolimit von 120 km/h um drei Millionen Tonnen pro Jahr – und das sofort und umsonst.¹³ Bei Tempo 130 wird dieser Effekt halbiert.¹⁴

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

Landstraßen

Die Schlussfolgerungen zur Relevanz des gefahrenen Tempos und der Befolgungsrate 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 Ortslagen 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 (Schadenaufwand > 20.000 Euro) bei Geschwindigkeiten unterhalb von 80 km/h ereignen. Bei Geschwindigkeiten über 100 km/h ereignen sich zwar nur sieben Prozent der

¹² Scholz, u.a., 2007

¹³ Umweltbundesamt und eigene Berechnungen

¹⁴ Siehe zum Tempolimit auf Autobahnen das VCD-Hintergrundpapier vom April 2019 unter www.vcd.org/themen/verkehrssicherheit/tempolimit-auf-autobahnen

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.¹⁵

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 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

¹⁵ Quelle DVR: www.dvr.de/dvr/beschluesse/2014-hoehchstgeschwindigkeiten-auf-landstrassen-und-ueberholverbote.html

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 Klimaschutzziele 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.

Kontakt:

Gerd Lottsiepen, Verkehrspolitischer Sprecher des VCD • Telefon 030/280351-11 •
gerd.lottsiepen@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.