

2

Verkehrsunfälle und deren Ursachen

Aufgrund des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz) sind bei Verkehrsunfällen, bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist, oder bei schwerwiegenden Unfällen mit nur Sachschaden, die Unfallursachen durch den sachbearbeitenden Polizeibeamten zu erheben. Dabei unterscheidet man personenbezogenes Fehlverhalten (z.B. Vorfahrtsmissachtung, nicht angepasste Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit) sowie allgemeine Ursachen (z. B. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse).

Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden lag bei 84 % der Unfälle ein Fehlverhalten des Fahrzeugführers vor, bei 3,7 % ein Fehlverhalten eines Fußgängers. Allgemeine Ursachen waren bei 12 % der Verkehrsunfälle ur-

**Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden
im Straßenverkehr 2010 in Prozent**

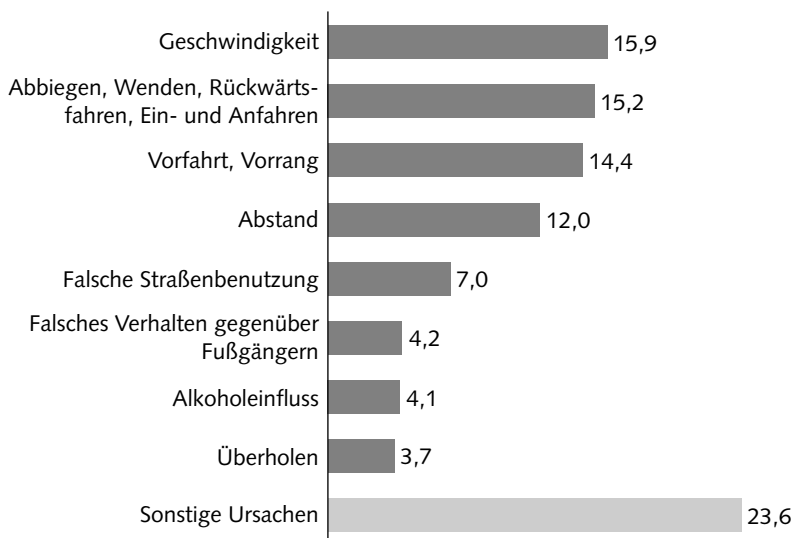


Abbildung 6: Statistisches Bundesamt 2011, Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2011, Seite 25

sächlich und bei nur 0,9 % der Unfälle mit Personenschaden waren technische Mängel/Wartungsmängel für den Unfall verantwortlich. Bei 87,7 % lag also ein menschliches Fehlverhalten vor.

Interessant ist, dass bereits 1929 der Psychologe Narziß Ach 90 % der Verkehrsunfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückführte.

Hauptunfallursache Nummer 1 war 2010 die nicht angepasste Geschwindigkeit.

Zusammen mit Fehlverhalten aus den §§ 8, 9, 10, 18 StVO waren diese Verkehrsverstöße für 45,4 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden verantwortlich.

Die nicht angepasste Geschwindigkeit lag nicht nur in Bezug auf die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in der Statistik auf Platz 1, sondern auch bei der Schwere der Folgen der Verkehrsunfälle.



Abbildung 7: Statistisches Bundesamt 2011, Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2011, Seite 26

So war das Risiko, bei einem Verkehrsunfall mit nicht angepasster Geschwindigkeit tödlich zu verunglücken, mehr als dreimal so hoch als bei einer Vorfahrtsverletzung. Auch Alkoholunfälle weisen ein extrem hohes Risiko auf, bei dem Verkehrsunfall getötet zu werden.

Die Verkehrsbeteiligung, die die höchste Lebensgefahr im Straßenverkehr birgt, ist die des Motorradfahrers/-mitfahrers. Hierbei verliefen 2,35 % der Unfälle mit Personenschaden tödlich. Bei Mofa-/Mopedfahrern war das Risiko mit 0,43 % am niedrigsten.

Dennoch verläuft die Zahl der tödlich verletzten Motorradfahrer in Bezug auf den Fahrzeugbestand rückläufig. Auch das Motorradfahren ist auf Deutschlands Straßen sicherer geworden, betrachtet man die Anzahl der zugelassenen Krafträder in Bezug auf die tödlich verunglückten Motorradfahrer.

**Risiko in % bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden getötet zu werden,
in Abhängigkeit der Verkehrsbeteiligung**

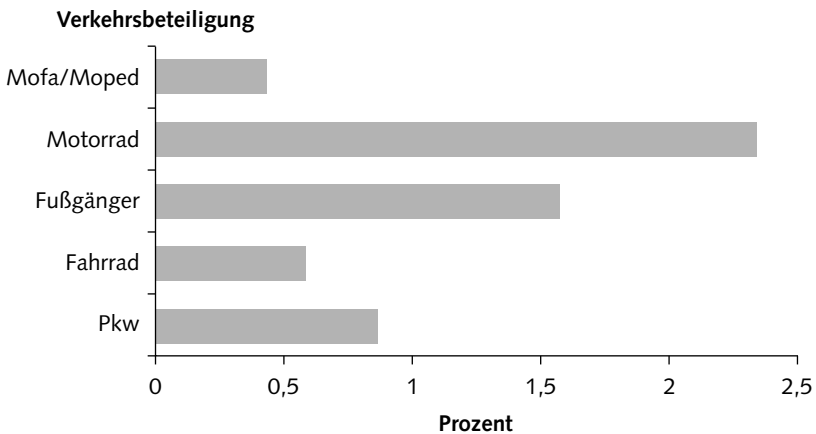


Abbildung 8: Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls abhängig vom Verkehrsmittel

2.1 Risiko-Altersgruppen

2.1.1 Kinder (0–14 Jahre)

Mangelnde Erfahrung im Straßenverkehr, geringeres Reaktionsvermögen und Schwierigkeiten, Entfernungen und Geschwindigkeiten einzuschätzen, machen Kinder zu schwachen Verkehrsteilnehmern mit einem hohen Risikopotenzial.

Im Vergleich zum Vorjahr verunglückten zwar 7,2 % Kinder weniger im Straßenverkehr, jedoch kamen 16 % dabei mehr ums Leben als 2009.

49 % kamen als Insassen eines Pkw ums Leben, 27 % als Fußgänger und 19 % als Fahrradfahrer. Die meisten Verkehrsunfälle mit verunglückten Kindern als Fußgänger und Fahrradfahrer ereigneten sich auf dem Schulweg. Trotzdem ist das Risiko für Kinder, im Straßenverkehr zu verunglücken, mit 7,6 % der Verkehrsunfälle bei 13 % an der Gesamtbevölkerung nicht ausgesprochen hoch.

2.1.2 Jugendliche (15–17 Jahre)

Jugendliche kommen nicht nur wie Kinder als Fußgänger, Fahrradfahrer und Mitfahrer im Straßenverkehr vor, sondern ebenso als Fahrzeugführer von Mofas, Klein- und Leichtkrafträdern und von Pkw. Mit der steigenden Mobilität steigt auch das Unfallrisiko. Ihr Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, ist dreimal so hoch wie bei der Vergleichsgruppe der Kinder. Der Rückgang der Getöteten im Vergleich zum Vorjahr ist jedoch bei den Jugendlichen am größten (–24 %).

Unfallursache Nummer eins ist ebenfalls die nicht angepasste Geschwindigkeit.

2.1.3 Junge Erwachsene (18–24 Jahre)

Die Altersgruppe der jungen Erwachsenen unterliegt dem größten Unfallrisiko innerhalb der Bevölkerung. Fast 19 % aller Verkehrstoten gehörten dieser Altersgruppe an, obwohl der Anteil an der Gesamtbevölkerung bei nur 8,3 % lag. Erfreulicherweise ist jedoch auch hier ein Rückgang der Verunglückten und der Getöteten zu verzeichnen.

74 % verloren ihr Leben in einem Pkw, wovon wiederum 72 % den Pkw selbst lenkten. 15 % starben als Motorradfahrer/-mitfahrer, 6 % als Fußgänger.

2.1.4 Senioren (ab 65 Jahre)

Aufgrund der demografischen Entwicklung in Deutschland ist der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung stetig gestiegen und beträgt zurzeit 21 %. Außerdem haben sich die Mobilitätsgewohnheiten der Senioren ver-

ändert und die Nutzung des Pkw bis ins hohe Alter stellt keine Seltenheit mehr dar.

In Bezug auf die Verkehrsbeteiligung verunglückten fast die Hälfte aller Senioren als Pkw-Fahrer/-in, bzw. Mitfahrer/-in. Auch bei den Senioren ist ein Rückgang der Verunglückten und Getöteten zu verzeichnen.

Eine Ausnahme stellt die Benutzung eines Kraftrades dar: hier stieg die Zahl der Getöteten um 77 % (von 22 auf 39). Auch diese Entwicklung ist ein Indiz für sich verändernde Mobilitätsgewohnheiten in diesem Altersbereich.

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, ist bei den Senioren nach den jungen Erwachsenen am zweithöchsten. Besonders hoch ist dieses Risiko bei den Senioren ab 75 Jahren. Ursachen hierfür könnten die geringere körperliche Widerstandskraft im Falle von schweren Verletzungen sowie die Abnahme der Reaktionsfähigkeit sein.

Getötete im Straßenverkehr nach Altersgruppen
je 1 Million Einwohner

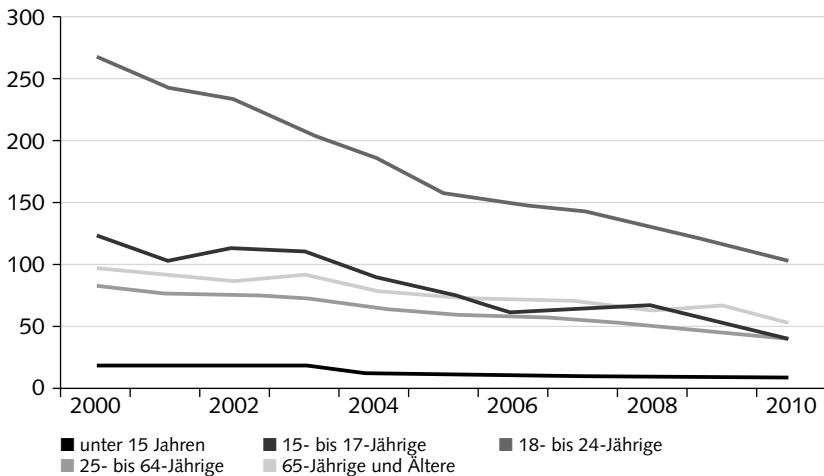


Abbildung 9: Statistisches Bundesamt 2011, Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2011, Seite 39

2.2 Risiko-Ursachen

2.2.1 Alkohol

Bei Alkoholunfällen handelt es sich i. d. R. um die Unfälle mit den schwerwiegendsten Folgen. In diesem Deliktsfeld geht man von einer großen Dunkelziffer aus,

- weil Alkoholbeeinflussung sehr häufig das Motiv für eine Verkehrsunfallflucht ist,
- weil nicht unbedingt bei allen unter Alkohol stehenden Unfallbeteiligten dies festgestellt wird,
- weil bei Alleinunfällen unter Alkoholbeeinflussung die Polizei zur Unfallaufnahme nicht geholt wird.

Bei 5,2 % aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden war Alkoholbeeinflussung die Ursache, hingegen kamen 9,4 % aller im Straßenverkehr Getöteten durch einen Alkoholunfall ums Leben. 67 % der Alkoholunfälle mit Personenschaden ereigneten sich innerhalb geschlossener Ortschaften, 28 % außerhalb auf Bundes-/Land-/Kreisstraßen und 4,5 % auf Autobahnen.

51 % aller Alkoholunfälle waren sogenannte Fahrunfälle, das heißt, dass der Fahrzeugführer ohne Zutun Dritter die Beherrschung über sein Fahrzeug verloren hat. Abbiege-/Kreuzen-/Einbiegeunfälle lagen nur bei 13 % aller Alkoholunfälle vor. Bei den Nicht-Alkoholunfällen lag die Verteilung bei 20 % Fahrunfälle und 35 % Abbiege-/Kreuzen-/Einbiegeunfälle.

Somit liegt der Schluss nahe, dass alkoholisierte Fahrer an Gefahrenstellen (Kreuzungen/Einmündungen) vorsichtig fahren und auf freier Strecke durch Fehleinschätzungen und persönliche Überschätzung einen Unfall verursachen.

Zeitlich betrachtet liegen die Alkoholunfälle mit Personenschaden deutlich außerhalb des Rasters der sonstigen Verkehrsunfälle mit Personenschaden.

Die meisten Alkoholunfälle werden am Samstag und Sonntag verursacht.

Zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr ereigneten sich 9,2 % aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden, jedoch 46 % aller Alkoholunfälle mit Personenschaden.

71 % der alkoholisierten Verkehrsteilnehmer waren absolut fahruntüchtig, wiesen also eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ und mehr auf.

Über 20 % der alkoholisierten Pkw-Fahrer hatte eine BAK von über 2 ‰!

Alkoholisierte beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden 2010
nach Blutalkoholkonzentrationswerten (BAK)

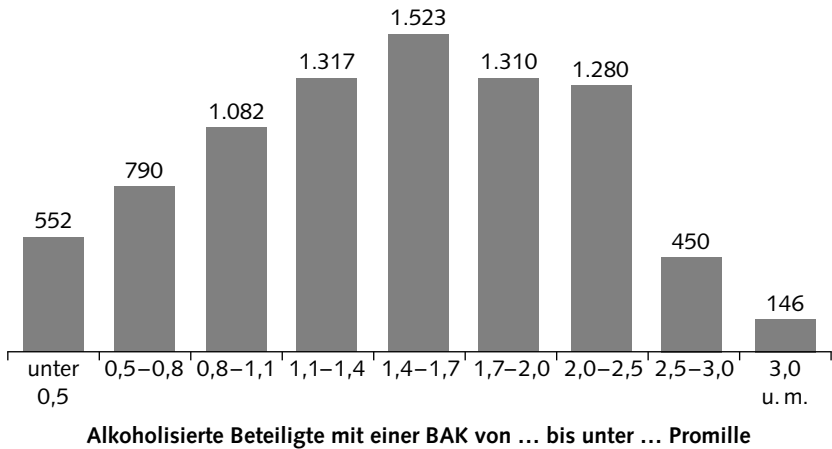


Abbildung 10: Statistisches Bundesamt 2011, Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2010, Seite 14

2.2.2 Zweiradunfälle

Als Zweiräder werden Motorräder (Leichtkrafträder, Krafträder, Kraftroller, dreirädrige und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge [Quads] mit amtlichen Kennzeichen), Mopeds (Kleinkrafträder, leichte drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen), Mofas und Fahrräder erfasst.

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, ist bei der Benutzung eines Motorrades mit 18 Getöteten pro 100.000 Fahrzeuge am höchsten. Bei der Nutzung eines Pkws/Mofas/Mopeds beträgt die Kennzahl lediglich 5.

80 % der Motorradunfälle ereigneten sich 2010 von April bis September. Das liegt daran, dass sehr viele Zweiräder als „Schönwetterfahrzeuge“ genutzt werden und während der übrigen Zeit selten oder gar nicht eingesetzt werden.

Das größte Risiko unter den Zweiradfahrern trägt auch hier die Gruppe der jungen Erwachsenen. Auf 100.000 zugelassene Krafträder mit amtlichen Kennzeichen kamen 91 Getötete im Alter von 18–24 Jahren. Im Vergleich hierzu betrug die Kennzahl für die am zweitstärksten gefährdete Altersgruppe – der bis 33-Jährigen – lediglich 33.

Getötete Zweiradbenutzer bei Straßenverkehrsunfällen 2010 nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung

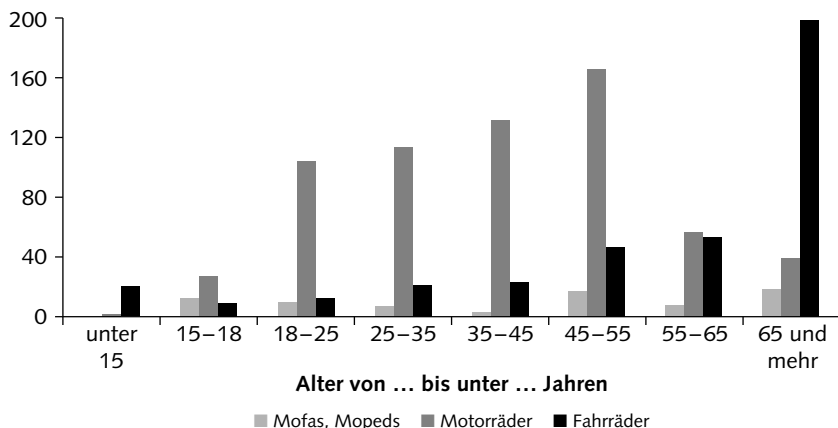


Abbildung 11: Statistisches Bundesamt 2011, Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2010, Seite 8

Bei den tödlich verunglückten Fahrradfahrern war die Altersgruppe der ab 65-Jährigen mit 50 % am stärksten betroffen.

Bei 32 % der tödlich verlaufenden Verkehrsunfälle mit Motorradfahrern handelte es sich um Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer.

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden, bei denen ein Motorrad mit einem anderen Verkehrsteilnehmer kollidierte, handelte es sich um 80 % um Pkw. Dabei wurden 9,2 % der Pkw-Insassen verletzt und 90,8 % der Motorradbenutzer, wobei 72 % dieser Unfälle von den Pkw-Fahrern verursacht wurden.

Hauptunfallursache bei Motorradfahrern war die nicht angepasste Geschwindigkeit, bei Fahrradfahrern Fehler bei der Straßenbenutzung.

2.2.3 Nicht angepasste Geschwindigkeit

§ 3 Abs. 1 Satz 1 und 2 StVO könnten es nicht passender formulieren:
“Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.”

Verkehrsunfälle, bei denen mindestens einem Verkehrsteilnehmer vorgeworfen wird, mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren zu sein, werden als „Geschwindigkeitsunfälle“ bezeichnet.

Im Jahre 2010 verliefen von insgesamt 7.669 Geschwindigkeitsunfällen mit Personenschaden auf den Autobahnen 168 tödlich mit insgesamt 192 Getöteten. Das bedeutet, dass 2,2 % aller Autobahnunfälle mit Personenschaden aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit einen tödlichen Ausgang hatten, wobei insgesamt im Jahre 2010 nur 0,98 % aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden tödlich verliefen.

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden war nicht angepasste Geschwindigkeit mit insgesamt 55.610 Unfällen die Ursache Nummer eins, 42 % davon i.g.O., 58 % a.g.O..

Bei den Verkehrsunfällen mit Getöteten lag als Ursache bei 4.541 Verkehrsunfällen ein Fehlverhalten des Fahrzeugsführers vor. In 1.362 Fällen (30 %) handelte es sich hierbei um Geschwindigkeitsunfälle. 20 % davon i.g.O., 80 % a.g.O..

Von allen tödlichen Verkehrsunfällen, bei denen ein Fehlverhalten eines Fahrzeugsführers vorlag, waren 14,6 % Motorradfahrer.

Bei allen tödlichen Verkehrsunfällen mit der Ursache nicht angepasste Geschwindigkeit befanden sich 22 % Motorradfahrer, 67 % Pkw-Fahrer, 9 % Lenker von Güterkraftwagen, 0,5 % von KOM und 1,7 % Fahrradfahrer.

2.3 Verkehrspsychologischer Denkansatz

Die Unfallursachen werden gemäß dem seit 1975 gültigen Unfallursachenverzeichnis erfasst. Dabei werden allgemeine Ursachen (Ursachen, die dem Unfall und nicht dem einzelnen Unfallbeteiligten zugeordnet werden, z. B. Glätte) und personenbezogenes Fehlverhalten (z. B. Vorfahrtsmissachtung) erfasst.

Je Verkehrsunfall können 2 allgemeine Ursachen und für den ersten und einen weiteren Unfallbeteiligten bis zu 3 personenbezogene Ursachen angegeben werden. Pro Verkehrsunfall also maximal 8 Ursachen.

Danach wird der Unfalltyp festgelegt – das ist die Konfliktsituation, aus der heraus der Unfall entstanden ist. Hierfür stehen 7 Unfalltypen zur Verfügung.

Weiterhin wird aus 10 verschiedenen Möglichkeiten eine Unfallart bestimmt, die den Ablauf des Unfalls beschreibt.

Folgendes Beispiel soll den verkehrspsychologischen Denkansatz verdeutlichen:

Es kommt an einer Kreuzung, an der die Vorfahrt nach der Regel „rechts vor links“ geregelt ist, durch Vorfahrtsmissachtung zum Unfall. Der vorfahrtsberechtigten Verkehrsteilnehmer konnte den Unfall nicht verhindern, weil der Wartepflichtige unvermittelt in die Kreuzung einfuhr.

Als Unfalltyp wird Typ 3 – Einbiegen/Kreuzen-Unfall – gewählt, als Unfallart 5 – Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt – und als Unfallursache für den Verursacher ON 01 aus der Ursachengruppe Vorfahrt/Vorrang die Ursache 27 – Nichtbeachten der Regel „rechts vor links“ –.

Die Frage, warum der Unfallverursacher die Vorfahrt nicht gewährt hat, bleibt meist unbeantwortet bzw. statistisch nicht erfasst. Dies liegt zum größten Teil auch daran, dass der Fahrzeugführer i. d. R. den Status eines Beschuldigten hat und wahrheitsgemäße Angaben in der Vernehmung bezüglich bedingten Vorsatzes oder grober Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit fatale rechtliche Konsequenzen haben könnten.

Da jedoch fast 90 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden durch ein Fehlverhalten des Fahrzeugführers/Fußgänger verursacht werden, bedarf es der Frage nach dem Warum.

Welches Fehlverhalten, welche Risikobedingungen haben vorgelegen und welche Schutzmechanismen haben versagt, so dass gerade in dieser Situation ein Verkehrsunfall nicht verhindert werden konnte?

Führt der Unfallverursacher an, dass er das Autoradio bedient hat und daher abgelenkt gewesen sei, reicht diese Aussage nicht aus, weil sonst jedes Bedienen des Autoradios zu einem Unfall führen müsste.

Warum hat der Fahrzeugführer angenommen, dass seine Blickabwendungszeit in dieser Verkehrssituation ohne Konsequenzen bleiben würde?

Erst wenn die den Fahrvorgang beeinflussenden Faktoren in solcher Art und Weise aufeinandertreffen, dass sich die Gelegenheit eines Verkehrsunfalls ergibt (Bahn einer Unfallgelegenheit), tritt auch das schädigende Ereignis ein.

Wäre das Autoradio in dem Sachverhalt im Fahrzeug so positioniert gewesen, dass es der Fahrer „blind“ hätte bedienen können, wäre es nicht zu dem Unfall gekommen.

Es bleibt die Frage, warum der Fahrzeugführer ein Fehlverhalten gezeigt hat. Ob die Ursache im Bereich der Wahrnehmung, der Aufmerksamkeit, der Ko-