

Polizei

**SAARLAND**



**Polizeiliche**

**Verkehrsunfall**

**Statistik**

**2015**

**SAARLAND**



**Landespolizeipräsidium**

**LPP 13/131**

## **Inhaltsverzeichnis**

Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2015 in Kürze	Seite 1
Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation Saarland	Seite 6
Verunglückte bei Verkehrsunfällen (VU)	Seite 8
- Getötete bei Verkehrsunfällen	Seite 9
- Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen	Seite 11
- Verkehrsunfälle mit schweren Folgen	Seite 11
- Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen	Seite 12
Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen	Seite 13
Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP)	Seite 15
Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	Seite 18
Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	Seite 20
- Entwicklung der VU unter Alkoholeinfluss seit 2006	Seite 21
Besondere Risikogruppen	Seite 22
- Unfallrisiko „Kinder“	Seite 23
- Unfallrisiko „Junge Fahrer“	Seite 24
- „Junge Fahrer“ als Unfallverursacher	Seite 25
- „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF 17)	Seite 27
- Unfallrisiko „Generation 65+“	Seite 28
- Unfallrisiko „Motorisiertes Kraftrad“	Seite 32
- Unfallrisiko „Fahrrad“	Seite 34
- Unfallrisiko „Fußgänger“	Seite 36
Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2015	Seite 37
Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen	Seite 38
Fußnoten	Seite 40
Abkürzungen/Erläuterungen	Seite 41
Impressum	Seite 42

**Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2015 in Kürze  
Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)**

❖ **Anstieg bei der Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle (VU)** - Seite 6

polizeilich registrierte VU

**2015: 33.634** = 5,6 % BUND: 2,5 %<sup>1</sup>  
2014: 31.853

Durchschnitt 2005-2014: 30.568

Durchschnitt 2005-2009: 29.440

Durchschnitt 2010-2014: 31.696

❖ **Leichter Anstieg bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP)**

- Seite 6

polizeilich registrierte VUP

**2015: 4.104** = 1,1 % BUND: - 0,5 %<sup>1</sup>  
2014: 4.059

Durchschnitt 2005-2014: 4.437

Durchschnitt 2005-2009: 4.762

Durchschnitt 2010-2014: 4.113

❖ **Gesamtzahl der Verunglückten auf Vorjahresniveau** - Seite 8

Verunglückte bei VU

**2015: 5.335** = 0,6 % BUND: - 0,5 %<sup>1</sup>  
2014: 5.303

Durchschnitt 2005-2014: 5.876

Durchschnitt 2005-2009: 6.364

Durchschnitt 2010-2014: 5.388

Häufigkeitszahl Verunglückte (Verunglückte pro 100.000 Einwohner)

**Saarland 2015: 539<sup>3</sup>** 2014: 535  
**Bund 2015: 482<sup>1,2</sup>** 2014: 479

❖ **Anzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen angestiegen** - Seite 9

bei VU getötete Personen

**2015: 31** = 6,9 % BUND: 2,0 %<sup>1</sup>  
2014: 29

Durchschnitt 2005-2014: 45

Durchschnitt 2005-2009: 52

Durchschnitt 2010-2014: 38



Häufigkeitszahl Getötete (Verkehrstote pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2015:</b>	<b>3,1<sup>3</sup></b>	2014:	2,9
<b>Bund 2015:</b>	<b>4,2<sup>1,2</sup></b>	2014:	4,2

❖ **Rückgang bei der Anzahl der Schwerverletzten (SV)** - Seite 11

Schwerverletzte bei VU

<b>2015:</b>	<b>717</b>	=	- 2,4 %	BUND: - 2,6 % <sup>1</sup>
2014:	735			

Durchschnitt 2005-2014: 717

Durchschnitt 2005-2009: 728

Durchschnitt 2010-2014: 705

Häufigkeitszahl Schwerverletzte (Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2015:</b>	<b>72,5<sup>3</sup></b>	2014:	74,2
<b>Bund 2015:</b>	<b>81,2<sup>1,2</sup></b>	2014:	80,5 <sup>10</sup>

❖ **Weniger schwere Folgen bei Verkehrsunfällen** – Seite 11

Häufigkeitszahl Schwere Folgen (Getötete + SV bei VU pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2015:</b>	<b>75,6<sup>3</sup></b>	2014:	77,1
<b>Bund 2015:</b>	<b>85,5<sup>1,2</sup></b>	2014:	84,7 <sup>10</sup>

❖ **Zahl der Leichtverletzten (LV) bei Verkehrsunfällen leicht gestiegen**  
– Seite 12

Leichtverletzte bei VU

<b>2015:</b>	<b>4.587</b>	=	1,1 %	BUND: -0,1 % <sup>1</sup>
2014:	4.539			

Durchschnitt 2005-2014: 5.115

Durchschnitt 2005-2009: 5.584

Durchschnitt 2010-2014: 4.645

❖ **Rückgang bei der Anzahl der VU und der VUP auf den Bundesautobahnen (BAB)** - Seite 13

Verkehrsunfälle BAB insgesamt

<b>2015:</b>	<b>2.613</b>	=	- 4,7 %
2014:	2.741		

VUP BAB insgesamt

<b>2015:</b>	<b>341</b>	=	- 4,5 %	BUND: ± 0 % <sup>1</sup>
2014:	357			



❖ **Deutlicher Rückgang bei der Gesamtzahl der Verunglückten bei VUP auf den BAB – mehr Getötete, weniger Schwerverletzte** - Seite 13

Verunglückte bei BAB-VU

**2015: 483** = - 9,9 %  
2014: 536

Getötete bei BAB-VU

**2015: 4** = 100 % Bund: ± 0 %<sup>1</sup>  
2014: 2

Schwerverletzte bei BAB-VU

**2015: 51** = - 29,2 %  
2014: 72

❖ **„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher weiterhin dominierend** – Seite 15

Fast jeder fünfte VUP (19,2 %) wurde von den 18–24-Jährigen („Junge Fahrer“) verursacht. Innerhalb der Beteiligungsart „PKW“ ist die Altersgruppe mit 22,0 % ebenfalls die am stärksten vertretene Altersgruppe.

❖ **Hauptunfallursachen bei VUP unverändert** - Seite 18

Die Unfallstatistik weist die aus den Vorjahren bekannten Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden aus.

❖ **Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand sind die Hauptunfallursachen bei VUP auf den BAB** - Seite 19

Mit 24,0 % bzw. 22,9 % dominieren nicht angepasste Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand die Unfallursachen bei VUP auf den saarländischen Bundesautobahnen.

❖ **Rückgang bei den Gesamtzahlen der VU und VUP unter Alkoholeinfluss – weniger schwere Folgen** - Seite 20

VU mit Ursache Alkohol

**2015: 671** = - 9,1 %  
2014: 738

VUP mit Ursache Alkohol

**2015: 242** = - 5,8 % BUND: - 4 %  
2014: 257



Schwere Folgen (Getötete und Schwerverletzte) bei Alkohol-VU

**2015: 67** = - 28,7 %  
**2014: 94**

- ❖ **2015 wurde ein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet** - Seite 23

bei VU verunglückte Kinder

**2015: 301** = -1,3 % davon 160 als Fahrzeuginsasse = 53,2 %  
 2014: 305 davon 139 als Fahrzeuginsasse = 45,6 %

- ❖ **Deutlicher Rückgang bei der Gesamtzahl getöteter „Junger Fahrer“ - Gesamtzahl der schwer verletzten „Jungen Fahrer“ leicht angestiegen** - Seite 24

bei VUP getötete „Junge Fahrer“

**2015: 3** = - 50 % Bund: - 4 %<sup>1</sup>  
 2014: 6

bei VUP schwer verletzte „Junge Fahrer“

**2015: 122** = 2,5 %  
 2014: 119

- ❖ **„Begleitetes Fahren ab 17“ weiterhin sehr erfolgreich** - Seite 27

- ❖ **Gesamtzahl der getöteten und verunglückten Senioren/innen angestiegen** - Seite 28

bei VU getötete Senioren/innen

**2015: 9** = 12,5 % Bund: 2,0 %<sup>1</sup>  
 2014: 8

bei VU verunglückte Senioren/innen

**2015: 573** = 4,9 %  
 2014: 546

- ❖ **Deutliche Anstiege bei den getöteten und schwer verletzten Nutzern motorisierter Krafträder** - Seite 32

bei VU getötete motorisierte Kraftradnutzer/innen

**2015: 9** = 80,0 % Bund: 3,9 %<sup>1</sup>  
 2014: 5



bei VU schwer verletzte motorisierte Kraffradnutzer/innen

**2015: 170** = 27,8 %  
2014: 133

- ❖ **Gesamtzahl der verunglückten Fahrradfahrer/innen weiterhin ansteigend** - Seite 34

bei VU getötete Fahrradfahrer/innen

**2015: 2** = ± 0 % Bund: - 4,0 %  
2014: 2

bei VU verunglückte Fahrradfahrer/innen

**2015: 534** = 8,1 %  
2014: 494

- ❖ **Gesamtzahl der getöteten Fußgänger unverändert - Anzahl der Schwerverletzten deutlich angestiegen**- Seite 36

bei VU getötete Fußgänger

**2015: 7** = ± 0 % Bund: - 4,0 %  
2014: 7

bei VU schwer verletzte Fußgänger

**2015: 128** = + 9,4 %  
2014: 117

- ❖ **Weiterhin hohe volkswirtschaftliche Schäden durch Verkehrsunfälle** - Seite 37

**2015: 410,1 Millionen Euro**  
2014: 400,4 Millionen Euro<sup>11</sup>

- ❖ **Motorisierungsrate Saarland – Bund** - Seite 38

Saarland: Bevölkerung am 1.1.2015: 0,989 Millionen<sup>3</sup>  
Kfz-Bestand am 1.1.2015: 0,720 Millionen<sup>5</sup>

Deutschland: Bevölkerung am 1.1.2015: 81,198 Millionen<sup>2</sup>  
Kfz-Bestand am 1.1.2015: 53,716 Millionen<sup>4</sup>

Motorisierungsrate (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)  
Saarland **2015: 728** 2014: 720  
Bund **2015: 662** 2014: 656



**Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation Saarland**

		2015	2014	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	33.634	31.853	1.781	5,6
	MIT NUR SACHSCHADEN	29.523	27.794	1.729	6,2
	MIT PERSONENSCHADEN	4.104	4.059	45	1,1
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	5.335	5.303	32	0,6
	GETÖTETE	31	29	2	6,9
	SCHWERVERLETZTE	717	735	-18	-2,4
	LEICHTVERLETZTE	4.587	4.539	48	1,1
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	8.213	7.791	422	5,4

Insgesamt ereigneten sich im Saarland im abgelaufenen Jahr 33.634 Verkehrsunfälle. Dieser Anstieg bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle fällt mit 5,6 % deutlicher aus als der Bundestrend mit einem erwarteten Anstieg um 2,5 %<sup>1</sup>. Während im Saarland bei der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) ein Anstieg um 1,1 % und im Bereich der Gesamtzahl der Verunglückten ein Anstieg um 0,6 % festzustellen ist, werden für das Bundesgebiet Rückgänge von jeweils 0,5 %<sup>1</sup> prognostiziert. Auch die Gesamtzahl der Leichtverletzten steigt im Saarland um 1,1 % an, während für Deutschland das Erreichen des Vorjahresniveaus vorausgesagt wird (-0,1 %<sup>1</sup>).

Der Rückgang bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten von 2,4 % im Saarland ist fast deckungsgleich mit dem bundesweit erwarteten Rückgang von 2,6 %<sup>1</sup>. Bei der Gesamtzahl der Getöteten ist im Saarland ein Anstieg um 6,9 % festzustellen, im Bundesgebiet wird ein Anstieg um 2 %<sup>1</sup> erwartet.

Für die Betrachtung der PVS des Jahres 2015 gelten wie in den Vorjahren folgende relativierende Feststellungen:



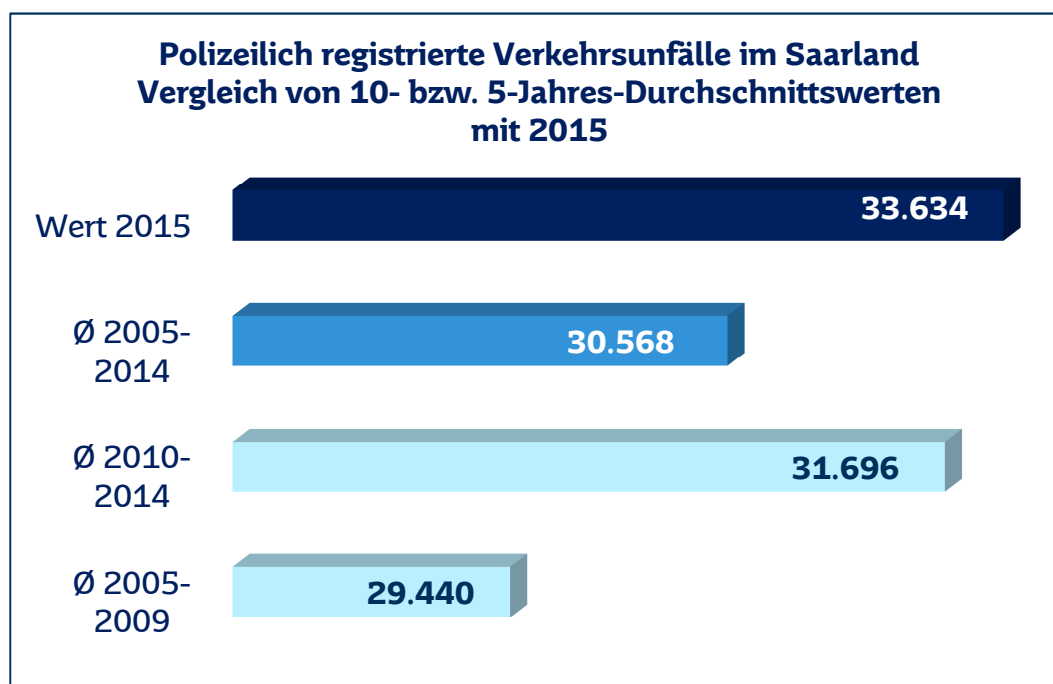


- Vergleiche **jahresbezogener Verkehrsunfalldaten** lassen wegen der teilweise niedrigen Fallzahlen und der daraus resultierenden Anfälligkeit der PVS für Zufallshäufungen **nur sehr bedingt fundierte Aussagen** zum aktuellen Stand der Verkehrssicherheit zu.
- Besser geeignet sind hierfür **Langzeitbetrachtungen**, die entweder die kontinuierliche Entwicklung des Unfallgeschehens über definierte Zeiträume abbilden oder aber die Bildung von Durchschnittswerten für bestimmte Zeiträume und deren vergleichende Betrachtung.

Dieser Bericht enthält daher auch Langzeitbetrachtungen (5- und 10-Jahres-Zeiträume) von

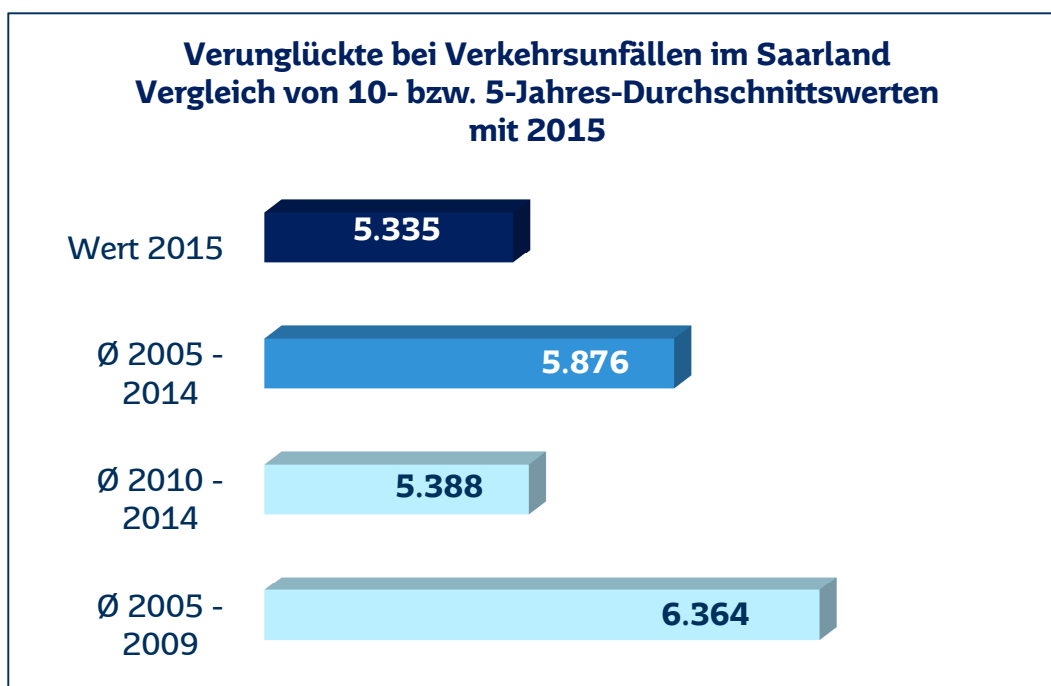
- Verkehrsunfällen insgesamt,
- Verunglückten bei Verkehrsunfällen,
- Getöteten bei Verkehrsunfällen,
- Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen,
- Leichtverletzten bei Verkehrsunfällen,
- schweren Folgen bei Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen,
- verunglückten Kindern bei Verkehrsunfällen und
- verunglückten Senioren/innen bei Verkehrsunfällen.

Die nachfolgende Grafik zeigt, dass die im Jahre 2015 von der Polizei erfassten 33.634 Verkehrsunfälle deutlich über den Durchschnittswerten der Langzeitbetrachtungen liegen. Der hohe Wert resultiert in erster Linie aus sog. **Bagatellunfällen**, bei denen meistens nur Sachschaden ohne weitere Folgen eingetreten ist.

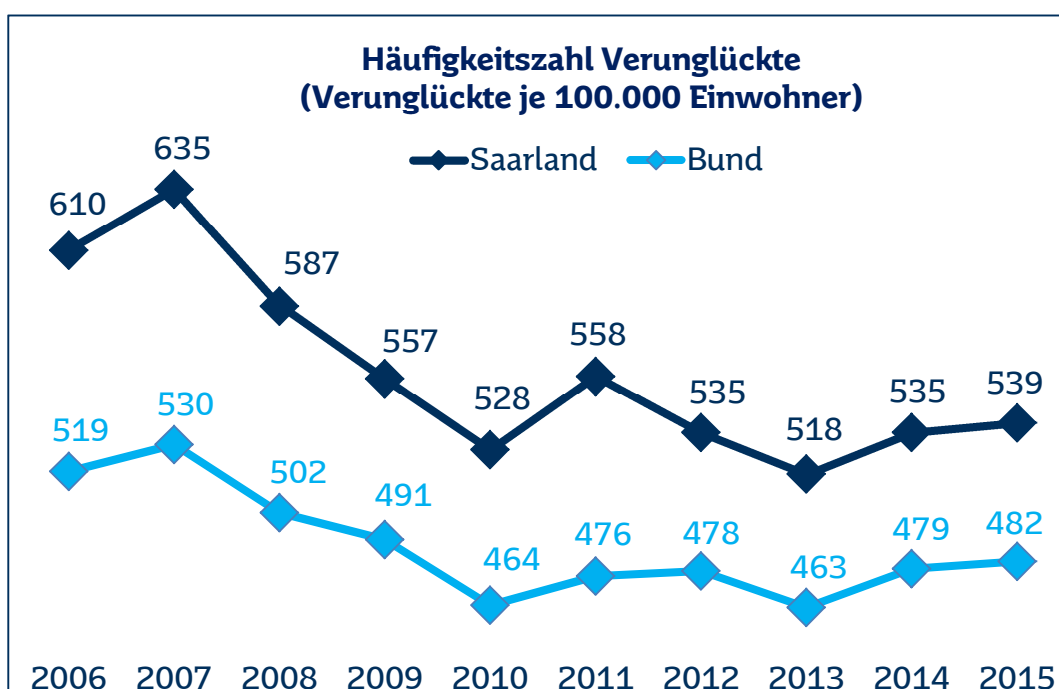


## Verunglückte bei Verkehrsunfällen

Trotz des leichten Anstieges der Gesamtzahl der Verunglückten im Jahr 2015 lässt sich gegenüber dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2005 – 2014 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2005 – 2009 ein deutlicher Rückgang feststellen. Gegenüber dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2010 – 2014 ist lediglich ein geringer Rückgang erkennbar.



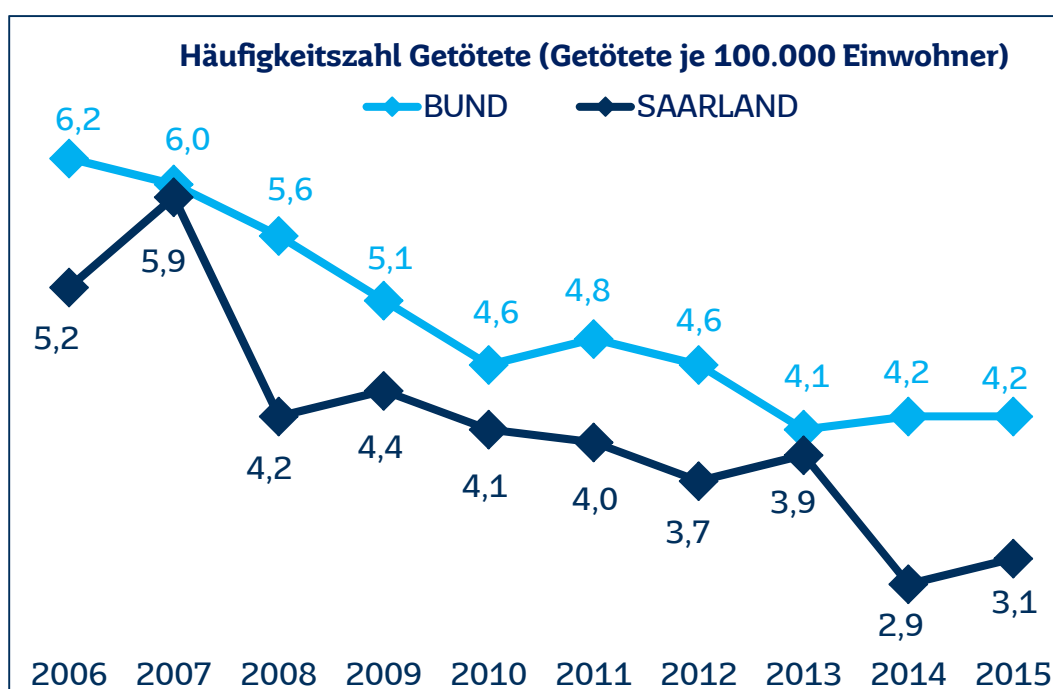
Die Häufigkeitszahl Verunglückte (Getötete und Verletzte je 100.000 Einwohner) stieg im Saarland von 535 im Jahr 2014 auf 539 im Jahr 2015. Der Bundesdurchschnitt stieg im gleichen Zeitraum von 479 auf 482<sup>1,2</sup>.



## Getötete bei Verkehrsunfällen

Im Saarland verunglückten 2015 insgesamt 31 Menschen bei Verkehrsunfällen tödlich. Nach dem historischen Tiefstand mit 29 Getöteten in 2014 bedeutet dies einen Anstieg um 6,9 %, der über dem bundesweit zu erwartenden Anstieg um 2,0 %<sup>1</sup> liegt. Der Wert des Jahres 2015 ist trotz des Anstieges der zweitniedrigste Wert seit Einführung der statistischen Erfassung im Jahr 1953.

Die Häufigkeitszahl „Getötete“ liegt im Saarland mit 3,1 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner<sup>3</sup> deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnittswert von 4,2<sup>4,2</sup> Verkehrstoten.



Aus der nachfolgenden Übersicht „Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung“ wird ersichtlich, dass im Bereich der Risikogruppe „Motorisiertes Kraftrad“ nach einem deutlichen Rückgang in 2014 gegenüber 2013 im abgelaufenen Jahr wieder ein deutlicher Anstieg bei den Verkehrstoten zu erkennen ist.

Während in den Verkehrsbeteiligungsarten „Fußgänger“, „Fahrradfahrer“ und „Fahrzeuginsasse“ keine Veränderungen festzustellen sind, ist innerhalb der Verkehrsbeteiligungsart „PKW“ mit 9 Getöteten gegenüber den Vorjahren ein Rückgang zu beobachten.

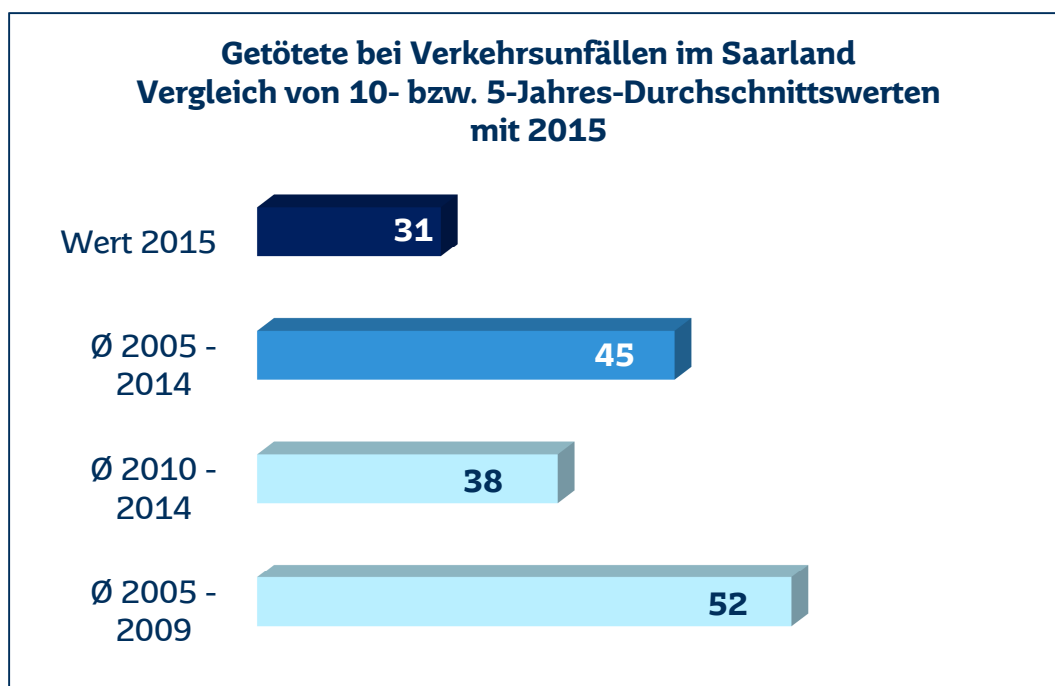
Erstmals seit dem Jahr 2007 verunglückte im Jahr 2015 ein LKW-Fahrer bei einem Verkehrsunfall tödlich.



## Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pkw	17	16	18	10	12	9
Lkw						1
KOM		1				
Motorisiertes Kraftrad	10	6	5	9	5	9
Fußgänger	9	9	8	9	7	7
Insasse	5	6	3	5	3	3
Fahrradfahrer	1	3	2	5	2	2
Sonstige			1	1		
<b>Summe</b>	<b>42</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>29</b>	<b>31</b>

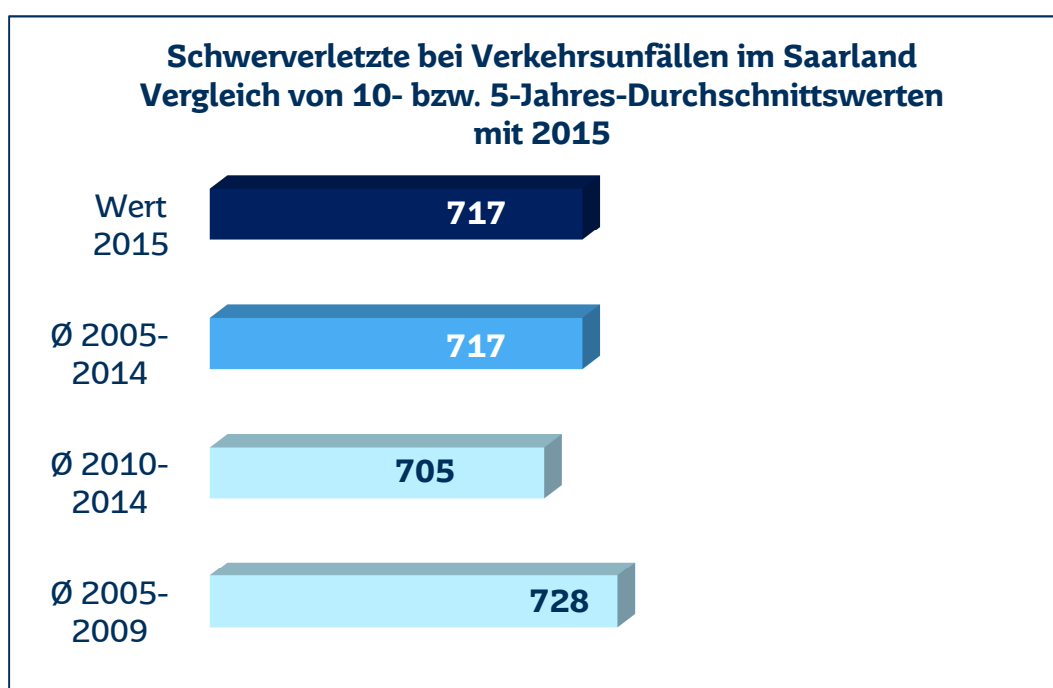
Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass die Gesamtzahl von 31 Verkehrstoten im Jahr 2015 deutlich unter dem 10-Jahres-Durchschnitt 2005 - 2014 mit 45 Getöteten, dem 5-Jahres-Durchschnitt 2005 - 2009 mit 52 Getöteten und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2010 - 2014 mit 38 Getöteten liegt.



## Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik des Jahres 2015 weist mit 717 Schwerverletzten einen Rückgang von 2,4 % gegenüber dem Jahr 2014 mit 735 Schwerverletzten aus.

Die Gesamtzahl von 717 bei Verkehrsunfällen im Jahr 2015 schwer verletzten Menschen ist mit dem 10-Jahres-Durchschnittswert der Jahre 2005 – 2014 identisch. Sie liegt über dem 5-Jahres-Durchschnittswert der Jahre 2010 – 2014 mit 705 Schwerverletzten und unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert der Jahre 2005 – 2009 mit 728 Schwerverletzten.



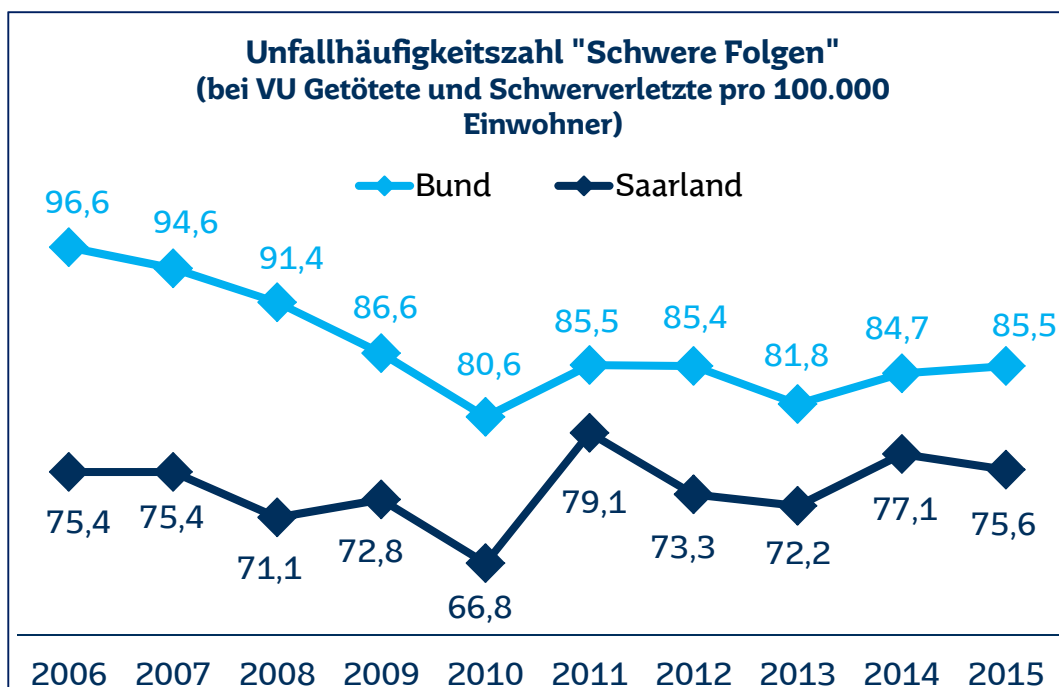
## Verkehrsunfälle mit schweren Folgen

In der Bilanz „Schwere Folgen“ ist im Jahr 2015 ein Rückgang von 2,1 % gegenüber dem Vorjahr erkennbar. Unter dem Begriff „Verkehrsunfälle mit schweren Folgen“ sind Verkehrsunfälle zu verstehen, bei denen Menschen getötet oder schwer verletzt wurden.

Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, liegt im Saarland nach wie vor unter dem Risiko auf Bundesebene.

Bei der Unfallhäufigkeitszahl „Schwere Folgen“ (Getötete und Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner) liegt das Saarland mit 75,6<sup>3</sup> unter dem Bundesdurchschnitt von 85,5<sup>1,2</sup>.

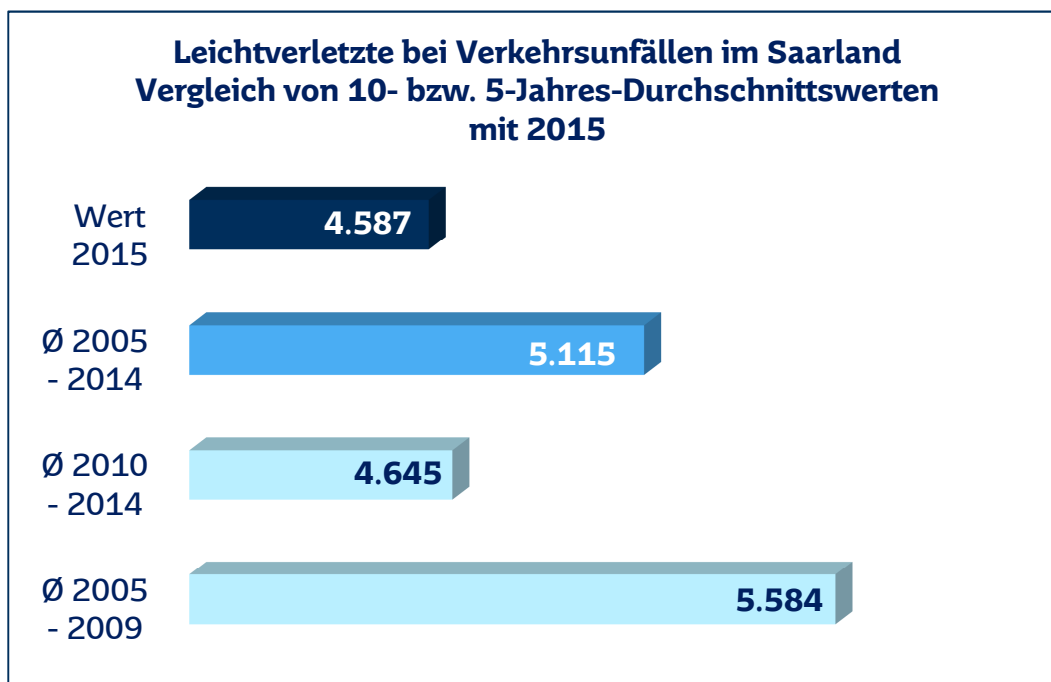




### Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen

Im Jahr 2015 wurden im Saarland 4.587 Menschen bei einem Verkehrsunfall leicht verletzt, was gegenüber 2014 einen Anstieg um 1,1 % bedeutet. Im Bundestrend erwartet man einen beinahe unveränderten Wert (- 0,1 %<sup>1</sup>).

4.587 Leichtverletzte im Jahr 2015 sind der drittniedrigste Wert seit 1997. Die Gesamtzahl des abgelaufenen Jahres liegt deutlich unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2005 – 2014 mit 5.115 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2005 – 2009 mit 5.584 und bleibt trotz des Anstieges auch unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2010 – 2014 mit 4.645 Leichtverletzten.



**Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen**

		2015	2014	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	2.613	2.741	-128	-4,7
	MIT NUR SACHSCHADEN	2.272	2.384	-112	-4,7
	MIT PERSONENSCHADEN	341	357	-16	-4,5
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	483	536	-53	-9,9
	GETÖTETE	4	2	2	100,0
	SCHWERVERLETZTE	51	72	-21	-29,2
	LEICHTVERLETZTE	428	462	-34	-7,4
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	545	552	-7	-1,3

Nach den Anstiegen in den Jahren 2013 um 5,8 % und 2014 um 1,6 % ist im abgelaufenen Jahr bei den Verkehrsunfällen auf den Bundesautobahnen (BAB) im Saarland wieder ein Rückgang von 4,7 % festzustellen.

Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden weist die Unfallstatistik einen Rückgang von 4,5 % (2015: 341, 2014: 357) aus, während bundesweit wieder die Erreichung des Vorjahresniveaus ( $\pm 0\%$ ) erwartet wird.

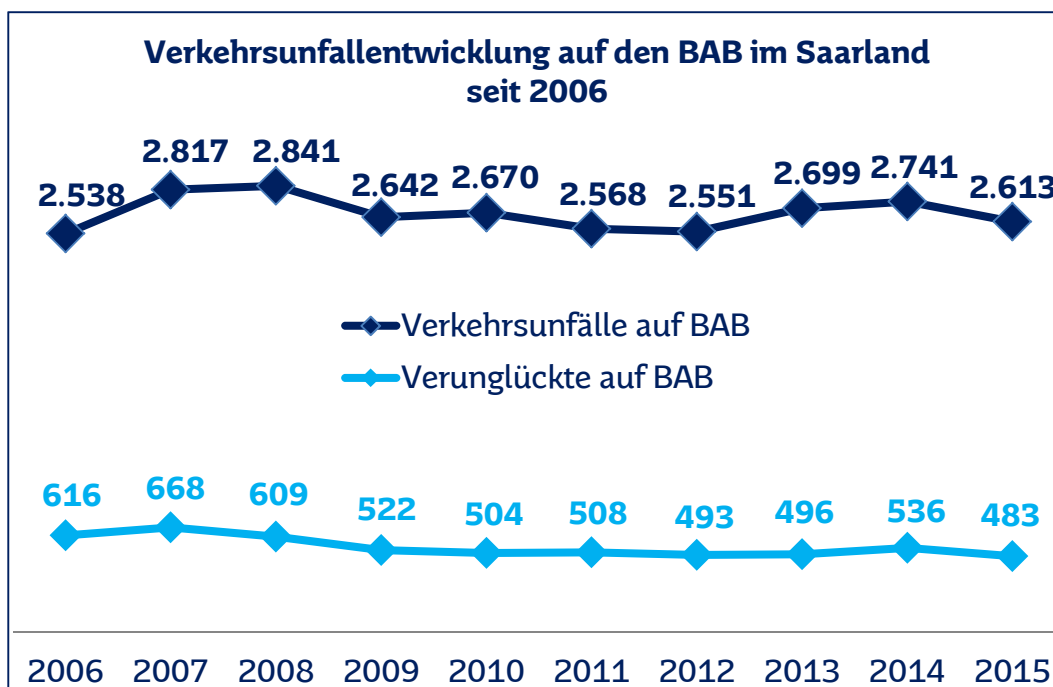
Bei Verkehrsunfällen auf saarländischen Bundesautobahnen starben 2015 doppelt so viele Menschen wie 2014 (2015: 4, 2014: 2).

Die Gesamtzahl der Verunglückten verringerte sich um 9,9 % (2015: 483, 2014: 536). Hierfür verantwortlich sind Rückgänge von 29,2 % bei den Schwerverletzten und von 7,4 % bei den Leichtverletzten.

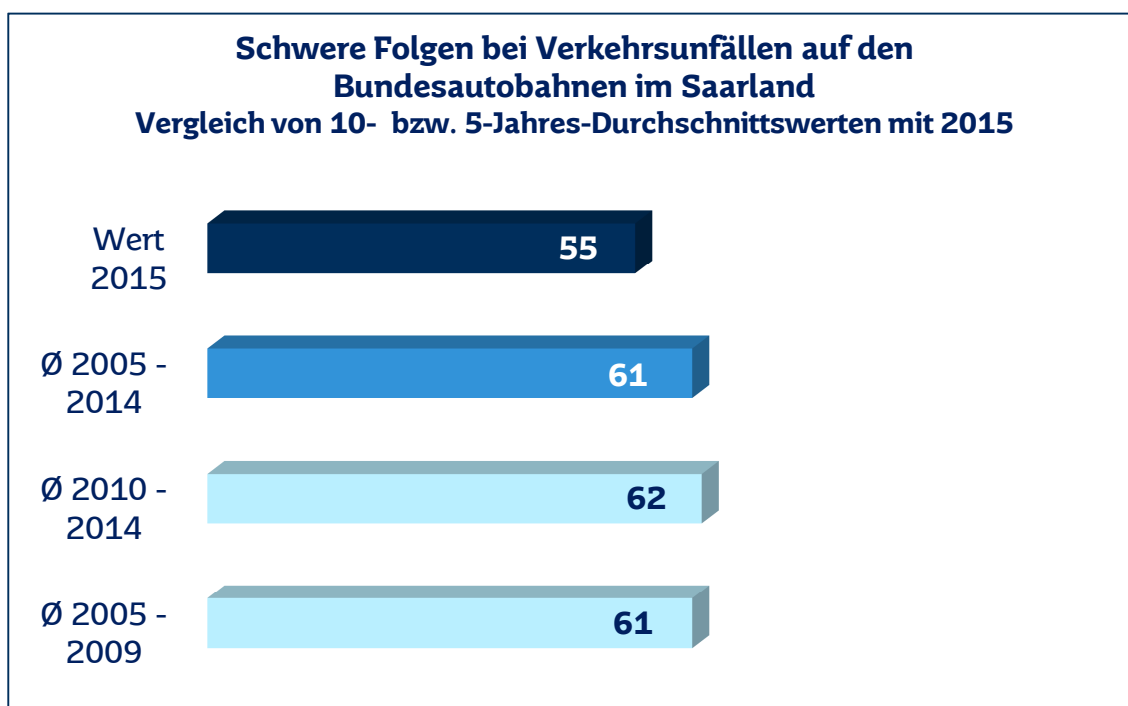
Die Verkehrsunfallentwicklung der letzten 10 Jahre macht deutlich, dass die Gesamtzahlen der Verkehrsunfälle auf Bundesautobahnen im Saarland nach



einem Anstieg zu Beginn der Aufzeichnung nachfolgend einen insgesamt rückläufigen Trend genommen haben, bevor sie zum Ende der Aufzeichnung wieder anstiegen und der Wert des Jahres 2015 wieder zurückgegangen ist. Die Gesamtzahl der Verunglückten des Jahres 2015 ist der niedrigste Wert innerhalb der Aufzeichnung und liegt 21,6 % unter dem Ausgangswert des Jahres 2006.



Die Anzahl der VU mit schweren Folgen (2015: 55) liegt im Gegensatz zum Vorjahr wieder unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2005 – 2014 von 61 und den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2005 – 2009 und 2010 – 2014 von 61 bzw. 62.





**Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP)**

**Altersstruktur und Beteiligungsart**

ALTER	JAHR	GESAMT	PKW-Benutzer	Nutzer mot. Krafträder	Fußgänger	Fahrrad	LKW-Benutzer	sonst.
0 - 14	2014	82	1	2	24	44	0	11
	2015	65	0	2	24	37	0	2
15 - 17	2014	98	5	61	6	23	0	3
	2015	90	9	58	3	18	0	2
18 - 24	2014	813	714	38	9	27	15	10
	2015	788	663	47	12	37	21	8
25 - 34	2014	689	566	39	17	29	34	4
	2015	714	569	47	15	44	34	5
35 - 44	2014	522	386	28	12	35	41	20
	2015	540	398	38	5	31	53	15
45 - 54	2014	664	456	53	14	56	53	32
	2015	670	464	61	13	50	55	27
55 - 64	2014	493	361	33	16	27	34	22
	2015	491	346	50	16	29	36	14
65 - 74	2014	262	199	19	8	23	5	8
	2015	295	232	19	14	22	4	4
≥ 75	2014	250	198	8	21	17	1	5
	2015	300	249	14	21	11	2	3
ohne Angabe	2014	186	114	7	7	8	9	41
	2015	151	89	5	7	12	7	31
Gesamt	2014	4059	3000	288	134	289	192	156
	2015	4104	3019	341	130	291	212	111

Bei der Untersuchung von Auffälligkeiten bezogen auf die **Altersgruppen** bei der „Verursachung von VUP“ ist gegenüber 2014 im Bereich der „Generation 75+“ der größte Anstieg um 20,0 % zu verzeichnen. Weitere Anstiege sind im Bereich der 65-74-Jährigen um 12,6 %, im Bereich der 25-34-Jährigen um 3,6 % und im Bereich der 35-44-Jährigen um 3,4 % zu erkennen. Rückgänge sind dagegen in der Altersgruppe der „Kinder“ von 20,7 %, im Bereich der 15-17-Jährigen von 8,2 % und im Bereich der „Jungen Fahrer“ von 3,1 % festzustellen.

Die Gesamtzahl der durch Teilnehmer der **Verkehrsbeteiligungsart** „Fahrrad“ verursachten VUP ist auf dem Vorjahresniveau geblieben. In den Bereichen der 25-34-Jährigen (51,7 %) und der „Jungen Fahrer“ (37,0 %) sind deutliche Zuwächse zu erkennen. Im Bereich der 55-64-Jährigen ist ein Anstieg um 7,4 % festzustellen. Rückgänge sind in den Bereichen der „Generation 75+“ von



35,3 %, im Bereich der 15-17-Jährigen von 21,7 %, im Bereich der „Kinder“ von 15,9 %, im Bereich der 35-44-Jährigen von 11,4 %, im Bereich der 45-54-Jährigen von 10,7 % und im Bereich der 65-74-Jährigen von 4,3 % zu erkennen.

Ein Rückgang von 3,0 % bei der Gesamtzahl der verursachten VUP weist die Beteiligungsart **„Fußgänger“** aus. Die deutlichsten Rückgänge sind dabei im Bereich der 35-44-Jährigen (- 58,3 %) und im Bereich der 15-17-Jährigen (- 50,0 %) ausgewiesen. Weitere Rückgänge sind im Bereich der 25-34-Jährigen (- 11,8 %) und im Bereich der 45-54-Jährigen (- 7,1 %) zu verzeichnen. Auffällig ist der deutliche Zuwachs von 75,0 % im Bereich der 65-74-Jährigen. Im Bereich der 18-24-Jährigen ist ein Anstieg um 33,3 % erkennbar.

Die Beteiligungsart **„Motorisiertes Kraftrad“** weist mit einem Anstieg um 18,4 % den höchsten Anstieg bei den Beteiligungsarten aus. Innerhalb dieser Beteiligungsart ist lediglich im Bereich der 15-17-Jährigen ein Rückgang von 4,9 % erkennbar. Dagegen sind deutliche Anstiege um 75,0 % bei der „Generation 75+“, um 51,5 % im Bereich der 55-64-Jährigen, um 35,7 % im Bereich der 35-44-Jährigen, um 23,7 % im Bereich der „Jungen Fahrer“, um 20,5 % im Bereich der 25-34-Jährigen und um 15,1 % im Bereich der 45-54-Jährigen feststellbar.

Bei der Verursachung von VUP mit einem **„PKW“** ist mit einem Anstieg um 0,6 % bei der Gesamtzahl der Unfälle ebenso wie bei der Beteiligungsart „Fahrrad“ das Vorjahresniveau erreicht. Einen deutlichen Zuwachs innerhalb dieser Beteiligungsart weist der Bereich der 15-17-Jährigen mit 80,0 % (2015: 9, 2014: 5) aus. Hier ist zu erwähnen, dass der Anstieg im Bereich der Teilnehmer „Begleitetes Fahren ab 17“ lediglich bei 13,3 % liegt. Weitere Anstiege um 25,8 % sind im Bereich der „Generation 75+“, um 16,6 %, im Bereich der 65-74-Jährigen und um 3,1 % im Bereich der 35-44-Jährigen zu verzeichnen. Nach einem Rückgang in 2014 von 2,6 % gegenüber dem Vorjahr weist die Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ im abgelaufenen Jahr einen weiteren Rückgang von 7,1 % aus.

Innerhalb der Beteiligungsart **„LKW“** ist ein Anstieg um 10,4 % bei der Verursachung eines VUP zu erkennen. Deutliche Anstiege von 40,0 % bzw. 29,3 % weisen die Bereiche der 18-24-Jährigen bzw. der 35-44-Jährigen aus. Einen Anstieg um 100 % weist die Altersgruppe der „Generation 75+“ auf, wobei die geringen Fallzahlen (2 VUP in 2015, 1 VUP in 2014) keine Rückschlüsse dahingehend erlauben.

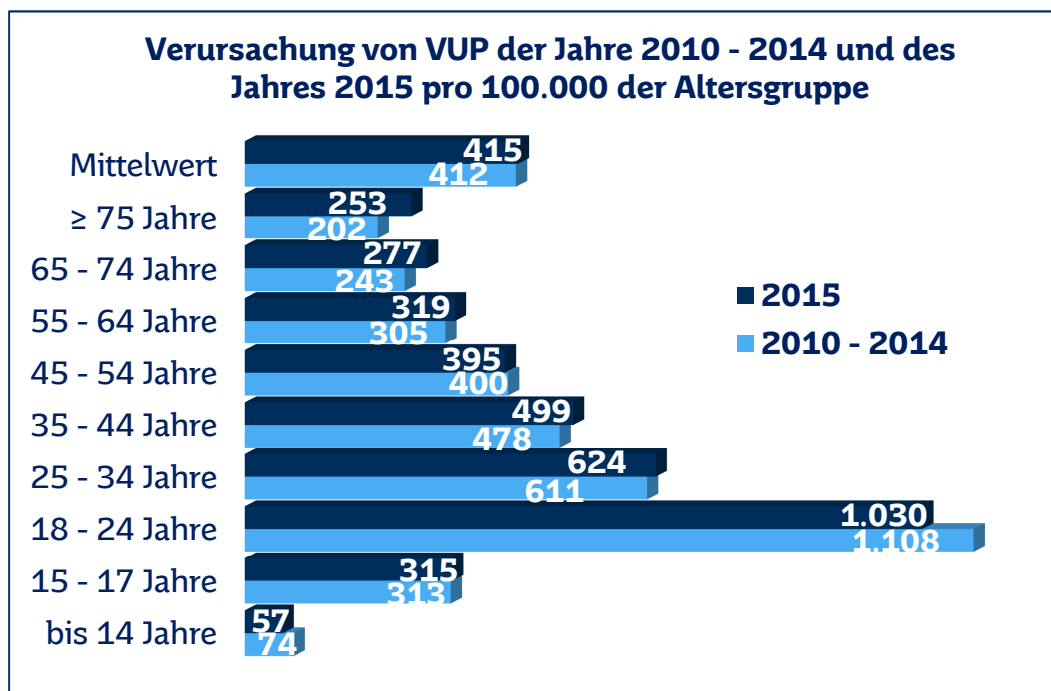
Während in der PVS 2014 Anstiege im Bereich der **„Kinder“** um 175,0 % und im Bereich der 15-17-Jährigen um 200,0 % innerhalb der Beteiligungsart **„Sonstige Verkehrsbeteiligungsarten“** ausgewiesen wurden, weist die PVS 2015 in diesen Bereichen Rückgänge von 81,8 % bzw. 33,3 % aus.



Mit Ausnahme des Bereiches der 25-34-Jährigen, in der ein Anstieg um 25,0 % erkennbar ist, sind in den übrigen Altersgruppen teilweise deutliche Rückgänge feststellbar.

Anhand der absoluten Zahlen in der Tabelle auf Seite 15 sind nur bedingt Aussagen zum tatsächlichen Verursacherrisiko möglich. Erst wenn man die Anzahl der von der jeweiligen Altersgruppe verursachten VUP in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung (pro 100.000 der Altersgruppe) setzt, lassen sich über die daraus ermittelten Unfallhäufigkeitszahlen belastbare Aussagen zur Involvierung der Altersgruppen in das Verkehrsunfallgeschehen treffen.

Für die nachfolgende Tabelle der Unfallverursachung von VUP wurden zur Vermeidung jahresbezogener statistischer Unschärfen aus dem Datenmaterial der Jahre 2010 bis 2014 Mittelwerte errechnet und die Verhältniszahlen des Jahres 2015<sup>3</sup> als Vergleich mit eingebracht.



Die in der Tabelle ersichtlichen Unfallhäufigkeitszahlen zeigen eindrucksvoll die Dominanz der „Jungen Fahrer“ als Hauptverursacher von VUP.

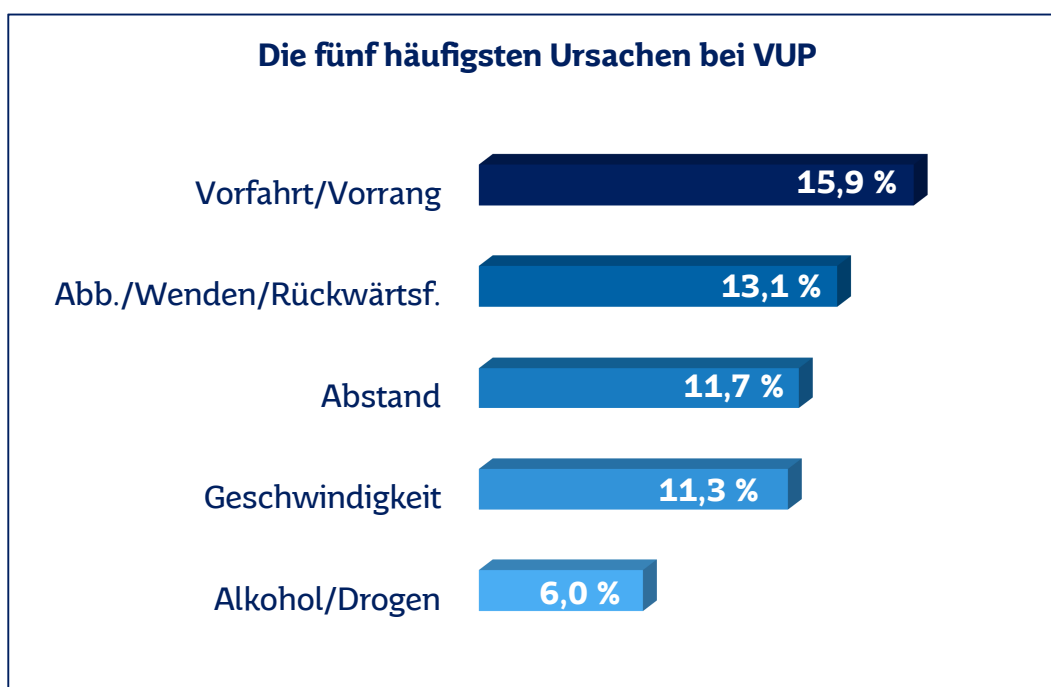
Obwohl bei der durch die Risikogruppe „Junge Fahrer“ verursachten VUP die polizeilichen Verkehrsunfallstatistiken der Vorjahre kontinuierliche Rückgänge ausweisen (Rückgang seit 2006 von 27,9 %) und auch gegenüber dem Mittelwert der Jahre 2010 – 2014 im Jahr 2015 ein weiterer Rückgang festzustellen ist, weisen sie immer noch ein knapp 2½-fach höheres Verursachungsrisiko als der Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer/innen auf.

Die Erkenntnis der Vorjahre, dass mit zunehmendem Lebensalter die Verursacherquote bei VUP rückläufig ist, bestätigt sich auch für das Jahr 2015.

Die „Generation 65+“ tritt in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung im Saarland (22,7 %<sup>6</sup>) weiterhin nur unterdurchschnittlich als Verursacher von VUP in Erscheinung.

### Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden

Die PVS zeigt für das Jahr 2015 bei den Unfallursachen **„Vorfahrt/Vorrang“** (2014: 14,3 %), **„Abstand“** (2014: 10,3 %) und **„Nicht angepasste Geschwindigkeit“** (2014: 10,6 %) Anstiege, während bei den Unfallursachen **„Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“** (2014: 13,2 %) und **„Alkohol/Drogen“** (2014: 6,6 %) Rückgänge ausgewiesen werden. Diese führen zu einer Veränderung in der Reihenfolge bei den Unfallursachen „Abstand“ und „Nicht angepasste Geschwindigkeit“.



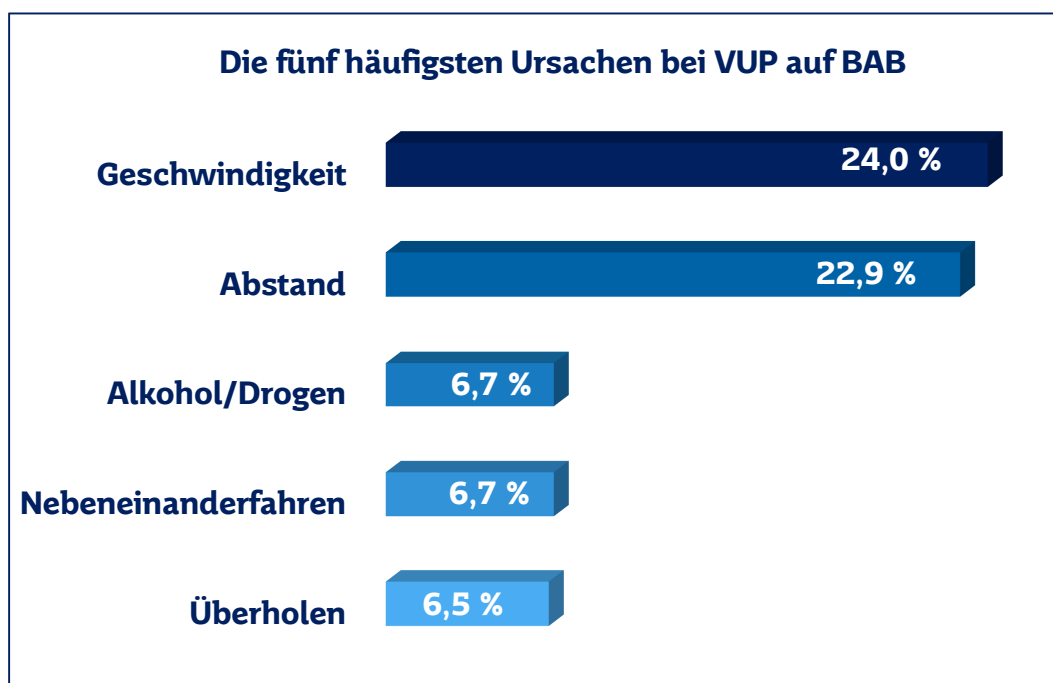
Im Jahr 2015 ist wie in den Vorjahren Hauptunfallursache bei der Verursachung von VUP **innerhalb geschlossener Ortschaft** die „Nichtbeachtung Vorfahrt/Vorrang“. Eine Ausnahme bildete das Jahr 2014 mit der Hauptunfallursache „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“.

Bei Unfällen **außerhalb geschlossener Ortschaft** bleibt die Unfallursache **„Nicht angepasste Geschwindigkeit“** die häufigste Unfallursache.



Auf den **Bundesautobahnen** ist weiterhin **„Nicht angepasste Geschwindigkeit“** Hauptunfallursache für Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Ihr Anteil ist mit 24,0 % (2014: 24,1 %) beinahe unverändert. Die Unfallursache **„Abstand“** ist mit einem deutlichen Anstieg auf 22,9 % (2014: 17,4 %) die zweithäufigste Unfallursache auf Bundesautobahnen.

Die Unfallursache **„Alkohol/Drogen“** ist mit einem Anstieg auf 6,7 % (2014: 5,6 %) an dritter Stelle der häufigsten Unfallursachen auf Bundesautobahnen. Die Unfallursache **„Fehler beim Überholen“** ist mit einem Rückgang auf 6,5 % (2014: 8,7 %) die fünfhäufigste Ursache bei VUP auf Bundesautobahnen. Hier kam es zu einem Rangfolgentausch mit der Unfallursache **„Nebeneinanderfahren“**, die mit 6,7 % gegenüber 2014 unverändert ist und gleichauf mit der Ursache **„Alkohol/Drogen“** liegt.



Dieser Betrachtung liegt das im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme dem/der Unfallverursacher/in als erste Ursache zugeordnete Fehlverhalten zugrunde. Das Vorliegen weiterer Unfallursachen ist der Regelfall.

Eine umfassendere Berücksichtigung aller Verstöße gegen die Verhaltensnormen des Straßenverkehrsrechts führt zu der Erkenntnis, dass **nicht angepasste Geschwindigkeit in einem weit höheren Ausmaß ursächlich für Verkehrsunfälle ist**, als dies die Statistik ausweist.

Zu berücksichtigen ist auch, dass zu schnelles oder nicht angepasstes Fahren an sich schon die meisten anderen Unfallursachen begünstigt, verstärkt oder erst ermöglicht.



## Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

		2015	2014	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	671	738	-67	-9,1
	MIT NUR SACHSCHADEN	429	481	-52	-10,8
	MIT PERSONENSCHADEN	242	257	-15	-5,8
VER- UNGLÜCKTE	INSGESAMT	313	332	-19	-5,7
	GETÖTETE	5	7	-2	-28,6
	SCHWERVERLETZTE	62	87	-25	-28,7
	LEICHTVERLETZTE	248	238	10	4,2

Nach einem Anstieg um 3,2 % im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr ist bei den „**Alkoholunfällen**“ (Unfälle, bei denen ein/e Unfallbeteiligte/r unter Alkoholeinfluss stand) im Jahr 2015 wieder ein Rückgang von 9,1 % festzustellen. Der Anteil der Alkoholunfälle an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle beträgt 2,0 %. Dies ist der niedrigste Wert seit 2005.

Der Rückgang bei der Gesamtzahl der VUP von 5,8 % im Saarland fällt deutlicher als der bundesweit erwartete Rückgang von 4,5 %<sup>1</sup> aus.

Insgesamt sank die Gesamtzahl der Verunglückten bei einem Verkehrsunfall unter Alkoholeinfluss um 5,7 %, lediglich im Bereich der Leichtverletzten ist ein Anstieg um 4,2 % zu verzeichnen.

2015 wurden fünf Menschen (2014: 7) bei einem Verkehrsunfall unter Alkoholeinfluss getötet. Diese getöteten Personen waren alle keine Unfallverursacher.



Bei den schweren Folgen von Alkoholunfällen ist im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr ein deutlicher Rückgang von 28,7 % zu erkennen, der insbesondere auf die geringere Anzahl von Schwerverletzten (2015: 62, 2014: 87) zurückzuführen ist.

Im Jahr 2015 ist jeder sechste Unfalltote und jeder elfte Schwerverletzte auf Fahren unter Alkoholeinfluss zurückzuführen. Trotz der ausgewiesenen Rückgänge wird deutlich, wie gefährlich die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss für sich selbst und für andere Verkehrsteilnehmer ist.

Die Bekämpfung der Hauptunfallursache „Alkohol“ hat weiterhin einen hohen Stellenwert in der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

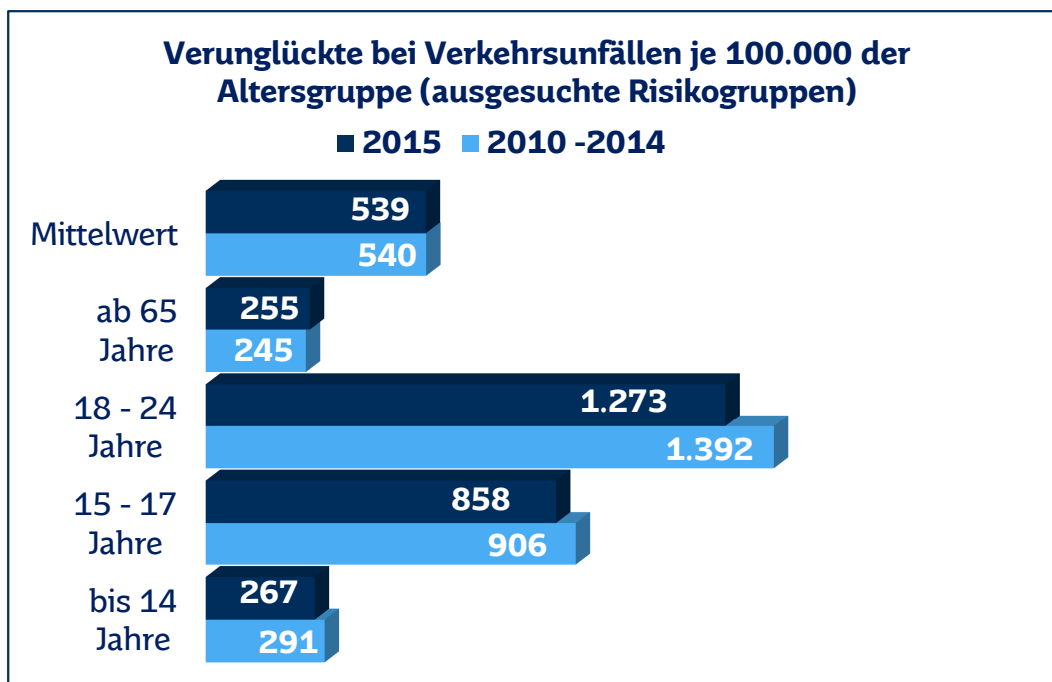
### Entwicklung der VU unter Alkoholeinfluss seit 2006

	VU gesamt Saarland	VU mit Alkohol	% von gesamt
2006	27.845	941	3,4
2007	30.063	970	3,2
2008	30.042	920	3,1
2009	30.307	829	2,7
2010	31.532	740	2,3
2011	31.107	742	2,4
2012	31.950	757	2,4
2013	32.040	715	2,2
2014	31.853	738	2,3
2015	33.634	671	2,0

### Besondere Risikogruppen

Das **altersbezogene Risiko**, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, d. h. getötet oder verletzt zu werden, lässt sich mit der Unfallhäufigkeitszahl „Verunglückte je 100.000 der Altersgruppe“ darstellen. Als Vergleichsgrundlage für die Werte aus 2015<sup>6</sup> wird der Durchschnittswert für die Verkehrsunfälle der Jahre 2010 - 2014 herangezogen.

Für das nachfolgende Ranking des altersbezogenen Risikos, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, wurde zur Vermeidung jahresbezogener statistischer Unschärfen aus dem Datenmaterial der Jahre 2010 – 2014 ein Mittelwert errechnet.



Die nachfolgenden Betrachtungen zum Unfallrisiko exponierter Altersgruppen gründen u. a. auf der Unfallhäufigkeitszahl „Verunglückte“.



## Unfallrisiko „Kinder“

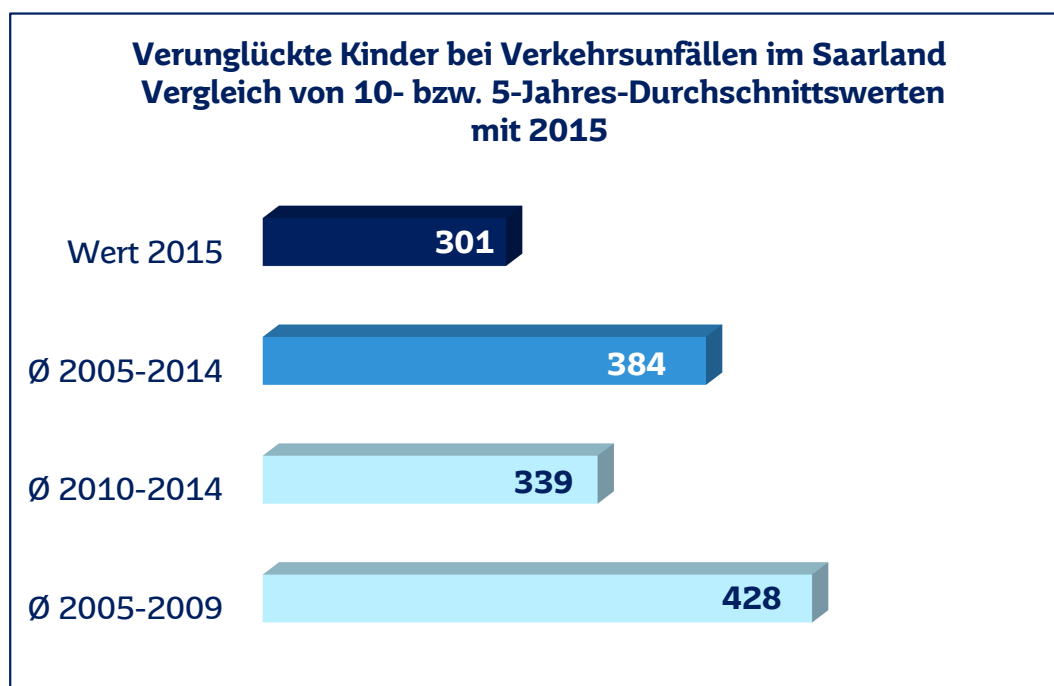
2015 wurde ein Kind bei einem Verkehrsunfall im Saarland getötet. In Deutschland verunglückten 80<sup>4</sup> Kinder im Straßenverkehr tödlich.

Bei der Gesamtzahl der verunglückten Kinder ist nach einem Anstieg um 2,0 % in 2014 gegenüber dem Vorjahr im Jahr 2015 ein leichter Rückgang von 1,3 % (2015: 301, 2014: 305) zu erkennen. Die Gesamtzahl von 301 verunglückten Kindern ist der zweitniedrigste Wert seit dem Jahr 2000.

Bei den schwer verletzten Kindern ist ein deutlicher Rückgang von 24,5 % (2015: 40, 2014: 53) zu erkennen, während bei den leicht verletzten Kindern ein Anstieg um 3,2 % (2015: 260, 2014: 252) festzustellen ist.

Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 22) verdeutlicht, dass das Risiko von Kindern, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, d. h. getötet oder verletzt zu werden, signifikant unter dem durchschnittlichen Risiko der Jugendlichen und „Jungen Fahrer“ liegt. Im Jahr 2015 verunglückten im Saarland 267 von 100.000 Kindern, während in den Jahren 2010 – 2014 von 100.000 Kindern 291 verunglückten.

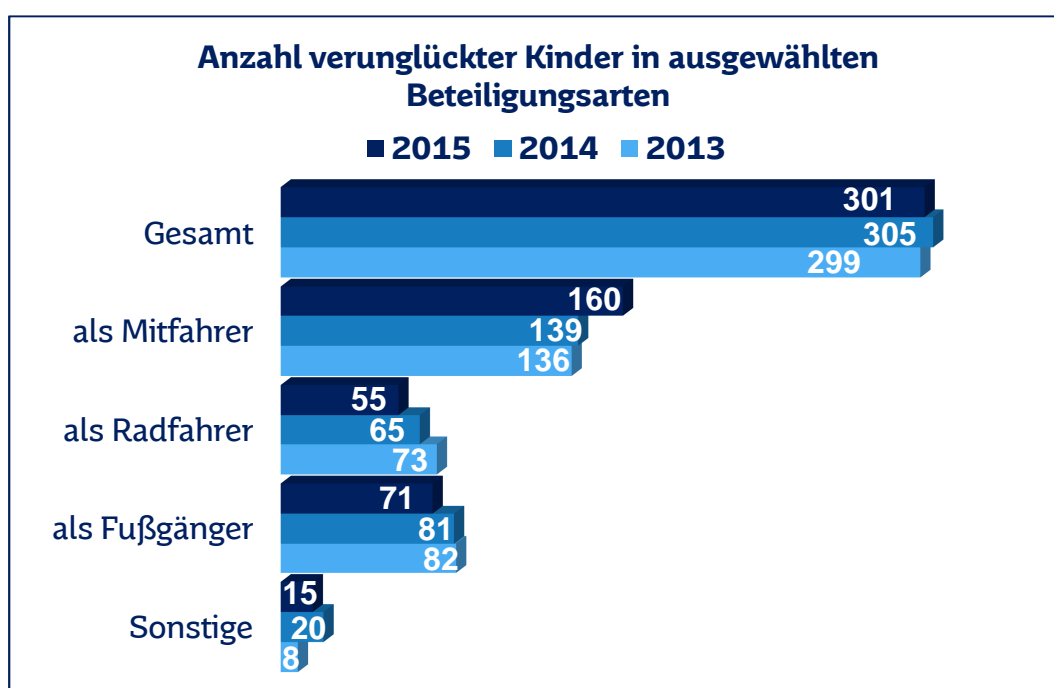
Die Langzeitbetrachtung der absoluten Verunglücktenzahlen dokumentiert noch einmal den rückläufigen Trend. Der Wert des Jahres 2015 liegt sowohl unterhalb des 10-Jahres-Durchschnittswertes 2005 – 2014 als auch unterhalb der 5-Jahres-Durchschnittswerte 2005 – 2009 und 2010 – 2014.



Die nachfolgende Tabellendarstellung zeigt, dass im Saarland mehr als die Hälfte der Kinder als „Mitfahrer im Fahrzeug“ verunglücken. Mit 53,2 % verunglückter Kinder als Mitfahrer ist der Anteil an der Gesamtzahl der verunglückten Kinder gegenüber 2014 (45,6 %) noch einmal deutlich angestiegen.

Die Anteile an der Gesamtzahl verunglückter Kinder in den Beteiligungsarten „Fahrradfahrer“ (18,3 %) und „Fußgänger“ (23,6 %) sind um jeweils 3,0 % gegenüber 2014 zurückgegangen.

Nach dem deutlichen Anstieg bei den verunglückten Kindern in den „sonstigen Beteiligungsarten“ ist in 2015 wieder ein Rückgang zu verzeichnen, der Anteil an der Gesamtzahl verunglückter Kinder liegt bei 5,0 % (2014: 6,6 %).



### Unfallrisiko „Junge Fahrer“

Die „Häufigkeitszahl Verunglückte je 100.000 der Altersgruppe“ bei der Risikogruppe „Junge Fahrer“ (Grafik S. 22) ist im Vergleich zu 2014 (1.338) im Jahr 2015 auf einen Wert von 1.273 zurückgegangen und befindet sich unterhalb des Durchschnittswerts der Jahre 2010 - 2014 mit 1.392.

Die Grafik zeigt aber auch, dass das Risiko für die 18 – 24-Jährigen, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, weiterhin auf dem höchsten Niveau aller Risikogruppen liegt.

Der im Jahr 2014 erkannte Rückgang bei der Anzahl der Getöteten setzt sich in 2015 fort. Die Unfallbilanz des Jahres 2015 weist im Saarland bei der Anzahl

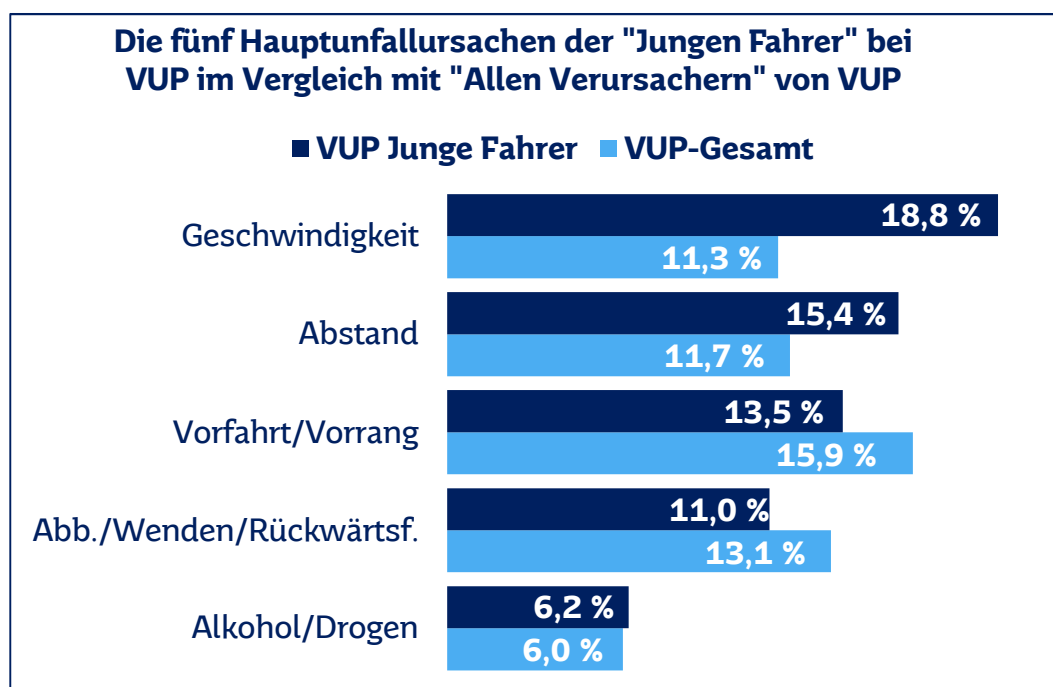
der Getöteten einen Rückgang von 50,0 % aus (2015: 3, 2014: 6), während im Bundesgebiet ein Rückgang von 4 %<sup>1</sup> erwartet wird.

Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten ist ein Anstieg um 2,5 % (2015: 122, 2014: 119), bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ein Rückgang von 6,8 % (2015: 849, 2014: 911) feststellbar.

### „Junge Fahrer“ als Unfallverursacher

Die Tabelle auf Seite 17 zu den Hauptverursachern/innen von VUP lässt bei den „Jungen Fahrern“ ein höheres Verursacherrisiko gegenüber dem statistischen Durchschnitt der Gesamtbevölkerung erkennen. Trotz der rückläufigen absoluten „Verursacherzahlen“ (2015: - 3,1 %, 2014: - 4,7 %, 2013: -5,2 %) bleiben „Junge Fahrer“ die am stärksten betroffene Altersgruppe.

Die nachfolgende Grafik „Die fünf Hauptunfallursachen der ‘Jungen Fahrer‘ bei VUP“ zeigt die von der Gesamtheit aller VUP-Verursacher/innen abweichenden Schwerpunkte bei „Jungen Fahrern“ auf.



Nach dem Rückgang im Jahr 2014 auf 19,7 % ist die Unfallursache **„Nicht angepasste Geschwindigkeit“** bei den 18 – 24-Jährigen als Verursacher/in eines VUP im Jahr 2015 nochmals gesunken und liegt bei 18,8 %. Sie ist aber weiterhin die dominierende Unfallursache innerhalb der Risikogruppe „Junge Fahrer“ und bleibt deutlich über dem Durchschnitt bei allen Verkehrsteilnehmern/innen (11,3 %).

Neben dieser Hauptunfallursache liegt die Ursache „**Abstand**“ bei der Risikogruppe „Junge Fahrer“ mit einem Anstieg auf 15,4 % (2014: 13,9 %) deutlich über dem Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer/innen mit 11,7 %.

Obwohl im Vergleich zu 2014 ein Rückgang zu verzeichnen ist, liegt die Unfallursache „**Alkohol/Drogen**“ innerhalb der Risikogruppe mit 6,2 % über dem Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer/innen mit 6,0 %.

Wie in den Vorjahren sind Unfallursachen, die auf komplexe Fahrsituationen hinweisen, wie „**Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren**“ und „**Missachtung Vorfahrt/Vorrang**“ gegenüber dem Durchschnitt aller Verursacher/innen unterdurchschnittlich repräsentiert.

Während im Jahr 2014 der Prozentanteil der durch „Junge Fahrer“ verursachten **VUP auf Bundesautobahnen mit nicht angepasster Geschwindigkeit** auf 30,5 % zurückging, ist im Jahr 2015 ein deutlicher Anstieg auf 38,0 % (24,0 % bei allen Verursachern/innen) zu verzeichnen. Eine noch höhere Steigerung ist bei der Unfallursache „**Abstand**“ festzustellen. Wurde im Jahr 2014 noch ein Prozentanteil von 14,7 % bei den verursachenden „Jungen Fahrern“ ermittelt, liegt der Anteil im Jahr 2015 bei 23,9 % (22,9 % bei allen Verursachern/innen). Ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr ist im Jahr 2015 das Fahren unter **Alkoholeinfluss** bei den verursachenden „Jungen Fahrern“ von 4,2 % auf 7,0 % (6,7 % bei allen Verursachern/innen) angestiegen.

Die durch die Sozialforschung belegte und bei Verkehrskontrollen bestätigte **hohe Drogenaffinität dieser Altersgruppe** ist als Unfallursache statistisch weiterhin unterrepräsentiert. Allerdings ist hier von einer hohen Dunkelziffer auszugehen.

Fahren unter Drogeneinfluss stellt, wie alkoholische Beeinflussung, nach wie vor ein hohes Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Die saarländische Polizei räumt der **Drogenerkennung im Straßenverkehr** einen **unverändert hohen Stellenwert** ein.

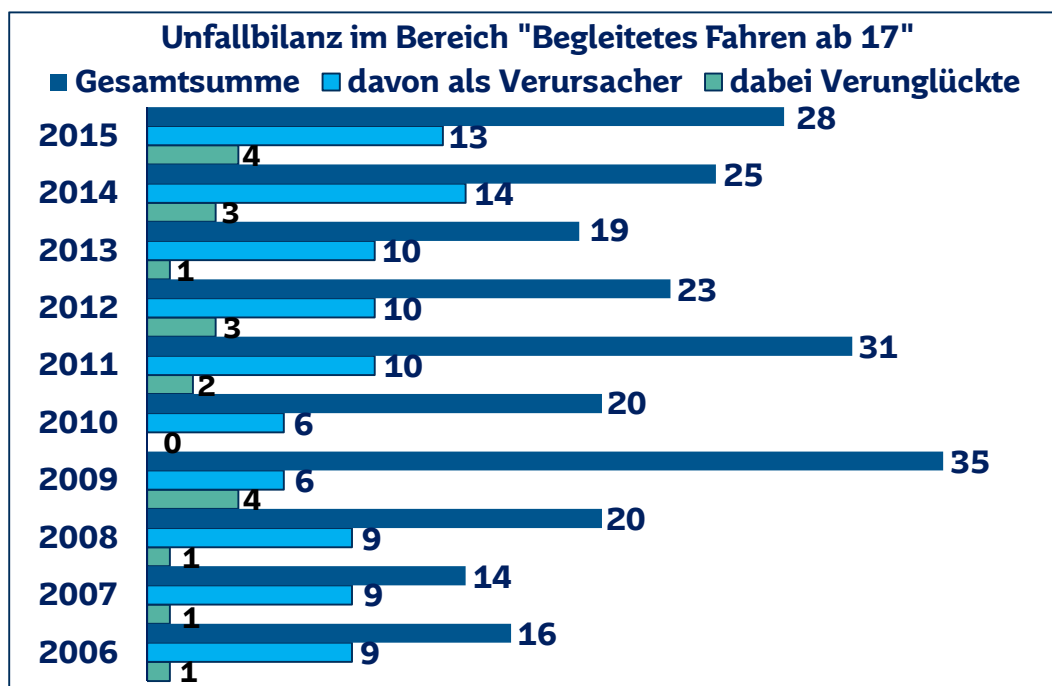


## „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF 17) - im Saarland seit 2006 -

2015 ereigneten sich im Saarland 28 Verkehrsunfälle mit insgesamt 7 leicht verletzten Personen unter Beteiligung von Teilnehmern/innen des „BF 17“.

Bei 13 Verkehrsunfällen im Jahr 2015 waren die Teilnehmer/innen des „BF 17“ die Unfallverursacher/innen, hierbei wurden insgesamt 4 Personen leicht verletzt. Bei 15 Verkehrsunfällen mit insgesamt 3 Leichtverletzten waren die Teilnehmer des „BF 17“ Unfallbeteiligte.

Die in der nachfolgenden Grafik aufgezeigte Unfallbilanz der Jahre 2006 bis 2015 macht deutlich, dass die Teilnehmer/innen am „BF 17“ ein sehr verantwortungsbewusstes Fahrverhalten an den Tag legen.



Der insgesamt rückläufige Trend der Unfallhäufigkeitszahl (Verursachung von VUP pro 100.000 der Altersgruppe) von 22,7 % seit dem Jahr 2006 in der Altersgruppe der 18 - 24-Jährigen (2006: 1332, 2015: 1030) und die Jahresunfallstatistiken der Jahre 2007 - 2015 im Bereich „Begleitetes Fahren ab 17“ zeigen auf, dass die Teilnehmer/innen am „BF 17“ als 18-24-Jährige verantwortungsvoller fahren.

Die nachfolgende Tabelle bezieht sich auf die Gruppe der 17-24-Jährigen und bildet den Zeitraum der Jahre 2007 - 2015 als verursachende PKW-Fahrer/innen eines VUP ab. Sie bestätigt eindrucksvoll die Feststellung aus den vergangenen Jahren, dass „Begleitetes Fahren ab 17“ das Risiko, einen VUP mit einem Lebensalter von 18 - 24 zu verursachen, deutlich senkt.



So haben die 18-Jährigen von 2007 bis 2015 einen Rückgang von 38,8 %, die 19-Jährigen einen Rückgang von 42,6 %, die 20-Jährigen einen Rückgang von 51,1 %, die 21-Jährigen einen Rückgang von 38,4 %, die 22-Jährigen einen Rückgang von 21,8 %, die 23-Jährigen einen Rückgang von 24,6 % und die 24-Jährigen einen Rückgang von 18,5 % zu verzeichnen.

### PKW-Fahrer/innen als Verursacher von VUP

	17-Jährige	18-Jährige	19-Jährige	20-Jährige	21-Jährige	22-Jährige	23-Jährige	24-Jährige
2007	6	196	183	176	138	119	114	108
2008	4	156	146	155	122	115	108	84
2009	4	142	148	136	110	105	82	68
2010	2	153	138	114	109	107	91	70
2011	4	138	124	139	130	128	95	68
2012	3	141	134	124	119	103	78	89
2013	1	129	119	110	100	111	85	80
2014	3	137	99	102	106	95	85	87
2015	7	120	105	86	85	93	86	88

Die Erwartungen im Hinblick auf die positiven Auswirkungen des „Begleiteten Fahrens ab 17“ haben sich im Saarland bestätigt.

### Unfallrisiko „Generation 65+“

Im Jahr 2015 sind neun Menschen aus der Risikogruppe „Generation 65+“ bei einem Verkehrsunfall im Saarland ums Leben gekommen. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2014 mit acht Getöteten einen Anstieg um 12,5 %, während bundesweit ein Rückgang von 2 %<sup>1</sup> erwartet wird.

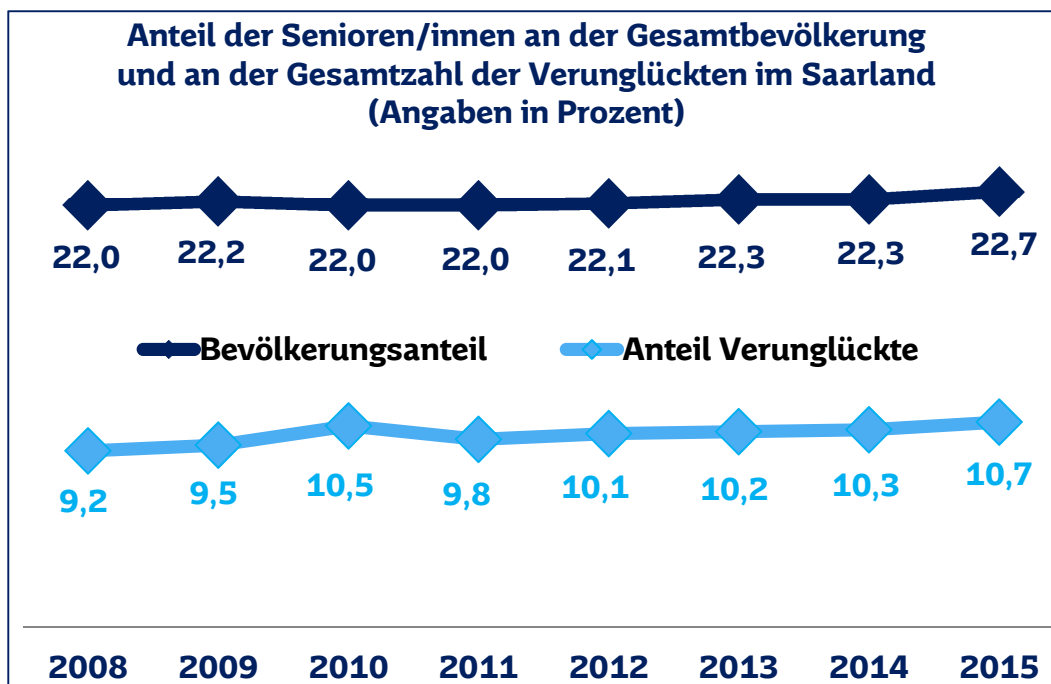
Insgesamt erhöhte sich die Gesamtzahl der verunglückten Senioren/innen um 4,9 % (2015: 573, 2014: 546). Diese Erhöhung ist dem Anstieg um 9,0 % auf 449 (2014: 412) leicht verletzte Senioren/innen geschuldet. Bei den schwer verletzten Senioren/innen ist dagegen ein Rückgang von 8,7 % auf 115 (2014: 126) zu erkennen.



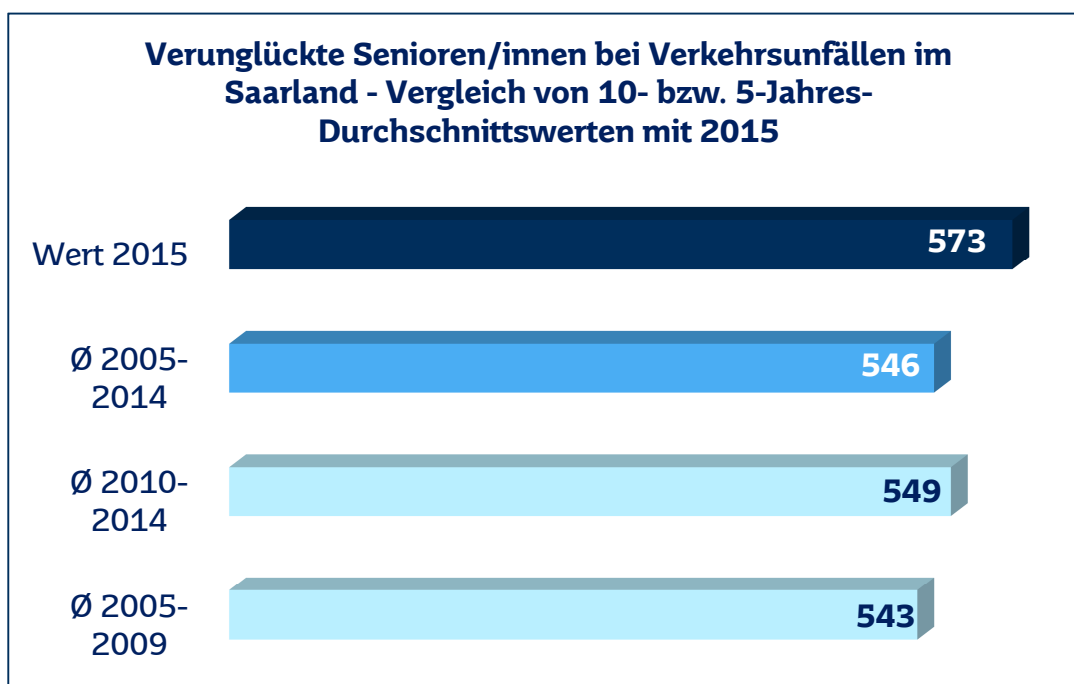
Der Anstieg bei der Gesamtzahl der Verunglückten spiegelt sich auch in der Häufigkeitszahl „Verunglückte je 100.000 der Altersgruppe“ (Grafik Seite 22) wieder. Hier liegt die Unfallhäufigkeitszahl des Jahres 2015 mit 255 vor dem 5-Jahres-Durchschnittswert der Jahre 2010 – 2014 mit 245.

Die nachfolgenden Übersichten zeigen

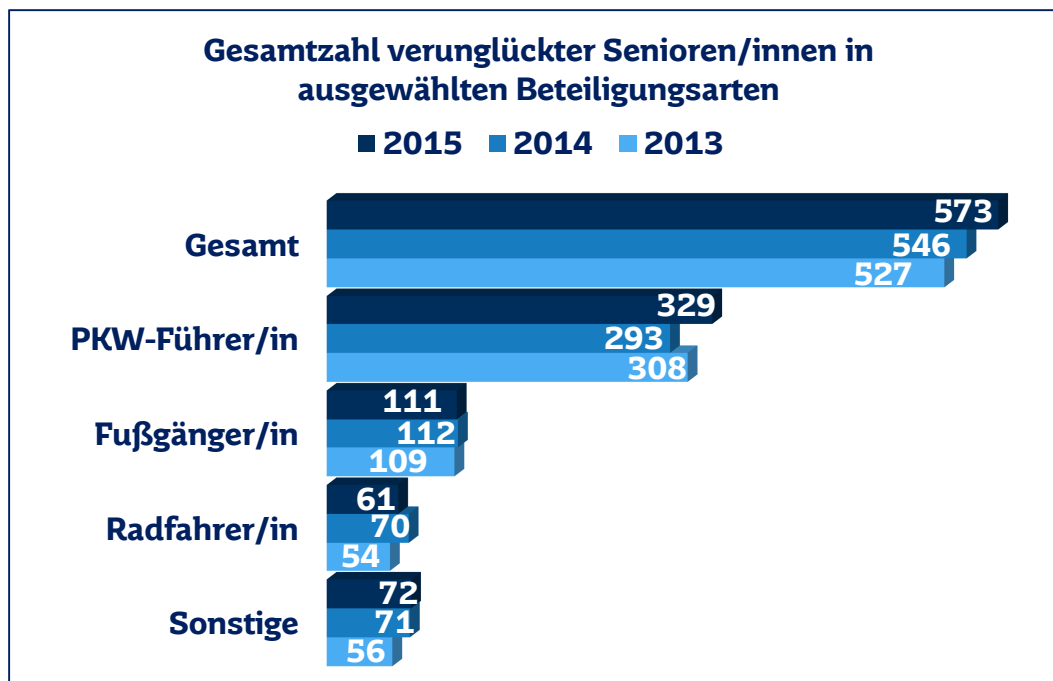
- den Anteil der Senioren/innen an der Gesamtbevölkerung im Saarland<sup>6</sup> und an der Gesamtzahl der Verunglückten,



- die Durchschnittswerte der verunglückten Senioren/innen bei Verkehrsunfällen,



- die Gesamtanzahl verunglückter Senioren/innen in ausgewählten Beteiligungsarten,



- den Personenschaden in ausgewählten Beteiligungsarten.

	Fußgänger			Radfahrer			PKW			Sonstige			Gesamt		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Gesamt	109	112	111	54	70	61	308	293	329	56	71	72	527	546	573
Getötete	7	4	4	2	0	2	5	3	1	2	1	2	16	8	9
Schwer- verletzte	38	32	36	13	21	14	49	56	48	20	17	17	120	126	115
Leicht- verletzte	64	76	71	39	49	45	254	234	280	34	53	53	391	412	449

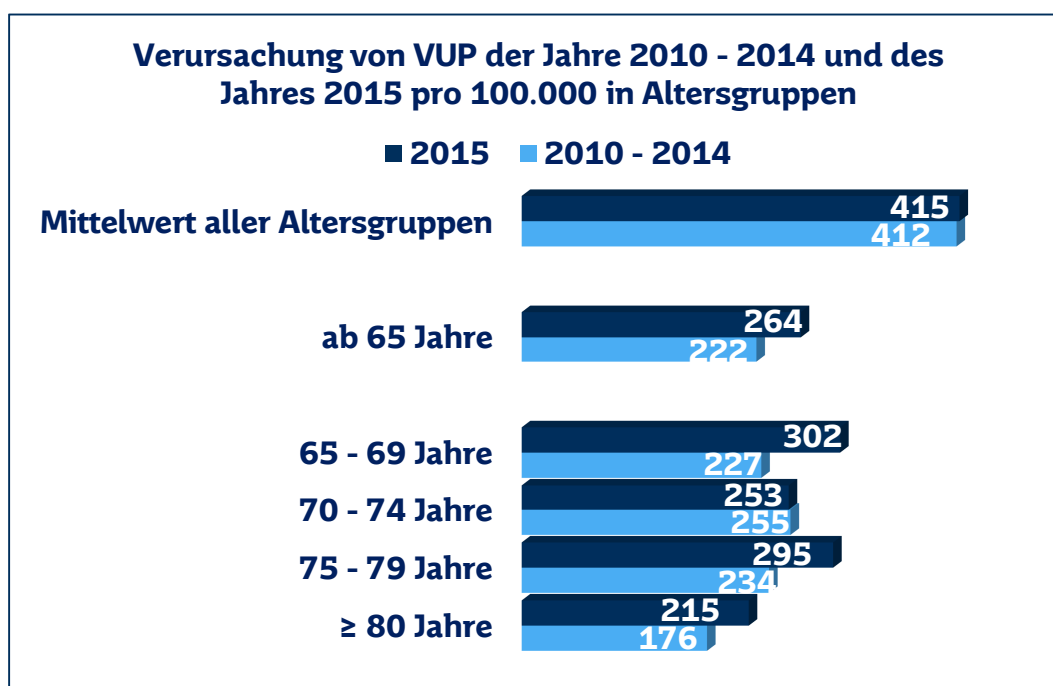
Wie aus der nachfolgenden Grafik ersichtlich, sind die Mittelwerte der Jahre 2010 – 2014 bzgl. des Verursacherrisikos von VUP in einzelnen Altersgruppen der „Generation 65+“ in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung (65 – 69 Jahre: 227, 70 – 74 Jahre: 255, 75 – 79 Jahre: 234, ≥ 80 Jahre: 176) gegenüber dem Mittelwert aller Altersgruppen der Jahre 2010 – 2014 (412) unterdurchschnittlich.



Mit Ausnahme der Altersgruppe der  $\geq 80$ -Jährigen (176) haben die übrigen Altersgruppen der „Generation 65+“ ein höheres Verursacherrisiko gegenüber dem Mittelwert der Risikogruppe der „Generation 65+“ aus den Jahren 2010 – 2014 (222).

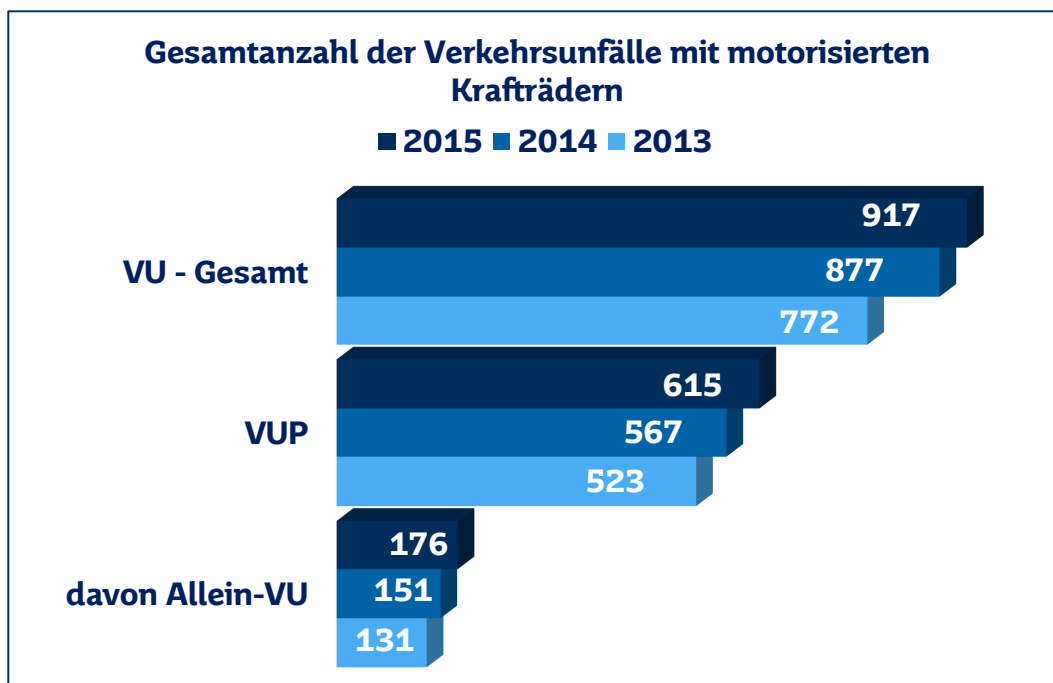
Das Verursacherrisiko von VUP in den einzelnen Altersgruppen der „Generation 65+“ ist im Jahr 2015 in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung (65 – 69 Jahre: 302, 70 – 74 Jahre: 253, 75 – 79 Jahre: 295,  $\geq 80$  Jahre: 215) ebenfalls gegenüber dem Mittelwert aller Altersgruppen des Jahres 2015 (415) unterdurchschnittlich.

Innerhalb der „Generation 65+“ liegen im Jahr 2015 die Altersgruppe der 65-69-Jährigen mit 302 und die Altersgruppe der 75-79-Jährigen mit 295 über dem Wert der gesamten „Generation 65+“ mit 264. Dagegen liegen die Altersgruppe der 70-74-Jährigen mit 253 und die Altersgruppe der  $\geq 80$ -Jährigen mit 215 unter dem Wert der gesamten Risikogruppe.



## Unfallrisiko „Motorisiertes Kraftrad“

Im Jahr 2015 ereigneten sich 917 Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Krafträder. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Jahr 2014 (877 Verkehrsunfälle) um 4,6 %. Die Verkehrsunfallstatistik weist im Bereich der VUP mit Beteiligung motorisierter Krafträder einen Anstieg um 8,5 % (2015: 615, 2014: 567) aus.



Bei der Gesamtzahl aller bei Verkehrsunfällen mit motorisierten Krafträdern verunglückten Verkehrsteilnehmer/innen ist ein Anstieg um 8,0 % von 637 im Jahr 2014 auf 688 im Jahr 2015 zu verzeichnen.

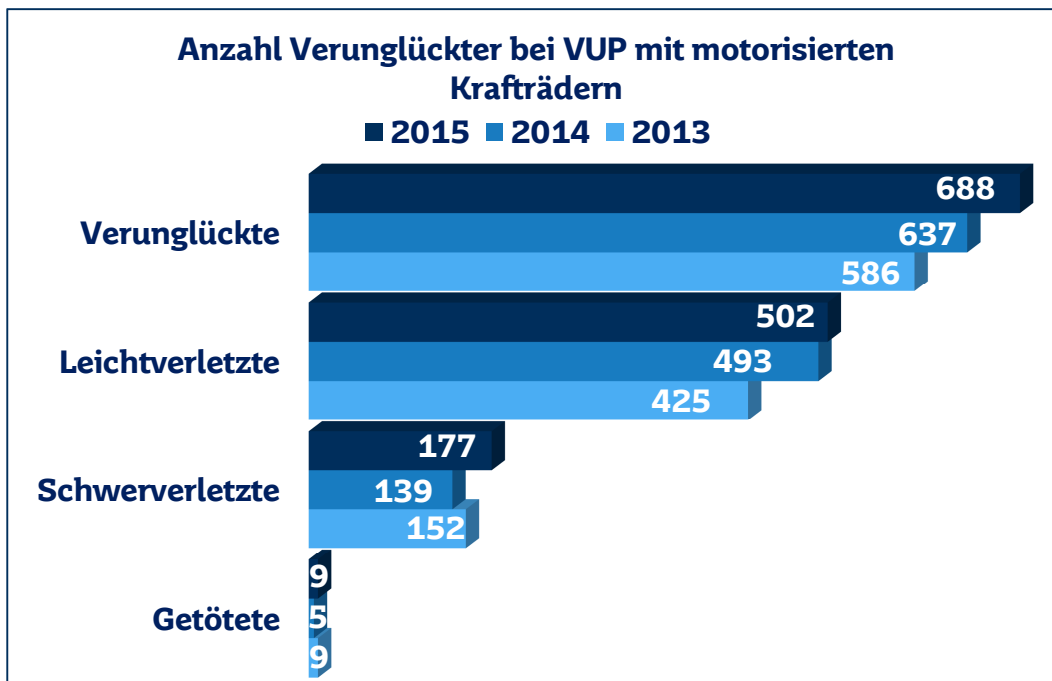
Der Anstieg bei der Gesamtzahl der Verunglückten ist auf einen deutlichen Anstieg im Bereich der Getöteten und Schwerverletzten zurückzuführen.

Konnte in der Unfallstatistik des Jahres 2014 mit fünf Getöteten noch ein deutlicher Rückgang bei den Getöteten gegenüber dem Vorjahr (2013: 9) verzeichnet werden, weist die Statistik für das Jahr 2015 wieder neun Getötete aus, die alle Nutzer/innen motorisierter Krafträder gewesen sind. Dieser Anstieg um 80 % ist der **Negativaspekt** in der Verkehrsunfallentwicklung im Saarland im Jahr 2015. Der ausgewiesene Anstieg liegt damit deutlich über dem bundesweit erwarteten Anstieg um 3,9 %<sup>1</sup>.

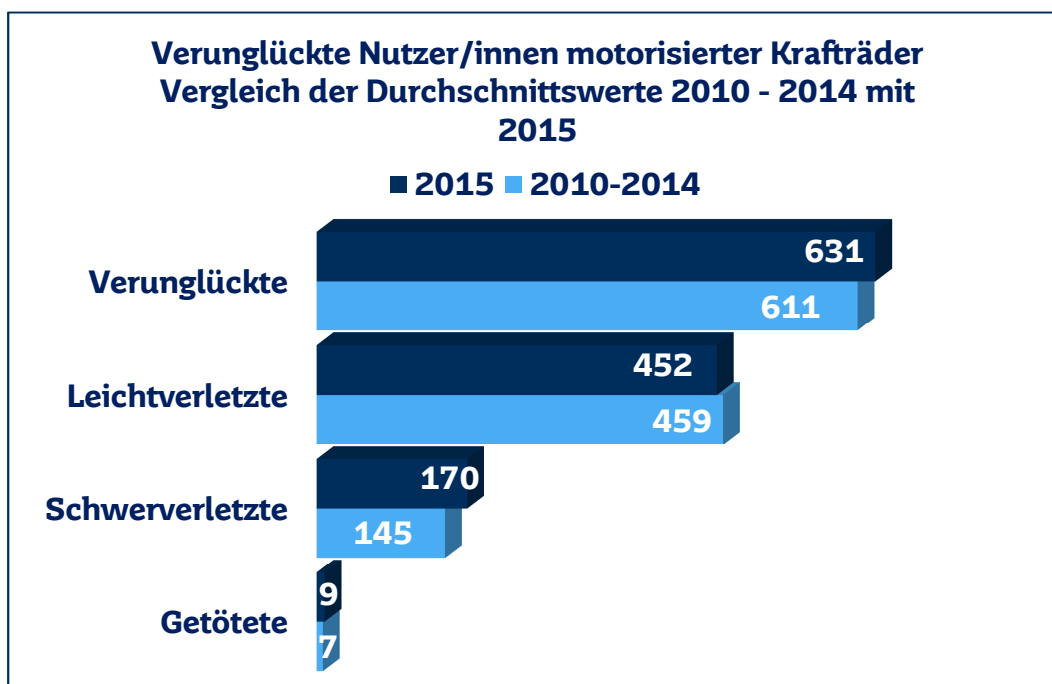
Bei den Schwerverletzten weist die Unfallstatistik für das Jahr 2015 insgesamt 177 Personen aus, die bei einem Verkehrsunfall mit Beteiligung eines motorisierten Kraftrades schwer verletzt wurden. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2014 mit 139 Schwerverletzten einen Anstieg um 27,3 %.



Auch bei den Leichtverletzten ist im abgelaufenen Jahr gegenüber 2014 ein Anstieg um 1,8 % (2015: 502, 2014: 493) festzuhalten.

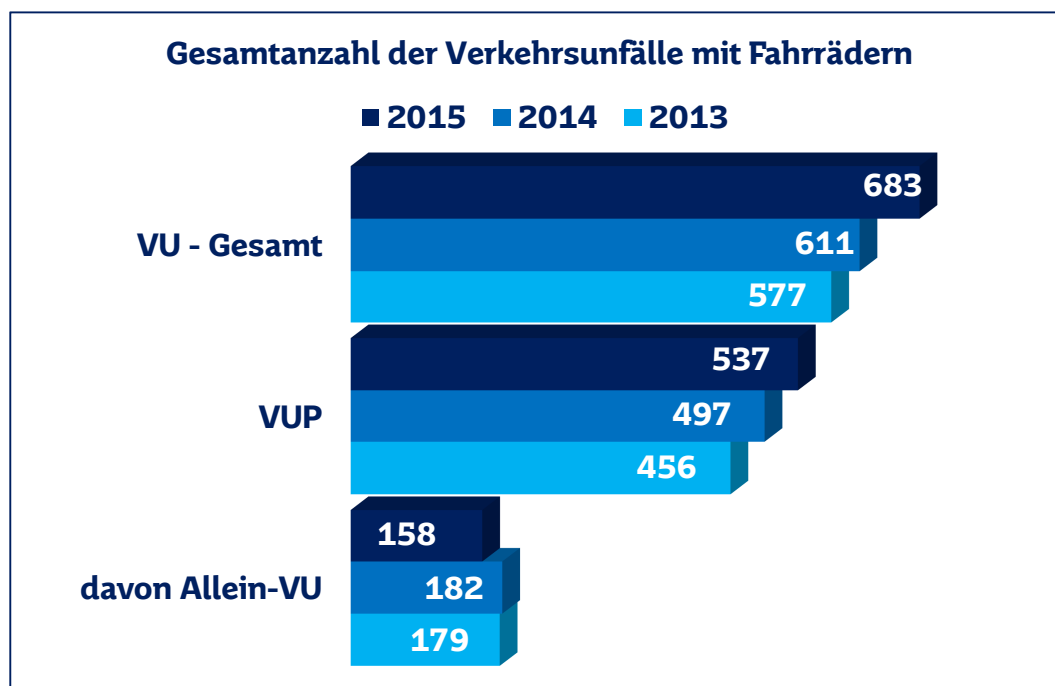


Bei den verunglückten Nutzern/innen motorisierter Krafträder (Fahrer/in und Sozius/a) liegen die Gesamtzahl der Verunglückten, die Zahl der Getöteten und die Zahl der Schwerverletzten über den Durchschnittswerten der Jahre 2010 – 2014. Die Gesamtzahl der Leichtverletzten des Jahres 2015 liegt unter dem Durchschnittswert der Jahre 2010 – 2014.



## Unfallrisiko „Fahrrad“

Im Jahr 2015 stieg die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern/innen um 11,8 % (2015: 683, 2014: 611). Dieser Anstieg fällt noch deutlicher aus als der Anstieg im Jahr 2014 um 5,9 %. Im Bereich der VUP ist im abgelaufenen Jahr ein Anstieg bei der Gesamtzahl der Unfälle um 8,0 % zu verzeichnen, der leicht unter dem Anstieg im Jahr 2014 um 9 % liegt.



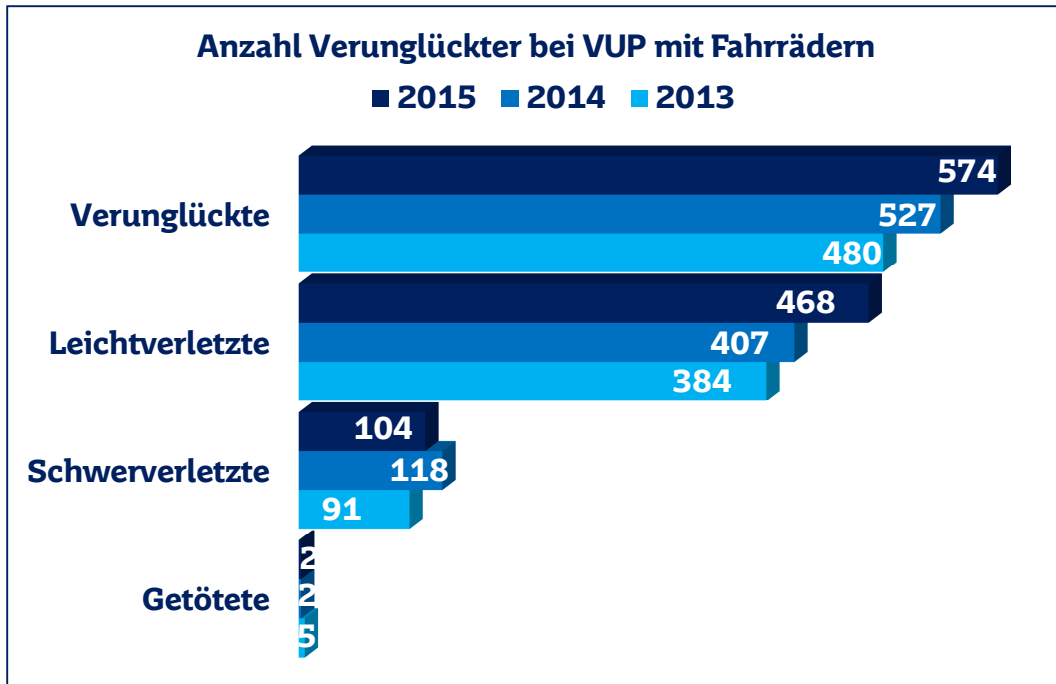
Die Gesamtzahl aller bei Verkehrsunfällen mit Fahrradfahrer/innen verunglückten Verkehrsteilnehmer/innen ist im Jahr 2015 erneut angestiegen. 2015 verunglückten 574 Menschen bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fahrradfahrern/innen, dies ist gegenüber dem Jahr 2014 mit 527 Verunglückten ein Anstieg um 8,9 %.

Der Anstieg bei den Verunglücktenzahlen begründet sich durch einen Anstieg bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten. Im Jahr 2015 wurden bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fahrradfahrern/innen insgesamt 468 Menschen leicht verletzt. Dies ist ein Anstieg um 15,0 % gegenüber dem Jahr 2014, in dem 407 Personen leicht verletzt wurden.

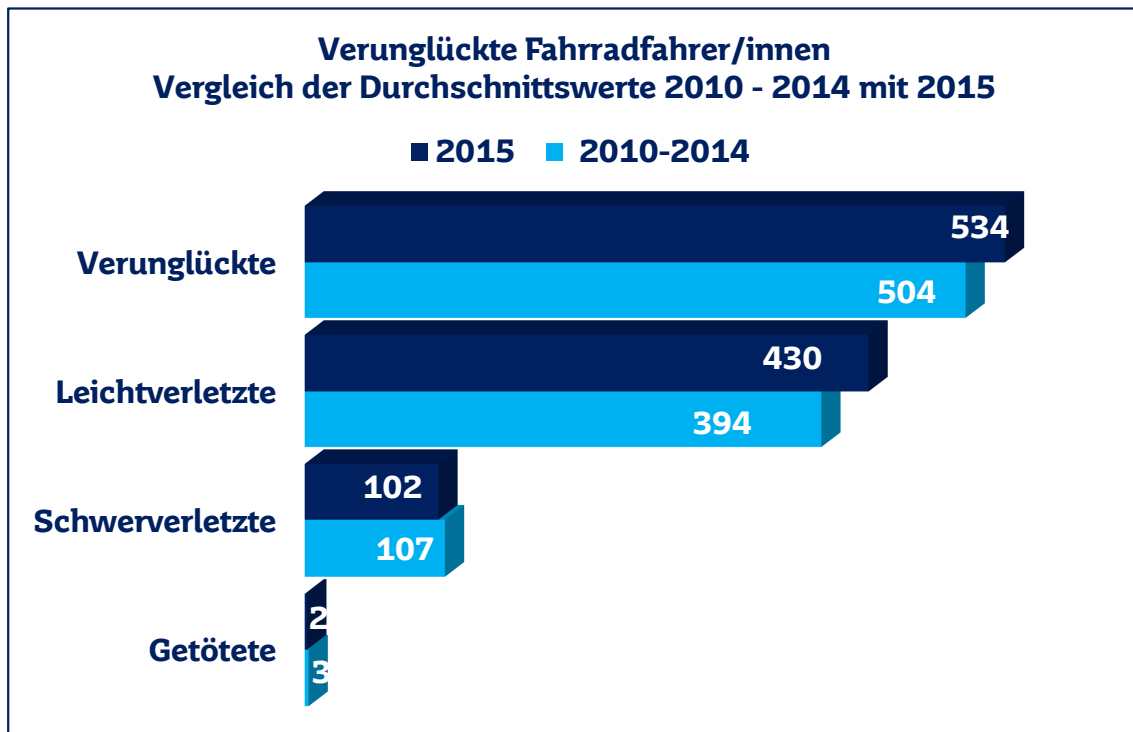
Im Jahr 2015 verstarben bei Verkehrsunfällen, wie auch im Jahr 2014, zwei Fahrradfahrer auf saarländischen Straßen. Im Bundesgebiet wird ein Rückgang von 4 %<sup>1</sup> erwartet.

Im Bereich der Schwerverletzten ist ein Rückgang um 11,9 % (2015: 104, 2014: 118) im Saarland festzustellen.



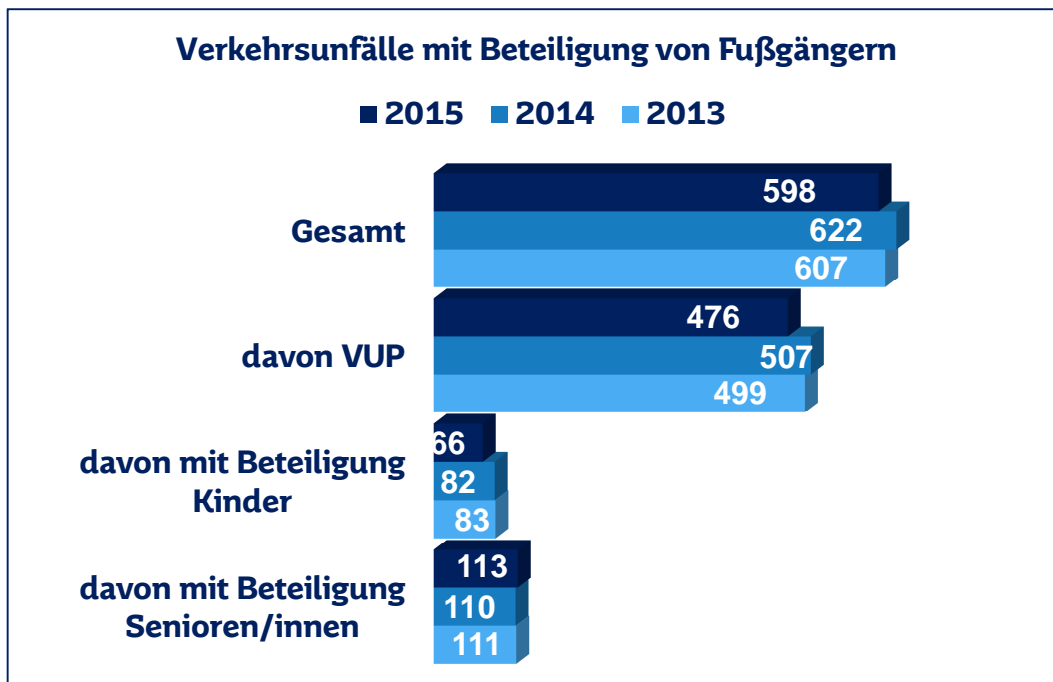


Die nachfolgende Grafik zeigt, dass die Gesamtzahl der verunglückten Fahrradfahrer/innen und die Zahl der leicht verletzten Fahrradfahrer/innen aus dem Jahr 2015 über den Durchschnittswerten der Jahre 2010 – 2014 liegen. Die Zahlen der Getöteten und Schwerverletzten liegen dagegen im Jahr 2015 unter den Durchschnittswerten der Jahre 2010 – 2014.

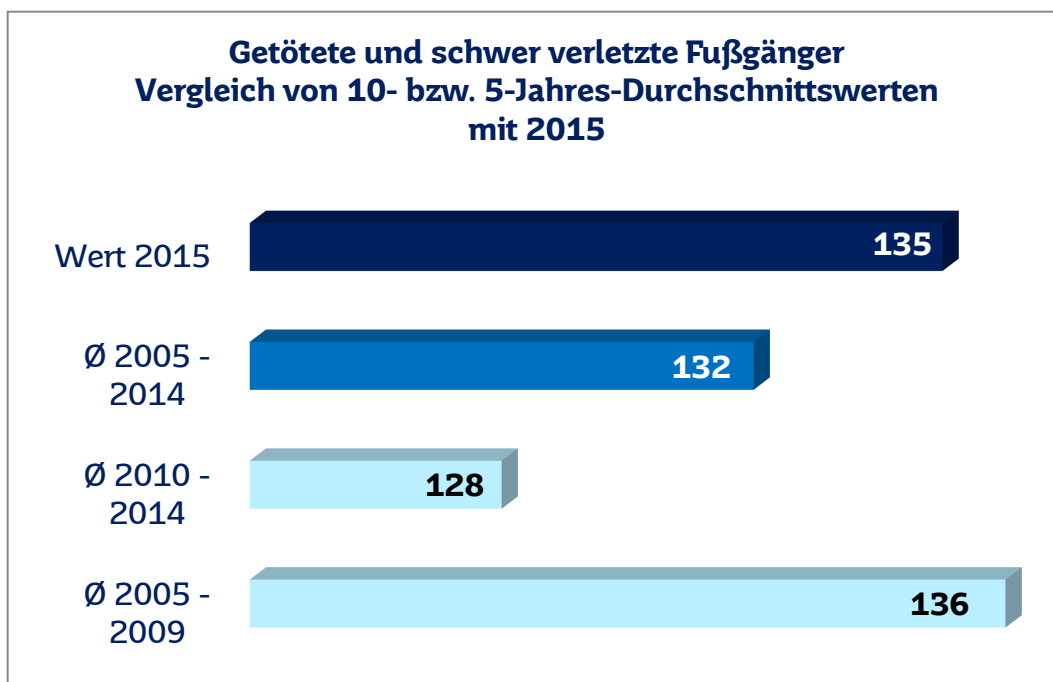


## Unfallrisiko „Fußgänger“

Im Jahr 2015 ist gegenüber 2014 bei Verkehrsunfällen mit Fußgängern/innen ein Rückgang von 3,9 % (2015: 598, 2014: 622) und bei VUP ein Rückgang von 6,1 % (2015: 507, 2014: 476) festzustellen. Während im gleichen Zeitraum die Zahl der VUP mit Beteiligung von Senioren/innen um 2,7 % anstieg, ging die Zahl der VUP mit Beteiligung von Kindern um 19,5 % zurück.



Die Langzeitbetrachtung getöteter und schwer verletzter Fußgänger/innen zeigt, dass der Wert des Jahres 2015 über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2005 – 2014 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2010 – 2014 und unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2005 – 2009 liegt.



## Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2015

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermittelt in regelmäßigen Zeitabständen die Kosten, die in Folge von Straßenverkehrsunfällen entstanden sind. Bei der Berechnung werden alle Unfallfolgen berücksichtigt, die Kosten verursachen (Reproduktionskosten, Ressourcenausfallkosten, Wertschöpfungsverluste, Verluste außerhalb der marktmäßigen Wertschöpfung).

Nach diesem Berechnungsmodell (BASt-Sätze aus 2013, veröffentlicht April 2015) ergeben sich für das Saarland im Jahr 2015 folgende Unfallkosten (die Gesamtkosten aus dem Jahr 2014 wurden an die aktualisierten Kostensätze angepasst):

### Personenschadenskosten je verunglückter Person

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
Getötete	31	1.182.126	36.645.906
Schwerverletzte (SV)	717	121.776	87.313.392
Leichtverletzte (LV)	4.587	4.982	22.852.434
		<b>2015</b>	<b>146.811.732</b>
		<b>2014</b>	<b>146.400.312</b>

### Sachschadenskosten je Unfall

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
VU mit Getöteten	29	47.157	1.367.553
VU mit SV	655	21.646	14.178.130
VU mit LV	3.420	14.515	49.641.300
VU schwerer Sachschaden	1.180	21.484	25.351.120
sonstige Alkohol-VU	197	6.095	1.200.715
VU leichter Sachschaden	28.139	6.095	171.507.205
		<b>2015</b>	<b>263.246.023</b>
		<b>2014</b>	<b>253.994.613</b>

### Gesamtunfallkosten

	<b>2015</b>	<b>410.057.755</b>
	<b>2014</b>	<b>400.394.925</b>

Orientiert an den von der Bundesanstalt für Straßenwesen aktualisierten Kostensätzen lässt sich der volkswirtschaftliche Schaden durch das polizeilich registrierte Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2015 auf **410,1 Mio. EUR** beziffern.



**Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen**

Am 1.1.2015 waren im Saarland bei einem Bevölkerungsstand von ca. 0,989<sup>3</sup> Millionen Menschen 720.282<sup>5</sup> Kraftfahrzeuge, davon 608.463<sup>5</sup> PKW, zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Durch die veränderten Bevölkerungsgrößen und geänderten Fahrzeugbestände bedingt, liegen die Motorisierungsraten von 728 Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohner für das Saarland und 662<sup>4</sup> für Deutschland über den Werten der Vorjahre. Die PKW-Dichte im Saarland übersteigt mit 615 PKW pro 1.000 Einwohner deutlich den bundesdeutschen Durchschnittswert von 547. Als zweithäufigste Fahrzeugart sind im Saarland 58.197<sup>5</sup> Krafträder mit amtlichen Kennzeichen zugelassen.

**Einwohnerzahlen und Kfz-Bestand/-Dichte im SAARLAND  
nach Landkreisen und Vergleich mit BUND  
(Stand: 1.1.2015)**

	<b>Einwohner</b>	<b>zugelassene Kraftfahrzeuge</b>	<b>Kfz./1.000 Einwohner</b>	<b>Überörtliche Straßen in km</b>	<b>Kfz./km Straße</b>
<b>BUND</b>	<b>81,198 Mio.</b>	<b>53,716 Mio.</b>	<b>662</b>	<b>230.149 <sup>7</sup></b>	<b>233</b>
<b>SAARLAND</b>	<b>0,989 Mio.</b>	<b>0,720 Mio.</b>	<b>728</b>	<b>2.048 <sup>7</sup></b>	<b>352</b>
<b>Saarland intern <sup>8</sup></b>					
<b>Regionalverband Saarbrücken</b>	<b>325.604</b>	<b>214.266</b>	<b>658</b>		
<b>Merzig-Wadern</b>	<b>102.987</b>	<b>81.260</b>	<b>789</b>		
<b>Neunkirchen</b>	<b>133.021</b>	<b>96.400</b>	<b>725</b>		
<b>Saarlouis</b>	<b>195.632</b>	<b>147.512</b>	<b>754</b>		
<b>Saarpfalz-Kreis</b>	<b>143.532</b>	<b>110.139</b>	<b>767</b>		
<b>St. Wendel</b>	<b>88.259</b>	<b>70.705</b>	<b>801</b>		

Das Saarland weist zum 01.01.2015 ein überörtliches Straßennetz von insgesamt 2.048 km aus. Dieses besteht aus 240 Kilometer Bundesautobahnen und 1.808 Kilometer Bundes- und Landesstraßen.





Mit rund 93 Bundesautobahnkilometern auf 1.000 qkm Fläche hat das Saarland nach den Stadtstaaten Bremen und Hamburg das dichteste Autobahnnetz im Vergleich aller Bundesländer. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 36 Bundesautobahnkilometern auf 1.000 qkm Fläche<sup>9</sup>.

Auch die Kennzahl „Kraftfahrzeuge pro km Straße“ lässt im Saarland eine gegenüber dem Bundesdurchschnitt überdurchschnittliche Fahrzeugdichte erkennen. Auf einen Kilometer des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen: insgesamt 2.048 km) entfallen im Saarland 352 Kraftfahrzeuge – bundesweit dagegen nur 233.



## Fußnoten

- 1 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Dez. 2015: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und  
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2015 –
- 2 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0001  
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes Deutschland
- 3 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0009  
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes Saarland
- 4 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 46251-0001  
Kraftfahrzeugbestand Deutschland
- 5 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 46251-0006  
Kraftfahrzeugbestand Kreise im Saarland
- 6 DESTATIS - Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0011  
Bevölkerung Bundesländer, Stichtag, Altersjahre
- 7 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 46271-0003  
Straßenlänge Deutschland und Bundesländer
- 8 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0014  
Bevölkerung Kreise
- 9 Berechnungsgrundlagen Statistisches Bundesamt  
Stand 1. Januar 2015
- 10 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Dez. 2014: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und  
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2014 –
- 11 Die Berechnung orientiert sich an den von der Bundesanstalt für  
Straßenwesen (BASt) aktualisierten Kostensätzen. Die Gesamt-  
kosten aus dem Jahr 2014 wurden an die aktualisierten Kosten-  
sätze angepasst.



### Abkürzungen/Erläuterungen

VU	Verkehrsunfall/-unfälle
VUP	Verkehrsunfall/-unfälle mit Personenschaden
Getötet	Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben
SV	schwer verletzt (Personen, die zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden)
LV	leicht verletzt (alle übrigen Verletzten)
BAB	Bundesautobahn
PVS	Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik
VT	Personen, die am Verkehr teilnehmen



## Landespolizeipräsidium Saarland

LPP 131 Zentrale Aufgaben/Verkehrssicherheitsarbeit

Ansprechpartner:  
POK Berthold Kreuser  
Beethovenstraße 43  
66125 Saarbrücken

Telefon (0681) 962-1523

E-Mail: [lpp131@polizei.slpol.de](mailto:lpp131@polizei.slpol.de)

[www.polizei.saarland.de](http://www.polizei.saarland.de)

Quelle: Polizeiliche Dateien  
Stand 22.01.2016

