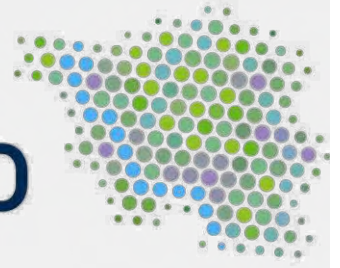


Polizei

SAARLAND



Polizeiliche

Verkehrsunfall-

Statistik

2016

SAARLAND



Inhaltsverzeichnis

Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2016 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
- Anteil der Alkoholunfälle am Gesamtunfallaufkommen	Seite 21
Besondere Risikogruppen	Seite 22
- Unfallrisiko „Kinder“	Seite 23
- Unfallrisiko „Junge Fahrer“	Seite 25
○ „Junge Fahrer“ als Unfallverursacher	Seite 26
○ „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF 17)	Seite 28
- Unfallrisiko „Generation 65+“	Seite 30
- Unfallrisiko „Motorisiertes Kraftrad“	Seite 33
○ Unfallrisiko „E-Bike“	Seite 36
- Unfallrisiko „Rad Fahrende“	Seite 37
○ Unfallrisiko „Pedelec“	Seite 39
- Unfallrisiko „zu Fuß Gehende“	Seite 40
Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2016	Seite 42
Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen	Seite 43
Endnoten	Seite 45
Abkürzungen/Erläuterungen	Seite 46
Impressum	Seite 47

**Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2016 in Kürze
Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)**

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

polizeilich registrierte VU

2016: 34.927 = + 3,8 % BUND: + 3,0 %¹
2015: 33.634

Durchschnitt 2006-2015: 31.044

Durchschnitt 2006-2010: 29.971

Durchschnitt 2011-2015: 32.117

❖ **Anstieg bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP)** - Seite 6

polizeilich registrierte VUP

2016: 4.153 = + 1,2 % BUND: + 0,3 %¹
2015: 4.104

Durchschnitt 2006-2015: 4.335

Durchschnitt 2006-2010: 4.554

Durchschnitt 2011-2015: 4.115

❖ **Mehr Verunglückte bei Verkehrsunfällen** - Seite 8

Verunglückte bei VU

2016: 5.431 = + 1,8 % BUND: + 0,3 %¹
2015: 5.335

Durchschnitt 2006-2015: 5.719

Durchschnitt 2006-2010: 6.062

Durchschnitt 2011-2015: 5.376

Häufigkeitszahl Verunglückte (Verunglückte pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2016:	546 ³	2015:	539
Bund 2016:	484 ^{1,2}	2015:	482

❖ **Mehr Getötete bei Verkehrsunfällen** - Seite 9

bei VU getötete Personen

2016: 34 = + 9,7 % BUND: - 6,0 %¹
2015: 31

Durchschnitt 2006-2015: 42

Durchschnitt 2006-2010: 49

Durchschnitt 2011-2015: 35



Häufigkeitszahl Getötete (Verkehrstote pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2016:	3,4³	2015:	3,1
Bund 2016:	3,9^{1,2}	2015:	4,2

❖ **Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen auf Vorjahresniveau**- Seite 11

Schwerverletzte bei VU

2016: 720	=	+ 0,4 %	BUND: - 0,7 % ¹
2015: 717			

Durchschnitt 2006-2015: 711

Durchschnitt 2006-2010: 701

Durchschnitt 2011-2015: 720

Häufigkeitszahl Schwerverletzte (Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2016:	72,3³	2015:	72,5
Bund 2016:	81,8^{1,2}	2015:	81,2 ¹

❖ **Schwere Folgen bei Verkehrsunfällen auf Vorjahresniveau** – Seite 11

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

Saarland 2016:	75,7³	2015:	75,6
Bund 2016:	85,7^{1,2}	2015:	85,5 ¹

❖ **Mehr Leichtverletzte (LV) bei Verkehrsunfällen** – Seite 12

Leichtverletzte bei VU

2016: 4.677	=	+ 2,0 %	BUND: + 0,6 % ¹
2015: 4.587			

Durchschnitt 2006-2015: 4.996

Durchschnitt 2006-2010: 5.312

Durchschnitt 2011-2015: 4.620

❖ **Anstieg der Gesamtzahl der VU und der VUP auf den Bundesautobahnen (BAB) im Saarland** - Seite 13

Verkehrsunfälle BAB insgesamt

2016: 2.967	=	+ 13,5 %
2015: 2.613		

VUP BAB insgesamt

2016: 396	=	+ 16,1 %	BUND: + 4,0 % ¹
2015: 341			

❖ **Weniger Getötete bei VUP auf den BAB – Mehr Verunglückte und Schwerverletzte** - Seite 13

Verunglückte bei BAB-VU

2016: 541 = + 12,0 %
2015: 483

Getötete bei BAB-VU

2016: 2 = - 50,0 % BUND: - 1,0 %¹
2015: 4

Schwerverletzte bei BAB-VU

2016: 71 = + 39,2 %
2015: 51

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

Jeder fünfte VUP (20,3 %) wurde von den 18- bis 24-Jährigen („Junge Fahrer“) verursacht. Innerhalb der Beteiligungsart „PKW“ ist die Altersgruppe mit 23,3 % ebenfalls die am stärksten vertretene Altersgruppe.

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

Die Unfallstatistik weist die aus den Vorjahren bekannten Hauptunfallursachen „Vorfahrt/Vorrang“, „Abstand“, „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren“, „Geschwindigkeit“ und „Alkohol/Drogen“ bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden aus.

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

Mit 25,5 % bzw. 20,7 % dominieren nicht angepasste Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand die Unfallursachen bei VUP auf den saarländischen Bundesautobahnen.

❖ **Anstieg der Gesamtzahl der Alkoholunfälle und der „Schweren Folgen“ und Rückgang der Alkoholunfälle mit Personenschaden** - Seite 20

VU mit Ursache Alkohol

2016: 706 = + 5,2 %
2015: 671

VUP mit Ursache Alkohol

2016: 230 = - 5,0 % BUND: - 2,0¹ %
2015: 242



Schwere Folgen (Getötete + SV) bei Alkohol-VU

2016: 83 = + 23,9 %
 2015: 67

- ❖ **Zwei Kinder bei Verkehrsunfällen getötet – Anstieg der Gesamtzahl verunglückter Kinder** - Seite 23

bei VU verunglückte Kinder

2016: 363 = + 20,6 % (183 als Fahrzeuginsassen = 50,4 %)
 2015: 301 (160 als Fahrzeuginsassen = 53,2 %)

- ❖ **Gesamtzahl getöteter „Junge Fahrer“ auf dem Vorjahresstand – mehr Schwerverletzte** - Seite 25

bei VUP getötete „Junge Fahrer“

2016: 3 = ± 0 % BUND: - 7 %¹
 2015: 3

bei VUP schwer verletzte „Junge Fahrer“

2016: 131 = + 7,4 %
 2015: 122

- ❖ **„Begleitetes Fahren ab 17“ weiterhin erfolgreich** - Seite 28
- ❖ **Mehr getötete und verunglückte Senioren/Seniorinnen bei VU** - Seite 30

bei VU getötete Senioren/Seniorinnen

2016: 10 = + 11,1 % BUND: + 2,0 %¹
 2015: 9

bei VU verunglückte Senioren/Seniorinnen

2016: 639 = + 11,5 %
 2015: 573

- ❖ **Mehr getötete motorisierte Kraffradnutzer_innen – weniger Schwerverletzte** - Seite 33

bei VU getötete motorisierte Kraffradnutzer_innen

2016: 11 = + 22,2 % BUND: - 15,0 %¹
 2015: 9

bei VU schwer verletzte motorisierte Kraffradnutzer_innen

2016: 147 = - 13,5 %
 2015: 170



❖ **Mehr getötete Rad Fahrende - weniger Verunglückte insgesamt** - Seite 37

bei VU getötete Rad Fahrende

2016: 5 = + 150,0 % BUND: ca. + 3,0 bis + 4,0 %¹
 2015: 2

bei VU verunglückte Rad Fahrende

2016: 524 = - 1,9 %
 2015: 534

❖ **Weniger getötete und schwer verletzte zu Fuß Gehende** - Seite 40

bei VU getötete zu Fuß Gehende

2016: 6 = - 14,3 % BUND: - 4,0 %¹
 2015: 7

bei VU schwer verletzte zu Fuß Gehende

2016: 113 = - 11,7 %
 2015: 128

❖ **Weiterhin hohe volkswirtschaftliche Schäden durch Verkehrsunfälle**
 - Seite 42

2016: 421,7 Millionen Euro
 2015: 407,4 Millionen Euro¹⁰

❖ **Motorisierungsrate Saarland – Bund** - Seite 43

Saarland: Bevölkerung am 1.1.2016: 0,996 Millionen³
 Kfz-Bestand am 1.1.2016: 0,729 Millionen⁵

Deutschland: Bevölkerung am 1.1.2016: 82,176 Millionen²
 Kfz-Bestand am 1.1.2016: 54,602 Millionen⁴

Motorisierungsrate (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)
 Saarland **2016: 733** 2015: 728
 Bund **2016: 665** 2015: 662



Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation Saarland

		2016	2015	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	34.927	33.634	1.293	+3,8
	MIT NUR SACHSCHADEN	30.774	29.530	1.244	+4,2
	MIT PERSONENSCHADEN	4.153	4.104	49	+1,2
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	5.431	5.335	96	+1,8
	GETÖTETE	34	31	3	+9,7
	SCHWERVERLETZTE	720	717	3	+0,4
	LEICHTVERLETZTE	4.677	4.587	90	+2,0
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	8.470	8.213	257	+3,1

Die Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation des Jahres 2016 im Saarland weisen gegenüber dem Vorjahr Anstiege bei der Gesamtzahl der VU um 3,8 %, bei der Gesamtzahl der VUP um 1,2 % und bei der Gesamtzahl der Verunglückten um 1,8 % aus. Im Bundesgebiet sind bei der Gesamtzahl der VU mit 3,0 %, bei der Gesamtzahl der VUP mit 0,3 % sowie bei der Gesamtzahl der Verunglückten mit 0,3 % geringere Anstiege zu erwarten.

Im Saarland erlitten im vergangenen Jahr 34 Menschen bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2015 mit 31 Getöteten einen Anstieg um 9,7 %, bundesweit wird ein Rückgang von 6,0 %¹ erwartet. Die Gesamtzahl von 34 Getöteten im Saarland stellt den drittniedrigsten Wert seit Beginn der statistischen Erfassung im Jahr 1953 dar. Die Anzahl der Schwerverletzten ist im Saarland um 0,4 % (2016: 720, 2015: 717) angestiegen, für das Bundesgebiet wird ein Rückgang von 0,7 %¹ erwartet. Die Gesamtzahl der Leichtverletzten auf den saarländischen Straßen erhöhte sich um 2,0 % (2016: 4.677, 2015: 4.587), während deutschlandweit ein Anstieg von 0,6 %¹ vorausgesagt wird.



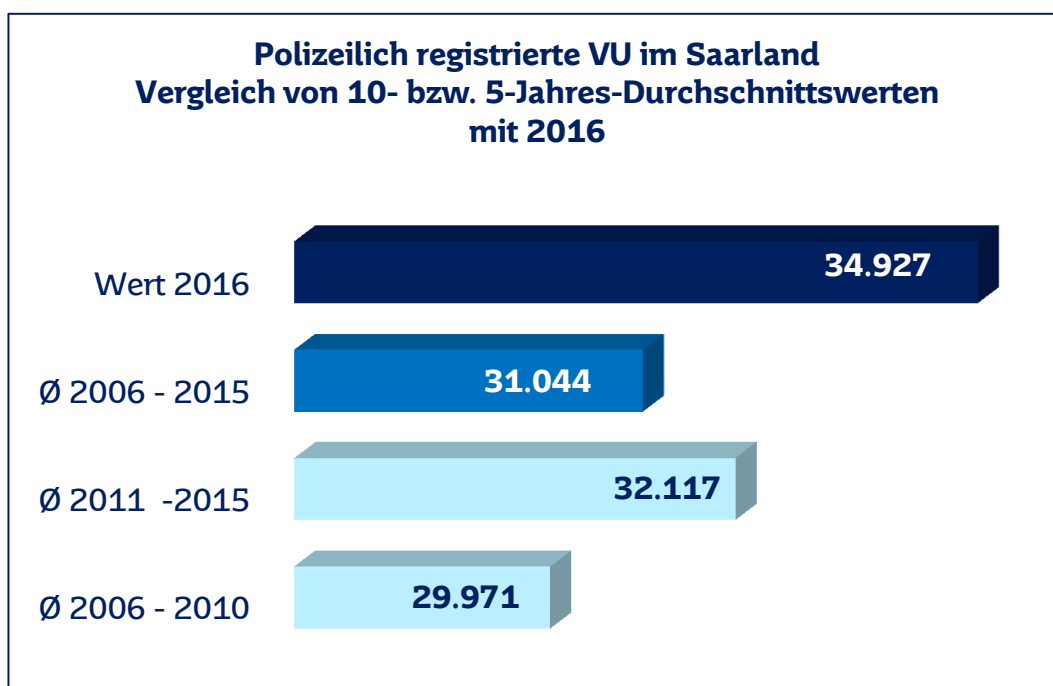
Für die Betrachtung der PVS des Jahres 2016 gelten wie in den Vorjahren folgende relativierende Feststellungen:

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

Dieser Bericht enthält daher auch 5- und 10-Jahresbetrachtungen von

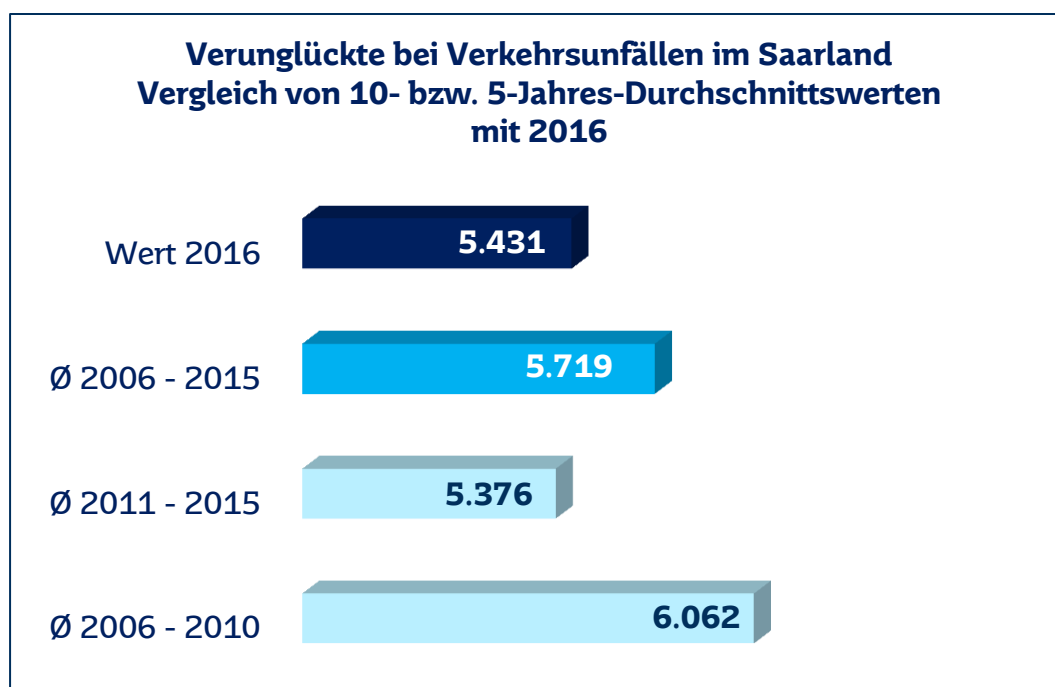
- Verkehrsunfällen insgesamt,
- Verunglückten insgesamt,
- Getöteten, Schwer – und Leichtverletzten bei Verkehrsunfällen,
- schweren Folgen bei Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen,
- Alkoholunfällen und Alkoholunfällen mit Personenschaden an der Gesamtzahl der VU und der VUP,
- verunglückten Kindern bei Verkehrsunfällen und
- verunglückten Senioren/Seniorinnen bei Verkehrsunfällen.

Die nachfolgende Grafik macht deutlich, dass der 1-Jahres-Wert 2016 deutlich über den Durchschnittswerten aller Langzeitbetrachtungen liegt. Der hohe Wert resultiert in erster Linie aus sog. **Bagatellunfällen**, bei denen meistens nur Sachschaden entstanden ist.

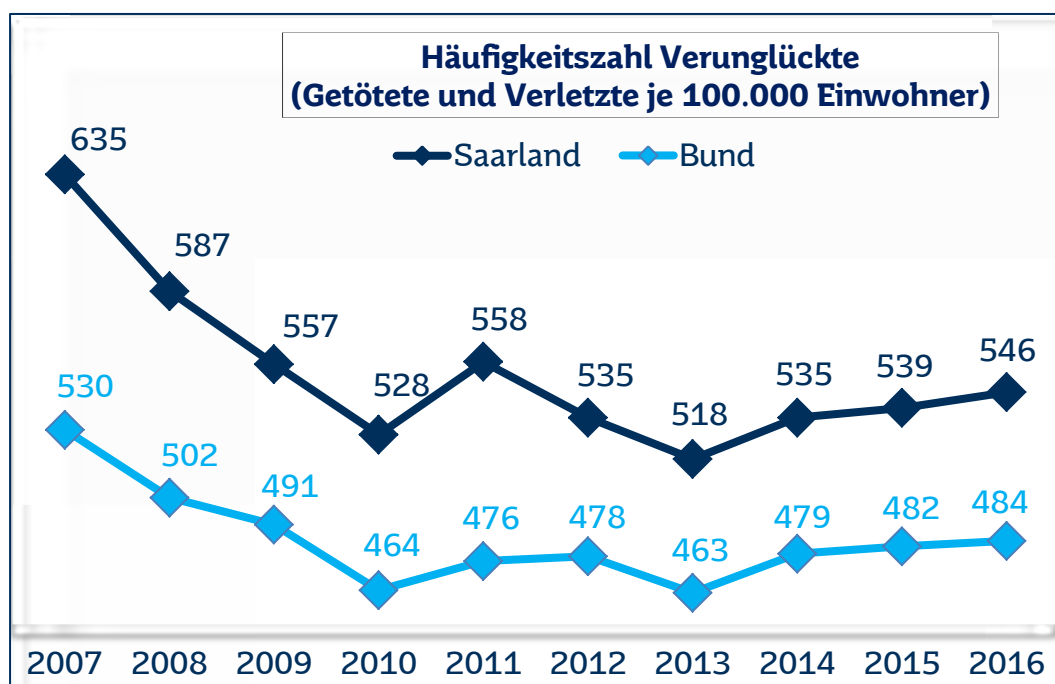


Verunglückte bei Verkehrsunfällen

Der in der PVS des Jahres 2016 ausgewiesene Anstieg bei der Gesamtzahl der Verunglückten führt erstmalig seit dem Jahr 2007 dazu, dass der 1-Jahres-Wert über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 liegt. Der 1-Jahres-Wert liegt weiterhin unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2015 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2010.



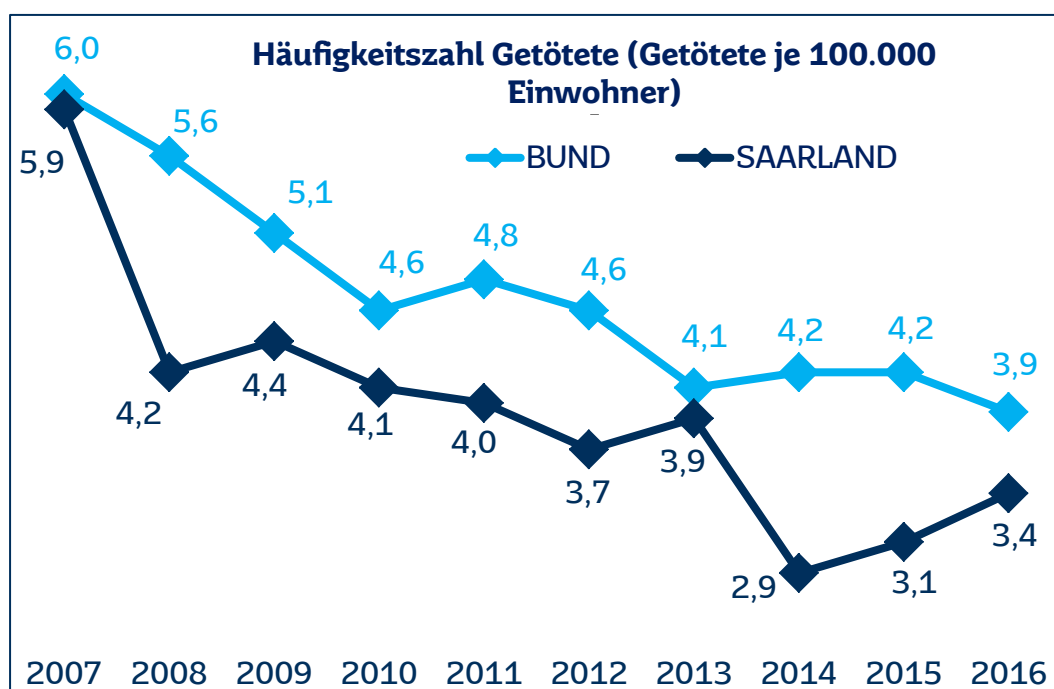
Die Häufigkeitszahl „Verunglückte“ (Getötete und Verletzte je 100.000 Einwohner) stieg im Saarland von 539 im Jahr 2015 auf 546³ im Jahr 2016. Der Bundesdurchschnitt stieg im gleichen Zeitraum von 482 auf 484^{1,2}.



Getötete bei Verkehrsunfällen

Im Jahr 2016 erlitten 34 Menschen bei Verkehrsunfällen auf saarländischen Straßen tödliche Verletzungen. Dies ist gegenüber dem Vorjahr mit 31 getöteten Menschen ein Anstieg um 9,7 %, während im Bundesgebiet ein Rückgang von 6,0 %¹ erwartet wird.

Trotz dieses Anstieges liegt die Häufigkeitszahl „Getötete“ im Saarland mit 3,4 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner³ unter dem bundesdeutschen Durchschnittswert von 3,9^{1,2} Verkehrstoten.



Aus der nachfolgenden Übersicht „Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbe- teiligung“ wird ersichtlich, dass

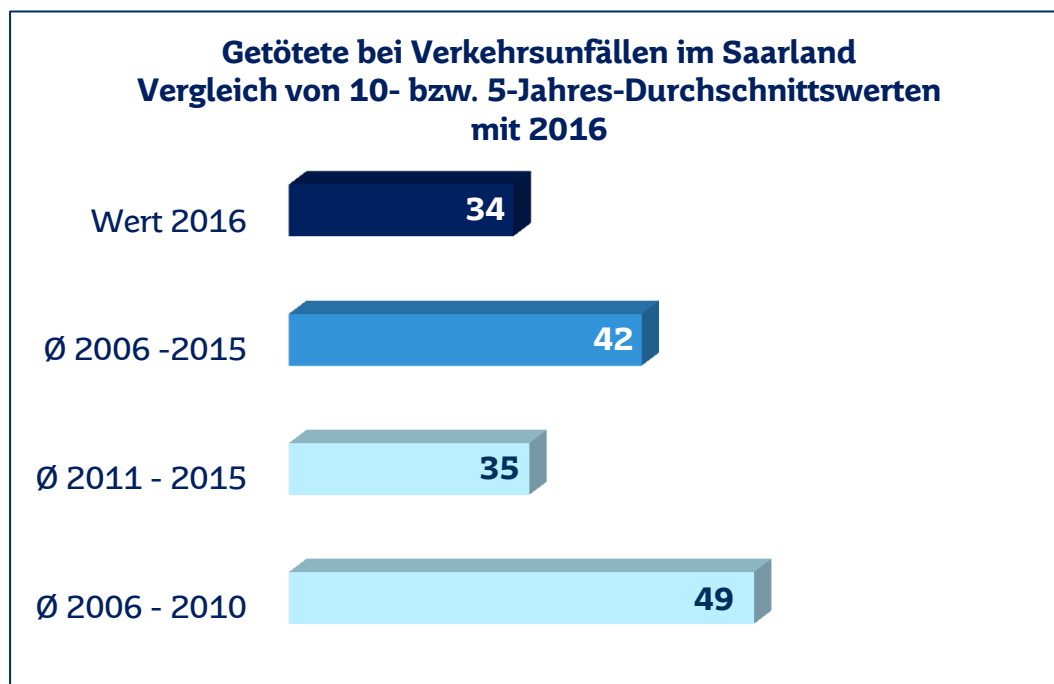
- sich die Gesamtzahl getöteter motorisierter Kraffradnutzer_innen auch im Jahr 2016, nach dem Anstieg im Jahr 2015, weiter erhöht hat. 11 ge- tötete motorisierte Kraffradnutzer_innen im Jahr 2016 sind der höchste Wert seit 2007.
- im Jahr 2016 bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr 6 zu Fuß Gehende tödlich verletzt wurden.
- im Jahr 2016 bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr 5 Rad Fahrende tödlich verletzt wurden. Dies sind mehr als doppelt so viele Getötete wie im Jahr 2015.
- im Jahr 2016 bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr 12 PKW-Nutzer_innen tödlich verletzt wurden.

Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Pkw	16	18	10	12	9	12
Lkw					1	
KOM	1					
Motorisiertes Kraftrad	6	5	9	5	9	11
Zu Fuß Gehende	9	8	9	7	7	6
Insassen/Insassinnen	6	3	5	3	3	
Rad Fahrende	3	2	5	2	2	5
Sonstige		1	1			
Summe	41	37	39	29	31	34

Der Anstieg bei der Gesamtzahl der Getöteten im abgelaufenen Jahr ist dafür verantwortlich, dass der 1-Jahres-Wert mit 34 Getöteten nur noch geringfügig unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 mit 35 Getöteten liegt.

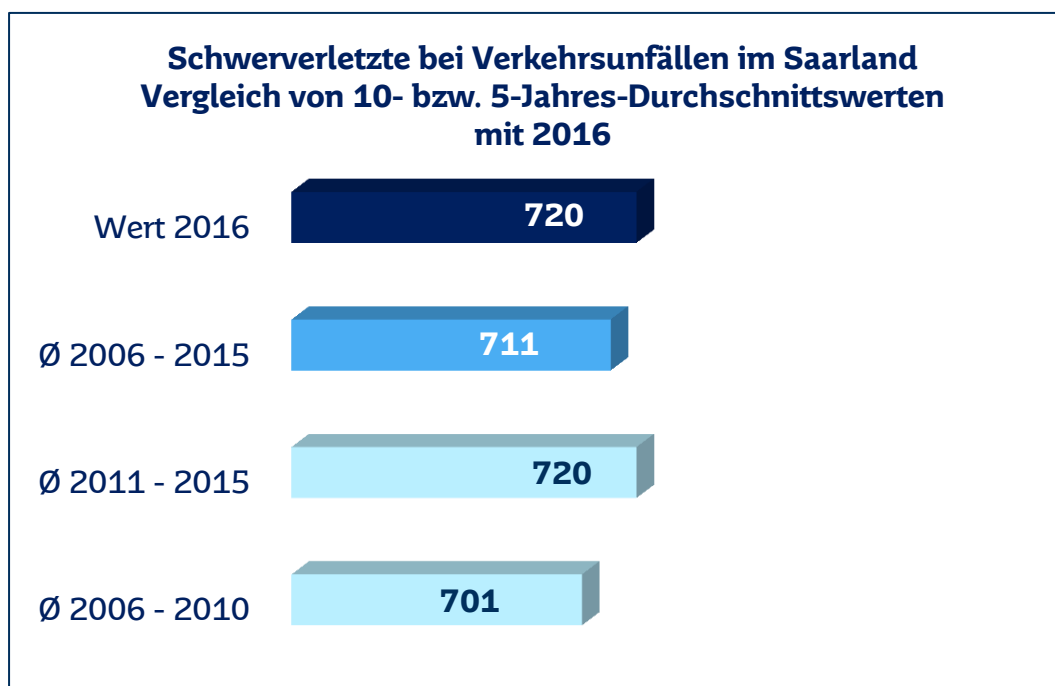
Die Langzeitbetrachtung zeigt aber auch, dass der 1-Jahres-Wert deutlich unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2015 mit 42 Getöteten und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2010 mit 49 Getöteten liegt.



Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen

Die PVS des Jahres 2016 für das Saarland weist insgesamt 720 Schwerverletzte aus. Diesem Anstieg um 0,4 % gegenüber dem Jahr 2015 (717 Schwerverletzte) steht ein bundesweit zu erwartender Rückgang von 0,7 %¹ gegenüber.

Der 1-Jahres-Wert ist deckungsgleich mit dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015. Er liegt über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2010 mit 701 Schwerverletzten und über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2015 mit 711 Schwerverletzten.

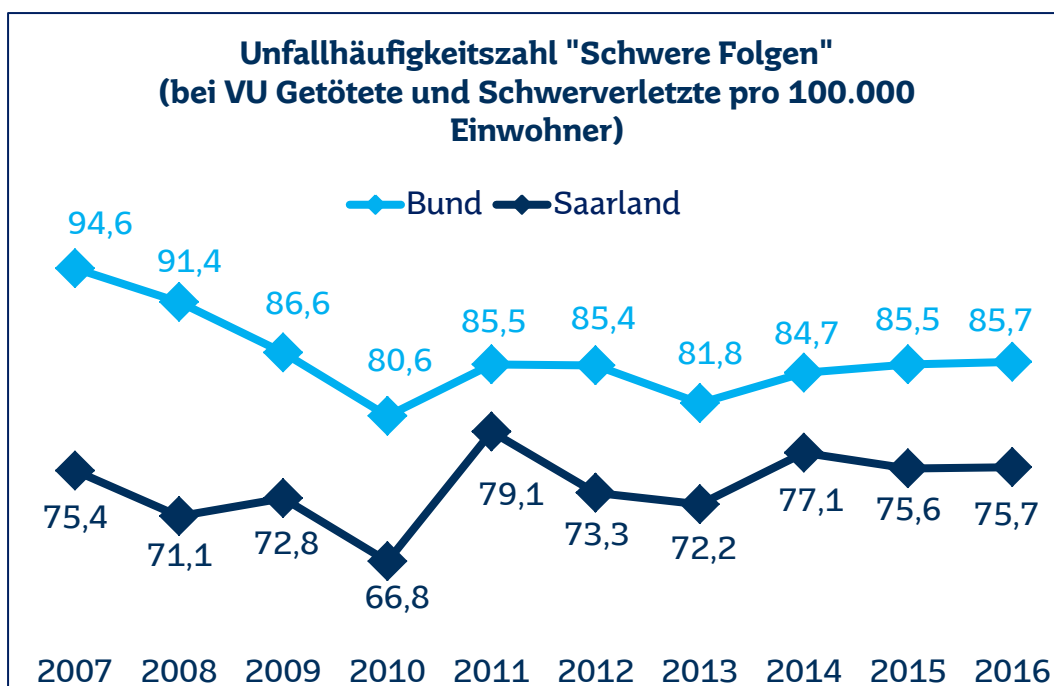


Verkehrsunfälle mit schweren Folgen

Unter dem Begriff „Verkehrsunfälle mit schweren Folgen“ sind Verkehrsunfälle zu verstehen, bei denen Menschen getötet oder schwer verletzt wurden.

In der Bilanz „Schwere Folgen“ ist im Jahr 2016 ein leichter Anstieg um 0,8 % erkennbar. Trotz dieses Anstieges liegt die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, im Saarland nach wie vor unter dem Risiko auf Bundesebene.

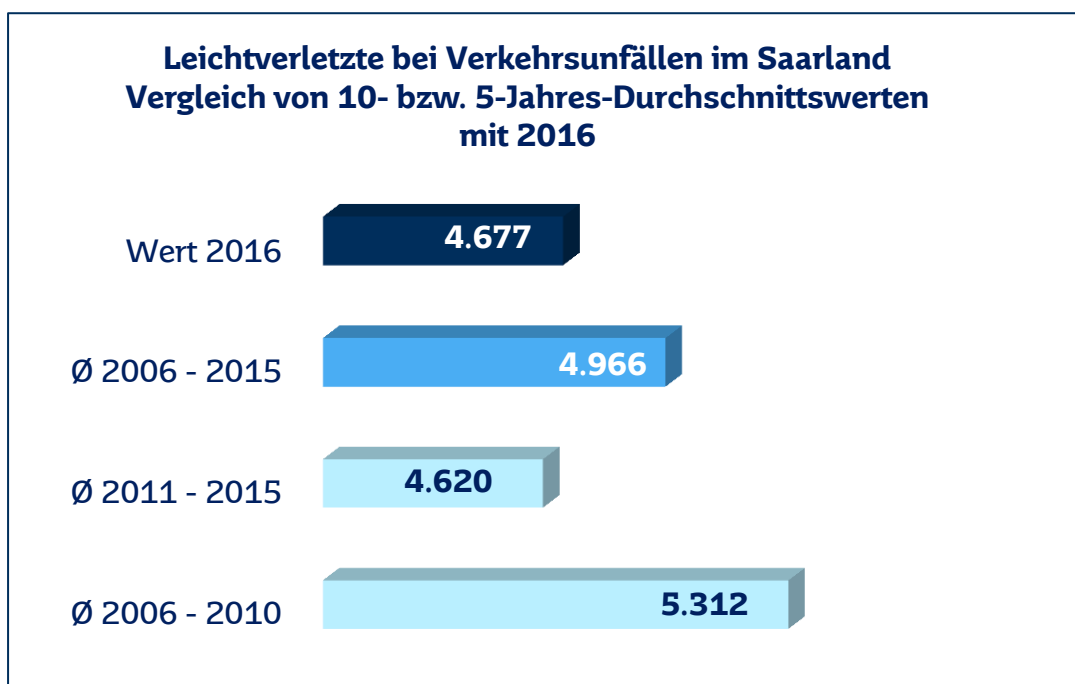
Bei der Unfallhäufigkeitszahl „Schwere Folgen“ (Getötete und Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner) liegt das Saarland mit 75,7³ unter dem Bundesdurchschnitt von 85,7^{1,2}.



Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen

Bei Verkehrsunfällen im Saarland wurden im abgelaufenen Jahr 4.677 Personen leicht verletzt, was gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 2,0 % bedeutet (2015: 4.587). Bundesweit wird bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ein Anstieg um 0,6 %⁴ prognostiziert.

Der 1-Jahres-Wert bleibt weiterhin deutlich unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2015 mit 4.966 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2010 mit 5.312 Leichtverletzten. Allerdings führt der Anstieg des Jahres 2016 dazu, dass der 1-Jahres-Wert erstmals über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 mit 4.620 Leichtverletzten liegt.



Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen

		2016	2015	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	2.967	2.613	354	+13,5
	MIT NUR SACHSCHADEN	2.571	2.272	299	+13,2
	MIT PERSONENSCHADEN	396	341	55	+16,1
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	541	483	58	+12,0
	GETÖTETE	2	4	-2	-50,0
	SCHWERVERLETZTE	71	51	20	+39,2
	LEICHTVERLETZTE	468	428	40	+9,3
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	609	545	64	+11,7

Im Saarland ist im Jahr 2016 bei der Gesamtzahl von Verkehrsunfällen auf den Bundesautobahnen ein Anstieg um 13,5 % gegenüber dem Vorjahr zu erkennen.

Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden weist die Unfallstatistik 2016 einen weiteren Anstieg um 16,1 % (2016: 396, 2015: 341) aus, der deutlich über dem erwarteten Anstieg im Bundesgebiet mit 4,0 %¹ liegt.

2016 starben 2 Menschen bei Verkehrsunfällen auf saarländischen Bundesautobahnen, im Jahr 2015 wurden 4 Menschen bei den Verkehrsunfällen getötet. Im Bundesgebiet wird ein Rückgang von 1,0 %¹ erwartet.

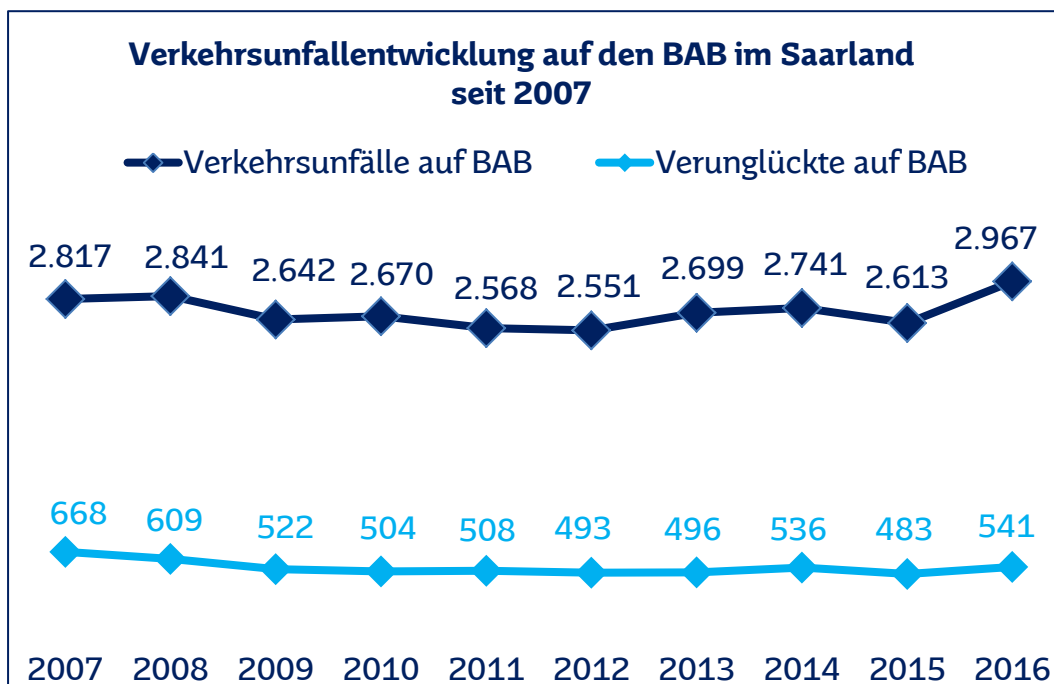
Diesem Rückgang steht ein deutlicher Anstieg bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten um 39,2 % (2016: 71, 2015: 51) gegenüber.

Auch bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ist ein Anstieg um 9,3 % gegenüber dem Jahr 2015 zu erkennen (2016: 468, 2015: 428).

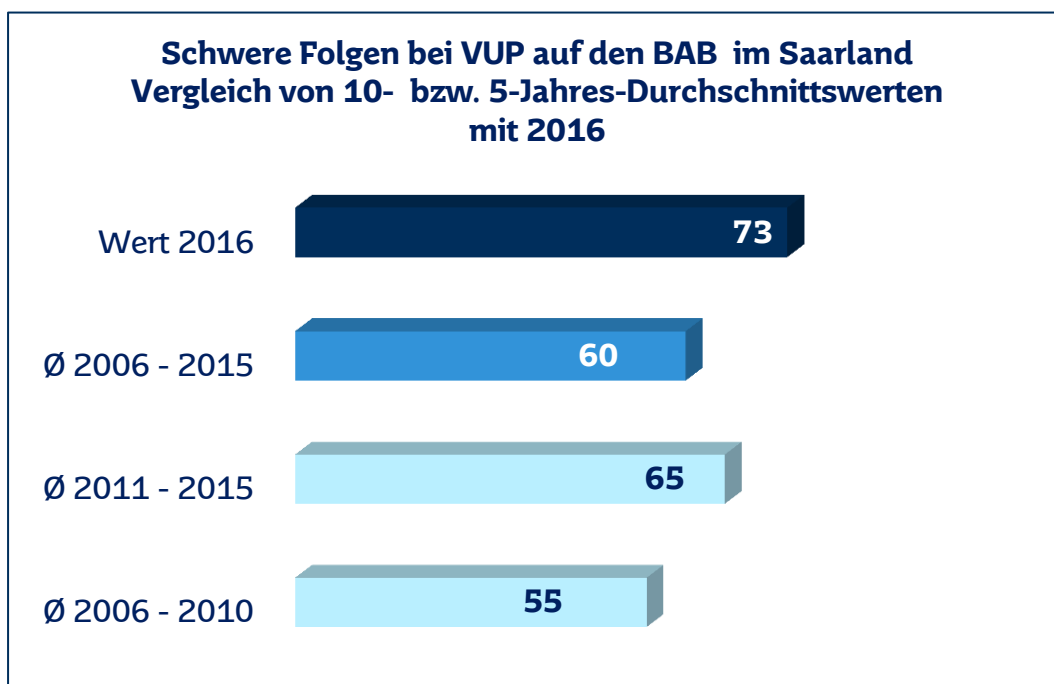


Die folgende Langzeitbetrachtung der Verkehrsunfälle auf den BAB im Saarland macht deutlich, dass der Anstieg im Jahr 2016 einem tendenziell zu beobachtenden Rückgang entgegensteht. Die Gesamtzahl von 2.967 Verkehrsunfällen auf den BAB des Saarlandes weist den höchsten Wert seit 2007 aus.

541 Verunglückte aus dem Jahr 2016 sind nach den Gesamtzahlen der Jahre 2007 und 2008 der höchste Wert in der Langzeitbetrachtung.



Bei der Anzahl der „Schweren Folgen“ bei VUP auf Bundesautobahnen im Saarland liegt der 1-Jahres-Wert mit 73 sowohl über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2015 mit 60 als auch den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2006 bis 2010 und 2011 bis 2015 mit 55 bzw. 65.



Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Altersstruktur und Beteiligungsart

ALTER	JAHR	GESAMT	PKW	mot. Kraft-räder	zu Fuß Gehende	Rad Fahrende	LKW	sonst.
0 - 14	2016	64	0	0	17	41	0	6
	2015	65	0	2	24	37	0	2
15 - 17	2016	96	8	66	5	17	0	0
	2015	90	9	58	3	18	0	2
18 - 24	2016	845	731	36	15	33	24	6
	2015	788	663	47	12	37	21	8
25 - 34	2016	756	605	36	12	42	50	11
	2015	714	569	47	15	44	34	5
35 - 44	2016	511	384	27	15	31	45	9
	2015	540	398	38	5	31	53	15
45 - 54	2016	639	478	41	8	47	38	27
	2015	670	464	61	13	50	55	27
55 - 64	2016	500	358	50	10	30	25	27
	2015	491	346	50	16	29	36	14
65 - 74	2016	261	196	22	11	18	4	10
	2015	295	232	19	14	22	4	4
≥ 75	2016	295	243	9	20	17	1	5
	2015	300	249	14	21	11	2	3
ohne Angabe	2016	186	131	2	8	8	12	25
	2015	151	89	5	7	12	7	31
Gesamt	2016	4153	3134	289	121	284	199	126
	2015	4104	3019	341	130	291	212	111

Die Untersuchung von Auffälligkeiten in den **Altersgruppen** bei der „Verursachung von VUP“ im Jahr 2016 ergab, dass im Bereich der „Jungen Fahrer“ der größte Anstieg um 7,2 % gegenüber dem Vorjahr festzustellen ist. Analysiert wurden weitere Anstiege um 6,7 % bei den 15- bis 17-Jährigen, um 5,9 % bei den 25- bis 34-Jährigen und um 1,8 % bei den 55- bis 64-Jährigen. Rückgänge wurden festgestellt bei den 65- bis 74-Jährigen mit 11,5 %, bei den 35- bis 44-Jährigen mit 5,4 %, bei den 45- bis 54-Jährigen mit 4,6 %, bei der Generation „75+“ mit 1,7 % und im Bereich der „Kinder“ mit 1,5 %.

Die in den nachfolgenden **Verkehrsbeteiligungsarten** genannten prozentualen Veränderungen beziehen sich auf die Gegenüberstellung der Zahlen des Jahres 2016 zum Vorjahr 2015.



Bei der Gesamtzahl der Verursachung von VUP mit einem „**PKW**“ ist ein Anstieg um 3,8 % zu erkennen. Während nachweislich in den Vorjahren bei den „Jungen Fahrern“ durchweg Rückgänge ausgewiesen wurden, hat diese Risikogruppe in der PVS des Jahres 2016 den größten Anstieg um 10,3 % vorzuweisen. Weiter sind Anstiege um 6,3 % bei den 25- bis 34-Jährigen, um 3,5 % bei den 55- bis 64-Jährigen und um 3,0 % bei den 45- bis 54-Jährigen dokumentiert. Den deutlichsten Rückgang von 15,5 % weist die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen aus. Ebenfalls sind Rückgänge von 11,1 % bei den 15- bis 17-Jährigen und von 2,4 % innerhalb der Generation „75+“ zu erkennen.

Bei der Nutzung „**Motorisierter Krafträder**“ wird trotz signifikanter Anstiege bei den Getöteten der höchste Rückgang bei der Verursachung von VUP mit 15,2 % ausgewiesen. Die Statistik weist Rückgänge von 35,7 % im Bereich der Generation „75+“, von 32,8 % im Bereich der 45- bis 54-Jährigen, von 28,9 % im Bereich der 35- bis 44-Jährigen und von jeweils 23,4 % in den Bereichen der „Jungen Fahrer“ und der 25- bis 34-Jährigen aus. Die Unfallanalyse ergab dagegen Anstiege um 15,8 % im Bereich der 65- bis 74-Jährigen und um 13,8 % im Bereich der 15- bis 17-Jährigen.

Einen Rückgang von 6,9 % bei der Gesamtzahl der verursachten VUP weist die Beteiligungsart „**zu Fuß Gehende**“ aus. Auffällig ist eine Verdreifung auf 15 VUP verursacht durch die 35- bis 44-Jährigen. Ebenso sind Zuwächse bei den 15- bis 17-Jährigen um 66,7 % und bei den „Jungen Fahrern“ um 25,0 % zu erkennen. Deutliche Rückgänge sind bei den 45- bis 54-Jährigen mit 38,5 % und bei den 55- bis 64-Jährigen mit 37,5 % vorhanden. Weitere Rückgänge sind im Bereich der „Kinder“ mit 29,2 %, im Bereich der 65- bis 74-Jährigen mit 21,4 %, im Bereich der 25- bis 34-Jährigen mit 20,0 % und im Bereich der Generation „75+“ mit 4,8 % festzustellen.

Der Vergleich der Gesamtzahlen der durch „**Rad Fahrende**“ verursachten VUP ergab einen Rückgang von 2,4 %. Innerhalb dieser Verkehrsbeteiligungsart wurde ein deutlicher Zuwachs um 54,5 % bei der Altersgruppe der Generation „75+“ erkannt. Es gibt weiterhin Anstiege bei der Altersgruppe der „Kinder“ um 10,8 % und bei den 55- bis 64-Jährigen um 3,4 %. Festgestellt wurden Rückgänge von 18,2 % bei den 65- bis 74-Jährigen, von 10,8 % bei den „Jungen Fahrern“, von 6,0 % bei den 45- bis 54-Jährigen, von 5,6 % bei den 15- bis 17-Jährigen und von 4,5 % bei den 25- bis 34-Jährigen.

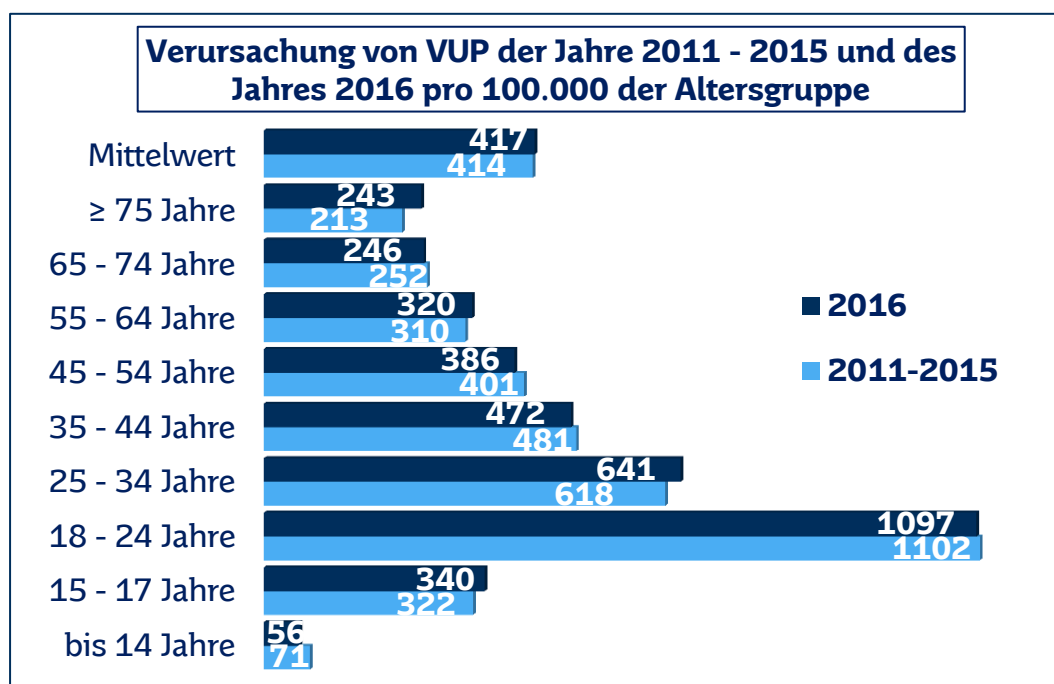
Innerhalb der Beteiligungsart „**LKW**“ ist bei der Gesamtzahl der verursachten VUP ein Rückgang von 6,1 % zu erkennen. Rückgängen von 30,9 % bei den 45- bis 54-Jährigen, von 30,6 % bei den 55- bis 64-Jährigen und von 15,1 % bei den 35- bis 44-Jährigen stehen Anstiege um 47,1 % im Bereich der 25- bis 34-Jährigen und um 14,3 % bei den „Jungen Fahrern“ gegenüber. Einen Rückgang

weist die Altersgruppe der „Generation 75+“ auf (1 VUP in 2016, 2 VUP in 2015).

Ein Anstieg um 13,5 % bei der Gesamtzahl der verursachten VUP ist innerhalb der Verkehrsbeteiligungsart „**Sonstige**“ zu erkennen. „Kinder“ verursachten 6 VUP (2015: 2 VUP) mit Inlineskates, Cityrollern bzw. Skateboards. Ein deutlicher Anstieg um 150,0 % ist innerhalb der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen zu erkennen. Die Verkehrsunfälle wurden u. a. mit einer landwirtschaftlichen Zugmaschine, einem motorisierten Krankenfahrstuhl, als Führer eines Linienbusses und als Tierführer verursacht. Für die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen wird ein Anstieg um 120,0 % ausgewiesen, auch hier sind die bereits zuvor genannten Fahrzeuge (ohne Krankenfahrstuhl) registriert. Innerhalb der Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen wird ein Anstieg um 92,9 % ausgewiesen, auffällig war hier die Mehrfachnennung der Verkehrsbeteiligungsart „Linienbus“. Eine weitergehende Analyse der betreffenden VUP ergab, dass bei 2/3 der Unfälle Insassen/Insassinnen eines Busses beim Ein- und Aussteigen bzw. beim Abbremsen oder Beschleunigen des Linienbusses verletzt wurden.

Die absoluten Zahlen in der Tabelle auf Seite 15 lassen nur bedingt Aussagen zum tatsächlichen Verursacherrisiko zu. Erst die Relation zwischen Anzahl der von der jeweiligen Altersgruppe verursachten VUP zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung (pro 100.000 der Altersgruppe) lässt belastbare Aussagen zur Involvierung der Altersgruppen in das Verkehrsunfallgeschehen zu.

In die nachfolgende Tabelle wurden zur Vermeidung jahresbezogener statistischer Unschärfen aus dem Datenbestand der Jahre 2011 bis 2015 Mittelwerte errechnet und die Verhältniszahlen des Jahres 2016³ als Vergleich mit eingebracht.



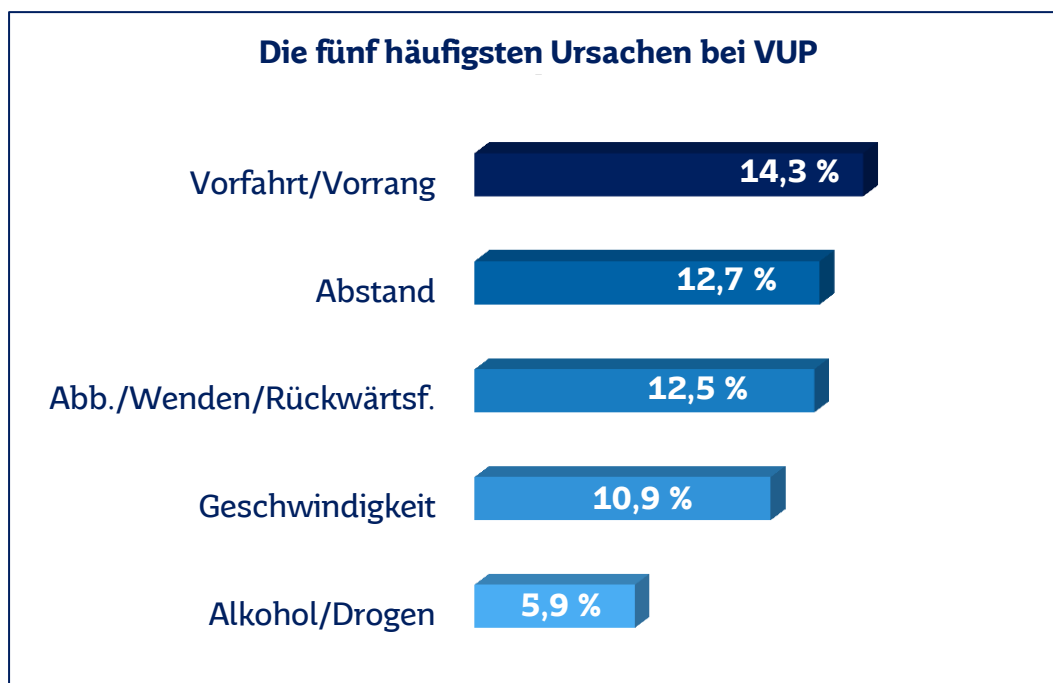
Die in der Tabelle ersichtlichen Häufigkeitszahlen zeigen eindrucksvoll die Dominanz der „Jungen Fahrer“ als Hauptverursacher von VUP. Sie weisen weiterhin ein mehr als 2½-fach höheres Verursachungsrisiko als der Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer_innen auf.

Die Erkenntnis der Vorjahre, dass mit zunehmendem Lebensalter die Verursacherquote bei VUP rückläufig ist, bestätigt sich auch für das Jahr 2016.

Die „Generation 65+“ tritt in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung im Saarland (22,9 %)⁶ weiterhin nur unterdurchschnittlich als Verursacher von VUP in Erscheinung.

Hauptunfallursachen bei VUP

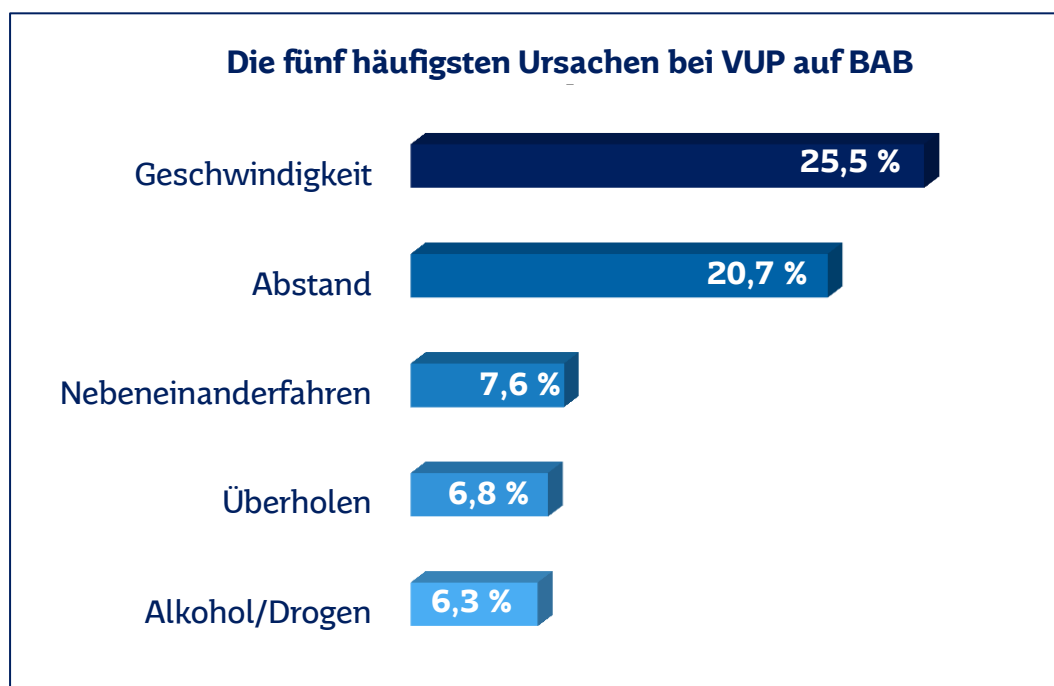
Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik zeigt für das Jahr 2016 keine grundlegenden Veränderungen bei den häufigsten Unfallursachen bei allen VUP. **„Vorfahrt/Vorrang“** mit 14,3 % (2015: 15,9 %) bleibt Hauptunfallursache, gefolgt von den Unfallursachen **„Abstand“** mit 12,7 % (2015: 11,7 %), **„Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“** mit 12,5 % (2015: 13,1 %), **„Geschwindigkeit“** mit 10,9 % (2015: 11,3 %) und **„Alkohol/Drogen“** mit 5,9 % (2015: 6,0 %).



„Vorfahrt/Vorrang“ ist wie in den Vorjahren mit einem Anteil von 15,7 % am Gesamtunfallaufkommen die Hauptunfallursache bei der Verursachung von VUP **innerhalb geschlossener Ortschaften**, gefolgt von der Unfallursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 15,1 % und „Abstand“ mit 12,2 %.

Bei Unfällen **außerhalb geschlossener Ortschaften** (ohne BAB) bleibt die Unfallursache „Geschwindigkeit“ die am stärksten vertretene Unfallursache. Bei jedem fünften VUP (20,0 %) ist eine nicht angepasste Geschwindigkeit als ursächlich für den VUP in der Verkehrsunfallanzeige vermerkt.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht, dass auf den **Bundesautobahnen** im Saarland bei der Verursachung eines VUP die Unfallursache „Geschwindigkeit“ weiterhin dominiert. Ihr Anteil am Gesamtaufkommen ist auf 25,5 % gegenüber 2015 mit 24,0 % angestiegen. Die Unfallursache „Abstand“ ist mit einem Anteil von 20,7 % (2015: 22,9 %) die zweithäufigste Unfallursache. Die Unfallursache „Nebeneinanderfahren“ liegt mit einem Anteil von 7,6 % (2015: 6,7 %) an dritter Stelle der Hauptunfallursachen, gefolgt von den Unfallursachen „Überholen“ mit 6,8 % (2015: 6,5 %) und „Alkohol/Drogen“ mit 6,3 % (2015: 6,7 %).



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 umfassende 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

		2016	2015	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	706	671	35	+5,2
	MIT NUR SACHSCHADEN	476	429	47	+11,0
	MIT PERSONENSCHADEN	230	242	-12	-5,0
VER- UNGLÜCKTE	INSGESAMT	303	315	-12	-3,8
	GETÖTETE	3	5	-2	-40,0
	SCHWERVERLETZTE	80	62	18	+29,0
	LEICHTVERLETZTE	220	248	-28	-11,3

Bei der Gesamtzahl der „**Alkoholunfälle**“ (Unfälle, bei denen mindestens ein_e Unfallbeteiligte_r unter Alkoholeinfluss stand) ist im Jahr 2016 ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 5,2 % festzustellen (2016: 706, 2015: 671). Der Anteil der Alkoholunfälle an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle beträgt 2,0 %.

Bei der Gesamtzahl der „**Alkoholunfälle mit Personenschaden**“ auf saarländischen Straßen ist ein Rückgang von 5,0 % (2016: 230, 2015: 242) festzustellen. Dieser Rückgang ist deutlicher als der bundesweit erwartete Rückgang von 2,0 %¹. Der Anteil der Alkoholunfälle an der Gesamtzahl der VUP beträgt 5,5 %.

Im Jahr 2016 verunglückten bei Alkoholunfällen 303 Menschen, was gegenüber dem Jahr 2015 mit 315 Verunglückten einen Rückgang von 3,8 % bedeutet.

Bei „Alkoholunfällen mit Personenschaden“ wurden im abgelaufenen Jahr 3 Menschen (2015: 5) getötet, die nicht als Unfallverursacher_in registriert wurden. Jede_r 11. Getötete ist im Jahr 2016 auf Fahren unter Alkoholeinfluss zurückzuführen.



Die Gesamtzahl der Schwerverletzten ist deutlich um 29,0 % (2016: 80, 2015: 62) angestiegen. War im Jahr 2015 noch jede_r 11. Schwerverletzte auf Fahren unter Alkoholeinfluss zurückzuführen, ist es im Jahr 2016 jede_r 9. Schwerverletzte.

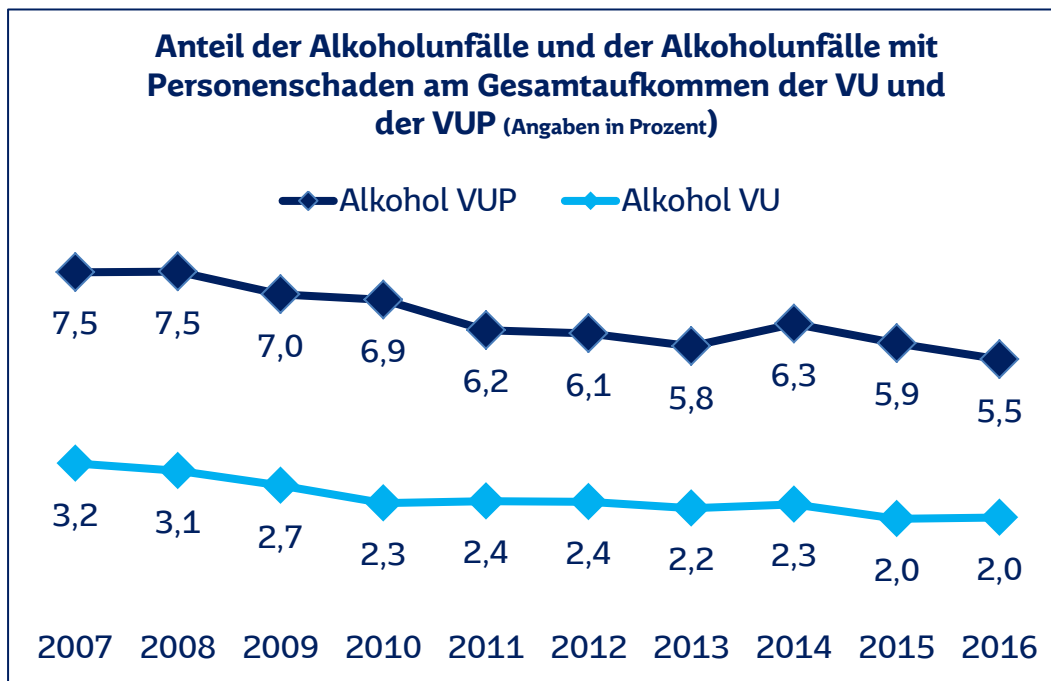
Bedingt durch den Anstieg der Gesamtzahl bei den Schwerverletzten sind die schweren Folgen von Alkoholunfällen, trotz des Rückganges bei der Gesamtzahl der Getöteten, um 23,9 % gestiegen.

Im Gegensatz zu den Schwerverletzten weist die PVS für das Jahr 2016 bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten einen Rückgang von 11,3 % aus (2016: 220, 2015: 248).

Die in der Unfallstatistik ausgewiesenen Zahlen zu den Personenschäden bei Alkoholunfällen machen deutlich, wie gefährlich die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss für sich selbst und für andere Verkehrsteilnehmer_innen ist.

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

Die folgende Langzeitbetrachtung zeigt den Anteil der Alkoholunfälle und der Alkoholunfälle mit Personenschaden am Gesamtaufkommen der VU und der VUP.

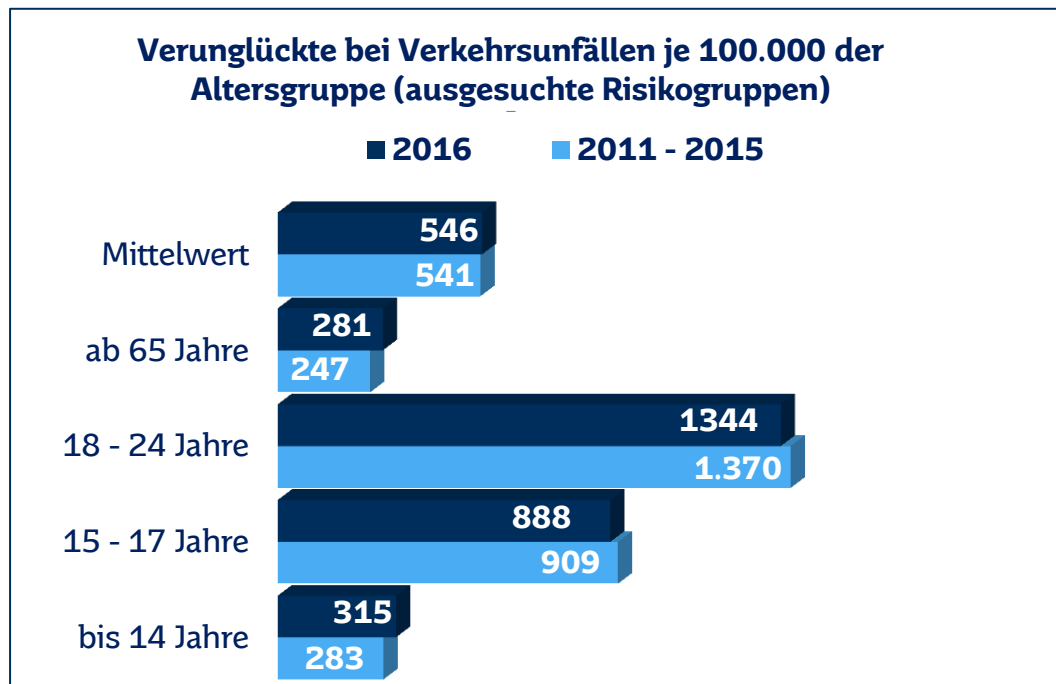


Besondere Risikogruppen

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 2016⁶ wird der Durchschnittswert für die Verkehrsunfälle der Jahre 2011 bis 2015 herangezogen.

Für das nachfolgende Ranking des altersbezogenen Risikos, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, wurde zur Vermeidung jahresbezogener statistischer Unschärfen aus dem Datenmaterial der Jahre 2011 bis 2015 ein Mittelwert errechnet.



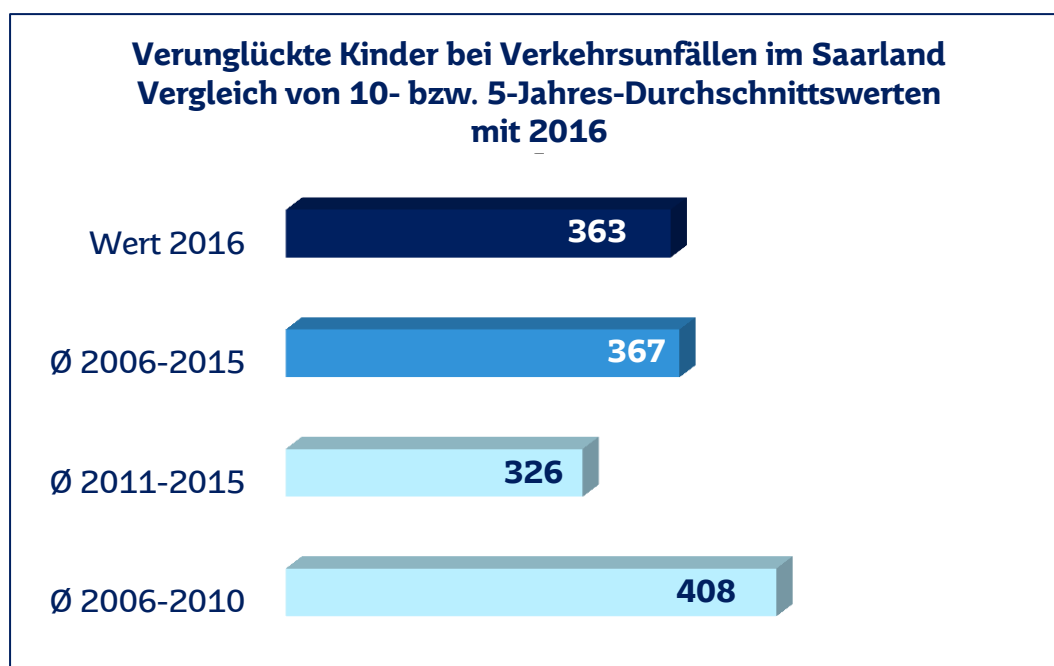
Die nachfolgenden Betrachtungen zum Unfallrisiko exponierter Altersgruppen gründen u. a. auf der Unfallhäufigkeitszahl „Verunglückte“.

Unfallrisiko „Kinder“

Im Jahr 2016 haben im Saarland 2 Kinder (2015: 1) bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen erlitten. In Deutschland wird nach der Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen¹ bei der Gesamtzahl getöteter Kinder ein Rückgang von 11,0 %¹ erwartet.

Trotz des Rückganges von 5 % (2016: 38, 2015: 40) bei der Gesamtzahl schwer verletzter Kinder im Saarland, unterstreicht der Anstieg bei der Gesamtzahl der verunglückten Kinder um 20,6 % (2016: 363, 2015: 301) den negativen Aspekt der PVS 2016 in Bezug auf die Risikogruppe „Kinder“. Der Anstieg bei der Gesamtzahl ist begründet durch einen deutlichen Anstieg um 24,2 % bei leicht verletzten Kindern (2016: 323, 2015: 260).

Die nachfolgende Langzeitbetrachtung der Gesamtzahlen verunglückter Kinder macht deutlich, dass durch den oben beschriebenen Anstieg der 1-Jahres-Wert über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 mit 326 und nur geringfügig unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2015 mit 367 liegt. Gegenüber dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2010 mit 408 ist ein deutlicher Rückgang zu erkennen.



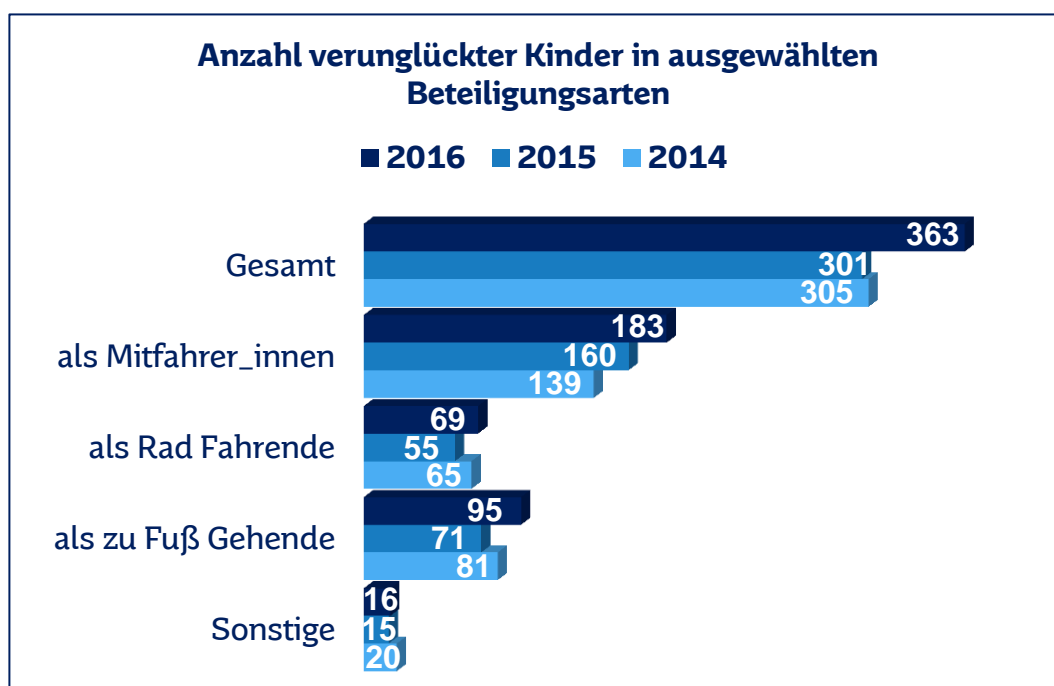
Im Saarland verunglückten mehr als die Hälfte der Kinder als „Mitfahrer_innen im Fahrzeug“. Mit 50,4 % verunglückter Kinder als Mitfahrer_innen ist der Anteil an der Gesamtzahl verunglückter Kinder gegenüber 2015 mit 53,2 % nur unwesentlich geringer (2016: 183, 2015: 160).

Im Gegensatz zu den Jahren 2013 bis 2015, in denen die Gesamtzahlen verunglückter Kinder in den Verkehrsbeteiligungsarten „Rad Fahrende“ und „zu Fuß Gehende“ kontinuierlich zurückgingen, sind im abgelaufenen Jahr in diesen Beteiligungsarten Anstiege festzustellen.

Im Saarland verunglückten 69 Kinder im Jahr 2016 als „Rad Fahrende“ bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden. Dies bedeutet gegenüber 55 verunglückten Kindern in 2015 einen Anstieg um 25,5 %.

Mit 33,8 % fällt der Anstieg im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr noch deutlicher aus, wenn Kinder als „zu Fuß Gehende“ bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr verunglückten (2016: 95, 2015: 71).

Die Anzahl verunglückter Kinder in den „sonstigen“ Verkehrsbeteiligungsarten bewegt sich auf dem Vorjahresniveau.



Trotz des beschriebenen Anstieges bei der Gesamtzahl verunglückter Kinder verdeutlicht die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 22), dass das Risiko von Kindern, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, signifikant unter dem durchschnittlichen Risiko der Jugendlichen und „Jungen Fahrer“ liegt.

Unfallrisiko „Junge Fahrer“

Wie aus der Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ (siehe Grafik Seite 22) ersichtlich ist, hat die Häufigkeitszahl der Risikogruppe „Junge Fahrer“ im Jahr 2016 den Wert 1.344 erreicht (2015: 1.273), liegt aber unterhalb des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2011 bis 2015 mit der Häufigkeitszahl 1.370.

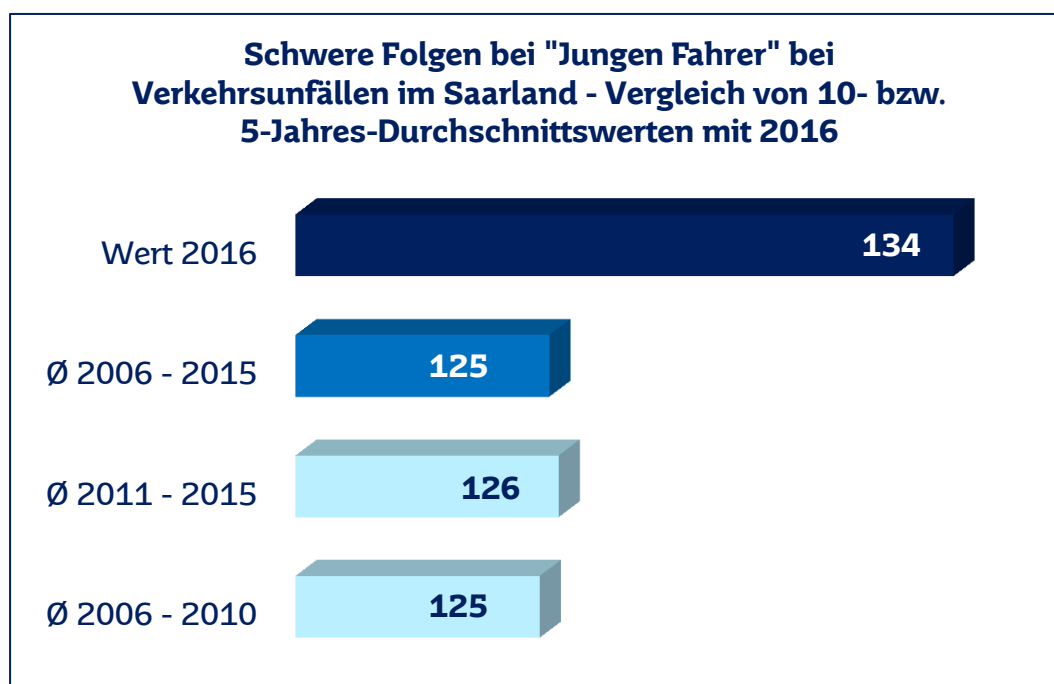
Die Grafik stellt anschaulich dar, dass das Risiko für die 18- bis 24-Jährigen, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, auf dem höchsten Niveau aller Risikogruppen liegt.

Im Saarland wurden im Jahr 2016, wie im Jahr 2015, bei Verkehrsunfällen 3 Personen aus der Risikogruppe „Junge Fahrer“ getötet. Im Bundesgebiet wird ein Rückgang von 7,0 %¹ prognostiziert.

Die Gesamtzahl von 131 schwer verletzten „Jungen Fahrern“ im abgelaufenen Jahr bedeutet gegenüber 122 schwer verletzten „Jungen Fahrern“ des Jahres 2015 einen Anstieg um 7,4 %. Der Wert des Jahres 2016 ist der höchste Wert seit 2011.

901 Angehörige der Risikogruppe „Junge Fahrer“ wurden im Jahr 2016 bei Verkehrsunfällen leicht verletzt. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2015 mit 849 Leichtverletzten einen Anstieg um 6,1 %.

Die Langzeitbetrachtung der schweren Folgen bei den „Jungen Fahrern“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2016 über den zum Vergleich stehenden 5- bzw. 10-Jahres-Durchschnittswerten liegt.

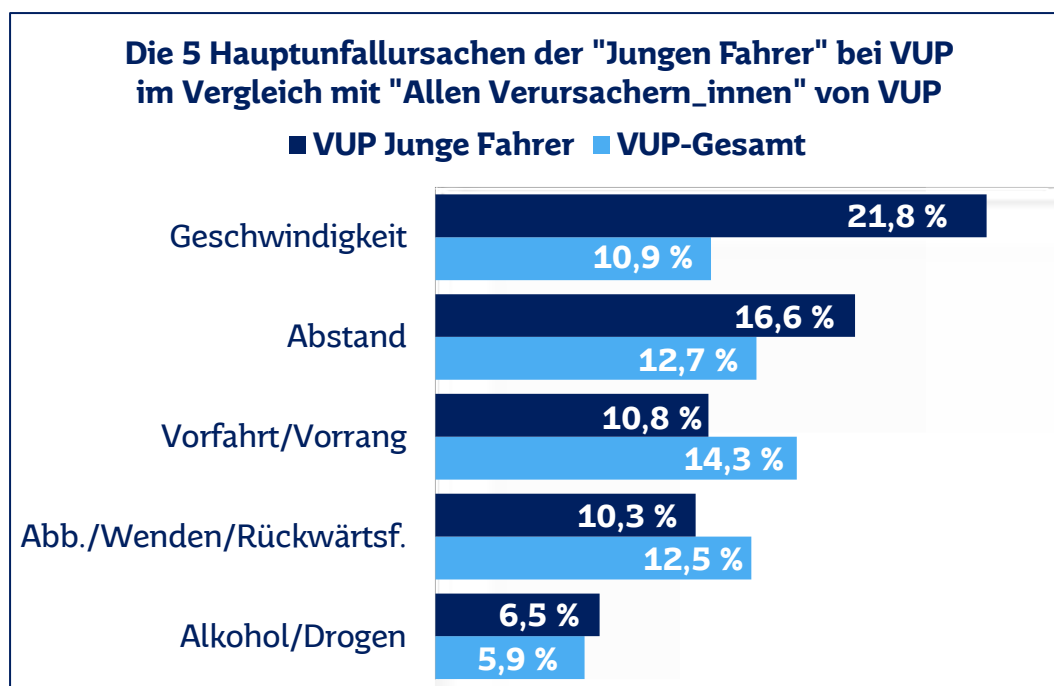


„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher

Während bei den „absoluten Verursacherzahlen“ in den Jahren 2011 bis 2015 kontinuierliche Rückgänge von 928 VUP auf 788 VUP innerhalb der Risikogruppe „Junge Fahrer“ registriert wurden, ist im Jahr 2016 erstmals wieder ein Anstieg um 7,2 % auf 845 VUP zu erkennen.

Angehörige der Risikogruppe „Junge Fahrer“ haben ein höheres Verursacherrisiko gegenüber dem statistischen Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Diese auch in den Vorjahren gemachte Feststellung, wird durch die Tabelle „Verursachung von VUP“ (Seite 17) eindrucksvoll untermauert. Der Anstieg im Jahr 2016 bei der Verursachung von VUP durch „Junge Fahrer“ hat dieses Risiko gegenüber den anderen Altersgruppen wieder anwachsen lassen. „Junge Fahrer“ bleiben die am stärksten betroffene Altersgruppe.

Die nachfolgende Grafik zu den fünf Hauptunfallursachen der „Jungen Fahrer“ bei VUP zeigt die von der Gesamtheit aller VUP-Verursacher_innen abweichenden Schwerpunkte auf.



Nachdem in den Jahren 2014 und 2015 bei der Unfallursache „Geschwindigkeit“ ein Rückgang von 19,7 % auf 18,8 % bei den „Jungen Fahrern“ analysiert wurde, stieg ihr Anteil im vergangenen Jahr wieder auf 21,8 %. Sie ist die dominierende Unfallursache innerhalb der Risikogruppe und wird doppelt so oft als Hauptunfallursache bei der Verursachung von VUP durch „Junge Fahrer“ gegenüber allen Verkehrsteilnehmern/Verkehrsteilnehmerinnen (10,9 %) festgestellt.

Neben dieser Hauptunfallursache liegt die Ursache „Abstand“ innerhalb der Risikogruppe „Junge Fahrer“ mit einem erneuten Anstieg auf 16,6 % (2015: 15,4 %, 2014: 13,9 %) deutlich über dem Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer_innen mit 12,7 %.

Ebenfalls über dem Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer_innen (5,9 %) liegt die Unfallursache „Alkohol/Drogen“. Diese Unfallursache wurde im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 6,5 % an allen durch „Junge Fahrer“ verursachten VUP registriert. Der Wert liegt leicht über dem Wert des Jahres 2015 mit 6,2 %.

Auf komplexe Fahrsituationen hinweisende Unfallursachen, wie „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ und „Vorfahrt/Vorrang“, sind wie in den Vorjahren bei den „Jungen Fahrern“ gegenüber dem Durchschnitt aller Verursacher_innen unterdurchschnittlich repräsentiert.

Der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ am Gesamtaufkommen von VUP auf Bundesautobahnen und Verursachung durch „Junge Fahrer“ ist gegenüber dem Jahr 2015 mit 38,0 % im Jahr 2016 auf 32,7 % zurückgegangen. Trotz dieses Rückganges liegt die Unfallursache „Geschwindigkeit“ über dem Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer_innen mit 25,5 %.

Der Anteil der durch „Junge Fahrer“ verursachten VUP auf Bundesautobahnen und der Unfallursache „Abstand“ ist im abgelaufenen Jahr erneut angestiegen und liegt mit 25,7 % über dem Wert des Jahres 2015 mit 23,9 %. Die Unfallursache „Abstand“ liegt innerhalb der Risikogruppe ebenfalls über dem Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer_innen (20,7 %).

Mit einem Anteil von 6,9 % (6,3 % bei allen Verursachern) am Gesamtaufkommen der von „Jungen Fahrern“ verursachten VUP auf Bundesautobahnen liegt die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ auf dem Vorjahresniveau von 7,0 %.

Die im Rahmen der 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.

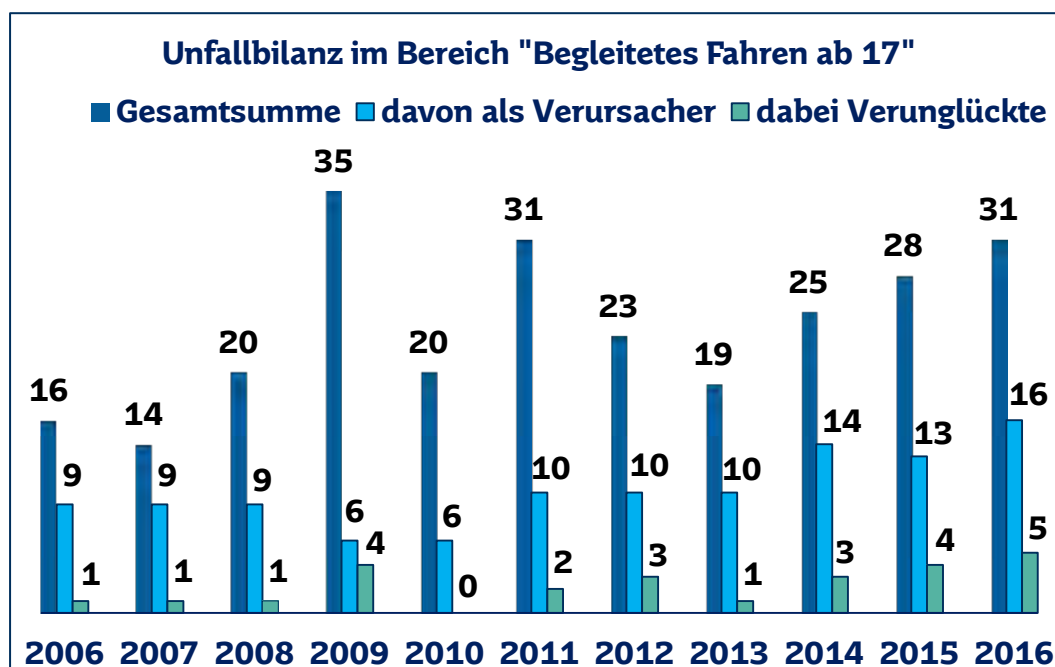


**„Begleitetes Fahren ab 17“ (BF 17)
- im Saarland seit 2006 -**

31 Verkehrsunfälle, davon 5 VUP, wurden im Jahr 2016 mit Beteiligung von Teilnehmern/Teilnehmerinnen des „BF 17“ polizeilich erfasst. Hierbei wurden 2 Personen schwer und 10 Personen leicht verletzt.

Bei 16 Verkehrsunfällen, davon 5 VUP, der o. g. Gesamtzahl waren Teilnehmer_innen des „BF 17“ Unfallverursacher_innen. Hierbei wurden 1 Person schwer und 4 Personen leicht verletzt.

Die in der folgenden Grafik enthaltene Unfallbilanz der Jahre 2006 bis 2016 macht deutlich, dass die Teilnehmer_innen am „BF 17“ ein sehr verantwortungsbewusstes Fahrverhalten an den Tag legen.



Trotz des festgestellten Anstieges im Jahr 2016 bei der Verursachung eines VUP durch „Junge Fahrer“ ist seit dem Jahr 2006 ein insgesamt rückläufiger Trend bei der Unfallhäufigkeitszahl (Verursachung von VUP pro 100.000 der Altersgruppe) von 17,6 % zu beobachten (2006: 1332, 2016: 1097).

Die nachfolgende Tabelle bezieht sich auf die Altersgruppe der 17- bis 24-Jährigen und bildet den Zeitraum der Jahre 2007 bis 2016 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 bis 24 Jahren zu verursachen, deutlich senkt.



Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass im Zeitraum 2007 bis 2016

- die 18-Jährigen einen Rückgang von 37,2 %,
- die 19-Jährigen einen Rückgang von 36,1 %,
- die 20-Jährigen einen Rückgang von 41,5 %,
- die 21-Jährigen einen Rückgang von 23,2 %,
- die 22-Jährigen einen Rückgang von 23,5 %,
- die 23-Jährigen einen Rückgang von 5,3 % und
- die 24-Jährigen einen Rückgang von 23,1 %

bei der Verursachung eines VUP zu verzeichnen haben.

Somit haben sich die Erwartungen im Hinblick auf die positiven Auswirkungen des „Begleiteten Fahrens ab 17“, trotz gestiegener Verursacherzahlen bei den „Jungen Fahrern, grundsätzlich bestätigt. Um belastbare Aussagen über die möglichen Ursachen dieses Anstieges treffen zu können, bedarf es weitergehender Untersuchungen.

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
2016	7	123	117	103	106	91	108	83

Unfallrisiko „Generation 65+“

Die Gesamtzahl verunglückter Senioren/Seniorinnen bei Verkehrsunfällen ist im Jahr 2016 um 11,5 % auf 639 Verunglückte gestiegen (2015: 573) und ist damit der höchste Wert seit dem Jahr 2007.

Im vergangenen Jahr starben im Saarland 10 Menschen aus der Risikogruppe der „Generation 65+“ bei Verkehrsunfällen. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2015, in dem 9 Senioren/Seniorinnen bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückten, einen leichten Anstieg. Bundesweit wird ein Anstieg um 2,0 %¹ erwartet.

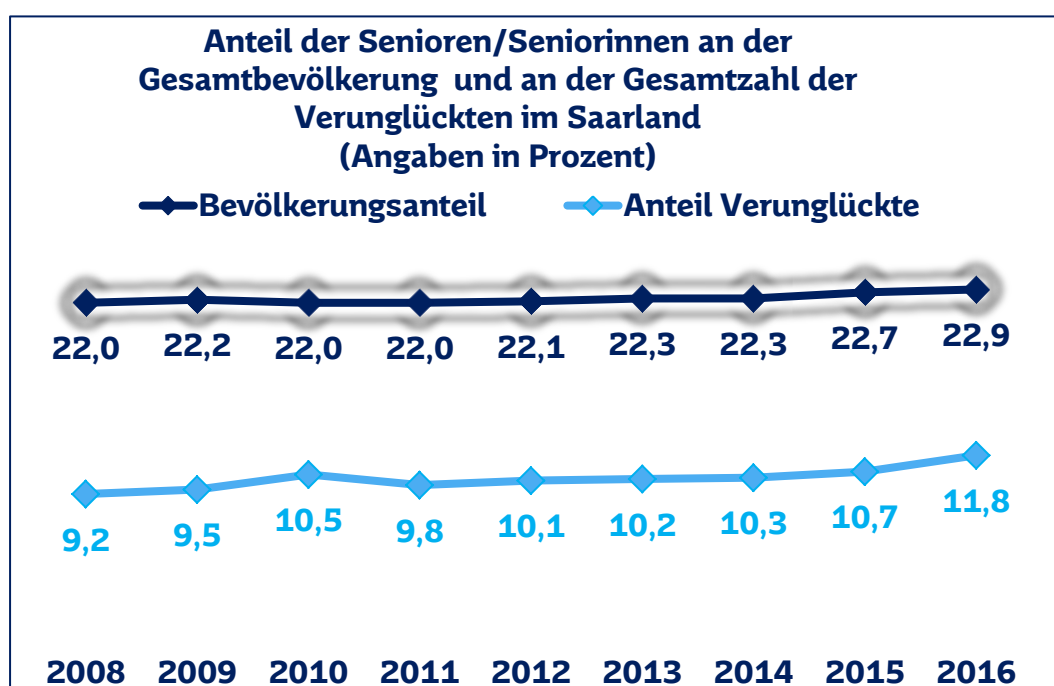
Bei der Gesamtzahl der schwer verletzten Senioren/Seniorinnen ist im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg um 7,0 % festzustellen (2016: 123, 2015: 115).

Analog zum Jahr 2015 ist der Anstieg bei der Gesamtzahl der verunglückten Senioren/Seniorinnen in erster Linie auf den deutlichen Anstieg um 12,7 % bei den Leichtverletzten (2016: 506, 2015: 449) zurückzuführen.

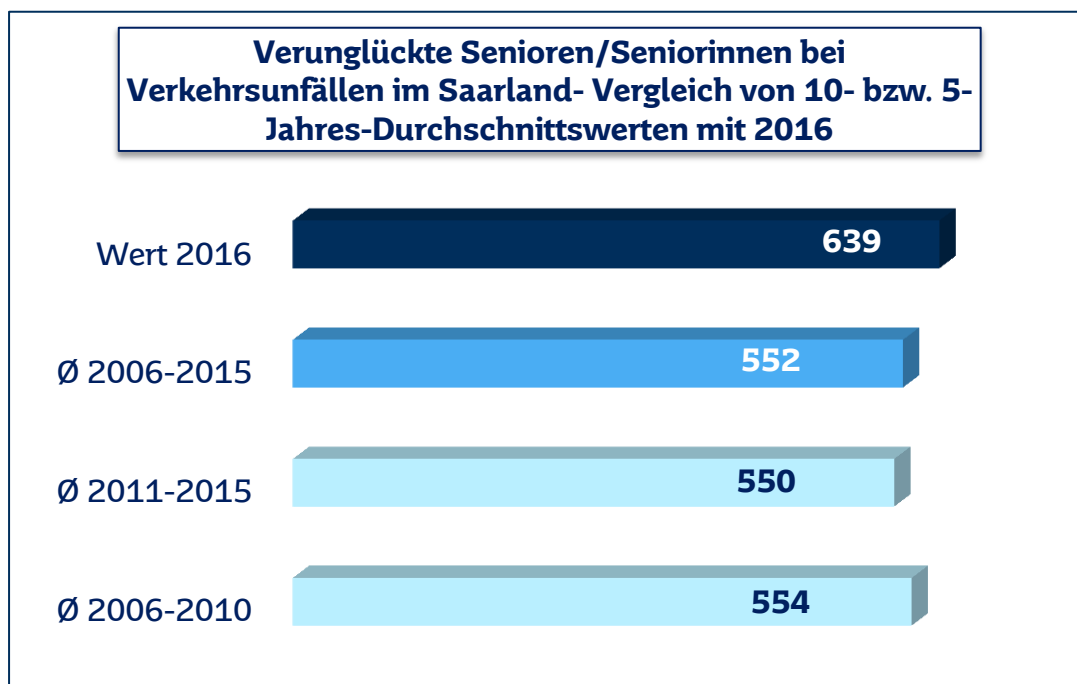
Der Anstieg bei der Gesamtzahl der Verunglückten spiegelt sich in der Häufigkeitszahl „Verunglückte je 100.000 der Altersgruppe“ (siehe Grafik Seite 22) wieder. Die Häufigkeitszahl des Jahres 2016 liegt mit 281 deutlich vor dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 mit 247.

Die nachfolgenden Übersichten zeigen

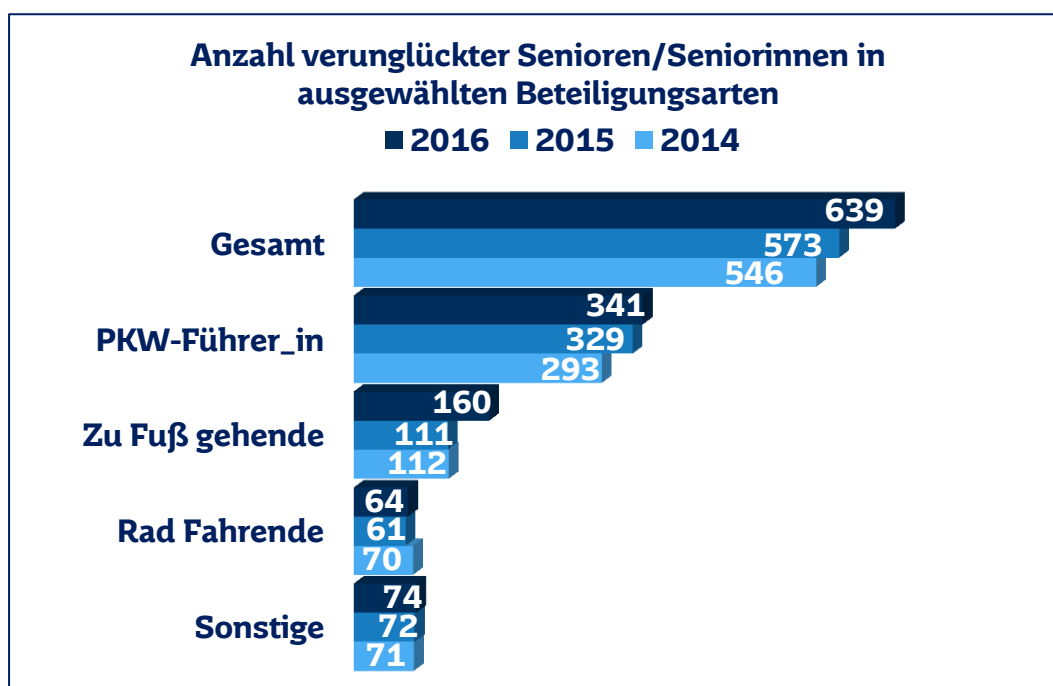
- den Anteil der Senioren/Seniorinnen an der Gesamtbevölkerung im Saarland⁶ und an der Gesamtzahl der Verunglückten,



- den Jahreswert 2016 und den/die 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswert/e verunglückter Senioren/Seniorinnen bei Verkehrsunfällen,



- die Gesamtzahl verunglückter Senioren/Seniorinnen in ausgewählten Verkehrsbeteiligungsarten in den Jahren 2014 bis 2016,

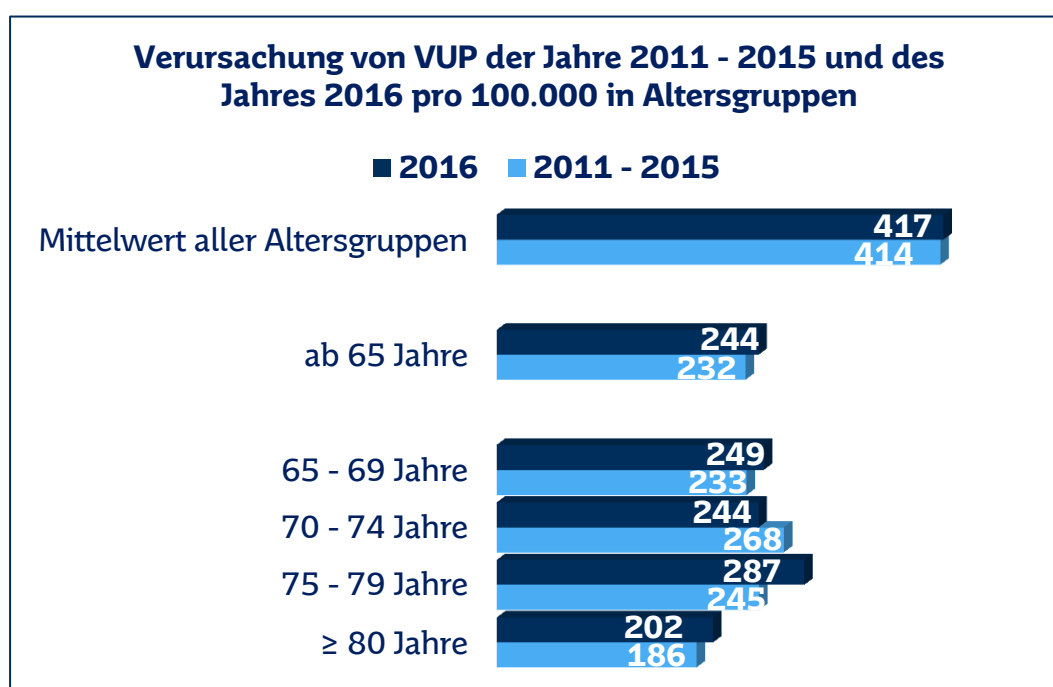


- den Personenschaden in ausgewählten Beteiligungsarten in den Jahren 2014 bis 2016

	Zu Fuß Gehende			Rad Fahrende			PKW			Sonstige			Gesamt		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Gesamt	112	111	160	70	61	64	293	329	341	71	72	74	546	573	639
Getötete	4	4	4	0	2	3	3	1	2	1	2	1	8	9	10
Schwer- verletzte	32	36	43	21	14	18	56	48	45	17	17	17	126	115	123
Leicht- verletzte	76	71	113	49	45	43	234	280	294	53	53	56	412	449	506

Wie aus der folgenden Grafik zur „Verursachung von VUP pro 100.000 Einwohner in Altersgruppen“ ersichtlich, liegen die **5-Jahres-Durchschnittswerte 2011 bis 2015** bzgl. des Verursacherrisikos in den Altersgruppen der „Generation 65+“ (65 bis 69 Jahre: 233, 70 bis 74 Jahre: 268, 75 bis 79 Jahre: 245, ≥ 80 Jahre: 186) und der gesamten Risikogruppe der „Generation 65+“ (232) unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 aller Altersgruppen (414).

Mit Ausnahme der Altersgruppe der „Generation 80+“ (186) haben die übrigen Altersgruppen der „Generation 65+“ ein höheres Verursacherrisiko gegenüber dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 der gesamten Risikogruppe der „Generation 65+“ (232).



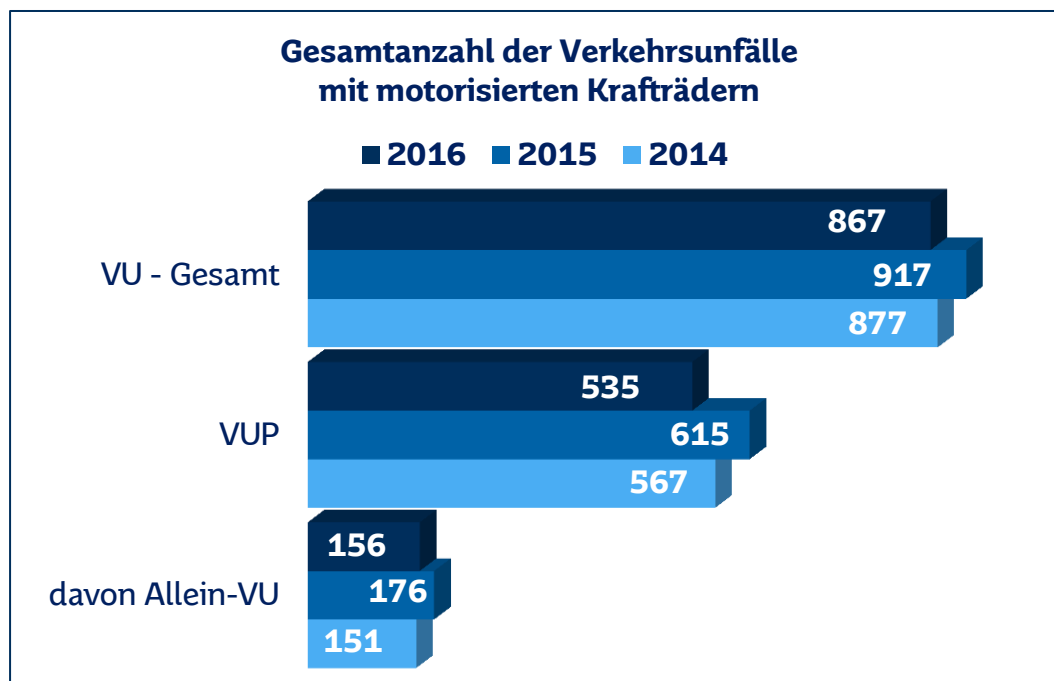
Das Verursacherrisiko im **Jahr 2016** in den einzelnen Altersgruppen der „Generation 65+“ (65 bis 69 Jahre: 249, 70 bis 74 Jahre: 244, 75 bis 79 Jahre: 287, \geq 80 Jahre: 202) sowie in der gesamten Risikogruppe der „Generation 65+“ (244) liegt unterhalb des Mittelwertes aller Altersgruppen des Jahres 2016 (417).

Innerhalb der „Generation 65+“ liegen im Jahr 2016 die Altersgruppe der 65- bis 69-Jährigen mit 249 und die Altersgruppe der 75- bis 79-Jährigen mit 287 über dem Gesamtwert der „Generation 65+“ mit 244. Dagegen liegt die Altersgruppe der „Generation 80+“ mit 202 unterhalb des Gesamtwertes der „Generation 65+“ und die Altersgruppe der 70- bis 74-Jährigen liegt gleichauf.

Unfallrisiko „Motorisiertes Kraftrad“

Die PVS des Jahres 2016 weist insgesamt 867 Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Krafträder aus. Dies ist gegenüber dem Jahr 2015 mit 917 Unfällen ein Rückgang von 5,5 %.

Im Bereich der VUP mit Beteiligung motorisierter Krafträder ist ein Rückgang von 13,0 % festzustellen (2016: 535, 2015: 615).

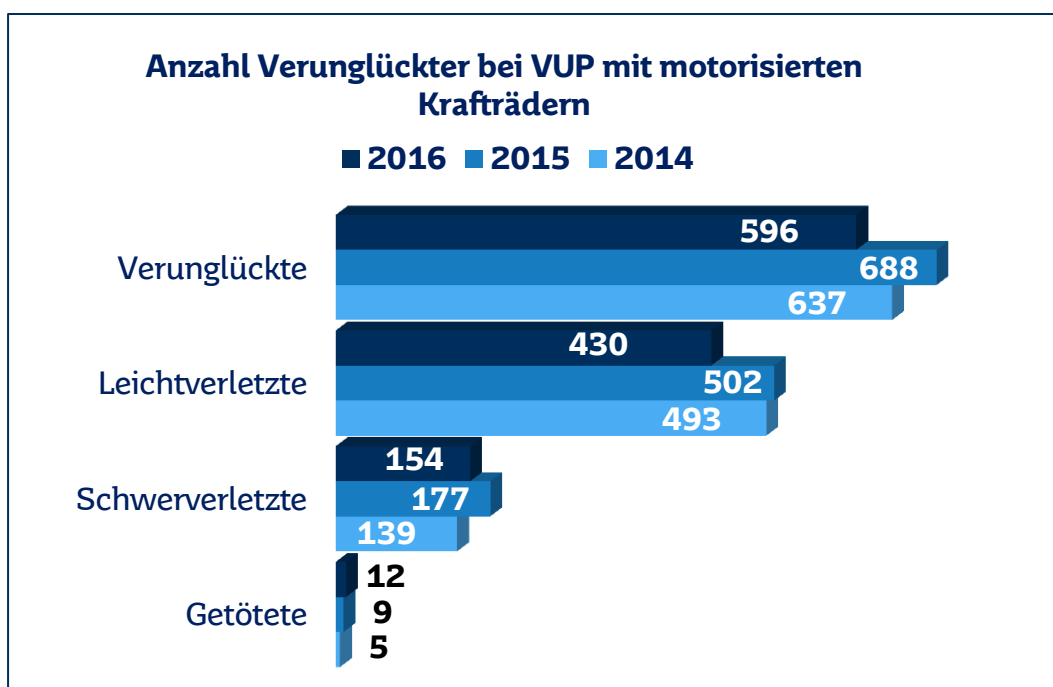


Die Gesamtzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer_innen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder ist um 8,0 % (2016: 596, 2015: 688) zurückgegangen.

Im Jahr 2016 erlitten 12 Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder tödliche Verletzungen. Dies bedeutet, nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2015 um 80 % (2015: 9 Getötete, 2014: 5 Getötete), einen weiteren Anstieg um 33,3 %.

Die PVS des Jahres 2016 weist 154 Personen aus, die bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder schwer verletzt wurden. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2015 mit 177 Schwerverletzten einen Rückgang von 13,0 %.

Auch die Gesamtzahl der Leichtverletzten ist bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder um 14,3 % (2016: 430, 2015: 502) zurückgegangen.

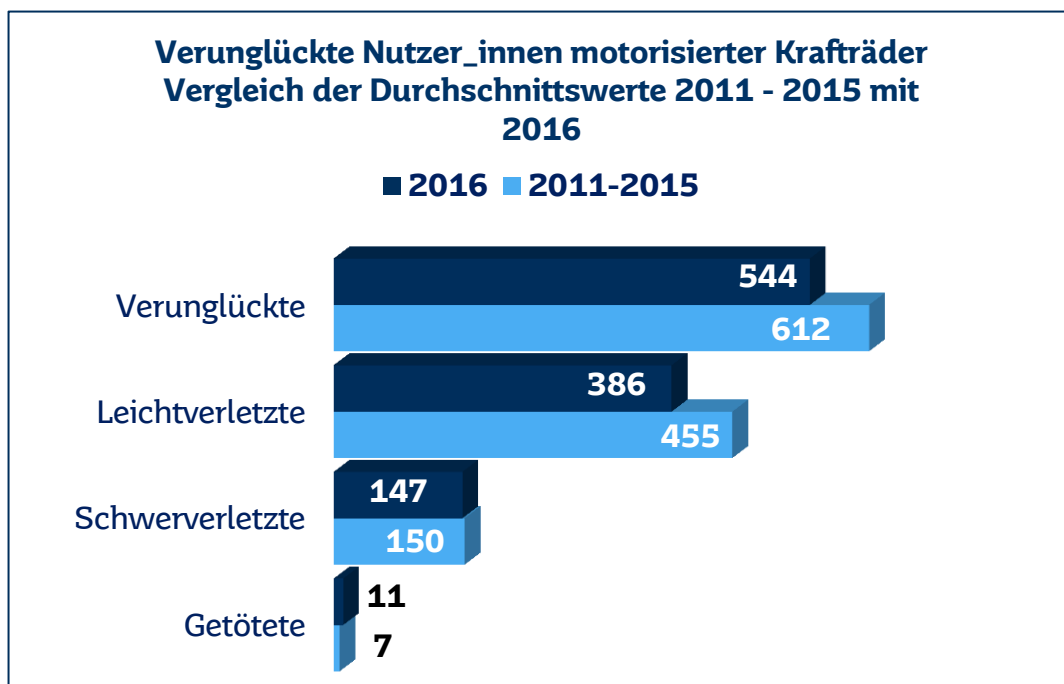


Im Jahr 2016 verunglückten bei den 535 VUP unter Beteiligung motorisierter Krafträder 544 Nutzer_innen (Fahrer_in und Sozius/Sozia) dieser Verkehrsbe teiligungsart.

11 Nutzer_innen motorisierter Krafträder erlitten tödliche Verletzungen, 147 Nutzer_innen wurden schwer und 386 Nutzer_innen leicht verletzt.

Die Analyse der VUP mit Getöteten hinsichtlich der benutzten Fahrzeuge ergab eine Beteiligung von 8 Krafträdern (7 x Motorrad, 1 x Kleinkraftrad) und 3 „Mofas“. 2 der 3 getöteten „Mofafahrer“ wurden bei der Verkehrsunfallaufnahme als Unfallbeteiligte, ohne selbst den Unfall verursacht zu haben, in der Unfallakte vermerkt, während alle Nutzer_innen der Krafträder als Unfallverursacher_innen erfasst wurden.

Die nachfolgende Grafik zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2016 mit 11 Getöteten deutlich über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 mit 7 Getöteten liegt. Dagegen liegen die 1-Jahres-Werte 2016 zur Gesamtzahl der Verunglückten, zur Gesamtzahl der Schwerverletzten und zur Gesamtzahl der Leichtverletzten unter dem jeweiligen 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015.

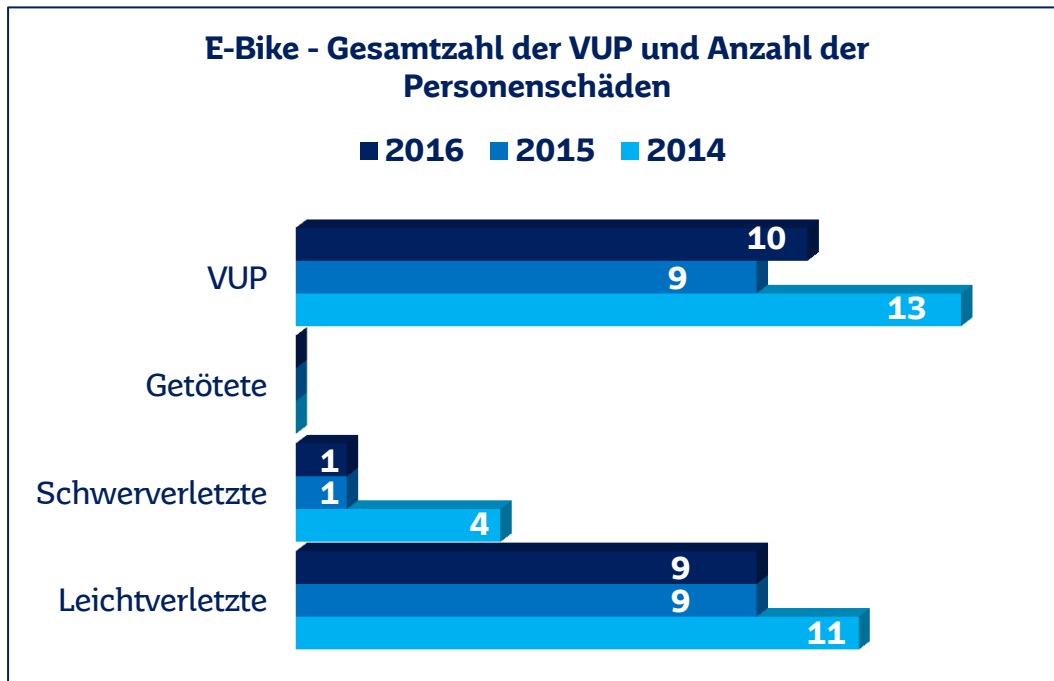


Unfallrisiko „E-Bike“

Die Verkehrsbeteiligungsart „**E-Bike**“ wurde zum 1. Januar 2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen. Bei den E-Bikes handelt es sich im Gegensatz zu den auf Seite 39 genannten „Pedelecs“ um motorisierte Krafträder.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „**E-Bike**“ am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit motorisierten Krafträdern betrug 1,9 % im Jahr 2016, 1,5 % im Jahr 2015 und 2,3 % im Jahr 2014.

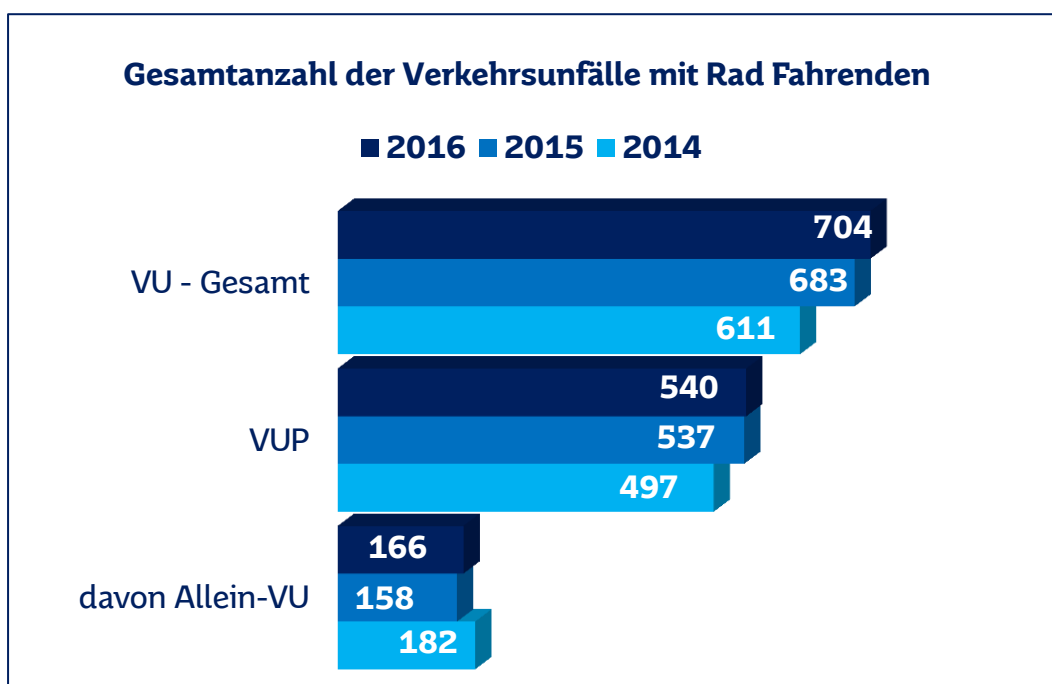
In den Jahren 2016 und 2015 verunglückten jeweils 10 Benutzer_innen von „E-Bikes“, im Jahr 2014 wurden 15 verunglückte „E-Biker“ registriert.



Unfallrisiko „Rad Fahrende“

Die in den Vorjahren in den polizeilichen Verkehrsunfallstatistiken ausgewiesenen Anstiege bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden sind auch im Jahr 2016 festzustellen. Im abgelaufenen Jahr ereigneten sich 704 VU. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2015 mit 683 VU einen Anstieg um 3,1 %.

Die Gesamtzahl der VUP des Jahres 2016 mit Beteiligung von Rad Fahrenden bewegt sich auf dem Vorjahresniveau (2016: 540, 2015: 537).

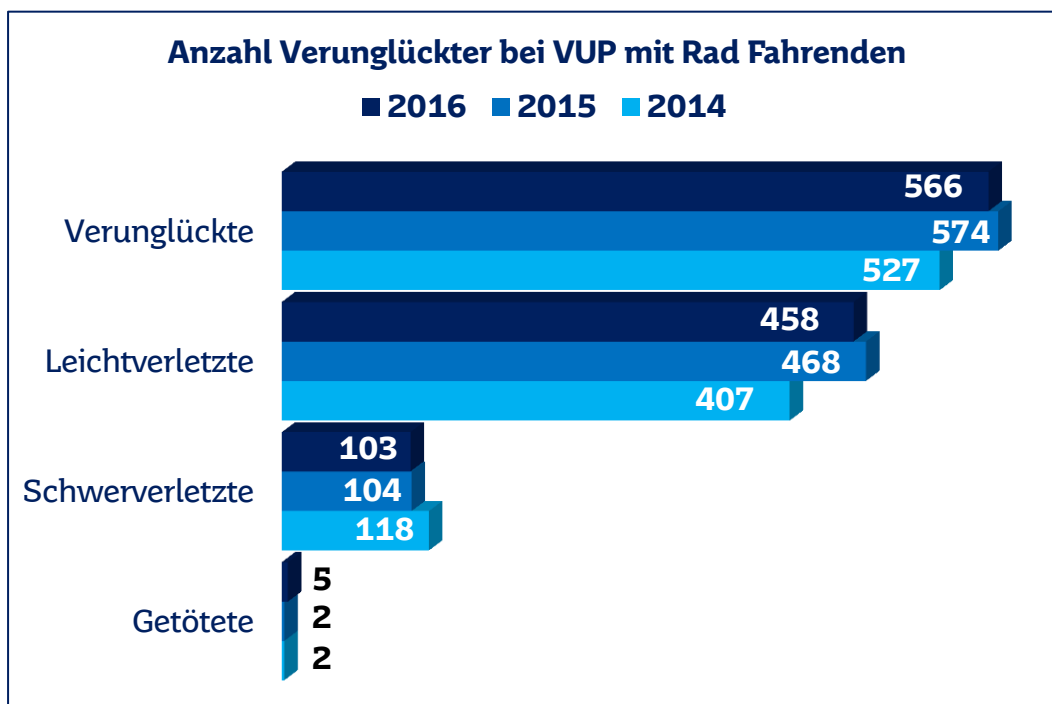


Wie aus der folgenden Grafik ersichtlich, ging die Gesamtzahl aller Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Rad Fahrenden im Jahr 2016 um 1,4 % gegenüber dem Vorjahr zurück (2016: 566, 2015: 574).

Im Saarland wurden im vergangenen Jahr bei Verkehrsunfällen mit Rad Fahrenden im öffentlichen Verkehrsraum 5 Menschen tödlich verletzt. Im Jahr 2015 erlitten 2 Menschen bei diesen Verkehrsunfällen tödliche Verletzungen.

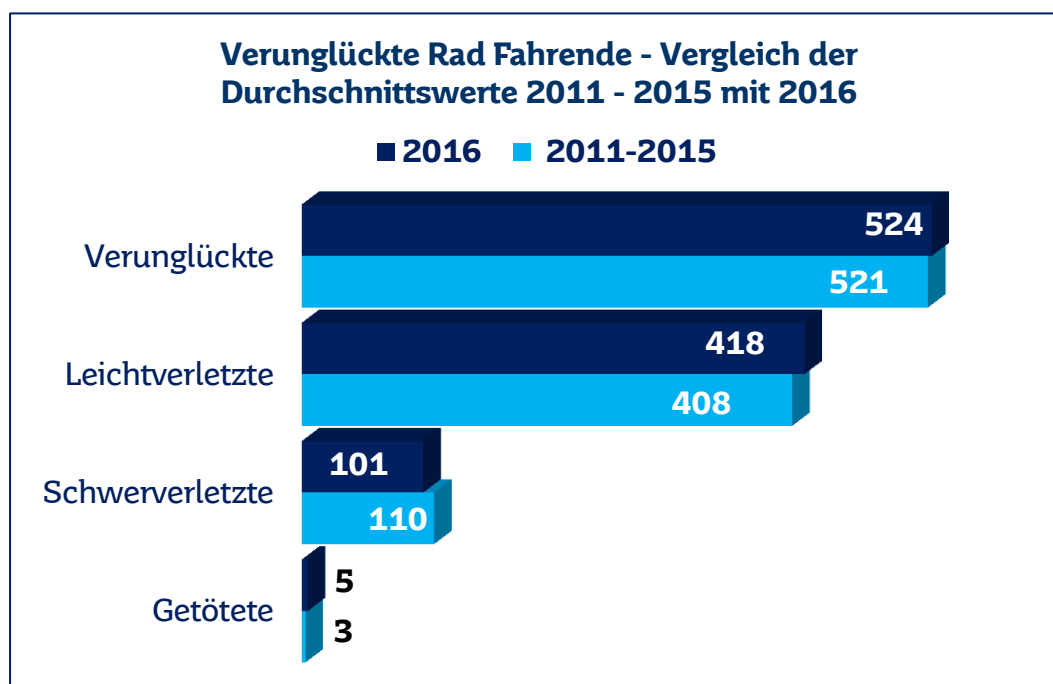
Darüber hinaus wurden im Jahr 2016 annähernd gleich viele Menschen bei Verkehrsunfällen mit Rad Fahrenden schwer verletzt wie im Jahr 2015 (2016: 103, 2015: 104).

Bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten bei VUP mit Rad Fahrenden ist ein Rückgang von 2,1 % festzustellen (2016: 458, 2015: 468).



Während bundesweit bei den getöteten Rad Fahrenden ein Rückgang von ca. 3,0 – 4,0 %¹ erwartet wird, hat sich die Gesamtzahl im Saarland mehr als verdoppelt (2016: 5, 2015: 2). Im vergangenen Jahr wurden 5 Rad Fahrende bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum getötet. 4 der getöteten Rad Fahrenden waren Unfallbeteiligte, 1 Rad Fahrender war Unfallverursacher.

Die nachfolgende Grafik zeigt, dass der 1-Jahres-Wert der getöteten Rad Fahrenden über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 bis 2015 liegt. Auch liegen die 1-Jahres-Werte zur Gesamtzahl verunglückter Rad Fahrender und zur Zahl der leicht verletzten Rad Fahrenden über dem 5-Jahres-Durchschnittswert. Lediglich der 1-Jahres-Wert der Schwerverletzten liegt unter dem 5-Jahres-Wert.

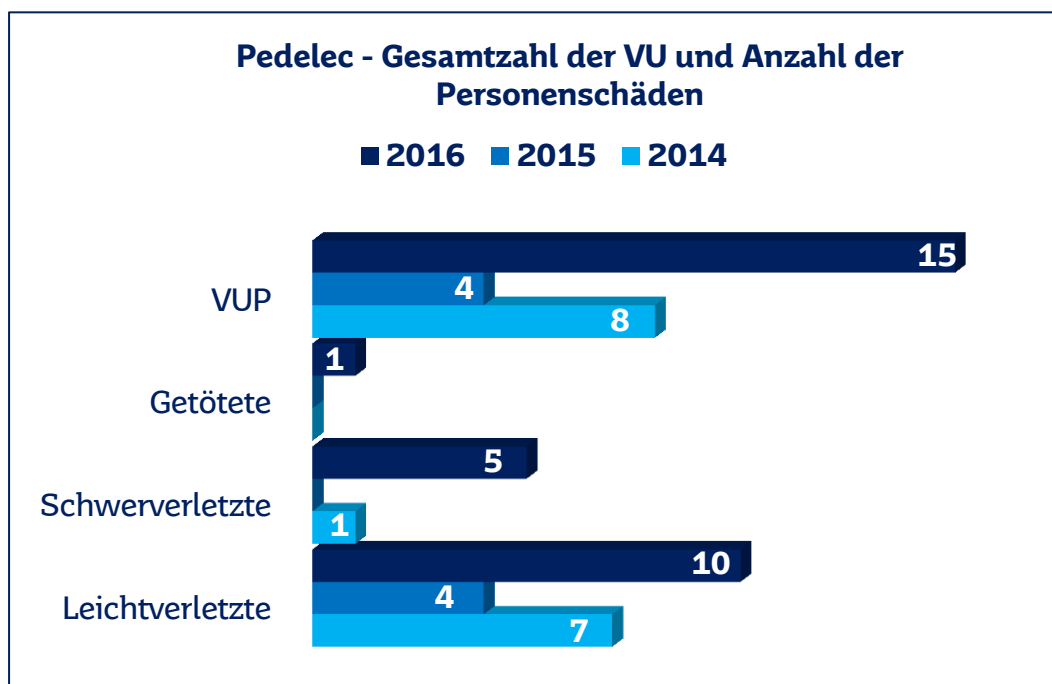


Unfallrisiko „Pedelec“

Die Verkehrsbeteiligungsart „**Pedelec**“ wurde zum 1. Januar 2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen. Bei den „Pedelec“ im Sinne des § 1 Abs. 3 StVG handelt es sich im Gegensatz zu den „E-Bikes“ (Seite 36), die als motorisierte Krafträder gelten, um Fahrräder.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit Rad Fahrenden betrug im Saarland 2,8 % im Jahr 2016 , 0,7 % im Jahr 2015 und 1,4 % im Jahr 2014.

Die folgende Grafik zeigt, dass die Gesamtzahlen der VUP und der Verunglückten jahresbezogen deutlich voneinander abweichen. Im Jahr 2016 wurde/n bei 15 VUP mit Beteiligung von „Pedelec“ 1 Person getötet, 5 Personen schwer und 10 Personen leicht verletzt, im Jahr 2015 wurden bei 4 VUP mit Beteiligung von „Pedelec“ 4 Personen leicht verletzt und im Jahr 2014 wurde/n bei insgesamt 8 VUP mit „Pedelec“ 1 Person schwer und 7 Personen leicht verletzt.



Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“

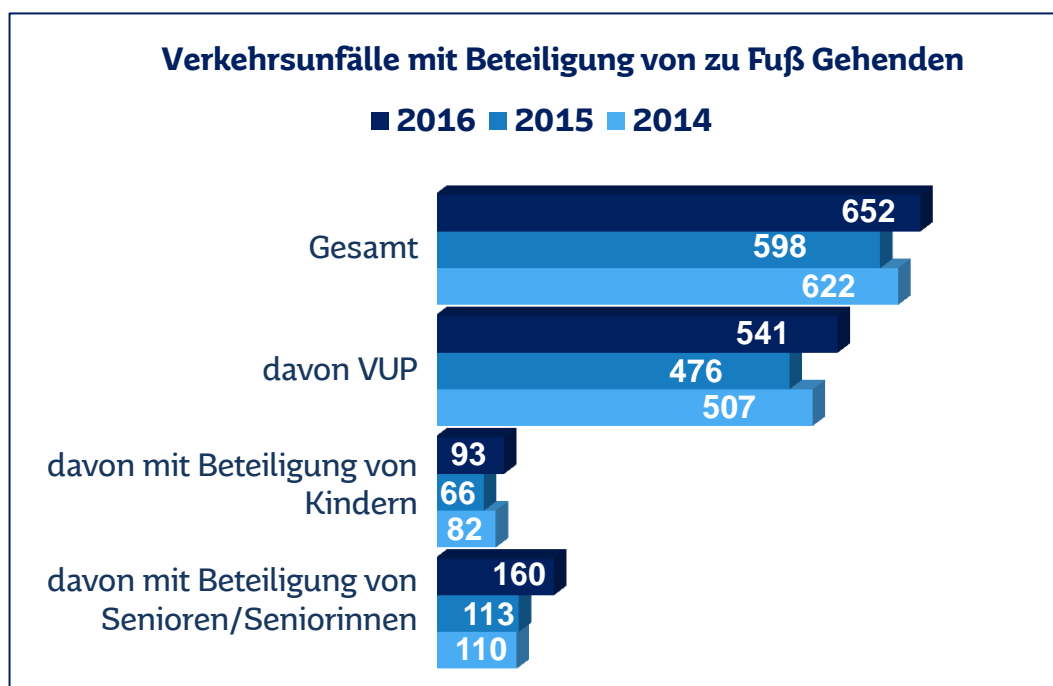
Die PVS 2016 weist bei Verkehrsunfällen mit zu Fuß Gehenden einen Anstieg um 9,0 % gegenüber dem Vorjahr aus (2016: 652, 2015: 598).

Ein noch größerer Anstieg um 13,7 % ist bei den VUP mit zu Fuß Gehenden zu verzeichnen (2016: 541, 2015: 476).

Insbesondere bei den VUP mit Beteiligung von Senioren/Seniorinnen als zu Fuß Gehende ist ein deutlicher Anstieg festzustellen. Gegenüber dem Jahr 2015 mit 113 VUP ereigneten sich im Jahr 2016 insgesamt 160 VUP, dies entspricht einem Anstieg um 41,6 %.

Auffällig ist hierbei die Altersgruppe der „Generation 75+“, die annähernd bei 2/3 dieser VUP als Unfallbeteiligte registriert wurde (102 VUP).

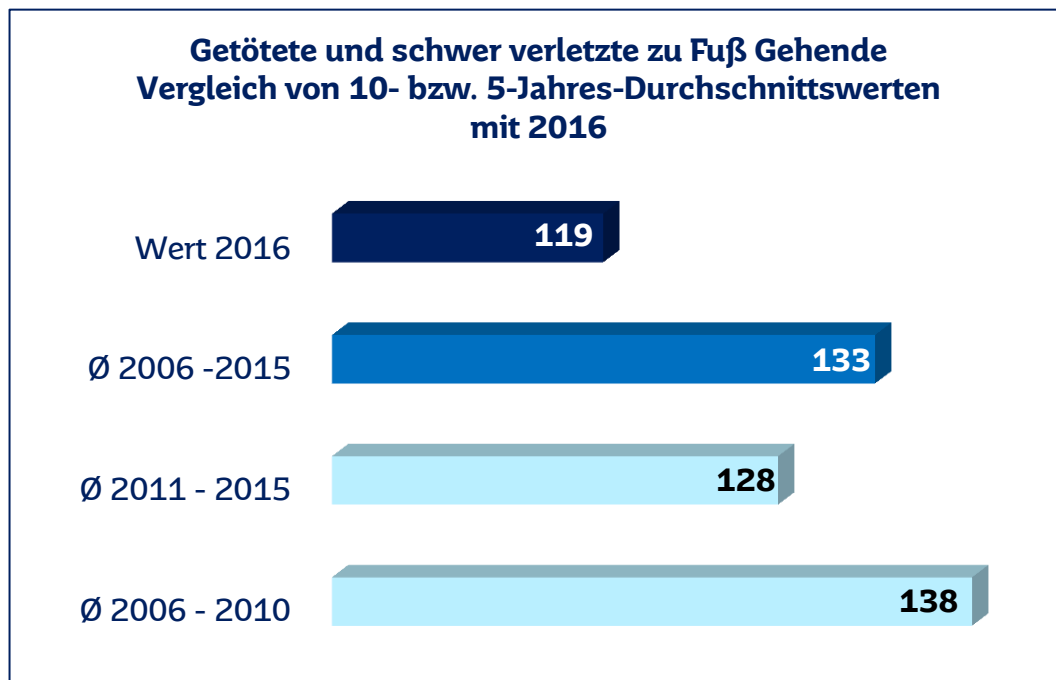
Ebenfalls deutlich mit 40,9 % ist die Gesamtzahl von VUP mit „Kindern“ als zu Fuß Gehende angestiegen. Im Jahr 2016 ereigneten sich 93 VUP mit Kindern als zu Fuß Gehende, während für das Jahr 2015 in der Unfallstatistik 66 VUP ausgewiesen wurden.



Trotz des beschriebenen Anstieges bei der Gesamtzahl der VUP im Jahr 2016 ist bei den schweren Folgen bei VUP unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden ein Rückgang von 11,9 % zu erkennen.

Im abgelaufenen Jahr wurden 6 Menschen (2015: 7) als zu Fuß Gehende im öffentlichen Verkehrsraum bei Verkehrsunfällen tödlich und 113 Menschen (2015: 128) schwer verletzt.

Die Langzeitbetrachtung der schweren Folgen bei den zu Fuß Gehenden zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2016 unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2006 bis 2015, und unter den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2006 bis 2010 bzw. 2011 bis 2015 liegt.



Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2016

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 2014, veröffentlicht September 2016) ergeben sich für das Saarland im Jahr 2016 folgende Unfallkosten (die Gesamtkosten aus dem Jahr 2015 wurden an die aktualisierten Kostensätze angepasst):

Personenschadenskosten je verunglückter Person			
	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
Getötete	34	1.191.397	40.507.498
Schwerverletzte (SV)	720	120.921	87.063.120
Leichtverletzte (LV)	4.677	5.014	23.450.478
		2016	151.021.096
		2015	146.632.882
Sachschadenskosten je Unfall			
	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
VU mit Getöteten	33	48.003	1.584.099
VU mit SV	649	21.883	14.202.067
VU mit LV	3.472	14.190	49.267.680
VU schwerer Sachschaden	1.279	21.484	27.478.036
sonstige Alkohol-VU	255	6.040	1.540.200
VU leichter Sachschaden	29.239	6.040	176.603.560
		2016	270.675.642
		2015	260.755.812
Gesamtunfallkosten			
		2016	421.696.738
		2015	407.388.694

Orientiert an den von der Bundesanstalt für Straßenwesen aktualisierten Kostensätzen lässt sich der volkswirtschaftliche Schaden durch das polizeilich registrierte Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2016 auf **421,7 Mio. EUR** beziffern.



Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen

Am 1. Januar 2016 waren im Saarland bei einem Bevölkerungsstand von 995.597³ Menschen 729.260⁵ Kraftfahrzeuge, davon 615.611⁵ PKW, zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Durch die veränderten Bevölkerungsgrößen und geänderten Fahrzeugbestände bedingt, liegen die Motorisierungsraten von 732 Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohner für das Saarland und 664⁴ für Deutschland über den Werten der Vorjahre. Die PKW-Dichte im Saarland übersteigt mit 618 PKW pro 1.000 Einwohner deutlich den bundesdeutschen Durchschnittswert von 548. Als zweithäufigste Fahrzeugart sind im Saarland 58.937⁵ Krafträder mit amtlichen Kennzeichen zugelassen.

Einwohnerzahlen und Kfz-Bestand/-Dichte im SAARLAND nach Landkreisen und Vergleich mit BUND (Stand: 1. Januar 2016)

	Einwohner	zugelassene Kraftfahrzeuge	Kfz./1.000 Einwohner	Überörtliche Straßen in km	Kfz./km Straße
BUND	82.175.684	54.602.441	664	230.048⁷	237
SAARLAND	995.597	729.260	732	2048⁷	356
Saarland intern⁸					
Regionalverband Saarbrücken	327.380	216.107	660		
Merzig-Wadern	103.997	82.541	794		
Neunkirchen	133.735	97.691	730		
Saarlouis	197.009	149.327	758		
Saarpfalz-Kreis	144.584	111.590	772		
St. Wendel	88.892	72.004	810		

Das Saarland weist zum 1. Januar 2016 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 km² 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 km² Fläche⁹.

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 356 Kraftfahrzeuge – bundesweit dagegen nur 237.



Endnoten

- 1 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Dez. 2016: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2016 –
- 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 Landkreise 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 Landkreise
- 9 DESTATIS – Genesis Online Datenbank,
Ergebnis 11111-0001 und 46271-0004
- 10 Die Berechnung orientiert sich an den von der Bundesanstalt für
Straßenwesen (BASt) aktualisierten Kostensätzen. Die Gesamt-
kosten aus dem Jahr 2015 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	Schwerverletzte (Personen, die zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden)
LV	Leichtverletzte (alle übrigen Verletzten)
BAB	Bundesautobahnen
PVS	Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik
StVG	Straßenverkehrsgesetz



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

www.polizei.saarland.de

Quelle: Polizeiliche Dateien
Stand 30. Januar 2017

