

• Polizei

SAARLAND



Polizeiliche

Verkehrsunfall-

Statistik

2017

SAARLAND



Landespolizeipräsidium

LPP 13/131

Inhaltsverzeichnis

Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2017 in Kürze	Seite 1
Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation Saarland	Seite 8
Verunglückte bei Verkehrsunfällen (VU)	Seite 10
- Getötete bei Verkehrsunfällen	Seite 12
- Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen	Seite 14
- Verkehrsunfälle mit schweren Folgen	Seite 15
- Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen	Seite 17
Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen	Seite 19
Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP)	Seite 23
Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	Seite 26
- Gesamtzahl der VUP	Seite 27
- VUP innerhalb geschlossener Ortschaft	Seite 27
- VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB)	Seite 28
- VUP auf BAB im Saarland	Seite 28
Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	Seite 30
- Anteil der Alkoholunfälle am Gesamtunfallaufkommen	Seite 32
Besondere Risikogruppen	Seite 34
- Unfallrisiko „Kinder“	Seite 35
- Unfallrisiko „Junge Fahrer“	Seite 37
o „Junge Fahrer“ als Unfallverursacher	Seite 38
o „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF 17)	Seite 41
- Unfallrisiko „Generation 65+“	Seite 43
- Unfallrisiko „Motorisiertes Kraftrad“	Seite 47
o Unfallrisiko „E-Bike“	Seite 51
- Unfallrisiko „Rad Fahrende“	Seite 52
o Unfallrisiko „Pedelec“	Seite 55
- Unfallrisiko „zu Fuß Gehende“	Seite 56
Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2017	Seite 59

Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen	Seite 60
Endnoten	Seite 62
Abkürzungen/Erläuterungen	Seite 63
Impressum	Seite 64

**Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2017 in Kürze
Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)**

❖ **Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) auf Vorjahresniveau** - Seite 8

polizeilich registrierte VU

2017: 34.862 = - 0,2 % BUND: + 2,0 %¹
2016: 34.927

Durchschnitt 2007-2016: 31.746

Durchschnitt 2007-2011: 30.610

Durchschnitt 2012-2016: 32.881

❖ **Rückgang bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP)** - Seite 8

polizeilich registrierte VUP

2017: 3.769 = - 9,2 % BUND: - 1,6 %¹
2016: 4.153

Durchschnitt 2007-2016: 4.274

Durchschnitt 2007-2011: 4.456

Durchschnitt 2012-2016: 4.093

❖ **Weniger Verunglückte bei Verkehrsunfällen** - Seite 10

Verunglückte bei VUP

2017: 4.890 = - 10,0 % BUND: - 1,3 %¹
2016: 5.431

Durchschnitt 2007-2016: 5.615

Durchschnitt 2007-2011: 5.903

Durchschnitt 2012-2016: 5.327

Häufigkeitszahl Verunglückte (Verunglückte pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2017:	491 ³	2016:	546
Bund 2017:	479 ^{1,2}	2016:	484

❖ **Mehr Getötete bei Verkehrsunfällen** - Seite 12

bei VU getötete Personen

2017: 44 = + 29,4 % BUND: ± 0,0 %¹
2016: 34

Durchschnitt 2007-2016: 40

Durchschnitt 2007-2011: 46

Durchschnitt 2012-2016: 34



Häufigkeitszahl Getötete (Verkehrstote pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2017:	4,4³	2016:	3,4
Bund 2017:	3,9^{1,2}	2016:	3,9

❖ **Anzahl der Schwerverletzten annähernd gleich geblieben** - Seite 14

Schwerverletzte bei VU

2017: 716	=	- 0,6 %	BUND: - 0,9 % ¹
2016: 720			

Durchschnitt 2007-2016: 709

Durchschnitt 2007-2011: 706

Durchschnitt 2012-2016: 711

Häufigkeitszahl Schwerverletzte (Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2017:	71,8³	2016:	72,3
Bund 2017:	80,9^{1,2}	2016:	81,8 ¹

❖ **Schwere Folgen bei Verkehrsunfällen im Saarland leicht gestiegen**
- Seite 15

Schwere Folgen bei VU

2017: 760	=	0,8 %	BUND: - 0,9 % ¹
2016: 754			

Durchschnitt 2007-2016: 749

Durchschnitt 2007-2011: 752

Durchschnitt 2012-2016: 745

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

Saarland 2017:	76,3³	2016:	75,7
Bund 2017:	84,8^{1,2}	2016:	85,7 ¹

❖ **Rückgang bei der Anzahl der Leichtverletzten** - Seite 17

Leichtverletzte bei VU

2017: 4.130	=	- 11,7 %	BUND: - 1,3 % ¹
2016: 4.677			

Durchschnitt 2007-2016: 4.866

Durchschnitt 2007-2011: 5.151

Durchschnitt 2012-2016: 4.581

Häufigkeitszahl Leichtverletzte (Leichtverletzte pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2017:	414³	2016:	470
Bund 2017:	394^{1,2}	2016:	401 ¹

❖ **Rückgang bei der Gesamtzahl der VU und der VUP auf den Bundesautobahnen (BAB) im Saarland** - Seite 19

Polizeilich registrierte VU

2017: 2.795 = - 5,8 %
2016: 2.967

Durchschnitt 2007-2016: 2711
Durchschnitt 2007-2011: 2708
Durchschnitt 2012-2016: 2714

Polizeilich registrierte VUP

2017: 344 = - 13,1 % BUND: - 2,0 %¹
2016: 396

Durchschnitt 2007-2016: 370
Durchschnitt 2007-2011: 382
Durchschnitt 2012-2016: 357

❖ **Mehr Getötete bei VUP auf den BAB – weniger Schwer- und Leichtverletzte** - Seite 19

Getötete bei BAB-VU

2017: 4 = + 100,0 % BUND: - 1,0 %¹
2016: 2

Durchschnitt 2007-2016: 4
Durchschnitt 2007-2011: 5
Durchschnitt 2012-2016: 3

Schwerverletzte bei BAB-VU

2017: 61 = - 14,1 %
2016: 71

Durchschnitt 2007-2016: 56
Durchschnitt 2007-2011: 51
Durchschnitt 2012-2016: 61

Leichtverletzte bei BAB-VU

2017: 439 = - 6,2 %
2016: 468

Durchschnitt 2007-2016: 476
Durchschnitt 2007-2011: 506
Durchschnitt 2012-2016: 445



❖ **Rückgang bei den „Jungen Fahrern“ als Unfallverursacher von VUP -**
Seite 23

Der Verursacheranteil an VUP der Risikogruppe der „Jungen Fahrer“ verringerte sich im Zeitraum 1999 bis 2017 von 21,7 % auf 17,4 %. Innerhalb der Beteiligungsart „PKW“ ist die Altersgruppe mit 20,9 % jedoch weiterhin am stärksten vertreten.

❖ **Hauptunfallursachen bei Gesamtzahl der VUP unverändert -** Seite 26

Die Unfallstatistik weist die aus den Vorjahren bekannten Hauptunfallursachen „Vorfahrt/Vorrang“, „Abstand“, „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“, „Geschwindigkeit“ und „Alkohol/Drogen“ bei VUP aus.

❖ **Unfallursachen „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ und „Vorfahrt/Vorrang“ sind die Hauptunfallursachen bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft -** Seite 27

Fehler beim „Abbiegen/ Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ und Vorfahrtsmissachtungen sind die häufigsten Unfallursachen bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaften.

❖ **Unfallursache Geschwindigkeit ist die Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB) -** Seite 28

Mit 22,5 % ist die nicht angepasste Geschwindigkeit bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB) mit deutlichem Abstand die Hauptunfallursache.

❖ **Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand sind die Hauptunfallursachen bei VUP auf den BAB -** Seite 28

Mit 22,1 % bzw. 21,5 % dominieren nicht angepasste Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand die Unfallursachen bei VUP auf den saarländischen Bundesautobahnen.

❖ **Anstiege bei Alkoholunfällen mit Personenschaden und der „Schweren Folgen“ -** Seite 30

VU mit Ursache Alkohol

2017: 786 = + 11,3 %
2016: 706



Durchschnitt 2007-2016: 779
 Durchschnitt 2007-2011: 717
 Durchschnitt 2012-2016: 840

VUP mit Ursache Alkohol

2017: 287 = + 24,8 % BUND: - 3,0¹ %
 2016: 230

Durchschnitt 2007-2016: 278
 Durchschnitt 2007-2011: 313
 Durchschnitt 2012-2016: 243

Schwere Folgen (Getötete + SV) bei Alkohol-VU

2017: 102 = + 22,9 %
2016: 83

- ❖ **Ein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet – Gesamtzahl der schwer verletzten Kinder unverändert – weniger Verunglückte insgesamt** - Seite 35

Getötete Kinder

2017: 1 = - 50,0 % BUND: - 9,0 %¹
 2016: 2

Schwer verletzte Kinder

2017: 38 = ± 0,0 %
 2016: 38

Verunglückte Kinder

2017: 344 = - 5,2 % (156 als Mitfahrende = 45,3 %)
 2016: 363 (183 als Mitfahrende = 50,4 %)

- ❖ **Mehr getötete und weniger schwer verletzte „Junge Fahrer“ - weniger Verunglückte insgesamt** - Seite 37

Getötete „Junge Fahrer“

2017: 4 = + 33,3 % BUND: - 10,0 %¹
 2016: 3

Schwer verletzte „Junge Fahrer“

2017: 100 = - 23,7 %
 2016: 131

Verunglückte „Junge Fahrer“

2017: 844 = - 18,5 %
 2016: 1035



❖ **Mehr getötete und weniger schwer verletzte Seniorinnen und Senioren**
 - weniger Verunglückte insgesamt - Seite 43

Getötete Seniorinnen und Senioren

2017: 11 = + 10,0 % BUND: + 2,0 %¹
 2016: 10

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

2017: 113 = - 8,1 %
 2016: 123

Verunglückte Seniorinnen und Senioren

2017: 573 = - 10,3 %
 2016: 639

❖ **Weniger getötete und schwer verletzte motorisiertes Kraftrad Fahrende**
 - mehr Verunglückte insgesamt - Seite 47

Getötete motorisiertes Kraftrad Fahrende

2017: 10 = - 9,1 % BUND: + 7,0 %¹
 2016: 11

Schwer verletzte motorisiertes Kraftrad Fahrende

2017: 142 = - 4,1 %
 2016: 148

Verunglückte motorisiertes Kraftrad Fahrende

2017: 557 = + 1,9 %
 2016: 547

❖ **Weniger getötete und mehr schwer verletzte Rad Fahrende – mehr Verunglückte insgesamt** - Seite 52

Getötete Rad Fahrende

2017: 3 = - 40,0 % BUND: + 1,8 %¹
 2016: 5

Schwer verletzte Rad Fahrende

2017: 130 = + 28,7 %
 2016: 101

Verunglückte Rad Fahrende

2017: 537 = + 2,5 %
 2016: 524



❖ **Mehr getötete und weniger schwer verletzte zu Fuß Gehende – weniger Verunglückte insgesamt** - Seite 56

Getötete zu Fuß Gehende

2017: 11 = + 83,3 % BUND: ± 0,0 %¹
 2016: 6

Schwer verletzte zu Fuß Gehende

2017: 98 = - 13,3 %
 2016: 113

Verunglückte zu Fuß Gehende

2017: 478 = - 11,8 %
 2016: 542

❖ **Weiterhin hohe volkswirtschaftliche Schäden durch Verkehrsunfälle**
 - Seite 59

2017: 438,0 Millionen Euro¹⁰
 2016: 433,3 Millionen Euro¹⁰

❖ **Motorisierungsrate Saarland – Bund** - Seite 60

Saarland: Bevölkerung am 1.1.2017: 0,997 Millionen³
 Kfz-Bestand am 1.1.2017: 0,739 Millionen⁵

Deutschland: Bevölkerung am 1.1.2017: 82,522 Millionen²
 Kfz-Bestand am 1.1.2017: 55,568 Millionen⁴

Motorisierungsrate (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)
 Saarland **2017: 741** 2016: 733
 Bund **2017: 673** 2016: 665



Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland

		2017	2016	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	34.862	34.927	-65	-0,2
	MIT NUR SACHSCHADEN	31.093	30.774	319	1,0
	MIT PERSONENSCHADEN	3.769	4.153	-384	-9,2
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	4.890	5.431	-541	-10,0
	GETÖTETE	44	34	10	29,4
	SCHWERVERLETZTE	716	720	-4	-0,6
	LEICHTVERLETZTE	4.130	4.677	-547	-11,7
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	8.393	8.470	-77	-0,9

Im Saarland wurden im Jahr 2017 34.862 Verkehrsunfälle polizeilich registriert, dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2016 mit insgesamt 34.927 Verkehrsunfällen einen Rückgang von 0,2 %. Bundesweit wird bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ein Anstieg um 2 %¹ prognostiziert. Die saarländischen Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation des Jahres 2017 weisen bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) einen Rückgang von 9,2 % aus (2017: 3.769 VUP, 2016: 4.153 VUP), der deutlich über dem für das Bundesgebiet zu erwartenden Rückgang von 1,6 %¹ liegt. Auch bei der Gesamtzahl der Verunglückten liegt der für das Saarland ausgewiesene Rückgang von 10,0 % (2017: 4.890 Verunglückte, 2016: 5.431 Verunglückte) deutlich über dem für Deutschland vorausgesagten Rückgang von 1,3¹ %.

Bei der Gesamtzahl der Getöteten ist im Saarland ein Anstieg um 29,4 % (2017: 44, 2016: 34) zu erkennen, während für das Bundesgebiet das Erreichen des Vorjahresniveaus⁴ vorausgesagt wird. 44 getötete am Verkehr Teilnehmende

im Saarland stellen im 10-Jahresvergleich den zweithöchsten Wert dar (2009: 45 Getötete).

Der Rückgang von 0,6 % bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten (2017: 716, 2016: 720) im Saarland ist nahezu identisch mit dem bundesweit erwarteten Rückgang von 0,9 %¹.

4.130 leicht verletzte am Verkehr Teilnehmende im Saarland sind der geringste Wert seit 1997. Der Rückgang von 11,7 % gegenüber dem Jahr 2016 mit 4.677 Leichtverletzten liegt deutlich über dem für das Bundesgebiet erwartenden Rückgang von 1,3 %¹.

Für die Betrachtung der PVS des Jahres 2017 gelten wie in den Vorjahren folgende relativierende Feststellungen:

- Vergleiche **jahresbezogener Verkehrsunfalldaten** lassen wegen teilweise niedriger Fallzahlen und der daraus resultierenden 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 man bildet Durchschnittswerte für bestimmte Zeiträume und stellt eine vergleichende Betrachtung an.

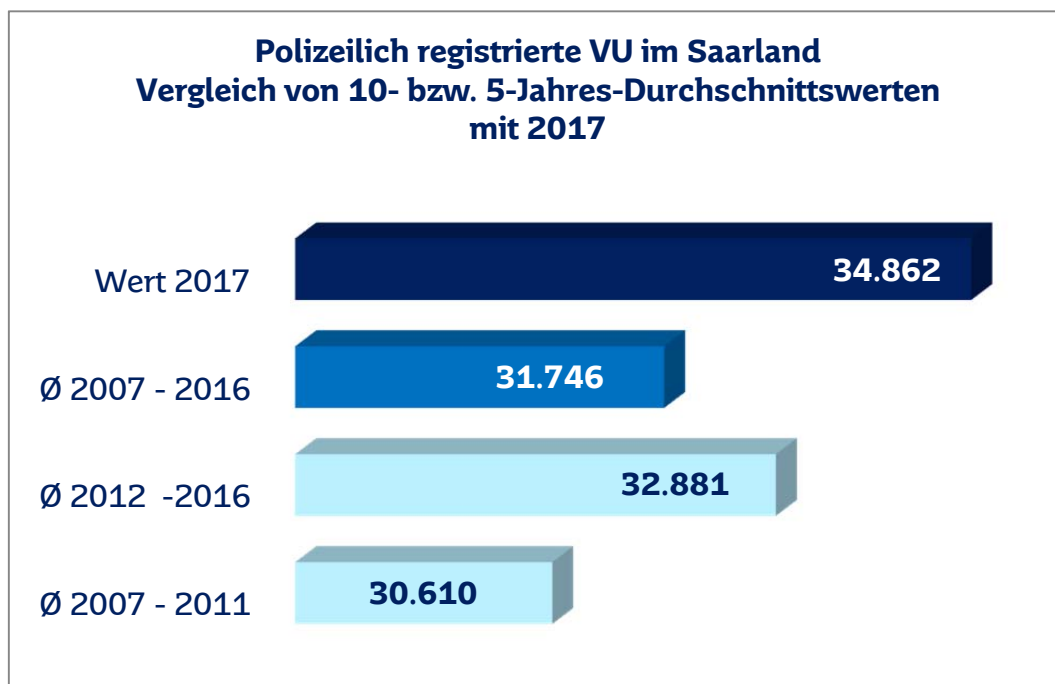
Dieser Bericht enthält daher auch 5- und 10-Jahresbetrachtungen von

- Verkehrsunfällen und Verunglückten insgesamt,
- Getöteten, Schwer – und Leichtverletzten bei Verkehrsunfällen,
- Schwere Folgen bei Verkehrsunfällen,
- Verkehrsunfällen insgesamt und VUP auf Bundesautobahnen,
- Verunglückten auf Bundesautobahnen,
- Schwere Folgen bei Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen,
- Alkoholunfällen insgesamt und Alkoholunfällen mit Personenschaden,
- Alkoholunfällen und Alkoholunfällen mit Personenschaden am Gesamtaufkommen der VU und VUP,
- Verunglückten bei Alkoholunfällen,
- verunglückten Kindern bei Verkehrsunfällen,
- verunglückten „Jungen Fahrern“ und Schwere Folgen bei „Jungen Fahrern“,
- verunglückten Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen,



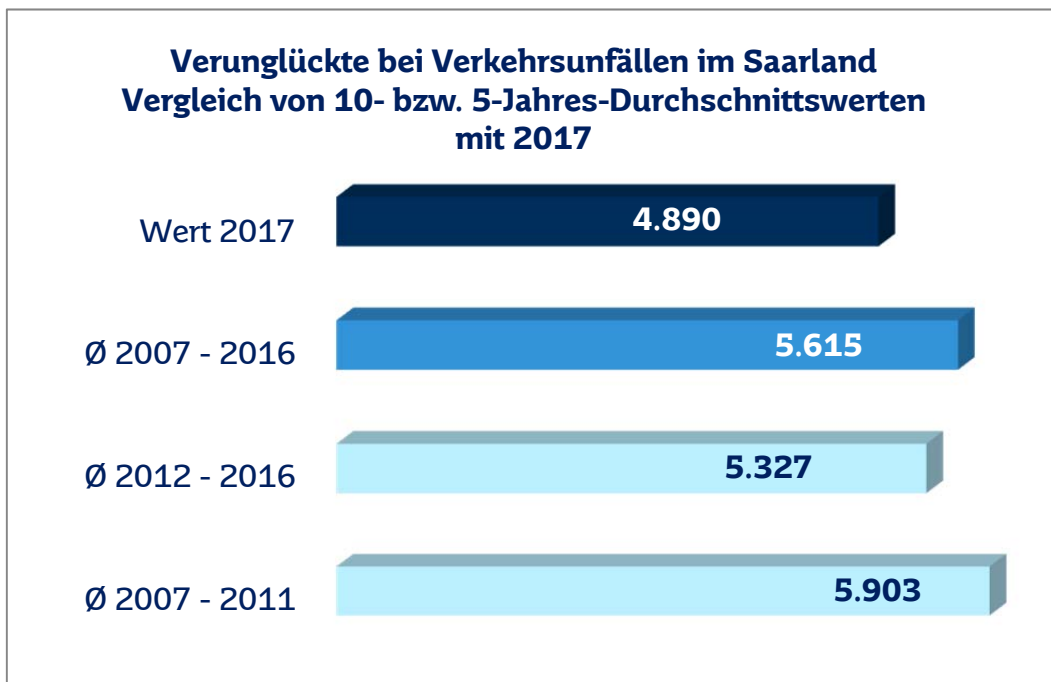
- Verkehrsunfällen insgesamt und Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit Beteiligung motorisierter Krafträder,
- Verunglückten insgesamt bei VUP mit motorisierten Krafträdern und verunglückten Nutzerinnen und Nutzern von motorisierten Krafträdern,
- Verkehrsunfällen insgesamt und Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit Beteiligung Rad Fahrender,
- Verunglückten insgesamt bei VUP mit Rad Fahrenden und verunglückte Rad Fahrende und
- Schweren Folgen bei zu Fuß Gehenden.

Die nachfolgende Grafik macht deutlich, dass der 1-Jahres-Wert 2017 der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle im Saarland deutlich über den Durchschnittswerten aller Langzeitbetrachtungen liegt. Der hohe Wert resultiert in erster Linie aus sog. **5.1-Verkehrsunfällen**, bei denen nur Sachschaden entstanden ist.



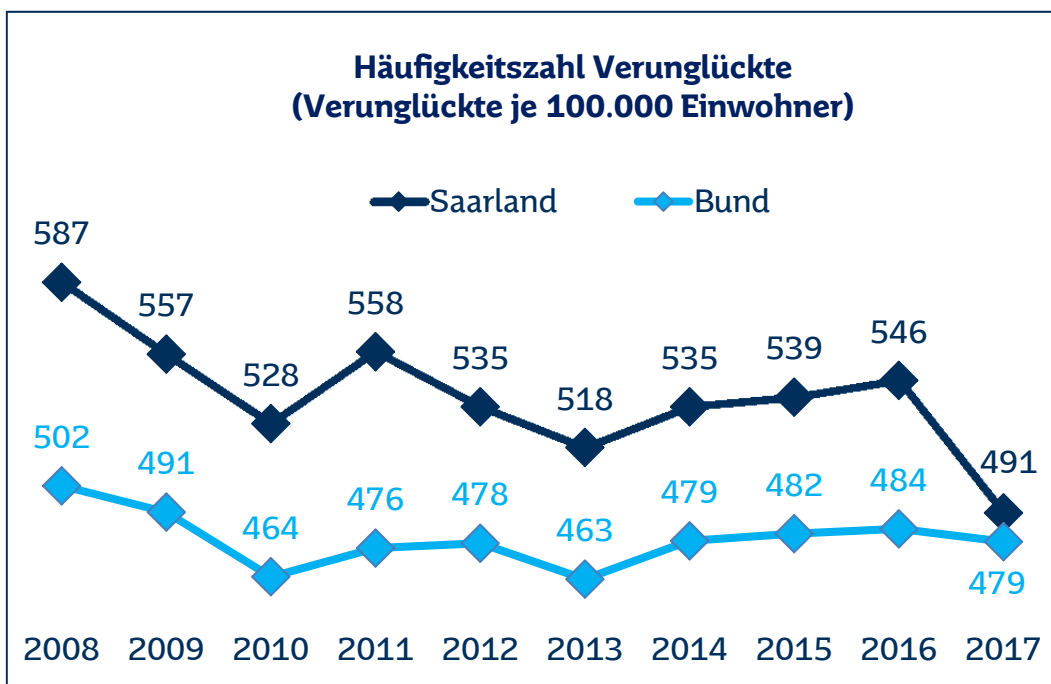
Verunglückte bei Verkehrsunfällen

Der für das Jahr 2017 ausgewiesene Rückgang bei der Gesamtzahl der Verunglückten führt dazu, dass der 1-Jahres-Wert 2017 deutlich unter den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 bis 2016 und 2007 bis 2011 sowie dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 liegt.



Die Häufigkeitszahl „Verunglückte“ (Getötete und Verletzte je 100.000 Einwohner) fiel im Saarland von 546 im Jahr 2016 auf 491³ im Jahr 2017. Der Bundesdurchschnitt ging im gleichen Zeitraum von 484 auf 479^{4,2} zurück.

Das nachfolgende Diagramm verdeutlicht die Annäherung der saarländischen an die bundesweite Häufigkeitszahl. Die saarländische Häufigkeitszahl zeigt den geringsten Wert seit dem Jahr 1990.

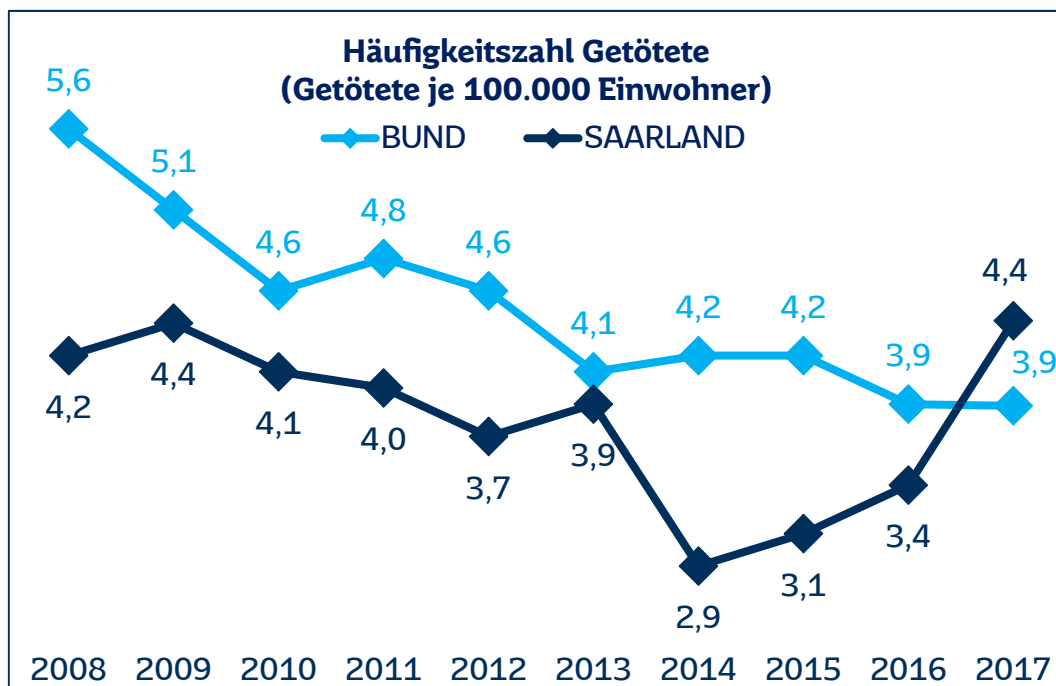


Getötete bei Verkehrsunfällen

Das Jahr 2017 weist mit insgesamt 44 getöteten Menschen bei Verkehrsunfällen auf saarländischen Straßen den höchsten Wert seit dem Jahr 2009 aus (45 Getötete).

Nach dem Anstieg im Jahr 2016 im Saarland um 9,7 % gegenüber 2015 (2016: 34, 2015: 31) stellt der Wert des Jahres 2017 einen Anstieg um 29,4 % gegenüber dem Vorjahr dar. Im Bundesgebiet wird nach dem Rückgang um 6 % im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015 erwartet, dass die Gesamtzahl der Getöteten im Jahr 2017 das Vorjahresniveau¹ erreicht.

Erstmals seit dem Jahr 2004 liegt die Häufigkeitszahl „Getötete“ im Saarland mit 4,4 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner³ wieder über dem bundesdeutschen Durchschnittswert von 3,9^{4,2} Verkehrstoten.



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

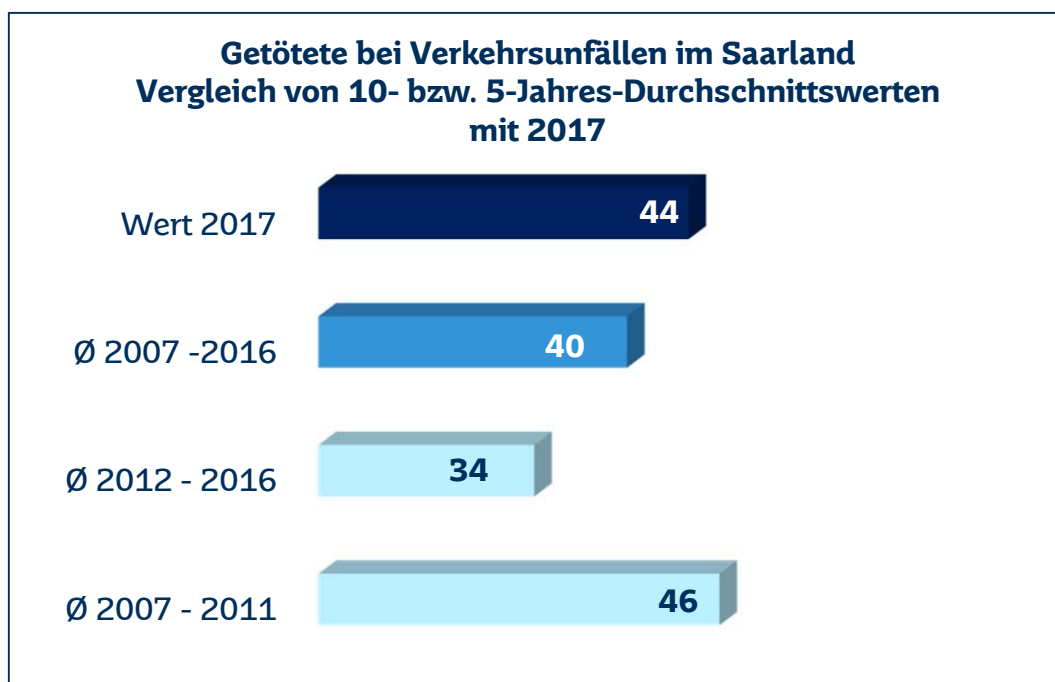
- im Jahr 2017 bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr ins- gesamt 17 PKW-Nutzerinnen und PKW-Nutzer tödlich verletzt wurden.
- im Jahr 2017 bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr 10 Nutzer motorisierter Krafträder tödlich verletzt wurden.
- im Jahr 2017 bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr 11 zu Fuß Gehende tödlich verletzt wurden.

- im Jahr 2017 bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr 3 Rad Fahrende tödlich verletzt wurden.
- im Jahr 2017 bei einem Verkehrsunfall im öffentlichen Straßenverkehr 1 LKW-Fahrer tödlich verletzt wurde.

Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Pkw	18	10	12	9	12	15
Lkw				1		1
KOM						
Motorisiertes Kraftrad	5	9	5	9	11	10
Zu Fuß Gehende	8	9	7	7	6	11
Insassen	3	5	3	3		2
Rad Fahrende	2	5	2	2	5	3
Sonstige	1	1				2
Summe	37	39	29	31	34	44

Der Anstieg bei der Gesamtzahl der Getöteten ist dafür verantwortlich, dass der 1-Jahres-Wert erstmals seit dem Jahr 2004 wieder über einem 10-Jahres-Durchschnittswert liegt.

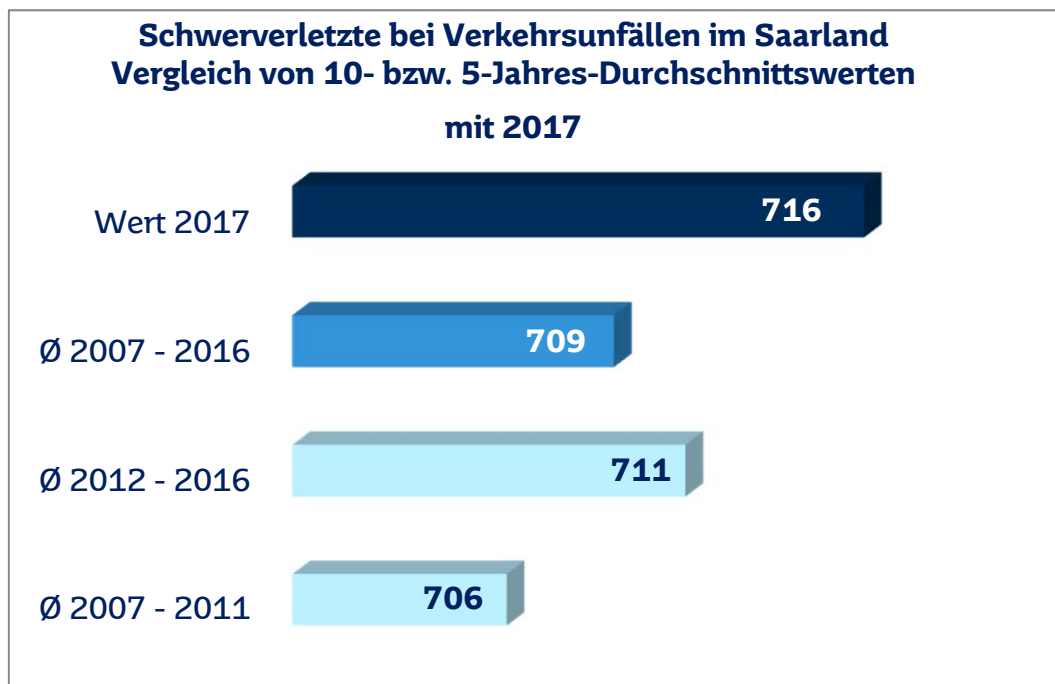
Der Einzelwert des Jahres 2017 mit 44 Getöteten liegt über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 40 Getöteten und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2012 bis 2016 mit 34 Getöteten. Die Langzeitbetrachtung zeigt auch, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2011 mit 46 Getöteten liegt.



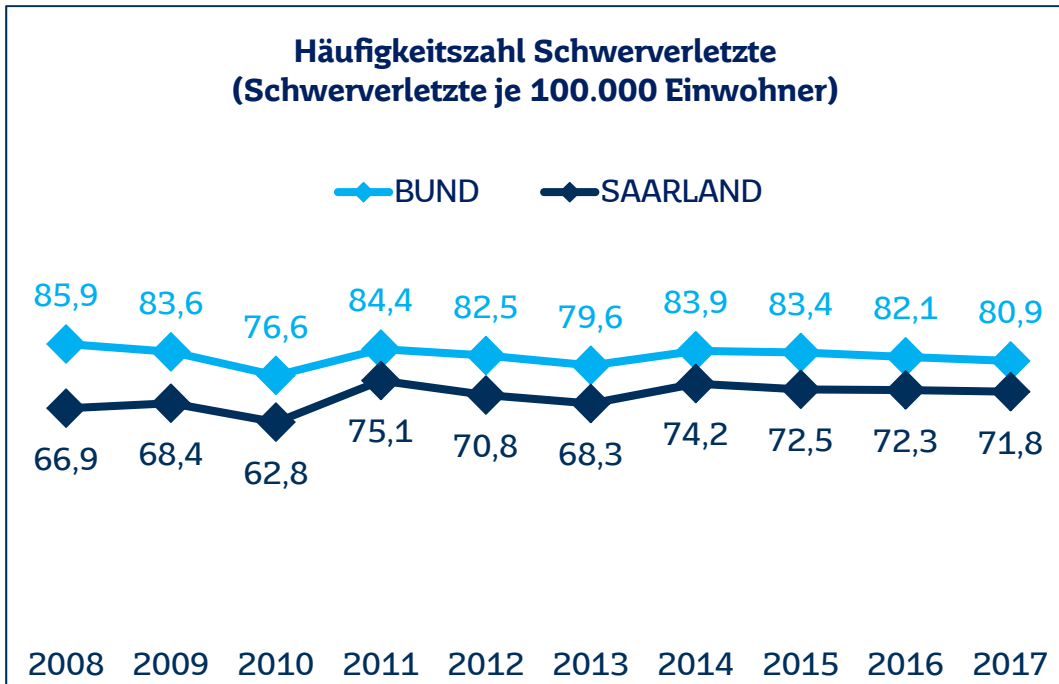
Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen

Das Jahr 2017 weist mit insgesamt 716 Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen auf saarländischen Straßen gegenüber dem Jahr 2016 mit 720 Schwerverletzten einen leichten Rückgang von 0,6 % aus. Bundesweit wird ein Rückgang von 0,9 %¹ prognostiziert.

Trotz des Rückganges im Jahr 2017 zeigt die nachfolgende Langzeitbetrachtung, dass der 1-Jahres-Wert sowohl über den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 bis 2016 mit 711 Schwerverletzten und 2007 bis 2011 mit 706 Schwerverletzten als auch über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 709 Schwerverletzten liegt.



Die Häufigkeitszahl „Schwerverletzte“ liegt im Saarland mit 71,8 Schwerverletzten pro 100.000 Einwohner³ unter der Häufigkeitszahl des Bundes mit 80,9^{1,2}. Im Langzeitdiagramm ist die annähernd parallel verlaufende Entwicklung der saarländischen und bundesweiten Häufigkeitszahlen seit dem Jahr 2011 ersichtlich.

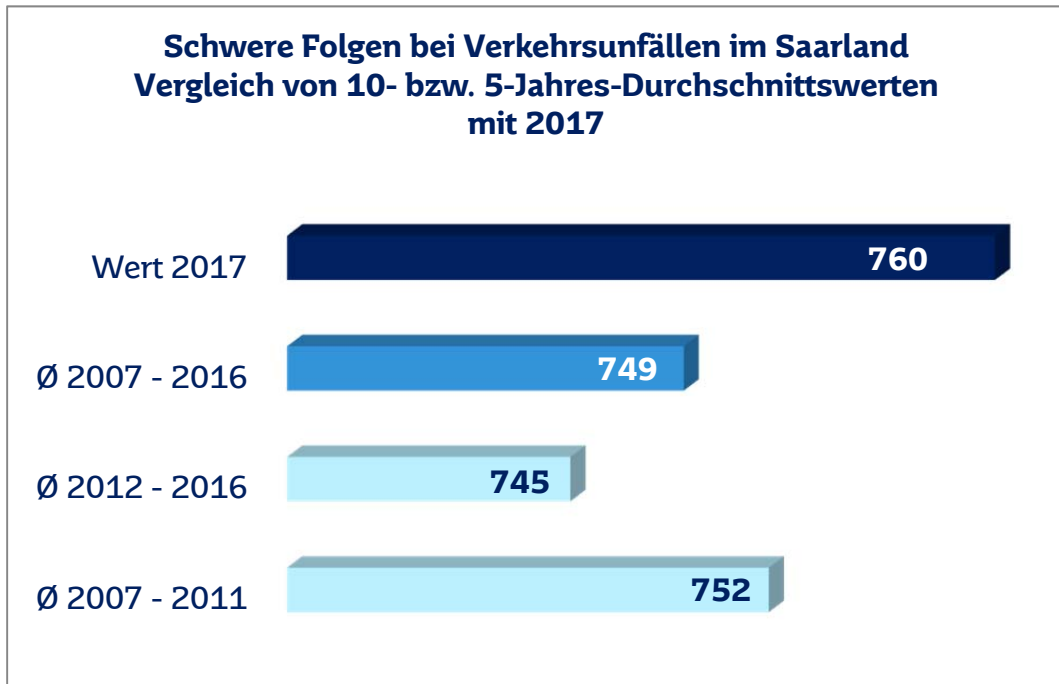


Verkehrsunfälle mit schweren Folgen

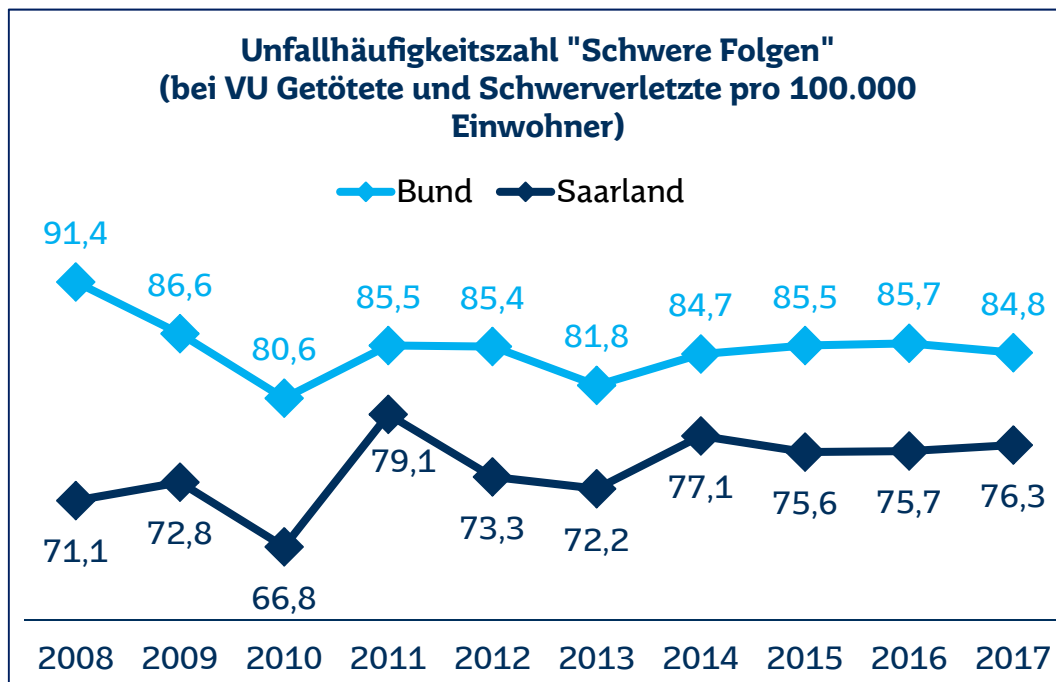
Unter dem Begriff „Verkehrsunfälle mit schweren Folgen“ sind Verkehrsunfälle zu verstehen, bei denen Menschen getötet oder schwer verletzt wurden.

Im Jahr 2016 wurden bei Verkehrsunfällen im Saarland 760 schwere Folgen registriert. Dies ist gegenüber dem Jahr 2016 mit 754 schweren Folgen ein Rückgang von 0,8 %.

Die nachfolgende Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 mit 760 Getöteten und Schwerverletzten über den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 bis 2016 mit 745 und 2007 bis 2011 mit 752 und dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 749 liegt.



Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, liegt im Saarland weiterhin unter dem Risiko auf Bundesebene. Bei der Unfallhäufigkeitszahl „Schwere Folgen“ liegt das Saarland mit 76,3³ schweren Folgen pro 100.000 Einwohnern unter dem Bundesdurchschnitt von 84,8^{1,2}.

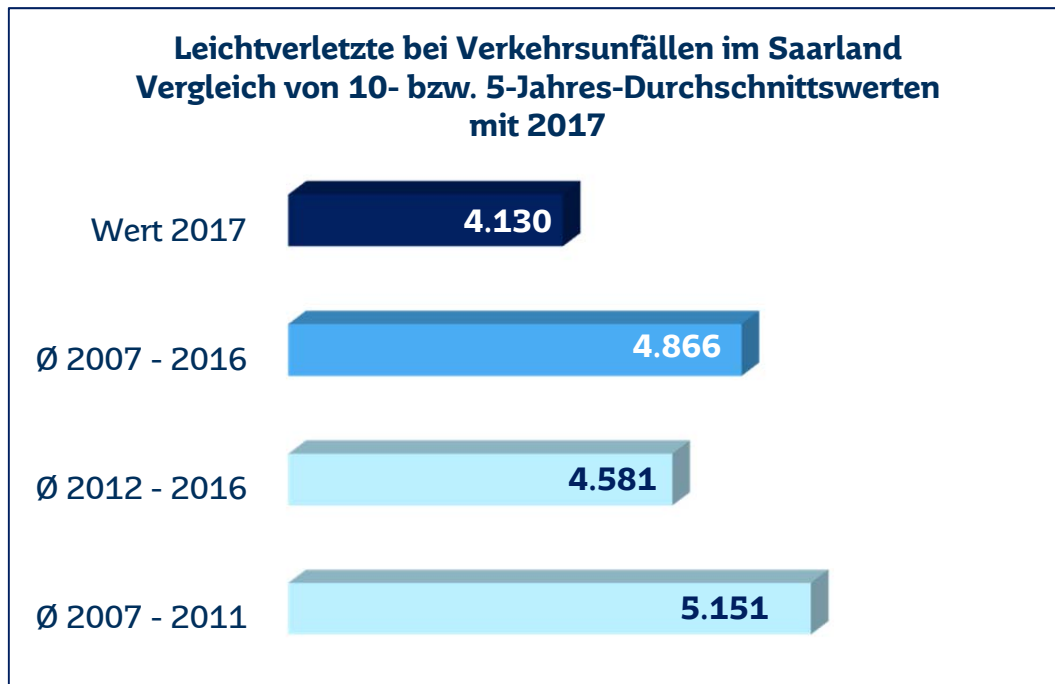


Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen

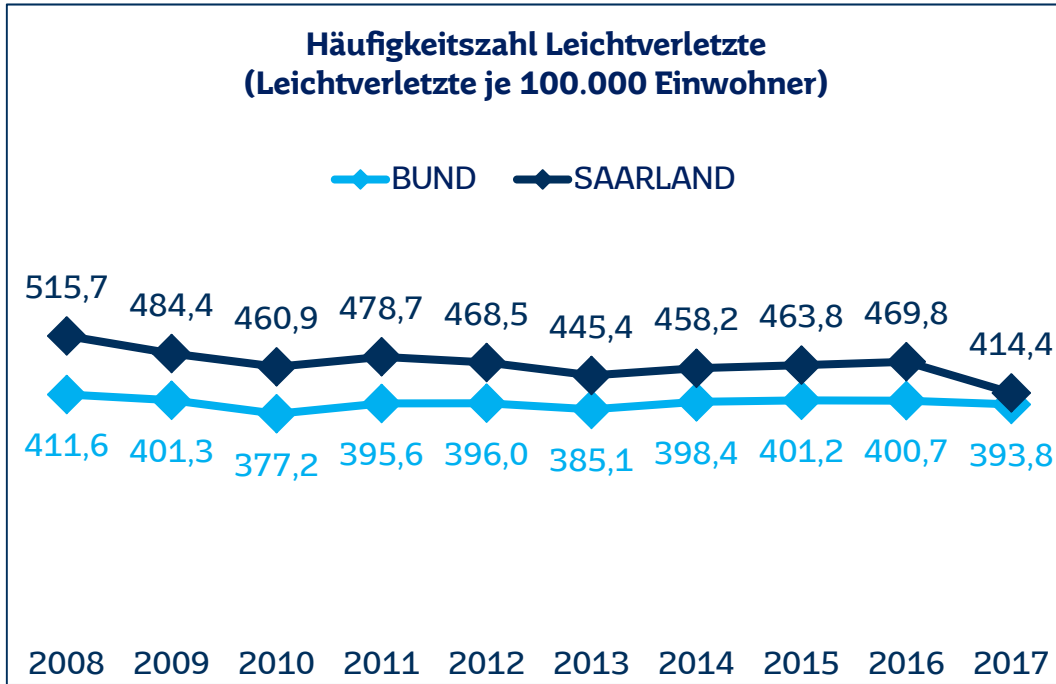
4.130 Personen erlitten im Saarland im Jahr 2017 bei einem Verkehrsunfall leichte Verletzungen, was gegenüber dem Jahr 2016 mit 4.677 Leichtverletzten einen Rückgang von 11,7 % bedeutet. Bundesweit wird bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ein Rückgang von 1,3 %¹ erwartet.

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten des Jahres 2017 ist der geringste Wert seit dem Jahr 1997 im Saarland.

Die nachfolgende Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 4.866 Leichtverletzten und den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2007 bis 2011 mit 5.151 Leichtverletzten und 2012 bis 2016 mit 4.581 Leichtverletzten liegt.



Der deutliche Rückgang im Jahr 2017 ist auch in der nachfolgenden Betrachtung der Unfallhäufigkeitszahl „Leichtverletzte“ zu erkennen. Trotz dieses Rückganges liegt die Unfallhäufigkeitszahl „Leichtverletzte“ im Saarland mit 414,4³ pro 100.000 Einwohner weiterhin über der Häufigkeitszahl des Bundes mit 393,8^{4,2}.



Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen

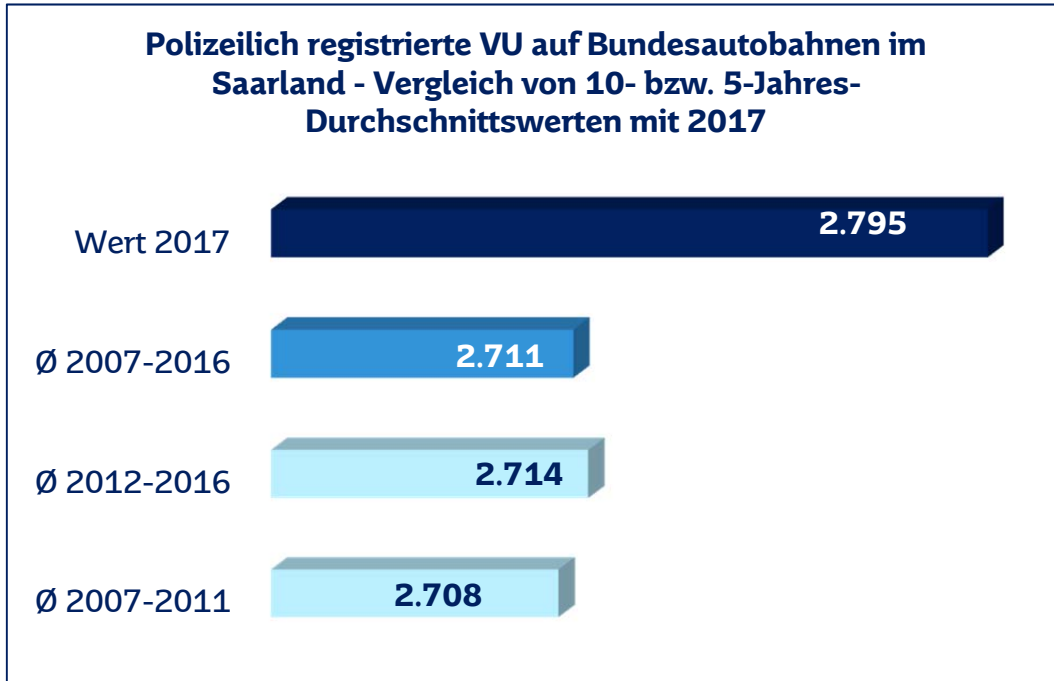
		2017	2016	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	2.795	2.967	-172	-5,8
	MIT NUR SACHSCHADEN	2.451	2.571	-120	-4,7
	MIT PERSONENSCHADEN	344	396	-52	-13,1
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	504	541	-37	-6,8
	GETÖTETE	4	2	2	100,0
	SCHWERVERLETZTE	61	71	-10	-14,1
	LEICHTVERLETZTE	439	468	-29	-6,2
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	565	609	-44	-7,2

Im Jahr 2017 ist die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen auf den Bundesautobahnen im Saarland um 5,8 % gegenüber dem Vorjahr (2017: 2.795, 2016: 2.967) zurückgegangen.

Trotz des ausgewiesenen Rückganges im Jahr 2017 ist die Gesamtzahl von 2.795 Verkehrsunfällen der zweithöchste Wert seit dem Jahr 2008.

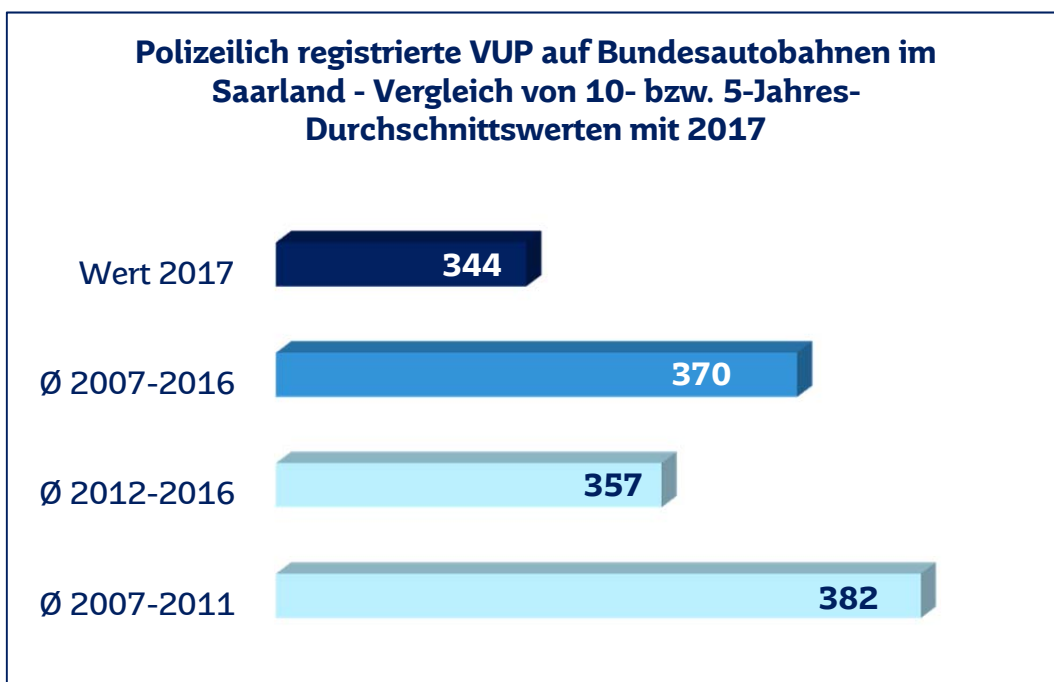
Die nachfolgende Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 2.711 und den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2007 bis 2011 mit 2.708 und 2012 bis 2016 mit 2.714 liegt.





Bei den VUP auf Bundesautobahnen weist die Unfallstatistik 2017 einen Rückgang von 13,1 % (2017: 344, 2016: 396) aus, der deutlich über dem erwarteten Rückgang im Bundesgebiet mit 2,0 %¹ liegt.

Die Langzeitbetrachtung der VUP auf Bundesautobahnen im Saarland zeigt ein gegensätzliches Bild zur Langzeitbetrachtung aller VU auf Bundesautobahnen im Saarland. Der 1-Jahres-Wert liegt sowohl unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 370 als auch unter den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2007 bis 2011 mit 382 und 2012 bis 2016 mit 357.

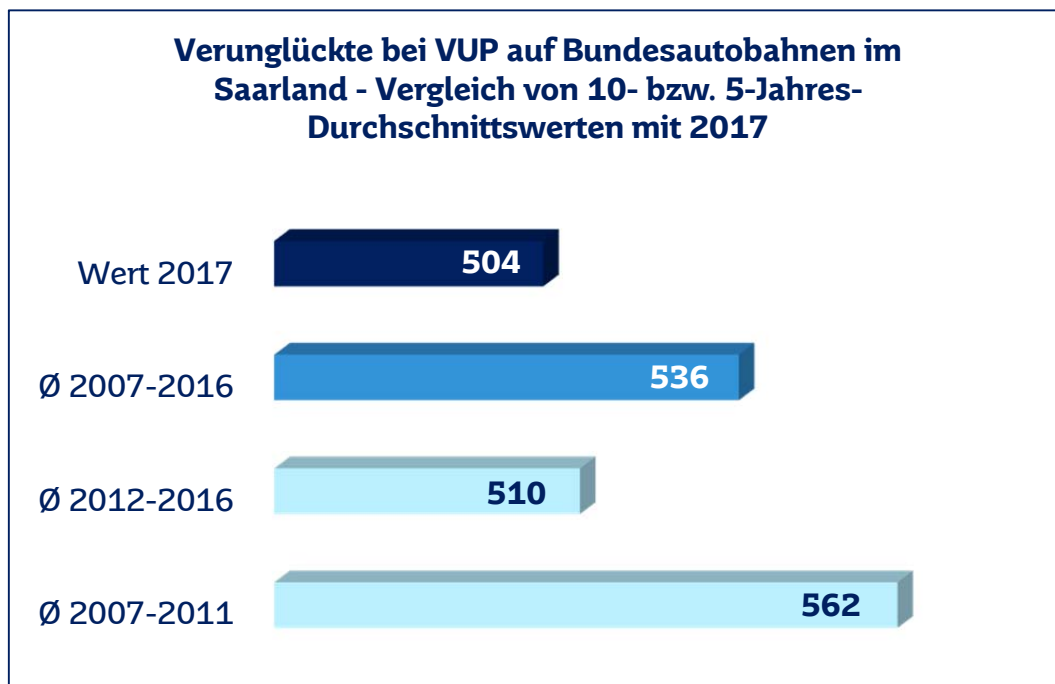


Bei Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen im Saarland starben 2017 doppelt so viele Menschen wie 2016 (2017: 4, 2016: 2). Im Bundesgebiet wird ein Rückgang von 1,0 %¹ erwartet.

Die Gesamtzahl der Verunglückten verringerte sich um 6,8 % (2017: 504, 2016: 541). Verantwortlich hierfür zeigen sich Rückgänge von 14,1 % bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten (2017: 61, 2016: 71) und von 6,2 % bei den Leichtverletzten (2017: 439, 2016: 468).

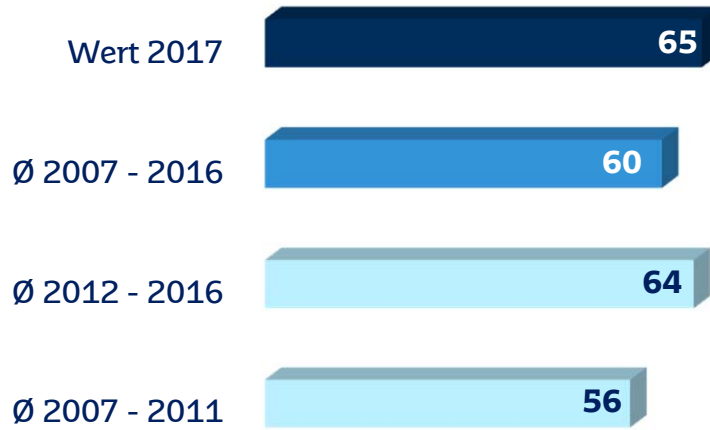
Die Gesamtzahl der Verunglückten des Jahres 2017 liegt 17,6 % unter dem Ausgangswert des Jahres 2008.

Die Langzeitbetrachtung der Verunglückten von VUP auf Bundesautobahnen im Saarland zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 536 und den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2007 bis 2011 mit 562 und 2012 bis 2016 mit 510 liegt.



Bei der Anzahl der „Schweren Folgen“ bei VUP auf Bundesautobahnen im Saarland liegt der 1-Jahres-Wert mit 65 sowohl über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 60 als auch über den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2007 bis 2011 und 2012 bis 2016 mit 56 bzw. 64.

**Schwere Folgen bei VUP auf den BAB im Saarland
Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten
mit 2017**



Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Altersstruktur und Beteiligungsart

ALTER	JAHR	GESAMT	PKW	mot. Kraft-räder	zu Fuß Gehende	Rad Fahrende	LKW	sonst.
0 - 14	2017	89	0	0	20	64	0	5
	2016	64	0	0	17	41	0	6
15 - 17	2017	92	2	58	10	22	0	0
	2016	96	8	66	5	17	0	0
18 - 24	2017	657	565	40	8	26	12	6
	2016	845	731	36	15	33	24	6
25 - 34	2017	681	543	41	8	40	40	9
	2016	756	605	36	12	42	50	11
35 - 44	2017	444	318	31	10	34	39	12
	2016	511	384	27	15	31	45	9
45 - 54	2017	602	412	59	10	47	44	30
	2016	639	478	41	8	47	38	27
55 - 64	2017	520	347	54	18	35	37	29
	2016	500	358	50	10	30	25	27
65 - 74	2017	226	164	15	13	22	6	6
	2016	261	196	22	11	18	4	10
≥ 75	2017	291	246	2	18	19	1	5
	2016	295	243	9	20	17	1	5
ohne Angabe	2017	167	109	1	6	7	11	33
	2016	186	131	2	8	8	12	25
Gesamt	2017	3.769	2.706	301	121	316	190	135
	2016	4.153	3.134	289	121	284	199	126

Die Untersuchung von Auffälligkeiten in den **Altersgruppen** bei der „Verursachung von VUP“ im Jahr 2017 ergab für den Bereich der „Kinder“ den größten Anstieg um 39,1 % gegenüber dem Vorjahr. Festgestellt wurde weiterhin ein Anstieg um 4,0 % bei den 55- bis 64-Jährigen.

Der größte Rückgang von 22,2 % bei der Verursachung eines VUP ist im Bereich der „Jungen Fahrer“ festzustellen. Weitere Rückgänge sind erkennbar bei den 65- bis 74-Jährigen mit 13,4 %, bei den 35- bis 44-Jährigen mit 13,1 %, bei den



25- bis 34-Jährigen mit 9,9 %, bei den 45- bis 54-Jährigen mit 5,8 %, bei den 15- bis 17-Jährigen mit 4,2 % und bei der Generation „75+“ mit 1,4 %.

Die in den nachfolgenden **Verkehrsbeteiligungsarten** genannten prozentualen Veränderungen beziehen sich auf die Gegenüberstellung der Zahlen des Jahres 2017 zum Vorjahr 2016.

Bei der Gesamtzahl der Verursachung von VUP mit einem „**PKW**“ ist ein Rückgang von 13,7 % zu erkennen. Den deutlichsten Rückgang von 75,0 % weist die Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen aus, gefolgt von der Risikogruppe der „Jungen Fahrer“ mit einem Rückgang von 22,7 %. Weiter sind Rückgänge von 17,2 % bei den 35- bis 44-Jährigen, von 16,3 % bei den 65- bis 74-Jährigen, von 13,8 % bei den 45- bis 54-Jährigen, von 10,2 % bei den 25- bis 34-Jährigen und von 3,1 % bei den 55- bis 64-Jährigen festzustellen. Einzig die Altersgruppe der Generation „75+“ weist einen Anstieg um 1,2 % aus.

Bei der Nutzung „**Motorisierter Krafträder**“ wird bei der Gesamtzahl der Verursachung eines VUP ein Anstieg um 4,2 % erkennbar. Der deutlichste Anstieg um 43,9 % ist für die Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen festgehalten. Die Bilanz weist weiterhin Anstiege um 14,8 % bei den 35- bis 44-Jährigen, um 13,9 % bei den 25- bis 34-Jährigen, um 11,1 % bei den „Jungen Fahrern“ und um 8,0 % bei den 55- bis 64-Jährigen aus. Ein deutlicher Rückgang von 77,8 % ist für die Generation „75+“ ausgewiesen. Ebenfalls konnten Rückgänge von 31,8 % im Bereich der 65- bis 74-Jährigen und von 12,1 % im Bereich der 15-17-Jährigen festgestellt werden.

Die Gesamtzahl der verursachten VUP in der Beteiligungsart „**zu Fuß Gehende**“ ist deckungsgleich. Ausgewiesen werden deutliche Rückgänge von 46,7 % für die „Jungen Fahrer“ und von 33,3 % sowohl für die 25- bis 34-Jährigen als auch die 35- bis 44-Jährigen. Die Altersgruppe der Generation „75+“ weist einen Rückgang von 10,0 % aus. Auffällig ist die Verdoppelung von 5 verursachten VUP aus dem Jahr 2016 auf 10 verursachte VUP im Jahr 2017 durch Angehörige der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen. Weiterhin gibt es einen deutlichen Anstieg um 80 % bei der Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen. Ebenso sind Zuwächse bei den 45- bis 54-Jährigen um 25,0 %, bei den 65- bis 74-Jährigen um 18,2 % und um 17,6 % in der Altersgruppe der „Kinder“ zu erkennen.

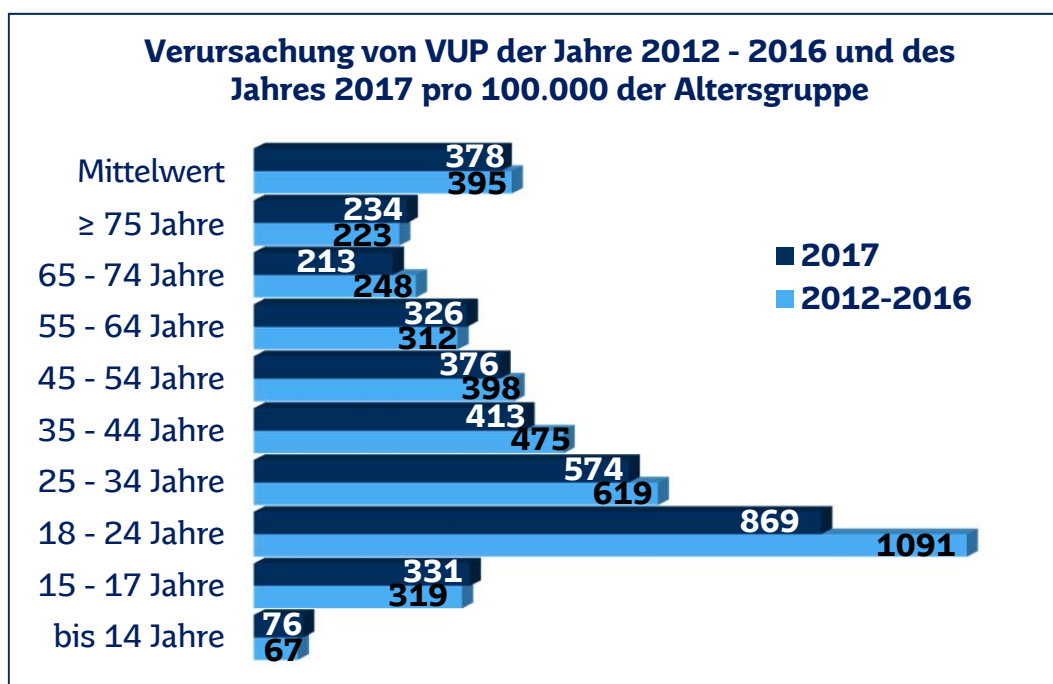
Der Vergleich der Gesamtzahlen der durch „**Rad Fahrende**“ verursachten VUP ergab einen Anstieg um 11,3 %, dies ist innerhalb der analysierten Verkehrsbeteiligungsarten der größte Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Innerhalb dieser Verkehrsbeteiligungsart wurde ein deutlicher Zuwachs um 56,1 % bei den „Kindern“ analysiert. Weitere Anstiege sind festzustellen bei den 15- bis 17-Jährigen um 29,4 %, bei den 65- bis 74-Jährigen um 22,2 %, bei den 55- bis 64-Jährigen um 16,7 %, bei der Generation „75+“ um 11,8 % und bei den 35-

bis 44-Jährigen um 9,7 %. Rückgänge werden ausgewiesen bei den „Jungen Fahrern“ und bei den 25- bis 34-Jährigen von 21,2 % bzw. 4,8 %.

Innerhalb der Beteiligungsart „LKW“ ist bei der Gesamtzahl ein Rückgang von 4,5 % zu erkennen. Rückgängen von 50,0 % bei den „Jungen Fahrern“, von 20,0 % bei den 25- bis 34-Jährigen und von 13,3 % bei den 35- bis 44-Jährigen stehen Anstiege um 50,0 % bei den 65- bis 74-Jährigen, um 48,0 % bei den 55-bis 64-Jährigen und um 15,8 % bei den 45- bis 54-Jährigen gegenüber.

Ein Anstieg um 7,1 % ist bei der Gesamtzahl der verursachten VUP innerhalb der Verkehrsbeteiligungsart „Sonstige“ zu erkennen. Bei der Altersgruppe der „Kinder“ ist ein Rückgang von 16,7 % (2017: 5 VUP, 2016: 6 VUP) zu erkennen, wobei als Verkehrsbeteiligungsarten ein Tellerschlitten, ein Waveboard, ein Laufrad, ein Tretroller und ein Bobbycar polizeilich registriert wurden. Weitere Rückgänge werden ausgewiesen bei den 65- bis 74-Jährigen mit 40,0 % und bei den 25- bis 34-Jährigen mit 18,2 %. Festgestellt wurden Zuwächse um 33,3 % bei den 35- bis 44-Jährigen, um 11,1 % bei den 45- bis 54-Jährigen und um 7,4 % bei den 55- bis 64-Jährigen.

Die absoluten Zahlen in der Tabelle auf Seite 23 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 Unschärfe aus dem Datenbestand der Jahre 2012 bis 2016 Mittelwerte errechnet und die Verhältniszahlen des Jahres 2017³ als Vergleich mit eingebracht.



Die in der Tabelle ersichtlichen Häufigkeitszahlen zur Verursachung eines VUP pro 100.000 der Altersgruppe zeigen weiterhin die Dominanz der „Jungen Fahrer“. Obwohl die Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ seit dem Jahr 2006 ein Rückgang von 39,9 % bei der Verursachung eines VUP (2006: 1093 VUP, 2017: 657 VUP) ausweist, hatte die Risikogruppe im Jahr 2017 ein mehr als doppelt so hohes Verursachungsrisiko als der Durchschnitt aller am Verkehr Teilnehmenden.

Die Erkenntnis der Vorjahre, dass mit zunehmendem Lebensalter bei den Erwachsenen die Verursacherquote bei VUP rückläufig ist, kann nicht mehr uneingeschränkt übernommen werden. Erstmals zeigt sich, dass die Altersgruppe der Generation „75+“ im Jahr 2017 ein höheres Verursacherrisiko als die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen ausweist.

Zutreffend ist weiterhin, dass die „Generation 65+“ in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung im Saarland (23,1 %⁶) weiterhin nur unterdurchschnittlich als Verursacher von VUP in Erscheinung tritt.

Hauptunfallursachen bei VUP

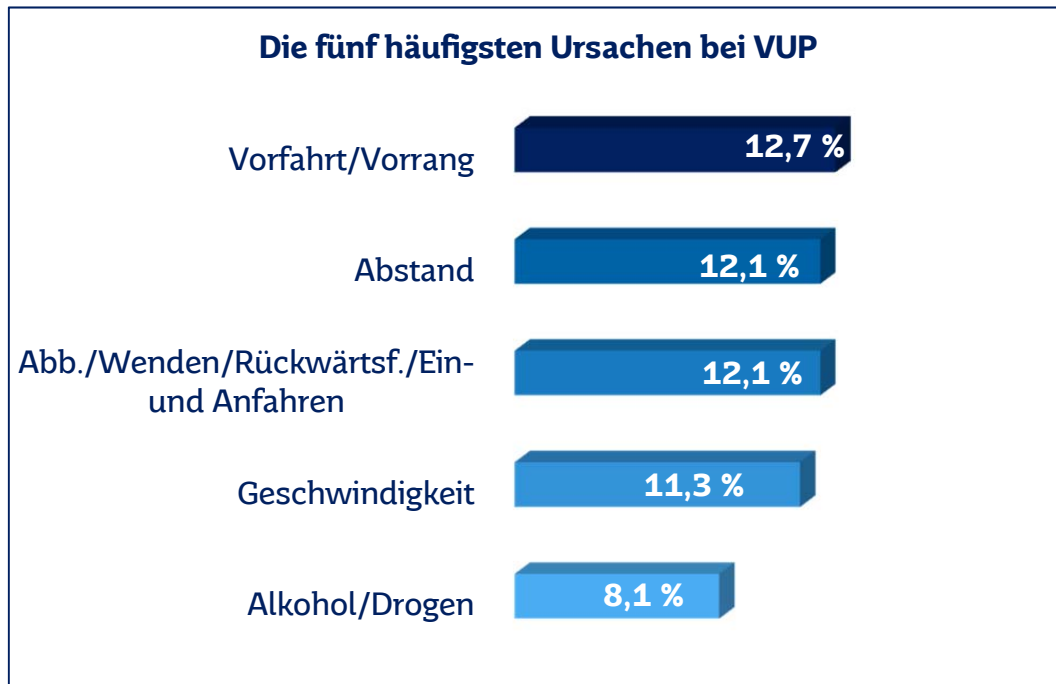
Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik zeigt für das Jahr 2017 keine Veränderungen bei der Rangfolge der Hauptunfallursachen bei der **Gesamtzahl der VUP**.

Die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ bleibt mit 12,7 % die Hauptunfallursache, auch wenn gegenüber dem Jahr 2016 mit 14,3 % ein Rückgang festzustellen ist.

Der Hauptunfallursache folgen mit jeweils 12,1 % die Unfallursachen „Abstand“ und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“, die gegenüber dem Vorjahr ebenfalls Rückgänge (2016: 12,7 % bzw. 12,5 %) ausweisen.

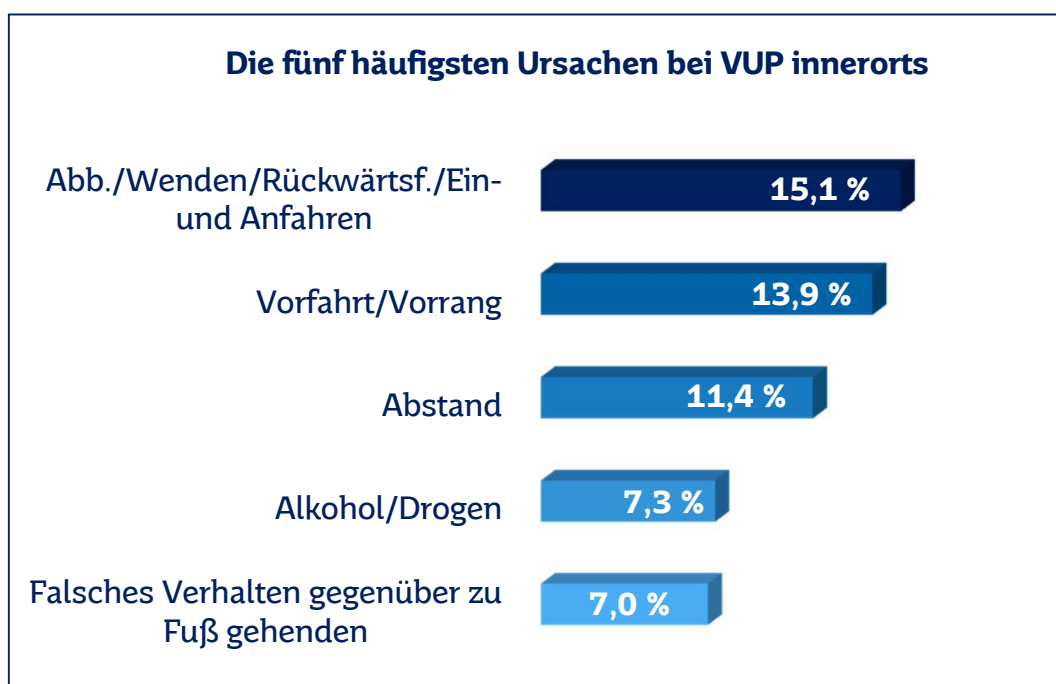
An vierter Stelle der Rangfolge folgt die Unfallursache „Geschwindigkeit“ mit einem Anstieg auf 11,3 % (2016: 10,9 %).

Die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ steht mit einem Anstieg auf 8,1 % (2016: 5,9 %) weiterhin an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei der Verursachung eines VUP.



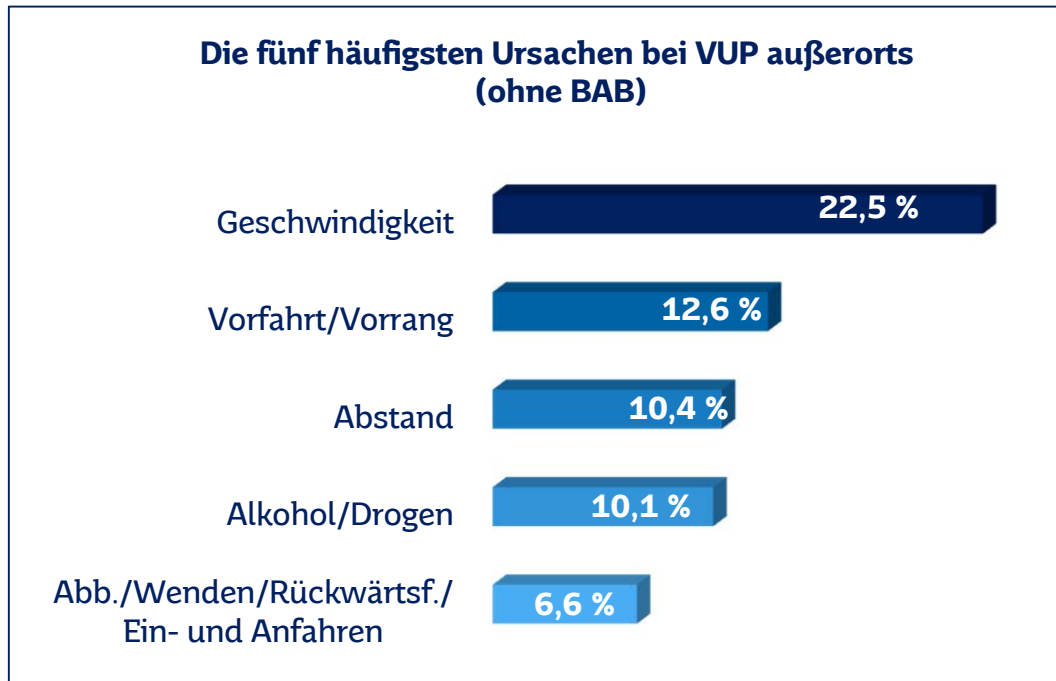
Mit 15,1 % bei den VUP **innerhalb geschlossener Ortschaften** stellt die Unfallursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ im Jahr 2017 wieder einmal die Hauptunfallursache dar.

Die im Vorjahr noch als Hauptunfallursache analysierte Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ folgt mit einem Anteil von 13,9 % an zweiter Stelle der Hauptunfallursachen. An dritter Stelle wird die Unfallursache „Abstand“ mit 11,4 % geführt, gefolgt von den Unfallursachen „Alkohol/Drogen“ mit 7,3 % und „Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden“ mit 7,0 %.



Bei Unfällen **außerhalb geschlossener Ortschaften** - ohne Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen im Saarland - ist die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei mehr als jedem fünften VUP (22,5 %) die Hauptunfallursache.

Es folgen die Unfallursachen „Vorfahrt/Vorrang“ mit 12,6 %, „Abstand“ mit 10,4 %, „Alkohol/Drogen“ mit 10,1 % und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit 6,6 %.

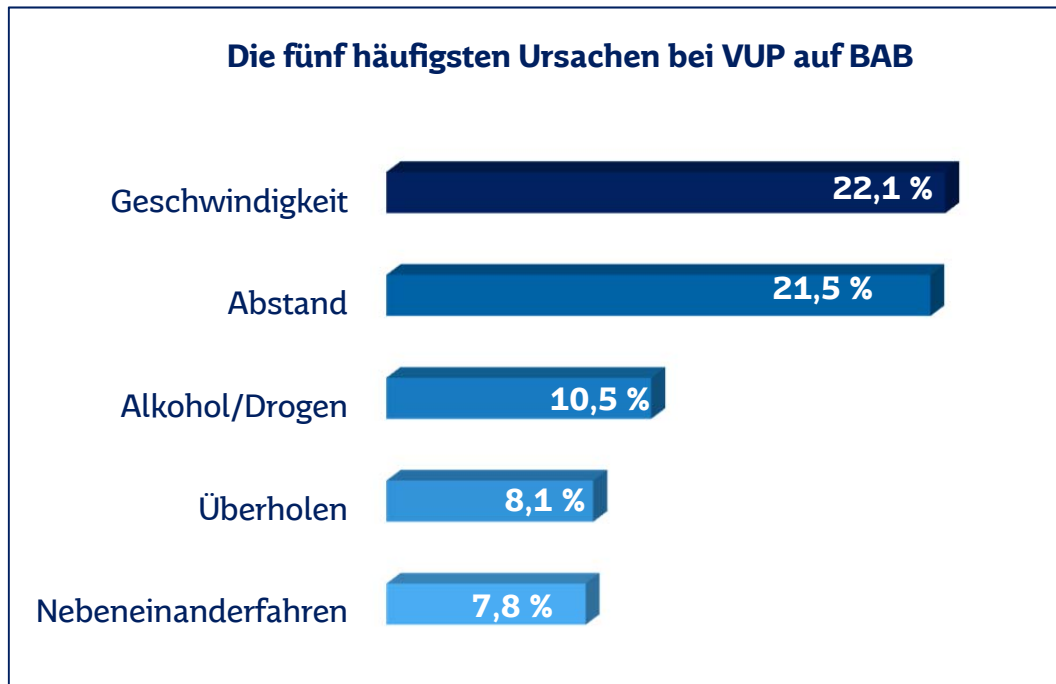


Die nachfolgende Darstellung der fünf häufigsten Unfallursachen bei VUP auf den **Bundesautobahnen** im Saarland zeigt, dass die Unfallursache „Geschwindigkeit“ trotz eines Rückganges auf 22,1 % (2016: 25,5 %) weiterhin die Hauptunfallursache darstellt.

Die Unfallursache „Abstand“ wird mit einem Anstieg auf 21,5 % (2016: 20,7 %) als zweithäufigste Unfallursache geführt.

Ein Anstieg auf 10,5 % (2016: 6,3 %) bei der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ ist dafür verantwortlich, dass diese Unfallursache an dritter Stelle der Hauptunfallursachen bei VUP auf den BAB im Saarland ausgewiesen wird.

Die Unfallursachen „Überholen“ mit einem Anstieg auf 8,1 % (2016: 6,8 %) und „Nebeneinanderfahren“ mit einem Anstieg auf 7,8 % (2016: 7,6 %) stehen in veränderter Reihenfolge zum Jahr 2016 auf den Plätzen vier und fünf der Hauptunfallursachen.



Dieser Betrachtung liegt das im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme den Unfallverursachenden als erste Ursache zugeordnete Fehlverhalten zugrunde. Das Vorliegen weiterer zusätzlicher 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.

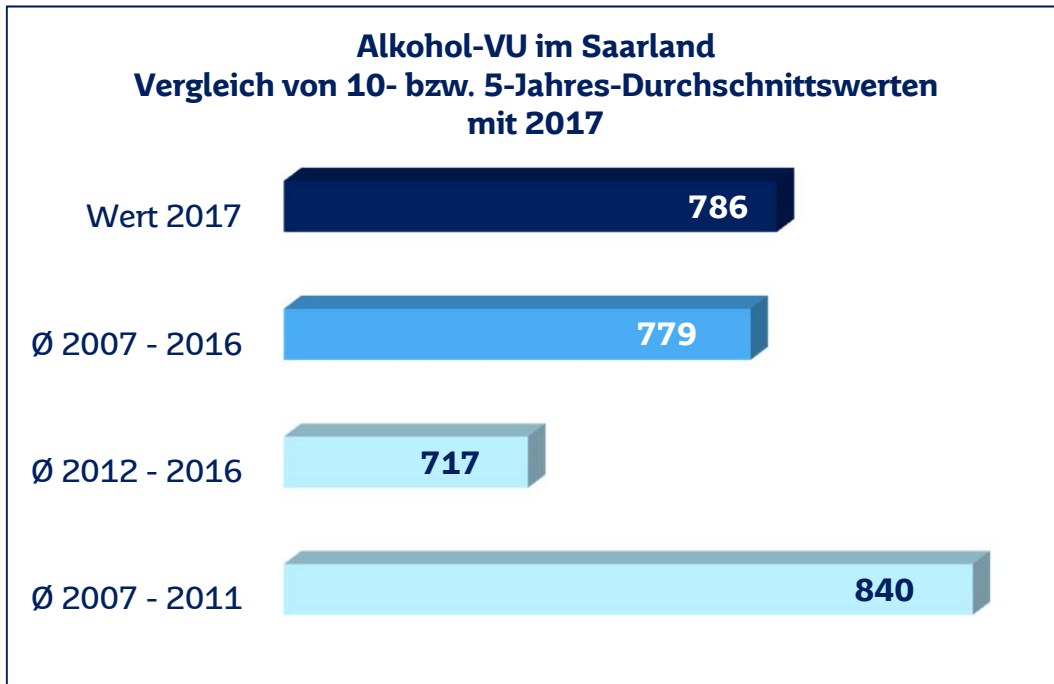
Zu berücksichtigen ist auch, dass zu schnelles oder nicht angepasstes Fahren an sich schon die meisten anderen Unfallursachen begünstigt, verstärkt oder erst ermöglicht.

Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

		2017	2016	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	786	706	80	11,3
	MIT NUR SACHSCHADEN	499	476	23	4,8
	MIT PERSONENSCHADEN	287	230	57	24,8
VER- UNGLÜCKTE	INSGESAMT	370	303	67	22,1
	GETÖTETE	8	3	5	166,7
	SCHWERVERLETZTE	94	80	14	17,5
	LEICHTVERLETZTE	268	220	48	21,8

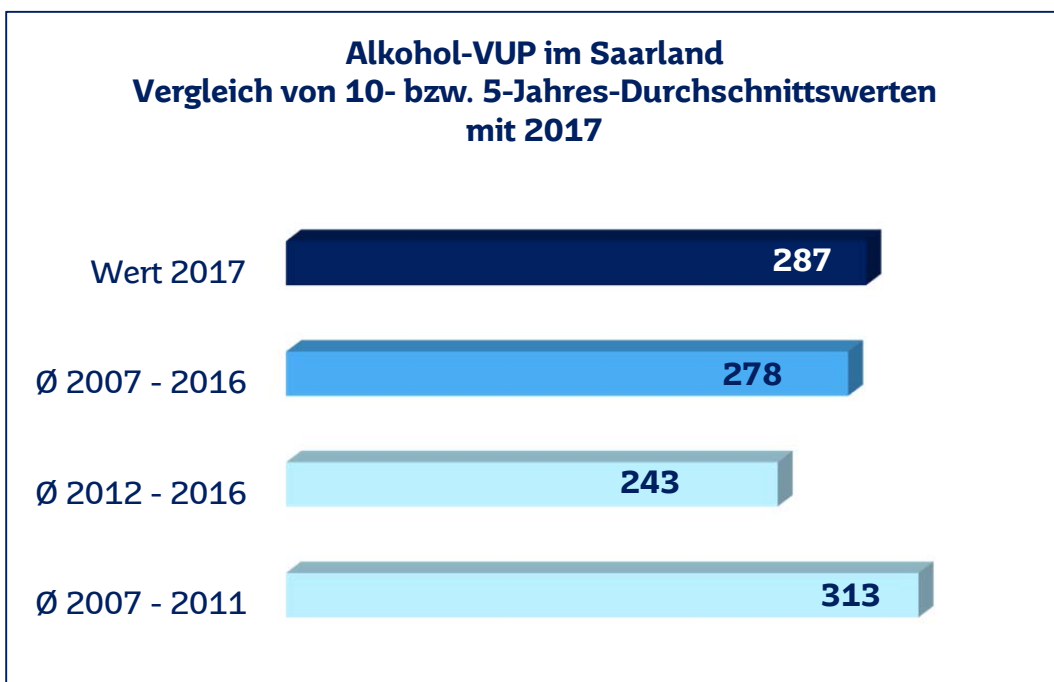
Nach dem Anstieg um 5,2 % der „Alkoholunfälle“ (Unfälle, bei denen mindestens eine Unfallbeteiligte oder ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015, wird auch in der PVS des Jahres 2017 ein Anstieg um 11,3 % gegenüber dem Vorjahr ausgewiesen.

Die Langzeitbetrachtung der „Alkoholunfälle“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 – 2016 mit 779 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2012 – 2016 mit 717 liegt. Dagegen liegt der 1-Jahres-Wert unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2007 – 2011 mit 840.

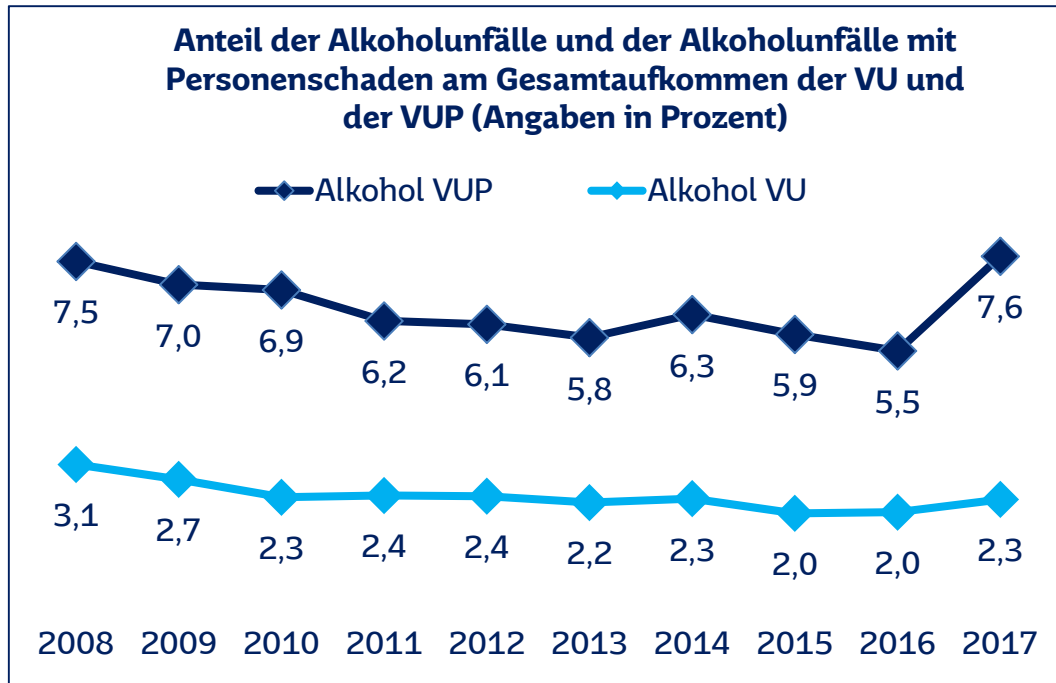


Ein deutlicher Anstieg um 24,8 % (2017: 287, 2016: 230) ist bei der Gesamtzahl der „**Alkoholunfälle mit Personenschaden**“ auf saarländischen Straßen zu verzeichnen. Für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wird ein Rückgang von 3,0 %¹ erwartet.

Die Langzeitbetrachtung der „Alkoholunfälle mit Personenschaden“ zeigt das gleiche Bild wie die Betrachtung aller „Alkoholunfälle“. Der 1-Jahres-Wert liegt sowohl über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 – 2016 mit 278 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2012 – 2016 mit 243 als auch unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2007 – 2011 mit 313.



Die folgende Langzeitbetrachtung der Jahre 2008 – 2017 zeigt den Anteil der „Alkoholunfälle“ und der „Alkoholunfälle mit Personenschaden“ am Gesamtaufkommen der VU und der VUP.



Im Jahr 2017 verunglückten bei „Alkoholunfällen“ 370 Menschen, was gegenüber dem Jahr 2016 mit 303 Verunglückten einen Anstieg um 22,1 % bedeutet.

Insgesamt starben acht Menschen bei „Alkoholunfällen“ auf saarländischen Straßen. Dies sind mehr als doppelt so viele getötete am Verkehr Teilnehmende als im Jahr 2016. Auffällig ist der Umstand, dass es bei fünf Verkehrsunfällen zu einem Konflikt zwischen Kraftfahrzeugen und zu Fuß Gehenden, die mehr oder weniger stark alkoholisiert beim Überqueren der Fahrbahn oder auf der Fahrbahn liegend von den Kraftfahrzeugen erfasst wurden, gekommen war. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden vier zu Fuß Gehende und ein Motorradfahrer getötet. Bei einem weiteren Frontalzusammenstoß zweier PKW, bei dem der Unfallverursacher alkoholisiert gewesen ist, verloren neben diesem zwei weitere Menschen ihr Leben.

Jede/r sechste bei Verkehrsunfällen im Saarland Getötete ist im Jahr 2017 auf „Alkoholunfälle“ zurückzuführen.

Auch die Gesamtzahl der Schwerverletzten ist nach dem Anstieg im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015 (29,0 %) im abgelaufenen Jahr erneut gestiegen. 94 Schwerverletzte im Jahr 2017 bedeuten einen Anstieg um 17,5 % gegenüber dem Jahr 2016 und sind der höchste Wert seit dem Jahr 2008.

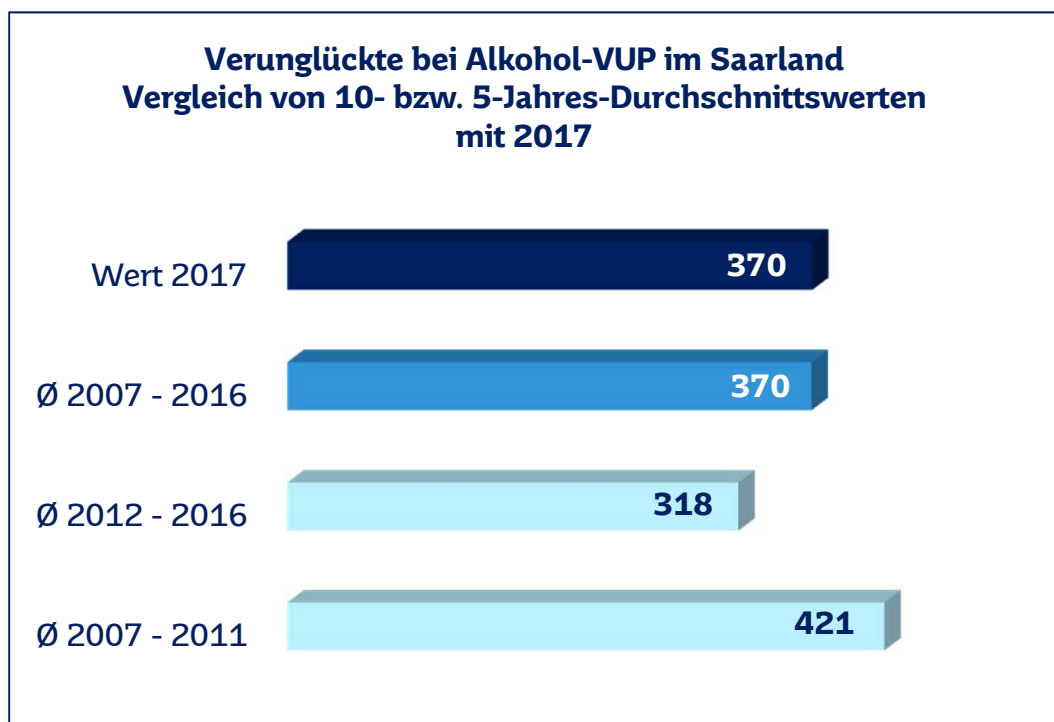
Jede/r achte durch Verkehrsunfälle im Saarland Schwerverletzte ist im Jahr 2017 auf „Alkoholunfälle“ zurückzuführen.

Bedingt durch den Anstieg der Gesamtzahl der Getöteten und der Schwerverletzten sind die schweren Folgen von „Alkoholunfällen“ um 22,9 % gestiegen.

Auch bei der Gesamtzahl der leicht verletzten am Verkehr Teilnehmenden weist die PVS für das Jahr 2017 einen Anstieg um 21,8 % aus (2017: 268, 2016: 220).

Jede/r fünfzehnte durch Verkehrsunfälle im Saarland Leichtverletzte ist im Jahr 2017 auf „Alkoholunfälle“ zurückzuführen.

Die Langzeitbetrachtung der Verunglückten bei „Alkoholunfällen“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert mit 370 identisch mit dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 – 2016 ist. Der 5-Jahres-Durchschnittswert 2012 – 2016 mit 318 liegt unter dem 1-Jahres-Wert, während der 5-Jahres-Durchschnittswert 2007 – 2011 mit 421 über diesem liegt.



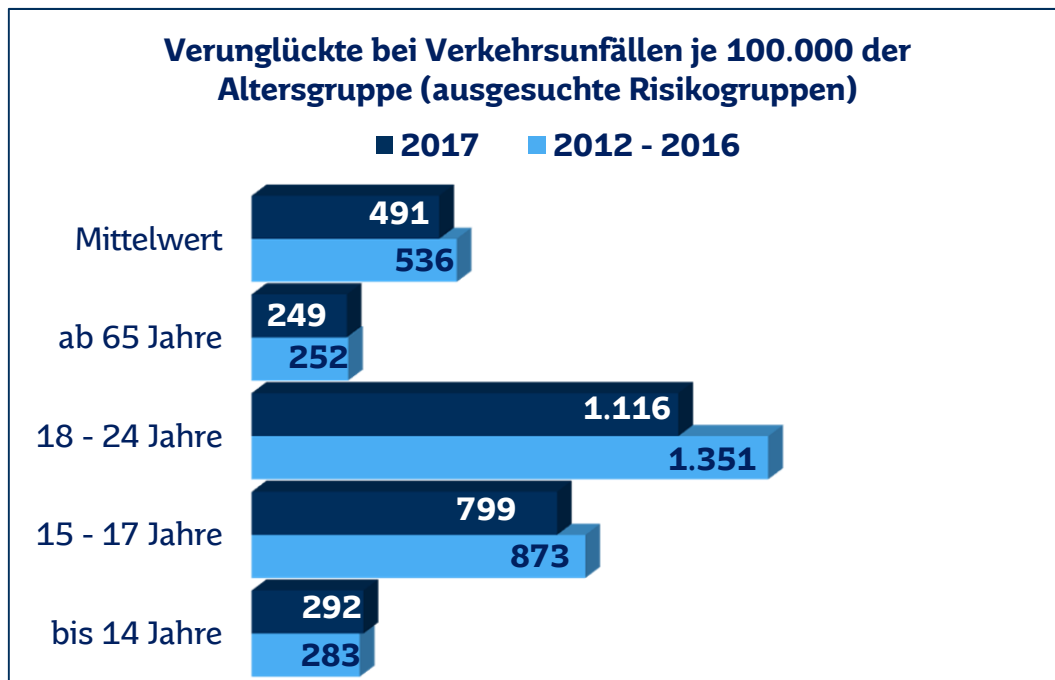
Die in der Unfallstatistik ausgewiesenen Zahlen zu den Personenschäden bei „Alkoholunfällen“ machen deutlich, wie gefährlich die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss für sich selbst und für andere am Verkehr Teilnehmende ist. Diese Bilanz und die Langzeitbetrachtungen verdeutlichen, dass die Bekämpfung der Unfallursache „Alkohol“ nach wie vor ein zentrales Thema der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit bleibt.

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“⁶ darstellen.

Als Vergleichsgrundlage für die Werte aus 2017 wird der Durchschnittswert für die Verkehrsunfälle der Jahre 2012 bis 2016 herangezogen.

Für die Rangfolge des altersbezogenen Risikos, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, wurde zur Vermeidung jahresbezogener statistischer Unschärfe aus dem Datenmaterial der Jahre 2012 bis 2016 ein Mittelwert errechnet.



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

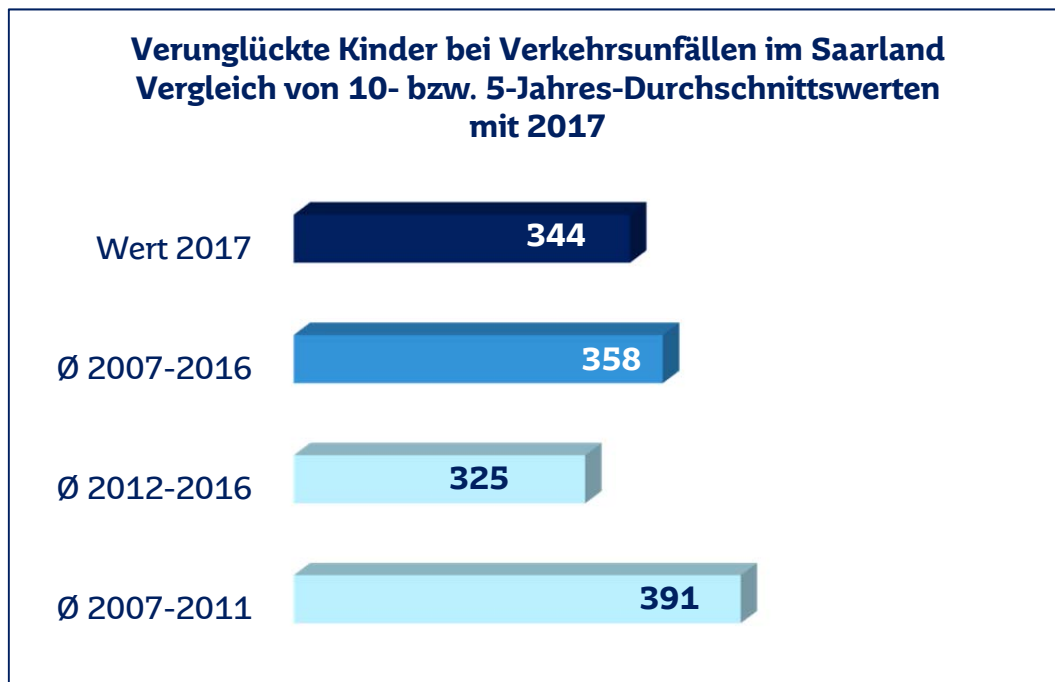
Unfallrisiko „Kinder“

Im vergangenen Jahr hat im Saarland ein Kind (2016: 2) bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen erlitten. In Deutschland verunglücken nach der Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen¹ bei Verkehrsunfällen 60 Kinder tödlich.

Im Gegensatz zur PVS des Jahres 2016, die den Anstieg der Gesamtzahl verunglückter Kinder um 20,6 % gegenüber dem Jahr 2015 als einen negativen Aspekt beinhaltete, ist in 2017 die Gesamtzahl verunglückter Kinder um 5,2 % gegenüber dem Vorjahr (2017: 344, 2016: 363) zurückgegangen.

Der Rückgang bei der Gesamtzahl verunglückter Kinder begründet sich durch einen Rückgang um 5,6 % bei den Leichtverletzten (2017: 305, 2016: 323), während die Anzahl von 38 Schwerverletzten in den Jahren 2017 und 2016 gleich geblieben ist.

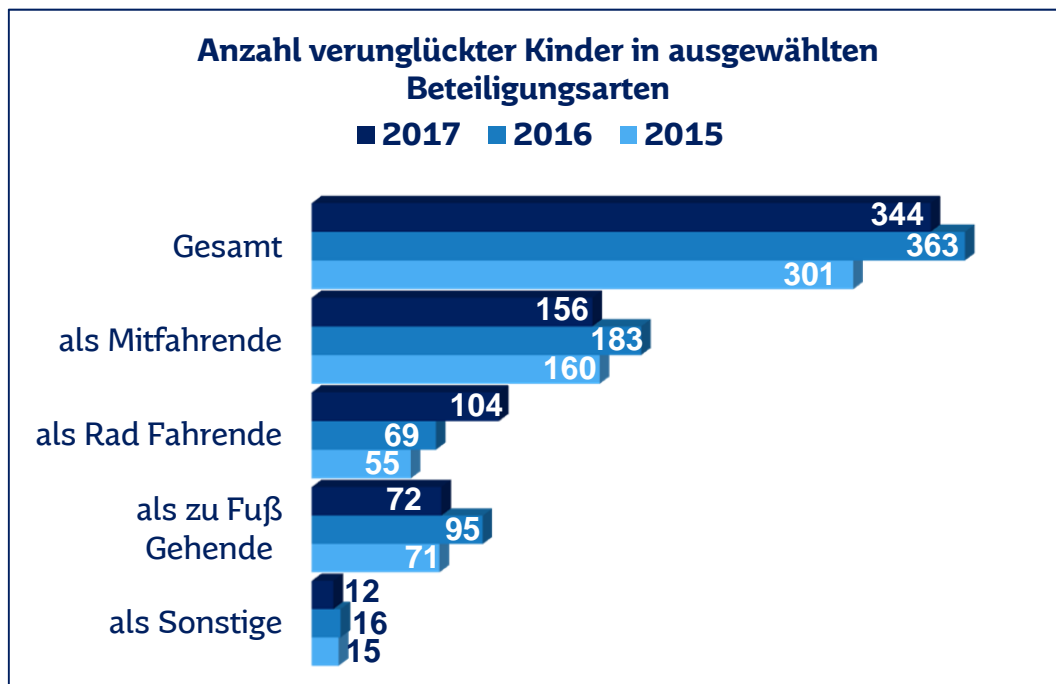
Die Langzeitbetrachtung der Gesamtzahlen verunglückter Kinder macht deutlich, dass trotz des oben beschriebenen Rückgangs der 1-Jahres-Wert über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2012 bis 2016 mit 325 liegt. Dagegen liegt der 1-Jahreswert unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2011 mit 391 und unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 mit 358.



Mit 45,3 % verunglückter Kinder als Mitfahrende ist der Anteil an der Gesamtzahl verunglückter Kinder gegenüber den Jahren 2016 mit 50,4 % und 2015 mit 53,2 % retrograd. Ungeachtet des Rückganges verunglücken im Saarland weiterhin die meisten Kinder als Mitfahrende im Fahrzeug.

Ein negativer Aspekt der PVS des Jahres 2017 ist der erneute Anstieg verunglückter Kinder als Rad Fahrende. 104 verunglückte Kinder als „Rad Fahrende“ bedeuten gegenüber 69 verunglückten Kindern des Jahres 2016 einen Anstieg um 50,7 %.

Im Gegensatz dazu konnte bei der Verkehrsbeteiligungsart „zu Fuß Gehende“ im Jahr 2017 wieder ein Rückgang analysiert werden. Im Jahr 2017 verunglückten 72 Kinder, dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2016 mit 95 verunglückten Kindern einen Rückgang von 24,2 %.



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 34) verdeutlicht, dass das Risiko für Kinder, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, signifikant unter dem durchschnittlichen Risiko für Jugendliche und „Junge Fahrer“ liegt.

Unfallrisiko „Junge Fahrer“

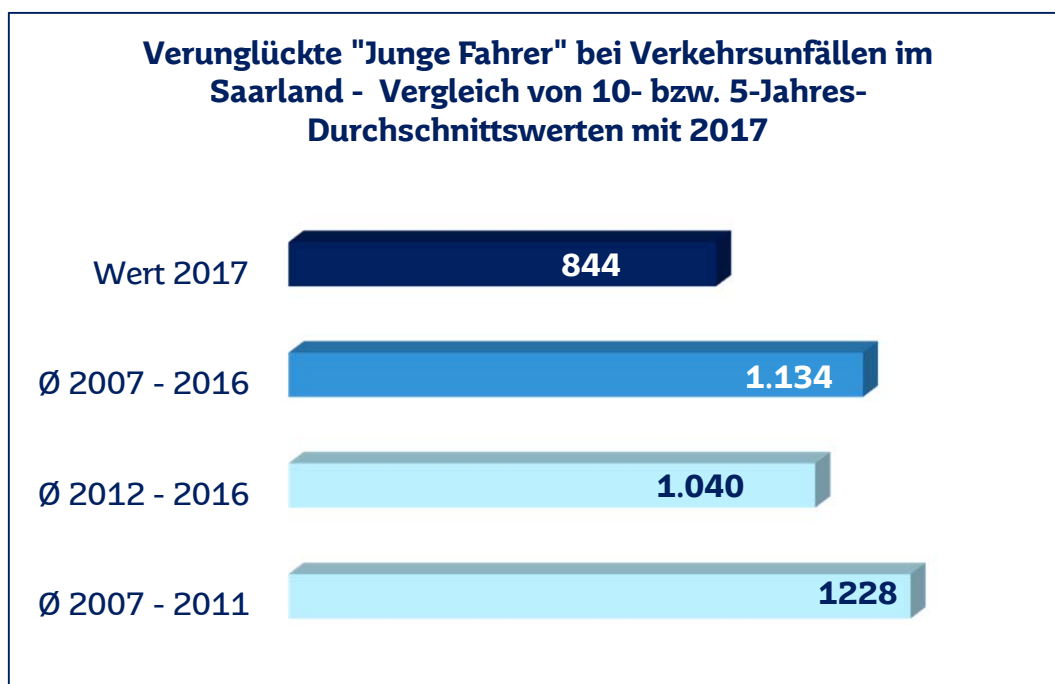
Wie aus der Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 34) ersichtlich, wurde für die Risikogruppe der „Jungen Fahrer“ für das Jahr 2017 die Häufigkeitszahl 1.116 ermittelt. Sie liegt unterhalb des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2012 – 2016 mit 1.351.

Die Häufigkeitszahl des Jahres 2017 stellt den geringsten Wert seit dem Jahr 2006 dar. Ungeachtet dessen wird durch die Grafik auch deutlich, 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.

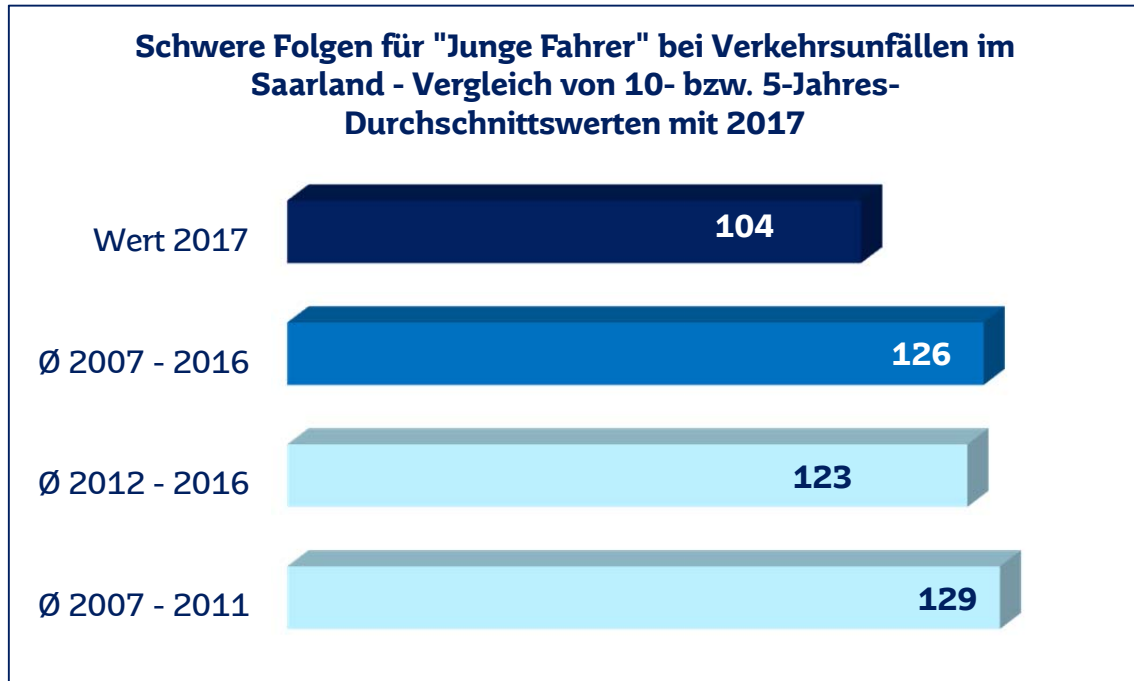
Im Saarland erlitten im Jahr 2017 bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum vier Personen aus der Risikogruppe „Junge Fahrer“ tödliche Verletzungen, im Jahr 2016 wurden drei „Junge Fahrer“ getötet. Im Bundesgebiet wird ein Rückgang von 10,0 %¹ prognostiziert.

Die Anzahl von 100 schwer verletzten „Jungen Fahrern“ des Jahres 2017 im Saarland bedeutet einen Rückgang von 23,7 % gegenüber dem Jahr 2016 mit 131 Schwerverletzten. 740 Angehörige der Risikogruppe „Junge Fahrer“ wurden im Jahr 2017 bei Verkehrsunfällen leicht verletzt. Dies ist gegenüber dem Jahr 2016 mit 901 Leichtverletzten einen Rückgang von 17,9 %.

Die Langzeitbetrachtung der Gesamtzahlen verunglückter „Junger Fahrer“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter allen im Vergleich stehenden Durchschnittswerten der betreffenden Zeiträume liegt.



Die nachfolgende Langzeitbetrachtung zeigt, dass auch die Gesamtzahl der schweren Folgen bei den „Jungen Fahrern“ aus dem Jahr 2017 unter den zum Vergleich stehenden 5- bzw. 10-Jahres-Durchschnittswerten liegt.

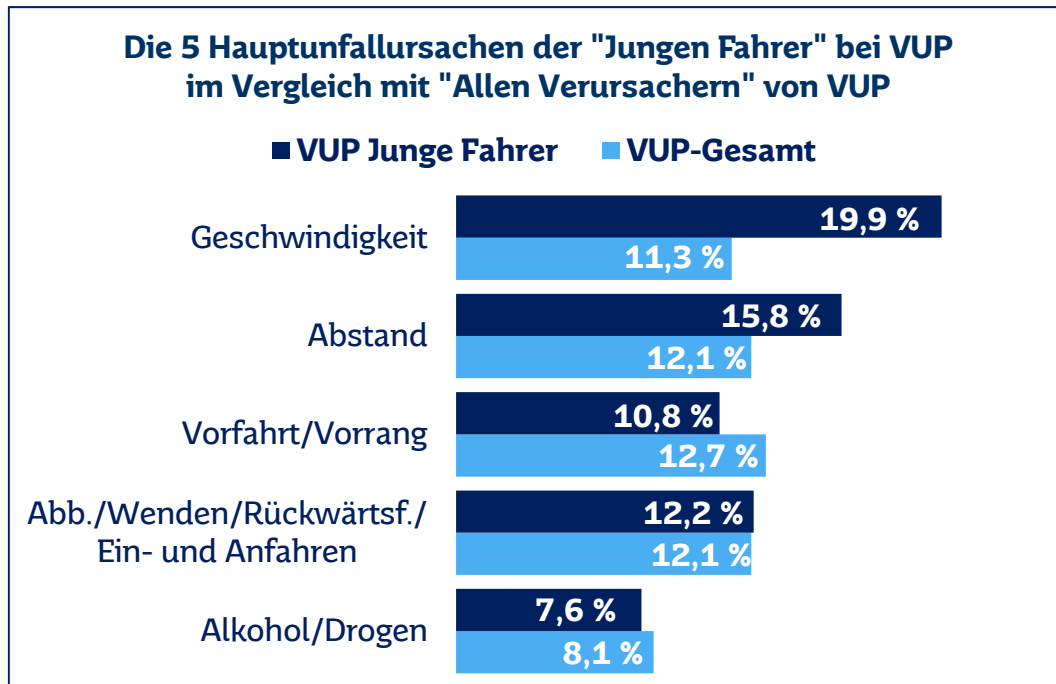


„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher

Die „absoluten Verursacherzahlen“ (Tabelle Seite 23) zeigen erstmals seit der statistischen Aufarbeitung in der Form „Altersstruktur und Beteiligungsart“ im Jahr 2000, dass die Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ nicht mehr die zahlenmäßig am stärksten vertretene Altersgruppe ist. Im Vergleich zum Jahr 2016 mit 845 durch „Junge Fahrer“ verursachte VUP ist im Jahr 2017 mit 657 VUP ein Rückgang von 22,2 % bei den absoluten Verursacherzahlen zu erkennen.

Bei Betrachtung der Tabelle auf Seite 25 „Verursachung von VUP pro 100.000 der Altersgruppe“ wird aber wieder deutlich, dass die Angehörigen der Risikogruppe „Junge Fahrer“ weiterhin ein höheres Verursacherrisiko gegenüber dem statistischen Durchschnitt der Gesamtbevölkerung und den einzelnen Altersgruppen ausweisen. Trotz des im Jahr 2017 beschriebenen Rückganges bei der Verursachung eines VUP mit PKW wird dieses durch die Häufigkeitszahlen eindrucksvoll untermauert. „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.

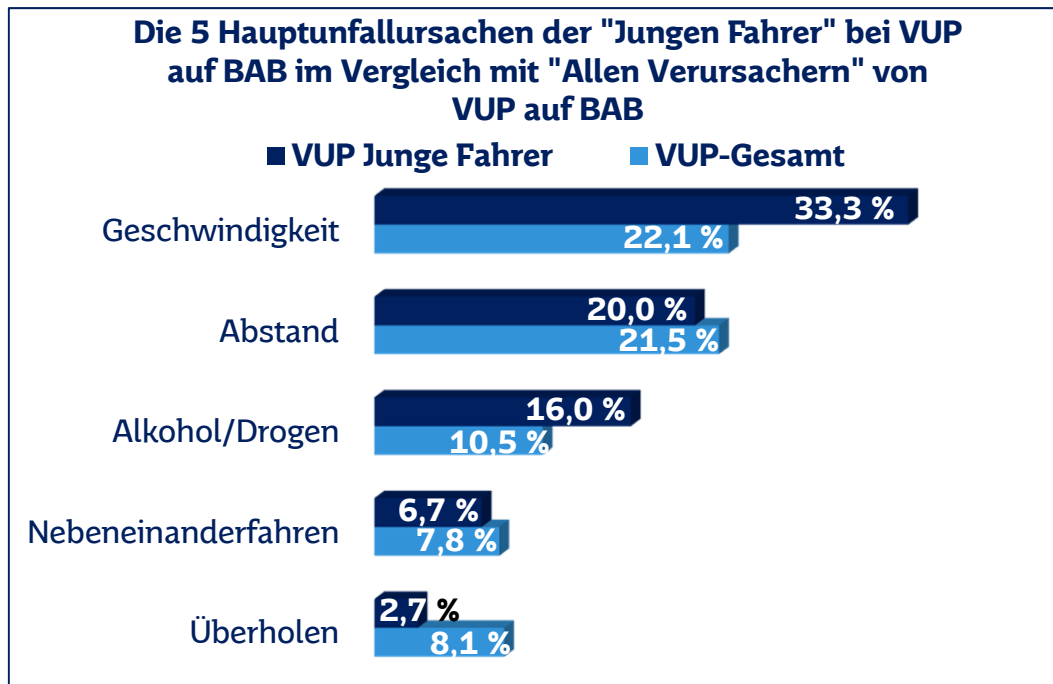


Nachdem der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ im Jahr 2016 bei den „Jungen Fahrern“ bei der Verursachung eines VUP mit 21,8 % festgestellt wurde, verringerte sich der Anteil im vergangenen Jahr auf 19,9 %. Sie bleibt dessen ungeachtet weiterhin die Hauptunfallursache bei der Verursachung von VUP durch „Junge Fahrer“. Ihr Anteil liegt deutlich über dem Anteil aller am Verkehr Teilnehmenden (11,3 %) bei der Verursachung eines VUP.

Neben dieser Hauptunfallursache liegt die Ursache „Abstand“ innerhalb der Risikogruppe „Junge Fahrer“ mit einem Anteil von 15,8 % (2016: 16,6 %) über dem Durchschnitt aller am Verkehr Teilnehmenden mit 12,1 % (2016: 12,7 %).

Während die auf eine komplexe Fahrsituation hinweisende Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ bei den „Jungen Fahrern“ mit einem Anteil von 10,8 % (2016: 10,8 %) gegenüber dem Durchschnitt aller am Verkehr Teilnehmenden mit 12,7 % (2016: 14,3 %) weiterhin unterdurchschnittlich repräsentiert ist, wurde erstmals bei der Unfallursache „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ ein höherer Anteil mit 12,2 % (2016: 10,3 %) bei den „Jungen Fahrern“ gegenüber allen am Verkehr Teilnehmenden mit 12,1 % (2016: 12,5 %) analysiert.

Die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ liegt trotz eines Anstieges auf 7,6 % (2016: 6,5 %) bei den „Jungen Fahrern“ wieder unter dem Anteil aller am Verkehr Teilnehmenden mit 8,1 % (2016: 5,9 %).



Der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ am Gesamtaufkommen von VUP auf Bundesautobahnen im Saarland und Verursachung durch „Junge Fahrer“ ist im Jahr 2017 auf 33,3% (2016: 32,7 %) angestiegen und liegt deutlich über dem Anteil aller am Verkehr Teilnehmenden mit 22,1 %.

Der Anteil der durch „Junge Fahrer“ verursachten VUP auf Bundesautobahnen im Saarland und der Unfallursache „Abstand“ liegt im abgelaufenen Jahr bei 20,0 % und damit unter dem Wert des Jahres 2016 mit 25,7 %. Die Unfallursache „Abstand“ liegt innerhalb der Risikogruppe unter dem Durchschnitt aller am Verkehr Teilnehmenden von 21,5 % (2016: 20,7 %).

Mit einem Anteil von 16,0 % am Gesamtaufkommen der von „Jungen Fahrern“ verursachten VUP auf Bundesautobahnen im Saarland liegt die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ deutlich über dem Wert des Jahres 2016 von 6,9 % und über dem Anteil aller am Verkehr Teilnehmenden mit 10,5 % aus dem Jahr 2017 (2016: 6,3 %).

Hinsichtlich der Verursachung von VUP auf Bundesautobahnen im Saarland sind die Unfallursachen „Nebeneinanderfahren“ mit einem Anteil von 6,7 % und „Überholen“ mit einem Anteil von 2,7 % innerhalb der Risikogruppe gegenüber allen am Verkehr Teilnehmenden mit einem Anteil von 7,8 % bzw. 8,1 % unterrepräsentiert.

Die im Rahmen der Sozialforschung belegte und bei Verkehrskontrollen bestätigte hohe Drogenaffinität dieser Altersgruppe ist als Unfallursache statistisch

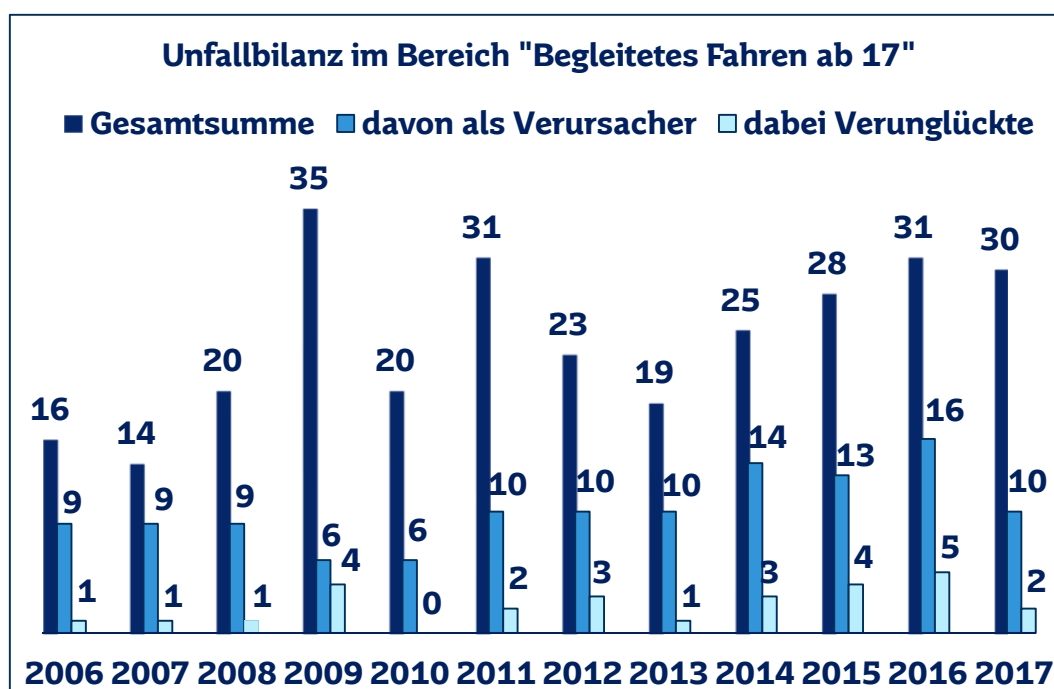
weiterhin unterrepräsentiert. Allerdings ist hier von einer hohen Dunkelziffer auszugehen.

Fahren unter Drogeneinfluss stellt, wie die 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 -**

30 Verkehrsunfälle, davon sechs VUP, wurden im Jahr 2017 mit Beteiligung von Teilnehmerinnen und Teilnehmern des „BF 17“ polizeilich erfasst. Hierbei wurden acht Personen leicht verletzt.

Bei zehn Verkehrsunfällen, davon zwei VUP, der o. g. Gesamtzahl waren Teilnehmerinnen und Teilnehmer des „BF 17“ Unfallverursachende. Hierbei wurden zwei Personen leicht verletzt.



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 34,8 % zu beobachten (2006: 1332, 2017: 869).

Die nachfolgende Tabelle bezieht sich auf die Altersgruppe der 17- bis 24-Jährigen und bildet den Zeitraum der Jahre 2007 bis 2017 als verursachende PKW-Führende eines VUP ab. Diese bestätigt 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 2017

- die 18-Jährigen einen Rückgang von 52,6 %,
- die 19-Jährigen einen Rückgang von 53,0 %,
- die 20-Jährigen einen Rückgang von 44,9 %,
- die 21-Jährigen einen Rückgang von 48,6 %,
- die 22-Jährigen einen Rückgang von 42,0 %,
- die 23-Jährigen einen Rückgang von 35,1 % und
- die 24-Jährigen einen Rückgang von 30,6 %

bei der Verursachung eines VUP zu verzeichnen haben.

Die Erwartungen im Hinblick auf die positiven Auswirkungen des „Begleiteten Fahrens ab 17“ sind grundsätzlich bestätigt.

PKW-Fahrerinnen und PKW-Fahrer 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
2017	2	93	86	97	71	69	74	75

Unfallrisiko „Generation 65+“

Die Gesamtzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen weist nach dem Anstieg im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015 um 11,5 % auf 639 Verunglückte im vergangenen Jahr wieder einen Rückgang von 10,3 % auf 573 Verunglückte aus.

Im vergangenen Jahr starben im Saarland elf Menschen aus der Risikogruppe der „Generation 65+“ bei Verkehrsunfällen. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2016, in dem zehn Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückten, einen leichten Anstieg. Bundesweit wird ein Anstieg um 2,0 %⁴ erwartet.

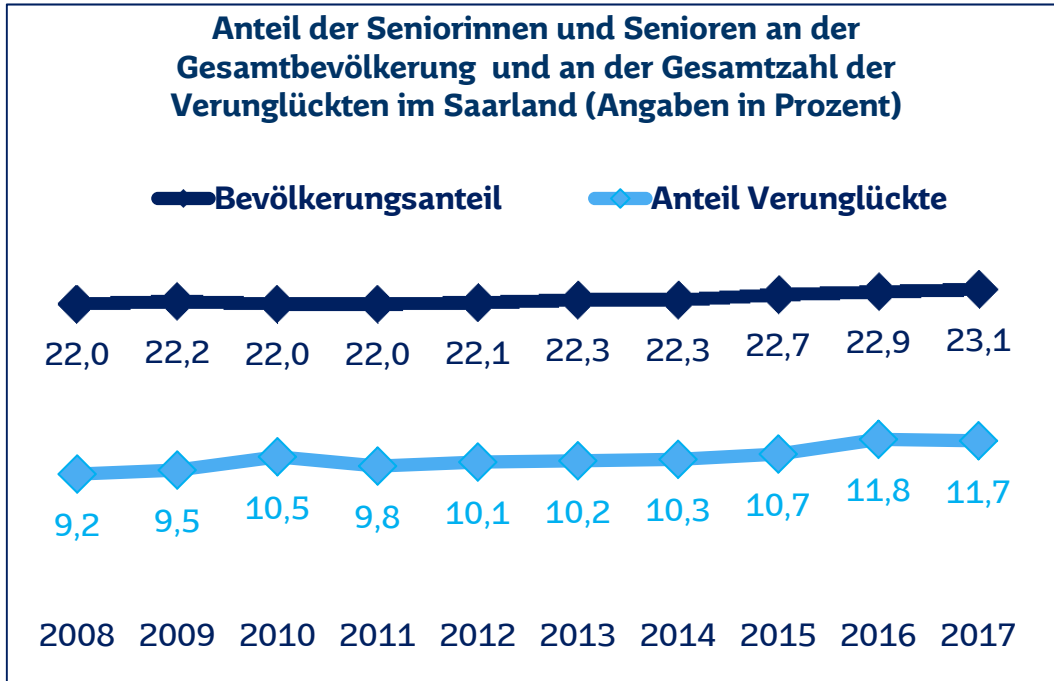
Die Unfallstatistik weist für das Jahr 2017 insgesamt 113 schwer verletzte Seniorinnen und Senioren aus. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2016 mit 123 Schwerverletzten einen Rückgang von 8,1 %.

Der Rückgang bei der Gesamtzahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren steht mit einer deutlichen Veränderung bei der Anzahl der Leichtverletzten in Verbindung. War im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015 ein Anstieg um 12,7 % (2016: 506, 2015: 449) festzustellen, wird im Jahr 2017 ein Rückgang bei den leicht verletzten Seniorinnen und Senioren von 11,3 % (2017: 449, 2016: 506) ausgewiesen.

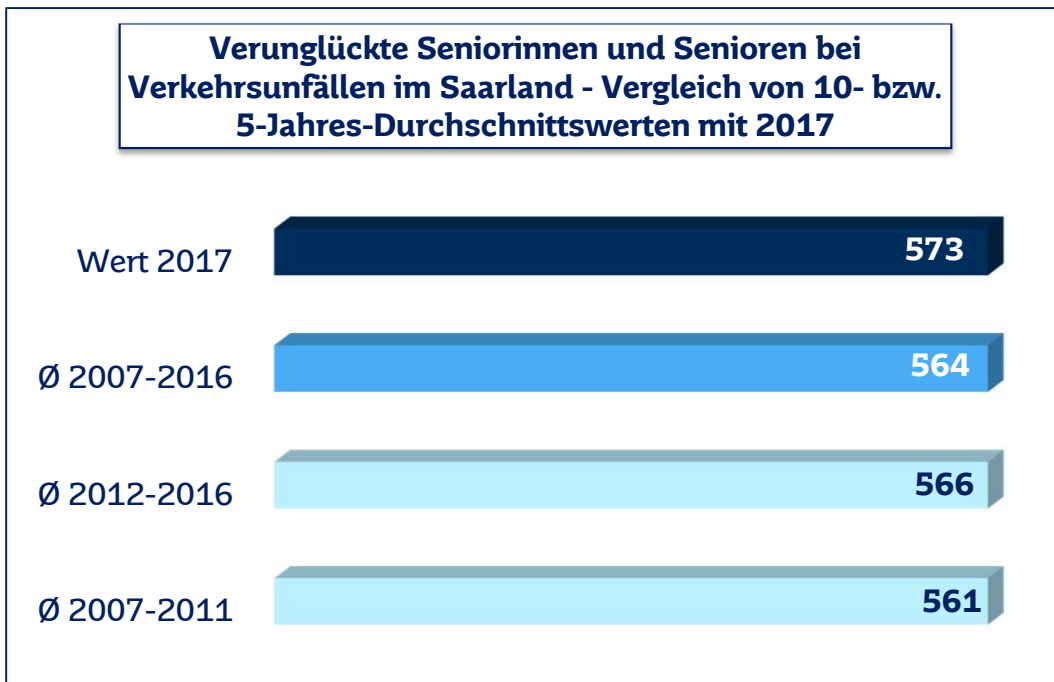
Der Rückgang bei der Gesamtzahl der Verunglückten spiegelt sich in der Häufigkeitszahl „Verunglückte je 100.000 der Altersgruppe“ (Grafik Seite 34) wider. Lag die Häufigkeitszahl des Jahres 2016 (281) noch über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2011 – 2015 (247), liegt die Häufigkeitszahl des Jahres 2017 (249) unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2012 bis 2016 (252).

Die nachfolgenden Übersichten zeigen

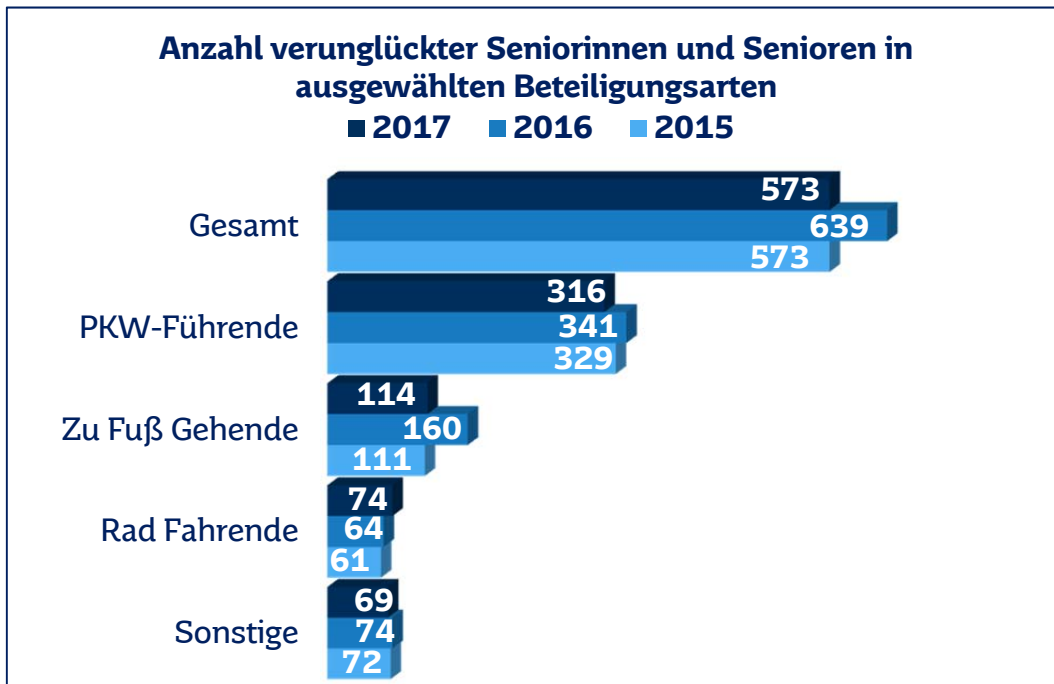
- den Anteil der Seniorinnen und Senioren an der Gesamtbevölkerung im Saarland⁶ und an der Gesamtzahl der Verunglückten,



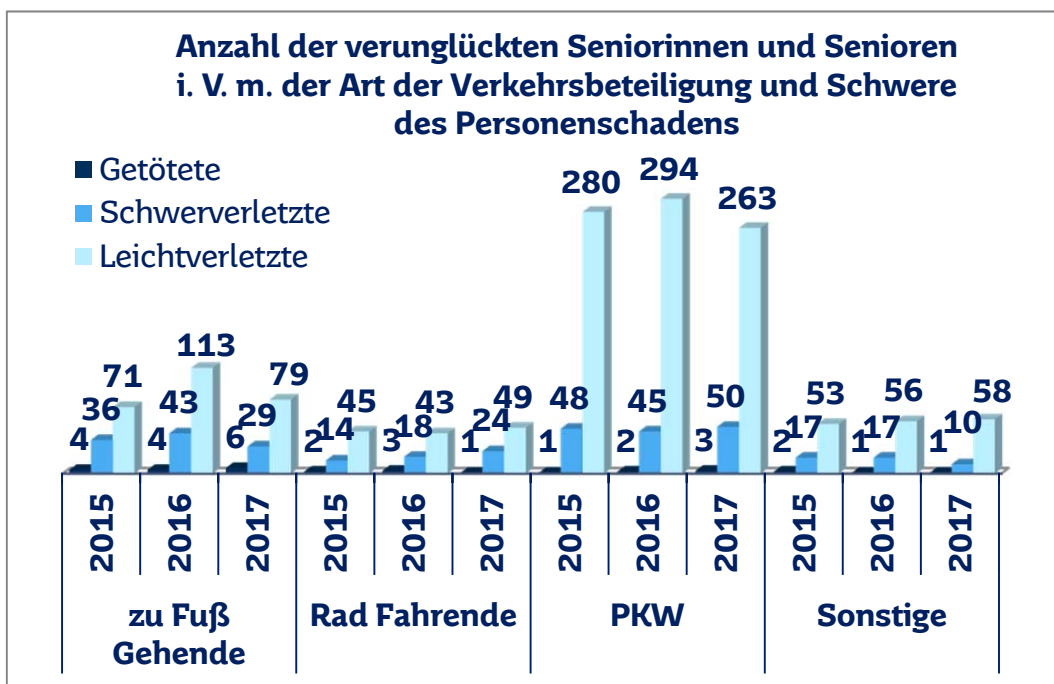
- den Jahreswert 2017 und den/die 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswert/e verunglückter Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen,



- die Gesamtzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren in ausgewählten Verkehrsbeteiligungsarten in den Jahren 2015 bis 2017,



- den Personenschaden in ausgewählten Beteiligungsarten in den Jahren 2015 bis 2017.

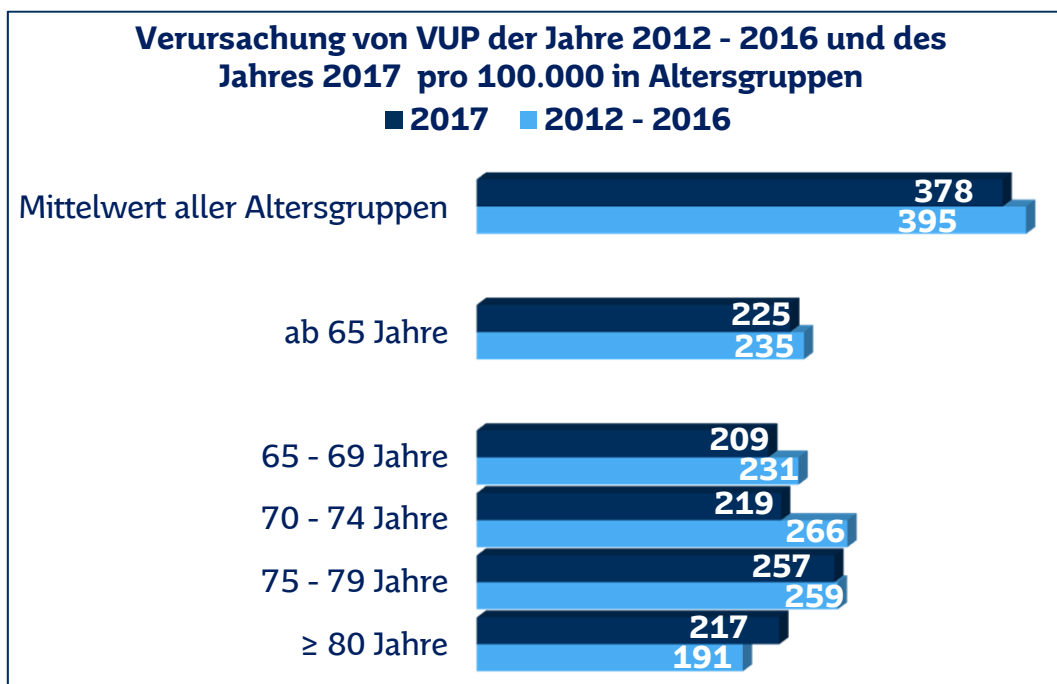


Wie aus der folgenden Grafik zur „Verursachung von VUP pro 100.000 Einwohner in Altersgruppen“ ersichtlich, liegen die **5-Jahres-Durchschnittswerte 2012 bis 2016** bzgl. des Verursacherrisikos in den Altersgruppen der „Generation 65+“ (65 bis 69 Jahre: 231, 70 bis 74 Jahre: 266, 75 bis 79 Jahre: 259, „Generation 80+“: 191) und der gesamten Risikogruppe der „Generation 65+“ (235) unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2012 bis 2016 aller Altersgruppen (395).

Die Altersgruppe der „Generation 80+“ (191) und die Altersgruppe der 65- bis 69-Jährigen (231) haben ein geringeres Verursacherrisiko gegenüber dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2012 bis 2016 der gesamten Risikogruppe der „Generation 65+“ (235). Die Altersgruppen der 70- bis 74-Jährigen (266) und der 75- bis 79-Jährigen (259) haben dagegen ein größeres Verursacherrisiko.

Das Verursacherrisiko im **Jahr 2017** in den einzelnen Altersgruppen der „Generation 65+“ (65 bis 69 Jahre: 209, 70 bis 74 Jahre: 219, 75 bis 79 Jahre: 257, „Generation 80+“: 217) sowie in der gesamten Risikogruppe der „Generation 65+“ (225) liegt unterhalb des Mittelwertes aller Altersgruppen des Jahres 2017 (378).

Innerhalb der „Generation 65+“ liegen im Jahr 2017 die Altersgruppe der 65- bis 69-Jährigen (209), die Altersgruppe der 70- bis 74-Jährigen (219) und die Altersgruppe der „Generation 80+“ (217) unter dem Gesamtwert der „Generation 65+“ (225). Dagegen liegt die Altersgruppe der 75- bis 79-Jährigen (257) über dem Gesamtwert der „Generation 65+“.



Unfallrisiko „Motorisiertes Kraftrad“

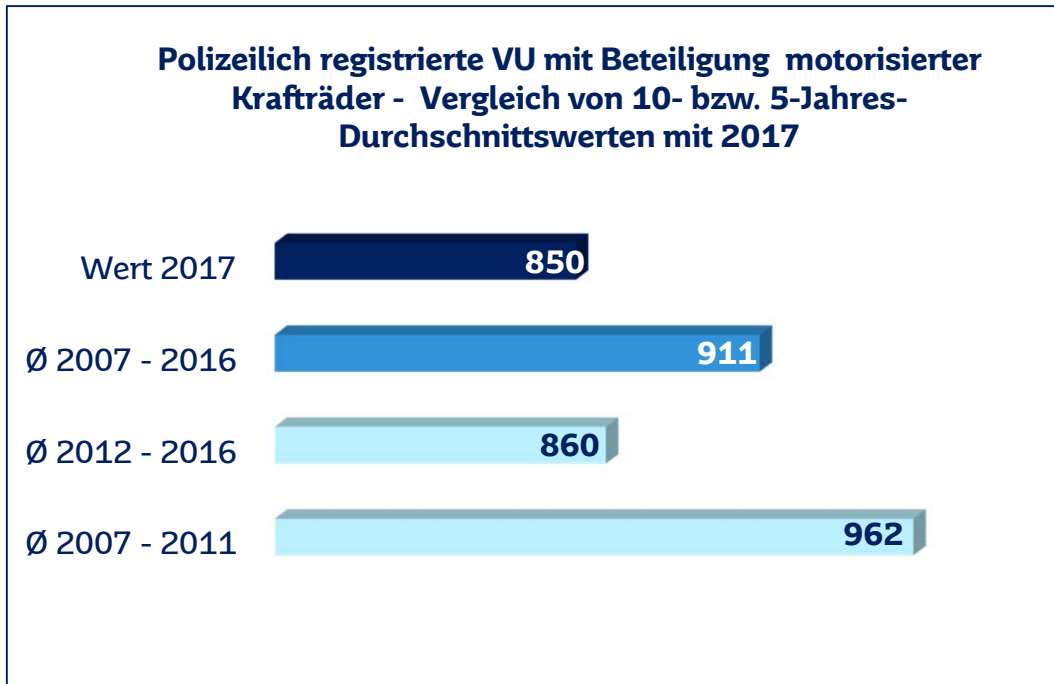
Unter der Verkehrsbeteiligungsart „**Motorisiertes Kraftrad**“ sind folgende Verkehrsbeteiligungsarten zusammengefasst:

- zweirädriges Kleinkraftrad mit einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h bis max. 45 km/h und einem Hubraum bis max. 50 ccm bzw. Nutzleistung bis max. 4 KW (z. B. Moped, Mokick, Roller)
- zweirädriges Kleinkraftrad mit einer Höchstgeschwindigkeit bis max. 25 km/h und einem Hubraum bis 50 ccm bzw. einer Nutzleistung bis max. 1 KW (z. B. Mofa, Leichtmofa)
- Kleinkraftrad mit Trethilfe, dessen elektromotorischer Hilfsantrieb unterbrochen wird, wenn Fahrende im Treten einhalten oder die Fahrgeschwindigkeit 45 km/h erreichen (E-Bike, ab 01.01.2018 S-Pedelec)
- Dreirädriges Kleinkraftrad und leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h bis max. 45 km/h und einem Hubraum bis 50 ccm bzw. Nutzleistung bis max. 4 KW (3-rädrig) bzw. 6 KW (4-rädrig)
- Kraftrad mit niedriger Leistung bis max. 125 ccm Hubraum bzw. einer Nutzleistung bis max. 11 KW (Leichtkraftrad)
- Kraftrad mit mittlerer und hoher Leistung mit einem Hubraum über 125 ccm bzw. einer Nutzleistung über 11 KW (Motorräder/-roller)
- dreirädriges Kraftfahrzeug unter 1000 kg Leermasse im fahrbereiten Zustand und schweres vierrädriges Kraftfahrzeug mit max. 450 kg bzw. 600 kg Leermasse im fahrbereiten Zustand

Im Jahr 2017 ereigneten sich im Saarland insgesamt 850 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Krafträdern. Dies ist gegenüber dem Jahr 2016 mit 867 Unfällen ein Rückgang von 2,0 %.

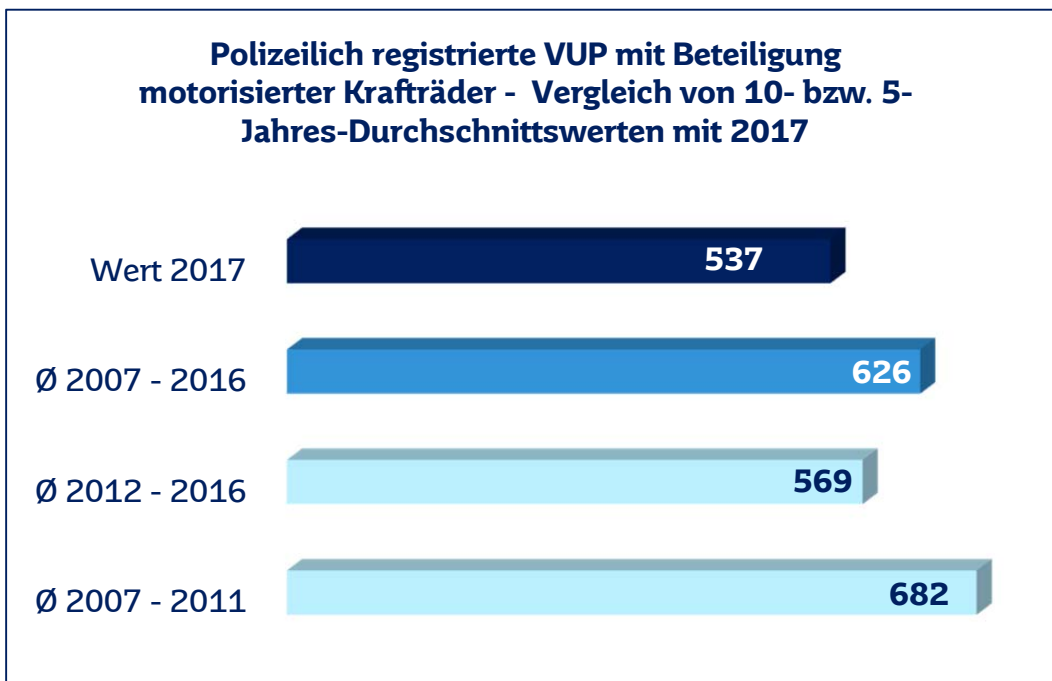
Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 - 2016 mit 911 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 - 2016 und 2007 - 2011 mit 860 bzw. 962 liegt.





Die Verkehrsunfallstatistik 2017 weist für den Bereich der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung motorisierter Krafträder insgesamt 537 Unfälle aus. Die Gesamtzahl entspricht annähernd der des Jahres 2016 mit 535 VUP.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 - 2016 mit 626 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 - 2016 und 2007 - 2011 mit 569 bzw. 682 liegt.



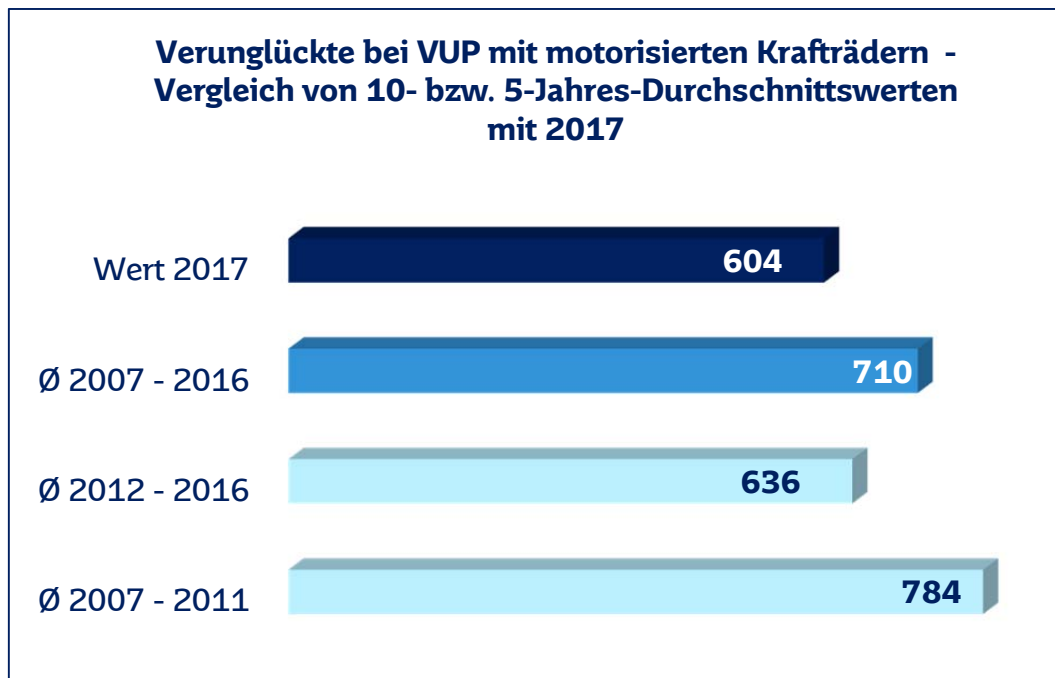
Die Gesamtzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder ist um 1,3 % (2017: 604, 2016: 596) angestiegen.

Im Jahr 2017 erlitten zehn Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder tödliche Verletzungen. Dies bedeutet, nach den Anstiegen in den Jahren 2016 (33,3 %) und 2015 (80 %) gegenüber den Vorjahren, für das Jahr 2017 einen Rückgang um 16,7 % gegenüber dem Jahr 2016 mit zwölf Getöteten.

Die PVS des Jahres 2017 weist 146 Personen aus, die bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder schwer verletzt wurden. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2016 mit 154 Schwerverletzten einen Rückgang von 5,2 %.

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten weist bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder einen Anstieg um 4,2 % (2017: 448, 2016: 430) aus.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 - 2016 mit 710 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 - 2016 und 2007 - 2011 mit 636 bzw. 784 liegt.



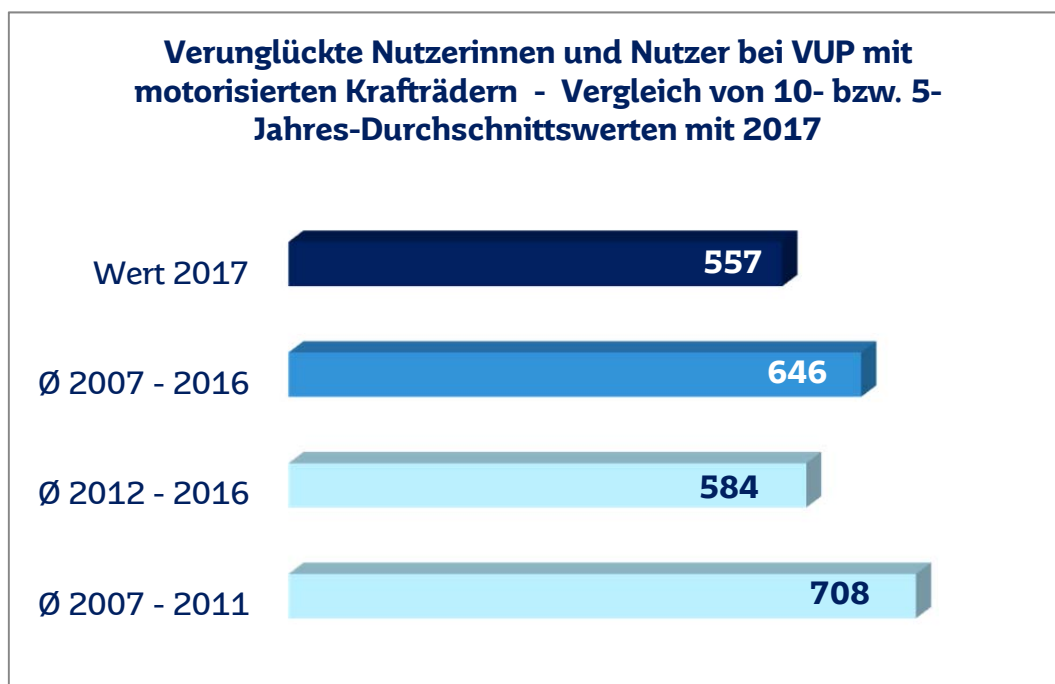
Im Jahr 2017 verunglückten bei den 537 VUP unter Beteiligung motorisierter Krafträder 557 Nutzerinnen und Nutzer (Fahrerin und Fahrer sowie Sozia und Sozius) dieser Verkehrsbeteiligungsart.

Zehn Nutzerinnen und Nutzer motorisierter Krafträder erlitten tödliche Verletzungen, 142 Nutzerinnen und Nutzer wurden schwer und 405 Nutzerinnen und Nutzer leicht verletzt.

Die Analyse der zehn Verkehrsunfälle mit getöteten Nutzerinnen und Nutzer motorisierter Krafträder ergab u. a.:

- Alle getöteten Nutzer waren männlich.
- Acht Getötete waren zwischen 43 und 60 Jahre alt.
- Sechs der Verkehrsunfälle wurden durch die Fahrer der motorisierten Krafträder verursacht.
- Acht Getötete waren Nutzer von Motorrädern.
- Im Zeitraum Juni – August ereigneten sich sieben der zehn Verkehrsunfälle.
- Bei sechs Verkehrsunfällen gab es einen Konflikt zwischen einem motorisierten Kraftrad und einem PKW.
- Sieben Verkehrsunfälle ereigneten sich außerhalb geschlossener Ortschaft.

Die Langzeitbetrachtung der verunglückten Nutzerinnen und Nutzer zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 unter dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2007 - 2016 mit 646 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 - 2016 und 2007 - 2011 mit 584 bzw. 708 liegt.



Unfallrisiko „E-Bike“

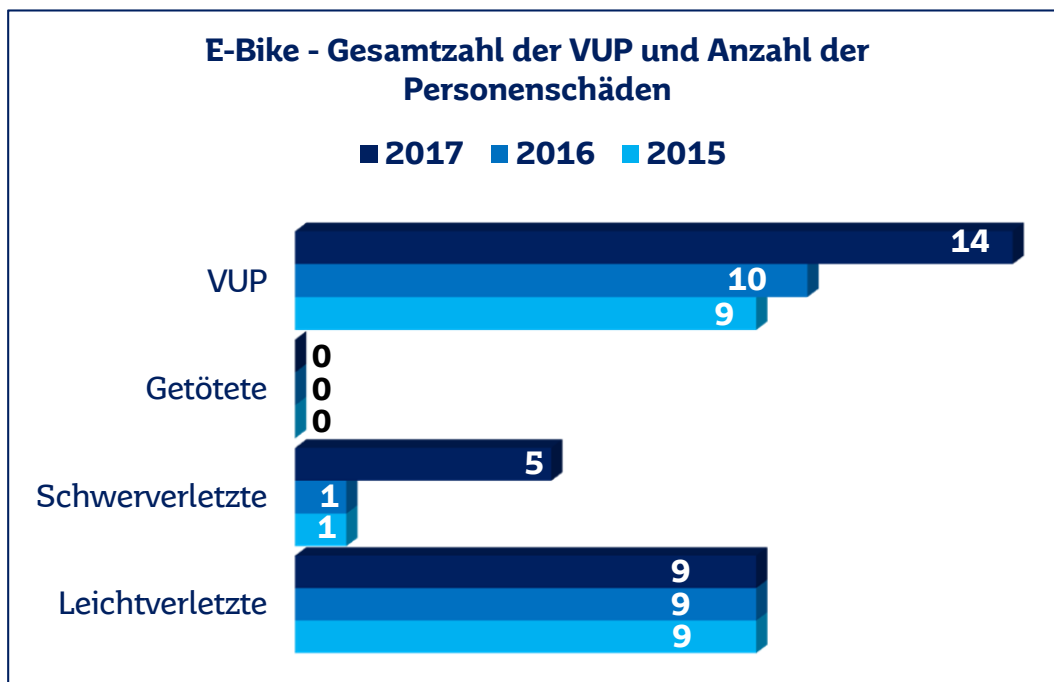
Die Verkehrsbeteiligungsart „**E-Bike**“ wurde zum 1. Januar 2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen. Bei den E-Bikes handelt es sich im Gegensatz zu den auf Seite 55 genannten Pedelecs um motorisierte Krafträder. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 47.

Der Anteil von Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit der Verkehrsbeteiligungsart E-Bike betrug im Jahr 2017 2,6 % am Gesamtunfallgeschehen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit motorisierten Krafträdern.

In den Vorjahren betrug der Anteil:

- 2,3 % im Jahr 2014
- 1,5 % im Jahr 2015
- 1,9 % im Jahr 2016

Im abgelaufenen Jahr 2017 verunglückten bei Verkehrsunfällen im Saarland insgesamt 14 Nutzerinnen und Nutzer von E-Bikes. In den Jahren 2016 und 2015 waren jeweils zehn verunglückte Nutzerinnen und Nutzer von E-Bikes zu beklagen, im Jahr 2014 wurden 15 verunglückte „E-Biker“ registriert.



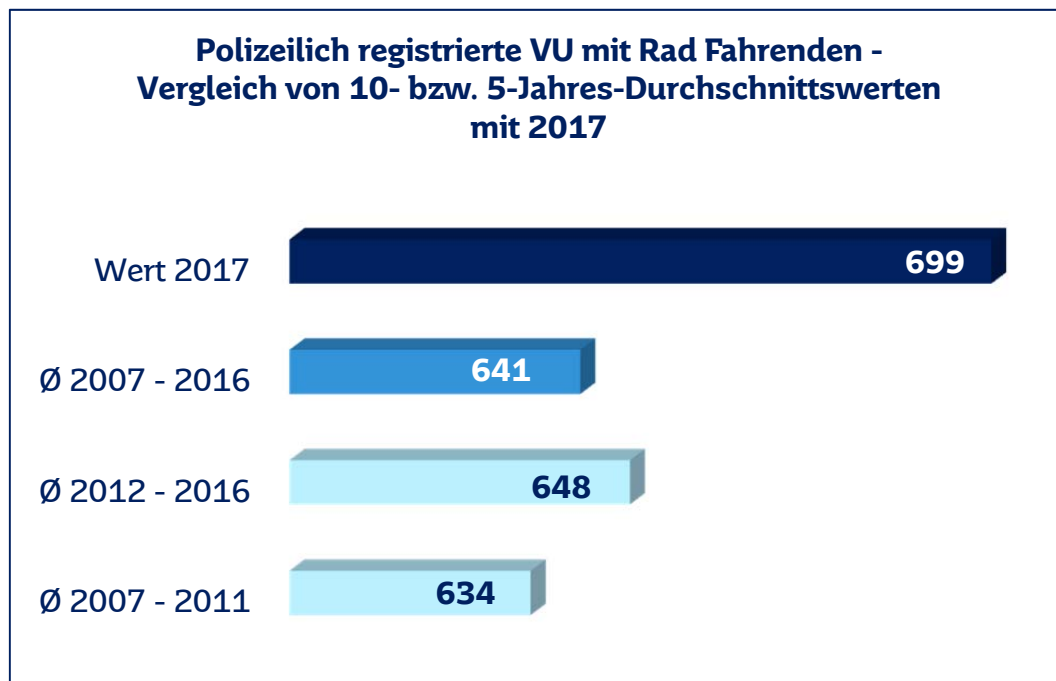
Unfallrisiko „Rad Fahrende“

Unter der Verkehrsbeteiligungsart „**Rad Fahrende**“ sind folgende Verkehrsbeteiligungsarten zusammengefasst:

- Fahrrad
- Fahrrad mit Trethilfe und einem elektromotorischen Hilfsmittel mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 KW, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit progressiv verringert und spätestens beim Erreichen von 25 km/h unterbrochen wird (Pedelec)

Entgegen den in den polizeilichen Verkehrsunfallstatistiken der Jahre 2016 und 2015 ausgewiesenen Anstiegen gegenüber den Vorjahren bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden ist im Jahr 2017 mit 699 Verkehrsunfällen ein leichter Rückgang um 0,7 % gegenüber dem Jahr 2016 mit 704 Verkehrsunfällen festzustellen.

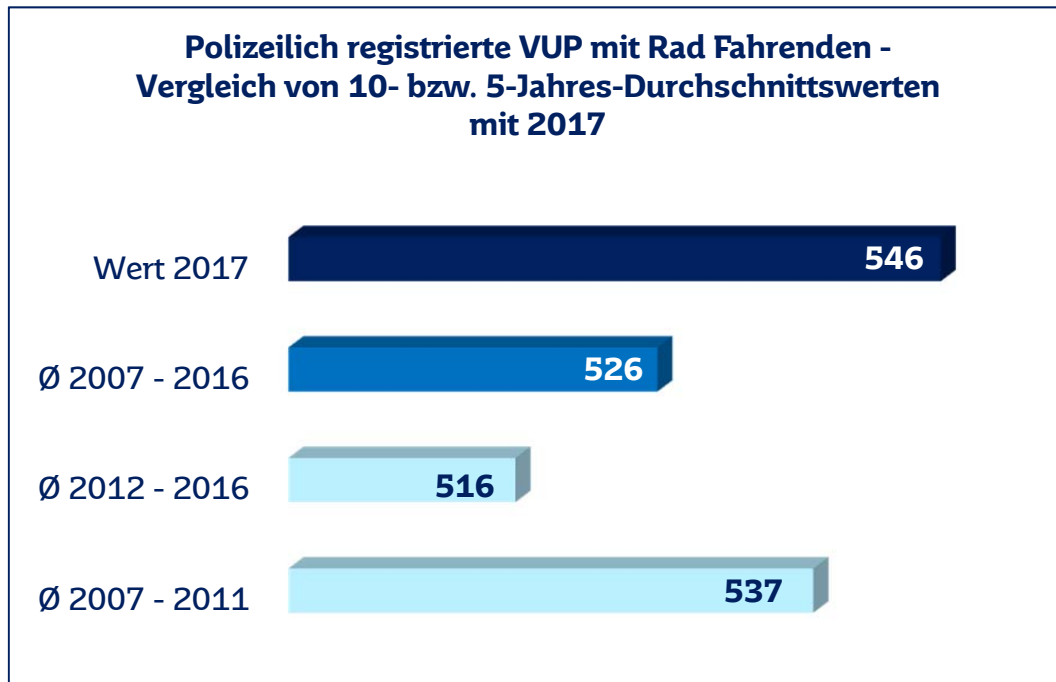
Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 - 2016 mit 641 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 - 2016 und 2007 - 2011 mit 648 bzw. 634 liegt.



Die Gesamtzahl der VUP des Jahres 2017 mit Beteiligung von Rad Fahrenden ist dagegen um 1,1 % leicht gestiegen. Im Jahr 2017 wurden 546 VUP polizeilich registriert, im Jahr 2016 waren es 540 VUP.



Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 - 2016 mit 526 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 - 2016 und 2007 - 2011 mit 516 bzw. 537 liegt.

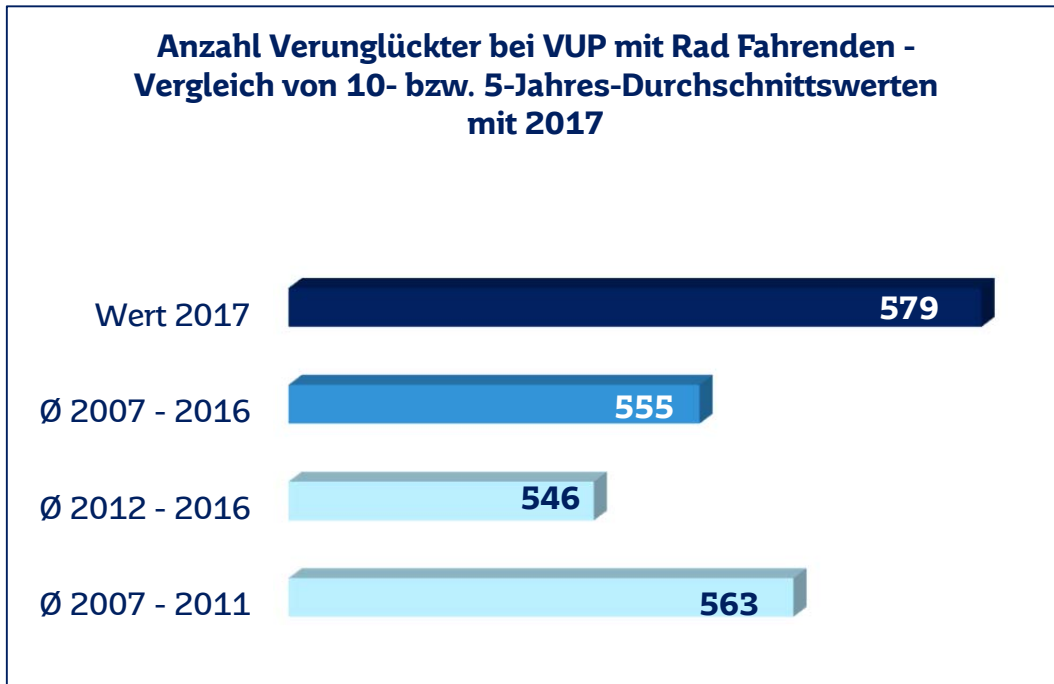


Die Gesamtzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Rad Fahrenden im Jahr 2017 stieg um 2,3 % gegenüber dem Jahr 2016 (2017: 579, 2016: 566). Im Jahr 2017 verstarben bei Verkehrsunfällen im Saarland mit Beteiligung von Rad Fahrenden drei Menschen (2016: 5)

Bei der Anzahl der schwer verletzten am Verkehr Teilnehmenden nach einem Verkehrsunfall unter Beteiligung von Rad Fahrenden ist ein Anstieg um 32,0 % im Jahr 2017 gegenüber dem Jahr 2016 (2017: 136, 2016: 103) festzustellen.

Dagegen ging die Anzahl der Leichtverletzten um 3,9 % (2017; 440, 2016: 458) zurück.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 - 2016 mit 555 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 - 2016 und 2007 - 2011 mit 546 bzw. 563 liegt.

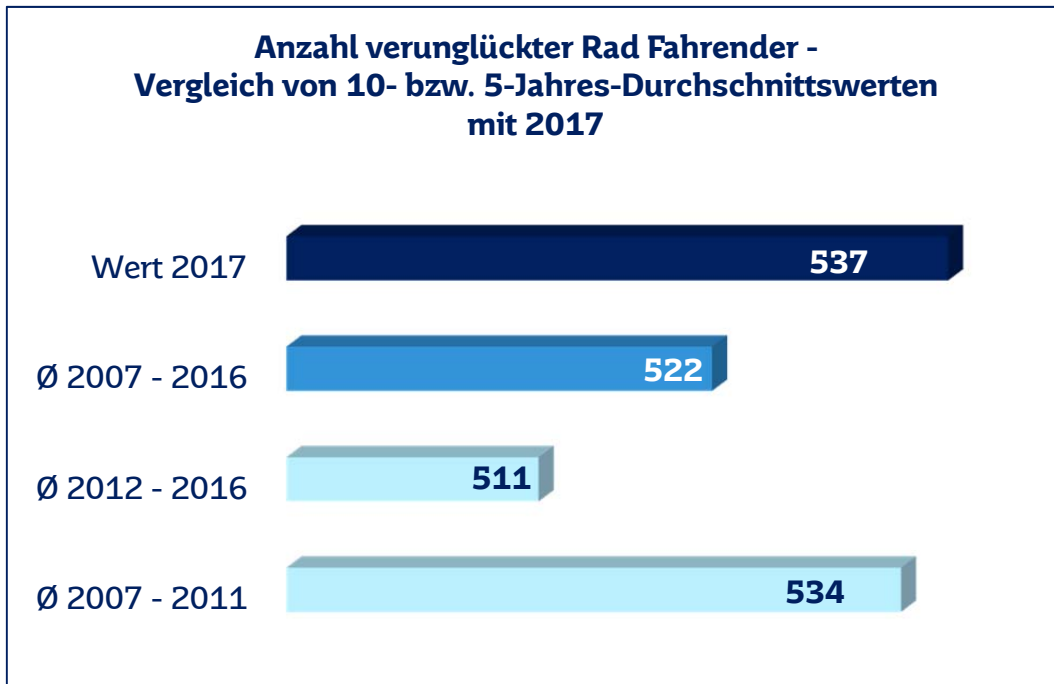


Während bundesweit bei den getöteten Rad Fahrenden ein Anstieg von 1,8 %¹ erwartet wird, ging die Anzahl im Saarland um 40 % (2017: 3, 2016: 5) zurück. Die Analyse der Verkehrsunfälle mit getöteten Rad Fahrenden ergab u. a.:

- Die Unfälle ereigneten sich in den Monaten April und Mai.
- Alle getöteten Rad Fahrenden waren männlich.
- Die getöteten Rad Fahrenden waren 63, 64 und 78 Jahre alt.
- Zwei Rad Fahrende zogen sich tödliche Verletzungen zu, als sie ohne erkennbares Fremdverschulden stürzten. Ein Rad Fahrender trug keinen Helm.
- Ein LKW kollidierte beim Abbiegen in eine Zufahrt mit einem sich auf dem kombinierten Geh- und Radweg befindenden Rad Fahrenden.

2017 wurden 130 Rad Fahrende im Saarland bei Verkehrsunfällen schwer verletzt, dies ist gegenüber dem Jahr 2016 mit 101 Schwerverletzten ein Anstieg um 28,7 %. Bei den Leichtverletzten ist dagegen ein Rückgang von 3,3 % (2017: 404, 2016: 418) festzustellen.

Die Langzeitentwicklung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 - 2016 mit 522 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 - 2016 und 2007 - 2011 mit 511 bzw. 534 liegt.



Unfallrisiko „Pedelec“

Die Verkehrsbeteiligungsart „**Pedelec**“ wurde zum 1. Januar 2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen.

Bei den Pedelecs im Sinne des § 1 Abs. 3 StVG handelt es sich im Gegensatz zu den E-Bikes (Seite 51), die als motorisierte Krafträder gelten, um Fahrräder. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 52.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart Pedelec betrug im Jahr 2017 5,7 % am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit Rad Fahrenden.

In den Vorjahren betrug der Anteil:

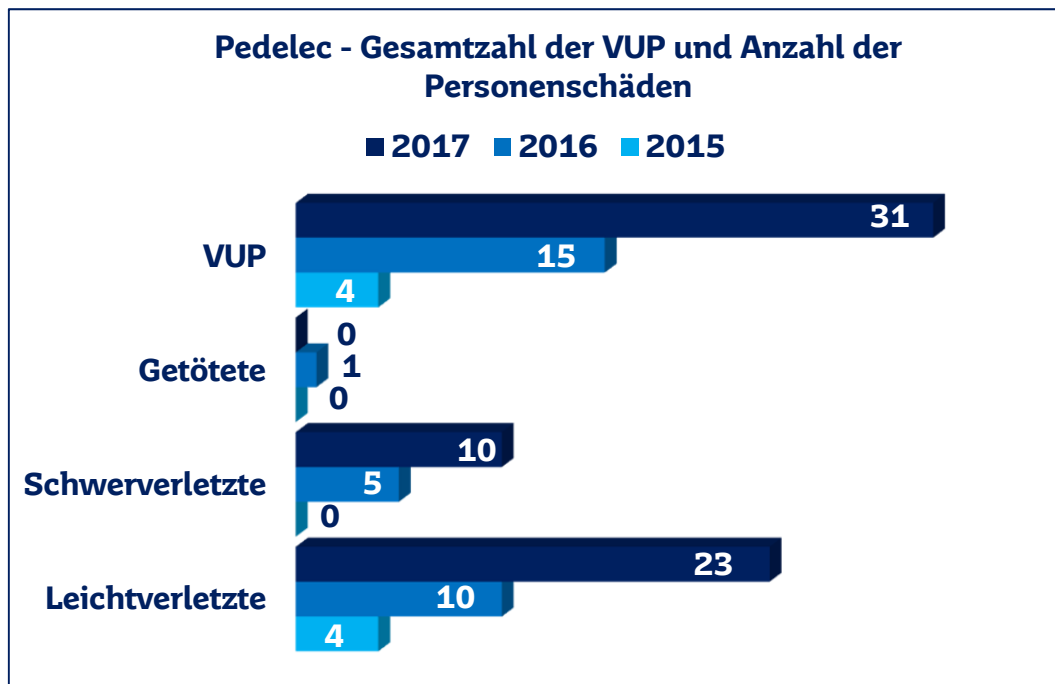
- 1,4 % im Jahr 2014
- 0,7 % im Jahr 2015
- 2,8 % im Jahr 2016

Die folgende Grafik verdeutlicht den kontinuierlichen Anstieg der Gesamtzahlen der VUP mit Beteiligung von Pedelec. Im Jahr 2017 ereigneten sich doppelt so viele VUP wie im Jahr 2016, gegenüber dem Jahr 2015 hat sich die Gesamtzahl annähernd verachtacht.

Im Jahr 2017 ist kein/e Nutzerin oder Nutzer eines Pedelec getötet worden (2016: 1). Bei der Anzahl der Schwerverletzten ist ein Anstieg um 100 % (2017: 10, 2016: 5) festzustellen. Bei der Anzahl der Leichtverletzten ist im Jahr 2017



mit 23 Leichtverletzten eine deutliche Steigerung um 130 % gegenüber dem Jahr 2016 mit zehn Leichtverletzten erkennbar.



Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“

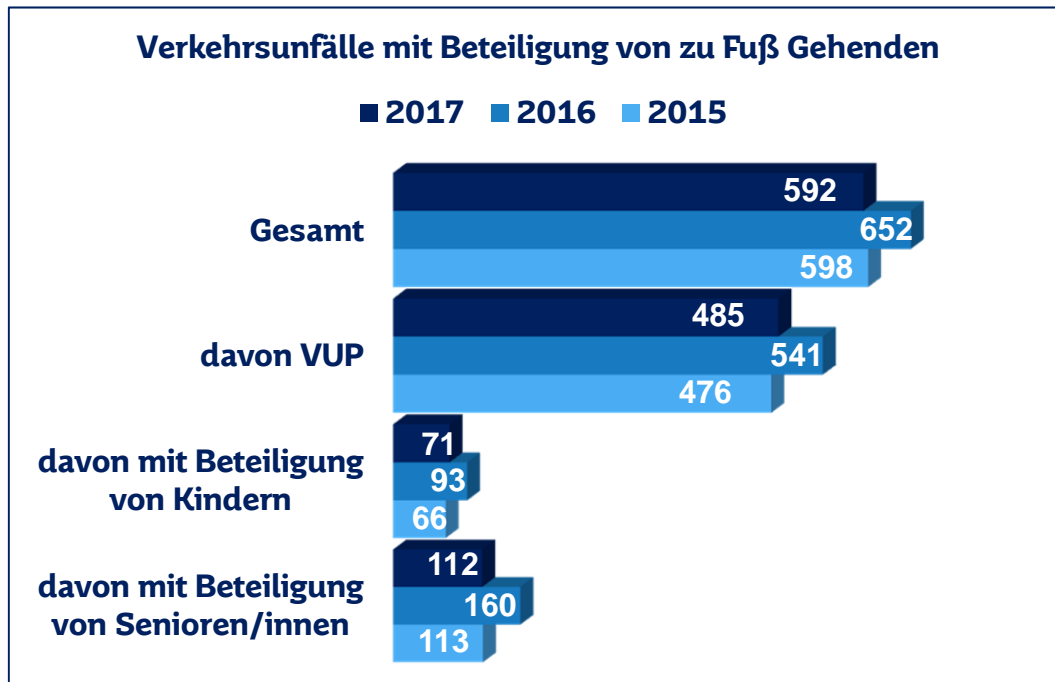
Die Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik des Jahres 2017 weist bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit „zu Fuß Gehenden“ einen Rückgang um 9,2 % gegenüber dem Vorjahr aus (2017: 592, 2016: 652).

Ein noch größerer Rückgang um 10,4 % ist bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit Beteiligung zu Fuß Gehender zu verzeichnen (2017: 485, 2016: 541).

Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit zu Fuß Gehenden unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren weist die PVS, nach dem Anstieg von 41,6 % im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr, im Jahr 2017 einen Rückgang von 30,0 % gegenüber 2016 (2017: 112, 2016: 160) aus.

Auffällig ist die Altersgruppe der „Generation 75+“, die bei 67 % dieser 112 Personenschadensunfälle als Unfallbeteiligte polizeilich festgestellt wurde.

Ebenfalls deutlich mit 23,7 % ist die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden bei Verkehrsunfällen mit zu Fuß Gehenden unter Beteiligung von Kindern zurückgegangen (2017: 71, 2016: 93).



Bei der Gesamtzahl der verunglückten zu Fuß Gehenden ist im Jahr 2017 ein Rückgang von 11,8 % gegenüber dem Jahr 2016 (2017: 478, 2016: 542) zu erkennen.

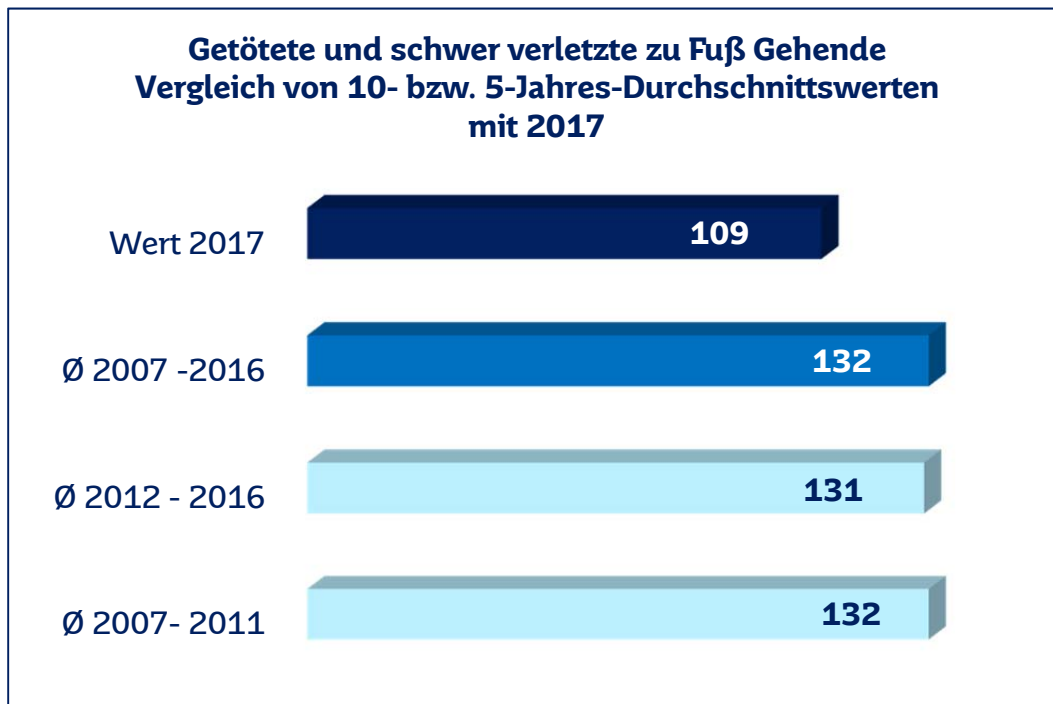
Im Jahr 2017 wurden elf Menschen als zu Fuß Gehende im öffentlichen Verkehrsraum bei Verkehrsunfällen tödlich verletzt, dies ist im Vergleich zum Jahr 2016 mit sechs Getöteten ein Anstieg um 83,3 %.

Die Analyse der Verkehrsunfälle mit getöteten zu Fuß Gehenden ergab u. a.:

- Sechs Getötete waren Angehörige der Generation „65+“.
- Vier unter alkoholischer Beeinflussung stehende Getötete erlitten tödliche Verletzungen bei einem Konflikt mit einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs beim Überqueren der Fahrbahn bzw. auf der Fahrbahn liegend.
- Drei Getötete befanden sich unmittelbar seitlich vor einem an-fahrenden oder einfahrenden bzw. neben einem rangierenden Nutzfahrzeug in einem für den Fahrzeugführer nicht oder nur schwer einzusehenden Bereich.

98 schwer verletzte zu Fuß Gehende in 2017 bedeuten gegenüber 2016 mit 113 Schwerverletzten einen Rückgang von 13,3 %. Bei den Leichtverletzten ist ein Rückgang von 12,8 % (2017: 369, 2016: 423) festzustellen.

Die Langzeitbetrachtung der schweren Folgen bei den zu Fuß Gehenden zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2017 unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2007 bis 2016 sowie den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2007 bis 2011 und 2012 bis 2016 liegt.



Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2017

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 Berechnungsmodell¹⁰ (BASt-Sätze aus 2015, veröffentlicht November 2016) ergeben sich für das Saarland im Jahr 2017 folgende Unfallkosten (die Gesamtkosten aus dem Jahr 2016 wurden an die aktualisierten Kostensätze angepasst):

Personenschadenskosten je verunglückter Person			
	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
Getötete	44	1.191.397	52.421.468
Schwerverletzte (SV)	716	123.510	88.433.160
Leichtverletzte (LV)	4.130	5.139	21.224.070
		2017	162.078.698
		2016	153.469.801
Sachschadenskosten je Unfall			
	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
VU mit Getöteten	41	48.495	1.988.295
VU mit SV	645	22.756	14.677.620
VU mit LV	3.085	14.919	46.025.115
VU schwerer Sachschaden	1.254	22.369	28.050.726
sonstige Alkohol-VU	240	6.208	1.489.920
VU leichter Sachschaden	29.597	6.208	183.738.176
		2017	275.969.852
		2016	279.876.450
Gesamtunfallkosten			
		2017	438.048.550
		2016	433.346.251

Orientiert an den von der Bundesanstalt für Straßenwesen aktualisierten Kostensätzen lässt sich der volkswirtschaftliche Schaden durch das polizeilich registrierte Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2017 auf **438,0 Mio. EUR** beziffern.



Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen

Am 1. Januar 2017 waren im Saarland bei einem Bevölkerungsstand von 996.651³ Menschen 738.769⁵ Kraftfahrzeuge, davon 622.819⁵ PKW, zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Durch die veränderten Bevölkerungsgrößen und geänderten Fahrzeugbestände bedingt, liegen die Motorisierungsraten von 741⁵ Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohner für das Saarland und 673⁴ für Deutschland über den Werten der Vorjahre. Die PKW-Dichte im Saarland übersteigt mit 625⁵ PKW pro 1.000 Einwohner deutlich den bundesdeutschen Durchschnittswert von 555⁴. Als zweithäufigste Fahrzeugart sind im Saarland 59.831⁵ Krafträder zugelassen.

**Einwohnerzahlen und Kfz-Bestand/-Dichte im SAARLAND
nach Landkreisen und Vergleich mit BUND
(Stand: 1. Januar 2017)**

	Einwohner	zugelassene Kraftfahrzeuge	Kfz./1.000 Einwohner	Überörtliche Straßen in km	Kfz./km Straße
BUND	82.521.653²	55.568.268⁴	673	229.974⁷	242
SAARLAND	996.651³	738.769⁵	741	2048⁷	361
Saarland intern					
Regionalverband Saarbrücken	329.593⁸	218.737⁵	664		
Merzig-Wadern	103.908⁸	83.823⁵	807		
Neunkirchen	133.984⁸	98.812⁵	737		
Saarlouis	196.609⁸	151.753⁵	772		
Saarpfalz-Kreis	144.100⁸	112.856⁵	783		
St. Wendel	88.457⁸	72.788⁵	823		

Das Saarland weist zum 1. Januar 2017 ein überörtliches Straßennetz von insgesamt 2.048⁷ 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 2.048⁷ km) entfallen im Saarland 361⁵ Kraftfahrzeuge – bundesweit dagegen nur 242⁴.



Endnoten

- 1 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Dez. 2017: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2017 –
- 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 2016 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
5.1 Verkehrsunfälle	Unfälle ohne bzw. mit Verdacht einer geringfügigen Ordnungswidrigkeit (Verwarnungstatbestand)



Landespolizeipräsidentium 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 01. Februar 2018

