



**Polizeiliche
Verkehrsunfall-
Statistik
2018
SAARLAND**



Inhaltsverzeichnis

Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2018 in Kürze	3
Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland.....	10
Verunglückte bei Verkehrsunfällen	13
- Getötete bei Verkehrsunfällen.....	15
- Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen	17
- Verkehrsunfälle mit schweren Folgen.....	19
- Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen	20
Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen	22
Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP)	26
Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	29
- Gesamtzahl der VUP	29
- VUP innerhalb geschlossener Ortschaften.....	30
- VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB)	30
- VUP auf BAB im Saarland.....	31
Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	33
Besondere Risikogruppen	37
- Unfallrisiko „Kinder“	37
- Unfallrisiko „Junge Fahrer“	40
„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher	41
- Unfallrisiko „Generation 65+“	44
- Unfallrisiko „Generation 75+“	47
- Unfallrisiko „Motorisiertes Kraftrad“	50
Unfallrisiko – „S-Pedelec“ („E-Bike“)	53
- Unfallrisiko „Rad Fahrende“	54
Unfallrisiko „Pedelec“	57
- Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“	58
Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2018	61
Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen.....	62
Unfalluhr für das Saarland.....	64
Endnoten.....	65
Abkürzungen/Erläuterungen	66
Impressum.....	67



Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2018 in Kürze
Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)

❖ **Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) leicht zurückgegangen** - Seite 10

polizeilich registrierte VU

2018: 34.521 = - 1,0 % BUND: + 1,0 %¹
 2017: 34.862

Durchschnitt 2008-2017: 32.225

Durchschnitt 2008-2012: 30.988

Durchschnitt 2013-2017: 33.463

❖ **Anstieg bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP)** - Seite 10

polizeilich registrierte VUP

2018: 3.877 = + 2,9 % BUND: + 1,8 %¹
 2017: 3.769

Durchschnitt 2008-2017: 4.154

Durchschnitt 2008-2012: 4.301

Durchschnitt 2013-2017: 4.006

❖ **Mehr Verunglückte bei Verkehrsunfällen** - Seite 13

Verunglückte bei VUP

2018: 5.001 = + 2,3 % BUND: + 1,7 %¹
 2017: 4.890

Durchschnitt 2008-2017: 5.442

Durchschnitt 2008-2012: 5.663

Durchschnitt 2013-2017: 5.221

Häufigkeitszahl Verunglückte (Verunglückte pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2018: 503³ 2017: 491

Bund 2018: 483^{1,2} 2017: 479

❖ **Weniger Getötete bei Verkehrsunfällen** - Seite 15

bei VU getötete Personen

2018: 35 = - 20,5 % BUND: + 1,6 %¹
 2017: 44

Durchschnitt 2008-2017: 39

Durchschnitt 2008-2012: 42

Durchschnitt 2013-2017: 35



Häufigkeitszahl Getötete (Verkehrstote pro 100.000 Einwohner)

Saarland	2018:	3,5³	2017:	4,4
Bund	2018:	3,9^{1,2}	2017:	3,9

❖ **Mehr Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen** - Seite 17

Schwerverletzte bei VU

2018:	747	=	+ 4,3 %	BUND:	+ 0,4 % ¹
2017:	716				

Durchschnitt 2008-2017:	708
Durchschnitt 2008-2012:	702
Durchschnitt 2013-2017:	713

Häufigkeitszahl Schwerverletzte (Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner)

Saarland	2018:	75,1³	2017:	71,8
Bund	2018:	80,6^{1,2}	2017:	80,9 ¹

❖ **Anstieg der schweren Folgen bei Verkehrsunfällen im Saarland** - Seite 19

Schwere Folgen bei VU

2018:	782	=	+ 2,9 %	BUND:	+ 0,4 % ¹
2017:	760				

Durchschnitt 2008-2017:	746
Durchschnitt 2008-2012:	744
Durchschnitt 2013-2017:	749

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

Saarland	2018:	78,7³	2017:	76,3
Bund	2018:	84,5^{1,2}	2017:	84,8 ¹

❖ **Anstieg bei der Anzahl der Leichtverletzten** - Seite 20

Leichtverletzte bei VU

2018:	4.219	=	+ 2,2 %	BUND:	+ 1,9 % ¹
2017:	4.130				

Durchschnitt 2008-2017:	4.696
Durchschnitt 2008-2012:	4.919
Durchschnitt 2013-2017:	4.472

Häufigkeitszahl Leichtverletzte (Leichtverletzte pro 100.000 Einwohner)

Saarland	2018:	424³	2017:	414
Bund	2018:	399^{1,2}	2017:	394 ¹

❖ **Rückgang bei der Gesamtzahl der VU und Anstieg der VUP auf den Bundesautobahnen (BAB) im Saarland** - Seite 22

Polizeilich registrierte VU

2018: **2.718** = - 2,8 %
2017: 2.795

Durchschnitt 2008-2017: 2.709

Durchschnitt 2008-2012: 2.654

Durchschnitt 2013-2017: 2.763

Polizeilich registrierte VUP

2018: **368** = + 7,0 % BUND: ± 0,0 %
2017: 344

Durchschnitt 2008-2017: 359

Durchschnitt 2008-2012: 362

Durchschnitt 2013-2017: 357

❖ **Zahl der Getöteten bei VUP auf den BAB gleichgeblieben – mehr Schwer- und Leichtverletzte** - Seite 22

Getötete bei BAB-VU

2018: **4** = ± 0,0 % BUND: + 8,0 %¹
2017: 4

Durchschnitt 2008-2017: 4

Durchschnitt 2008-2012: 5

Durchschnitt 2013-2017: 3

Schwerverletzte bei BAB-VU

2018: **73** = + 19,7 %
2017: 61

Durchschnitt 2008-2017: 58

Durchschnitt 2008-2012: 54

Durchschnitt 2013-2017: 62

Leichtverletzte bei BAB-VU

2018: **467** = + 6,4 %
2017: 439

Durchschnitt 2008-2017: 458

Durchschnitt 2008-2012: 468

Durchschnitt 2013-2017: 447

❖ **Anstieg der „Jungen Fahrer“ als Verursacher von VUP** - Seite 26

Mit 18,8 % liegt der Verursacheranteil der „Jungen Fahrer“ an VUP über dem Wert des Jahres 2017 mit 17,4 %. Erstmals sind sie in der Beteiligungsart „PKW“ nicht mehr die am stärksten vertretene Altersgruppe.



❖ **Hauptunfallursachen bei Gesamtzahl der VUP unverändert** - Seite 29

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

❖ **Unfallursachen „Vorfahrt/Vorrang“ und „Abbiegen/Wenden/ Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ sind die Hauptunfallursachen bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft** - Seite 30

Auch bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft bleiben „Vorfahrt/ Vorrang“ und „Abbiegen/ Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ die am häufigsten registrierten Unfallursachen.

❖ **Unfallursache „Geschwindigkeit“ bleibt die Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB)** - Seite 30

Mit 23,3 % ist nicht angepasste Geschwindigkeit die dominierende Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB).

❖ **„Geschwindigkeit“ und „Abstand“ sind die Hauptunfallursachen bei VUP auf den BAB** - Seite 31

Auffällig mit einem Anteil von 28,3 % bzw. 25,8 % sind nicht angepasste Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand als Hauptunfallursachen bei VUP auf den saarländischen Bundesautobahnen.

❖ **Alkoholunfälle – Rückgang bei der Gesamtzahl der VU, der VUP und der „Schweren Folgen“** - Seite 33

VU mit Ursache Alkohol

2018: **734** = - 6,6 %
2017: 786

Durchschnitt 2008-2017: 760
Durchschnitt 2008-2012: 798
Durchschnitt 2013-2017: 723

VUP mit Ursache Alkohol

2018: **247** = - 13,9 % BUND: + 1,0¹ %
2017: 287

Durchschnitt 2008-2017: 270
Durchschnitt 2008-2012: 290
Durchschnitt 2013-2017: 249



Schwere Folgen (Getötete + SV) bei Alkohol-VU

2018: **83** = - 18,6 %
2017: 102

- ❖ „Kinder“ - Ein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet, Anstieg bei den Schwerverletzten, mehr Verunglückte insgesamt - Seite 37

Getötete Kinder

2018: **1** = ± 0,0 % BUND: + 30,0 %¹
2017: 1

Schwer verletzte Kinder

2018: **47** = + 23,7 %
2017: 38

Verunglückte Kinder

2018: **349** = + 1,5 % (163 als Mitfahrende = 46,7 %)
2017: 344 (156 als Mitfahrende = 45,3 %)

- ❖ „Junge Fahrer“ - Anzahl der Getöteten gesunken, Anzahl der Schwerverletzten gestiegen, Verunglücktenzahl auf Vorjahresniveau - Seite 40

Getötete „Junge Fahrer“

2018: **2** = - 50 % BUND: - 2,0 %¹
2017: 4

Schwer verletzte „Junge Fahrer“

2018: **108** = + 8,0 %
2017: 100

Verunglückte „Junge Fahrer“

2018: **847** = + 0,4 %
2017: 844

- ❖ „Generation 65+“ - Anstieg bei der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten, mehr Verunglückte insgesamt - Seite 44

Getötete Seniorinnen und Senioren

2018: **17** = + 54,5 % BUND: + 3,0 %¹
2017: 11

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

2018: **144** = + 27,4 %
2017: 113

Verunglückte Seniorinnen und Senioren

2018: **603** = + 5,2 %
2017: 573



❖ „Generation 75+“ - Anstieg bei der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten, weniger Verunglückte insgesamt - Seite 47

Getötete Seniorinnen und Senioren

2018: **10** = + 25 %

2017: 8

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

2018: **72** = + 2,9 %

2017: 70

Verunglückte Seniorinnen und Senioren

2018: **294** = - 4,2 %

2017: 307

❖ **Motorisiertes Kraftrad - Rückgang bei der Anzahl der Getöteten, mehr Schwerverletzte, weniger Verunglückte insgesamt** - Seite 50

Getötete motorisiertes Kraftrad Nutzende

2018: **5** = - 50,0 %

2017: 10

Schwer verletzte motorisiertes Kraftrad Nutzende

2018: **172** = + 21,1 %

2017: 142

Verunglückte motorisiertes Kraftrad Nutzende

2018: **550** = - 1,3 %

2017: 557

❖ **Rad Fahrende – Anzahl der Getöteten auf Vorjahresniveau, weniger Schwerverletzte, mehr Verunglückte insgesamt** - Seite 54

Getötete Rad Fahrende

2018: **3** = ± 0,0 % BUND: + 13,0 %¹

2017: 3

Schwer verletzte Rad Fahrende

2018: **114** = - 12,3 %

2017: 130

Verunglückte Rad Fahrende

2018: **581** = + 8,2 %

2017: 537



❖ **Zu Fuß Gehende – Anstieg bei der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten, mehr Verunglückte insgesamt** - Seite 58

Getötete zu Fuß Gehende

2018: **12** = + 9,1 % BUND: - 7,0 %¹
 2017: 11

Schwer verletzte zu Fuß Gehende

2018: **125** = + 27,6 %
 2017: 98

Verunglückte zu Fuß Gehende

2018: **498** = + 4,2 %
 2017: 478

❖ **Weiterhin hohe volkswirtschaftliche Schäden durch Verkehrsunfälle**
 - Seite 61

2018: **426,7 Millionen Euro**¹⁰
 2017: 432,9 Millionen Euro¹⁰

❖ **Motorisierungsrate Saarland – Bund** - Seite 62

Saarland: Bevölkerung am 1.1.2018: 0,994 Millionen³
 Kfz-Bestand am 1.1.2018: 0,747 Millionen⁵

Deutschland: Bevölkerung am 1.1.2018: 82,792 Millionen²
 Kfz-Bestand am 1.1.2018: 56,459 Millionen⁴

Motorisierungsrate (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)

Saarland	2018: 752	2017: 741
Bund	2018: 682	2017: 673

Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland

		2018	2017	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	34.521	34.862	-341	-1,0
	MIT NUR SACHSCHADEN	30.644	31.093	-449	-1,4
	MIT PERSONENSCHADEN	3.877	3.769	108	2,9
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	5.001	4.890	111	2,3
	GETÖTETE	35	44	-9	-20,5
	SCHWERVERLETZTE	747	716	31	4,3
	LEICHTVERLETZTE	4.219	4.130	89	2,2
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	8.315	8.393	-78	-0,9

Bei der Gesamtzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle im Saarland ist mit insgesamt 34.521 Verkehrsunfällen im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017 mit 34.862 Verkehrsunfällen ein Rückgang von 1,0 % erkennbar. Für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wird ein Anstieg um 1,0 %¹ prognostiziert.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) ist im Saarland im Jahr 2018 um 2,9 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen (2018: 3.877, 2017: 3.769). Bundesweit wird ein Anstieg um 1,8 %¹ erwartet.

Die Gesamtzahl der Verunglückten stieg im Saarland im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017 um 2,3 % (2018: 5.001, 2017: 4.890). Dieser Anstieg liegt über dem für Deutschland erwarteten Anstieg um 1,7 %¹.

Bei der Gesamtzahl der Getöteten wird nach dem Anstieg im Jahr 2017 um 29,4 % (2017: 44, 2016: 34) in der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik (PVS) 2018 ein Rückgang von 20,5 % (2018: 35, 2017: 44) erkennbar.



Für das Bundesgebiet wird nach teilweise deutlichen Rückgängen in den Vorjahren ein Anstieg um 1,6 %¹ vorhergesagt.

Der Anstieg um 4,3 % bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten liegt im Saarland (2018: 747, 2017: 716) über dem bundesweit erwarteten Anstieg um 0,4 %¹.

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten stieg im Saarland um 2,2 % (2018: 4.219, 2017: 4.130) und liegt damit leicht über dem bundesweit erwarteten Anstieg um 1,9 %¹. Trotz des Anstieges ist der Wert des Jahres 2018 der zweitniedrigste Wert seit dem Jahr 1997.

Für die Betrachtung der PVS des Jahres 2018 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.

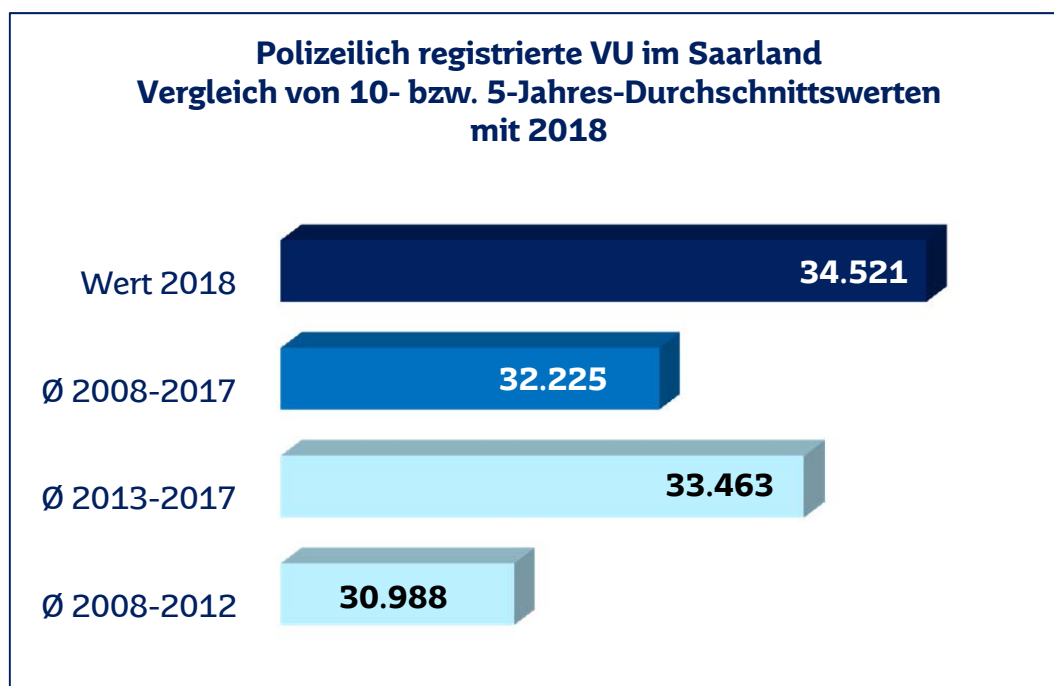
Dieser Bericht enthält daher auch 5- und 10-Jahresbetrachtungen von

- Verkehrsunfällen und Verkehrsunfällen mit Personenschaden,
- Verunglückten insgesamt,
- Getöteten, Schwer – und Leichtverletzten bei Verkehrsunfällen,
- Schwere Folgen bei Verkehrsunfällen,
- Verkehrsunfällen auf BAB 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 insgesamt und in ausgewählten Beteiligungsarten,
- verunglückten „Junge Fahrer“ und Schwere Folgen bei „Junge Fahrer“,
- verunglückten Seniorinnen und Senioren der „Generation 65+“,
- verunglückten Seniorinnen und Senioren der „Generation 75+“,

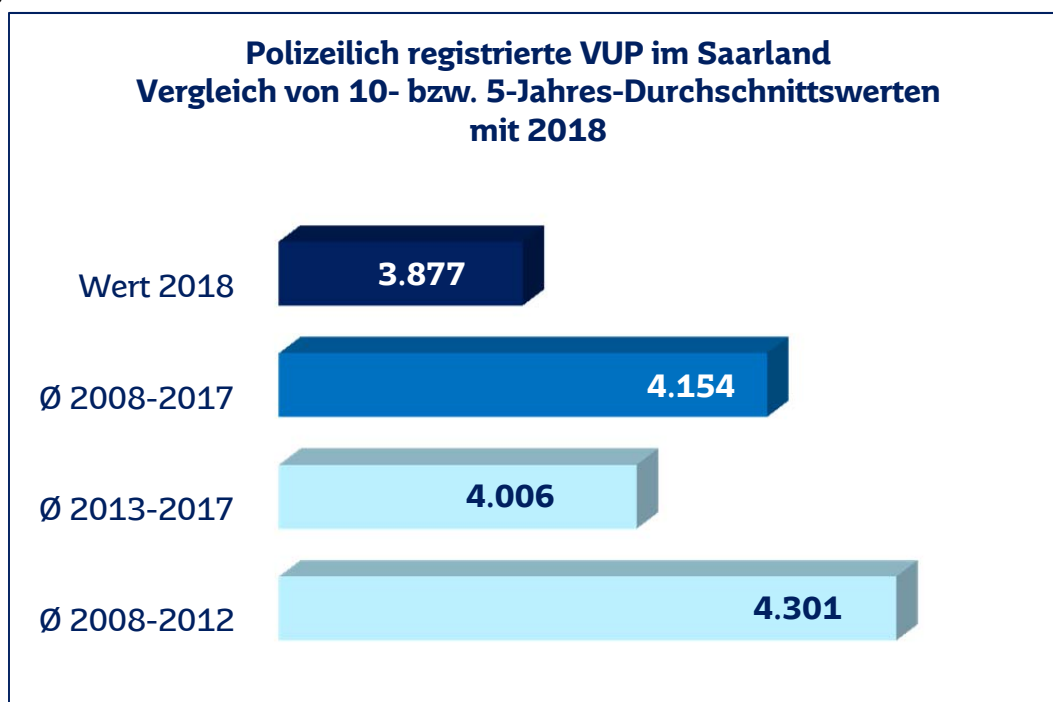


- Verkehrsunfällen insgesamt und VUP mit Beteiligung motorisierter Kraft-
räder,
- Verunglückten insgesamt bei VUP mit motorisierten Krafträdern und
verunglückten Nutzerinnen und Nutzern von motorisierten Krafträdern,
- Verkehrsunfällen insgesamt und VUP mit Beteiligung Rad Fahrender,
- Verunglückten insgesamt bei VUP mit Rad Fahrenden und verunglückte
Rad Fahrende,
- Verkehrsunfällen insgesamt und VUP mit Beteiligung von zu Fuß Ge-
henden und
- Verunglückten zu Fuß Gehenden.

Die im Jahre 2018 von der Polizei erfassten 34.521 Verkehrsunfälle im Saar-
land liegen über den Durchschnittswerten aller Langzeitbetrachtungen. Der
hohe Wert resultiert in erster Linie aus sog. **5.1-Verkehrsunfällen** (insgesamt
19.459), bei denen Sachschaden entstanden ist und keine oder eine geringfü-
gige Ordnungswidrigkeit zugrunde lag.

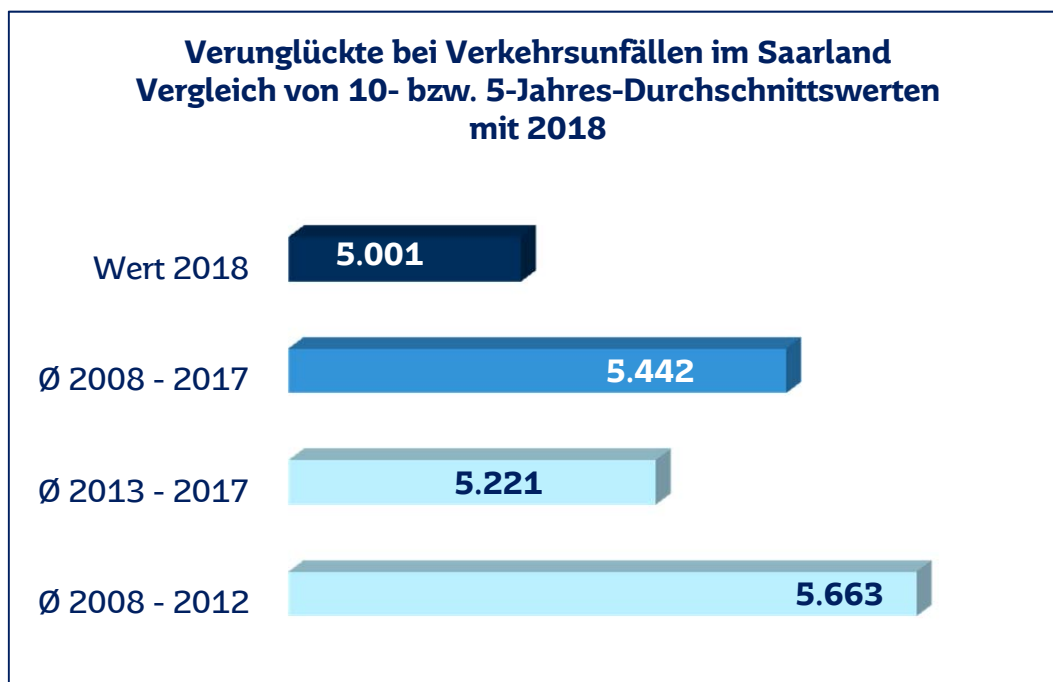


Die folgende Langzeitbetrachtung der VUP zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 4.154 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 4.006 bzw. 4.301 liegt.

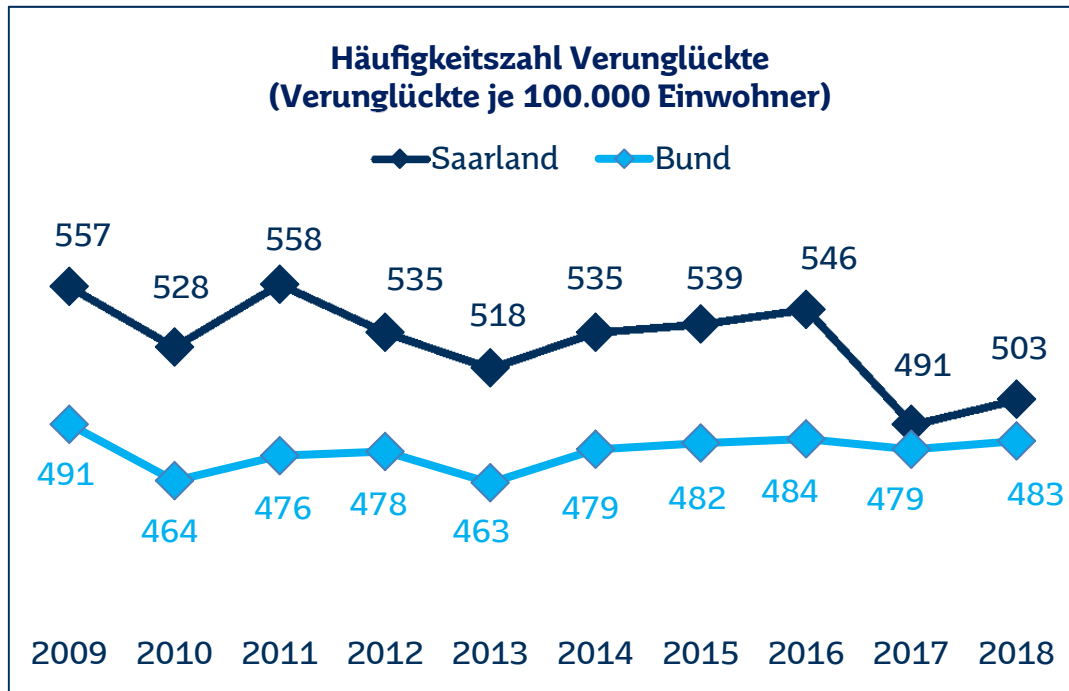


Verunglückte bei Verkehrsunfällen

Bei der Gesamtzahl der Verunglückten liegt der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 5.442 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 mit 5.221 und 2008 - 2012 mit 5.663.



Die Häufigkeitszahl „Verunglückte“ (Getötete und Verletzte je 100.000 Einwohner) stieg im Saarland von 491 im Jahr 2017 auf 503³ im Jahr 2018. Der Bundesdurchschnitt stieg im gleichen Zeitraum von 479 auf 483^{1,2}.

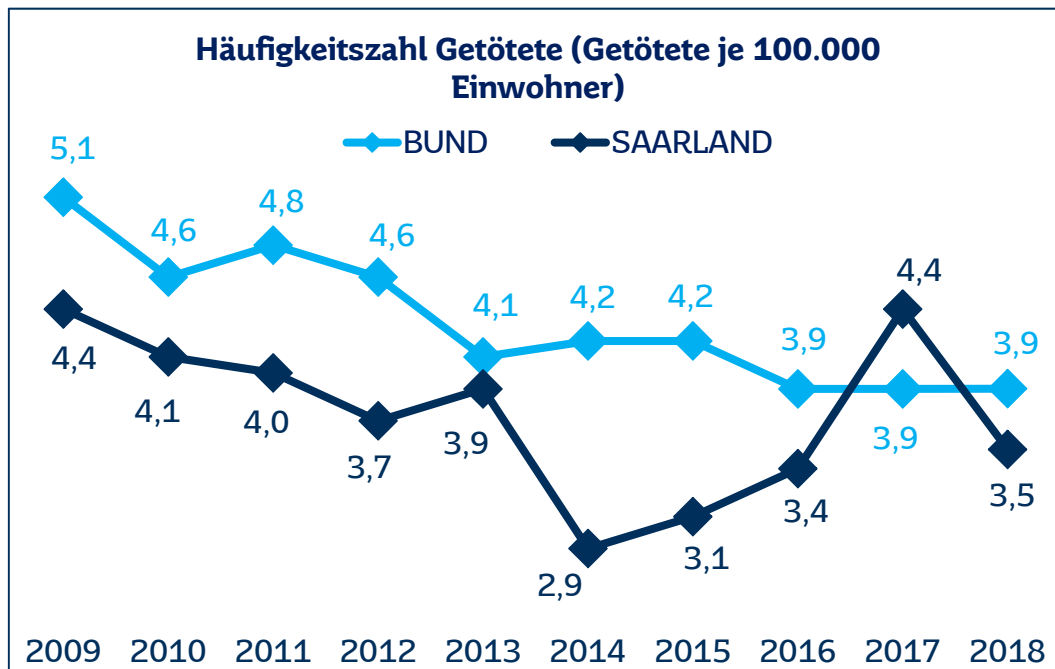


Getötete bei Verkehrsunfällen

Bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr wurden im Jahr 2018 im Saarland 35 Menschen getötet.

Nach dem Anstieg im Jahr 2017 um 29,4 % gegenüber 2016 (2017: 44, 2016: 34), bedeutet die Gesamtzahl von 35 Getöteten im Jahr 2018 einen Rückgang von 20,5 % gegenüber dem Vorjahr. Es ist der viertniedrigste Wert seit Beginn der statistischen Erfassung. Die Anzahl der Verkehrstoten wird im Bundesgebiet nach deutlichen Rückgängen in den Vorjahren im Jahr 2018 um 1,6 %¹ ansteigen.

Die Darstellung der Häufigkeitszahl „Getötete“ zeigt, dass das Saarland mit 3,5 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner³ wieder unter dem bundesdeutschen Durchschnittswert von 3,9^{1,2} Verkehrstoten liegt.



Die Tabelle „Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung“ zeigt im Bereich der Risikogruppe „Motorisiertes Kraftrad“ einen deutlichen Rückgang (2018: 5 Getötete, 2017: 10 Getötete).

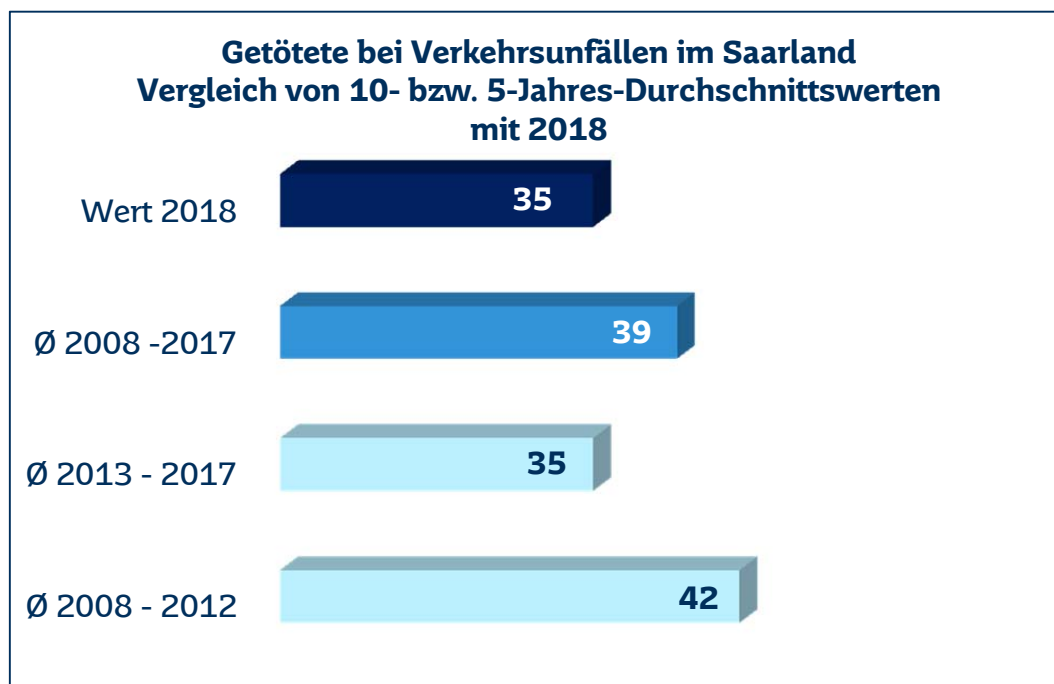
Ebenso ist für die „PKW-Nutzer/innen“ ein Rückgang (2018: 15, 2017: 17) festzustellen.

Bei der Risikogruppe der „Zu Fuß Gehenden“ ist ein Anstieg ersichtlich (2018: 12, 2017: 11). Die Gesamtzahl von zwölf tödlich verletzten zu Fuß Gehenden ist der höchste Wert seit dem Jahr 2008.

Die Verkehrsbeteiligungsart „Rad Fahrende“ zeigt keine Veränderung zum Vorjahr. Bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr wurden im Jahr 2018 drei Rad Fahrende tödlich verletzt.

Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pkw	10	12	9	12	15	12
Lkw			1		1	
KOM						
Motorisiertes Kraftrad	9	5	9	11	10	5
Zu Fuß Gehende	9	7	7	6	11	12
Insassen	5	3	3		2	3
Rad Fahrende	5	2	2	5	3	3
Sonstige	1				2	
Summe	39	29	31	34	44	35

Die Langzeitbetrachtung der Gesamtzahlen der Getöteten zeigt, dass der 1-Jahres-Wert mit 35 Getöteten unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 39 Getöteten und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2012 mit 42 Getöteten liegt. Der 1-Jahres-Wert und der 5-Jahres-Durchschnittswert 2013 - 2017 liegen gleich auf.



Aus dem nachfolgenden Diagramm wird ersichtlich, dass im Saarland die Gesamtzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen mit nicht angepasster Geschwin-

digkeit im Zeitraum 2016 bis 2018 kontinuierlich angestiegen ist. Sechzehn Verkehrstote bei Verkehrsunfällen mit nicht angepasster Geschwindigkeit im Jahr 2018 bedeuten einen Anteil von 45,7 % an der Gesamtzahl der Getöteten.

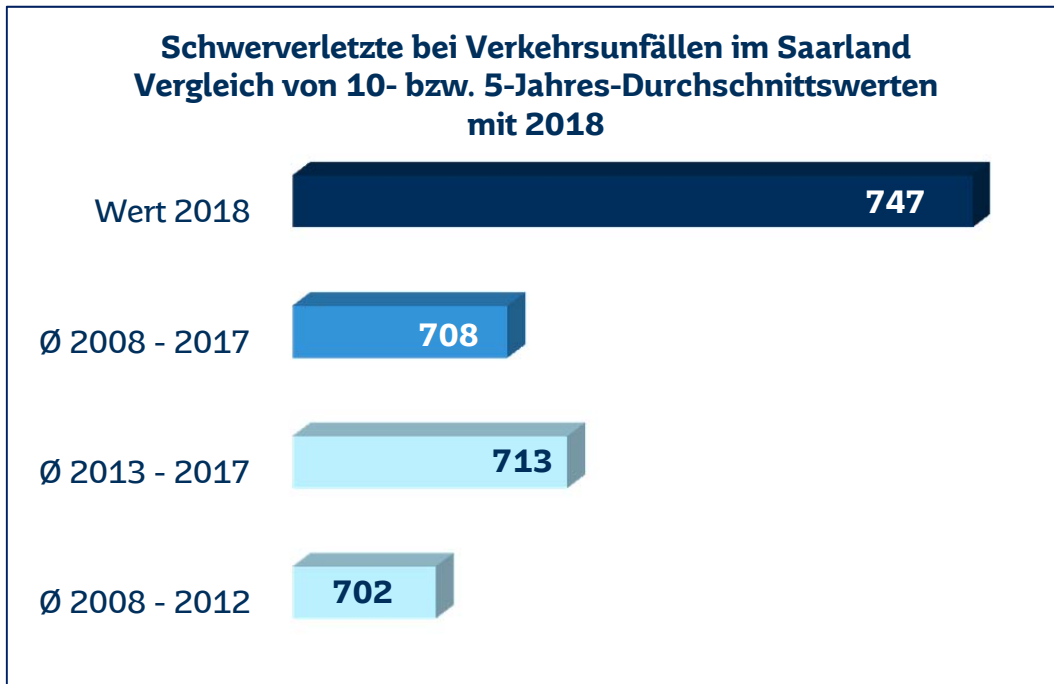
Im Jahr 2018 erlitten vier Menschen tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen, bei denen eine alkoholische Beeinflussung bei einem der Unfallbeteiligten festgestellt wurde. Weitere Analysen zu den „Alkoholunfällen“ finden sich ab Seite 33 der PVS.



Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen

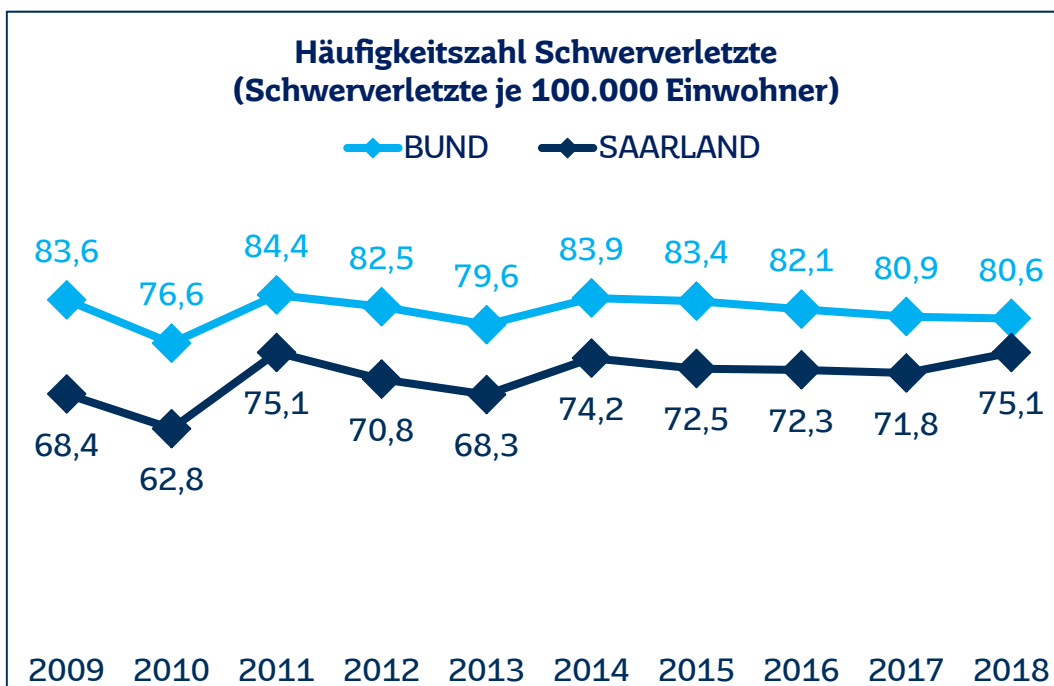
Der in der PVS ausgewiesene Anstieg um 4,3 % im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr (2017: 716) auf insgesamt 747 Schwerverletzte fällt deutlicher aus als der bundesweit erwartete Anstieg um 0,4 %¹. Die Gesamtzahl des Jahres 2018 ist der höchste Wert seit dem Jahr 2011 im Saarland.

Aus der Langzeitbetrachtung ist ersichtlich, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 708 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 mit 713 und 2008 - 2012 mit 702 liegt.



Die Häufigkeitszahl „Schwerverletzte“ liegt im Saarland mit 75,1 Schwerverletzten pro 100.000 Einwohner³ unter der Häufigkeitszahl des Bundes mit 80,6^{1,2}.

Die Zeitreihe zeigt die annähernd parallel verlaufende Entwicklung der saarländischen und bundesweiten Häufigkeitszahlen im Zeitraum 2009 bis 2017 und die Annäherung im Jahr 2018.

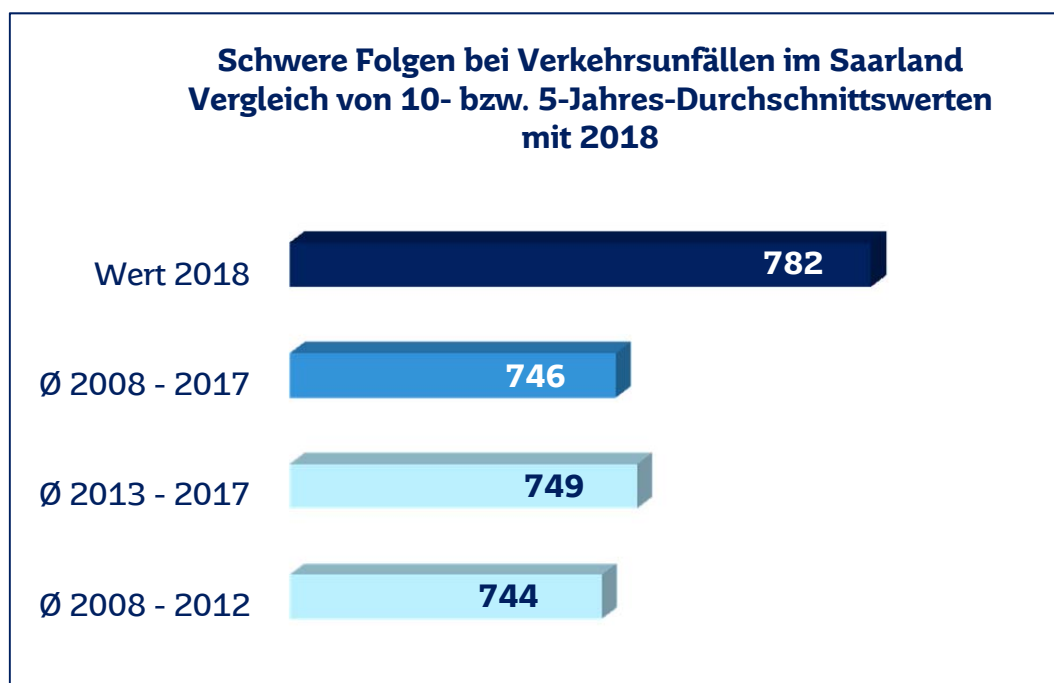


Verkehrsunfälle mit schweren Folgen

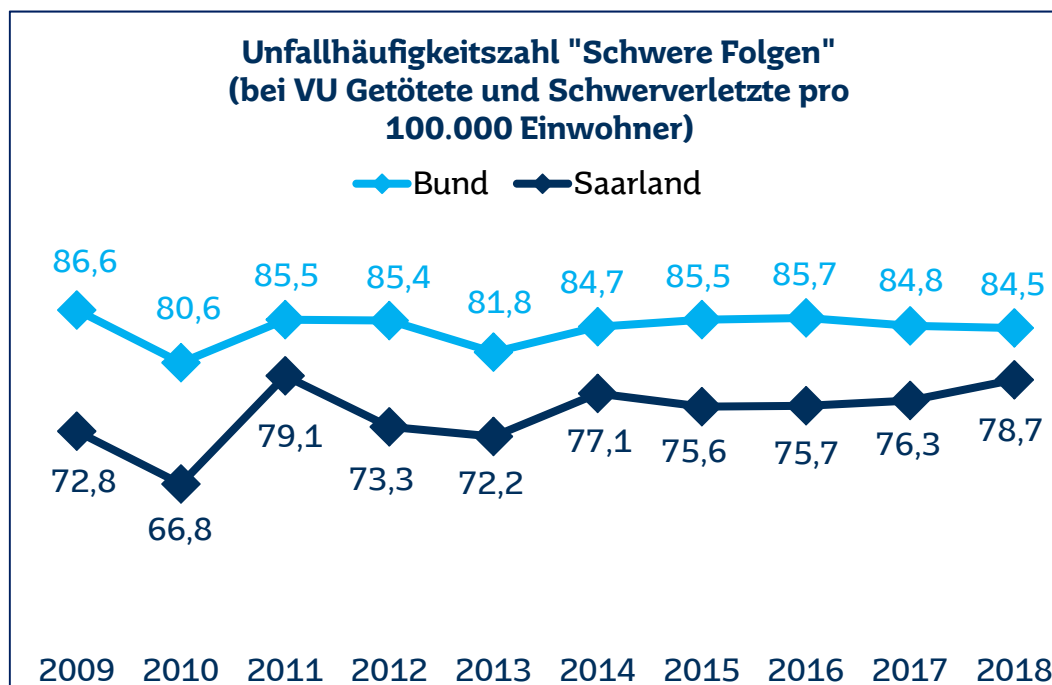
Unter dem Begriff „Verkehrsunfälle mit schweren Folgen“ sind Verkehrsunfälle zu verstehen, bei denen Menschen getötet oder schwer verletzt werden.

Im Jahr 2018 wurden im Saarland bei 689 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 35 Menschen getötet und 747 schwer verletzt (782 schwere Folgen). 2017 wurden bei 687 Verkehrsunfällen 44 Menschen getötet und 716 schwer verletzt (760 schwere Folgen). Bei den schweren Folgen ist im Jahr 2018 ein Anstieg um 2,9 % gegenüber dem Jahr 2017 zu verzeichnen.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 746 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 mit 749 und 2008 - 2012 mit 744 liegt.



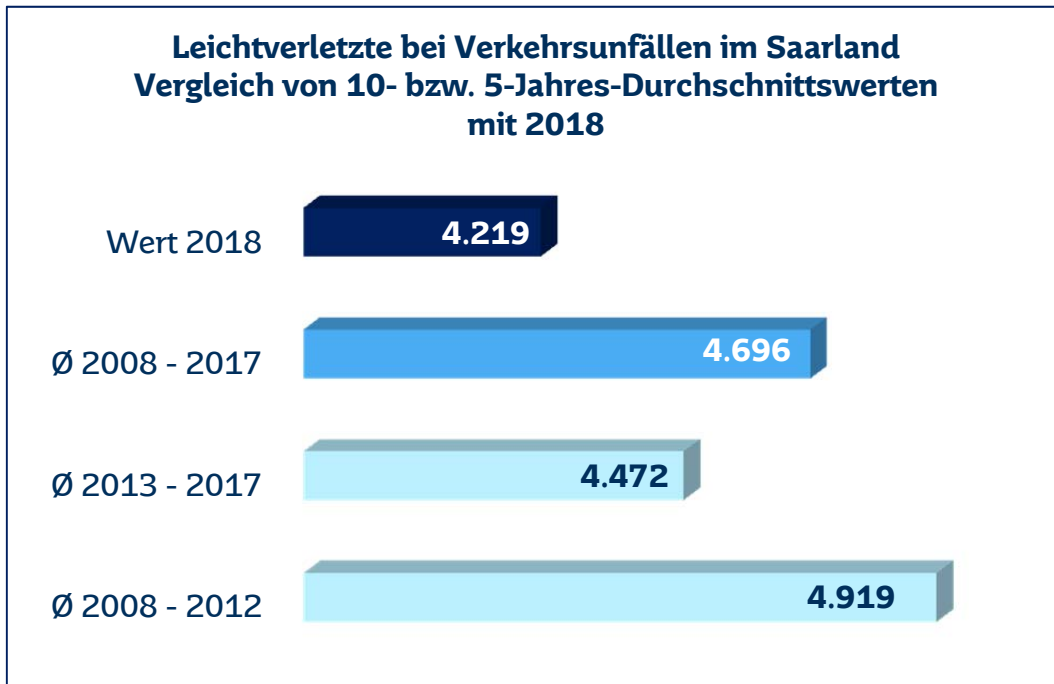
Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, liegt im Saarland weiterhin unter dem Risiko auf Bundesebene. Bei der Unfallhäufigkeitszahl „Schwere Folgen“ liegt das Saarland mit 78,7³ schweren Folgen pro 100.000 Einwohnern unter dem Bundesdurchschnitt von 84,5^{1,2}.



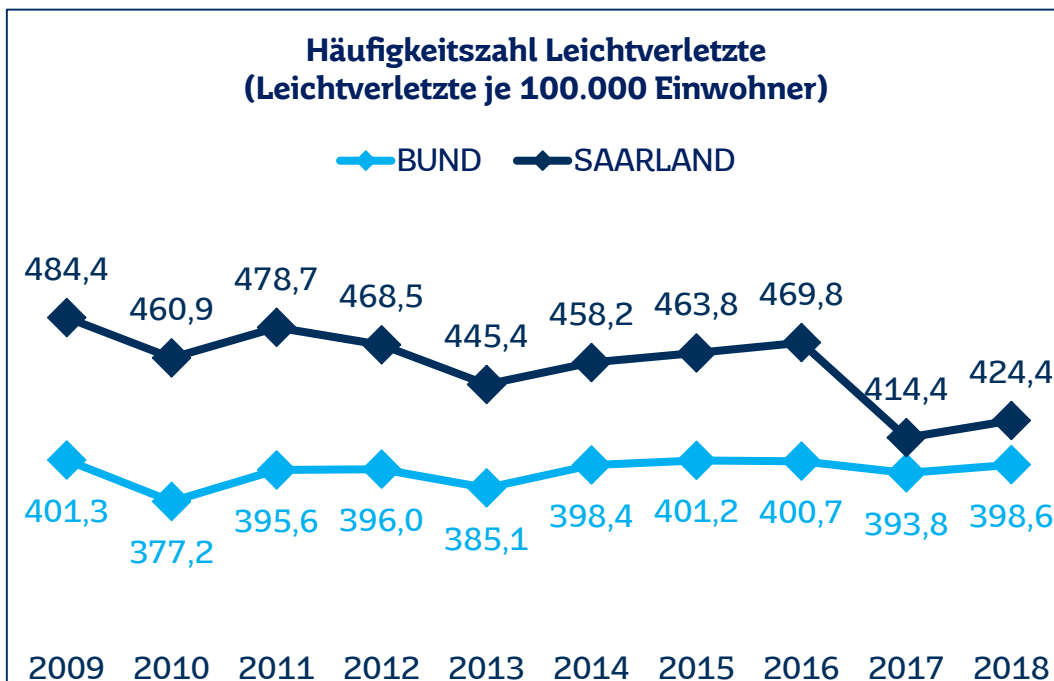
Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen

Im vergangenen Jahr wurden im Saarland 4.219 Personen bei Verkehrsunfällen leicht verletzt. Gegenüber dem Jahr 2017 mit 4.130 Leichtverletzten ist dies ein Anstieg um 2,2 %. Bundesweit wird bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ein Anstieg um 1,9 %¹ erwartet. Trotz des Anstieges ist die Gesamtzahl des Jahres 2018 der zweitniedrigste Wert seit dem Jahr 1997 im Saarland.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 4.696 und den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 mit 4.472 und 2008 - 2012 mit 4.919 liegt.



Die Langzeitbetrachtung macht deutlich, dass die Unfallhäufigkeitszahl „Leichtverletzte“ im Saarland mit 424,4³ pro 100.000 Einwohner weiterhin über der Häufigkeitszahl des Bundes mit 398,6^{1,2} liegt.

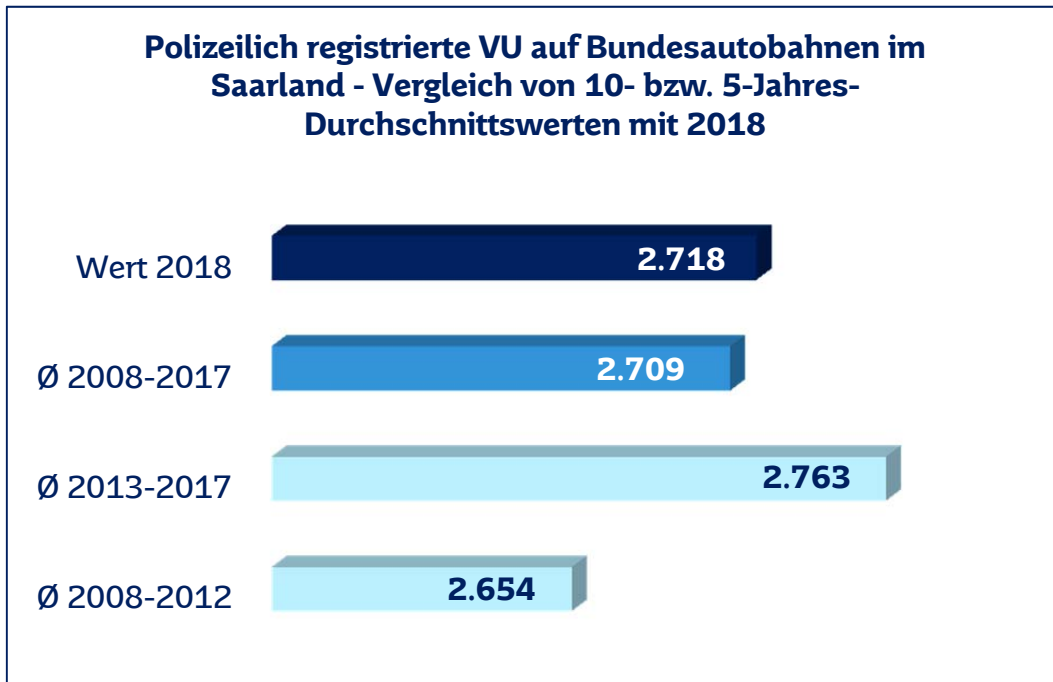


Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen

		2018	2017	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	2.718	2.795	-77	-2,8
	MIT NUR SACHSCHADEN	2.350	2.451	-101	-4,1
	MIT PERSONENSCHADEN	368	344	24	7,0
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	544	504	40	7,9
	GETÖTETE	4	4	0	0,0
	SCHWERVERLETZTE	73	61	12	19,7
	LEICHTVERLETZTE	467	439	28	6,4
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	553	565	-12	-2,1

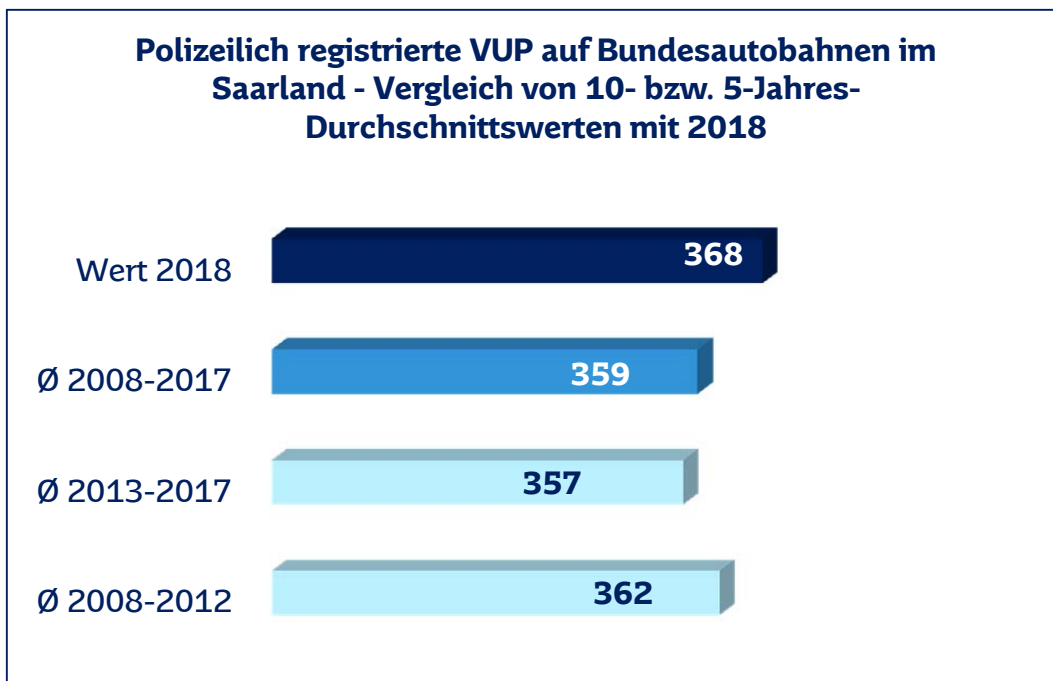
Bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen im Saarland ist nach einem Rückgang von 5,8 % im Jahr 2017 gegenüber 2016 auch im vergangenen Jahr ein Rückgang von 2,8 % gegenüber dem Vorjahr festzustellen.

Trotz des Rückganges liegt der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 2.709 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2012 mit 2.654. Im Gegensatz zur PVS 2017 liegt der Jahreswert unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2013 - 2017 mit 2.763.



Während für das Bundesgebiet bei der Gesamtzahl von VUP auf Bundesautobahnen keine Veränderung ($\pm 0,0\%$ ¹) erwartet wird, ist die Gesamtzahl im Saarland um 7,0 % (2018: 368, 2017: 344) gestiegen.

Dieser Anstieg wird auch in der folgenden Langzeitbetrachtung erkennbar. Der 1-Jahres-Wert liegt sowohl über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 359 als auch über den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 mit 357 und 2008 - 2012 mit 362.

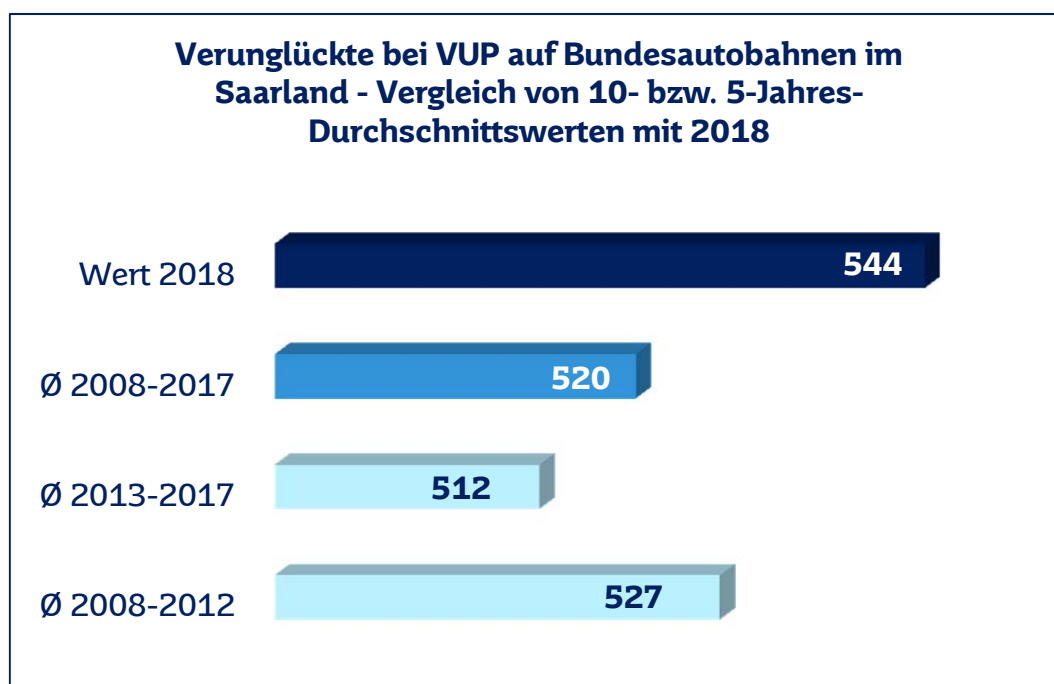


Die Gesamtzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen im Saarland erhöhte sich um 7,9 % (2018: 544, 2017: 504). Dies ist der höchste Wert seit dem Jahr 2009.

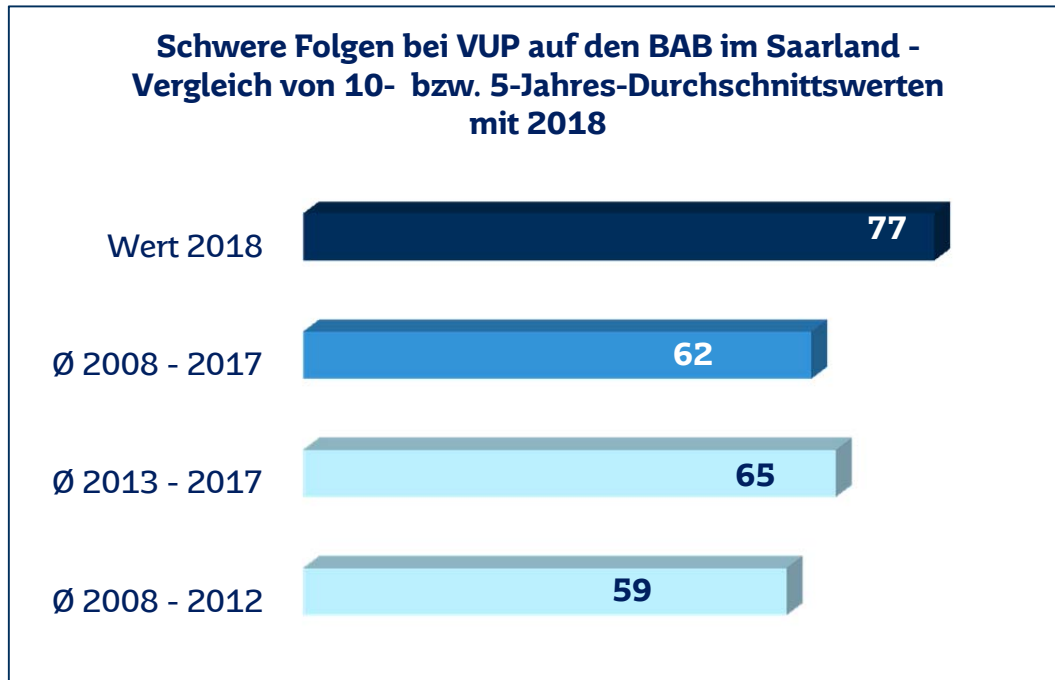
Verantwortlich hierfür sind Anstiege um 19,7 % bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten (2018: 73, 2017: 61) und um 6,4 % bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten (2018: 467, 2017: 439).

Die Anzahl der Verkehrstoten blieb im Vergleich zum Jahr 2017 unverändert. Vier Menschen starben 2018 bei Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen im Saarland. Für Deutschland wird ein Anstieg um 8,0 %¹ erwartet.

Die Darstellung der Verunglücktenzahlen in der Langzeitbetrachtung korrespondiert mit der Betrachtung der VUP auf Bundesautobahnen im Saarland. Der 1-Jahres-Wert liegt über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 520 und den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 mit 512 und 2008 - 2012 mit 527.



Auch bei der Anzahl der „Schweren Folgen“ bei VUP auf Bundesautobahnen liegt der 1-Jahres-Wert sowohl über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 62 als auch über den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 und 2008 - 2012 mit 65 bzw. 59.



Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP)

Altersstruktur und Beteiligungsart

ALTER	JAHR	GESAMT	PKW	mot. Kraft-räder	zu Fuß Gehende	Rad Fahrende	LKW	sonst.
0 - 14	2018	92	2	1	22	66	0	1
	2017	89	0	0	20	64	0	5
15 - 17	2018	65	2	42	7	14	0	0
	2017	92	2	58	10	22	0	0
18 - 24	2018	727	599	47	10	42	23	6
	2017	657	565	40	8	26	12	6
25 - 34	2018	765	621	44	9	36	35	20
	2017	681	543	41	8	40	40	9
35 - 44	2018	466	363	28	10	27	28	10
	2017	444	318	31	10	34	39	12
45 - 54	2018	550	356	52	18	46	50	28
	2017	602	412	59	10	47	44	30
55 - 64	2018	489	325	57	18	41	29	19
	2017	520	347	54	18	35	37	29
65 - 74	2018	280	193	21	16	34	6	10
	2017	226	164	15	13	22	6	6
≥ 75	2018	289	240	14	18	14	0	3
	2017	291	246	2	18	19	1	5
ohne Angabe	2018	154	105	4	6	11	6	22
	2017	167	109	1	6	7	11	33
Gesamt	2018	3.877	2.806	310	134	331	177	119
	2017	3.769	2.706	301	121	316	190	135

Die in den nachfolgenden Altersgruppen und Verkehrsbeteiligungsarten genannten prozentualen Veränderungen beziehen sich auf die Gegenüberstellung der Verursacherzahlen von VUP des Jahres 2018 zum Vorjahr 2017.

Die Untersuchung von Auffälligkeiten in den **Altersgruppen** bei der „Verursachung von VUP“ ergab für den Bereich der 65- bis 74-Jährigen den größten Anstieg um 23,9 %. Festgestellt wurden weiterhin Anstiege bei den 25- bis 34-Jährigen um 12,3 %, bei der Gruppe „Junge Fahrer“ (18- bis 24-Jährige) um



10,7 %, bei den 35- bis 44-Jährigen um 5,0 % und bei der Gruppe der „Kinder“ um 3,4 %.

Den größten Rückgang bei der Verursachung eines VUP weist die Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen mit 29,3 % aus. Weitere Rückgänge sind erkennbar bei den 45- bis 54-Jährigen mit 8,6 %, bei den 55- bis 64-Jährigen mit 6,0 % und bei der „Generation 75+“ (75 Jahre und älter) mit 0,7 %.

Die Gesamtzahl der VUP mit einem „**PKW**“, ist um 3,7 % angestiegen. Innerhalb dieser Verkehrsbeteiligungsart sind Anstiege bei den 65- bis 74-Jährigen um 17,7 %, bei den 25- bis 34-Jährigen um 14,4 %, bei den 35- bis 44-Jährigen um 14,2 % und bei der Gruppe „Junge Fahrer“ um 6,0 % zu erkennen. Rückgänge sind festzustellen bei den 45- bis 54-Jährigen (13,6 %), bei den 55- bis 64-Jährigen (6,3 %) und bei der „Generation 75+“ (2,4 %).

Bei der Verursachung durch Nutzer/innen „**motorisierter Krafträder**“ wird bei der Gesamtzahl ein Anstieg um 3,0 % erkennbar. Einen markanten Anstieg (2018: 14, 2017: 2) verzeichnet die „Generation 75+“. Bei diesen VUP sind bei den Verursachern als Beteiligungsart in sieben Fällen ein Mofa, in drei Fällen ein E-Bike, in zwei Fällen ein Motorrad und je einmal ein Leichtkraftrad bzw. ein Kleinkraftrad vermerkt. Einen Anstieg um 40,0 % weisen die 65- bis 74-Jährigen aus, gefolgt von der Gruppe „Junge Fahrer“ mit 17,5 %, der 25- bis 34-Jährigen mit 7,3 % und der 55- bis 64-Jährigen mit 5,6 %. Ausgewiesen werden Rückgänge von 27,6 % bei den 15- bis 17-Jährigen, von 11,9 % bei den 45- bis 54-Jährigen und von 9,7 % bei den 35- bis 44-Jährigen.

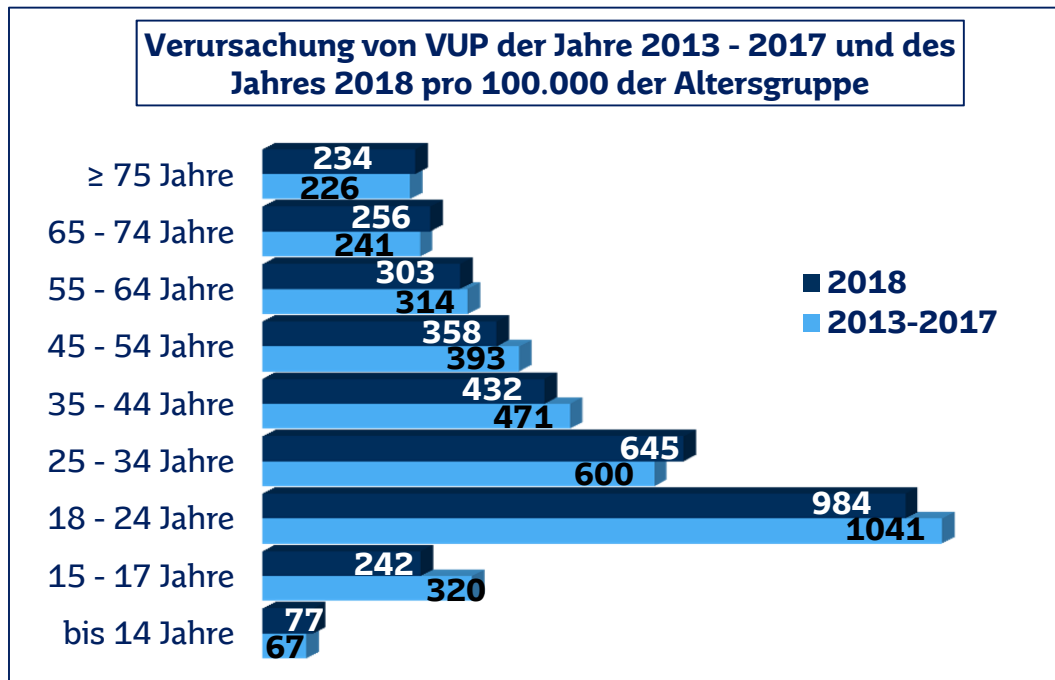
Die Gesamtzahl der VUP mit der Beteiligungsart „**zu Fuß Gehende**“ ist um 10,7 % gestiegen. Dies ist innerhalb der analysierten Verkehrsbeteiligungsarten der größte Anstieg. Erkennbar ist ein deutlicher Anstieg um 80,0 % bei den 45- bis 54-Jährigen. Ebenfalls sind Steigerungen bei der Gruppe „Junge Fahrer“ um 25,0 %, bei den 65- bis 74-Jährigen um 23,1 %, bei den 25- bis 34-Jährigen um 12,5 % und bei der Gruppe „Kinder“ um 10 % erkennbar. Innerhalb dieser Verkehrsbeteiligungsart weisen lediglich die 15- bis 17-Jährigen einen Rückgang von 30,0 % aus.

Der Vergleich der Gesamtzahlen zur Verursachung von VUP durch „**Rad Fahren**“ ergab einen Anstieg um 4,7 %. Innerhalb dieser Verkehrsbeteiligungsart wurden starke Zuwächse um 61,5 % bei der Gruppe „Junge Fahrer“ und um 54,5 % bei den 65- bis 74-Jährigen analysiert. Weitere Anstiege sind festzustellen bei den 55- bis 64-Jährigen mit 17,1 % und bei der Gruppe „Kinder“ mit 3,1 %. Erkennbar sind Rückgänge von 36,4 % bei den 15- bis 17-Jährigen, von 26,3 % bei der „Generation 75+“, von 20,6 % bei den 35- bis 44-Jährigen, von 10,0 % bei den 25- bis 34-Jährigen und von 2,1 % bei den 45- bis 54-Jährigen.

Die Verkehrsbeteiligungsart „LKW“ weist insgesamt einen Rückgang von 6,8 % aus. Steigerungen um 91,7 % bei der Gruppe „Junge Fahrer“ und um 13,6 % bei den 45- bis 54-Jährigen stehen Rückgänge von 28,2 % bei den 35- bis 44-Jährigen, von 21,6 % bei den 55- bis 64-Jährigen und von 12,5 % bei den 25- bis 34-Jährigen gegenüber.

Einen Rückgang von 11,9 % weisen die „Sonstigen“ (u. a. Linienbus, Landwirtschaftliche Zugmaschine, Wohnmobil, Cityroller) aus. In der Gruppe „Kinder“ ist ein Rückgang von 80,0 % festzustellen. Es folgen weitere Rückgänge von 40,0 % bei der „Generation 75+“, von 16,7 % bei den 35- bis 44-Jährigen und von 6,7 % bei den 45- bis 54-Jährigen. Ein Anstieg um 122,2 % wird bei den 25- bis 34-Jährigen ausgewiesen (u. a. acht Unfälle mit der Beteiligungsart Linienbus, drei Unfälle mit der Beteiligungsart landwirtschaftliche Zugmaschine). Weiter ist ein Anstieg um 66,7 % bei den 65- bis 74-Jährigen zu erkennen.

Die absoluten Zahlen in der Tabelle auf Seite 26 lassen nur bedingt Aussagen zum tatsächlichen Verursacherrisiko zu. Erst die Relation zwischen Anzahl der von der 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.



Die in der Tabelle ersichtlichen Häufigkeitszahlen zur Verursachung eines VUP je 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe zeigen weiterhin die Dominanz der Gruppe „Junge Fahrer“. Obwohl diese Risikogruppe seit dem Jahr 2006 ein Rückgang von 33,5 % bei der Verursachung eines VUP (2006: 1093 VUP, 2018: 727 VUP) ausweist, hatte sie im Jahr 2018 mit 984 ein 2 ½-fach höheres Verursachungsrisiko als der Durchschnitt aller am Verkehr Teilnehmenden mit 390.

Die Erkenntnis aus den Vorjahren – mit Ausnahme des Jahres 2017 –, dass mit zunehmendem Lebensalter bei den Erwachsenen die Verursacherquote bei VUP rückläufig ist, trifft für das Jahr 2018 wieder vollumfänglich zu.

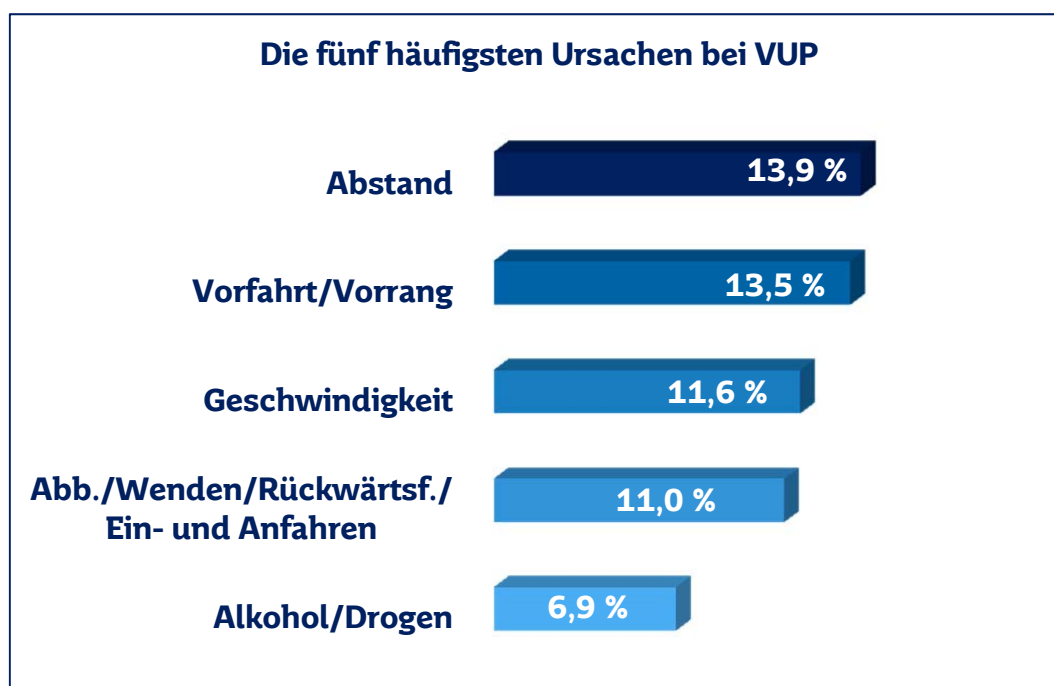
Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Gesamtzahl der VUP

Die Hauptunfallursachen bei der **Gesamtzahl der VUP** kongruieren mit denen der Vorjahre. Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2018 weist lediglich Änderungen in der Rangfolge der Hauptunfallursachen aus.

Die Unfallursache „Abstand“, die gegenüber dem Jahr 2017 mit 12,1 % einen Anstieg auf 13,9 % am Gesamtaufkommen aufweist, ist die Hauptunfallursache bei der Verursachung eines VUP im Jahr 2018.

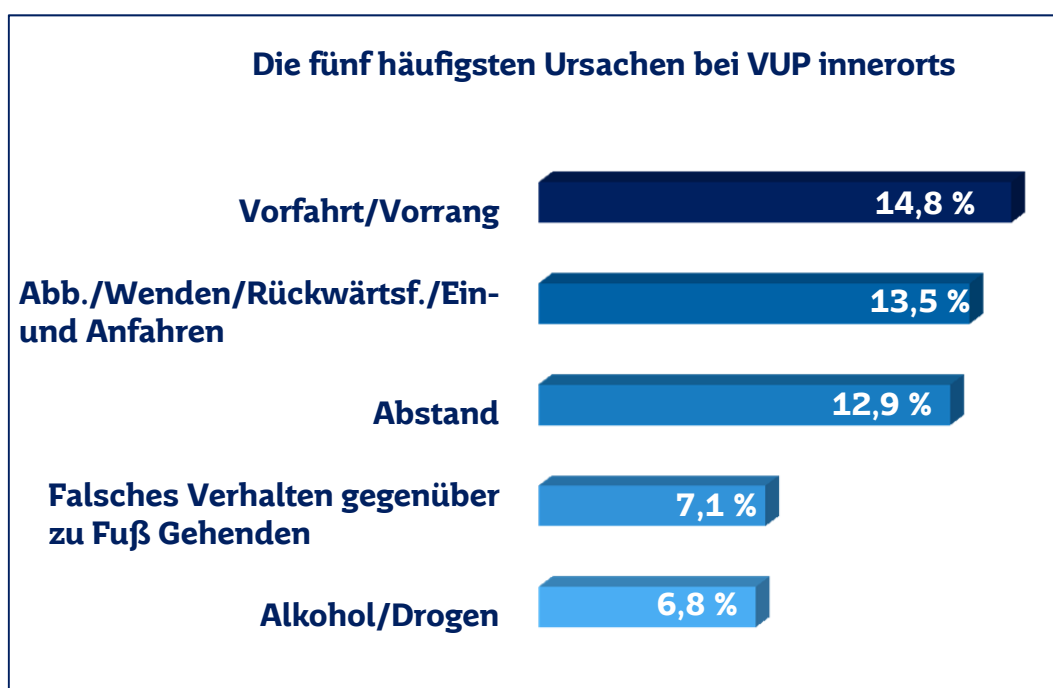
Die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ wechselt trotz eines Anstieges auf 13,5 % (2017: 12,7 %) an zweite Stelle der Rangfolge. Die Unfallursachen „Geschwindigkeit“ mit einem Anstieg auf 11,6 % (2017: 11,3 %) und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit einem Rückgang auf 11,0 % (2017: 12,1 %) stehen in veränderter Reihenfolge auf den Plätzen drei und vier. Die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ steht mit einem Rückgang auf 6,9 % (2017: 8,1 %) weiterhin an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei der Verursachung eines VUP.



VUP innerhalb geschlossener Ortschaften

Mit 14,8 % (2017: 13,9 %) am Gesamtaufkommen bei den VUP **innerhalb geschlossener Ortschaften** ist die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ im Jahr 2018 die Hauptunfallursache.

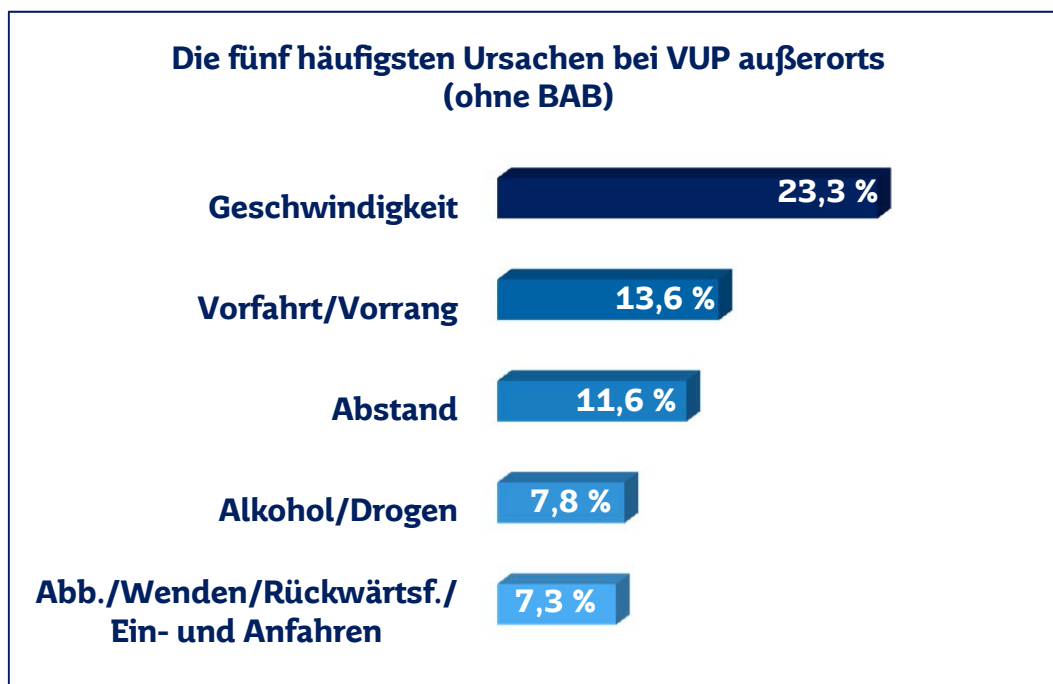
Die im Jahr 2017 als Hauptunfallursache ausgewiesene Unfallursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ folgt mit 13,5 % (2017: 15,1 %). An dritter Stelle rangiert wie im Vorjahr die Ursache „Abstand“ mit 12,9 % (2017: 11,4 %). Die Unfallursachen „Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden“ mit 7,1 % (2017: 7,0 %) und „Alkohol/Drogen“ mit 6,8 % (2017: 7,3 %) folgen in veränderter Reihenfolge auf den Plätzen vier und fünf.



VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB)

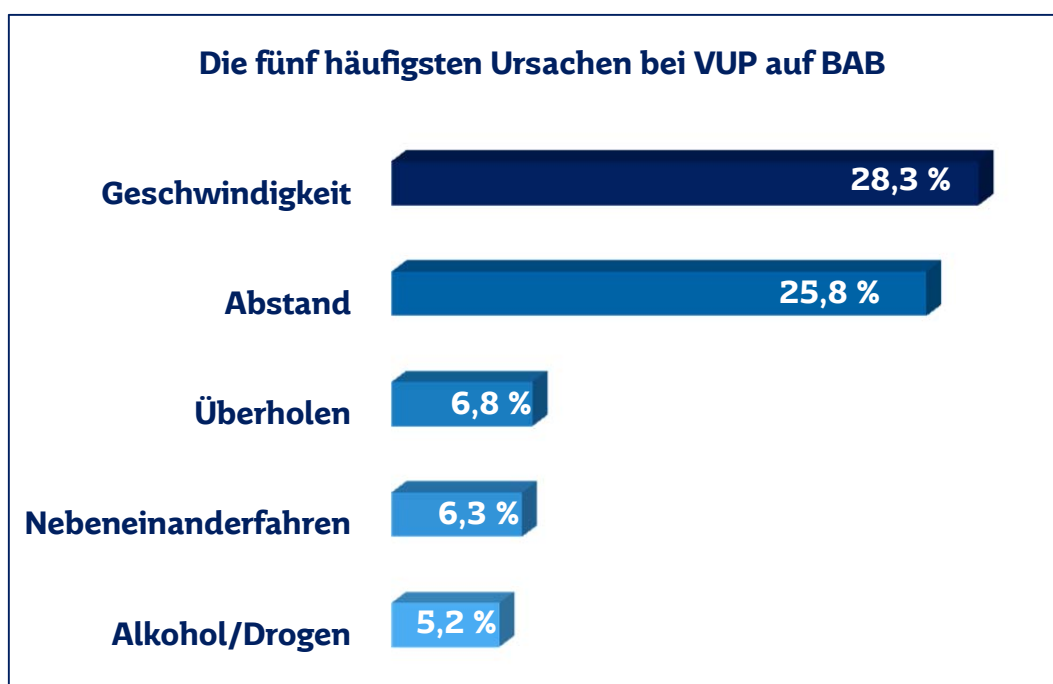
Bei VUP **außerhalb geschlossener Ortschaften** - ohne Bundesautobahnen - bleiben die Hauptunfallursachen auch in ihrer Rangfolge unverändert. Weiterhin ist die Unfallursache „Geschwindigkeit“ mit 23,3 % (2017: 22,5 %) die Hauptunfallursache.

Es folgen die Unfallursachen „Vorfahrt/Vorrang“ mit 13,6 % (2017: 12,6 %), „Abstand“ mit 11,6 % (2017: 10,4 %), „Alkohol/Drogen“ mit 7,8 % (2017: 10,1 %) und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit 7,3 % (2017: 6,6 %).



VUP auf BAB im Saarland

Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ ist mit einem Anstieg auf 28,3 % (2017: 22,1 %) weiterhin Hauptunfallursache bei VUP auf den **Bundesautobahnen**. Die Unfallursache „Abstand“ ist mit einem Anstieg auf 25,8 % (2017: 21,5 %) unverändert zweithäufigste Unfallursache. Die Ursachen „Überholen“ mit einem Rückgang auf 6,8 % (2017: 8,1 %) und „Nebeneinanderfahren“ mit einem Rückgang auf 6,3 % (2017: 7,8 %) folgen auf den Plätzen drei und vier. Die im Jahr 2017 an dritter Stelle geführte Unfallursache „Alkohol/Drogen“ steht mit einem Rückgang auf 5,2 % (2017: 10,5 %) an fünfter Stelle.



Diesen Betrachtungen liegen die im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme den Unfallverursachenden als erste Ursache zugeordnete Fehlverhalten zugrunde. Das Vorliegen weiterer zusätzlicher Unfallursachen ist möglich.

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.

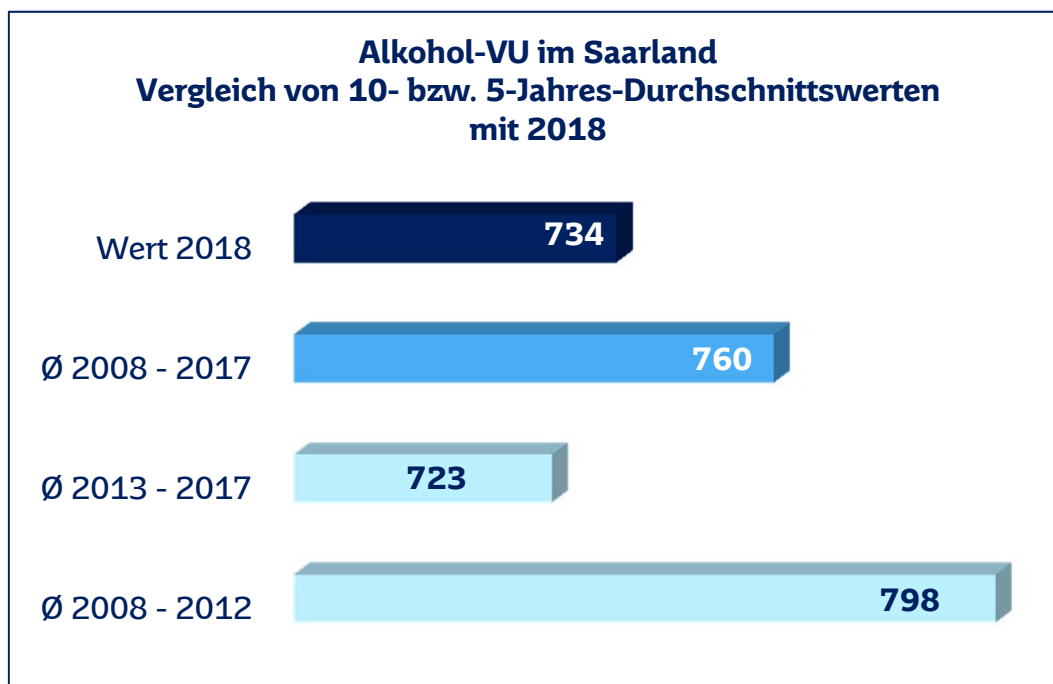


Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

		2018	2017	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	734	786	-52	-6,6
	MIT NUR SACHSCHADEN	487	499	-12	-2,4
	MIT PERSONENSCHADEN	247	287	-40	-13,9
VER- UNGLÜCKTE	INSGESAMT	323	370	-47	-12,7
	GETÖTETE	4	8	-4	-50,0
	SCHWERVERLETZTE	79	94	-15	-16,0
	LEICHTVERLETZTE	241	268	-27	-10,1

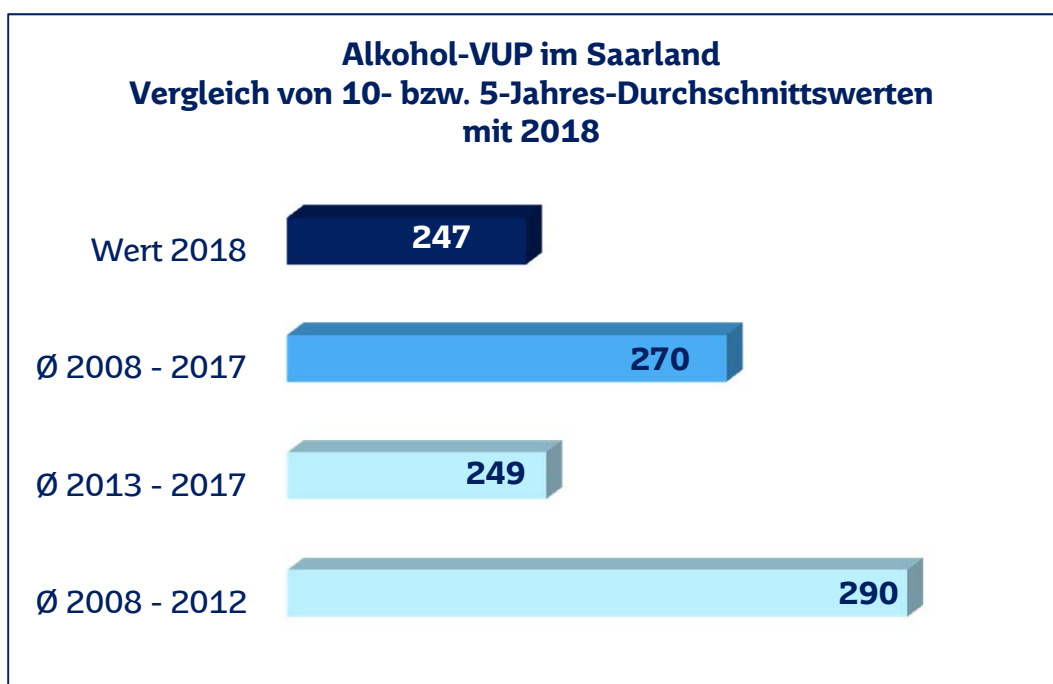
Den in den Polizeilichen Verkehrsunfallstatistiken der Jahre 2017 und 2016 ausgewiesenen Anstiegen bei den „**Alkoholunfällen**“ (Unfälle, bei denen mindestens eine Unfallbeteiligte oder ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) steht im Jahr 2018 ein Rückgang von 6,6 % im Vergleich zum Vorjahr gegenüber.

Die Langzeitbetrachtung der „Alkoholunfälle“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 760 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2012 mit 798 liegt. Dagegen liegt der 1-Jahres-Wert über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2013 – 2017 mit 723.

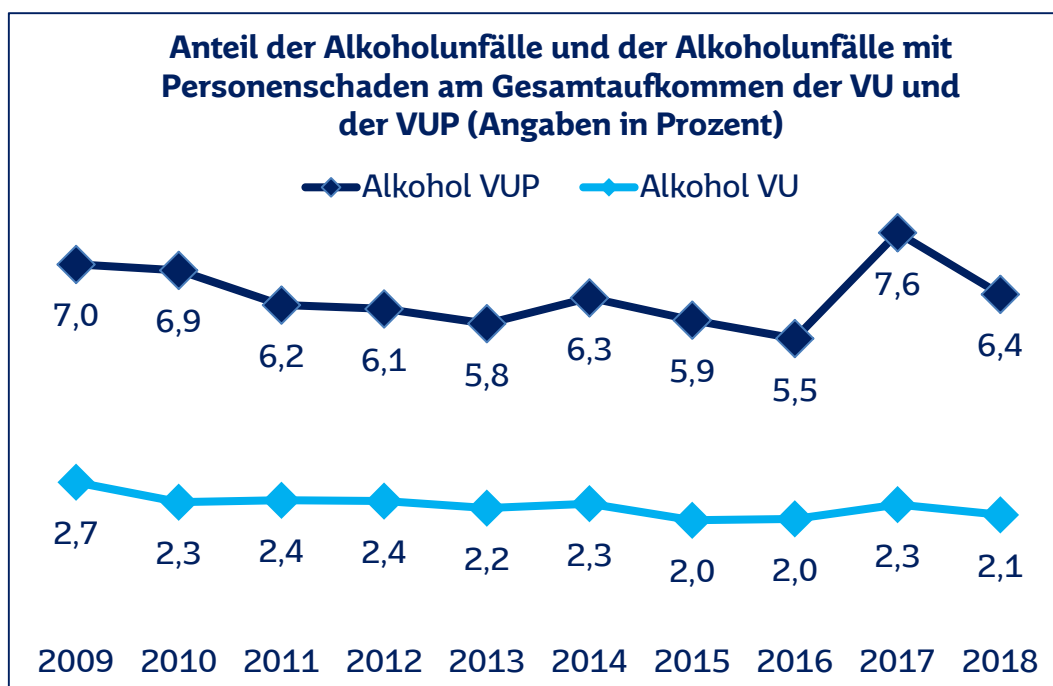


Auch bei der Gesamtzahl der „**Alkoholunfälle mit Personenschaden**“ auf saarländischen Straßen ist ein Rückgang von 13,9 % (2018: 247, 2017: 287) zu verzeichnen. Für das Bundesgebiet wird ein Anstieg um 1,0 %¹ erwartet.

Im Gegensatz zur Langzeitbetrachtung aller „Alkoholunfälle“ zeigt die nachfolgende 5- und 10-Jahresbetrachtung der „Alkohol-VUP“, dass der 1-Jahres-Wert sowohl unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 270 als auch unter beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 und 2008 - 2012 mit 249 bzw. 290 liegt.



Die folgende Darstellung zeigt den Anteil der „Alkoholunfälle“ und der „Alkoholunfälle mit Personenschaden“ jeweils am Gesamtaufkommen der VU bzw. der VUP in den Jahren 2009 – 2018 im Saarland.



Im Jahr 2018 verunglückten bei „Alkoholunfällen“ 323 Menschen, was gegenüber dem Jahr 2017 mit 370 Verunglückten einen Rückgang von 12,7 % bedeutet.

2018 verloren vier Menschen bei „Alkoholunfällen“ auf saarländischen Straßen ihr Leben. Dies ist gegenüber dem Jahr 2017 mit acht Getöteten ein Rückgang von 50,0 %.

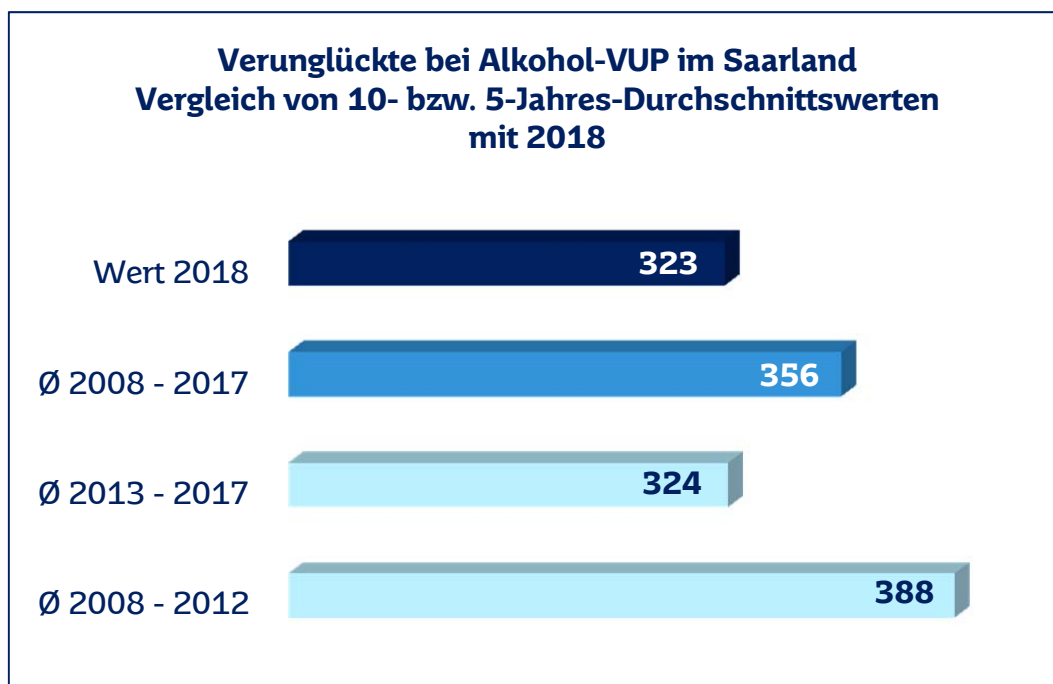
Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten ist nach dem ausgewiesenen Anstieg im Jahr 2017 im abgelaufenen Jahr ein Rückgang von 16,0 % (2018: 79, 2017: 94) erkennbar.

Auch bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten bei „Alkoholunfällen“ weist die Unfallstatistik für das Jahr 2018 einen Rückgang von 10,1 % aus (2018: 241, 2017: 268).

Bedingt durch den Rückgang bei den Gesamtzahlen der Getöteten und Schwerverletzten sind die schweren Folgen von „Alkoholunfällen“ im Jahr 2018 um 18,6 % im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen.

Der Rückgang der Verunglücktenzahlen spiegelt sich auch in der Langzeitbeurteilung wider. Sie zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-

Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 356 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 324 bzw. 388 liegt.



Trotz der Rückgänge im Jahr 2018 bei den schweren Personenschäden ist festzuhalten, dass jede/r neunte bei Verkehrsunfällen im Saarland Getötete und Schwerverletzte auf „Alkoholunfälle“ zurückzuführen ist.

Eine Analyse der **Altersgruppen** bei der „Verursachung von Alkoholunfällen“ ergab, dass die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen mit einem Anteil von 23,4 % am Gesamtaufkommen die am stärksten vertretene Altersgruppe ist. Hierauf folgen die Gruppe „Junge Fahrer“ mit einem Anteil von 18,7 % und die Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen mit einem Anteil von 17,3 %.

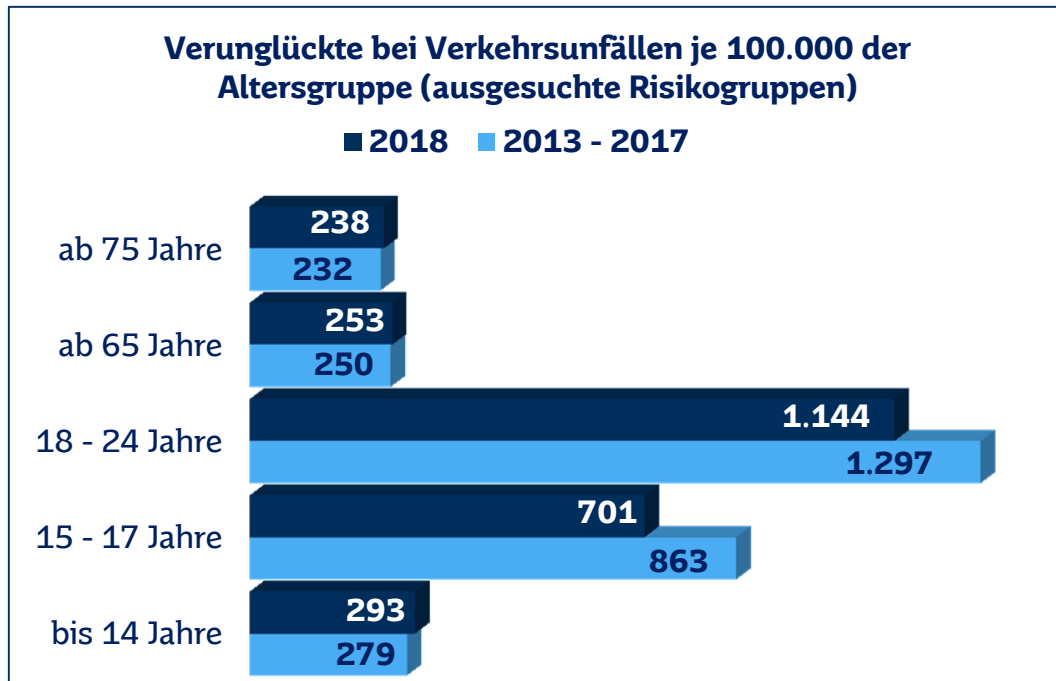
Die überwiegende Mehrzahl der Alkoholunfälle (86,3 %) wurde im Jahr 2018 durch **PKW-Fahrende** verursacht. Die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen ist auch hier mit einem Anteil von 24,4 % am stärksten vertreten, erneut gefolgt von der Gruppe „Junge Fahrer“ mit 19,6 % und der Altersgruppe der 35 – bis 44-Jährigen mit 16,4 %.

Die in der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik 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 2018 wird der Durchschnittswert für die Verkehrsunfälle der Jahre 2013 - 2017 herangezogen.



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

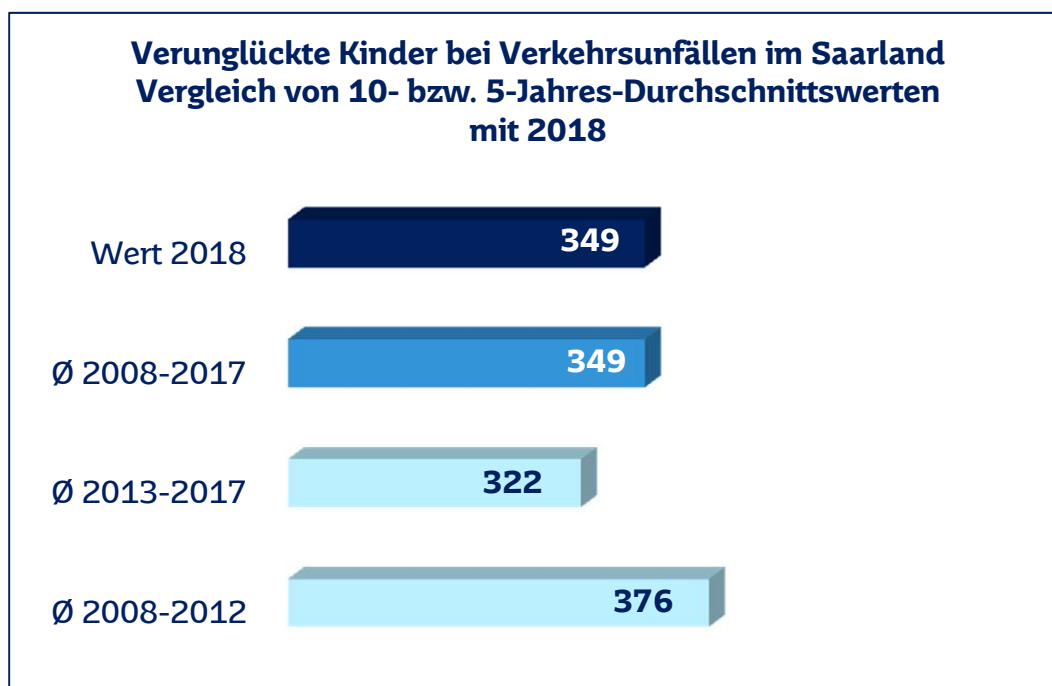
Unfallrisiko „Kinder“

2018 wurde ein Kind bei einem Verkehrsunfall im Saarland getötet. In Deutschland erlitten nach der Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen¹ 80 Kinder bei Verkehrsunfällen tödliche Verletzungen.

Bei der Gesamtzahl der verunglückten Kinder ist nach dem in der PVS 2017 ausgewiesenen Rückgang von 5,2 % im Jahr 2018 ein Anstieg um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr (2018: 349, 2017: 344) festzustellen.

Ursächlich hierfür ist ein Anstieg um 23,7 % bei den schwer verletzten Kindern (2018: 47, 2017: 38). Bei den leicht verletzten Kindern ist ein Rückgang von 1,3 % (2018: 301, 2017: 305) erkennbar.

Die Langzeitbetrachtung der Gesamtzahlen verunglückter Kinder zeigt ein differenziertes Bild. Der 1-Jahres-Wert und der 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 liegen mit 349 gleich auf. Der 1-Jahres-Wert liegt über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2013 – 2017 mit 322 und unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2012 mit 376.



Weiterhin verunglücken die meisten Kinder als **Mitfahrende**. Erlitten im Jahr 2017 insgesamt 156 Kinder als Mitfahrende Verletzungen, waren es im Jahr 2018 insgesamt 163 Kinder. Dies bedeutet einen Anstieg um 4,5 %. Im Jahr 2018 liegt der Anteil der verunglückten Kinder als Mitfahrende an der Gesamtzahl der verunglückten Kinder bei 46,7 % (2017: 45,3 %).

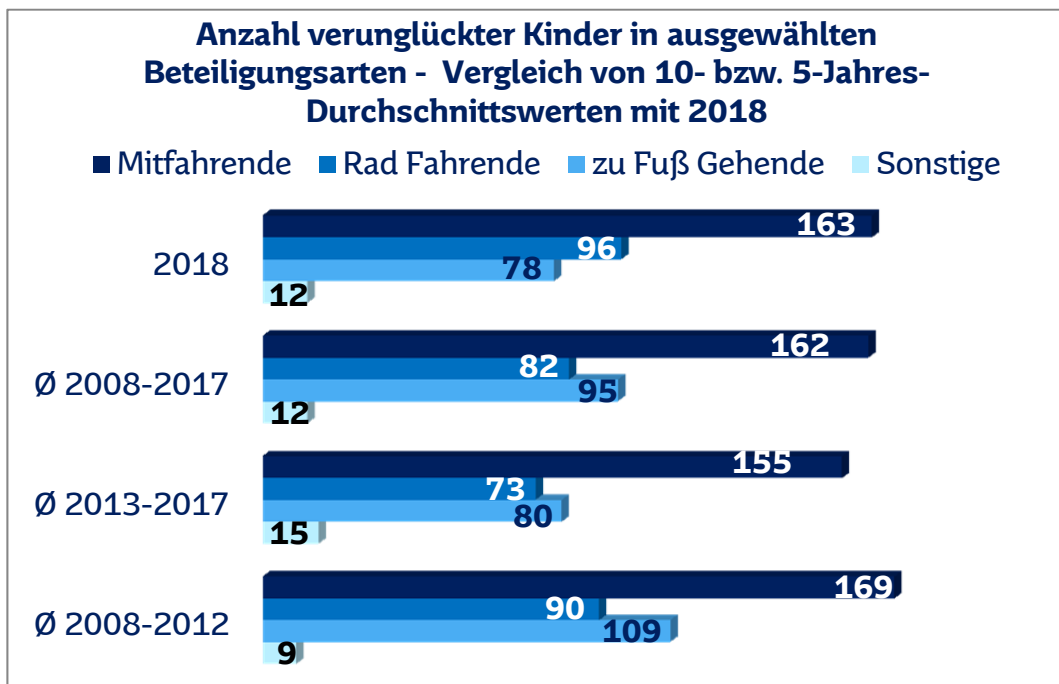
Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert bei den verunglückten Kindern als Mitfahrende über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 162 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2013 – 2017 mit 155 liegt. Der 1-Jahres-Wert liegt unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2012 mit 169.

Nach dem Anstieg von 50,7 % im Jahr 2017 zum Vorjahr bei der Anzahl verunglückter Kinder als **Rad Fahrende** weist die PVS 2018 einen Rückgang von 7,7 % aus (2018: 96, 2017: 104).

Hier zeigt die Langzeitbetrachtung, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 82 und über den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 73 bzw. 90.

Bei den verunglückten Kindern als **zu Fuß Gehende** wird für das Jahr 2018 wieder ein Anstieg ausgewiesen. Im Jahr 2018 verunglückten 78 Kinder, dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2017 mit 72 verunglückten Kindern einen Anstieg um 8,3 %.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 95 und unter den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 80 bzw. 109.



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 37) 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“

Die Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ ist bei der Risikogruppe „Junge Fahrer“ (Grafik Seite 37) im vergangenen Jahr auf den Wert 1.144 (2017: 1.116) angestiegen. Der Wert befindet sich unter dem des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2013 – 2017 mit 1.297.

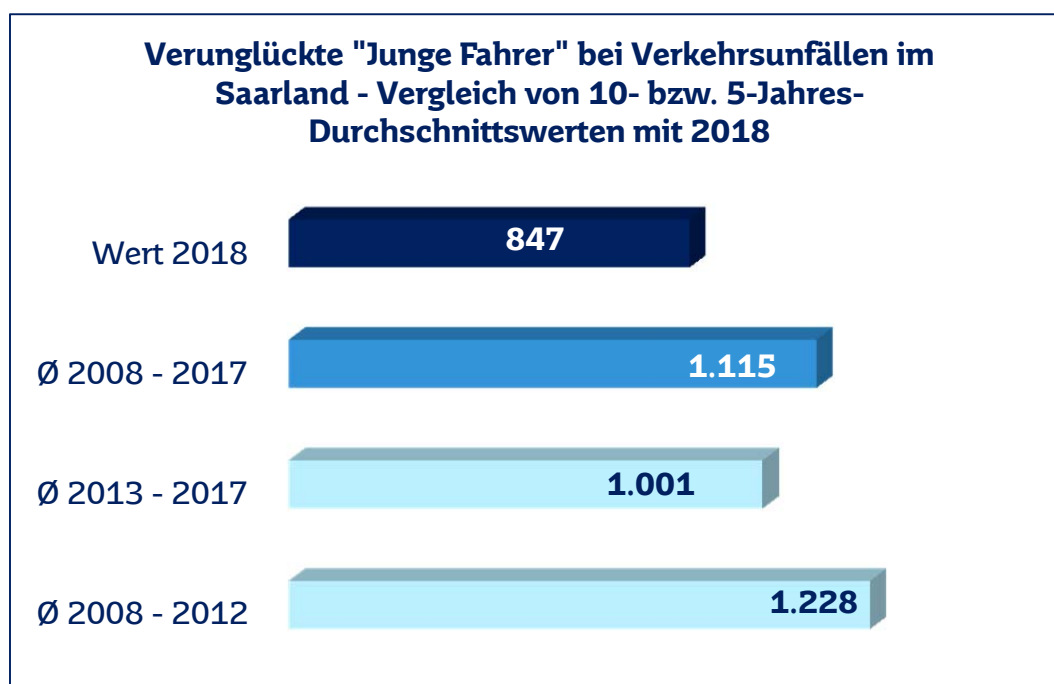
Die Grafik zeigt deutlich, dass das Risiko für die 18- bis 24-Jährigen, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, weiterhin auf dem höchsten Niveau aller Risikogruppen liegt.

2018 wurden bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum zwei Personen aus der Gruppe „Junge Fahrer“ getötet, im Jahr 2017 wurden drei „Junge Fahrer“ getötet. Im Bundesgebiet wird ein Rückgang von 2,0 %¹ prognostiziert.

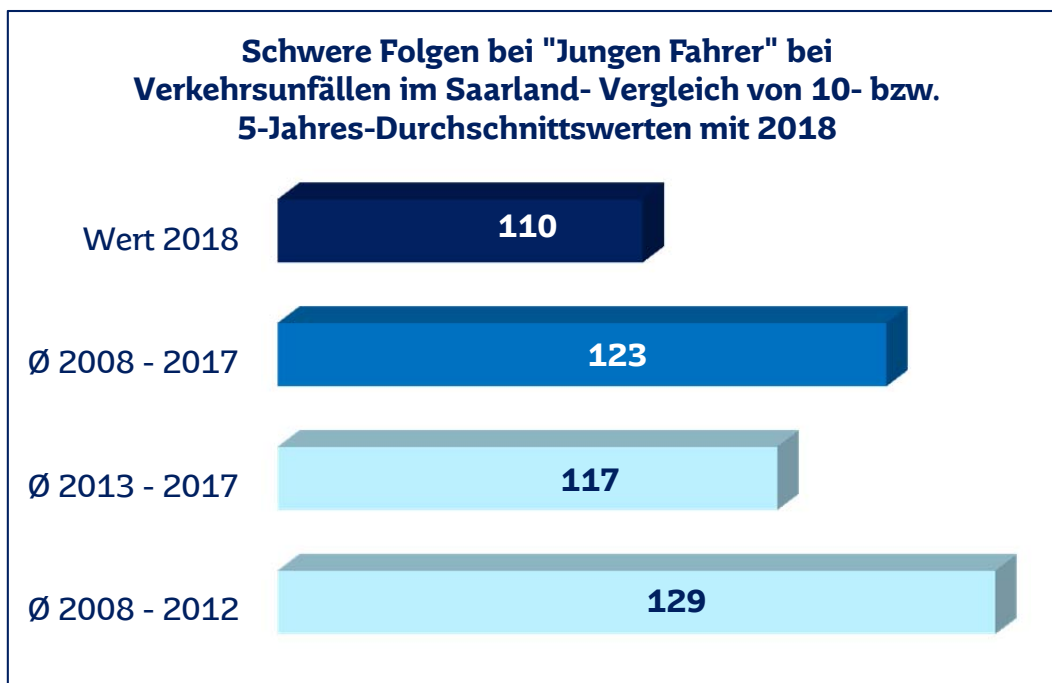
Die Anzahl von 108 Schwerverletzten aus der Gruppe „Junge Fahrer“ im Jahr 2018 bedeutet gegenüber 100 Schwerverletzten des Jahres 2017 einen Anstieg um 8,0 %.

737 Angehörige der Risikogruppe „Junge Fahrer“ wurden im Jahr 2018 bei Verkehrsunfällen leicht verletzt. Dies ist gegenüber dem Jahr 2017 mit 740 Leichtverletzten ein Rückgang von 0,4 %.

Die Langzeitbetrachtung der Verunglücktenzahlen in der Gruppe „Junge Fahrer“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 1.115 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 1.001 bzw. 1.228 liegt.



Trotz des Anstieges bei der Anzahl der Schwerverletzten aus der Gruppe „Junge Fahrer“ ist in der Langzeitbetrachtung der schweren Folgen ersichtlich, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 123 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 117 bzw. 129 liegt.

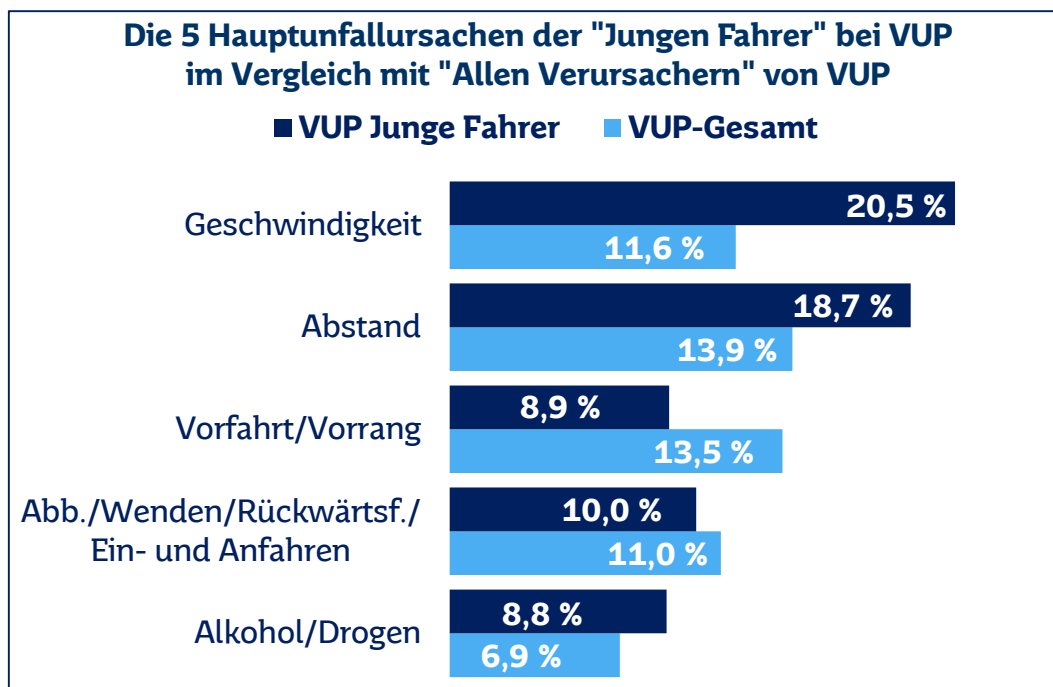


„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher

Bei den absoluten „Verursacherzahlen“ eines VUP (Tabelle Seite 26) ist die Gruppe „Junge Fahrer“ trotz eines Anstieges um 10,7 % (2018: 727, 2017: 657) nicht mehr die zahlenmäßig am stärksten vertretene Altersgruppe. Dieser erstmals in der PVS 2017 aufgetretene Umstand setzt sich auch im Jahr 2018 fort.

Bei Betrachtung der Tabelle auf Seite 28 „Verursachung von VUP pro 100.000 der Altersgruppe“ wird aber wieder deutlich, dass die Angehörigen der Risikogruppe „Junge Fahrer“ weiterhin ein höheres Verursacherrisiko gegenüber den einzelnen Altersgruppen ausweisen. „Junge Fahrer“ bleiben die am stärksten betroffene Altersgruppe.

Die folgende Grafik zu den fünf Hauptunfallursachen der Gruppe „Junge Fahrer“ bei VUP zeigt die von der Gesamtheit aller VUP-Verursacher/innen abweichenden Schwerpunkte auf.



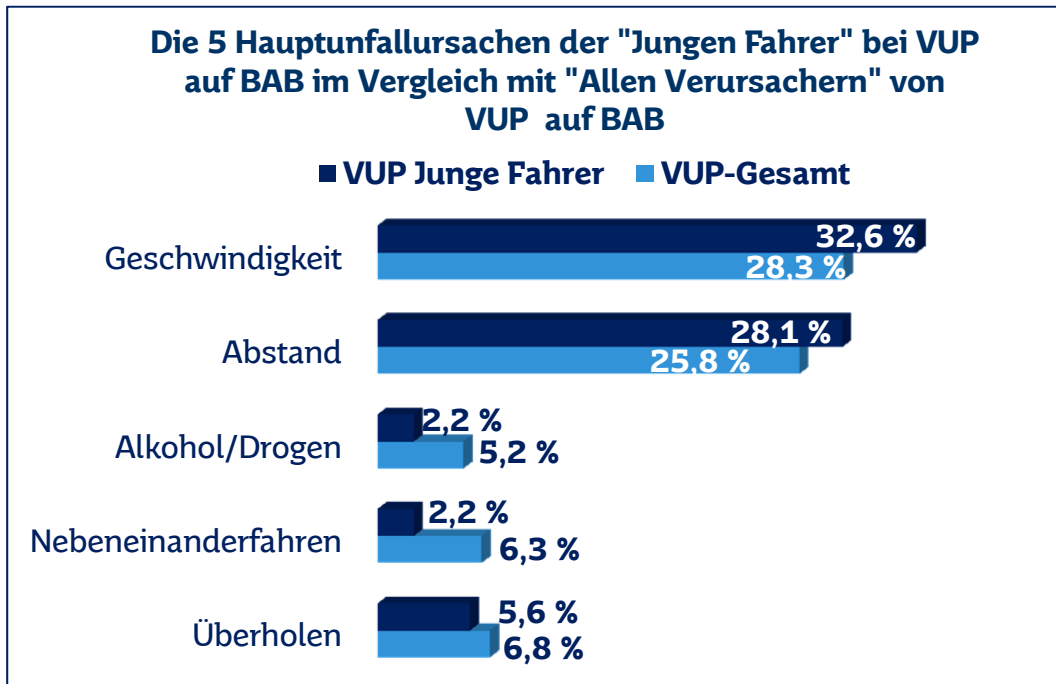
Der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ an der Verursachung von VUP durch „Junge Fahrer“ ist im Jahr 2018 auf 20,5 % (2017: 19,9 %) angestiegen. Sie ist weiterhin die Hauptunfallursache, ihr Anteil liegt deutlich über dem Anteil (11,6%) aller Verursacher eines VUP.

Die Unfallursache „Abstand“ liegt mit einem Anstieg auf einen Anteil von 18,7 % (2017: 15,8 %) an zweiter Stelle der Unfallursachen innerhalb der Gruppe „Junge Fahrer“. Sie liegt ebenfalls über dem Durchschnitt aller Verursacher eines VUP mit 13,9 %.

Die auf komplexe Fahrsituationen hinweisenden Unfallursachen „Vorfahrt/Vorrang“ mit einem Anteil von 8,9 % (2017: 10,8 %) und „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ mit einem Anteil von 10,0 % (2017: 12,2 %) sind gegenüber dem Durchschnitt aller Verursacher eines VUP unterdurchschnittlich repräsentiert.

Die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ liegt nach einem Anstieg auf 8,8 % (2017: 7,6 %) bei der Gruppe „Junge Fahrer“ wieder über dem Anteil aller Verursacher eines VUP.

Die folgende Grafik zu den Hauptunfallursachen der Gruppe „Junge Fahrer“ bei Verursachung eines VUP auf Bundesautobahnen im Saarland zeigt u. a. den hohen Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ und „Abstand“.



Der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei der Verursachung eines VUP durch „Junge Fahrer“ auf BAB ist im Jahr 2018 auf 32,6 % (2017: 33,3 %) zurückgegangen, liegt aber weiterhin über dem Anteil aller Unfallverursacher. Die Ursache „Geschwindigkeit“ ist weiterhin die Hauptunfallursache bei der Verursachung durch „Junge Fahrer“.

Mit einem deutlichen Anstieg auf 28,1 % (2017: 20,0 %) folgt die Unfallursache „Abstand“. Auch sie liegt bei der Verursachung eines VUP auf der BAB durch „Junge Fahrer“ über dem Anteil aller Verursacher.

Ein deutlicher Rückgang auf einen Anteil von 2,2 % (2017: 16,0 %) am Gesamtaufkommen führt dazu, dass die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ bei der Verursachung durch „Junge Fahrer“ unter dem Anteil aller Verursacher eines VUP auf BAB liegt.

Darüber hinaus sind die Unfallursachen „Nebeneinanderfahren“ mit einem Anteil von 2,2 % und „Überholen“ mit einem Anteil von 5,6 % innerhalb der Risikogruppe gegenüber allen Verursachern unterrepräsentiert.

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

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.

Unfallrisiko „Generation 65+“

Die Gesamtzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren ist nach einem in der PVS 2017 ausgewiesenen Rückgang im abgelaufenen Jahr um 5,2 % (2018: 603, 2017: 573) angestiegen. Insbesondere ist ein Anstieg bei den getöteten und schwer verletzten Seniorinnen und Senioren festzustellen.

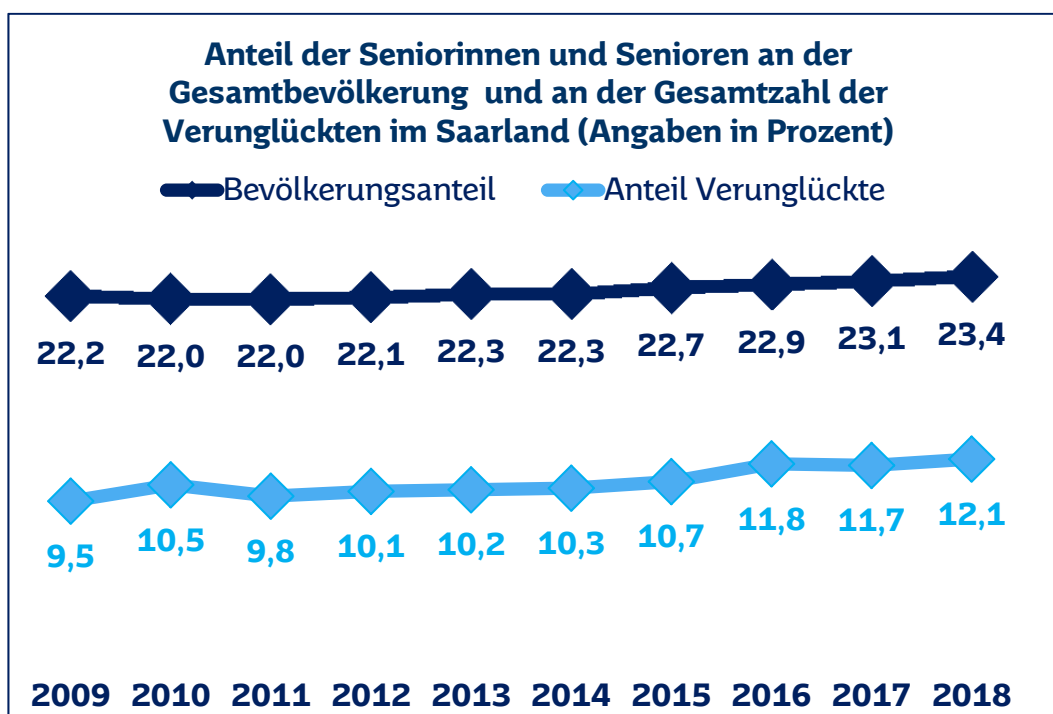
Im Jahr 2018 starben im Saarland 17 Menschen aus der Risikogruppe der „Generation 65+“ bei Verkehrsunfällen. Gegenüber dem Jahr 2017, in dem 11 Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückten, ist dies ein Anstieg um 54,5 %. 17 getötete Seniorinnen und Senioren sind der höchste Wert seit dem Jahr 2003. Bundesweit wird ein Anstieg um 3,0 %¹ erwartet.

Bei einer näheren Betrachtung der Verkehrsunfälle mit getöteten Seniorinnen und Senioren zeigte sich bei den Unfallumständen, wie z. B. Lichtverhältnisse und Straßenzustand, und den persönlichen Fehlverhalten aller Unfallbeteiligten ein sehr heterogenes Bild.

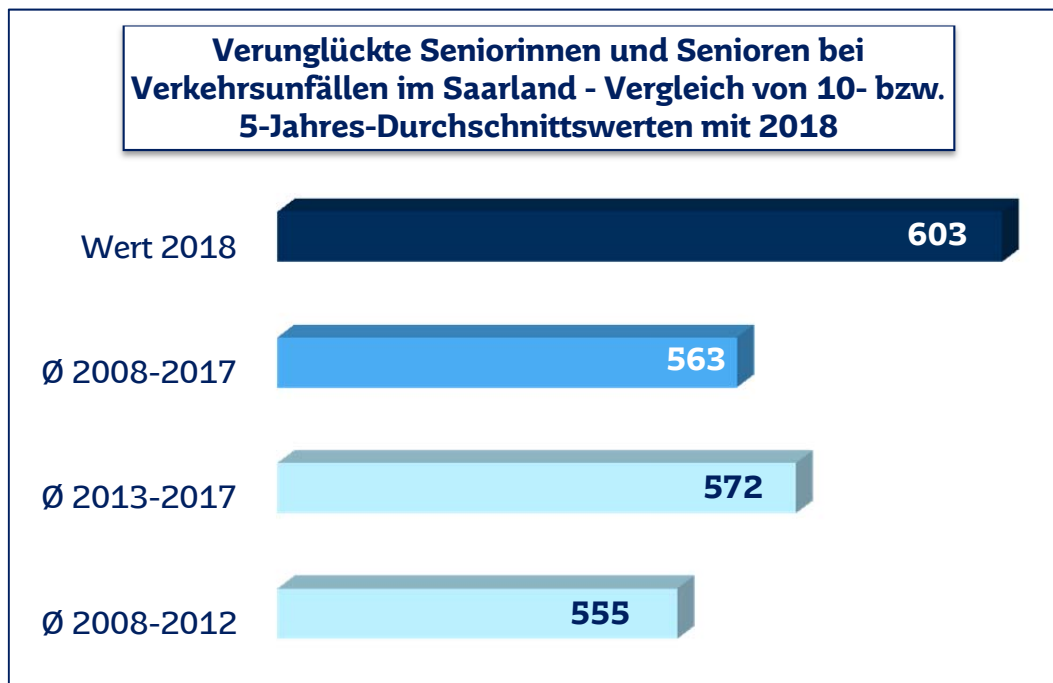
Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 144 Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen schwer verletzt. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2017 mit 113 Schwerverletzten einen Anstieg um 27,4 %.

Bei der Gesamtzahl der leicht verletzten Seniorinnen und Senioren ist ein Rückgang von 1,6 % (2018: 442, 2017: 449) festzustellen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Anteil der Seniorinnen und Senioren an der Gesamtbevölkerung im Saarland⁶ und an der Gesamtzahl der Verunglückten.



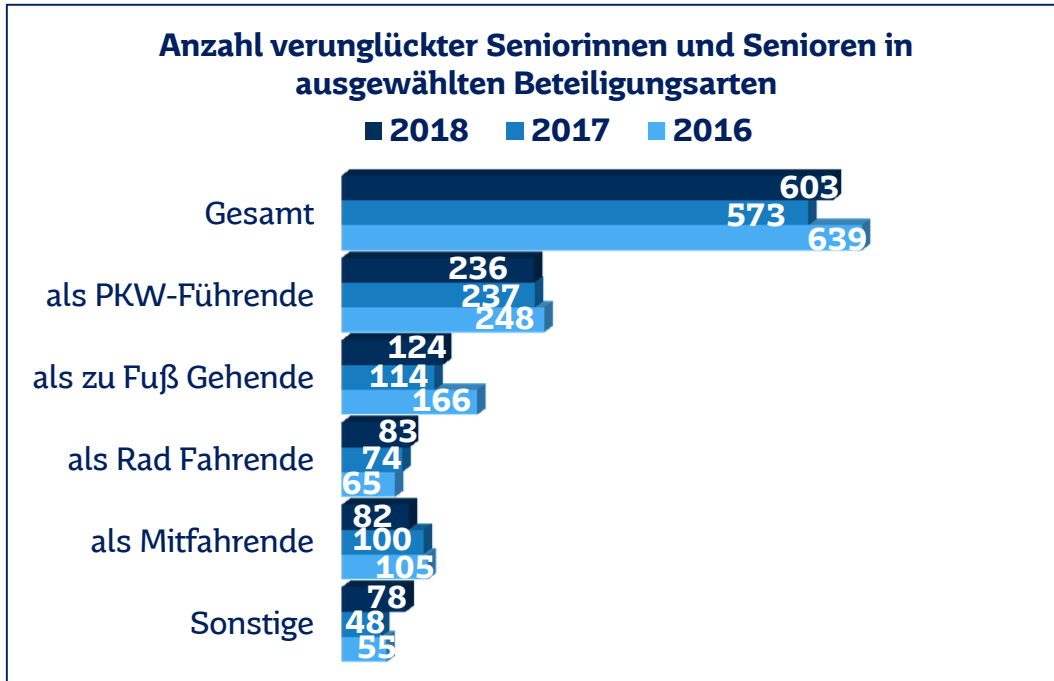
Die Langzeitbetrachtung der verunglückten Seniorinnen und Senioren zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 563 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 572 bzw. 555 liegt.



Die nachfolgende Tabellendarstellung zur Anzahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren in ausgewählten Beteiligungsarten zeigt, dass die Mehrzahl als **PKW-Fahrende** verunglückten. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren beträgt 39,1 % im Jahr 2018. Dieser Wert liegt unter dem Anteil aller verunglückten PKW-Fahrenden (48,2 %) an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Der Anteil der verunglückten **zu Fuß gehenden** Seniorinnen und Senioren an der Gesamtzahl der Verunglückten der „Generation 65+“ beträgt 20,6 %. Er ist doppelt so hoch wie der Anteil aller verunglückten zu Fuß Gehenden (10,0 %) an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Der Anteil der verunglückten **Rad fahrenden** Seniorinnen und Senioren an der Gesamtzahl der Verunglückten der „Generation 65+“ beträgt 13,8 %. Er liegt über dem Anteil aller verunglückten Rad Fahrenden (12,3 %) an der Gesamtzahl aller Verunglückten.



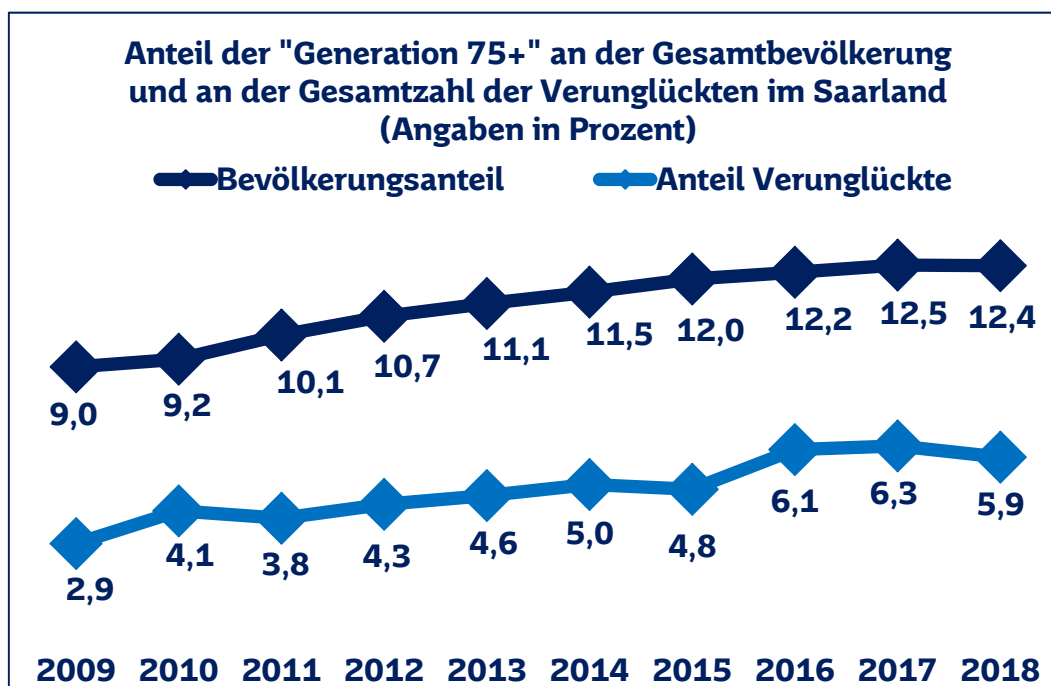
Die Grafik „Verunglückte je 100.000 der Altersgruppe“ (Grafik Seite 37) zeigt, dass die Häufigkeitszahl des Jahres 2018 mit 253 über der des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2013 – 2017 mit 250 liegt. Sie zeigt aber auch, dass das Risiko für Angehörige der „Generation 65+“ bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken gegenüber den übrigen Risikogruppen, mit Ausnahme der „Generation 75+“, geringer ist.

Weiterhin kann festgehalten werden, dass die „Generation 65+“ in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung im Saarland (23,4 %) bei den Erwachsenen weiterhin nur unterdurchschnittlich als Verursacher von VUP in Erscheinung (Grafik Seite 28) tritt.

Unfallrisiko „Generation 75+“

Bedingt durch die demografische Entwicklung nehmen immer mehr ältere Menschen am Straßenverkehr teil. Insbesondere stehen die Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren als Unfallbeteiligte im Fokus öffentlicher Diskussionen. Die PVS des Jahres 2018 enthält daher erstmals eine Analyse zum Unfallgeschehen der „Generation 75+“.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Anteil der Seniorinnen und Senioren der „Generation 75+“ an der Gesamtbevölkerung im Saarland⁶ und an der Gesamtzahl der Verunglückten.



Die Grafik auf Seite 28 - „Verursachung von VUP pro 100.000 der Altersgruppe“- zeigt, dass im Saarland die Angehörigen der „Generation 75+“ nach der Risikogruppe der „Kinder“ das geringste Verursacherrisiko aller Altersgruppen haben.

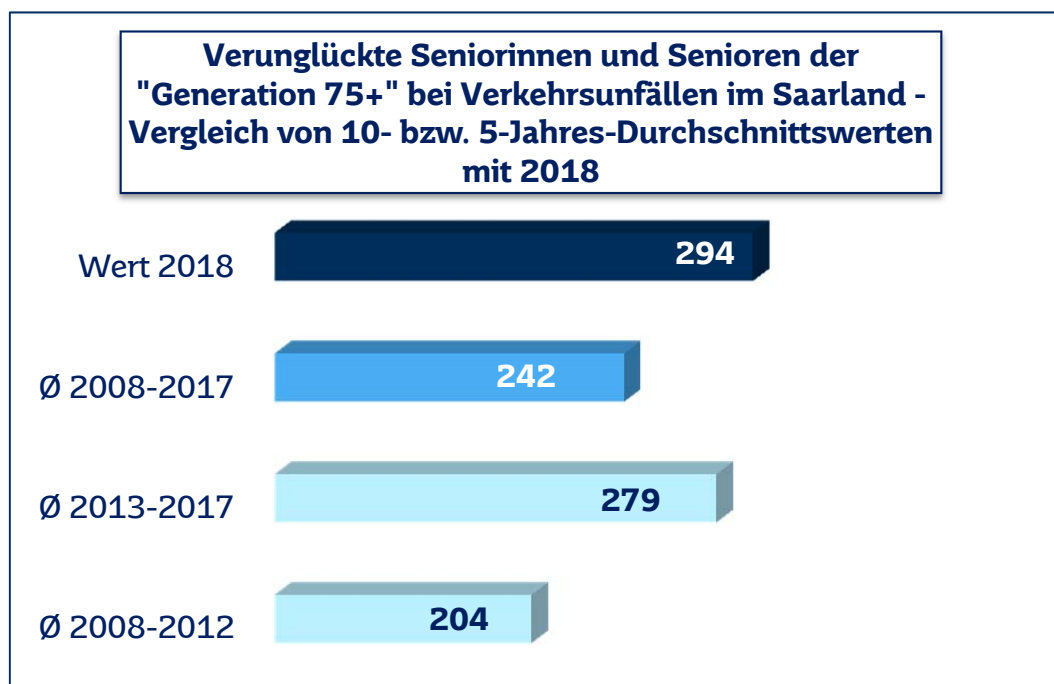
Die Gesamtzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren der „Generation 75+“ weist für das Jahr 2018 insgesamt 294 Verunglückte aus. Dies ist gegenüber dem Jahr 2017 mit insgesamt 307 Verunglückten ein Rückgang von 4,2 %.

Im Bereich der Leichtverletzten ist ein Rückgang von 7,4 % zu erkennen. Wurden im Jahr 2018 212 Angehörige der „Generation 75+“ leicht verletzt, waren es im Jahr 2017 229.

Bei der Gesamtzahl der Getöteten ist ein Anstieg um 25,0 % (2018: 10, 2017: 8) und bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten ein Anstieg um 2,9 % (2018: 72, 2017: 70) erkennbar.

Eine Analyse zu den Verkehrsunfällen mit Getöteten der „Generation 75+“ ergab, dass sechs der Getöteten dieser Gruppierung als zu Fuß gehende Unfallbeteiligte tödlich verletzt wurden. Desweiterm zeigte die Analyse, wie bereits bei der „Generation 65+“ angegeben, ein sehr heterogenes Bild bei den Unfallumständen und den persönlichen Fehlverhalten.

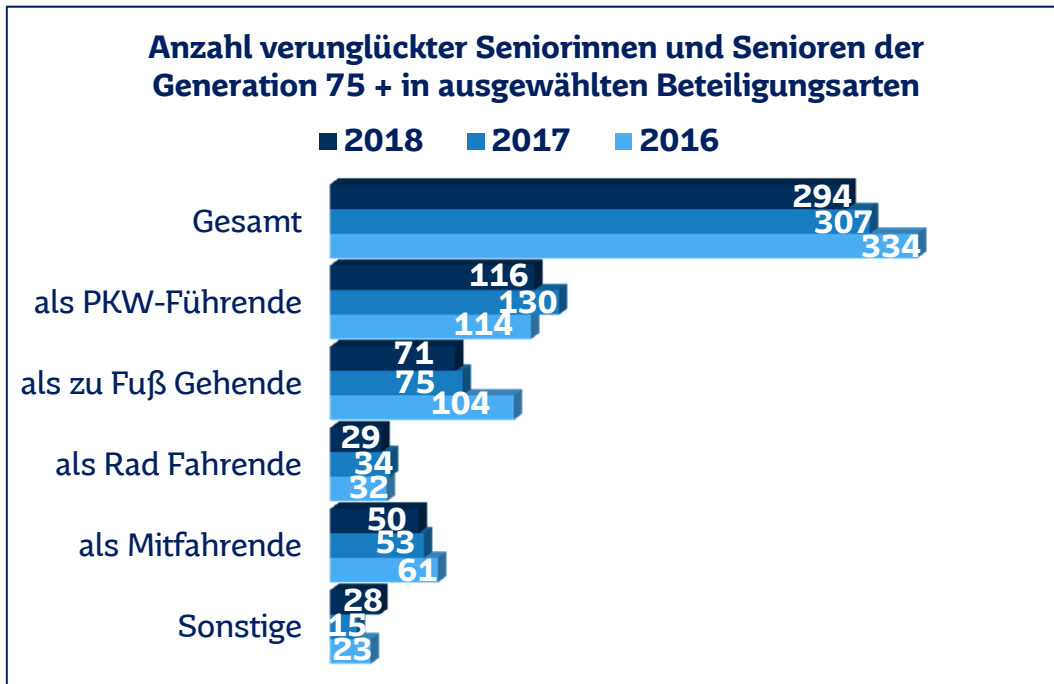
Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 242 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2008 – 2012 und 2013 – 2017 mit 204 bzw. 279 liegt.



Wie aus der nachfolgenden Darstellung ersichtlich, verunglückten die meisten Angehörigen der „Generation 75+“ als **PKW Fahrende**. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Verunglückten der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 39,5 % und ist annähernd deckungsgleich mit dem Wert der „Generation 65+“.

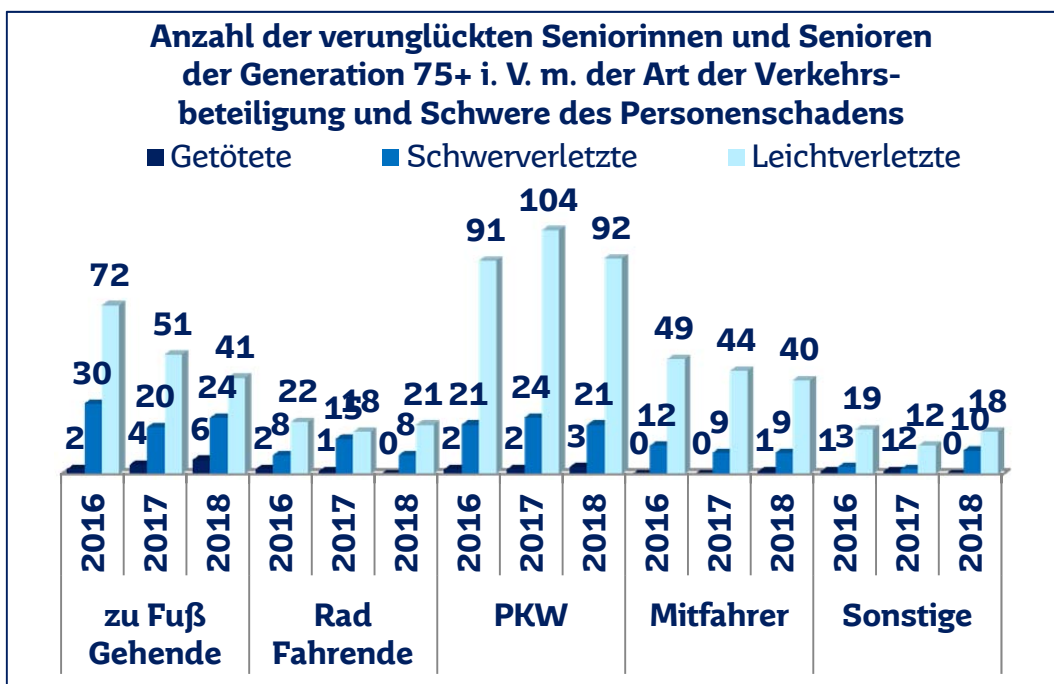
Der Anteil der verunglückten **zu Fuß Gehenden** an der Gesamtzahl der Verunglückten der „Generation 75+“ liegt im vergangenen Jahr bei 24,1 %. Dieser Wert liegt über dem Anteil der „Generation 65+“. Auffällig ist der steigende Anteil der „Generation 75+“ an der Gesamtzahl der getöteten zu Fuß Gehenden innerhalb der „Generation 65+“ (2016: 50 %, 2017: 66,7 %, 2018: 75,0%).

Dagegen liegt der Anteil von 9,9 % der verunglückten **Rad Fahrenden** an der Gesamtzahl der Verunglückten der „Generation 75+“ unter dem Anteil der gesamten „Generation 65+“.



Die Darstellung der Unfallhäufigkeitszahl „Verunglückte je 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 37) zeigt, dass die Angehörigen der „Generation 75+“ das geringste altersbezogene „Verunglücktenrisiko“ der ausgewählten Altersgruppen haben.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren der „Generation 75+“ in Verbindung mit der Verkehrsbeteiligungsart und der Schwere des Personenschadens.



Unfallrisiko „Motorisiertes Kraffrad“

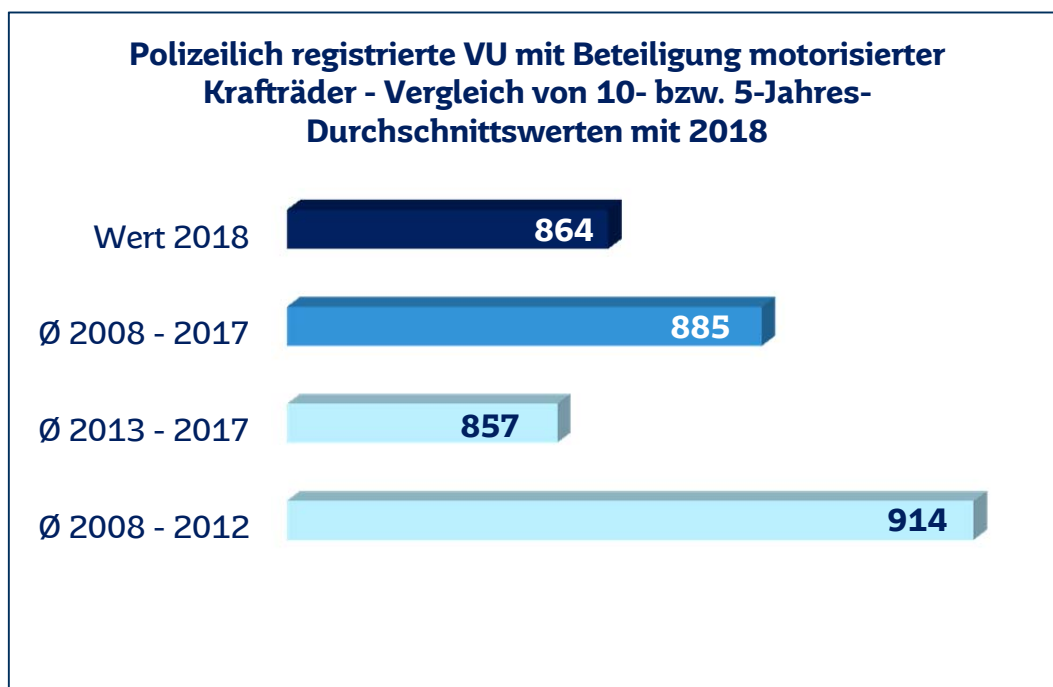
Unter der Verkehrsbeteiligungsart „**Motorisiertes Kraffrad**“ sind folgende Verkehrsbeteiligungsarten zusammengefasst:

- zweirädriges Kleinkraffrad 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 Kleinkraffrad 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)
- Kleinkraffrad 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 Kleinkraffrad 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)
- Kraffrad mit niedriger Leistung bis max. 125 ccm Hubraum bzw. einer Nutzleistung bis max. 11 KW (Leichtkraffrad)
- Kraffrad 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 2018 ereigneten sich im Saarland insgesamt 864 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Kraffrädern. Dies ist gegenüber dem Jahr 2017 mit 850 Unfällen ein Anstieg um 1,6 %.

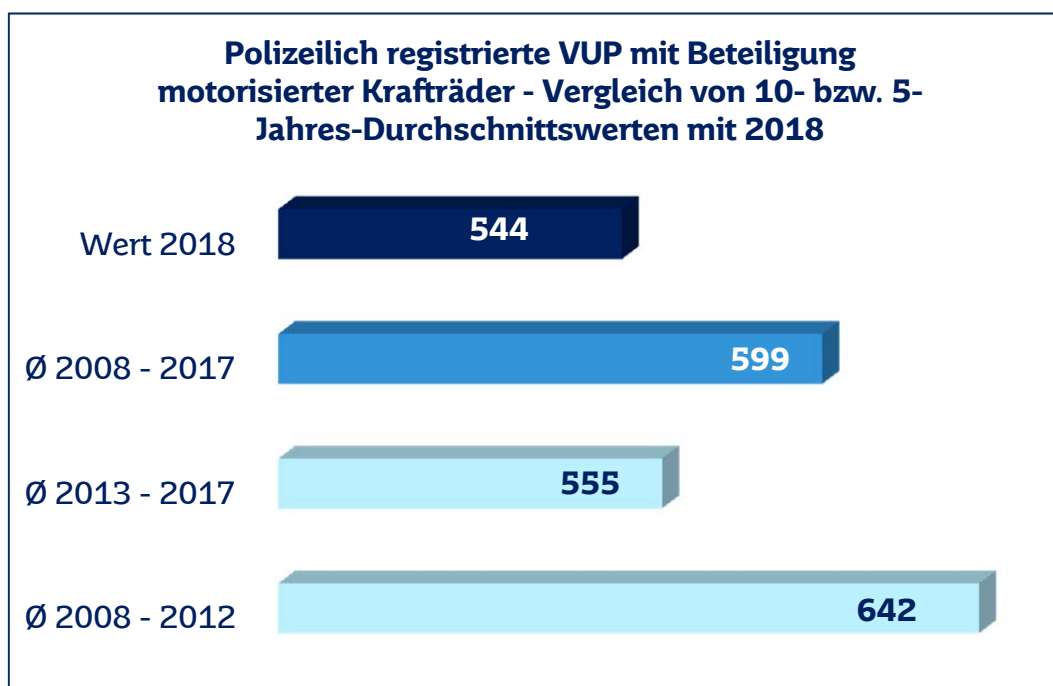
Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert 2018 unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 885 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2012 mit 914 liegt. Der 1-Jahres-Wert liegt dagegen über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2013 - 2017 mit 857.





Die Analyse des Unfallgeschehens mit Beteiligung motorisierter Krafträder ergab, dass sich im Jahr 2018 insgesamt 544 VUP unter Beteiligung motorisierter Krafträder ereignet hatten. Dies entspricht einem Anstieg um 1,3 % gegenüber dem Jahr 2017 mit 537 VUP.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 599 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 und 2008 - 2012 mit 555 bzw. 642 liegt.



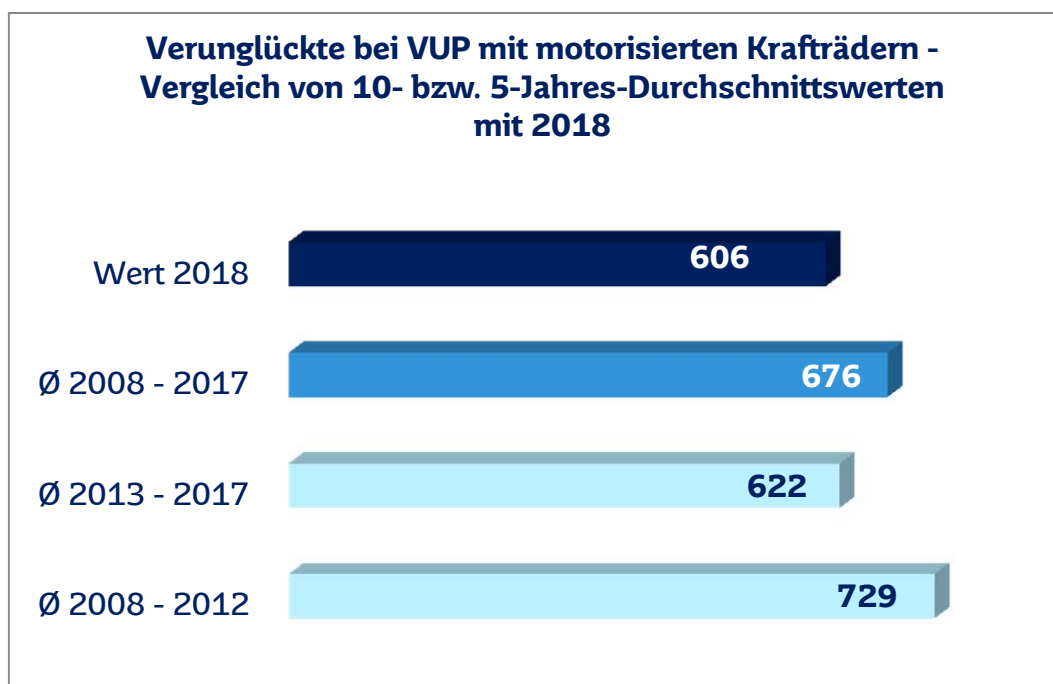
Die Gesamtzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder liegt auf dem Vorjahresniveau (2018: 606, 2017: 604).

Im Jahr 2018 starben bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder sechs Menschen. Dies bedeutet, nach dem Rückgang um 16,7 % im Jahr 2017 (2017: 10, 2016: 12), einen weiteren Rückgang um 40 %.

Im Bereich der Leichtverletzten ist ebenfalls ein Rückgang zu verzeichnen. Insgesamt wurden 417 Menschen leicht verletzt, was gegenüber dem Jahr 2017 mit 448 Leichtverletzten einen Rückgang um 6,9 % darstellt.

Dagegen stieg die Gesamtzahl schwer verletzter Personen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder um 25,3 % (2018: 183, 2017: 146).

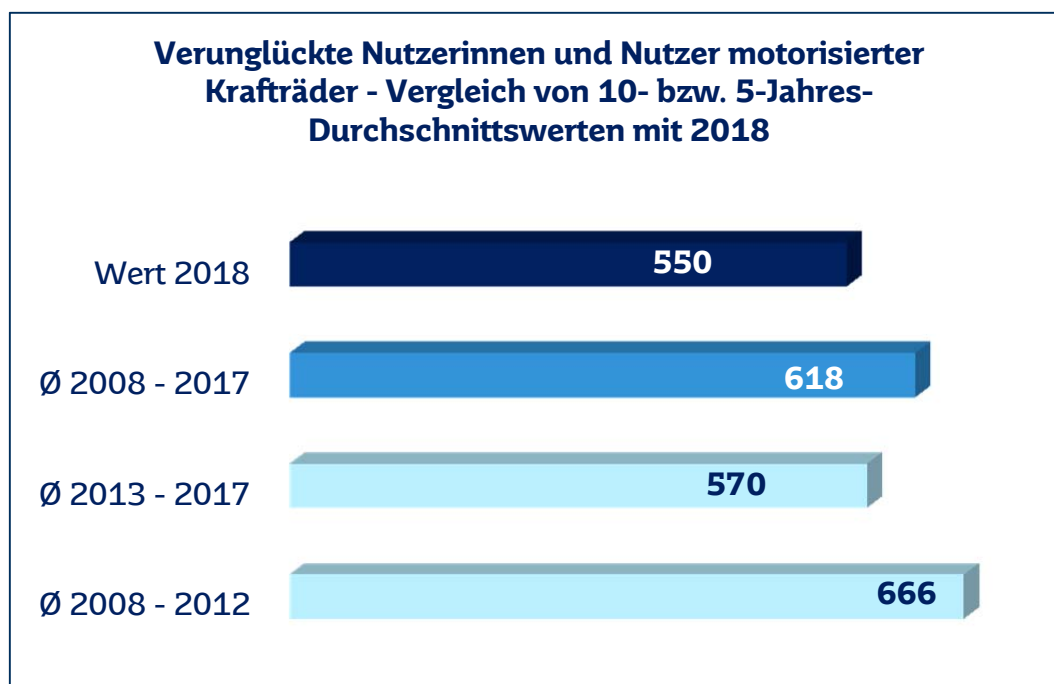
Die Langzeitbetrachtung der Verunglücktenzahlen zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 676 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 und 2008 - 2012 mit 622 bzw. 729 liegt.



Im Jahr 2018 verunglückten bei 544 VUP unter Beteiligung motorisierter Krafträder 550 Nutzerinnen und Nutzer (Fahrerin und Fahrer sowie Sozia und Sozius) dieser Verkehrsbeteiligungsart.

Fünf Nutzerinnen und Nutzer motorisierter Krafträder erlitten tödliche Verletzungen (2017: 10), 172 Nutzerinnen und Nutzer wurden schwer (2017: 142) und 373 Nutzerinnen und Nutzer leicht verletzt (2017: 405).

Die Langzeitbetrachtung der verunglückten Nutzerinnen und Nutzer zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 618 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 und 2008 - 2012 mit 570 bzw. 666 liegt.



Unfallrisiko – „S-Pedelec“ („E-Bike“)

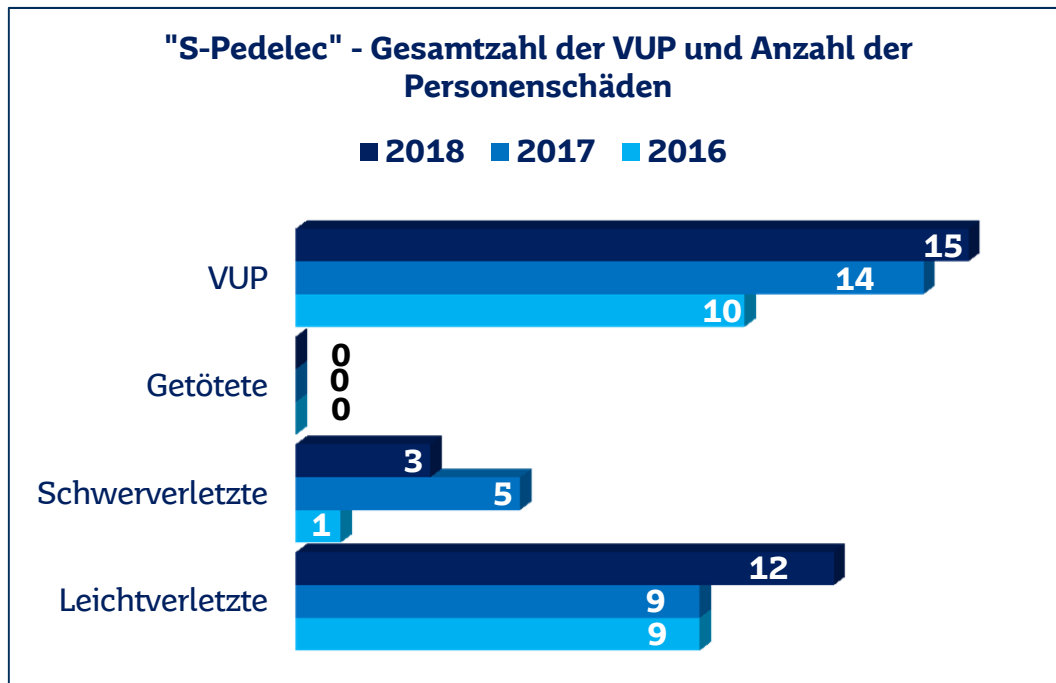
Die Verkehrsbeteiligungsart „**S-Pedelec**“ wurde zum 1. Januar 2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen. Bei den „S-Pedelecs“ handelt es sich im Gegensatz zu den auf Seite 54 genannten „Pedelecs“ um motorisierte Krafträder. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 50.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „S-Pedelec“ betrug im Jahr 2018 2,8 % am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit motorisierten Krafträdern.

In den Vorjahren betrug der Anteil:

- 2,6 % im Jahr 2017
- 1,9 % im Jahr 2016
- 1,5 % im Jahr 2015
- 2,3 % im Jahr 2014

Im Jahr 2018 verunglückten bei 15 VUP im Saarland insgesamt 15 Nutzerinnen und Nutzer von „S-Pedelecs“. Im Jahr 2017 waren 14 und im Jahr 2016 waren 10 verunglückte Nutzerinnen und Nutzer von „S-Pedelecs“ polizeilich registriert.



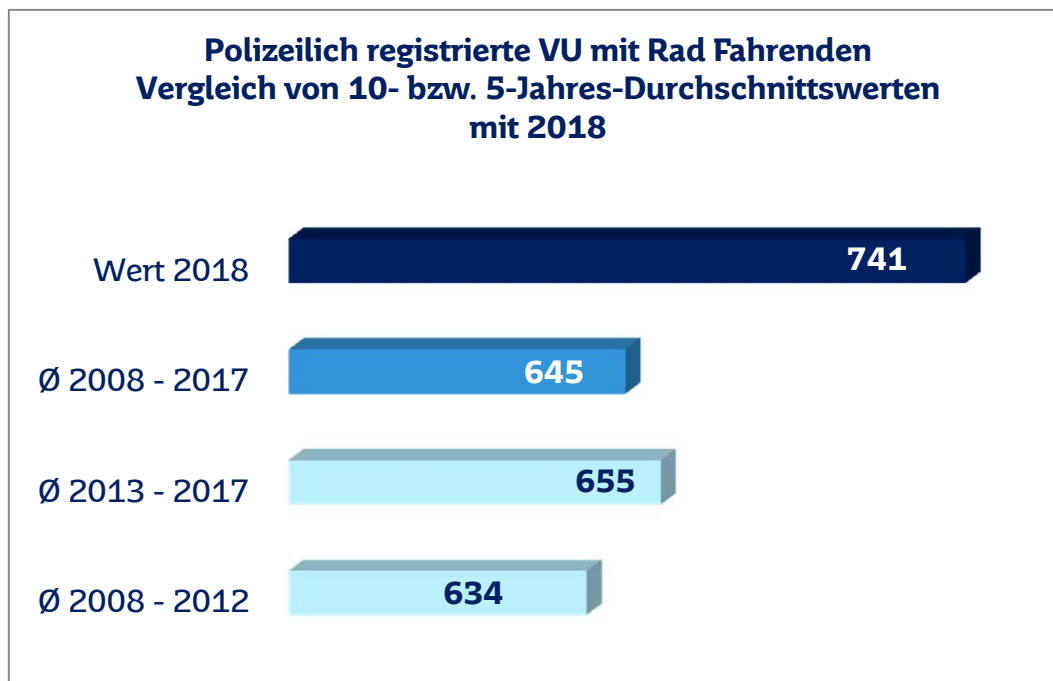
Unfallrisiko „Rad Fahrende“

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“)

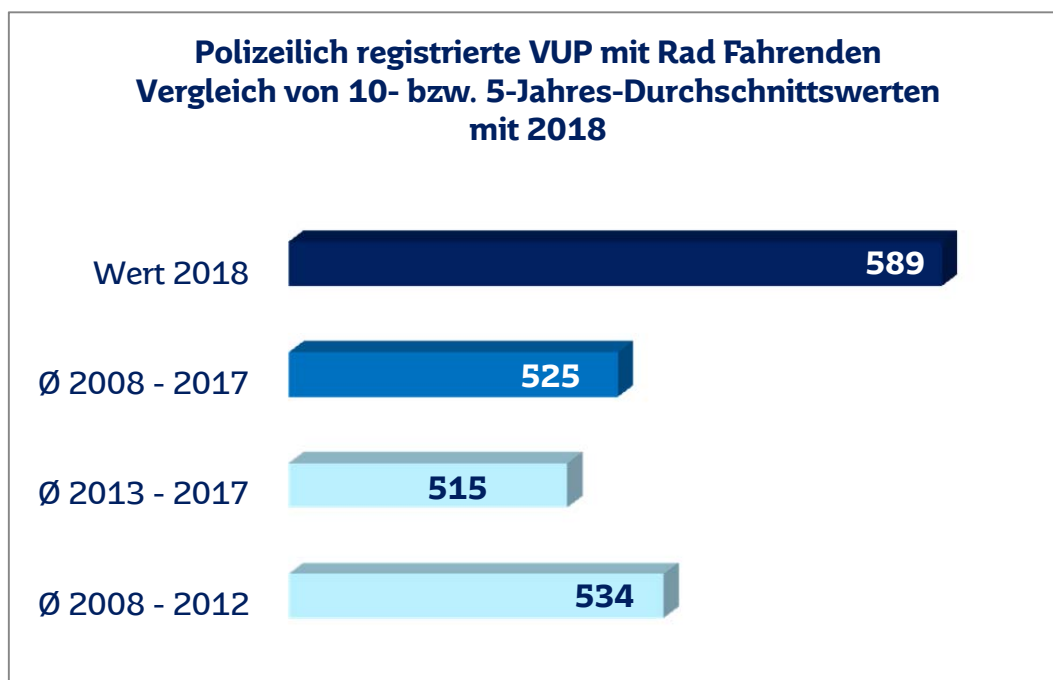
Entgegen dem in der PVS 2017 ausgewiesenen Rückgang von 0,7 % gegenüber dem Vorjahr bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden ist im Jahr 2018 mit 741 Verkehrsunfällen ein Anstieg um 6,0 % gegenüber dem Jahr 2017 mit 699 Verkehrsunfällen festzustellen.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 645 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 und 2008 - 2012 mit 655 bzw. 634 liegt.



Die Gesamtzahl der VUP des Jahres 2018 mit Beteiligung von Rad Fahrenden ist nach dem in der PVS 2017 ausgewiesenen Anstieg auch im abgelaufenen Jahr angestiegen. Für das Jahr 2018 wurden 589 VUP registriert, was gegenüber 2017 mit 546 VUP einen Anstieg um 7,9 % bedeutet.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 525 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 mit 515 und 2008 – 2012 mit 534 liegt.



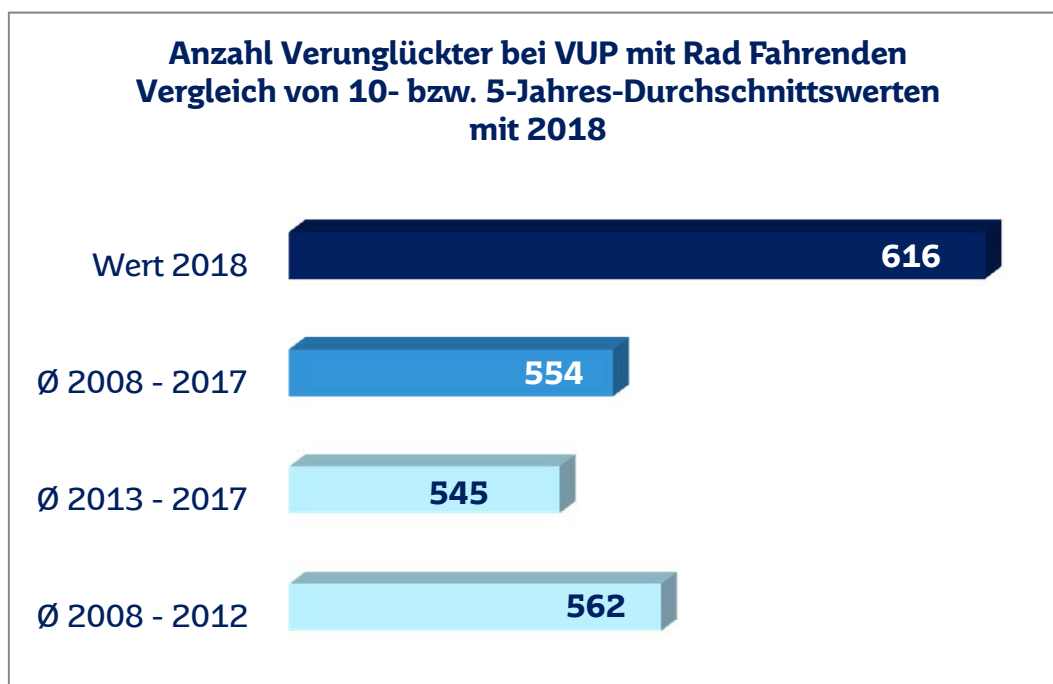
Die Gesamtzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Rad Fahrenden stieg im Jahr 2018 um 6,4 % gegenüber dem Jahr 2017 (2018: 616, 2017: 579).

Im Jahr 2018 starben bei Verkehrsunfällen im Saarland mit Beteiligung von Rad Fahrenden drei Menschen. Dies entspricht der Gesamtzahl des Jahres 2017.

Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten nach einem Verkehrsunfall unter Beteiligung von Rad Fahrenden ist ein Rückgang von 10,3 % im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017 (2018: 122, 2017: 136) festzustellen.

Im Gegensatz zu den Schwerverletzten ist bei den Leichtverletzten ein Anstieg zu erkennen. Im Jahr 2018 wurden 491 Menschen bei Unfällen mit Rad Fahrenden leicht verletzt, was gegenüber 2017 mit 440 Leichtverletzten einen Anstieg um 11,6 % bedeutet.

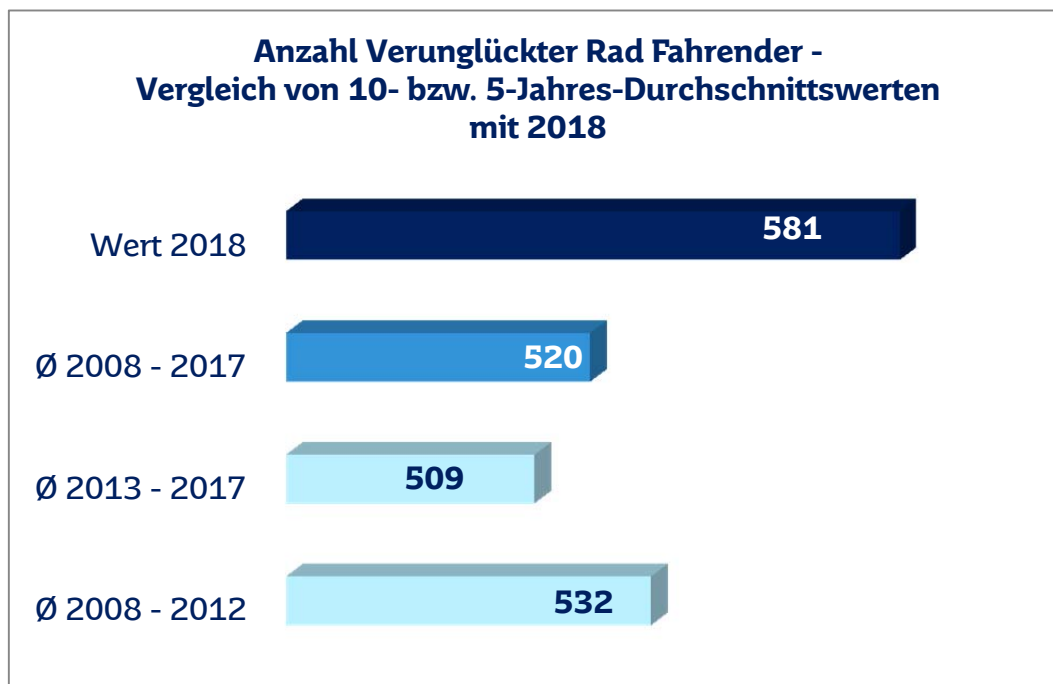
Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2008 - 2017 mit 554 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 - 2017 und 2008 - 2012 mit 545 bzw. 562 liegt.



Während bundesweit bei den getöteten Rad Fahrenden ein Anstieg von 13,0 %¹ erwartet wird, blieb im Saarland die Gesamtzahl im vergangenen Jahr im Vergleich zum Jahr 2017 unverändert. Im öffentlichen Verkehrsraum erlitten drei Rad Fahrende tödliche Verletzungen.

2018 wurden 114 Radfahrende im Saarland bei Verkehrsunfällen schwer verletzt, dies ist gegenüber dem Jahr 2017 mit 130 Schwerverletzten ein Rückgang von 12,3 %. Bei den Leichtverletzten ist ein Anstieg um 14,9 % (2018: 464, 2017: 404) festzustellen.

Die Langzeitentwicklung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 520 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 509 bzw. 532 liegt.



Unfallrisiko „Pedelec“

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

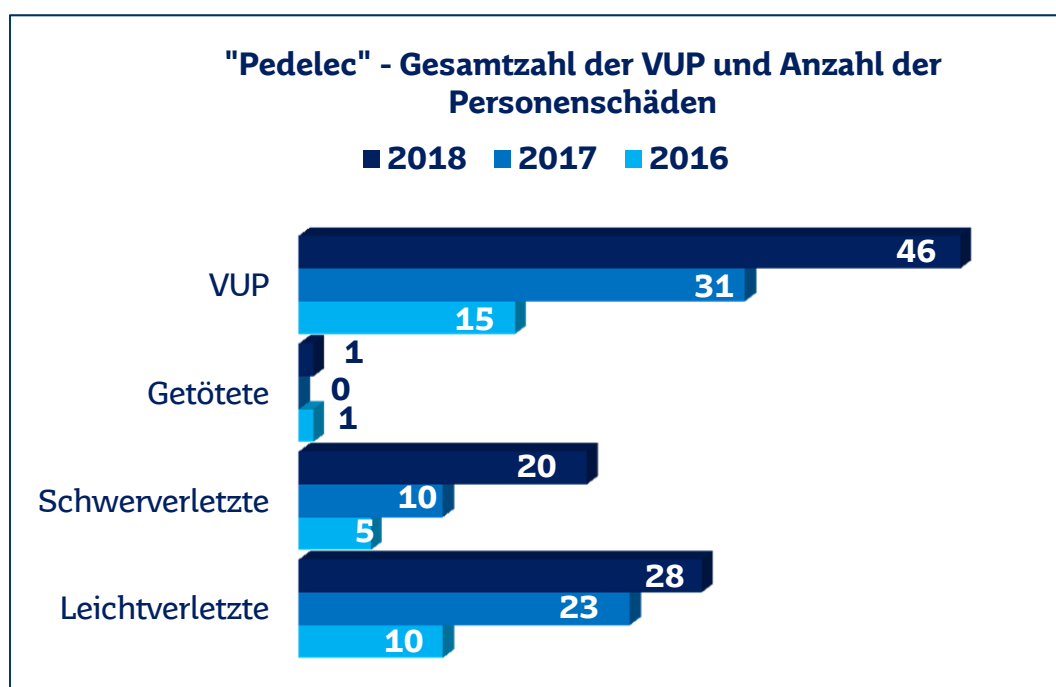
Bei den „Pedelecs“ im Sinne des § 1 Abs. 3 StVG handelt es sich im Gegensatz zu den „S-Pedelecs“ („E-Bikes“, Seite 50), die als motorisierte Krafträder gelten, um Fahrräder. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 54.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit Rad Fahrenden ist seit dem Jahr 2015 kontinuierlich angestiegen. Betrug der Anteil im Jahr 2015 noch 0,5 %, stieg er im Jahr 2016 auf 2,8 % und im Jahr 2017 auf 5,7 %. Im abgelaufenen Jahr 2018 liegt der Anteil von „Pedelecs“ bei 7,8 %.

Die folgende Grafik verdeutlicht den Anstieg um 48,4 % (2018: 46, 2017: 31) bei den Gesamtzahlen der VUP mit Beteiligung von „Pedelecs“. Gegenüber dem Jahr 2016 hat sich die Gesamtzahl im Jahr 2018 verdreifacht.

Im Jahr 2018 ist ein Nutzer eines „Pedelecs“ bei einem Verkehrsunfall getötet worden.

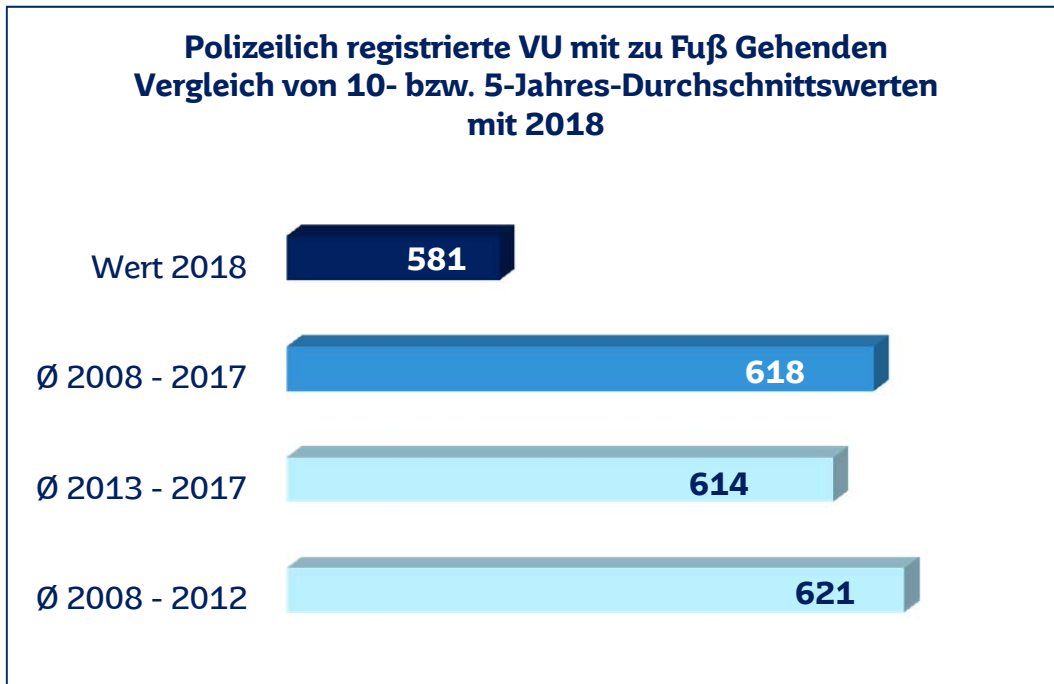
Die Anzahl der Schwerverletzten bei einem Unfall mit Beteiligung eines „Pedelecs“ hat sich im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017 verdoppelt (2018: 20, 2017: 10). Die Zahl der Leichtverletzten stieg um 21,7 % (2018: 28, 2017: 23).



Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“

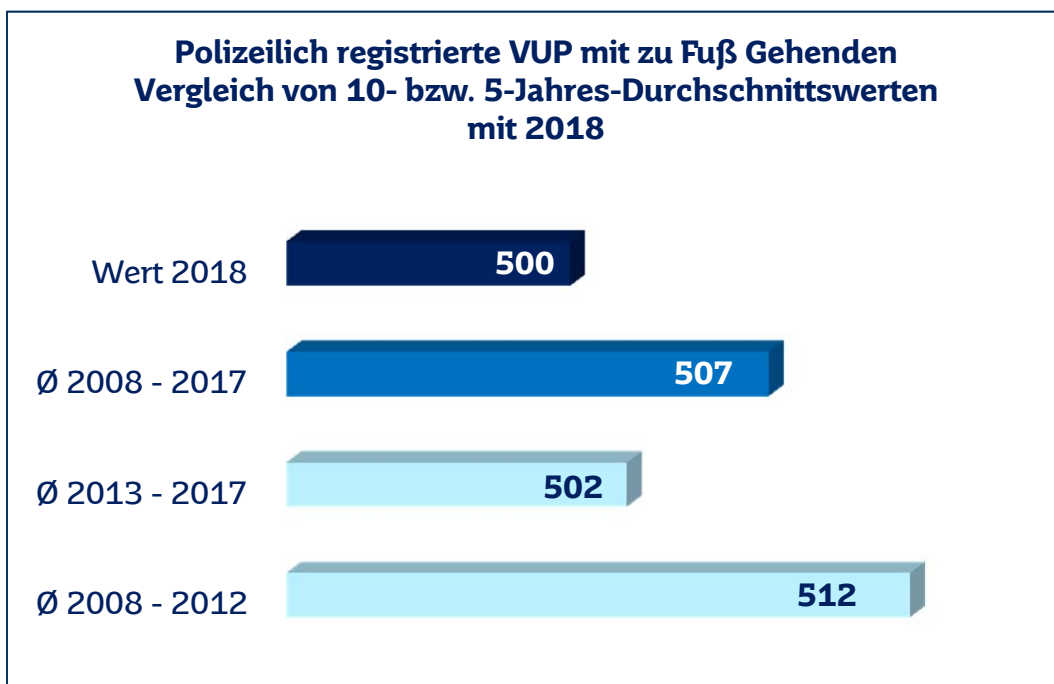
Die PVS des Jahres 2018 weist einen Rückgang von 1,9 % bei Verkehrsunfällen mit „zu Fuß Gehenden“ gegenüber dem Vorjahr (2018: 581, 2017: 592) aus.

Die Langzeitentwicklung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 618 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 614 bzw. 621 liegt.



Im Jahr 2018 wurden insgesamt 500 VUP mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden polizeilich registriert. Dies ist gegenüber dem Jahr 2017 mit 485 VUP ein Anstieg um 3,1 %.

Die Langzeitentwicklung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 507 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 502 bzw. 512 liegt.



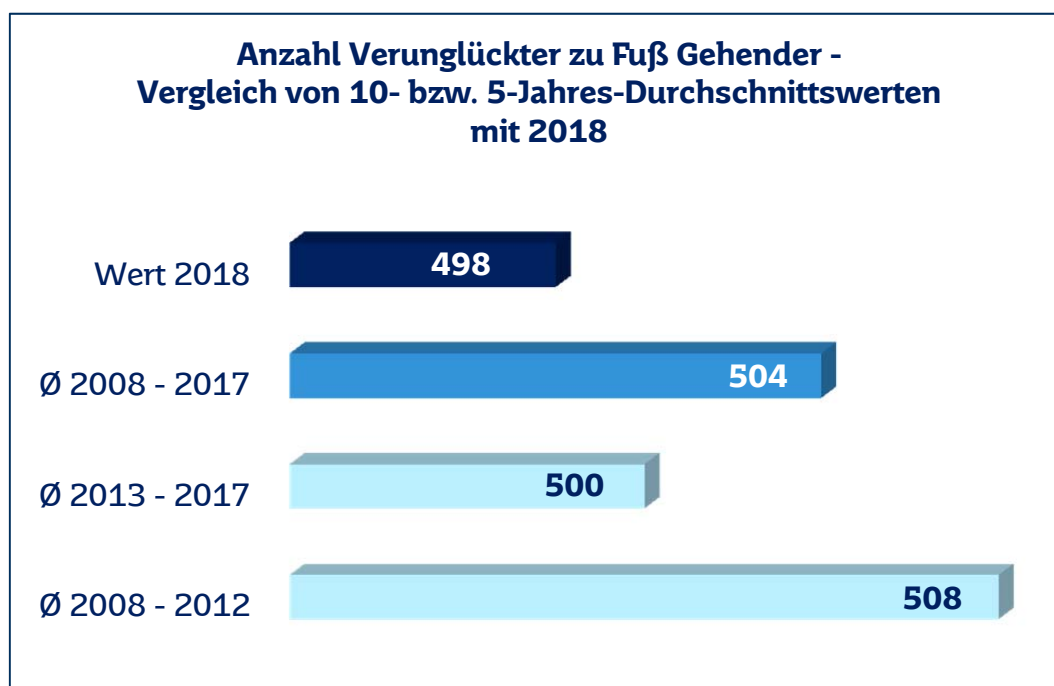
Bei der Gesamtzahl der verunglückten zu Fuß Gehenden ist im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017 ein Anstieg um 4,2 % (2018: 498, 2017: 478) festzustellen.

Im Jahr 2018 sind zwölf zu Fuß Gehende bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen (2017: elf Getötete). Acht getötete zu Fuß Gehende gehören zur Altersgruppe der Generation 65+.

Auch bei den Schwerverletzten ist ein Anstieg im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr zu erkennen. 125 Schwerverletzte in 2018 gegenüber 98 Schwerverletzten in 2017 bedeuten einen Anstieg um 27,6 %.

Dagegen wird bei den Leichtverletzten ein Rückgang von 2,2 % ausgewiesen (2018: 361, 2017: 369).

Die Langzeitentwicklung der Verunglücktenzahlen zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2008 – 2017 mit 504 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2008 – 2012 mit 500 bzw. 508 liegt.



Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2018

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermittelt in unregelmäßigen 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 2016, veröffentlicht April 2018) ergeben sich für das Saarland im Jahr 2018 folgende Unfallkosten (die Gesamtkosten aus dem Jahr 2017 wurden an die aktualisierten Kostensätze angepasst):

Personenschadenskosten je verunglückter Person

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
Getötete	35	1.164.328	40.751.480
Schwerverletzte (SV)	747	123.964	92.601.108
Leichtverletzte (LV)	4.219	5.094	21.491.586
		2018	154.844.174
		2017	161.026.876

Sachschadenskosten je Unfall

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
VU mit Getöteten	33	47.626	1.571.658
VU mit SV	656	22.889	15.015.184
VU mit LV	3.188	14.865	47.389.620
VU schwerer Sachschaden	1.340	22.114	29.632.760
sonstige Alkohol-VU	238	6.086	1.448.468
VU leichter Sachschaden	29.058	6.086	176.846.988
		2018	271.904.678
		2017	271.893.534

Gesamtunfallkosten

2018	426.748.852
2017	432.920.410

Orientiert an den von der Bundesanstalt für Straßenwesen aktualisierten Kostensätzen lässt sich der volkswirtschaftliche Schaden durch das polizeilich registrierte Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2018 auf **426,7 Mio. EUR** beziffern.



Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen

Am 1. Januar 2018 waren im Saarland bei einem Bevölkerungsstand von 994.187³ Menschen 747.138⁵ Kraftfahrzeuge, davon 629.613⁵ PKW, zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Durch die veränderten Bevölkerungsgrößen und geänderten Fahrzeugbestände bedingt, liegen die Motorisierungsraten von 752⁵ Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohner für das Saarland und 682⁴ für Deutschland über den Werten der Vorjahre. Die PKW-Dichte im Saarland übersteigt mit 633⁵ PKW pro 1.000 Einwohner deutlich den bundesdeutschen Durchschnittswert von 561⁴. Als zweithäufigste Fahrzeugart sind im Saarland 59.963⁵ Krafträder zugelassen.

Einwohnerzahlen und Kfz-Bestand/-Dichte im SAARLAND nach Landkreisen und Vergleich mit BUND (Stand: 1. Januar 2018)

	Einwohner	zugelassene Kraftfahrzeuge	Kfz./1000 Einwohner	Überörtliche Straßen in km	Kfz./km Straße
BUND	82.792.351	56.459.008	682	229.903⁷	246
SAARLAND	994.187	747.138	752	2048⁷	365
Saarland intern⁸					
Regionalverband Saarbrücken	330.150	220.712	669		
Merzig-Wadern	103.656	85.131	821		
Neunkirchen	133.297	99.728	748		
Saarlouis	195.815	153.906	786		
Saarpfalz-Kreis	143.402	113.922	794		
St. Wendel	87.867	73.739	839		

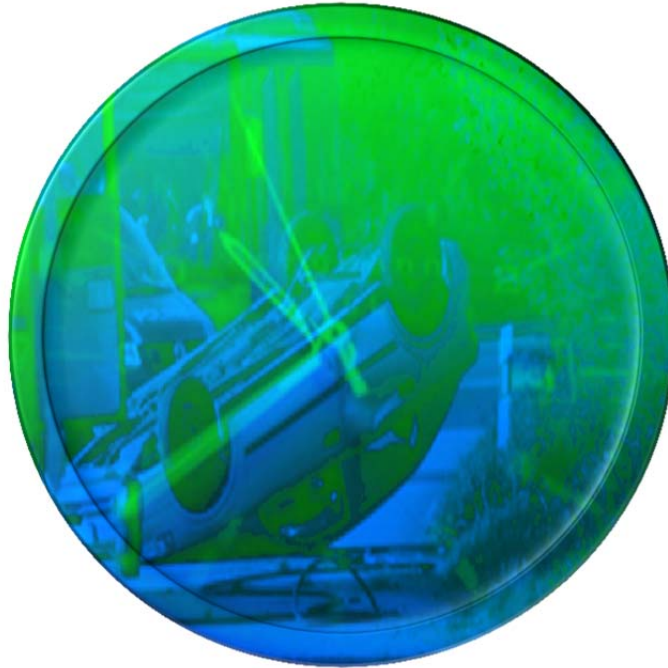
Das Saarland weist zum 1. Januar 2018 ein überörtliches Straßennetz von insgesamt 2.048⁷ km aus. Dieses besteht aus 240 Kilometer Bundesautobahnen und 1.808 Kilometer Bundes- und Landesstraßen.

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 365⁵ Kraftfahrzeuge – bundesweit dagegen nur 246⁴.



Unfalluhr für das Saarland



- Ø alle 15 Minuten eine Unfallaufnahme durch die Polizei
 - Ø alle 2 Stunden ein verunglückter Mensch
 - Ø alle 10 Stunden ein verunglückter „Junger Fahrer“
- Ø alle 15 Stunden ein Verunglückter aus der Generation 65+
 - Ø alle 15 Stunden ein verunglückter Rad Fahrender
 - Ø alle 16 Stunden ein verunglückter Kraftradnutzer
 - Ø alle 18 Stunden ein verunglückter zu Fuß Gehender
 - Ø jeden Tag ein verunglücktes Kind
 - Ø alle 10 Tage ein getöteter Mensch

Endnoten

- 1 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Dez. 2018: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2018 –
- 2 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0001
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes Deutschland
- 3 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0010
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes Saarland
- 4 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 46251-0001
Kraftfahrzeugbestand Deutschland
- 5 Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern 2008 –
2018 zum 01.01. des jeweiligen Jahres – Statistisches Amt des
Saarlandes , Stand: 11.07.2018
- 6 DESTATIS - Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0012
Bevölkerung Bundesländer, Stichtag, Altersjahre
- 7 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 46271-0003
Straßenlänge Deutschland und Bundesländer
- 8 Fläche, Bevölkerung in den Gemeinden am 31.12.2017 nach Geschlecht,
Einwohner je km² und Anteil an der Gesamtbevölkerung (Basis Zensus
2011) – Statistisches Amt des Saarlandes, Stand 22.11.2018
- 9 DESTATIS – Genesis Online Datenbank,
Ergebnis 11111-0001 und 46271-0004
- 10 Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutsch-
land – BASt, April 2018

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)

Impressum

Landespolizeipräsidium Saarland

LPP 10 Zentrale Aufgaben

Ansprechpartner:
POK Berthold Kreuser
Mainzer Straße 134 – 136
66121 Saarbrücken

Telefon (0681) 962-1030

E-Mail: lpp10@polizei.slpol.de

www.polizei.saarland.de

Quelle: Polizeiliche Dateien
Stand 01. Februar 2019

