



**Polizeiliche
Verkehrsunfall-
Statistik
2019
SAARLAND**



Inhaltsverzeichnis

Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2019 in Kürze	3
Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland	10
Verunglückte bei Verkehrsunfällen	13
Getötete bei Verkehrsunfällen.....	14
Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen	17
Verkehrsunfälle mit schweren Folgen.....	19
Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen.....	20
Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen.....	22
Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP)	26
Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	30
Gesamtzahl der VUP	30
VUP innerhalb geschlossener Ortschaften	31
VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB).....	31
VUP auf BAB im Saarland.....	32
Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss.....	34
Besondere Risikogruppen.....	38
Unfallrisiko „Kinder“	38
Unfallrisiko „Junge Fahrer“	41
„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher.....	42
Unfallrisiko „Generation 65+“	45
Unfallrisiko „Generation 75+“	48
Unfallrisiko „Motorisiertes Krafttrad“	51
Unfallrisiko – „S-Pedelec“	55
Unfallrisiko „Rad Fahrende“.....	56
Unfallrisiko „Pedelec“	60
Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“	64
Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2019	67
Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen.....	68
Unfalluhr für das Saarland.....	70
Endnoten	71
Abkürzungen/Erläuterungen.....	72
Impressum	73



Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2019 in Kürze
Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)

❖ **Anstieg bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) - Seite 10**

polizeilich registrierte VU

2019: 35.485 = 2,8 % BUND: 1,0 %¹
 2018: 34.521

Durchschnitt 2009-2018: 32.673

Durchschnitt 2009-2013: 31.387

Durchschnitt 2014-2018: 33.959

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

polizeilich registrierte VUP

2019: 3.840 = - 1,0 % BUND: - 2,5 %¹
 2018: 3.877

Durchschnitt 2009-2018: 4.082

Durchschnitt 2009-2013: 4.171

Durchschnitt 2014-2018: 3.992

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

Verunglückte bei VUP

2019: 4.875 = - 2,5 % BUND: - 2,8 %¹
 2018: 5.001

Durchschnitt 2009-2018: 5.334

Durchschnitt 2009-2013: 5.476

Durchschnitt 2014-2018: 5.192

Häufigkeitszahl Verunglückte (Verunglückte pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2019: 492³ 2018: 505

Bund 2019: 468^{1,2} 2018: 481

❖ **Rückgang bei der Gesamtzahl der Getöteten - Seite 14**

bei VUP getötete Personen

2019: 26 = - 25,7 % BUND: - 6,0 %¹
 2018: 35

Durchschnitt 2009-2018: 38

Durchschnitt 2009-2013: 41

Durchschnitt 2014-2018: 35



Häufigkeitszahl Getötete (Verkehrstote pro 100.000 Einwohner)

Saarland	2019:	2,6³	2018:	3,5
Bund	2019:	3,7^{1,2}	2018:	3,9

❖ **Rückgang bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten - Seite 17**

Schwerverletzte bei VUP

2019:	705	=	- 5,6 %	BUND:	- 1,5 % ¹
2018:	747				

Durchschnitt 2009-2018:	713
Durchschnitt 2009-2013:	699
Durchschnitt 2014-2018:	727

Häufigkeitszahl Schwerverletzte (Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner)

Saarland	2019:	71,2³	2018:	75,4
Bund	2019:	80,6^{1,2}	2018:	81,9 ¹

❖ **Rückgang der schweren Folgen bei VUP - Seite 19**

Schwere Folgen bei VUP

2019:	731	=	- 6,5 %	BUND:	- 4,0 % ¹
2018:	782				

Durchschnitt 2009-2018:	751
Durchschnitt 2009-2013:	740
Durchschnitt 2014-2018:	762

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

Saarland	2019:	73,8³	2018:	78,9
Bund	2019:	84,3^{1,2}	2018:	85,8 ¹

❖ **Rückgang bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten - Seite 20**

Leichtverletzte bei VUP

2019:	4.144	=	- 1,8 %	BUND:	- 3,0 % ¹
2018:	4.219				

Durchschnitt 2009-2018:	4.583
Durchschnitt 2009-2013:	4.736
Durchschnitt 2014-2018:	4.430

Häufigkeitszahl Leichtverletzte (Leichtverletzte pro 100.000 Einwohner)

Saarland	2019:	418³	2018:	426
Bund	2019:	383^{1,2}	2018:	395 ¹

❖ **Rückgang bei der Gesamtzahl der VU und VUP auf den Bundesautobahnen (BAB) – Seite 22**

Polizeilich registrierte VU

2019: 2.643 = - 2,8 %
2018: 2.718

Durchschnitt 2009-2018: 2.696

Durchschnitt 2009-2013: 2.626

Durchschnitt 2014-2018: 2.767

Polizeilich registrierte VUP

2019: 335 = - 9,0 % BUND: - 2,6 %¹
2018: 368

Durchschnitt 2009-2018: 354

Durchschnitt 2009-2013: 347

Durchschnitt 2014-2018: 361

❖ **Weniger Getötete und Leichtverletzte bei VUP auf den BAB – Anzahl der Schwerverletzten annähernd gleich geblieben – Seite 22**

Getötete bei BAB-VUP

2019: 2 = - 50,0 % BUND: - 16,0 %¹
2018: 4

Durchschnitt 2009-2018: 4

Durchschnitt 2009-2013: 5

Durchschnitt 2014-2018: 3

Schwerverletzte bei BAB-VUP

2019: 74 = 1,4 %
2018: 73

Durchschnitt 2009-2018: 59

Durchschnitt 2009-2013: 53

Durchschnitt 2014-2018: 66

Leichtverletzte bei BAB-VUP

2019: 424 = - 9,2 %
2018: 467

Durchschnitt 2009-2018: 450

Durchschnitt 2009-2013: 447

Durchschnitt 2014-2018: 453

❖ **Anteil der Altersgruppe „Junge Fahrer“ als Verursacher von VUP leicht zurückgegangen** - Seite 26

Mit 18,6 % liegt der Verursacheranteil der „Jungen Fahrer“ an VUP leicht unter dem Wert des Jahres 2018 mit 18,8 %. In der Beteiligungsart „PKW“ sind sie wieder die am stärksten vertretene Altersgruppe.

❖ **Hauptunfallursachen bei Gesamtzahl der VUP unverändert** - Seite 30

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

❖ **Unfallursache „Abstand“ Hauptunfallursache bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft** - Seite 31

Bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft ist die Unfallursache „Abstand“ mit 14,8 % die Hauptunfallursache

❖ **Unfallursache „Geschwindigkeit“ Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB)** - Seite 31

Mit 22,3 % ist „Geschwindigkeit“ die dominierende Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB).

❖ **Unfallursache „Abstand“ Hauptunfallursache bei VUP auf den BAB** - Seite 32

Mit einem Anteil von 31,6 % ist die Unfallursache „Abstand“ erstmals die Hauptunfallursache bei VUP auf den saarländischen Bundesautobahnen.

❖ **Alkoholunfälle – Gesamtzahl der VU auf Vorjahresniveau, Zahl der VUP gestiegen, weniger Getötete und mehr Schwerverletzte** - Seite 34

VU mit Ursache Alkohol

2019: 738 = 0,5 %
2018: 734

Durchschnitt 2009-2018: 742
Durchschnitt 2009-2013: 757
Durchschnitt 2014-2018: 727

VUP mit Ursache Alkohol

2019: 257 = 4,0 % BUND: - 1,5¹ %
2018: 247

Durchschnitt 2009-2018: 260
Durchschnitt 2009-2013: 267
Durchschnitt 2014-2018: 253



Getötete bei Alkohol-VUP

2019: **2** = - 50,0 % BUND: - 16,0 %¹
 2018: 4

Durchschnitt 2009-2018: 5

Durchschnitt 2009-2013: 4

Durchschnitt 2014-2018: 5

Schwerverletzte bei Alkohol-VUP

2019: **91** = 15,2 %
 2018: 79

Durchschnitt 2009-2018: 80

Durchschnitt 2009-2013: 79

Durchschnitt 2014-2018: 80

❖ **„Kinder“ - Kein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet, weniger schwer und leicht verletzte Kinder** - Seite 38

Verunglückte Kinder

2019: **307** = - 12,0 % (davon 144 als Mitfahrende)
 2018: 349 (davon 163 als Mitfahrende)

Schwer verletzte Kinder

2019: **42** = - 10,6 %
 2018: 47

Leicht verletzte Kinder

2019: **265** = - 12,0 %
 2018: 301

❖ **„Junge Fahrer“ - Anzahl der Getöteten gleich geblieben, weniger Schwer- und Leichtverletzte** - Seite 41

Getötete „Junge Fahrer“

2019: **2** = ± 0,0 % BUND: - 5,0 %¹
 2018: 2

Schwer verletzte „Junge Fahrer“

2019: **87** = - 19,4 %
 2018: 108

Leicht verletzte „Junge Fahrer“

2019: **725** = - 1,6 % %
 2018: 737



❖ „Generation 65+“ - Rückgang bei der Anzahl der Getöteten, Anstieg bei den Schwer- und Leichtverletzten - Seite 45

Getötete Seniorinnen und Senioren

2019: **9** = - 47,1 % BUND: 3,5 %¹
 2018: 17

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

2019: **154** = 6,9 %
 2018: 144

Leicht verletzte Seniorinnen und Senioren

2019: **472** = 6,8 %
 2018: 442

❖ „Generation 75+“ - Rückgang bei der Anzahl der Getöteten, Anstieg bei den Schwer- und Leichtverletzten - Seite 48

Getötete Seniorinnen und Senioren

2019: **3** = - 70,0 %
 2018: 10

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

2019: **82** = 13,9 %
 2018: 72

Leicht verletzte Seniorinnen und Senioren

2019: **218** = 2,8 %
 2018: 212

❖ „Motorisiertes Kraftrad“ - Rückgang bei der Anzahl der getöteten, schwer und leicht verletzten Kraftrad Nutzenden - Seite 51

Getötete motorisiertes Kraftrad Nutzende

2019: **2** = - 60,0 %
 2018: 5

Schwer verletzte motorisiertes Kraftrad Nutzende

2019: **154** = - 10,5 %
 2018: 172

Leicht verletzte motorisiertes Kraftrad Nutzende

2019: **364** = - 2,4 %
 2018: 373

❖ **„Rad Fahrende“ – weniger Getötete und Leichtverletzte, mehr Schwerverletzte** - Seite 56

Getötete Rad Fahrende

2019: **2** = - 33,3 % BUND: 3,0 %¹
 2018: 3

Schwer verletzte Rad Fahrende

2019: **122** = 7,0 %
 2018: 114

Leicht verletzte Rad Fahrende

2019: **431** = - 7,1 %
 2018: 464

❖ **„Zu Fuß Gehende“ – weniger Getötete, mehr Leichtverletzte, Zahl der Schwerverletzten gleich geblieben** - Seite 64

Getötete zu Fuß Gehende

2019: **5** = - 58,3 % BUND: - 3,0 %¹
 2018: 12

Schwer verletzte zu Fuß Gehende

2019: **125** = ± 0,0 %
 2018: 125

Leicht verletzte zu Fuß Gehende

2019: **390** = 8,0 %
 2018: 361

❖ **Trotz Rückgang weiterhin hohe volkswirtschaftliche Schäden durch Verkehrsunfälle** - Seite 67

2019: **417,0 Millionen Euro**¹⁰
 2018: 426,9 Millionen Euro¹⁰

❖ **Motorisierungsrate Saarland – Bund** - Seite 68

Saarland: Bevölkerung am 1.1.2019: 0,991 Millionen³
 Kfz-Bestand am 1.1.2019: 0,756 Millionen⁵

Deutschland: Bevölkerung am 1.1.2019: 83,019 Millionen²
 Kfz-Bestand am 1.1.2019: 57,305 Millionen⁴

Motorisierungsrate (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)

Saarland **2019:** **763** 2018: 752
 Bund **2019:** **690** 2018: 682



Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland

		2019	2018	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	35.485	34.521	964	2,8
	MIT NUR SACHSCHADEN	31.645	30.644	1001	3,3
	MIT PERSONENSCHADEN	3.840	3.877	- 37	-1,0
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	4.875	5.001	-126	-2,5
	GETÖTETE	26	35	-9	-25,7
	SCHWERVERLETZTE	705	747	-42	-5,6
	LEICHTVERLETZTE	4.144	4.219	-75	-1,8
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	8.510	8.315	195	2,3

Insgesamt ereigneten sich im Saarland im abgelaufenen Jahr 35.485 Verkehrsunfälle. Dieser Anstieg gegenüber 2018 bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) fällt mit 2,8 % höher aus als der Bundestrend mit einem erwarteten Anstieg um 1,0 %¹.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) ist im Saarland im Jahr 2019 um 1,0 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen (2019: 3.840, 2018: 3.877). Bundesweit wird ein Rückgang von 2,5 %¹ erwartet.

Ein Rückgang ist auch bei der Gesamtzahl der Verunglückten festzustellen. 2019 verunglückten insgesamt 4.875 Menschen bei Verkehrsunfällen im Saarland, dies ist gegenüber 5.001 Verunglückten im Jahr 2018 ein Rückgang um 2,5 %. Dieser Rückgang liegt unter dem bundesweit erwarteten Rückgang von 2,8 %¹.

Bei der Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen tödlich Verunglückten ist im Saarland ein Rückgang von 25,7 % festzustellen (2019: 26, 2018: 35). Dieser Rückgang liegt über dem für Deutschland prognostizierten Rückgang von 6,0 %¹.

Der Rückgang von 5,6 % (2019: 705, 2018: 747) bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten liegt im Saarland über dem bundesweit erwarteten Rückgang von 1,5 %¹.

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten ging im Saarland um 1,8 % (2019: 4.144, 2018: 4.219) zurück und liegt damit unter dem für Deutschland prognostizierten Rückgang von 3,0 %¹. Die Gesamtzahl von 4.144 Leichtverletzten für das Saarland ist der zweitniedrigste Wert seit der statistischen Erfassung der Verkehrsunfallzahlen für das Saarland.

Für die Betrachtung der PVS des Jahres 2019 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

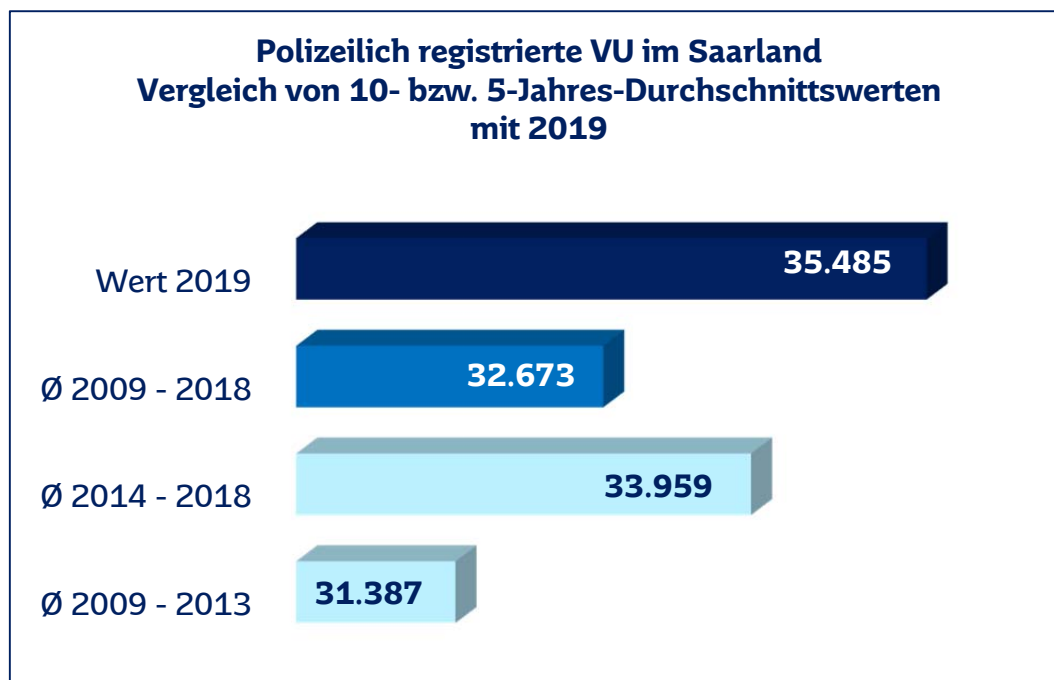
- polizeilich registrierten VU und VUP,
- Verunglückten bei VUP,
- Getöteten, Schwer – und Leichtverletzten bei VUP,
- „Schweren Folgen“ bei VUP,
- VU auf Bundesautobahnen (BAB) und VUP auf BAB,
- Verunglückten bei VUP auf BAB,
- „Schweren Folgen“ bei VUP auf BAB,
- Alkoholunfällen und Alkoholunfällen mit Personenschaden,
- Verunglückten bei Alkoholunfällen mit Personenschaden,
- verunglückten Kindern,
- verunglückten Kindern in ausgewählten Beteiligungsarten,
- verunglückten Angehörigen der Gruppe „Junge Fahrer“,
- „Schweren Folgen“ bei Angehörigen der Gruppe „Junge Fahrer“,



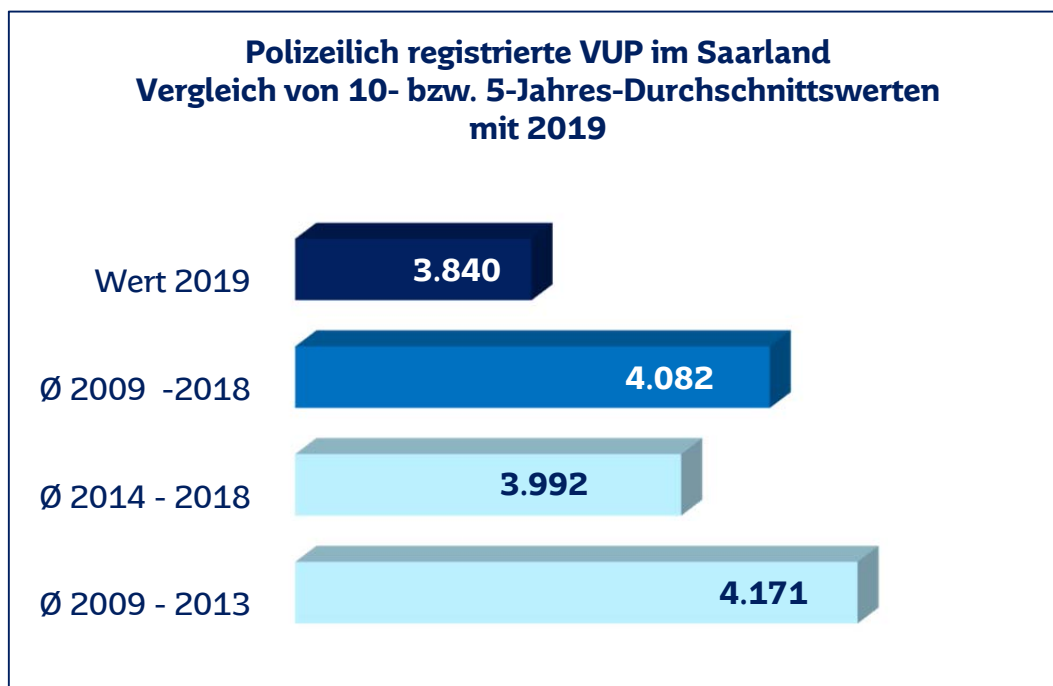
- verunglückten Angehörigen der Altersgruppe „Generation 65+“,
- verunglückten Angehörigen der Altersgruppe „Generation 75+“,
- VU und VUP mit Beteiligung motorisierter Krafträder,
- Verunglückten bei VUP mit motorisierten Krafträdern,
- verunglückten Kraftrad-Nutzenden,
- VU und VUP mit Beteiligung Rad Fahrender,
- Verunglückten bei VUP mit Rad Fahrenden,
- verunglückten Rad-Fahrenden,
- VU und VUP mit Beteiligung zu Fuß Gehender und
- verunglückten zu Fuß Gehenden.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass die im Jahre 2019 von der Polizei erfassten 35.485 Verkehrsunfälle im Saarland über den Durchschnittswerten aller Langzeitbetrachtungen liegen.

Der hohe Wert resultiert in erster Linie aus sog. **5.1-Verkehrsunfällen** (insgesamt 20.318), bei denen Sachschaden entstanden ist und keine oder eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde lag.

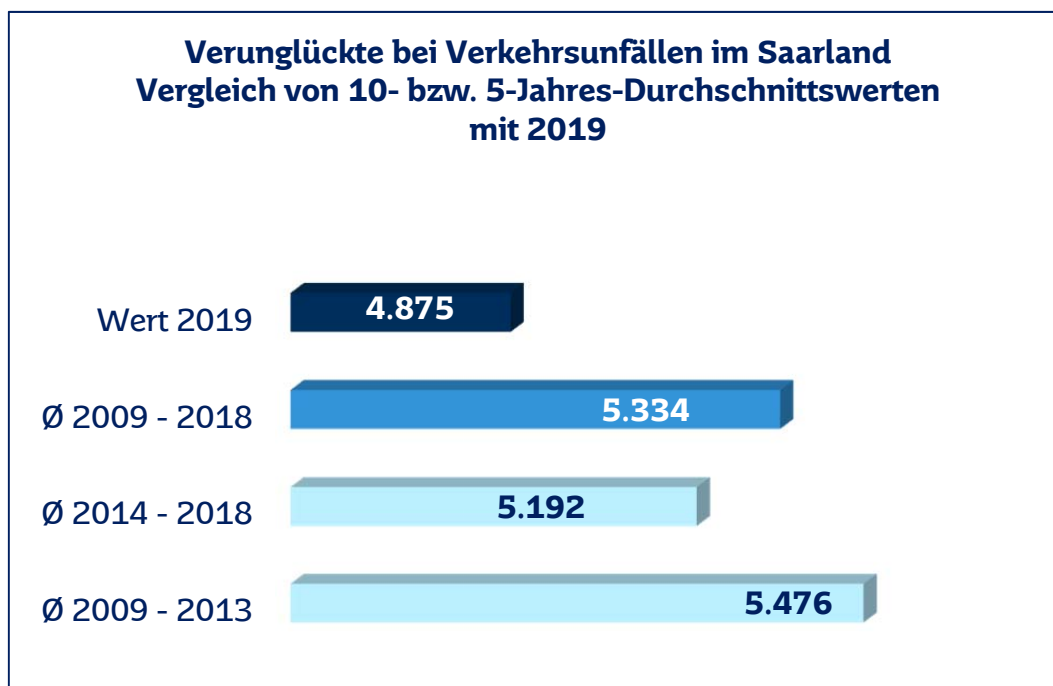


Die folgende Langzeitbetrachtung der VUP zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 4.082 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 3.992 bzw. 4.171 liegt.

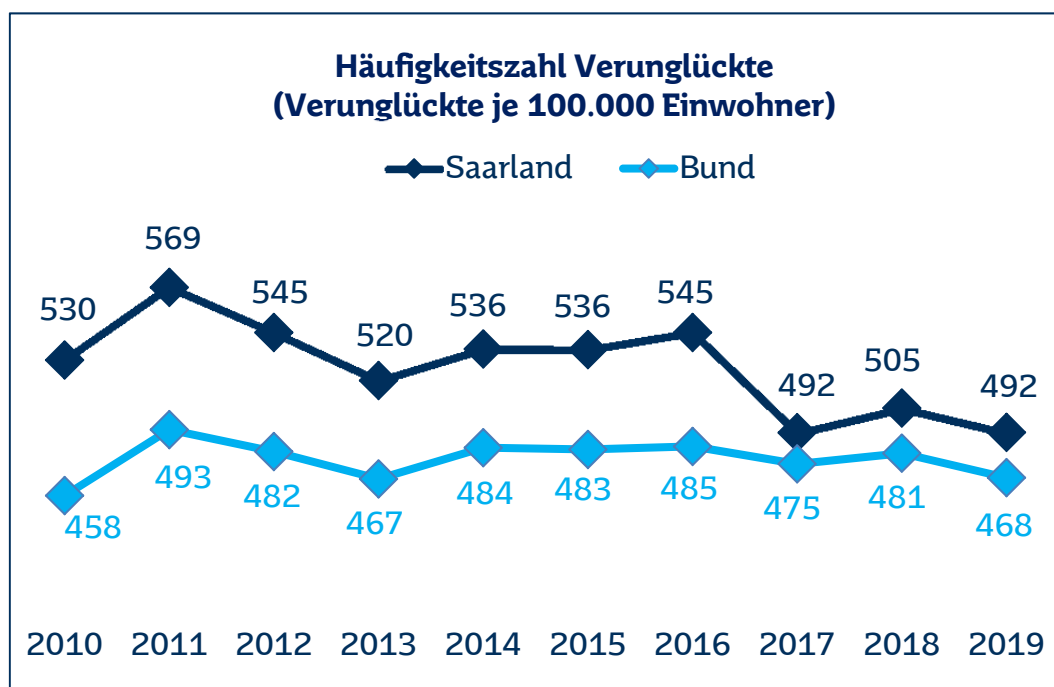


Verunglückte bei Verkehrsunfällen

Die Langzeitbetrachtung verdeutlicht, dass der 1-Jahres-Wert der Gesamtzahl der Verunglückten unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 5.334 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 mit 5.192 und 2009 - 2013 mit 5.476 liegt.



Der ausgewiesene Rückgang im Jahr 2019 bei der Gesamtzahl der Verunglückten ist dafür verantwortlich, dass die Häufigkeitszahl „Verunglückte“ (Getötete und Verletzte je 100.000 Einwohner) im Saarland von 505 im Jahr 2018 auf 492³ im Jahr 2019 zurückgegangen ist. Die Häufigkeitszahl für das Bundesgebiet ging im gleichen Zeitraum von 481 auf 468^{1,2} zurück.

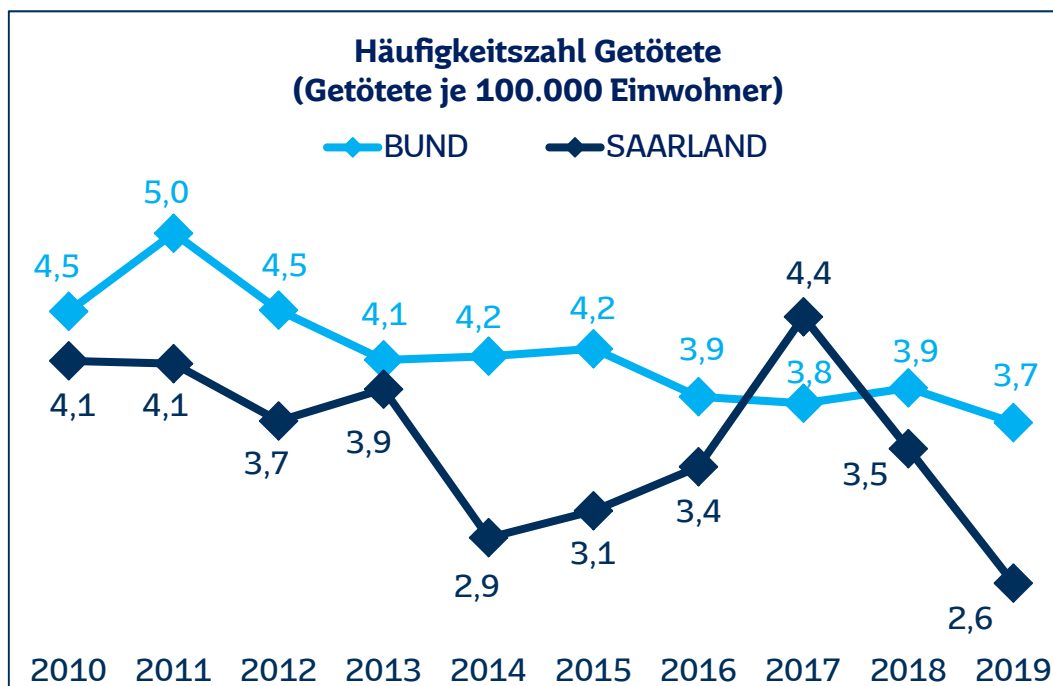


Getötete bei Verkehrsunfällen

Das Jahr 2019 weist mit insgesamt 26 getöteten Menschen bei Verkehrsunfällen auf saarländischen Straßen einen Rückgang von 25,7 % gegenüber dem Jahr 2018 mit 35 Getöteten aus. Im Bundesgebiet wird ein Rückgang von 6,0 %¹ erwartet.

Die Gesamtzahl des Jahres 2019 ist, ebenso wie die bereits vorab genannte Gesamtzahl der Verunglückten, der niedrigste Wert seit 1957 im Saarland.

Der historische Tiefstand zeigt sich auch bei der Darstellung der Häufigkeitszahl „Getötete“ (Getötete je 100.000 Einwohner) Diese liegt im Saarland mit 2,6³ Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner deutlich unter dem bundesweiten Durchschnittswert von 3,7^{1,2} Verkehrstoten.



Die Tabelle „Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung“ weist im Bereich der Risikogruppe „Motorisiertes Kraftrad“ mit zwei Getöteten im Jahr 2019 einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit fünf Getöteten aus.

Die Gesamtzahl von zwölf getöteten „PKW-Führenden“ ist unverändert zum Jahr 2018, allerdings erhöhte sich die Anzahl der getöteten PKW-Insassen von drei aus dem Jahr 2018 auf vier im Jahr 2019.

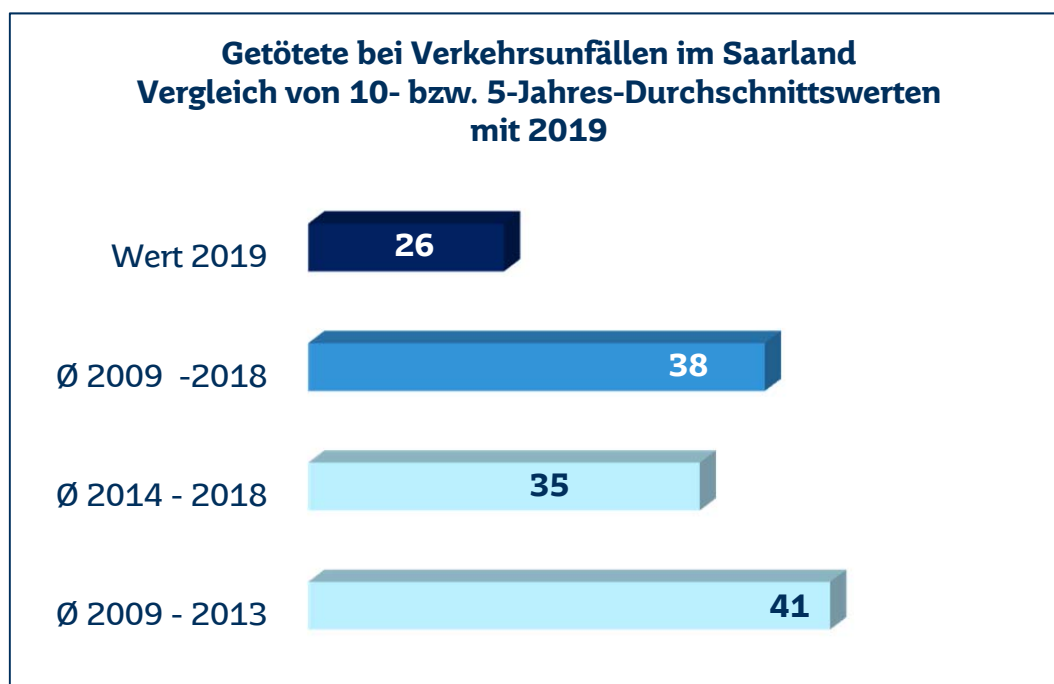
Ein deutlicher Rückgang bei der Gesamtzahl der Getöteten ist innerhalb der Risikogruppe der „zu Fuß Gehenden“ zu erkennen. Wurden im Jahr 2018 zwölf zu Fuß Gehende bei Verkehrsunfällen im Saarland getötet, verloren im Jahr 2019 fünf zu Fuß Gehende bei Verkehrsunfällen ihr Leben.

Die Verkehrsbeteiligungsart „Rad Fahrende“ zeigt einen leichten Rückgang zum Vorjahr. Bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr wurden im Jahr 2019 zwei Rad Fahrende tödlich verletzt, während im Jahr 2018 drei Rad Fahrende tödlich verunglückten.

In der Tabelle „Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung“ wird im Jahr 2019 unter der Rubrik „Sonstige“ eine getötete Person aufgeführt. Es handelt sich hierbei um eine bei einem Reitunfall tödlich verletzte Reiterin.

Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pkw	12	9	12	15	12	12
Lkw		1		1		
KOM						
Motorisiertes Kraftrad	5	9	11	10	5	2
Zu Fuß Gehende	7	7	6	11	12	5
Insassen	3	3		2	3	4
Rad Fahrende	2	2	5	3	3	2
Sonstige				2		1
Summe	29	29	34	44	35	26

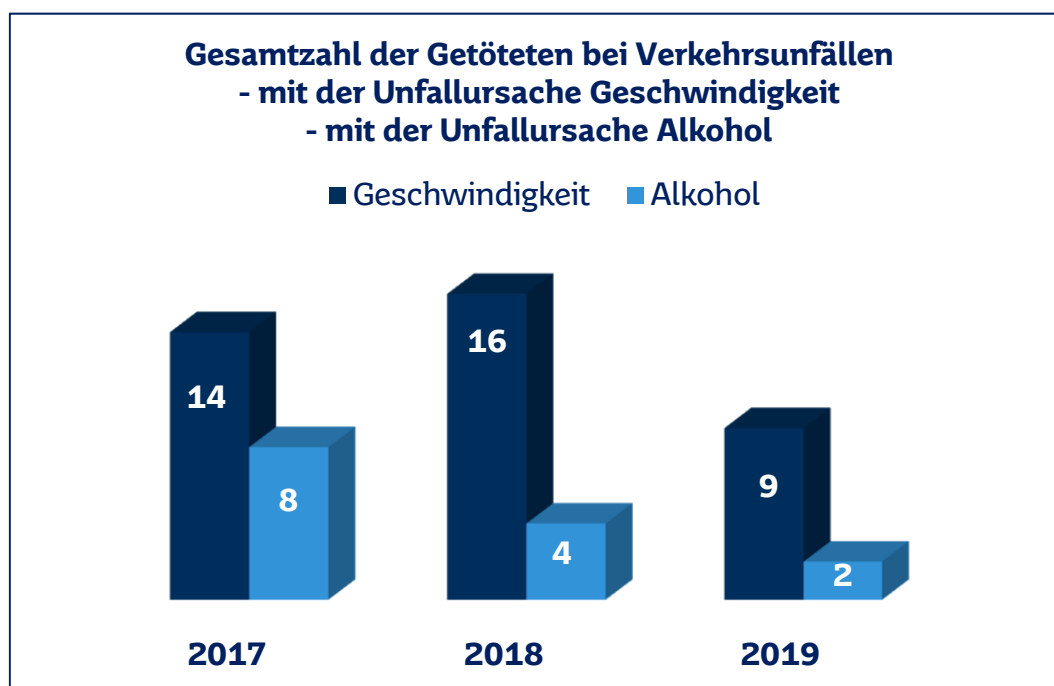
Die Langzeitbetrachtung der Getöteten zeigt, dass der 1-Jahres-Wert deutlich unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 38 Getöteten und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 und 2009 - 2013 mit 35 bzw. 41 Getöteten liegt.



Das nachfolgende Diagramm lässt erkennen, dass die Gesamtzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen mit nicht angepasster Geschwindigkeit im abgelaufenen Jahr gegenüber den beiden Vorjahren zurückgegangen ist (2019: 9, 2018: 16, 2017: 14). Es wird aber auch deutlich, dass jeder dritte Getötete im Jahr 2019 auf einen Verkehrsunfall mit nicht angepasster Geschwindigkeit zurückzuführen ist.

Im Zeitraum 2017 bis 2019 ist die Gesamtzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinwirkung kontinuierlich zurückgegangen. Im Jahr 2019 erlitten zwei Menschen (2018: vier, 2017: acht) tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen, bei denen die Unfallursache „Alkohol“ festgestellt wurde.

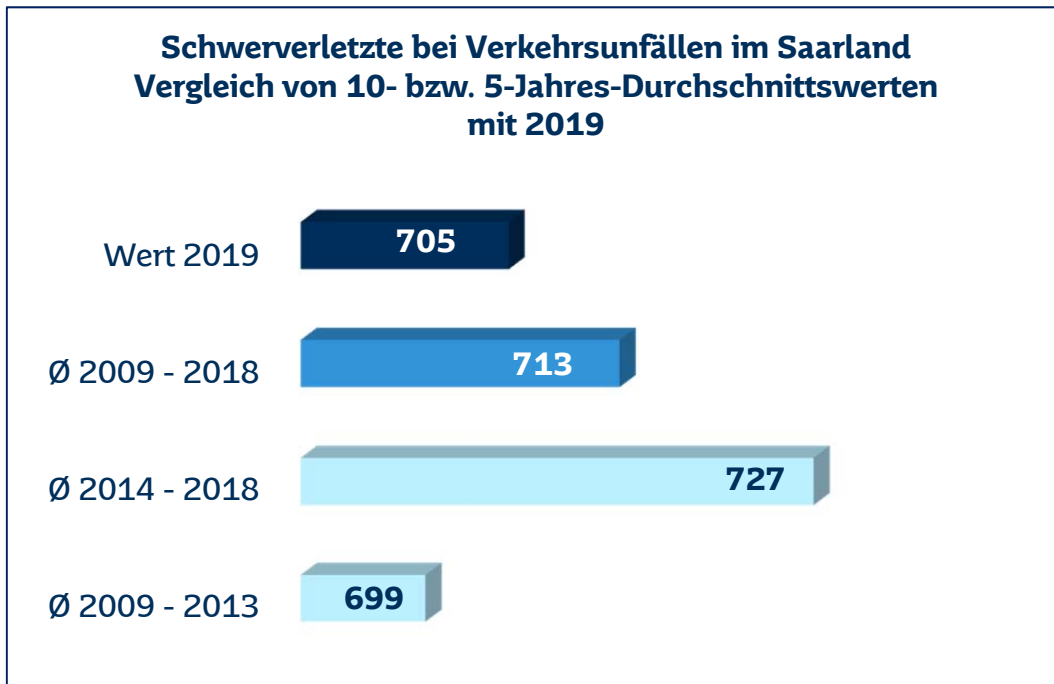
Weitere Analysen zu den „Alkoholunfällen“ finden sich ab Seite 34.



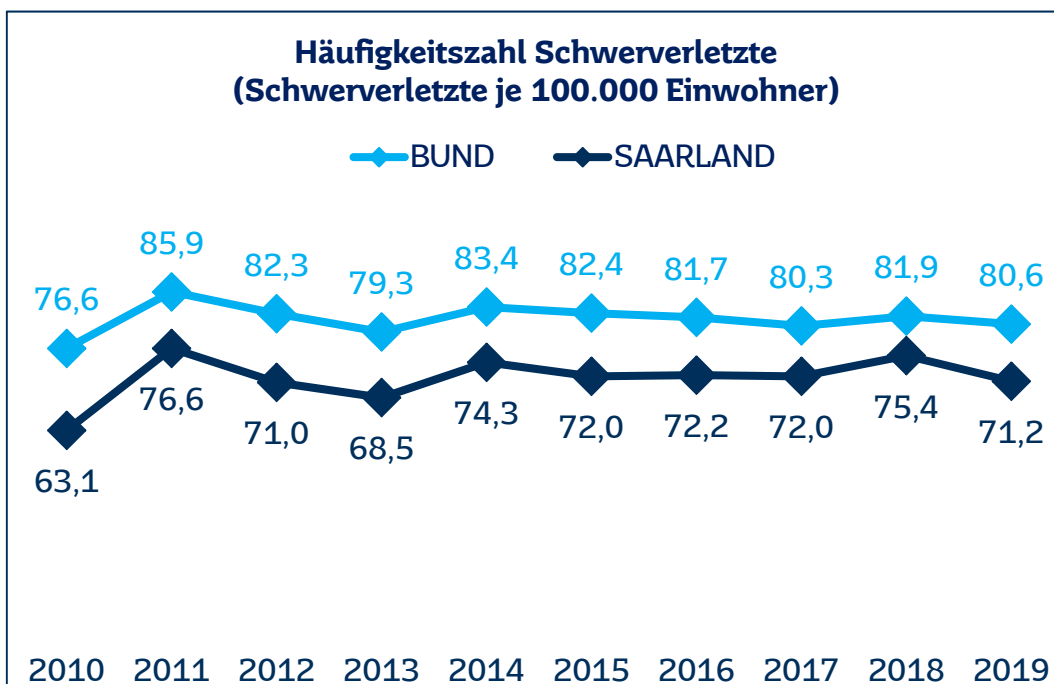
Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik des Jahres 2019 weist mit 705 Schwerverletzten einen Rückgang von 5,6 % gegenüber dem Jahr 2018 mit 747 Schwerverletzten aus. Bundesweit wird ein Rückgang von 1,5 %¹ prognostiziert.

Im Gegensatz zur PVS des Jahres 2018, die den 1-Jahres-Wert über allen Durchschnittswerten auswies, liegt der Wert des Jahres 2019 unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 713 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2014 - 2018 mit 727. Der 1-Jahres-Wert liegt allerdings über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2013 mit 699.



Die Häufigkeitszahl „Schwerverletzte“ liegt im Saarland mit 71,2³ Schwerverletzten pro 100.000 Einwohner unter der Häufigkeitszahl des Bundes mit 80,6^{1,2}.



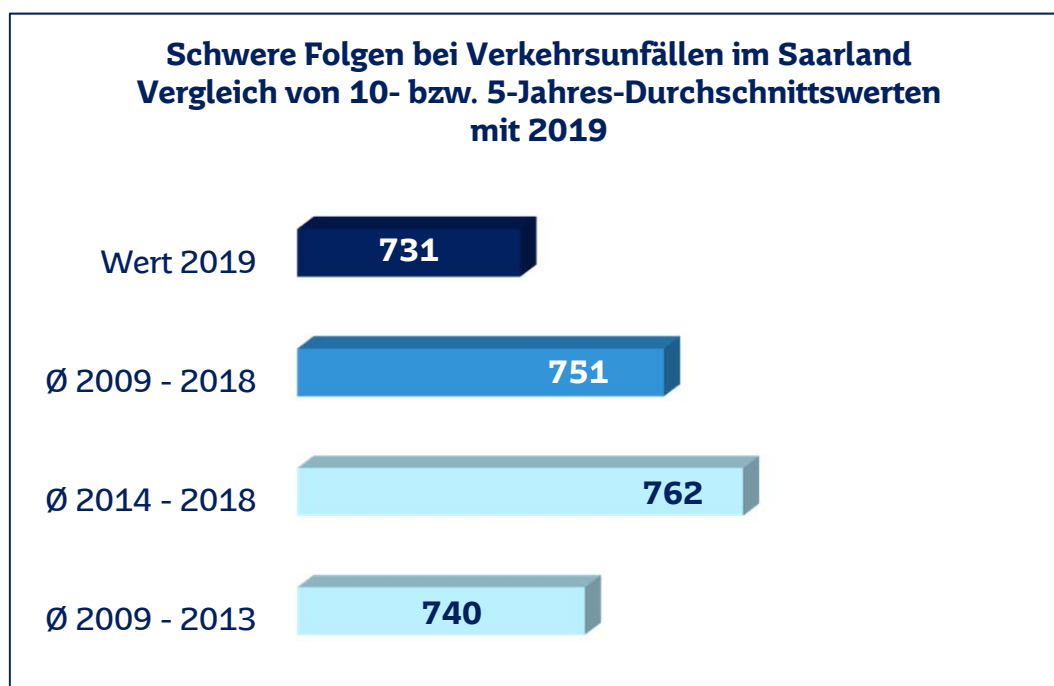
Verkehrsunfälle mit schweren Folgen

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

In der Bilanz „Schwere Folgen“ ist im Jahr 2019 ein Rückgang von 6,5 % gegenüber dem Vorjahr zu erkennen (2019: 731, 2018: 782). Für das Gebiet der Bundesrepublik wird ein Rückgang von 4,0 %¹ erwartet.

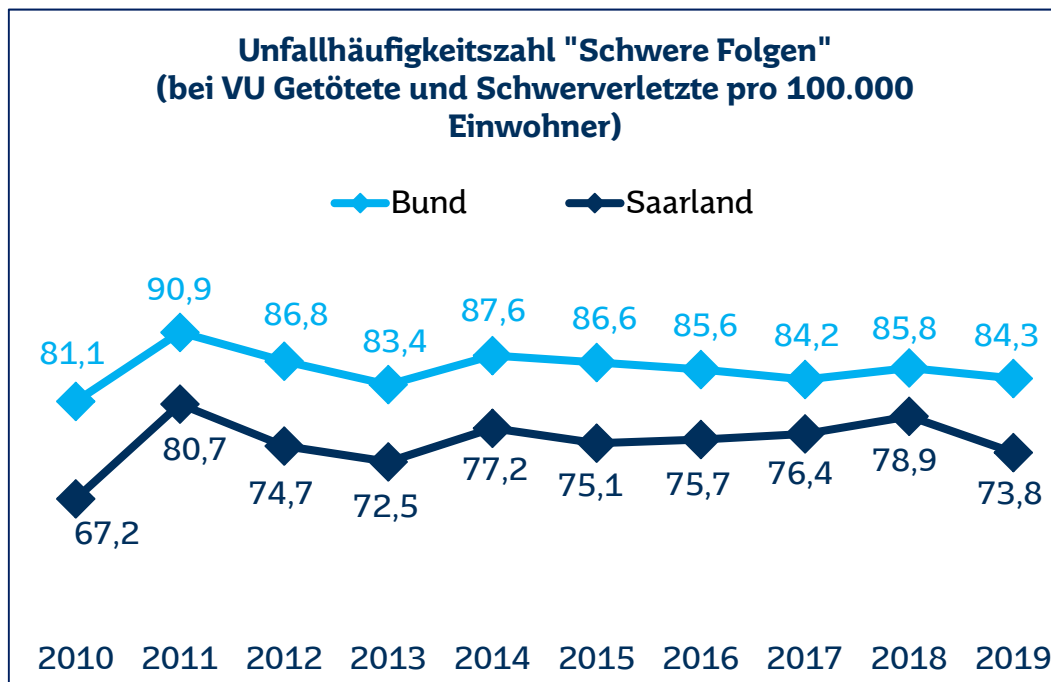
Im Jahr 2019 wurden im Saarland bei 677 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 26 Menschen getötet und 705 schwer verletzt. 2018 wurden bei 689 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 35 Menschen getötet und 747 schwer verletzt.

Die Langzeitbetrachtung der „Schweren Folgen“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 751 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 mit 762 und 2009 - 2013 mit 740 liegt.



Bei der Unfallhäufigkeitszahl „Schwere Folgen“ liegt das Saarland mit 73,8³ schweren Folgen pro 100.000 Einwohnern unter dem Bundesdurchschnitt von 84,3^{1,2}.

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

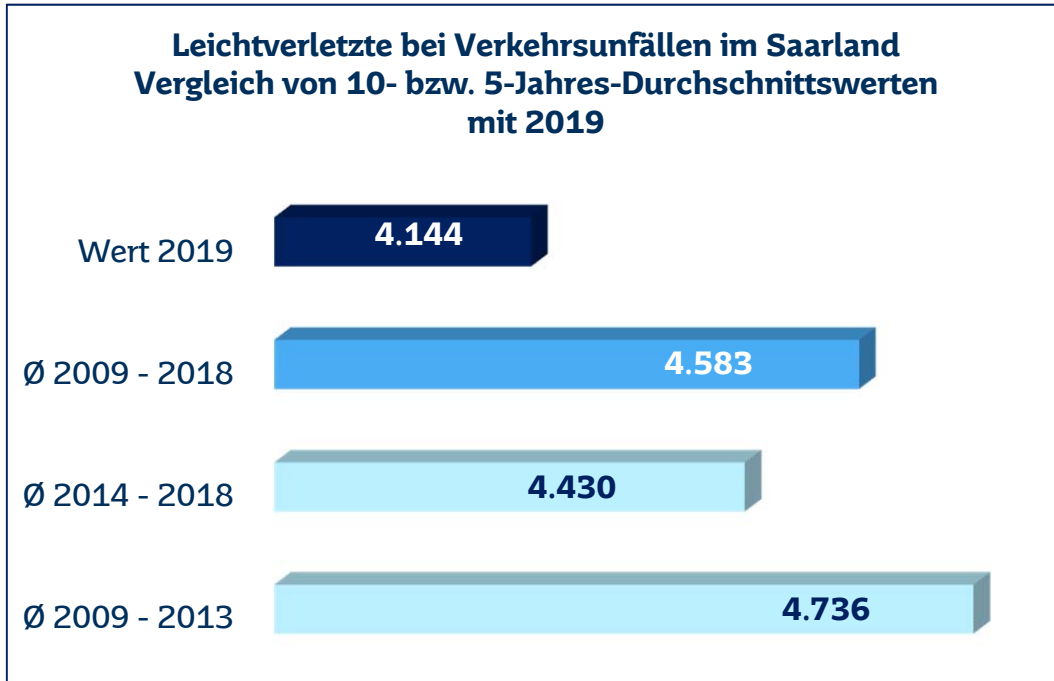


Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen

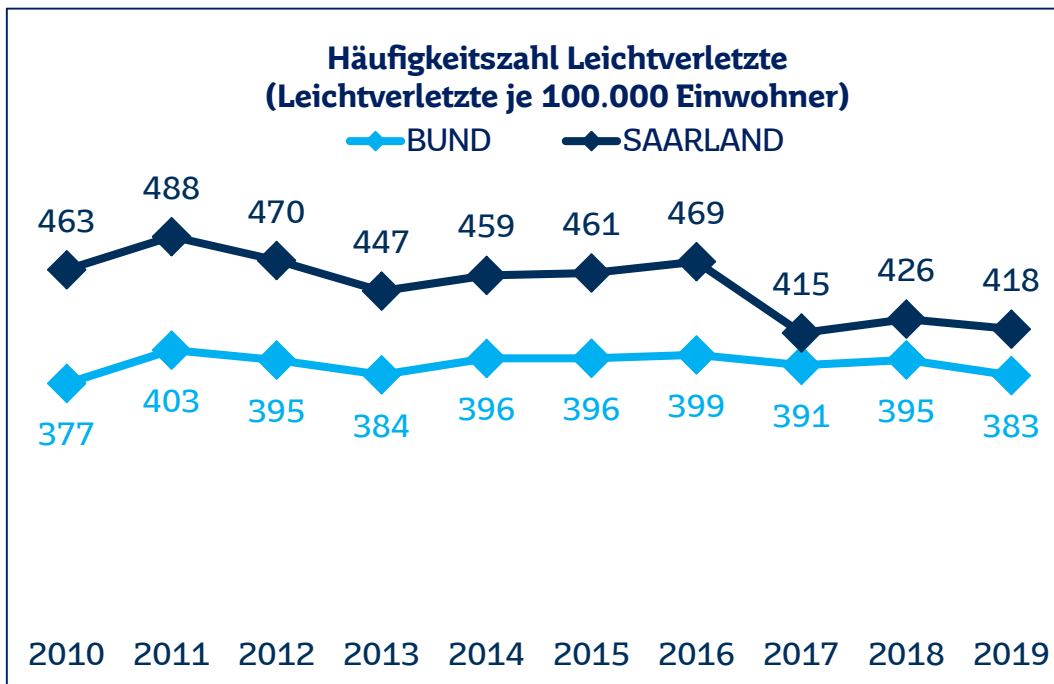
4.144 Menschen erlitten im Saarland im vergangenen Jahr bei einem Verkehrsunfall leichte Verletzungen, was gegenüber dem Jahr 2018 mit 4.219 Leichtverletzten einen Rückgang von 1,8 % bedeutet. Bundesweit wird bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ein Rückgang von 3,0 %¹ erwartet.

Die Gesamtzahl von 4.144 Leichtverletzten aus dem Jahr 2019 ist der zweitniedrigste Wert im Saarland seit dem Beginn der statistischen Erfassung.

Der 1-Jahres-Wert liegt deutlich unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 4.583 und den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 mit 4.430 und 2009 - 2013 mit 4.736.



Der Rückgang bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten im Jahr 2019 findet sich in der nachfolgenden Betrachtung der Unfallhäufigkeitszahl wieder. Ungeachtet der positiven Entwicklung liegt die Unfallhäufigkeitszahl „Leichtverletzte“ im Saarland mit 418³ pro 100.000 Einwohner weiterhin über der Häufigkeitszahl des Bundes mit 383^{1,2}.



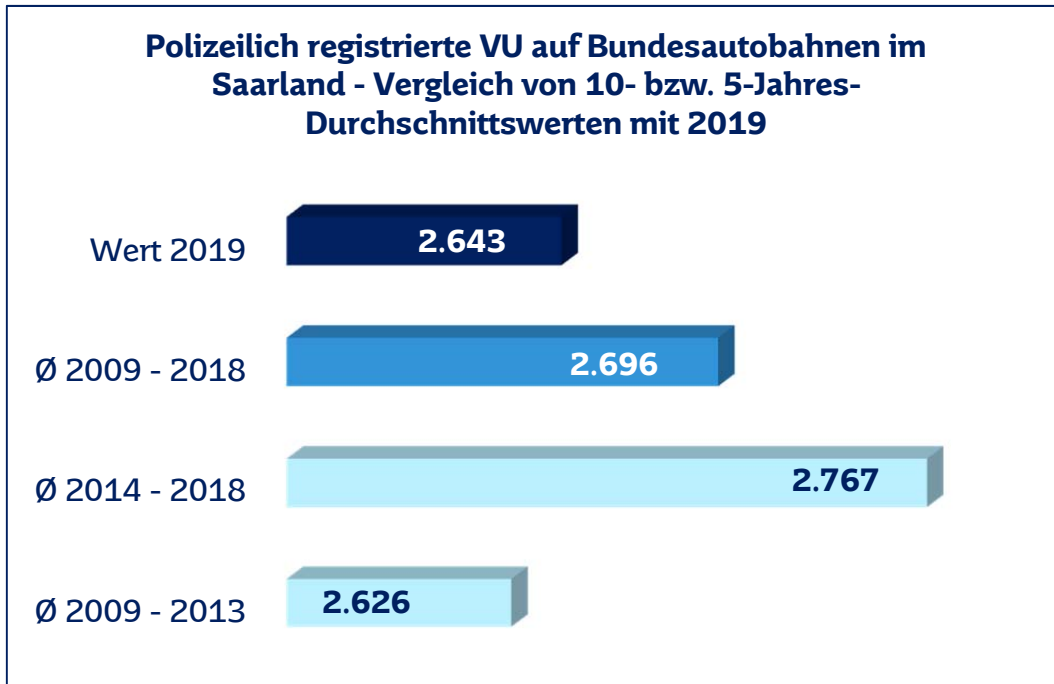
Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen

		2019	2018	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	2.643	2.718	-75	-2,8
	MIT NUR SACHSCHADEN	2.308	2.350	-42	-1,8
	MIT PERSONENSCHADEN	335	368	-33	-9,0
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	500	544	-44	-8,1
	GETÖTETE	2	4	-2	-50
	SCHWERVERLETZTE	74	73	1	1,4
	LEICHTVERLETZTE	424	467	-43	-9,2
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	479	553	-74	-13,4

Bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen (BAB) im Saarland kann nach den ausgewiesenen Rückgängen in den polizeilichen Verkehrsunfallstatistiken 2018 und 2017 auch für das Jahr 2019 ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr festgestellt werden.

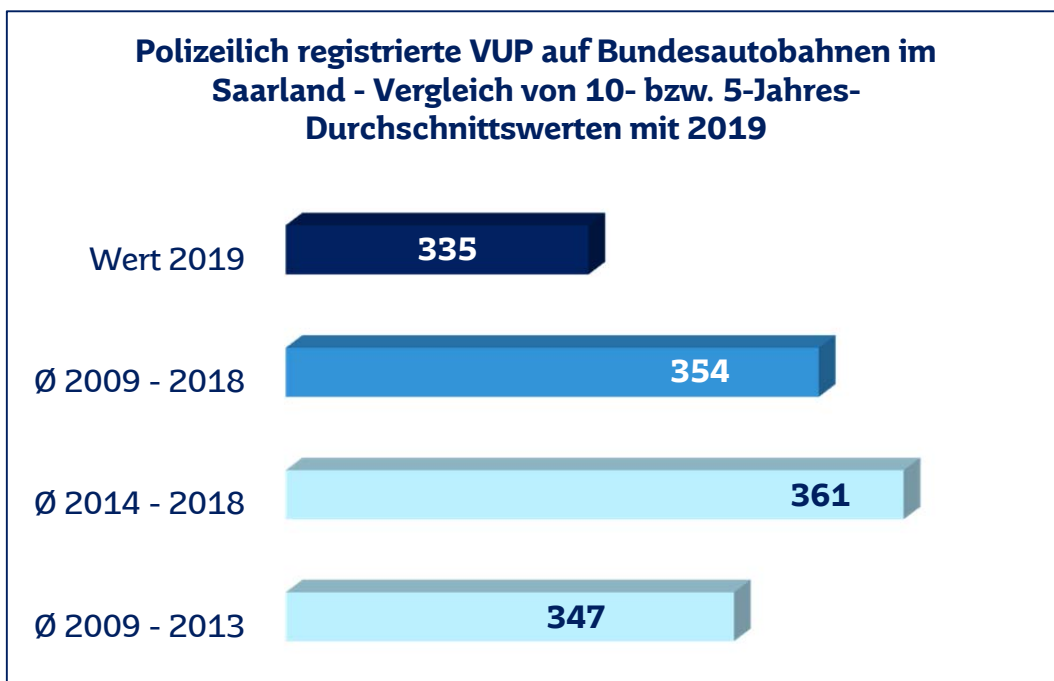
Es ereigneten sich im Jahr 2019 auf den „saarländischen Autobahnen“ 2.643 Verkehrsunfälle, dies ist ein Rückgang von 2,8 % gegenüber dem Jahr 2018 mit 2.718 Verkehrsunfällen.

Die nachfolgende Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 2.696 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2014 - 2018 mit 2.767 liegt. Der 1-Jahres-Wert liegt über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2013 mit 2.626.



Deutlicher fällt der Rückgang bei der Gesamtzahl von VUP auf Bundesautobahnen im Saarland aus. 2019 ereigneten sich auf „saarländischen Autobahnen“ 335 VUP, was gegenüber 368 VUP im Jahr 2018 einen Rückgang von 9,0 % bedeutet.

Dieser Rückgang schlägt sich auch in der nachfolgenden Langzeitbetrachtung nieder. Im Gegensatz zum Jahr 2018 liegt der 1-Jahres-Wert 2019 sowohl unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 354 als auch unter den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 mit 361 und 2009 - 2013 mit 347.



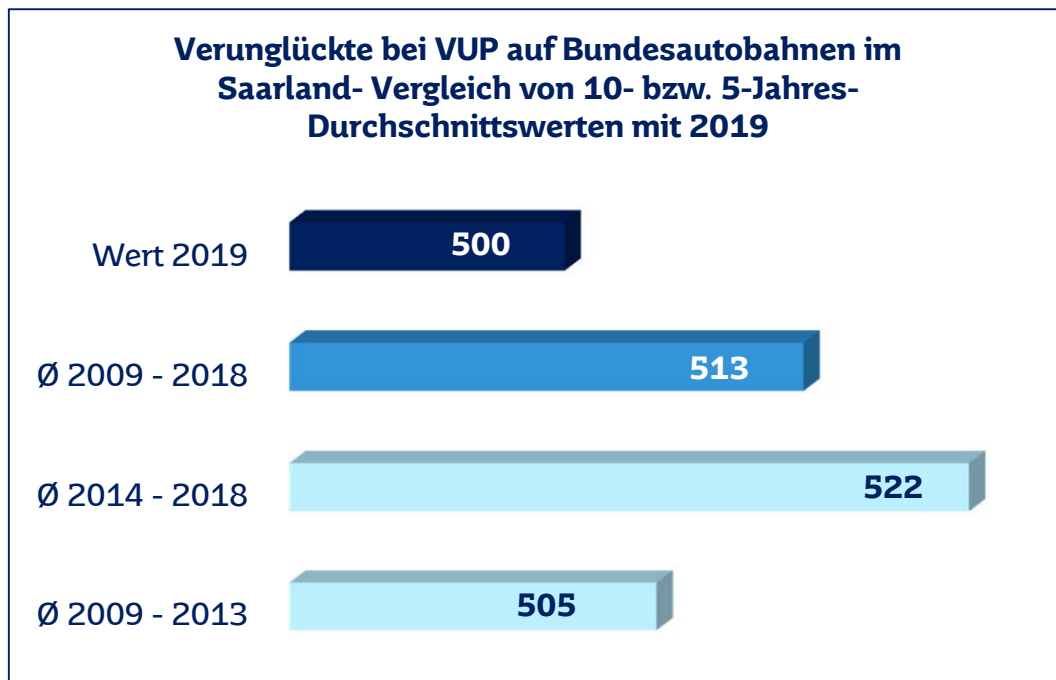
Die Gesamtzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen im Saarland verringerte sich um 8,1 % (2019: 500, 2018: 544).

Verantwortlich hierfür ist in erster Linie ein Rückgang um 9,2 % bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten (2019: 424, 2018: 467). Die Gesamtzahl des Jahres 2019 ist ebenfalls der niedrigste Wert seit Beginn der statistischen Erfassung im Saarland.

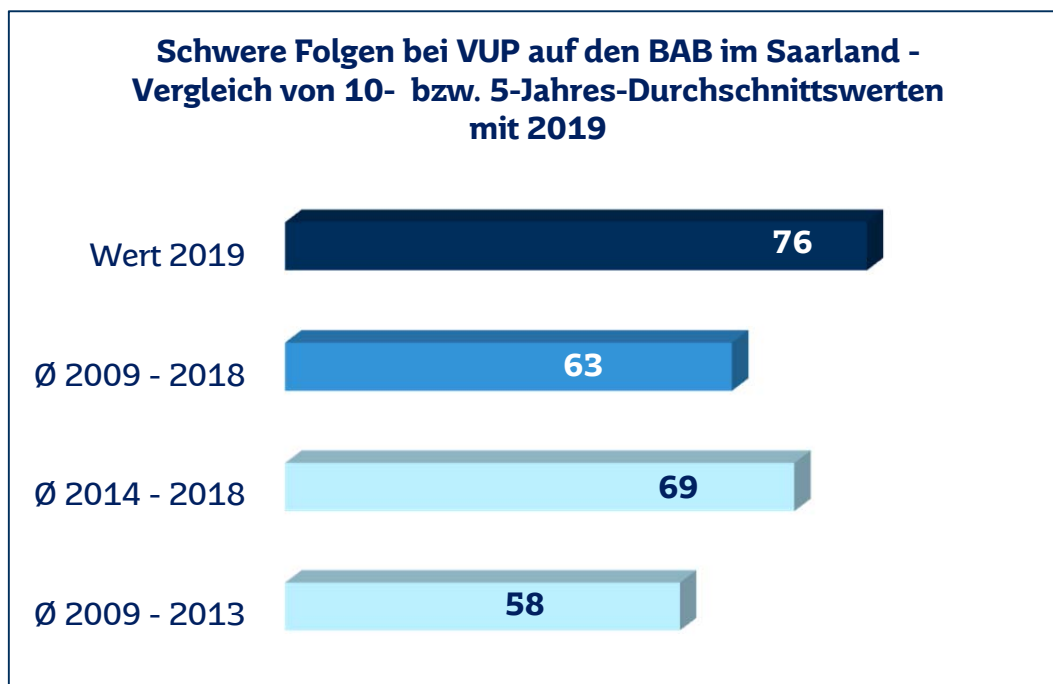
Die Anzahl der Getöteten verringerte sich im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Vorjahr. Wurden 2018 vier Menschen tödlich verletzt, verloren 2019 auf den „saarländischen Autobahnen“ zwei Menschen ihr Leben. Für das Gebiet der Bundesrepublik wird ein Rückgang von 16,0 %¹ vorhergesagt.

Die Gesamtzahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen im Saarland hat sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Wurden 2018 73 Menschen schwer verletzt, erlitten im Jahr 2019 74 Menschen schwere Verletzungen.

Die Darstellung der Verunglücktenzahlen in der Langzeitbetrachtung korrespondiert mit der Langzeitbetrachtung der VUP auf Bundesautobahnen im Saarland. Der 1-Jahres-Wert liegt unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 513 und den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 mit 522 und 2009 - 2013 mit 505.



Die für das abgelaufene Jahr ausgewiesene Gesamtzahl von 74 Schwerverletzten bei VUP auf Bundesautobahnen im Saarland ist der höchste Wert seit dem Jahr 2002. Er ist dafür verantwortlich, dass bei den „Schweren Folgen“ der 1-Jahres-Wert sowohl über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 63 als auch über den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 und 2009 - 2013 mit 69 bzw. 58 liegt.



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	2019	55	0	0	19	34	0	2
	2018	92	2	1	22	66	0	1
15 - 17	2019	78	5	55	5	13	0	0
	2018	65	2	42	7	14	0	0
18 - 24	2019	715	613	43	2	32	19	6
	2018	727	599	47	10	42	23	6
25 - 34	2019	679	552	37	14	31	30	15
	2018	765	621	44	9	36	35	20
35 - 44	2019	453	331	23	6	38	39	16
	2018	466	363	28	10	27	28	10
45 - 54	2019	542	376	32	14	72	29	19
	2018	550	356	52	18	46	50	28
55 - 64	2019	567	370	44	17	57	42	37
	2018	489	325	57	18	41	29	19
65 - 74	2019	272	196	16	16	32	5	7
	2018	280	193	21	16	34	6	10
≥ 75	2019	302	238	7	34	18	1	4
	2018	289	240	14	18	14	0	3
ohne Angabe	2019	177	116	6	9	17	9	20
	2018	154	105	4	6	11	6	22
Gesamt	2019	3.840	2.797	263	136	344	174	126
	2018	3.877	2.806	310	134	331	177	119

Die in den nachfolgenden Altersgruppen und Verkehrsbeteiligungsarten genannten prozentualen Veränderungen beziehen sich auf die Gegenüberstellung der Verursacherzahlen von VUP des Jahres 2019 zum Vorjahr 2018.

Die Untersuchung von Auffälligkeiten in den **Altersgruppen** bei der „Verursachung von VUP“ ergab für die Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen den größten Anstieg um 20,0 %. Weiter sind Anstiege bei den 55- bis 64-Jährigen um 16,0 % und bei der „Generation 75+“ (75 Jahre und älter) um 4,5 % festzustellen.



Den größten Rückgang bei der Verursachung eines VUP weist die Altersgruppe der „Kinder“ mit 40,2 % aus. Ebenfalls weisen die Altersgruppen der 25- bis 34-Jährigen (11,2 %), der 65- bis 74-Jährigen (2,9 %), der 35- bis 44-Jährigen (2,8 %) und der 45- bis 54-Jährigen (1,5 %) Rückgänge bei der Verursachung eines VUP aus. Die Gruppe der „Junge Fahrer“ weist einen Rückgang von 1,7 % aus.

Die Gesamtzahl der VUP mit Verursachung durch **„PKW-Führende“** ist um 0,3 % zurückgegangen. Innerhalb dieser Verkehrsbeteiligungsart werden Anstiege bei den 15- bis 17-Jährigen um 150 % (fünf VUP in 2019, zwei VUP in 2018), bei den 55- bis 64-Jährigen um 13,8 %, bei den 45- bis 54-Jährigen um 5,6 %, bei der Gruppe „Junge Fahrer“ um 2,3 % und bei den 65- bis 74-Jährigen um 1,6 % ausgewiesen. Rückgänge sind festzustellen bei den 25- bis 34-Jährigen (11,1 %), bei den 35- bis 44-Jährigen (8,8 %) und bei der „Generation 75+“ (0,8 %). 2019 wurde kein VUP durch ein Kind verursacht.

Bei der Verursachung eines VUP durch Nutzer*innen **„motorisierter Kraftäder“** ist bei der Gesamtzahl ein Rückgang von 15,2 % erkennbar. Dies ist der stärkste Rückgang innerhalb der Verkehrsbeteiligungsarten. Lediglich die Altersgruppe der 15- 17-Jährigen weist einen Anstieg um 31,0 % aus. Die übrigen Altersgruppen weisen im Vergleich zum Vorjahr Rückgänge aus, wobei die Altersgruppe der „Generation 75+“ den größten Rückgang mit 50,0 % (2019: sieben VUP, 2018: vierzehn VUP) erkennen lässt. Sie wird gefolgt von den 45- bis 54-Jährigen mit 38,5 %, den 65- bis 74-Jährigen mit 23,8 %, den 55- bis 64-Jährigen mit 22,8 %, den 35- bis 44-Jährigen mit 17,9 %, den 25- bis 34-Jährigen mit 15,9 % und der Gruppe „Junge Fahrer“ mit 8,5 %. 2019 wurde kein VUP durch ein Kind verursacht.

Die Gesamtzahl der VUP mit Verursachung durch **„zu Fuß Gehende“** erhöhte sich um 1,5 %. Erkennbar ist ein deutlicher Anstieg um 88,9 % bei der „Generation 75+“. Ebenfalls ist eine Steigerung bei den 25- bis 34-Jährigen um 55,6 % festzustellen. Einen deutlichen Rückgang von 80,0 % weist die Gruppe „Junge Fahrer“ aus, gefolgt von den 35- bis 44-Jährigen mit 40,0 %, den 15- bis 17-Jährigen mit 28,6 %, den 45- bis 54-Jährigen mit 22,2 %, der Altersgruppe der „Kinder“ mit 13,6 % und den 55- bis 64-Jährigen mit 5,6 %.

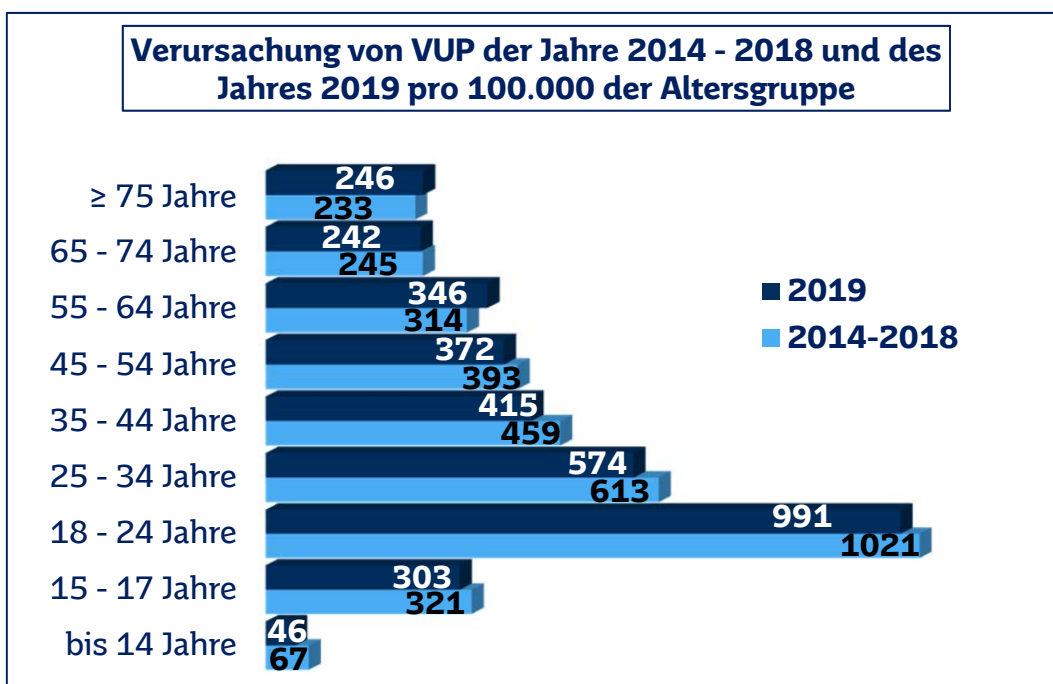
Der Vergleich der Gesamtzahlen zur Verursachung von VUP durch **„Rad Führende“** zeigt einen Anstieg um 3,9 %. Innerhalb dieser Verkehrsbeteiligungsart ist ein Anstieg um 56,5 % bei den 45- bis 54-Jährigen zu verzeichnen, gefolgt von den 35- bis 44-Jährigen mit 40,7 %, den 55- bis 64-Jährigen mit 39,0 % und der „Generation 75+“ mit 28,6 %. Einen Rückgang von 48,5 % weist dagegen die Altersgruppe der „Kinder“ aus, gefolgt von der Gruppe „Junge Fahrer“ mit 23,8 %, der 25- bis 34-Jährigen mit 13,9 %, der 15- bis 17-Jährigen mit 7,1 % und der 65- bis 74-Jährigen mit 5,9 %.



Die Verkehrsbeteiligungsart „LKW“ weist insgesamt einen Rückgang von 1,7 % aus. Im abgelaufenen Jahr wurde ein VUP durch einen LKW-Fahrer der „Generation 75+“ verursacht. Steigerungen um 44,8 % bei den 55- bis 64-Jährigen und 39,3 % bei den 35- bis 44-Jährigen stehen Rückgänge von 42,0 % bei den 45- bis 54-Jährigen, von 17,4 % bei der Gruppe „Junge Fahrer“, von 16,7 % bei den 65- bis 74-Jährigen und von 14,3 % bei den 25- bis 34-Jährigen gegenüber.

Einen Anstieg von 5,9 % weisen die „Sonstigen“ aus. Diese Beteiligungsart – hierunter fallen im abgelaufenen Jahr u. a. Linien-, Reise- und Schulbusse, landwirtschaftliche Zugmaschinen, Wohnmobile, Tretroller und elektrische Rollstühle – weist den größten Anstieg aller Verkehrsbeteiligungsarten aus. Zwei Verkehrsunfälle wurden durch Kinder verursacht, die mit Tretrollern im öffentlichen Verkehrsraum unterwegs waren. Eine deutliche Steigerung um 94,7 % weist die Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen aus, gefolgt von den 35- bis 44-Jährigen mit 60,0 % und der „Generation 75+“ mit 33,3 % (2018: drei VUP, 2019: vier VUP). Rückgänge sind dagegen bei den 45- bis 54-Jährigen (32,1 %), den 65- bis 74-Jährigen (30,0 %) und den 25- bis 34-Jährigen (25,0 %) festzustellen.

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 Altersgruppe⁶ 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 bei der durch diese Risikogruppe verursachten VUP die polizeilichen Verkehrsunfallstatistiken der Vorjahre kontinuierlich Rückgänge ausweisen (Rückgang seit 2006 von 34,6 %) und auch gegenüber dem Mittelwert der Jahre 2014 – 2018 im Jahr 2019 ein weiterer Rückgang festzustellen ist, weisen sie immer noch ein 2 ½-fach höheres Verursachungsrisiko als der Durchschnitt aller am Verkehr Teilnehmenden auf.

Nach 2017 zeigt auch die Analyse des Unfallgeschehens des Jahres 2019, dass die Altersgruppe der „Generation 75+“ im 1-Jahres-Wert ein höheres Verursacherrisiko als die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen aufweist. Davon losgelöst ist die Erkenntnis der Vorjahre, dass mit zunehmendem Lebensalter bei den Erwachsenen die Verursacherquote rückläufig ist, sowohl für den 1-Jahres-Wert als auch den 5-Jahreswert zutreffend.



Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Gesamtzahl der VUP

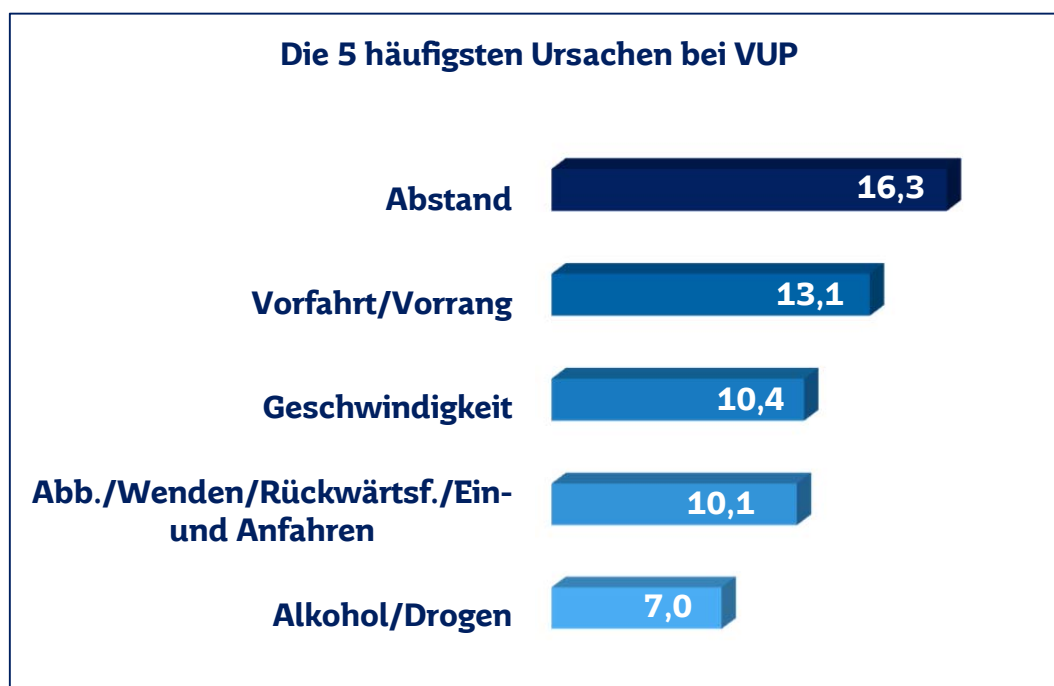
Die Analyse **aller VUP** im Jahr 2019 im Hinblick auf die Hauptunfallursachen ergab keine Veränderung der Unfallursachen und Rangfolge.

Die Unfallursache „Abstand“, die gegenüber dem Jahr 2018 mit 13,9 % im abgelaufenen Jahr einen Anstieg auf 16,3 % aufweist, bleibt die Hauptunfallursache bei der Verursachung eines VUP im Jahr 2019.

Die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ bleibt trotz eines Rückganges auf 13,1 % (2018: 13,5 %) an zweiter Stelle der Rangfolge.

Die Unfallursachen „Geschwindigkeit“ mit einem Rückgang auf 10,4 % (2018: 11,6 %) und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit einem Rückgang auf 10,1 % (2018: 11,0 %) stehen in unveränderter Reihenfolge auf den Plätzen drei und vier.

Die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ steht mit einem Anstieg auf 7,0 % (2018: 6,9 %) weiterhin an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei der Verursachung eines VUP.



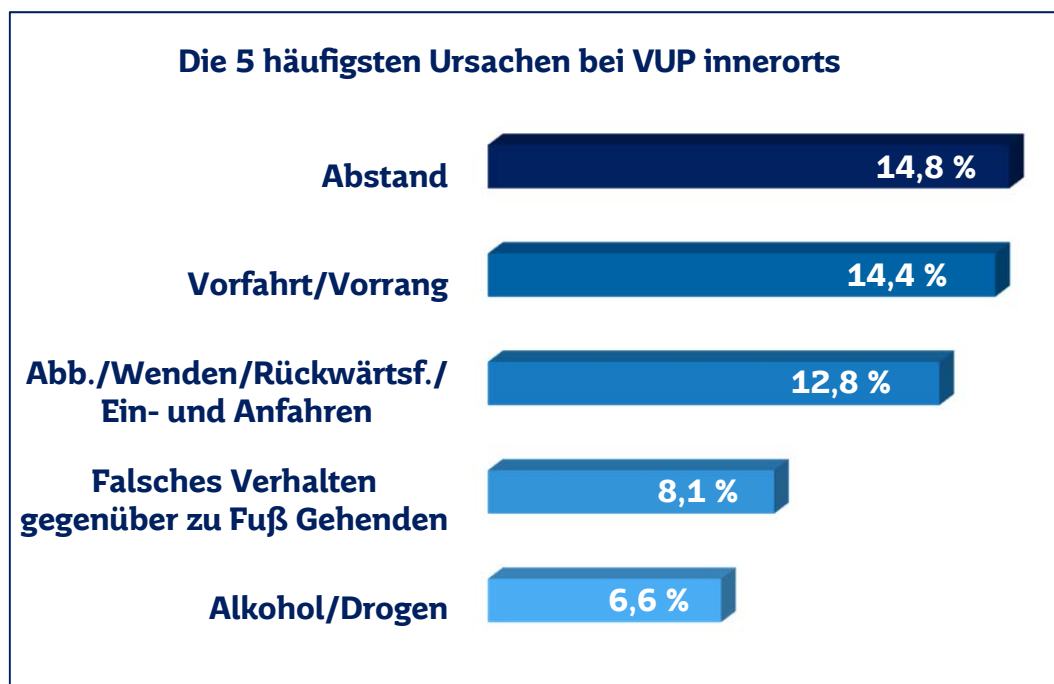
VUP innerhalb geschlossener Ortschaften

Mit 14,8 % (2018: 12,9 %) am Gesamtaufkommen von VUP **innerhalb geschlossener Ortschaften** ist die Unfallursache „Abstand“ im Jahr 2019 die Hauptunfallursache. Sie wurde im Jahr 2018 an dritter Stelle ausgewiesen.

Die im Jahr 2018 als Hauptunfallursache analysierte Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ folgt mit 14,4 % (2018: 14,8 %) an zweiter Stelle der Unfallursachen.

An dritter Stelle rangiert im Jahr 2019 die Ursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit 12,8 % (2018: 13,5 %).

Wie im Jahr 2018 folgen im abgelaufenen Jahr die Unfallursachen „Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden“ mit 8,1 % (2018: 7,1 %) und „Alkohol/Drogen“ mit 6,6 % (2018: 6,8 %) in unveränderter Reihenfolge auf den Plätzen vier und fünf.



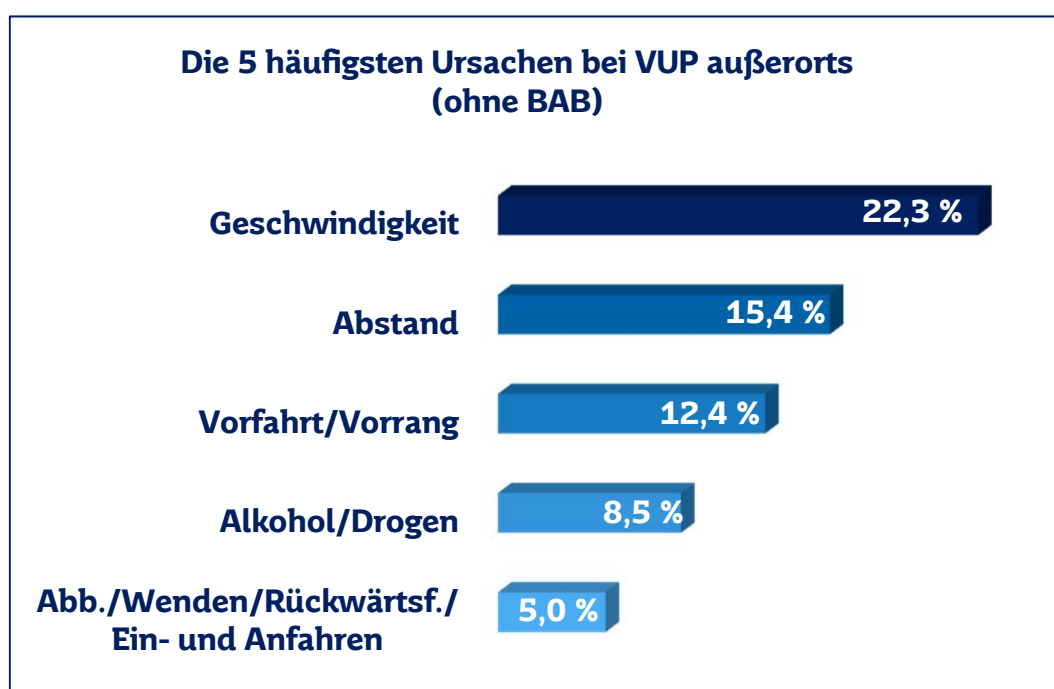
VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB)

Bei VUP **außerhalb geschlossener Ortschaften** - ohne BAB - dominiert auch im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 22,3 % (2018: 23,3 %) die Ursache „Geschwindigkeit“ als Hauptunfallursache.

Bedingt durch einen Anstieg auf 15,4 % (2018: 11,6 %) wird die Ursache „Abstand“ an zweite Stelle der Hauptunfallursachen geführt.

Es folgt die Ursache „Vorfahrt/Vorrang“ mit einem Rückgang auf 12,4 % (2018: 13,6 %) an dritter Stelle der Hauptunfallursachen bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB).

Unverändert in der Reihenfolge auf Platz vier liegt die Ursache „Alkohol/Drogen“ mit einem Anstieg auf 8,5 % (2018: 7,8 %) gefolgt von der Unfallursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit einem Rückgang auf 5,0 % (2018: 7,3 %).



VUP auf BAB im Saarland

Analog zu den „Innerorts-VUP“ wurde auch bei den VUP auf den **Bundesautobahnen** im Saarland für das Jahr 2019 die Ursache „Abstand“ als Hauptunfallursache eruiert.

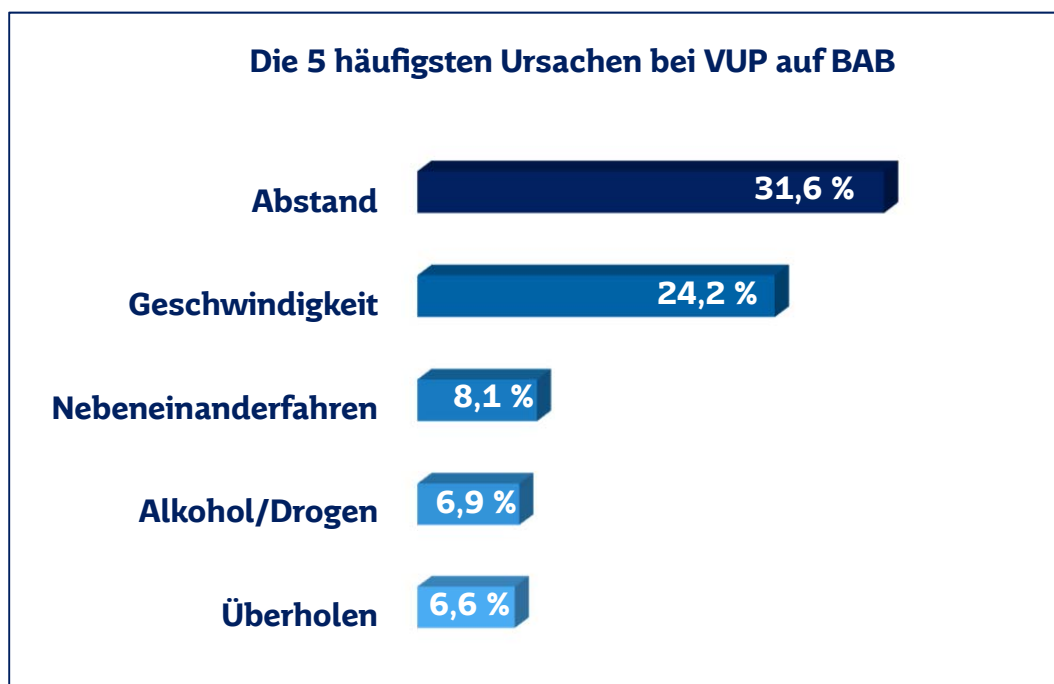
Mit einem Anstieg auf 31,6 % (2018: 25,8 %) am Gesamtaufkommen von VUP auf Autobahnen liegt sie deutlich vor der Ursache „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 24,2 % (2018: 28,3 %).

Neben diesem „Rangfolgenwechsel“ ist auch bei den nachfolgenden Unfallursachen eine Änderung in der Reihenfolge zu erkennen.

Die Unfallursache „Nebeneinanderfahren“, die im Jahr 2018 mit einem Anteil von 6,3 % an vierter Stelle rangierte, liegt mit einem Anstieg auf 8,1 % an dritter Stelle.

Die Unfallursache „Alkohol/Drogen“, im Jahr 2018 mit 5,2 % an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen, wird mit einem Anstieg auf 6,9 % im Jahr 2019 an vierter Stelle gelistet.

Die Unfallursache „Überholen“ liegt mit 6,6 % an fünfter Stelle, während sie im Jahr 2018 mit 6,8 % an dritter Stelle lag.



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

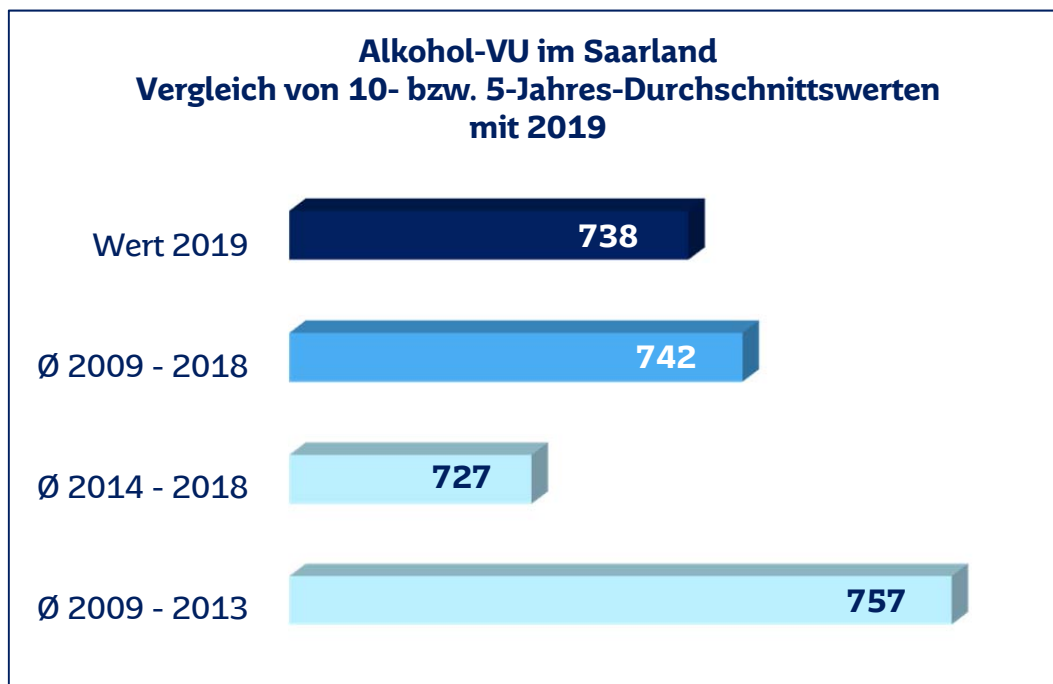
Eine umfassende Berücksichtigung aller Verstöße gegen die Verhaltensnormen des Straßenverkehrsrechts führt zu der Erkenntnis, dass **nicht angepasste Geschwindigkeit und unzureichender Sicherheitsabstand in einem weit höheren Ausmaß ursächlich für Verkehrsunfälle sind**, als dies die hier vorliegende statistische Auswertung aufgrund der Erfassungsmodalitäten wiedergibt.

Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

		2019	2018	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	738	734	4	0,5
	MIT NUR SACHSCHADEN	481	487	-6	-1,2
	MIT PERSONENSCHADEN	257	247	10	4,0
VER- UNGLÜCKTE	INSGESAMT	328	324	4	1,2
	GETÖTETE	2	4	-2	-50,0
	SCHWERVERLETZTE	91	79	12	15,2
	LEICHTVERLETZTE	235	241	-6	-2,5

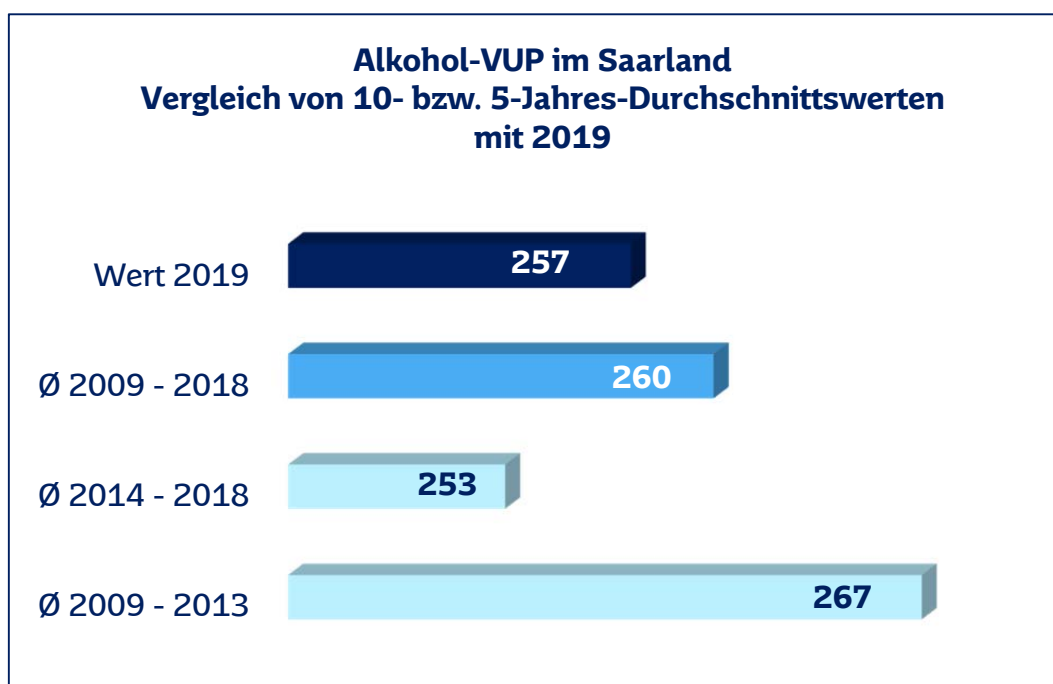
Nach dem Rückgang der „**Alkoholunfälle**“ (Unfälle, bei denen mindestens eine Unfallbeteiligte oder ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017 um 6,6 % (2018: 734, 2017: 786) ist im abgelaufenen Jahr ein leichter Anstieg um 0,5 % auf 738 Alkoholunfälle festzustellen.

Die folgende Langzeitbetrachtung der „Alkoholunfälle“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 742 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2013 mit 757 liegt. Dagegen liegt der 1-Jahres-Wert über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2014 – 2018 mit 727.



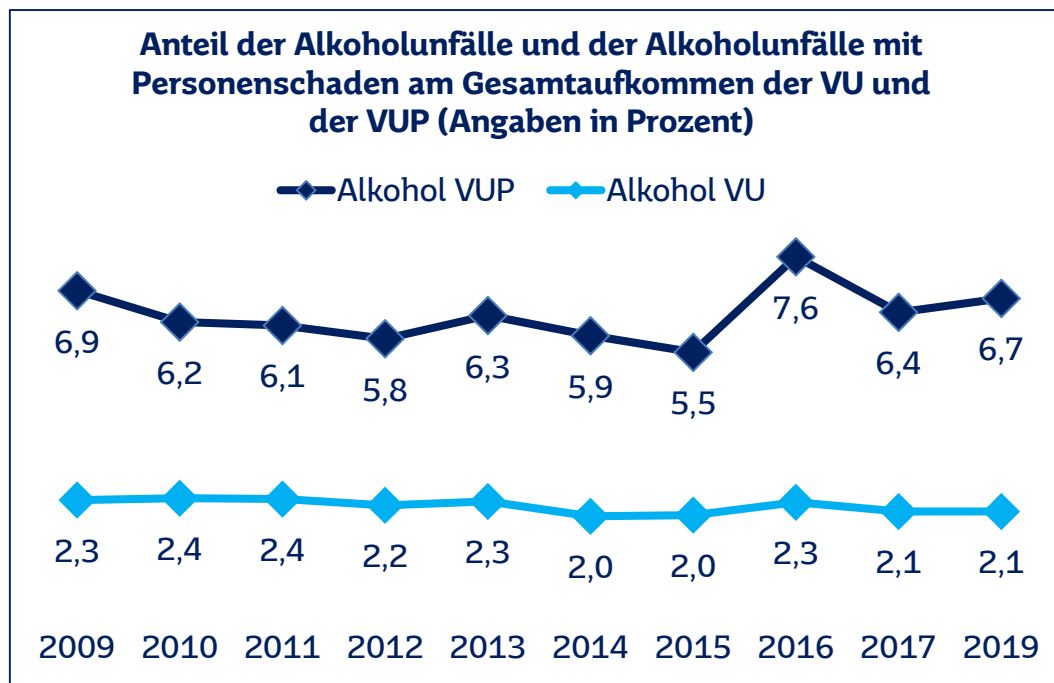
Bei den „**Alkoholunfällen mit Personenschaden**“ wurde im Saarland ein Anstieg um 4,0 % eruiert (2019: 257, 2018: 247). Bundesweit wird dagegen ein Rückgang von 1,5 %¹ erwartet.

Die Langzeitbetrachtung der „Alkohol-VUP“ zeigt ein identisches Bild zu den Durchschnittswerten aller „Alkohol-VU“. Der 1-Jahres-Wert liegt unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 260 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2013 mit 267. Der Wert des Jahres 2019 liegt jedoch über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2014 - 2018 mit 253.



Die Tabellendarstellung zum Anteil der „Alkoholunfälle“ am Gesamtaufkommen der VU im Zeitraum 2009 – 2019 zeigt, dass der Anteil im Jahr 2019 mit 2,1 % identisch zum Vorjahr und im 10-Jahres-Betrachtungszeitraum der zweitniedrigste Wert ist.

Der Anteil der „Alkohol-VUP“ ist im Jahr 2019 mit 6,7 % gegenüber dem Jahr 2018 mit 6,4 % angestiegen und ist der drittgrößte Wert seit dem Jahr 2009.



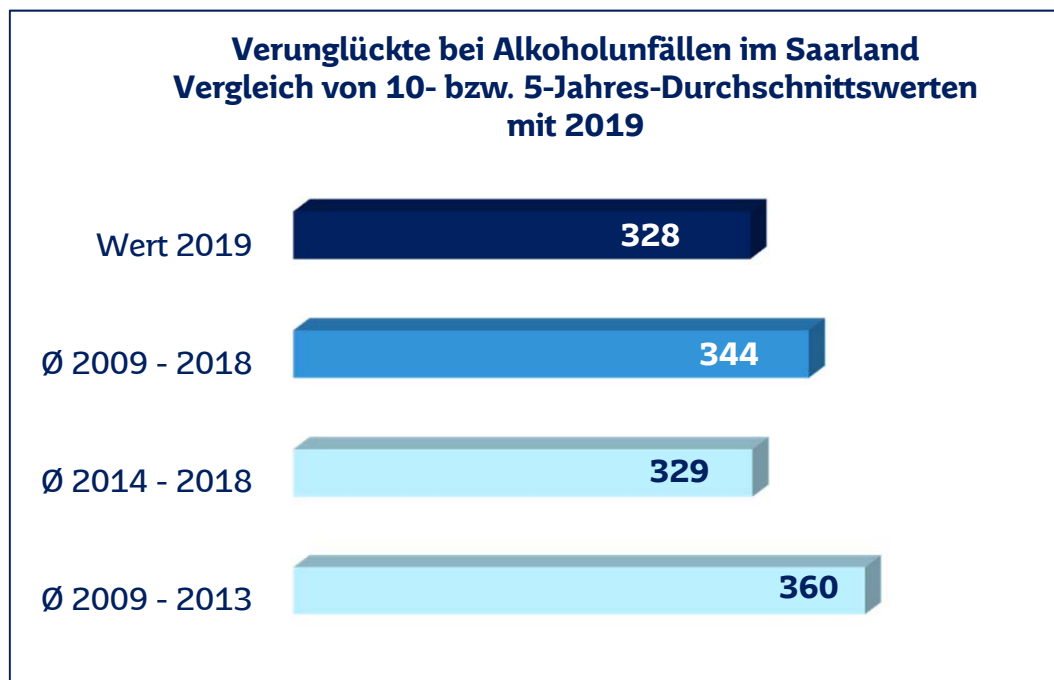
Bei „Alkoholunfällen“ verunglückten im vergangenen Jahr im Saarland 328 Menschen. Dies ist gegenüber dem Jahr 2018 mit 323 Verunglückten ein Anstieg um 1,2%.

2019 verloren zwei Menschen bei „Alkoholunfällen“ auf saarländischen Straßen ihr Leben, 2018 erlitten vier Menschen tödliche Verletzungen. Für das Gebiet der Bundesrepublik wird ein Rückgang von 16,0 %¹ vorhergesagt.

Dem Rückgang bei den Getöteten steht im Saarland ein Anstieg bei den Schwerverletzten gegenüber. Nach dem ausgewiesenen Rückgang von 16,0 % im Jahr 2018 zum Vorjahr ist im Jahr 2019 ein Anstieg um 15,2 % (2019: 91, 2018: 79) erkennbar. 91 Schwerverletzte sind der zweithöchste Wert innerhalb der letzten 10 Jahre.

Bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ist für das Jahr 2019 ein Rückgang von 2,5 % (2019: 235, 2018: 241) zu erkennen.

Trotz des Anstieges bei der Gesamtzahl der Verunglückten zeigt die Langzeitbetrachtung, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 344 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 329 bzw. 360 liegt.



Bedingt durch den Anstieg der Schwerverletzten im Jahr 2019 sind die schweren Folgen von „Alkoholunfällen“ um 12,0 % (2019: 93, 2018: 83) im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Jede/r achte bei Verkehrsunfällen im Saarland schwer verletzte Mensch ist auf „Alkoholunfälle“ zurückzuführen.

Eine Analyse der **Altersgruppen** zur Verursachung von „Alkoholunfällen“ ergab, dass die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen mit einem Anteil von 25,1 % am Gesamtaufkommen die am stärksten vertretene Altersgruppe ist. Es folgen die Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen mit 18,9 % und die Gruppe „Junge Fahrer“ mit 16,3 %.

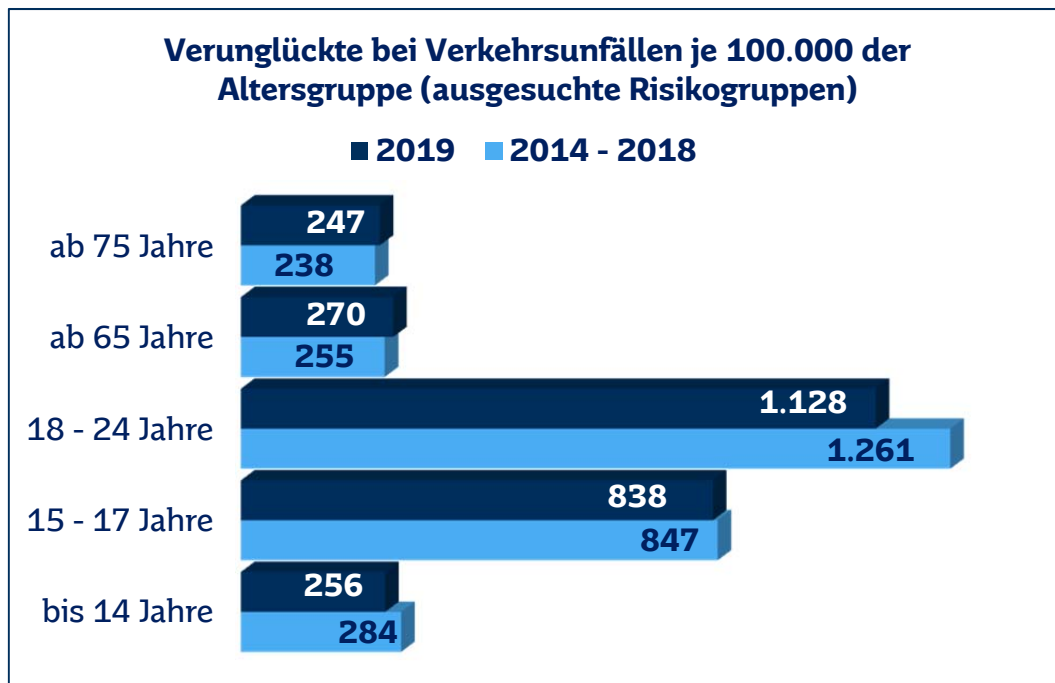
Bei den **Verkehrsbeteiligungsarten** ist zu erkennen, dass mit einem Anteil von 85,8 % am Gesamtaufkommen im Jahr 2019 PKW-Fahrende die Mehrzahl an Alkoholunfällen verursacht haben. Rad Fahrende folgen mit einem Anteil von 5,6 %.

Die ausgewiesenen Zahlen zu „Alkoholunfällen“ machen deutlich, wie gefährlich die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss für sich selbst und für andere Verkehrsteilnehmende ist. Die Bekämpfung der Unfallursache „Alkohol“ bleibt nach wie vor ein zentrales Thema der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Besondere Risikogruppen

Das **altersbezogene Risiko**, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, d. h. getötet oder verletzt zu werden, lässt sich mit der Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ darstellen.

Als Vergleichsgrundlage für die Werte aus 2019 wird der Durchschnittswert für die Verkehrsunfälle der Jahre 2014 - 2018 herangezogen.



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

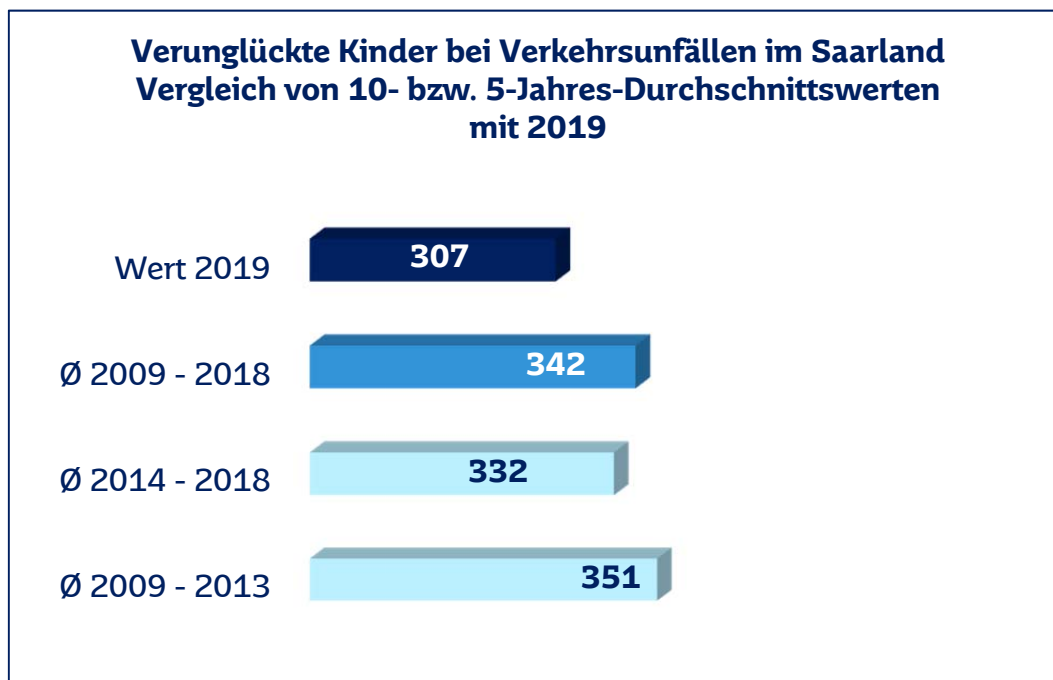
Unfallrisiko „Kinder“

In Deutschland erlitten nach der Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen¹ 60 Kinder bei Verkehrsunfällen tödliche Verletzungen, im Saarland wurde im Jahr 2019 kein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet.

Bei der Gesamtzahl der verunglückten Kinder ist nach dem Anstieg im Jahr 2018 um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr im Jahr 2019 ein Rückgang von 12,0 % gegenüber 2018 (2019: 307, 2018: 349) festzustellen.

Ursächlich hierfür sind Rückgänge von 10,6 % bei den schwer verletzten Kindern (2019: 42, 2018: 47) und von 12,0 % bei den leicht verletzten Kindern (2019: 265, 2018: 301).

Der Rückgang bei der Gesamtzahl verunglückter Kinder zeigt sich auch in der Langzeitbetrachtung. Der 1-Jahres-Wert liegt sowohl unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 342 als auch unter den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 332 bzw. 351.



Die Aussage in den polizeilichen Unfallstatistiken der Vorjahre, dass im Saarland die meisten Kinder als **Mitfahrende** verunglückten, trifft auch für das Jahr 2019 zu. Im Jahr 2019 verunglückten 144 Kinder als Mitfahrende. Dieser Anteil von 46,9 % an der Gesamtzahl der verunglückten Kinder liegt auf dem Niveau des Jahres 2018 mit 46,7 %.

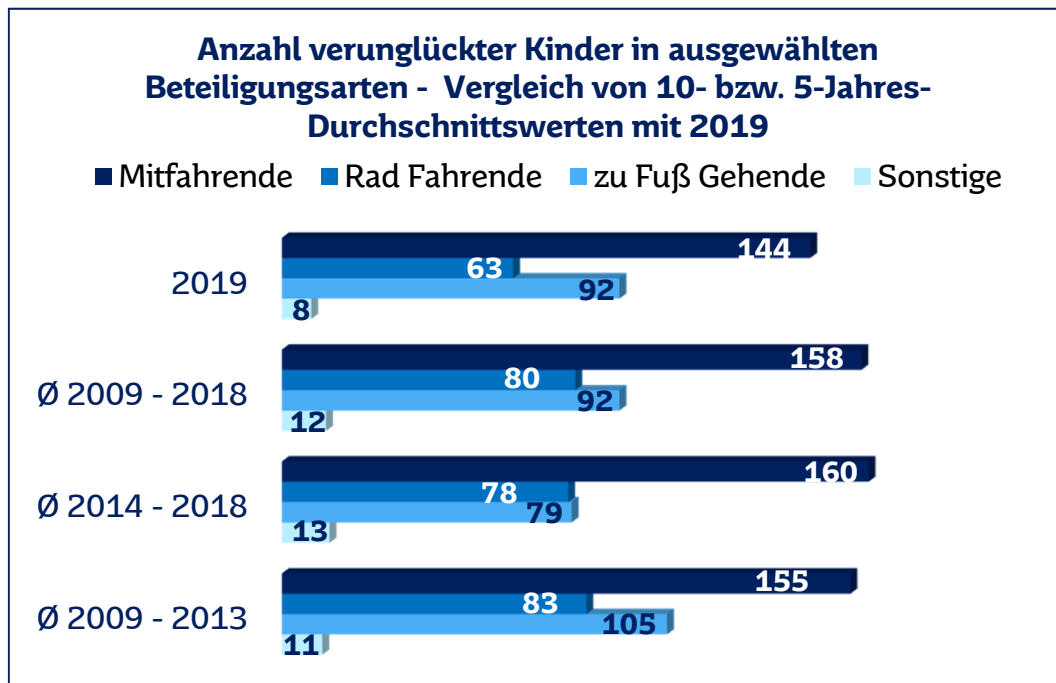
Die Langzeitbetrachtung zur Anzahl verunglückter Kinder in ausgewählten Beteiligungsarten zeigt bei den verunglückten „Mitfahrenden“, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 158 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 160 bzw. 155 liegt.

Nach dem Rückgang von 7,7 % bei der Anzahl verunglückter Kinder als **Rad Fahrende** im Jahr 2018 zum Vorjahr weist die PVS 2019 einen weiteren Rückgang aus. Im abgelaufenen Jahr verunglückten im Saarland 63 Kinder als Radfahrende bei Verkehrsunfällen, dies ist gegenüber dem Jahr 2018 mit 96 verunglückten Kindern ein Rückgang von 34,4 %.

Auch hier zeigt die Langzeitbetrachtung, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 80 und unter den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 78 bzw. 83 liegt.

Bei den verunglückten Kindern als **zu Fuß Gehende** ist dagegen eine gegensätzliche Entwicklung zu beobachten. Nachdem im Jahr 2018 bereits ein Anstieg um 8,3 % gegenüber 2017 festgestellt wurde, weist auch die aktuelle PVS einen Anstieg um 17,9 % gegenüber dem Vorjahr aus. Im Jahr 2019 verunglückten 92 Kinder als zu Fuß Gehende, 2018 erlitten 78 Kinder als zu Fuß Gehende einen Personenschaden.

Die Langzeitbetrachtung zeichnet hier ein sehr unterschiedliches Bild. Während der 1-Jahres-Wert mit dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 identisch ist, liegt der Wert des Jahres 2019 über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2014 – 2018 mit 92 und unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2013 mit 105.



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“⁶⁴ (Seite 38) verdeutlicht, dass das Risiko für Kinder, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, weiterhin signifikant unter dem durchschnittlichen Risiko für Jugendliche und „Junge Fahrer“ liegt.

Unfallrisiko „Junge Fahrer“

Die Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“⁶ ist bei der Risikogruppe „Junge Fahrer“ (Grafik Seite 38) im vergangenen Jahr auf den Wert 1.128 (2018: 1.144) zurückgegangen. Der Wert des Jahres 2019 befindet sich unter dem Wert des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2014 – 2018 mit 1.261.

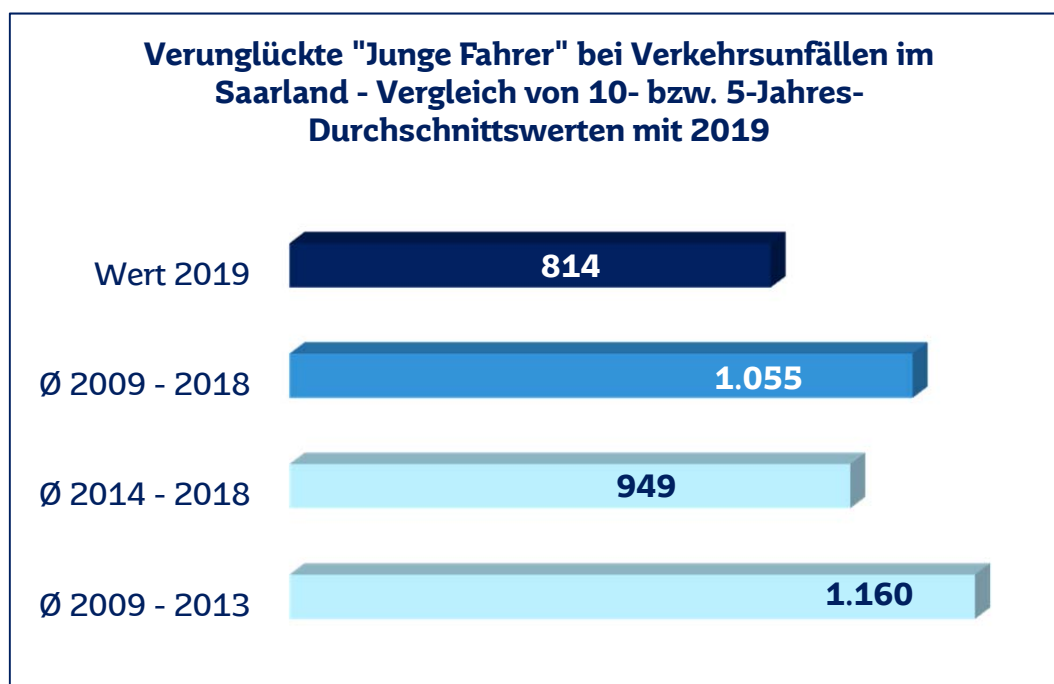
Die Häufigkeitszahlen zeigen eindrucksvoll, dass das Risiko für die 18- bis 24-Jährigen bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, weiterhin auf dem höchsten Niveau aller Risikogruppen liegt.

Die Unfallbilanz des Jahres 2019 weist im Saarland bei den getöteten Verkehrsteilnehmenden zwei Getötete aus der Gruppe „Junge Fahrer“ aus, ebenso wie im Jahr 2018. Bundesweit wird ein Rückgang von 5,0 %¹ prognostiziert.

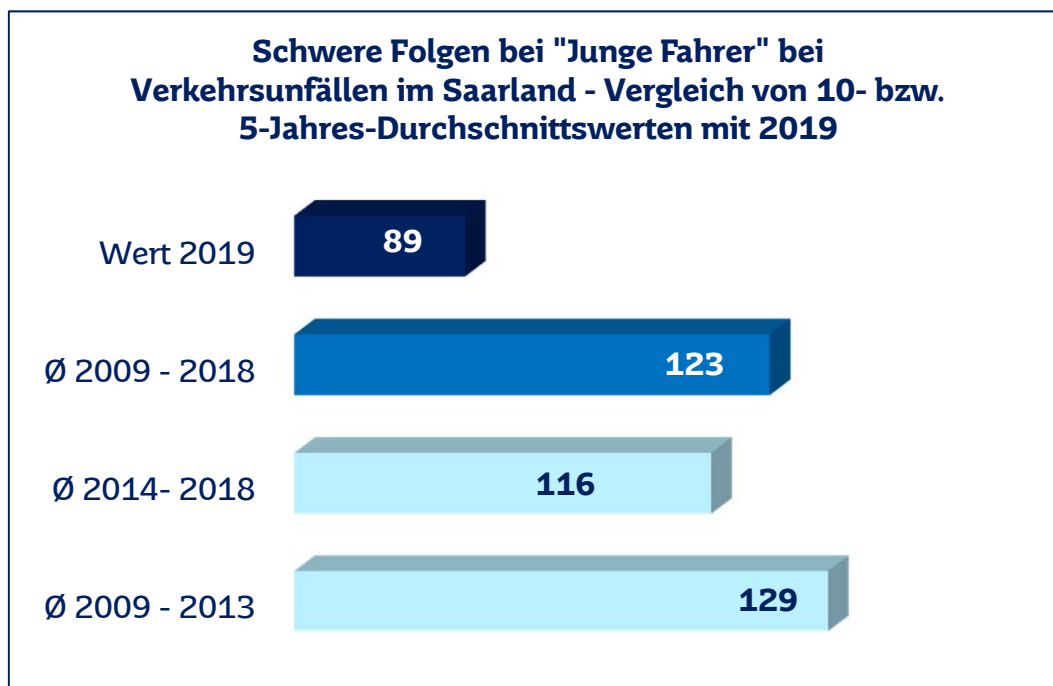
Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten aus der Gruppe „Junge Fahrer“ ist im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2018 ein Rückgang von 19,4 % (2019: 87, 2018: 108) festzustellen.

Im abgelaufenen Jahr wurden 725 Menschen dieser Altersgruppe leicht verletzt. Dies ist gegenüber dem Jahr 2018 mit 737 Leichtverletzten ein Rückgang von 1,6 %.

Die Langzeitbetrachtung der Verunglücktenzahlen in der Gruppe „Junge Fahrer“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 1.055 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 949 bzw. 1.160 liegt.



Der Rückgang bei der Anzahl der Schwerverletzten ist maßgebend dafür, dass in der Langzeitbetrachtung der schweren Folgen der 1-Jahres-Wert deutlich unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 123 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 116 bzw. 129 liegt.

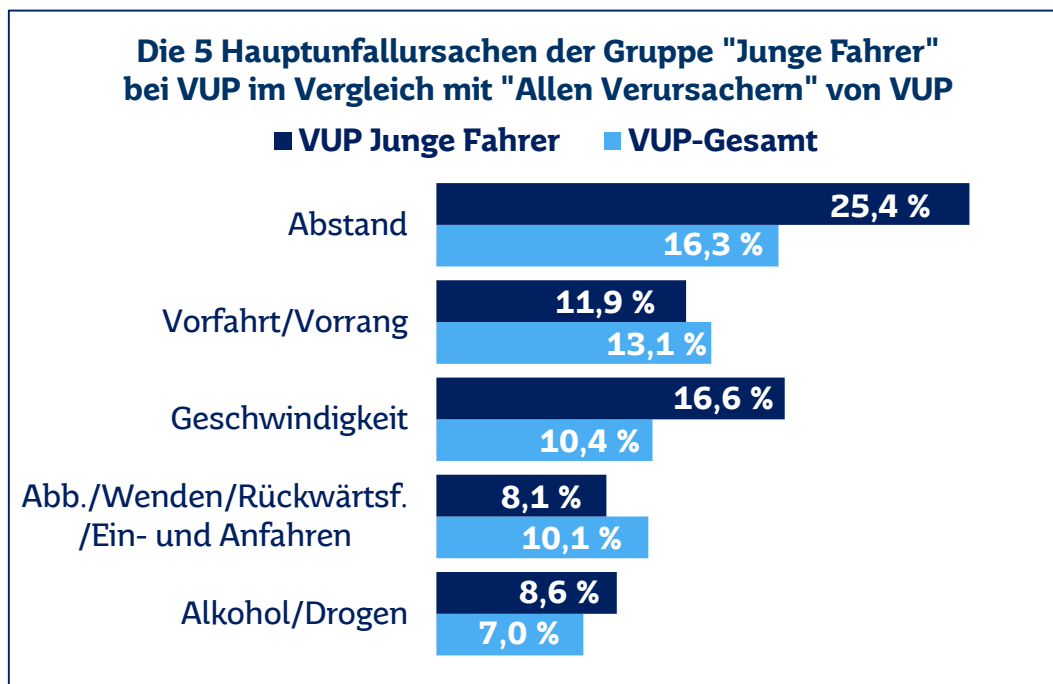


„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher

Im Gegensatz zu den Jahren 2017 und 2018, in denen die Altersgruppe „Junge Fahrer“ bei den absoluten „Verursacherschahlen“ von VUP nicht als die zahlenmäßig am stärksten vertretene Altersgruppe ausgewiesen wurde, zeigt die Tabelle auf Seite 26, dass die Risikogruppe im abgelaufenen Kalenderjahr trotz eines Rückganges um 1,7 % (2019: 715, 2018: 727) wieder die größte Gesamtzahl bei der Verursachung von VUP ausweist.

Bei Betrachtung der Tabelle auf Seite 28 zur „Verursachung von VUP der Jahre 2014 – 2018 und des Jahres 2019 pro 100.000 der Altersgruppe“ wird deutlich, dass die Angehörigen der Risikogruppe „Junge Fahrer“ ein höheres Verursacherrisiko gegenüber den einzelnen Altersgruppen ausweisen. „Junge Fahrer“ bleiben die am stärksten betroffene Altersgruppe.

Die folgende Grafik „Die 5 Hauptunfallursachen der Gruppe ‘Junge Fahrer’ bei VUP im Vergleich mit ‘Allen Verursachern’ von VUP“ zeigt die in dieser Altersgruppe von der Gesamtheit abweichenden Schwerpunkte auf.



Die Unfallursache „Abstand“ ist bei der Verursachung von VUP durch „Junge Fahrer“ auf einen Anteil von 25,4 % (2018: 18,7 %) angestiegen und liegt deutlich vor allen anderen Ursachen. Sie ist die Hauptunfallursache bei den 18- bis 24-Jährigen und ihr Anteil liegt deutlich über dem Durchschnitt aller Verursacher von VUP (16,3 %).

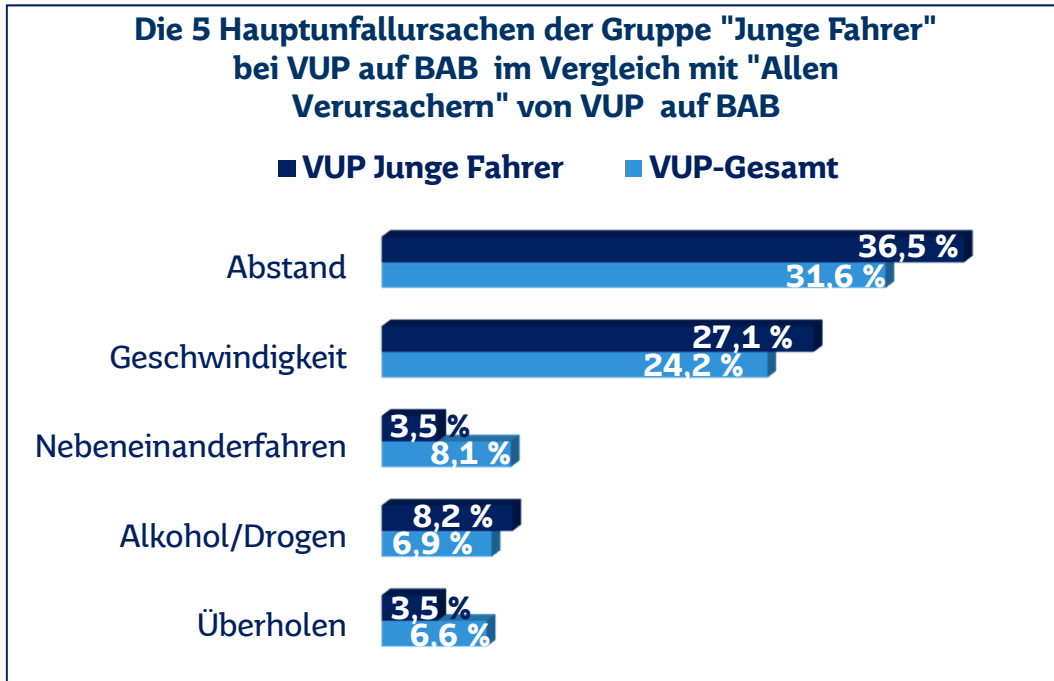
Der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ an der Verursachung von VUP ist im Jahr 2019 auf 16,6 % (2018: 20,5 %) zurückgegangen, liegt dennoch weiterhin an zweiter Stelle bei der Gruppe „Junge Fahrer“. Trotz des Rückganges liegt der Anteil deutlich über dem bei allen Verursachern von VUP (10,4 %).

Die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ ist bei der Risikogruppe „Junge Fahrer“ im Jahr 2019 auf einen Anteil von 11,9 % (2018: 8,9 %) angestiegen, liegt aber weiterhin unter dem Durchschnitt aller Verursacher (13,1 %).

Die auf komplexe Fahrsituationen hinweisende Unfallursache „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ ist bei der Altersgruppe „Junge Fahrer“ auf einen Anteil von 8,1 % (2018: 10,0 %) zurückgegangen und ist gegenüber dem Durchschnitt aller Verursacher (10,1 %) unterdurchschnittlich repräsentiert.

Die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ liegt nach einem leichten Rückgang auf 8,6 % (2018: 8,8 %) innerhalb der Gruppe „Junge Fahrer“ über dem Anteil aller Verursacher (7,0 %) von VUP.

Die Grafik zu den „5 Hauptunfallursachen der Gruppe „Junge Fahrer“ bei Verursachung eines VUP auf Bundesautobahnen im Vergleich mit ‘Allen Verursachern’ von VUP auf BAB“ zeigt u. a. einen hohen Anteil der Unfallursache „Abstand“ bei der Gruppe „Junge Fahrer“.



Mit einem deutlichen Anstieg auf einen Anteil von 36,5 % (2018: 28,1 %) am Gesamtaufkommen ist die Unfallursache „Abstand“ die Hauptunfallursache in der Gruppe „Junge Fahrer“ bei der Verursachung von VUP auf BAB. Ihr Anteil liegt deutlich über dem Anteil aller Verursacher von VUP auf BAB (31,6 %).

Der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei der Verursachung eines VUP durch „Junge Fahrer“ auf BAB ist im Jahr 2019 auf 27,1 % (2018: 32,6 %) zurückgegangen, liegt aber weiterhin über dem Anteil aller Unfallverursacher (24,2 %) von VUP auf BAB.

Bei der Gruppe „Junge Fahrer“ ist eine Steigerung bei der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ auf einen Anteil von 8,2 % (2018: 2,2 %) am Gesamtaufkommen dafür verantwortlich, dass diese Unfallursache im Jahr 2019 über dem Anteil (6,9 %) aller Verursacher von VUP auf BAB lag.

Die Unfallursache „Nebeneinanderfahren“ liegt mit einem Anteil von 3,5 % (2018: 2,2 %) am Gesamtaufkommen in der Risikogruppe deutlich unter dem Durchschnitt aller Verursacher (8,1 %).

Bei der Verursachung von VUP auf BAB ist mit einem Anteilsrückgang auf 3,5 % (2018: 5,6 %) am Gesamtaufkommen bei der Gruppe „Junge Fahrer“ die Unfallursache „Überholen“ gegenüber allen Verursachern (6,6 %) unterrepräsentiert.

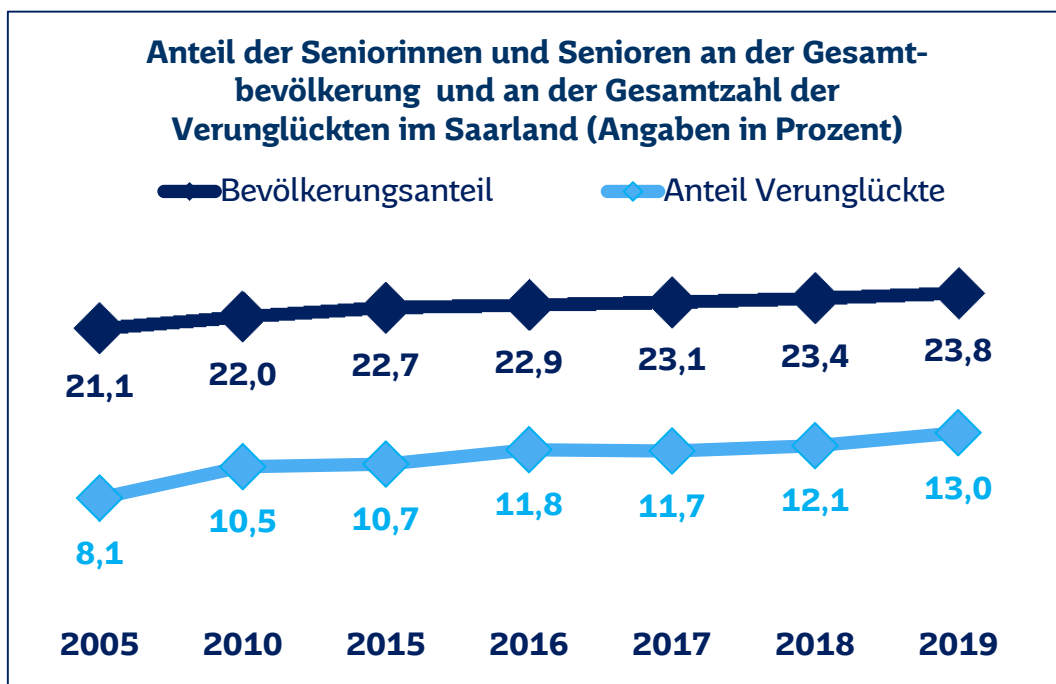
Die im Rahmen der Sozialforschung belegte und bei Verkehrskontrollen bestätigte hohe Drogenaffinität dieser Altersgruppe ist als Unfallursache statistisch weiterhin unterrepräsentiert.

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+“

Das nachfolgende Diagramm zeigt den Anteil der „Generation 65+“ (Seniorinnen und Senioren) an der Gesamtbevölkerung im Saarland⁶ und an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Es wird ersichtlich, dass der Bevölkerungsanteil der „Generation 65+“ im Saarland von 21,1 % im Jahr 2005 auf 23,8 % im Jahr 2019 angestiegen ist. Im gleichen Zeitraum stieg der Anteil der bei Verkehrsunfällen verunglückten Seniorinnen und Senioren am Gesamtaufkommen der Verunglückten von 8,1 % auf 13,0 %.



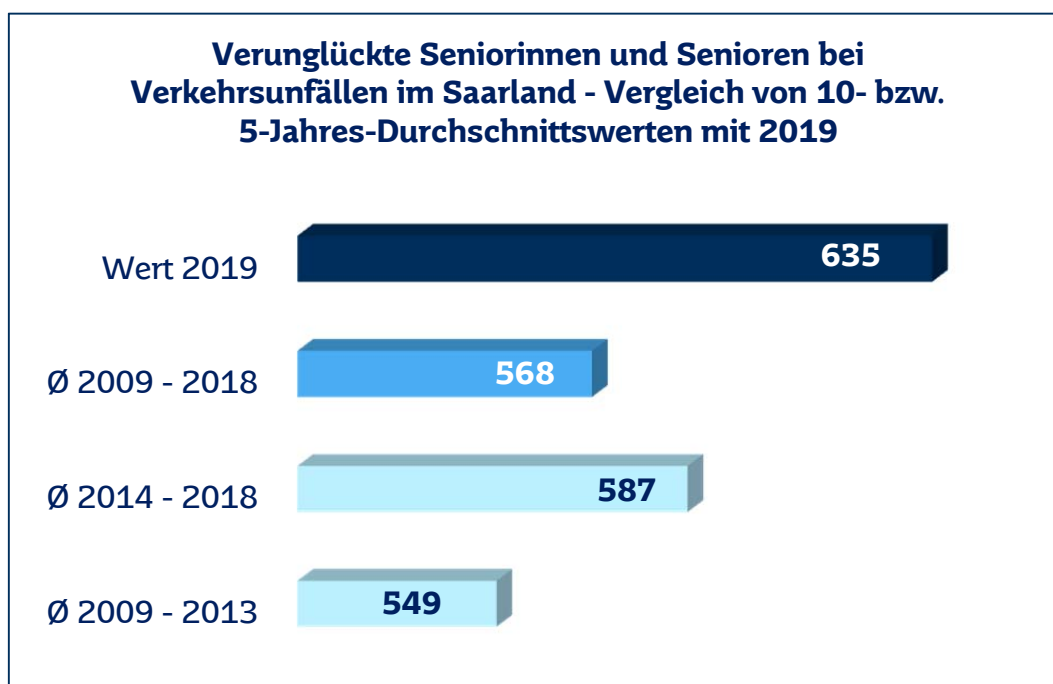
Die Gesamtzahl verunglückter Angehöriger der „Generation 65+“ ist im abgelaufenen Jahr um 5,3 % angestiegen. Im Jahr 2019 verunglückten im Saarland bei Verkehrsunfällen insgesamt 635 Seniorinnen und Senioren (2018: 603).

Wurde in der PVS des Jahres 2018 für das Saarland bei der Gesamtzahl der getöteten Seniorinnen und Senioren mit siebzehn Getöteten der höchste Wert seit dem Jahr 2003 ausgewiesen, kann für das Jahr 2019 ein deutlicher Rückgang festgestellt werden. Im vergangenen Jahr erlitten neun Seniorinnen oder Senioren tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum. Dies bedeutet einen Rückgang von 47,1 %. Bundesweit wird ein Anstieg um 3,5 %¹ erwartet.

Dem entgegen steht die Entwicklung der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten Seniorinnen und Senioren. Hier ist für das vergangene Jahr ein Anstieg um 6,9 % (2019: 154, 2018: 144) festzustellen.

Auch bei der Gesamtzahl der leicht verletzten Angehörigen dieser Risikogruppe ist ein Anstieg um 6,8 % festzustellen. Im Jahr 2018 wurden 442 Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen leicht verletzt, im Jahr 2019 waren es 472 Leichtverletzte.

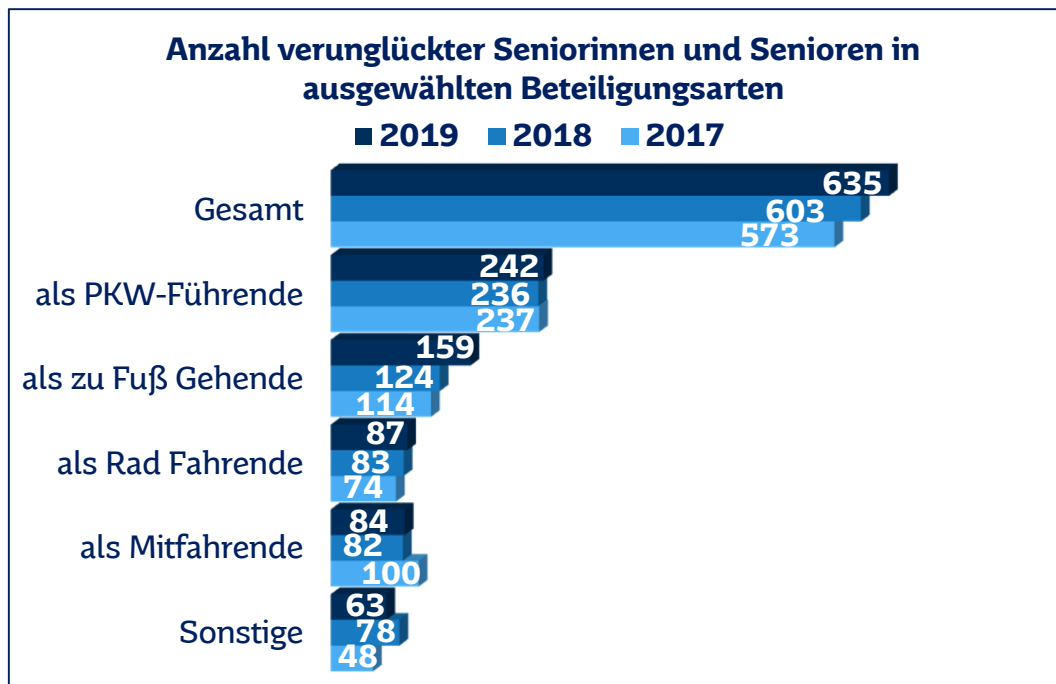
Die beschriebene Steigerung bei der Gesamtzahl der verunglückten Angehörigen der „Generation 65+“ findet sich auch in der Langzeitbetrachtung wieder. Der 1-Jahres-Wert liegt sowohl über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 568 als auch über den beiden 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 587 bzw. 549.



Die Tabellendarstellung zur „Anzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren in ausgewählten Beteiligungsarten“ zeigt, dass die Mehrzahl der Seniorinnen und Senioren als „**PKW-Führende**“ verunglückten. Ihr Anteil an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ beträgt 38,1 % im Jahr 2019 (242). Dieser Wert liegt unter dem Anteil von 49,7 % aller verunglückten PKW-Führenden an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „**zu Fuß Gehende**“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 25,0 % (159). Er ist annähernd 2½mal so hoch wie der Anteil aller verunglückten zu Fuß Gehenden an der Gesamtzahl aller Verunglückten (10,7 %).

Insgesamt 13,7 % (87) beträgt der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „**Rad Fahrende**“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“. Er liegt über dem Anteil von 11,4 % aller verunglückten Rad Fahrenden an der Gesamtzahl aller Verunglückten.



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“⁶⁶ auf Seite 38 zeigt, dass innerhalb der „Generation 65+“ die Häufigkeitszahl des Jahres 2019 mit 270 über der des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2014 – 2018 mit 255 liegt.

Die Grafik verdeutlicht auch das geringere „Verunglücktenrisiko“ der „Generati-on 65+“ gegenüber der Altersgruppe „Junge Fahrer“ und den 15- bis 17-

Jährigen sowohl bei der Betrachtung des 1-Jahres-Wertes als auch des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2014 – 2018.

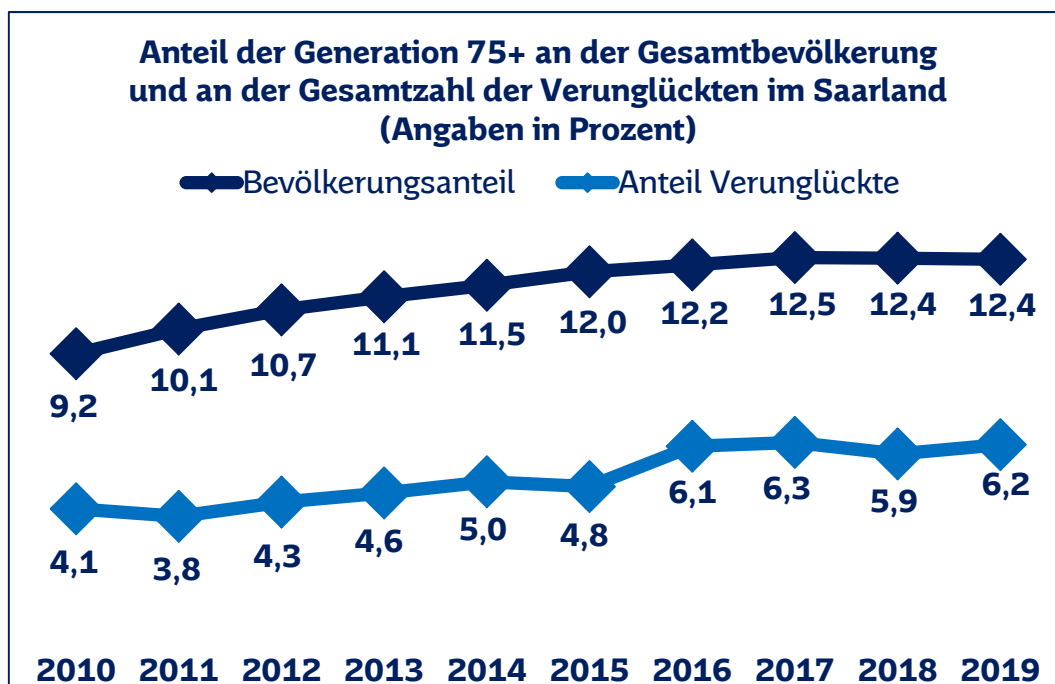
Gegenüber der Altersgruppe der „Kinder“ ist das Verunglücktenrisiko der „Generation 65+“ im Jahr 2019 höher, im 5-Jahres-Vergleich ist das Risiko gegenüber den „Kindern“ geringer.

Die Tabellendarstellung auf Seite 28 zur Häufigkeitszahl bei der „Verursachung von VUP der Jahre 2014 – 2018 und des Jahres 2019 pro 100.000 der Altersgruppe“⁶ veranschaulicht, dass die „Generation 65+“ in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung im Saarland gegenüber allen Erwachsenen-Altersgruppen und der Gruppe der Jugendlichen weiterhin nur unterdurchschnittlich in Erscheinung tritt.

Unfallrisiko „Generation 75+“

Nachdem die PVS des Jahres 2018 erstmals eine Untersuchung zum Unfallgeschehen der „Generation 75+“ enthielt, wurde auch für das Jahr 2019 eine Analyse der Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe vorgenommen.

Das folgende Diagramm zeigt den Anteil der Seniorinnen und Senioren der „Generation 75+“ an der Gesamtbevölkerung im Saarland⁶ und an der Gesamtzahl der Verunglückten im Zeitraum 2010 bis 2019. Der Bevölkerungsanteil dieser Altersgruppe stieg von 9,2 % im Jahr 2010 auf 12,4 % im Jahr 2019. Gleichzeitig stieg der „Verunglücktenanteil“ von 4,1 % auf 6,2 %.



Bei der Gesamtzahl der Verunglückten und den Gesamtzahlen der Verletzungsgrade innerhalb der „Generation 75+“ sind analoge Entwicklungen zu den Veränderungen bei der „Generation 65+“ zu beobachten.

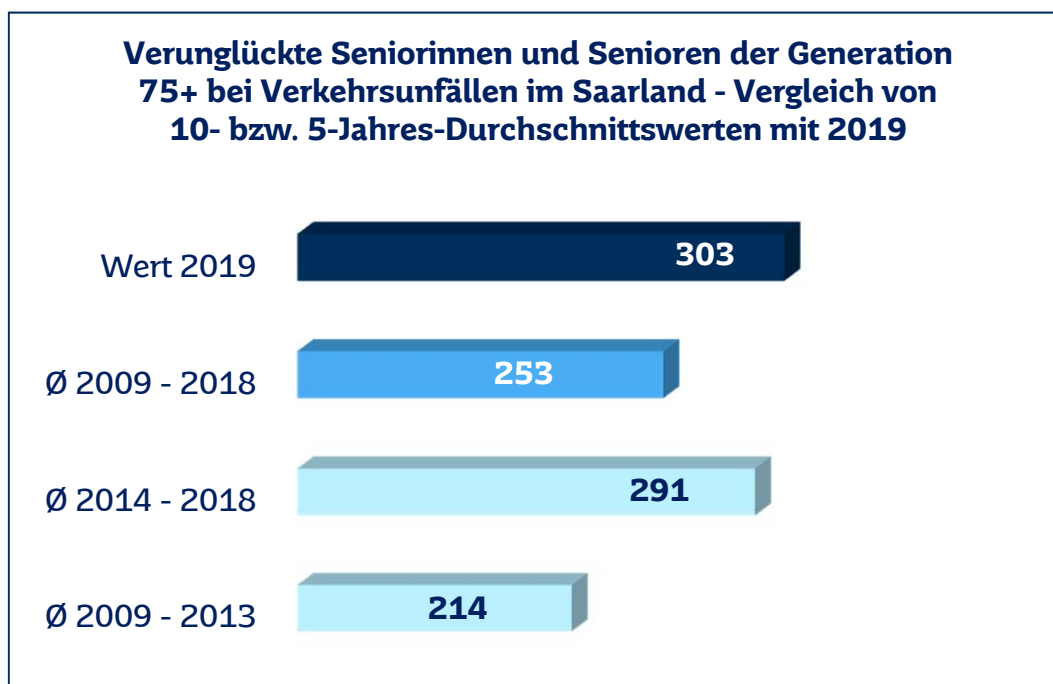
Bei der Gesamtzahl der Verunglückten weist die PVS 2019 für die „Generation 75+“ einen Anstieg um 3,1 % gegenüber dem Vorjahr aus (2019: 303, 2018: 294).

Die Gesamtzahl der Getöteten ist um 70,0 % zurückgegangen. Verstarben im Jahr 2018 zehn Angehörige der „Generation 75+“ bei Verkehrsunfällen im Saarland, erlitten im abgelaufenen Jahr drei Angehörige dieser Altersgruppe tödliche Verletzungen.

Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten ist ein Anstieg um 13,9 % erkennbar. Im Jahr 2019 wurden 82 Angehörige der „Generation 75+“ schwer verletzt, im Jahr 2018 waren es 72 Schwerverletzte.

Im Bereich der Leichtverletzten ist ein Anstieg um 2,8 % (2019: 218, 2018: 212) zu erkennen.

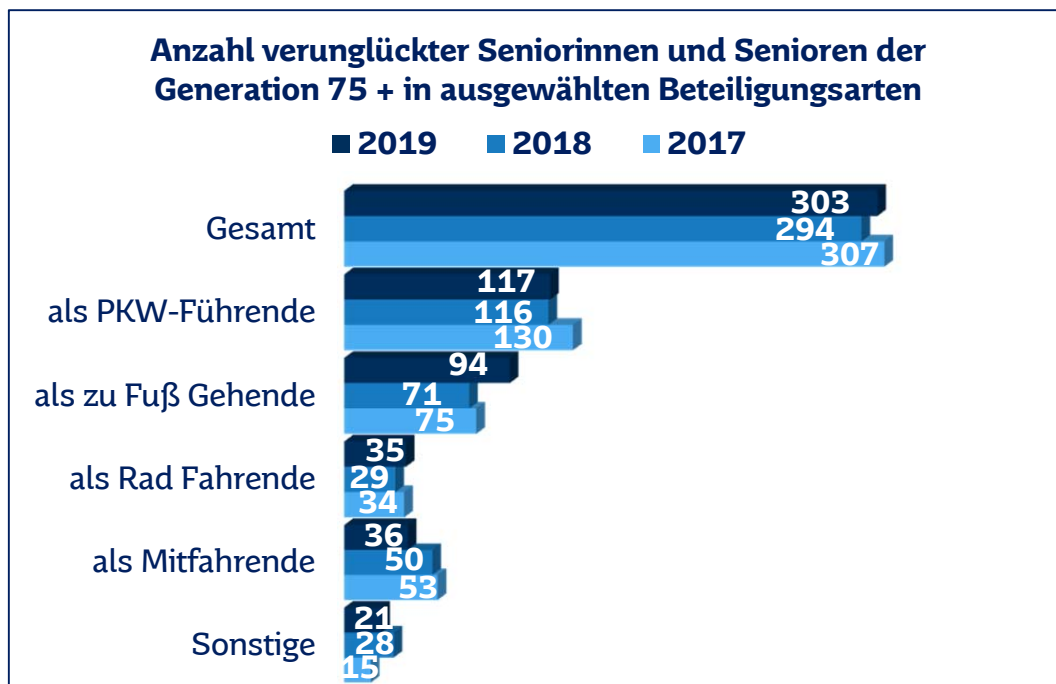
Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 253 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 291 bzw. 214 liegt.



Die nachfolgende Darstellung zu den Verunglücktenzahlen in ausgewählten Beteiligungsarten macht deutlich, dass auch bei der „Generation 75+“ die meisten Verunglückten als **„PKW-Führende“** festzustellen sind. Ihr Anteil an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 38,6 % (117) und liegt leicht über dem Wert der gesamten „Generation 65+“ mit 38,1 %.

Der Anteil der verunglückten **„zu Fuß Gehenden“** an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“ lag im Jahr 2019 bei 31,0 % (94). Dieser Anteil innerhalb der „Generation 75+“ liegt über dem Anteil der gesamten „Generation 65+“ mit 25,0 % und ist 3mal höher als der Anteil aller verunglückten zu Fuß Gehenden (10,7 %) an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Dagegen liegt der Anteil von 11,6 % (35) verunglückter **„Rad Fahrender“** aus der „Generation 75+“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten dieser Altersgruppe unter dem Anteil der gesamten „Generation 65+“ mit 13,7 %. Der Wert der „Generation 75+“ ist nahezu deckungsgleich mit dem Anteil aller verunglückten Rad Fahrenden (11,4 %) an der Gesamtzahl aller Verunglückten.



Die Darstellung der Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe⁶“ auf Seite 38 zeigt, dass die Angehörigen der „Generation 75+“ sowohl in dem Vergleich des 1-Jahres-Wertes als auch im Vergleich des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2014 - 2018 das geringste altersbezogene „Verunglücktenrisiko“ der ausgewählten Altersgruppen haben.

Die Grafik auf Seite 28 zur Häufigkeitszahl bei der „Verursachung von VUP der Jahre 2014 – 2018 und des Jahres 2019 pro 100.000 der Altersgruppe“ zeigt, dass im Vergleich des 1-Jahres-Wertes das Verursacherrisiko der „Generation 75+“ über dem Risiko der Gruppe der „Kinder“ und der „Generation 65+“ liegt. Gegenüber den übrigen „Erwachsenen-Altersgruppen“ und der Gruppe der 15 – bis 17-Jährigen haben sie ein geringeres Verursacherrisiko.

Im Vergleich des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2014 – 2018 weist die „Generation 75+“ nach der Gruppe der „Kinder“ den zweitniedrigsten Wert aus.

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

Nach Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15.06.2019 mit inhaltlichen Anforderungen an die Inbetriebsetzung, Verhaltensvorschriften und Ahndungsregularien wurde die Verkehrsbeteiligungsart „Motorisiertes Kraftrad“ um die Verkehrsbeteiligungsart



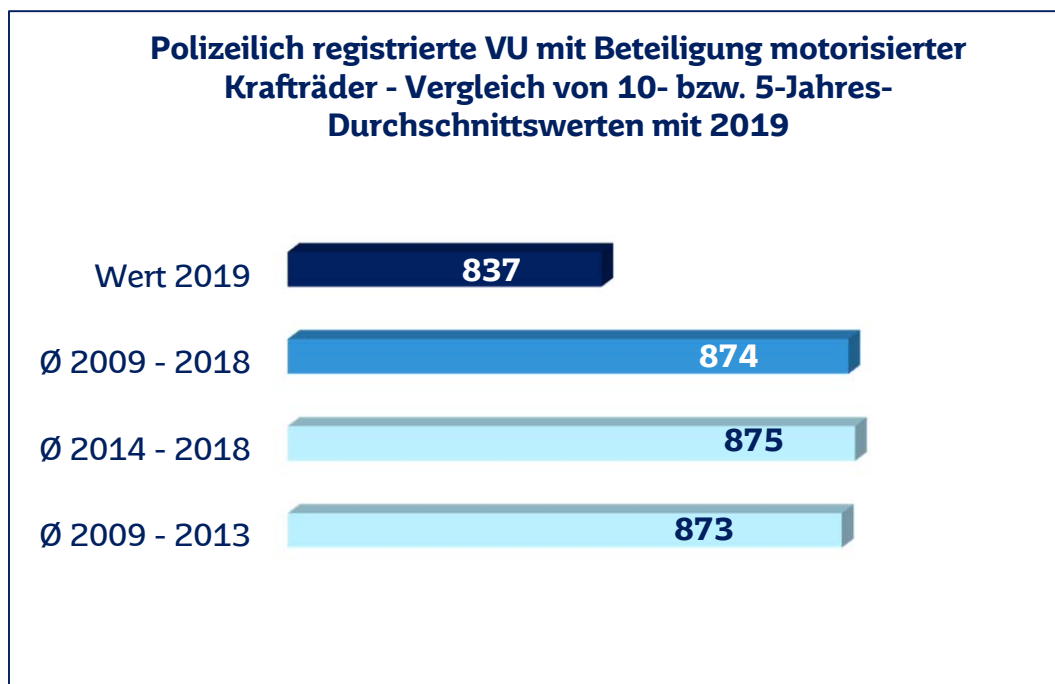
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechen

ergänzt.

Im Saarland wurden nach Inkrafttreten der eKFV zwei Verkehrsunfälle unter Beteiligung sog. Elektroscooter polizeilich registriert. Bei den beiden Alleinunfällen wurde jeweils der Scooter-Nutzende verletzt.

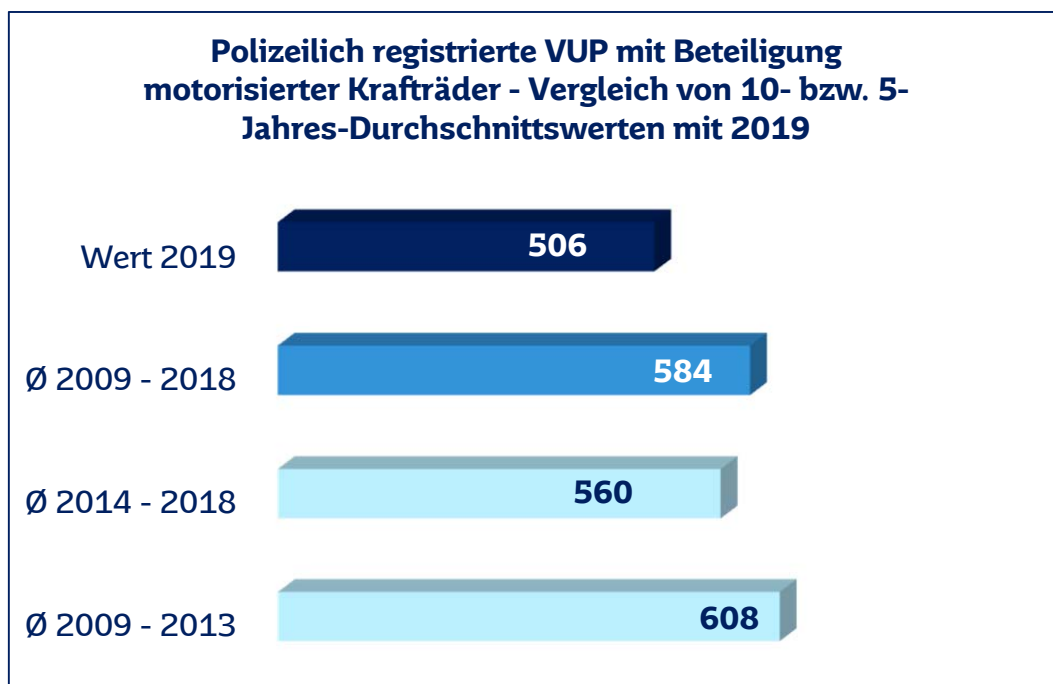
Das Jahr 2019 weist gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang von 3,1 % bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von motorisierten Krafträdern aus. 2019 wurden 837 Verkehrsunfälle polizeilich registriert, im Jahr 2018 wurden 864 Verkehrsunfälle durch die Polizei aufgenommen.

Die Langzeitbetrachtung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 874 und unter den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 und 2009 - 2013 mit 875 bzw. 873 liegt.



Der Rückgang bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden fällt mit 7,0 % höher aus als der Rückgang bei allen Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder (2019: 506, 2018: 544).

Der 1-Jahres-Wert des Jahres 2019 liegt bei der Langzeitbetrachtung unter dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 584 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 und 2009 - 2013 mit 560 bzw. 608.



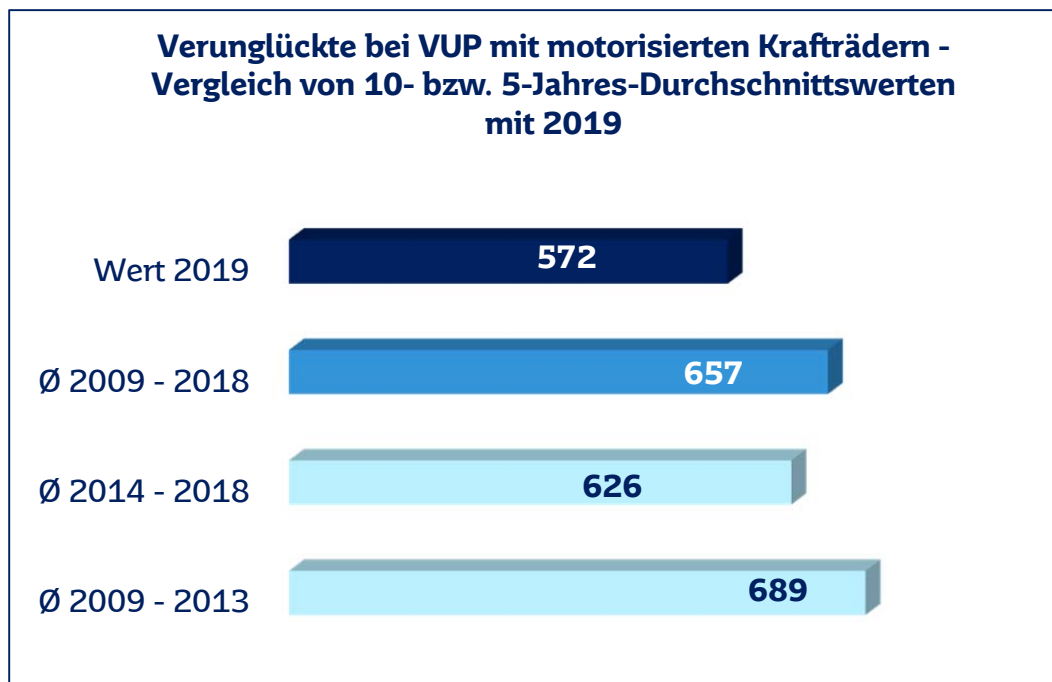
Die Gesamtzahl aller Verunglückten bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder ist um 5,6 % zurückgegangen (2019: 572, 2018: 606).

Im Jahr 2019 erlitten zwei Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder tödliche Verletzungen (2018: sechs Getötete). Dies bedeutet für das Jahr 2019 nach den Rückgängen in den Jahren 2018 um 40,0 % und 2017 um 16,7 % einen weiteren Rückgang um 66,7 %.

Für den Bereich der Schwerverletzten ist ebenfalls ein Rückgang zu verzeichnen. Insgesamt wurden 158 Menschen schwer verletzt, was gegenüber dem Jahr 2018 mit 183 Schwerverletzten einen Rückgang von 13,7 % darstellt.

Ein Rückgang ist auch bei der Gesamtzahl aller leicht verletzten Personen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Krafträder zu beobachten. 412 Leichtverletzte aus dem Jahr 2019 bedeuten gegenüber 417 im Jahr 2018 einen Rückgang von 1,2 %.

Die Langzeitbetrachtung der Verunglücktenzahlen zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 657 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 und 2009 - 2013 mit 626 bzw. 689 liegt.



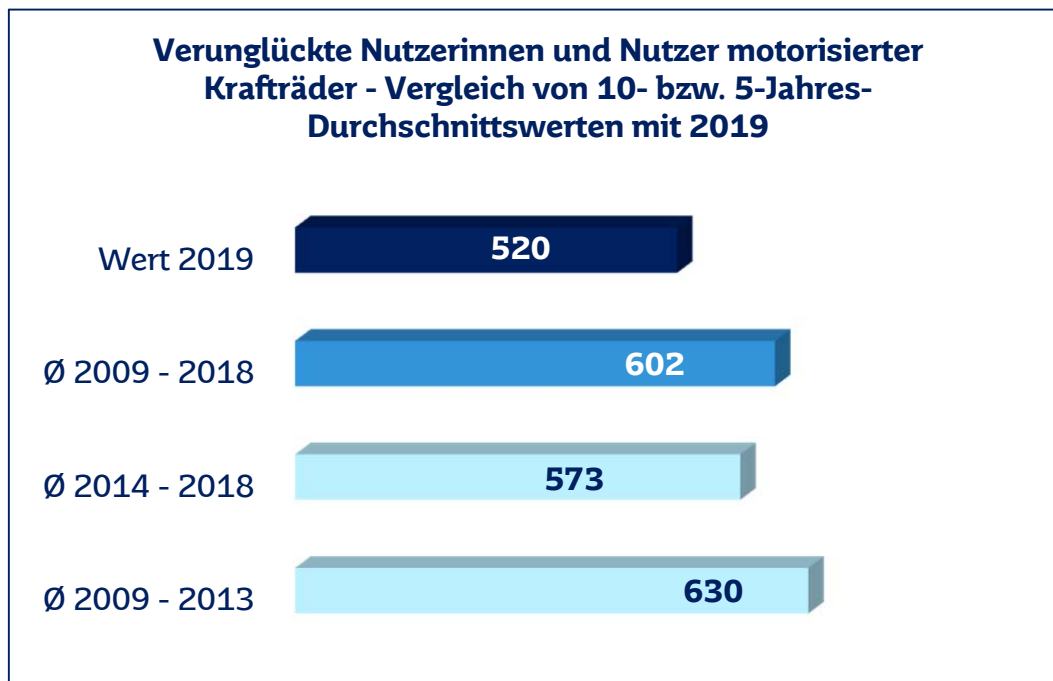
Im Jahr 2019 verunglückten 520 Nutzende (Fahrer*innen und Soziusse) motorisierter Krafträder bei 506 VUP.

Zwei motorisierte Kraftrad-Nutzende erlitten im vergangenen Jahr tödliche Verletzungen, dies ist gegenüber dem Jahr 2018 mit fünf tödlich Verunglückten ein Rückgang von 60,0 %.

154 Nutzende wurden im abgelaufenen Jahr schwer verletzt. Dies bedeutet einen Rückgang von 10,5 % gegenüber 2018 mit 172 Schwerverletzten.

Auch die Gesamtzahl der Leichtverletzten ist um 2,4 % zurückgegangen. 2019 wurden 364 motorisierte Kraftrad-Nutzende bei Verkehrsunfällen leicht verletzt, 2018 betrug diese Gesamtzahl 373.

Die Langzeitbetrachtung der verunglückten Kraftrad-Nutzenden zeigt den 1-Jahres-Wert unter dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 602 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 und 2009 - 2013 mit 573 bzw. 630.



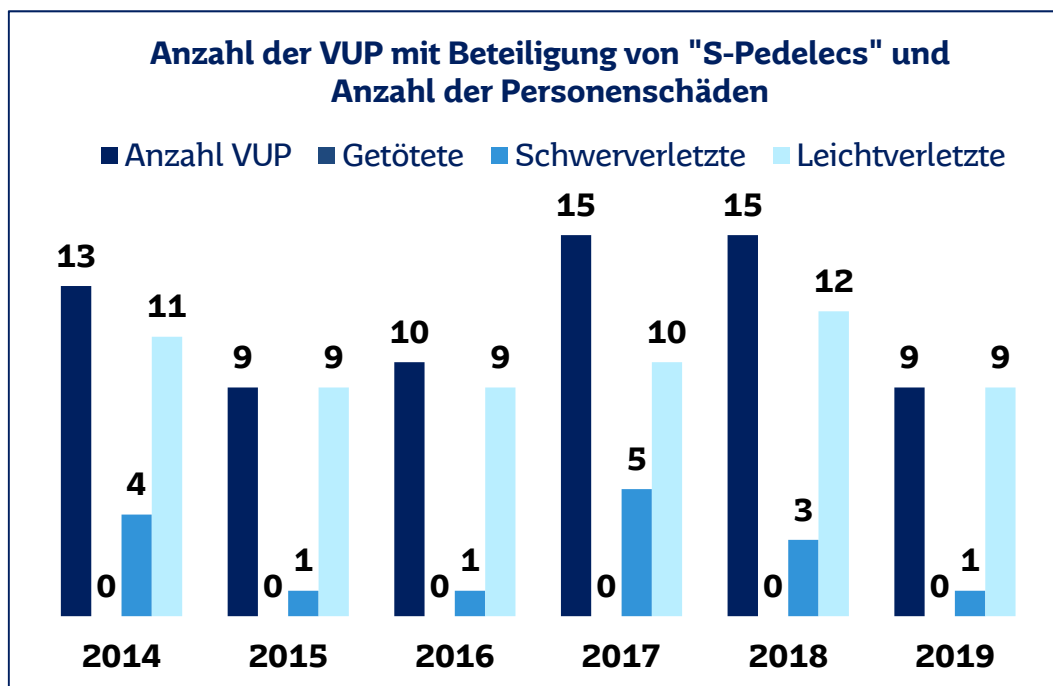
Unfallrisiko – „S-Pedelec“

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 56 genannten „Pedelecs“ um motorisierte Krafträder. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 51.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „S-Pedelec“ betrug im Jahr 2019 1,8 % (2018: 2,8 %, 2017: 2,8 %) am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit motorisierten Krafträdern.

Im Jahr 2019 wurden bei neun VUP im Saarland unter Beteiligung von „S-Pedelecs“ eine Person schwer und neun Personen leicht verletzt.

Die nachfolgende Grafik beinhaltet die Entwicklung der VUP unter Beteiligung von „S-Pedelecs“ und die Anzahl dabei verunglückter Menschen seit der polizeilichen Registrierung im Jahr 2014.



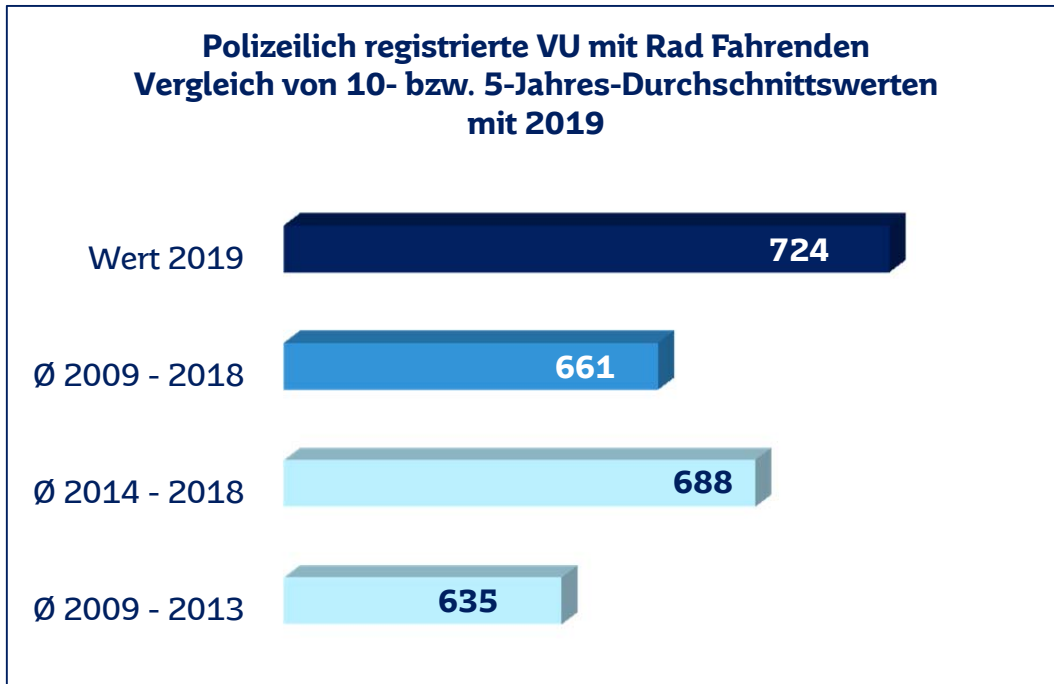
Unfallrisiko „Rad Fahrende“

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“)

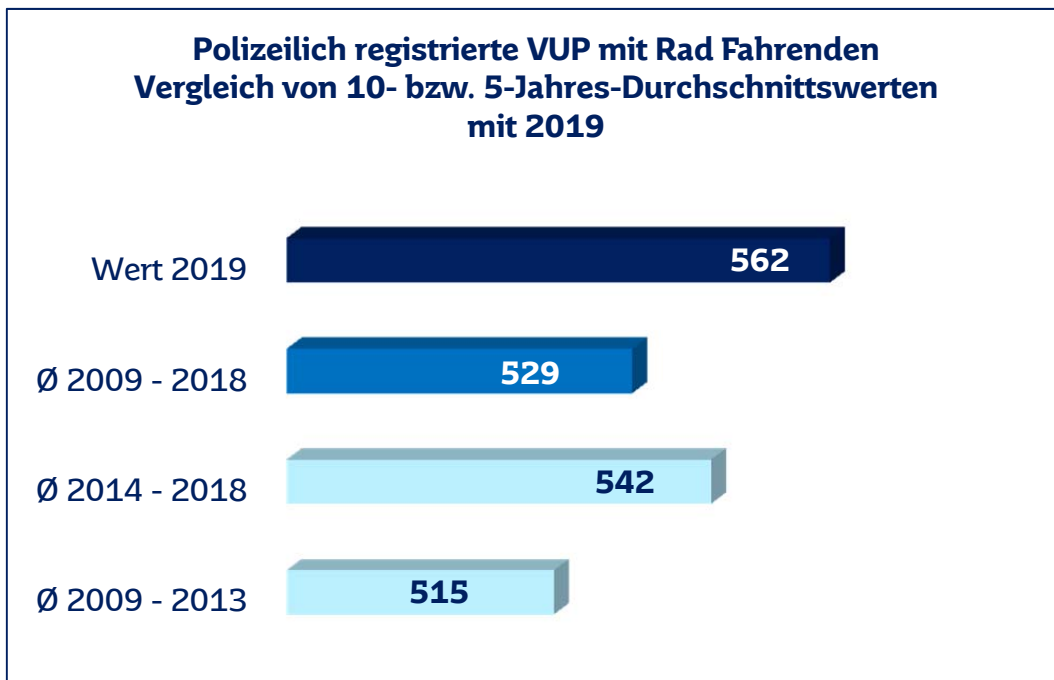
Im Jahr 2019 ging die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad Fahrenden um 2,3 % zurück. Im abgelaufenen Jahr ereigneten sich insgesamt 724 Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden, im Jahr 2018 waren es 741.

Trotz dieses Rückganges zeigt die Langzeitbetrachtung, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 661 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 und 2009 - 2013 mit 688 bzw. 635 liegt.



Ein Rückgang ist auch bei der Gesamtzahl der VUP mit Beteiligung von Rad Fahrenden feststellbar. Für das Jahr 2019 sind 562 VUP polizeilich registriert, was gegenüber 2018 mit 589 VUP einen Rückgang von 4,6 % bedeutet.

Auch hier zeigt die Langzeitbetrachtung, dass ungeachtet des Rückganges der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 529 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 mit 542 und 2009 – 2013 mit 515 liegt.



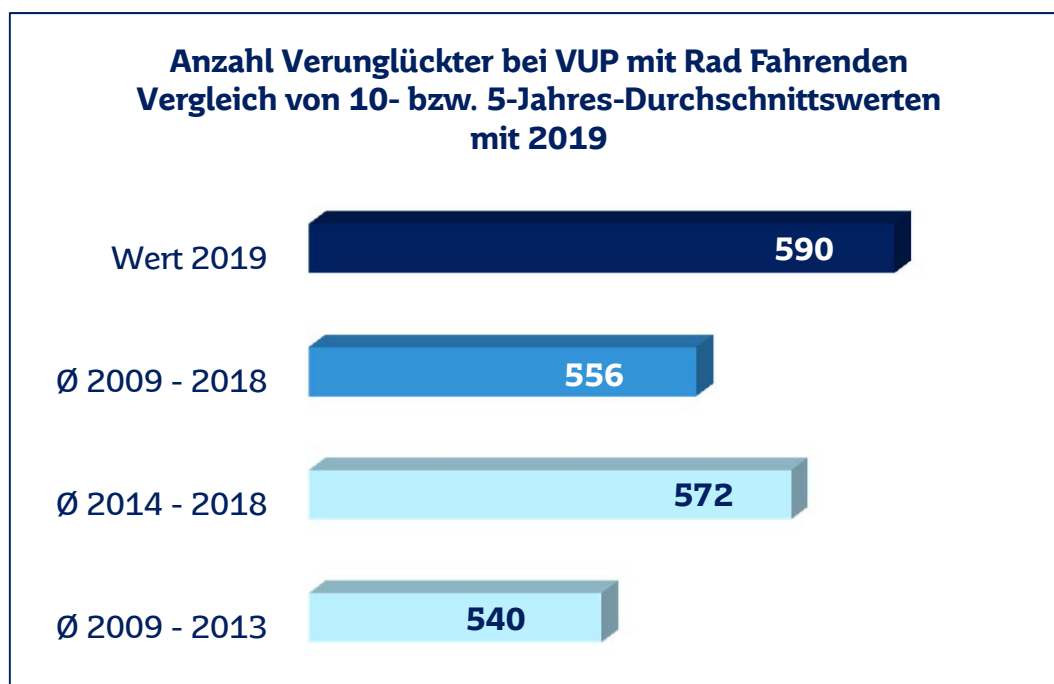
Nach dem Anstieg um 6,4 % im Jahr 2018 gegenüber 2017 bei der Gesamtzahl der Verunglückten von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Rad Fahrenden wird für das Jahr 2019 ein Rückgang von 4,2 % (2019: 590, 2018:616) ausgewiesen.

Im Jahr 2019 verstarben bei Verkehrsunfällen im Saarland mit Beteiligung von Fahrrädern drei Menschen (davon zwei Rad Fahrende). Die Gesamtzahl ist seit dem Jahr 2017 unverändert.

Bei der Anzahl der Schwerverletzten nach einem Verkehrsunfall mit Beteiligung von Rad Fahrenden ist ein Anstieg um 2,5 % im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2018 (2019: 125, 2018: 122) festzustellen.

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten ist im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Im Jahr 2019 wurden 462 Menschen leicht verletzt, was gegenüber dem Jahr 2018 mit 491 Leichtverletzten einen Rückgang von 5,9 % bedeutet.

Die Langzeitbetrachtung der Verunglücktenzahlen zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 10- Jahres-Durchschnittswert 2009 - 2018 mit 556 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 - 2018 und 2009 - 2013 mit 572 bzw. 540 liegt.



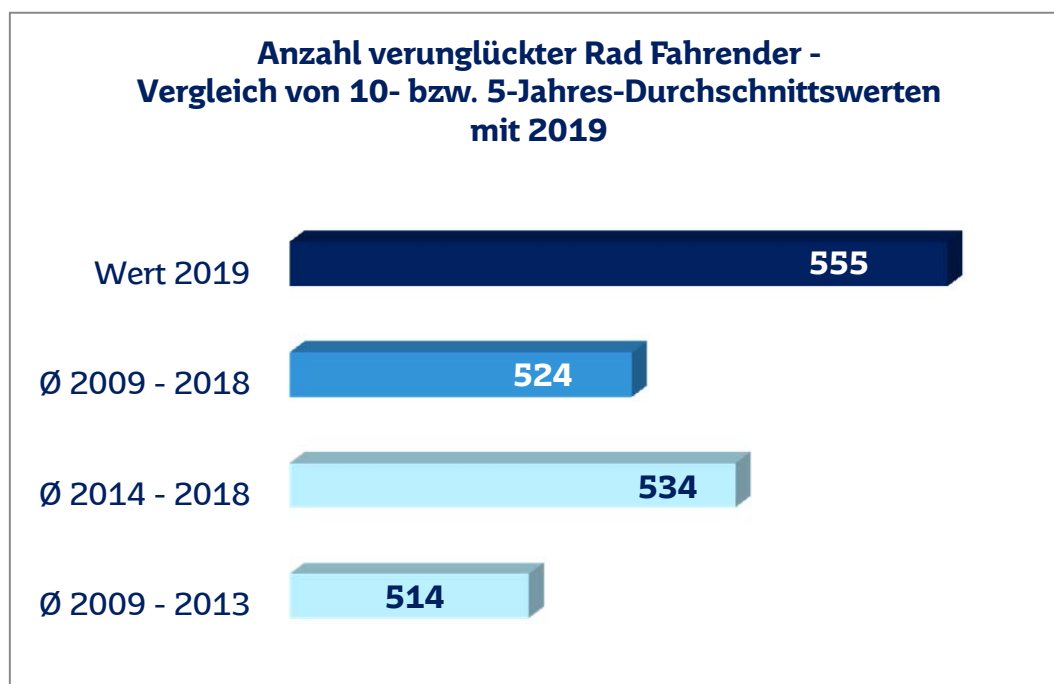
Im abgelaufenen Kalenderjahr verunglückten 555 Rad Fahrende bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum. Dies ist gegenüber 581 Verunglückten aus dem Jahr 2018 ein Rückgang von 4,5 %.

Im Jahr 2019 wurden im Saarland zwei Rad Fahrende bei Verkehrsunfällen getötet, im Jahr 2018 waren es drei Rad Fahrende. Bundesweit wird ein Anstieg um 3,4 %¹ erwartet

Bei der Gesamtzahl der schwer verletzten Rad Fahrenden ist in 2019 ein Anstieg um 7,0 % gegenüber dem Jahr 2018 (2019: 122, 2018: 114) festzustellen.

431 leicht verletzte Rad Fahrende bedeuten gegenüber dem Jahr 2018 mit 464 Leichtverletzten einen Rückgang im Jahr 2019 von 7,1 %.

Trotz des Rückganges bei der Gesamtzahl der verunglückten Rad Fahrenden zeigt die Langzeitentwicklung, dass der 1-Jahres-Wert weiterhin über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 524 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 534 bzw. 514 liegt.

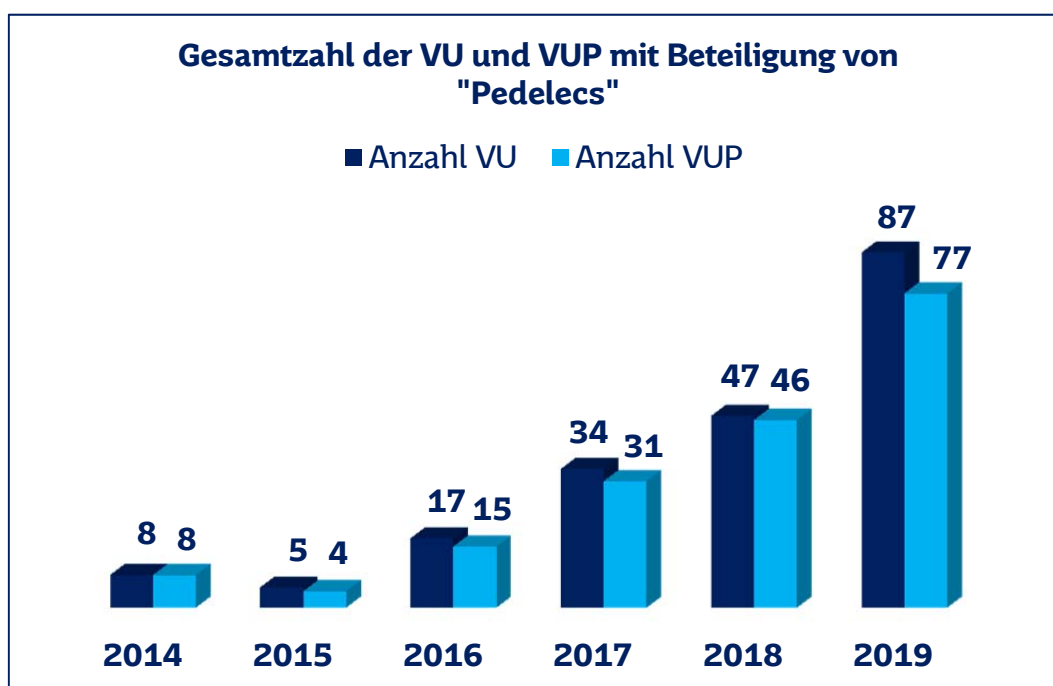


Unfallrisiko „Pedelec“

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“ (Seite 51), die als motorisierte Krafträder gelten, um Fahrräder. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 56.

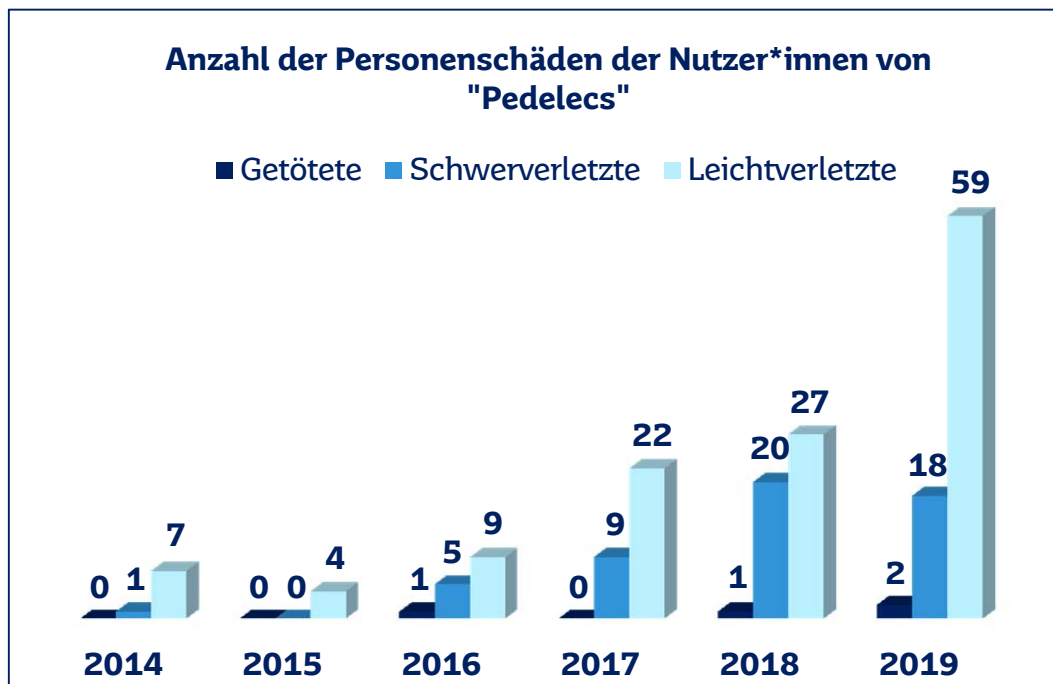
Die nachfolgende Grafik zeigt die Gesamtzahl der VU und VUP mit Beteiligung von „Pedelecs“.



Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit Rad Fahrenden ist - mit Ausnahme des Jahres 2015 – kontinuierlich angestiegen:

- 2014: 1,6 %
- 2015: 0,7 %
- 2016: 2,8 %
- 2017: 5,7 %
- 2018: 7,8 %
- 2019: 13,7%

Gegenüber dem Jahr 2014 hat sich die Gesamtzahl der VUP mit Beteiligung von „Pedelecs“ verzehnfacht. Der stetige Anstieg der „Unfallzahlen mit Pedelecs“ seit dem Jahr 2015 sowie die damit einhergehenden Unfallfolgen werden erstmals in der PVS 2019 als weitergehende Analyse dieses Unfallgeschehens dargestellt.

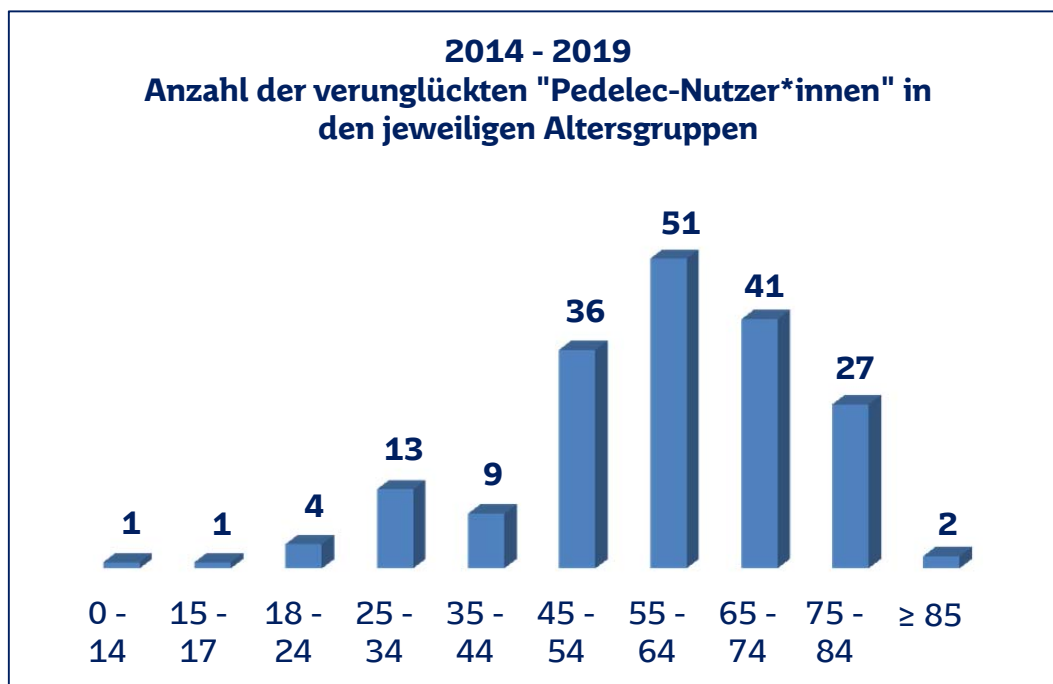


Im Jahr 2019 wurden zwei Nutzer eines „Pedelecs“ bei Verkehrsunfällen getötet.

Während die Gesamtzahl der Schwerverletzten im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Jahr 2018 um 10,0 % (2019: 18, 2018: 20) zurückgegangen ist, ist im Bereich der Leichtverletzten ein signifikanter Anstieg um 118,5 % (2019: 59, 2018: 27) zu erkennen.

Infolge der deutlichen Steigerung der Gesamtzahlen der VUP im Betrachtungszeitraum 2014 – 2019 fallen auch die Steigerungen der Gesamtzahlen zu den Verunglückten und den Verletzungsgraden deutlich aus.

Im Jahr 2014 verunglückten bei 8 VUP insgesamt acht Menschen als Nutzende eines „Pedelecs“ (1 Schwer- und 7 Leichtverletzte). Im Jahr 2019 verunglückten bei 77 VUP im öffentlichen Verkehrsraum insgesamt 79 Menschen als Pedelec-Nutzende (2 Getötete, 18 Schwer- und 59 Leichtverletzte).



Bei einer Untersuchung der „betroffenen“ Altersgruppen als verunglückte „Pedelec-Nutzende“ im Zeitraum 2014 – 2019 wurde deutlich, dass die Altersgruppe der 55 – 64-Jährigen mit 51 Verunglückten die am stärksten betroffene Altersgruppe ist, gefolgt von der Altersgruppen der 65 – 74-Jährigen mit 41 Verunglückten und der 45 – 54-Jährigen mit 36 Verunglückten.

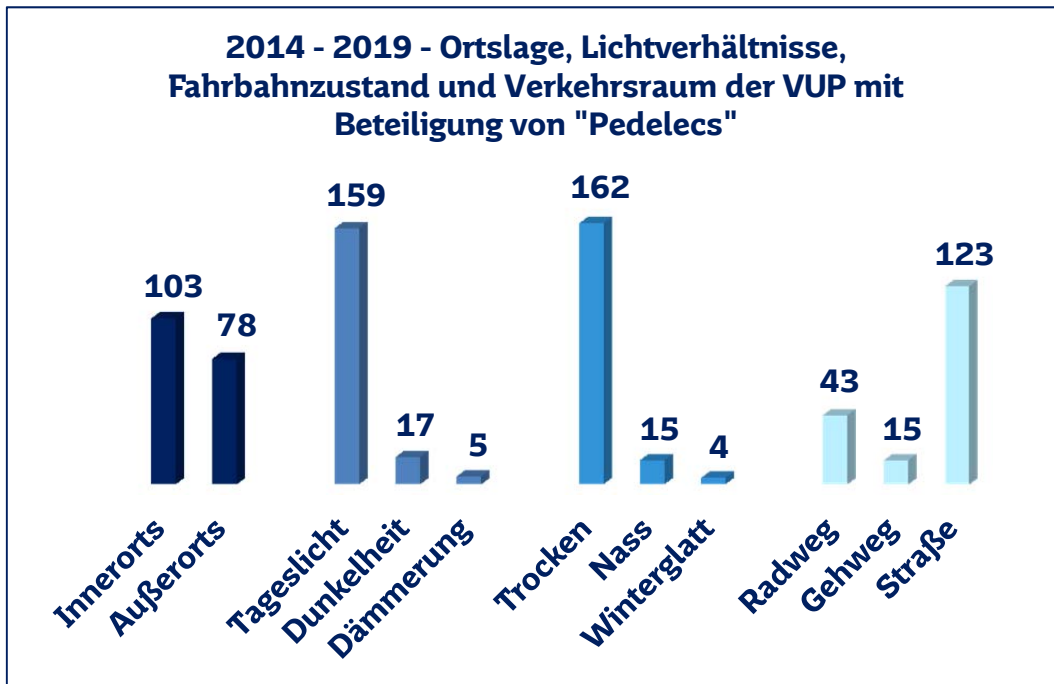
Die Altersgruppen der „Kinder“, „Jugendliche“ und „Junge Fahrer“ sowie die Altersgruppe „Generation 85+“ weisen nur marginale Verunglücktenzahlen auf.

Von den 181 VUP der Jahre 2014 – 2019 mit „Pedelegs“ ereigneten sich 103 VUP innerhalb und 78 VUP außerhalb geschlossener Ortschaften. Bei den „Außerorts-Unfällen“ ist auffällig, dass sich 67 der 78 VUP in den letzten beiden Jahren ereigneten.

Bei den Lichtverhältnissen zum Unfallzeitpunkt konnte keine Besonderheit festgestellt werden. 159 VUP ereigneten sich bei Tageslicht.

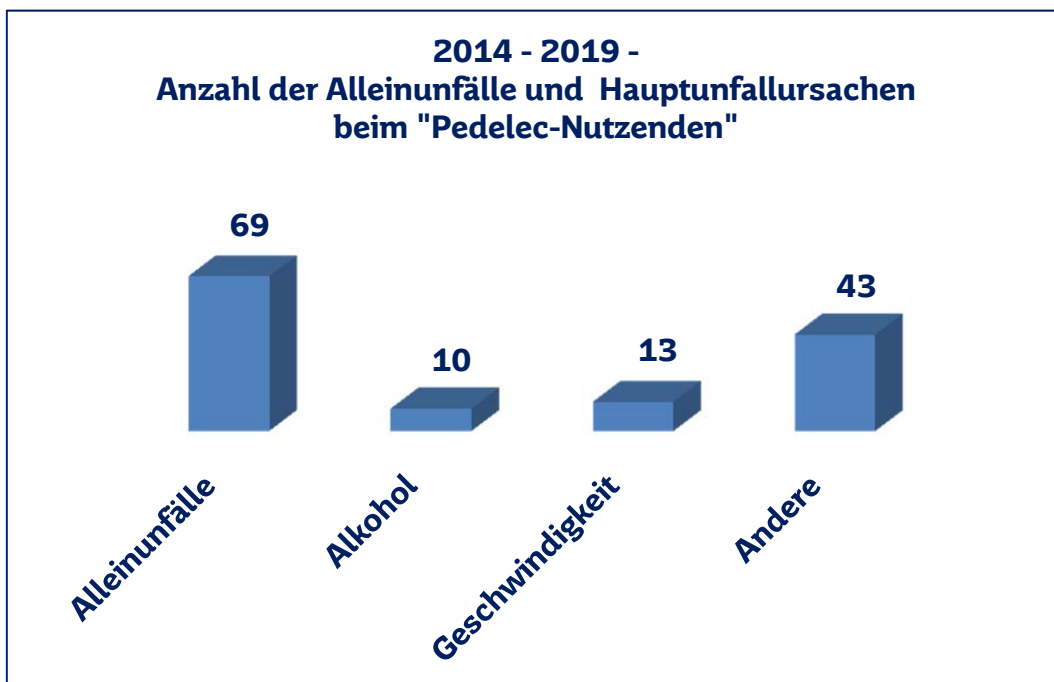
Auch der Straßenzustand zum Unfallzeitpunkt zeigt keine Auffälligkeit. Bei 162 VUP wurde in der Verkehrsunfallanzeige der Straßenzustand mit „trocken“ wiedergegeben.

Im Betrachtungszeitraum ereigneten sich 43 VUP beim Befahren eines Radweges, 15 VUP beim Befahren eines Gehweges und 123 VUP ereigneten sich auf der „Straße“.



Die nachfolgende Grafik zeigt, dass die Gesamtzahl von 181 VUP der Jahre 2014 – 2019 insgesamt 69 Alleinunfälle von „Pedelecs“ (keine weiteren Unfallbeteiligte) beinhaltet.

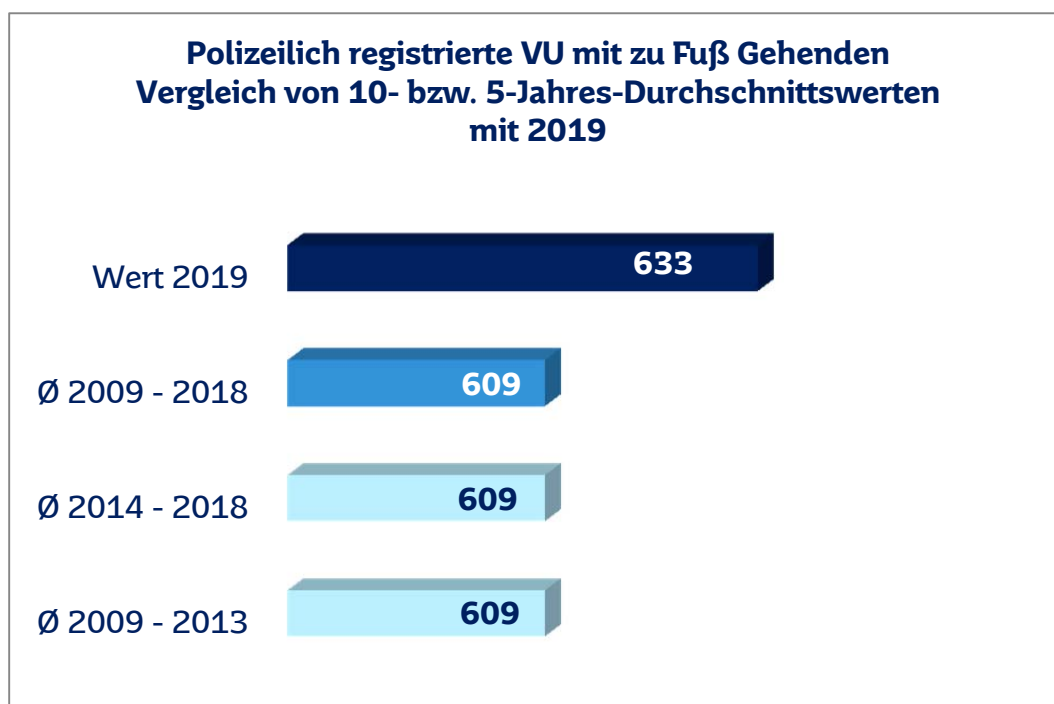
Bei diesen Alleinunfällen wurden bei den verursachenden „Pedelec-Nutzenden“ in 10 Fällen die Unfallursache „Alkohol“ und in 13 Fällen die Unfallursache „Geschwindigkeit“ als Hauptunfallursache polizeilich erfasst. In 43 Fällen lagen „Andere Ursachen“ zugrunde.



Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“

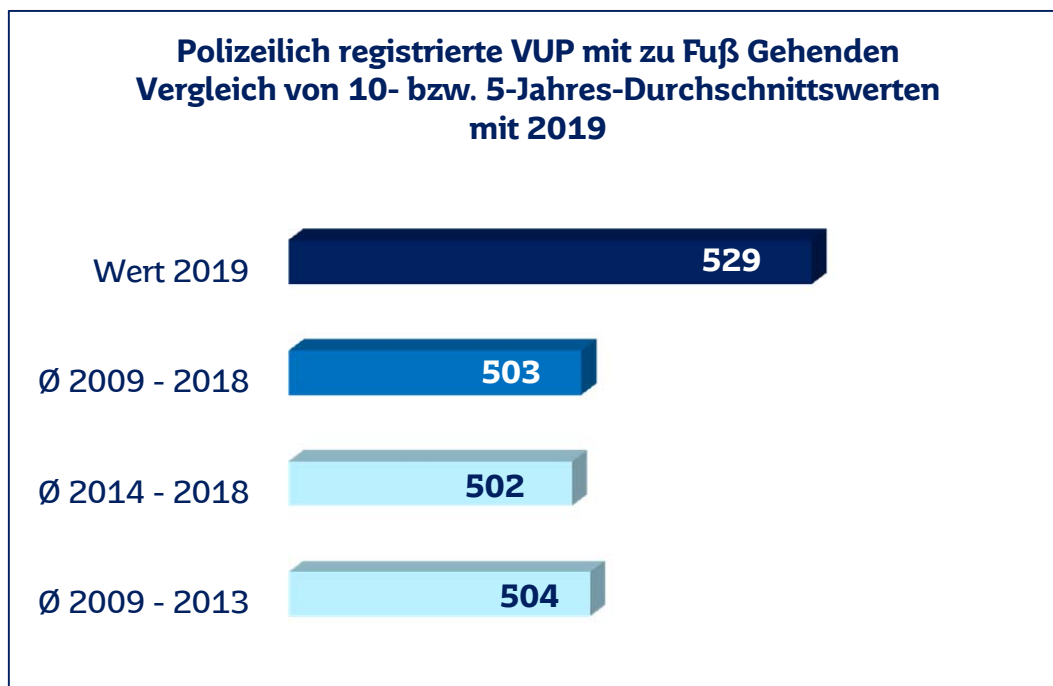
Im Jahr 2019 ist gegenüber 2018 bei Verkehrsunfällen mit „zu Fuß Gehenden“ ein Anstieg um 9,0 % (2019: 633, 2018: 581) festzustellen.

Im Gegensatz zur Langzeitbetrachtung in der PVS des Jahres 2018, hier lag der 1-Jahres-Wert unter allen Durchschnittswerten, liegt der 1-Jahres-Wert 2019 über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit jeweils 609.



529 VUP mit zu Fuß Gehenden wurden im abgelaufenen Kalenderjahr polizeilich erfasst. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2018 mit 500 VUP einen Anstieg um 5,8 %.

Dieser Anstieg macht sich auch in der nachfolgenden Langzeitentwicklung bemerkbar. Auch hier liegt im Gegensatz zur PVS des Jahres 2018 der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 503 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 502 bzw. 504.



Bei der Gesamtzahl der verunglückten zu Fuß Gehenden ist nach dem Anstieg im Jahr 2018 um 4,2 % gegenüber 2017 im abgelaufenen Jahr ein weiterer Anstieg um 4,4 % (2019: 520, 2018: 498) festzustellen. Dieser Anstieg ist begründet durch einen Anstieg im Bereich der Leichtverletzten.

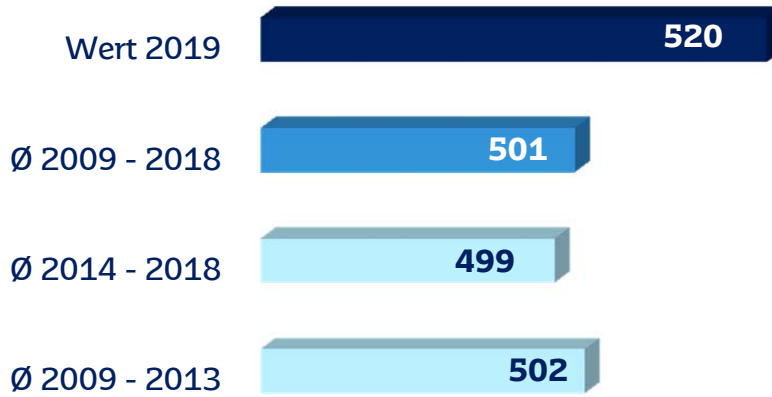
2019 wurden im Saarland fünf zu Fuß Gehende bei Verkehrsunfällen getötet. Dies ist gegenüber dem Jahr 2018 mit zwölf Getöteten ein Rückgang um 58,3 %. Bundesweit wird ein Rückgang von 2,2 %¹ erwartet.

125 zu Fuß Gehende erlitten im abgelaufenen Jahr schwere Verletzungen bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum. Die Gesamtzahl des Jahres 2019 weist damit exakt den Wert des Jahres 2018 aus.

Nach dem Rückgang im Bereich der Leichtverletzten von 2,2 % im Jahr 2018 zum Vorjahr ist für das Jahr 2019 ein Anstieg um 8,0 % zu erkennen (2019: 390, 2018: 361).

Die Langzeitbetrachtung zu den verunglückten zu Fuß Gehenden zeigt das gleiche Ergebnis wie die Langzeitbetrachtung zu den Gesamtzahlen der VU und VUP. Im Gegensatz zum Jahr 2018 liegt der 1-Jahres-Wert über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2009 – 2018 mit 501 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2014 – 2018 und 2009 – 2013 mit 499 bzw. 502.

**Anzahl Verunglückter zu Fuß Gehende-
Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten
mit 2019**



Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2019

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 2017, veröffentlicht Februar 2019) ergeben sich für das Saarland im Jahr 2019 folgende Unfallkosten (die Gesamtkosten aus dem Jahr 2018 wurden an die aktualisierten Kostensätze angepasst):

Personenschadenskosten je verunglückter Person			
	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
Getötete	26	1.150.234	29.906.084
Schwerverletzte (SV)	705	116.335	82.016.175
Leichtverletzte (LV)	4.144	5.138	21.291.872
		2019	133.214.131
		2018	148.837.657

Sachschadenskosten je Unfall			
	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
VU mit Getöteten	25	51.322	1.283.050
VU mit SV	650	23.994	15.596.100
VU mit LV	3.167	15.405	48.787.635
VU schwerer Sachschaden	1.360	22.839	31.061.040
sonstige Alkohol-VU	270	6.177	1.667.790
VU leichter Sachschaden	30.013	6.177	185.390.301
		2019	283.785.916
		2018	278.110.482

Gesamtunfallkosten		
	2019	417.000.047
	2018	426.948.139

Orientiert an den von der Bundesanstalt für Straßenwesen aktualisierten Kostensätzen lässt sich der volkswirtschaftliche Schaden durch das polizeilich registrierte Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2019 auf **417,0 Mio. EUR** beziffern.



Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen

Am 1. Januar 2019 waren im Saarland bei einem Bevölkerungsstand von 990.509³ Menschen 755.593⁵ Kraftfahrzeuge, davon 636.176⁵ PKW, zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Durch die veränderten Bevölkerungsgrößen und geänderten Fahrzeugbestände bedingt, liegen die Motorisierungsraten von 763⁵ Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohner für das Saarland und 690⁴ für Deutschland über den Werten der Vorjahre. Die PKW-Dichte im Saarland übersteigt mit 642⁵ PKW pro 1.000 Einwohner deutlich den bundesdeutschen Durchschnittswert von 567⁴. Als zweithäufigste Fahrzeugart sind im Saarland 60.348⁵ Krafträder zugelassen.

Einwohnerzahlen und Kfz-Bestand/-Dichte im SAARLAND nach Landkreisen und Vergleich mit BUND (Stand: 1. Januar 2019)

	Einwohner	zugelassene Kraftfahrzeuge	Kfz./1000 Einwohner	Überörtliche Straßen in km	Kfz./km Straße
BUND	83.019.213	57.305.201	690	229.826⁷	249
SAARLAND	990.509	755.593	763	2048⁷	369
Saarland intern⁸					
Regionalverband Saarbrücken	329.708	223.100	677		
Merzig-Wadern	103.366	85.927	831		
Neunkirchen	132.206	100.589	761		
Saarlouis	195.201	156.049	799		
Saarpfalz-Kreis	142.631	115.131	807		
St. Wendel	87.397	74.797	856		

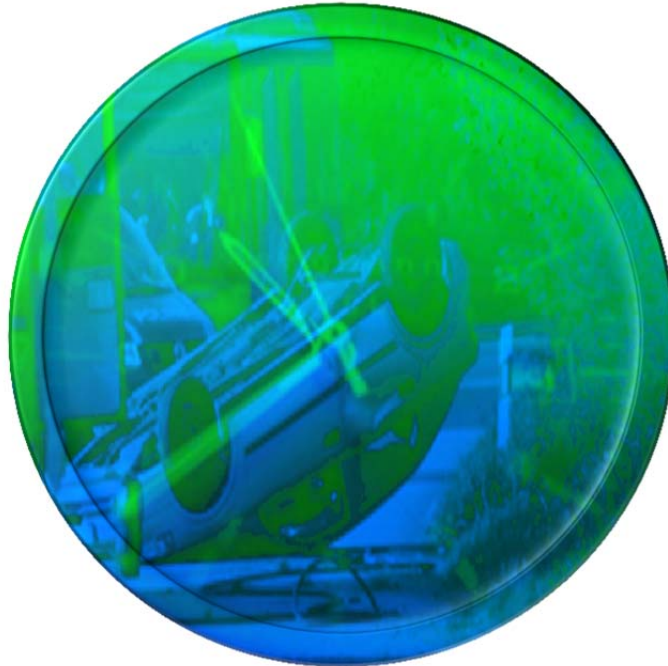
Das Saarland weist zum 1. Januar 2019 ein überörtliches Straßennetz von insgesamt 2.048⁷ km aus. Dieses besteht aus 240 Kilometer Bundesautobahnen und 1.808 Kilometer Bundes- und Landesstraßen.

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 369⁵ Kraftfahrzeuge – bundesweit dagegen nur 249⁴.



Unfalluhr für das Saarland



- Ø jeden Tag ereigneten sich **97 Verkehrsunfälle**
- Ø jeden Tag ereigneten sich **11 Verkehrsunfälle mit Verletzten**
- Ø jeden Tag wurden **13 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt**
 - Ø jeden Tag wurde ein Kind verletzt
 - Ø jeden Tag wurden zwei „Junge Fahrer“ verletzt
 - Ø jeden Tag wurden zwei Angehörige der „Generation 65+“ verletzt
 - Ø jeden Tag wurde ein zu Fuß Gehender verletzt
 - Ø jeden Tag wurden zwei Rad Fahrende verletzt
- Ø jeden Tag wurde ein Nutzer eines motorisierten Kraffrades verletzt
 - Ø alle **14 Tage** wurde ein Mensch getötet

Endnoten

- 1 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Dez. 2019: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2019 –
- 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 Statistische Berichte
Kraftfahrzeugbestand am 01. Januar 2019 und Neuzulassungen im Jahr
2018 – Statistisches Amt des Saarlandes , Stand: Oktober 2019
- 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 31.12.2018 nach Geschlecht,
Einwohner je km² und Anteil an der Gesamtbevölkerung (Basis Zensus
2011) – Statistisches Amt des Saarlandes, Stand 20.11.2019
- 9 DESTATIS – Genesis Online Datenbank,
Ergebnis 11111-0001 und 46271-0004
- 10 Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutsch-
land – BASt, Februar 2019



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)
eKFV	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

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 2020

