



Polizeiliche  
Verkehrsunfall-  
Statistik  
2022  
SAARLAND



Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	3
Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2022 in Kürze .....	4
Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland.....	13
Getötete bei Verkehrsunfällen .....	16
Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen .....	19
Verkehrsunfälle mit schweren Folgen.....	21
Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen.....	22
Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen .....	24
Verursachende von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP) .....	27
Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden .....	29
Gesamtzahl der VUP .....	29
VUP innerhalb geschlossener Ortschaft.....	30
VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB) .....	31
VUP auf BAB im Saarland .....	32
Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss.....	34
Besondere Risikogruppen.....	39
Unfallrisiko „Kinder“ .....	40
Unfallrisiko „Junge Fahrer“ .....	42
„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher .....	44
Unfallrisiko „Generation 65+“ .....	47
Unfallrisiko „Generation 75+“ .....	51
Unfallrisiko „Kraftrad“ .....	55
Unfallrisiko – „S-Pedelec“ .....	59
Unfallrisiko – „Elektrokleinstfahrzeuge“ .....	60
Unfallrisiko „Fahrrad Nutzende“ .....	61
Unfallrisiko „Pedelec“ .....	64
Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“ .....	68
Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2022.....	72
Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen .....	73
Unfalluhr für das Saarland .....	75
Endnoten .....	76
Abkürzungen/Erläuterungen .....	79
Impressum .....	80

## Vorwort

Laut der Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur voraussichtlichen Entwicklung von Unfallzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2022<sup>1</sup> ist der Einfluss der Covid-19 Pandemie auf das Unfallgeschehen im Jahr 2022 gegenüber den Vorjahren deutlich zurückgegangen.

Die bundesweiten Zahlen und die Analyse des Unfallgeschehens im Saarland machen deutlich, dass das Unfallgeschehen des Jahres 2022 stärker ausgeprägt ist als das Unfallgeschehen in den letzten beiden „Covid-Jahren“ 2021 und 2020 mit teilweise außergewöhnlich niedrigen Jahresergebnissen. Dennoch zeigt die Untersuchung des Unfallgeschehens des Jahres 2022 im Saarland, dass das „Vor-Pandemie-Niveau“ (2019) in verschiedenen Teilbereichen unterschritten wurde.

Um diesen beschriebenen Besonderheiten Rechnung zu tragen, wurden in der Darstellung

- der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik in Kürze,
- der Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation Saarland,
- der Rahmendaten zu Verkehrsunfällen auf Autobahnen,
- der Rahmendaten zu Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss und
- der besonderen Risikogruppen

neben den Gesamtzahlen der Jahre 2022 und 2021 auch die Gesamtzahlen des Jahres 2019 mit aufgenommen.

Die Kernaussagen in der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik 2022 in Kürze und die angegebenen prozentualen Veränderungen sind analog zu den Vorjahren auf den Jahresvergleich 2022 zu 2021 bezogen.

**Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2022 in Kürze**  
**Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)**

- ❖ **Anstieg bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) - Seite 13**  
polizeilich registrierte VU  
**2022: 31.331** = 3,3 % BUND: 5,0 %<sup>1</sup>  
 2021: 30.317  
 2019: 35.485

Durchschnitt 2012-2021: 32.865  
 Durchschnitt 2017-2021: 32.849  
 Durchschnitt 2012-2016: 32.881

- ❖ **Anstieg bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) - Seite 13**

polizeilich registrierte VUP  
**2022: 3.496** = 6,5 % BUND: 12,0 %<sup>1</sup>  
 2021: 3.283  
 2019: 3.840

Durchschnitt 2012-2021: 3.857  
 Durchschnitt 2017-2021: 3.621  
 Durchschnitt 2012-2016: 4.093

- ❖ **Mehr Verunglückte bei Verkehrsunfällen - Seite 14**

Verunglückte bei VUP  
**2022: 4.294** = 2,5 % BUND: 12,0 %<sup>1</sup>  
 2021: 4.190  
 2019: 4.875

Durchschnitt 2012-2021: 4.972  
 Durchschnitt 2017-2021: 4.618  
 Durchschnitt 2012-2016: 5.327

Häufigkeitszahl Verunglückte (Verunglückte pro 100.000 Einwohner)

**Saarland 2022: 437<sup>3</sup>** 2021: 426 2019: 492  
 Bund 2022: 440<sup>1,2</sup> 2021: 392 2019: 466

❖ **Anstieg bei der Gesamtzahl der Getöteten - Seite 16**

bei VUP getötete Personen

<b>2022:</b>	<b>30</b>	=	3,4 %	BUND:	9,0 % <sup>1</sup>
2021:	29				
2019:	26				

Durchschnitt 2012-2021:	33
Durchschnitt 2017-2021:	31
Durchschnitt 2012-2016:	34

Häufigkeitszahl Getötete (Verkehrstote pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2022: 3,1<sup>3</sup></b>	2021: 2,9	2019: 2,6
Bund 2022: 3,4 <sup>1,2</sup>	2021: 3,1	2019: 3,7

❖ **Weniger Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen - Seite 19**

Schwerverletzte bei VUP

<b>2022:</b>	<b>639</b>	=	- 7,9 %	BUND:	4,8 % <sup>1</sup>
2021:	694				
2019:	705				

Durchschnitt 2012-2021:	710
Durchschnitt 2017-2021:	708
Durchschnitt 2012-2016:	711

Häufigkeitszahl Schwerverletzte (Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2022: 65,0<sup>3</sup></b>	2021: 70,5	2019: 71,2
Bund 2022: 69,4 <sup>1,2</sup>	2021: 65,5	2019: 78,6

❖ **Rückgang der schweren Folgen bei VUP - Seite 21**

Schwere Folgen bei VUP

<b>2022:</b>	<b>669</b>	=	- 7,5 %	BUND:	5,0 % <sup>1</sup>
2021:	723				
2019:	731				

Durchschnitt 2012-2021:	742
Durchschnitt 2017-2021:	739
Durchschnitt 2012-2016:	745

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

<b>Saarland 2022: 68,1<sup>3</sup></b>	2021: 73,5	2019: 73,8
Bund 2022: 72,8 <sup>1,2</sup>	2021: 69,4	2019: 82,3

❖ Anstieg bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten - Seite 22

Leichtverletzte bei VUP

<b>2022:</b>	<b>3.625</b>	=	4,6 %	BUND:	14,0 % <sup>1</sup>
2021:	3.467				
2019:	4.144				

Durchschnitt 2012-2021:	4.230
Durchschnitt 2017-2021:	3.878
Durchschnitt 2012-2016:	4.581

Häufigkeitszahl Leichtverletzte (Leichtverletzte pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2022:</b>	<b>369<sup>3</sup></b>	2021:	352	2019:	418
Bund	2022: 367 <sup>1,2</sup>	2021:	322	2019:	384

❖ Rückgang bei der Gesamtzahl der VU und der VUP auf den Bundesautobahnen (BAB) – Seite 24

Polizeilich registrierte VU

<b>2022:</b>	<b>2.081</b>	=	- 1,5 %
2021:	2.112		
2019:	2.643		

Durchschnitt 2012-2021:	2.599
Durchschnitt 2017-2021:	2.483
Durchschnitt 2012-2016:	2.714

Polizeilich registrierte VUP

<b>2022:</b>	<b>263</b>	=	- 7,7 %	BUND:	7,0 % <sup>1</sup>
2021:	285				
2019:	335				

Durchschnitt 2012-2021:	339
Durchschnitt 2017-2021:	321
Durchschnitt 2012-2016:	357

❖ Mehr Getötete, weniger Schwer- und Leichtverletzte bei VUP auf den BAB - Seite 32

Getötete bei BAB-VUP

<b>2022:</b>	<b>6</b>	=	100,0 %	BUND:	8,0 % <sup>1</sup>
2021:	3				
2019:	2				

Durchschnitt 2012-2021:	3
Durchschnitt 2017-2021:	3
Durchschnitt 2012-2016:	3

Schwerverletzte bei BAB-VUP

<b>2022:</b>	<b>47</b>	=	- 26,6 %
2021:	64		
2019:	74		

Durchschnitt 2012-2021:	63
Durchschnitt 2017-2021:	65
Durchschnitt 2012-2016:	61

Leichtverletzte bei BAB-VUP

<b>2022:</b>	<b>327</b>	=	- 6,3 %
2021:	352		
2019:	424		

Durchschnitt 2012-2021:	424
Durchschnitt 2017-2021:	403
Durchschnitt 2012-2016:	445

- ❖ Anteil der Altersgruppe „Junge Fahrer“ als Verursachende von VUP rückläufig - Seite 27

Der Anteil der Risikogruppe „Junge Fahrer“ bei der Verursachung von VUP ging im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021 auf 16,2 % zurück (2021: 18,4 %). 2019 betrug der Anteil der „Jungen Fahrer“ 18,6 %.

- ❖ Hauptunfallursache bei Gesamtzahl der VUP unverändert - Seite 29

Hauptunfallursache bei allen VUP bleibt die Unfallursache „Abstand“.

- ❖ Hauptunfallursache bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft unverändert- Seite 30

Hauptunfallursache bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft bleibt „Vorfahrt/Vorrang“.

- ❖ Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB) unverändert - Seite 31

„Geschwindigkeit“ bleibt Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB).

- ❖ Veränderung der Hauptunfallursache bei VUP auf BAB – Seite 32

Die PVS 2022 weist bei VUP auf den BAB im Saarland die Ursache „Abstand“ als Hauptunfallursache aus.

❖ „Alkoholunfälle“ - Anstieg bei der Gesamtzahl der VU, der VUP und der Verunglückten - Seite 34

VU mit Ursache Alkohol

<b>2022:</b>	<b>757</b>	=	28,1 %	Bund:	20,0 %
2021:	591				
2019:	738				

Durchschnitt 2012-2021:	701
Durchschnitt 2017-2021:	685
Durchschnitt 2012-2016:	717

VUP mit Ursache Alkohol

<b>2022:</b>	<b>278</b>	=	36,3 %
2021:	204		
2019:	257		

Durchschnitt 2012-2021:	242
Durchschnitt 2017-2021:	241
Durchschnitt 2012-2016:	243

Verunglückte bei Alkohol-VUP

<b>2022:</b>	<b>336</b>	=	24,0 %
2021:	271		
2019:	328		

Durchschnitt 2012-2021:	313
Durchschnitt 2017-2021:	309
Durchschnitt 2012-2016:	318

❖ „Kinder“ - Kein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet, weniger verunglückte Kinder insgesamt - Seite 40

Verunglückte Kinder

<b>2022:</b>	<b>245</b>	=	- 12,8 %
2021:	281		
2019:	307		

Schwer verletzte Kinder

<b>2022</b>	<b>36</b>	=	- 14,3 %
2021:	42		
2019:	42		

Leicht verletzte Kinder

<b>2022:</b>	<b>209</b>	=	- 12,2 %
2021:	238		
2019:	265		



❖ „Junge Fahrer“ – Mehr Getötete, weniger Schwer- und Leichtverletzte - Seite 42

Getötete „Junge Fahrer“

<b>2022:</b>	<b>6</b>	=	200,0 %	BUND:	5,0 % <sup>1</sup>
2021:	2				
2019:	2				

Schwer verletzte „Junge Fahrer“

<b>2022:</b>	<b>80</b>	=	- 9,1 %
2021:	88		
2019:	87		

Leicht verletzte „Junge Fahrer“

<b>2022:</b>	<b>592</b>	=	- 5,4 %
2021:	626		
2019:	725		

❖ „Generation 65+“ – Mehr Verunglückte - Seite 47

Getötete Seniorinnen und Senioren

<b>2022:</b>	<b>10</b>	=	11,1 %	BUND:	18,0 % <sup>1</sup>
2021:	9				
2019:	9				

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2022:</b>	<b>124</b>	=	1,6 %
2021:	122		
2019:	154		

Leicht verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2022:</b>	<b>413</b>	=	5,4 %
2021:	392		
2019:	472		

❖ „Generation 75+“ – Mehr Verunglückte - Seite 5151

Getötete Seniorinnen und Senioren

<b>2022:</b>	<b>6</b>	=	20,0 %
2021:	5		
2019:	3		

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2022:</b>	<b>57</b>	=	9,6 %
2021:	52		
2019:	82		

Leicht verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2022:</b>	<b>164</b>	=	5,8 %
2021:	155		
2019:	218		

- ❖ „Kraftrad“ – Anzahl der Getöteten unverändert, weniger schwer und mehr leicht verletzte „Kraftrad-Nutzende“ - Seite 555

Getötete „Kraftrad-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>11</b>	=	± 0,0 %
2021:	11		
2019:	2		

Schwer verletzte „Kraftrad-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>135</b>	=	- 11,8 %
2021:	153		
2019:	154		

Leicht verletzte „Kraftrad-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>466</b>	=	27,7 %
2021:	365		
2019:	373		

- „Elektrokleinstfahrzeuge“ – mehr Verunglückte - Seite 60

Getötete „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>1</b>	=	100,0 %
2021:	0		
2019:	0		

Schwer verletzte „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>13</b>	=	30,0 %
2021:	10		
2019:	1		

Leicht verletzte „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>76</b>	=	94,9 %
2021:	39		
2019:	1		

- ❖ „Fahrrad Nutzende“ – Anzahl der Getöteten unverändert, mehr schwer und leicht verletzte „Fahrrad Nutzende“ - Seite 61

Getötete „Fahrrad Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>1</b>	=	± 0,0 %	BUND:	21,0 % <sup>1</sup>
2021:	1				
2019:	2				

Schwer verletzte „Fahrrad Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>147</b>	=	7,4 %
2021:	136		
2019:	122		

Leicht verletzte „Fahrrad Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>533</b>	=	16,9 %
2021:	456		
2019:	431		

- „Pedelec“– Anzahl der Getöteten unverändert, mehr schwer und leicht verletzte „Pedelec-Nutzende“ - Seite 64

Getötete „Pedelec-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>1</b>	=	± 0,0 %
2021:	1		
2019:	2		

Schwer verletzte „Pedelec-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>47</b>	=	11,9 %
2021:	42		
2019:	18		

Leicht verletzte „Pedelec-Nutzende“

<b>2022:</b>	<b>103</b>	=	12,0 %
2021:	92		
2019:	59		

- ❖ „Zu Fuß Gehende“ – Mehr verunglückte „zu Fuß Gehende“ - Seite 68

Getötete „zu Fuß Gehende“

<b>2022:</b>	<b>7</b>	=	40,0 %	BUND:	12,0 %
2021:	5				
2019:	5				

Schwer verletzte „zu Fuß Gehende“

<b>2022:</b>	<b>93</b>	=	14,8 %
2021:	81		
2019:	125		

Leicht verletzte „zu Fuß Gehende“

<b>2022:</b>	<b>335</b>	=	23,2 %
2021:	272		
2019:	390		

❖ **Hohe volkswirtschaftliche Schäden durch Verkehrsunfälle – Seite 72**

<b>2022:</b>	<b>409,8 Millionen Euro</b> <sup>10</sup>
2021:	405,1 Millionen Euro <sup>10</sup>
2019:	451,7 Millionen Euro <sup>10</sup>

❖ **Motorisierungsrate Saarland – Bund - Seite 73**

<u>Saarland:</u>	Bevölkerung am 1.1.2022:	0,982 Millionen <sup>3</sup>
	Kfz-Bestand am 1.1.2022:	0,777 Millionen <sup>5</sup>
<u>Deutschland:</u>	Bevölkerung am 1.1.2022:	83,237 Millionen <sup>2</sup>
	Kfz-Bestand am 1.1.2022:	59,635 Millionen <sup>4</sup>

Motorisierungsrate (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)

Saarland	<b>2022: 791</b>	2021: 785	2019: 763
Bund	<b>2022: 716</b>	2021: 710	2019: 690

## Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland

		2022	2021	Diffe- renz	%	2019
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	31.331	30.317	1.014	3,3	35.485
	MIT NUR SACHSCHADEN	27.835	27.034	801	3,0	31.645
	MIT PERSONEN- SCHADEN	3.496	3.283	213	6,5	3.840
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	4.294	4.190	104	2,5	4.875
	GETÖTETE	30	29	1	3,4	26
	SCHWERVERLETZTE	639	694	-55	-7,9	705
	LEICHTVERLETZTE	3.625	3.467	158	4,6	4.144
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	7.630	6.924	706	10,2	8.510

Bei der Gesamtzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle im Saarland ist mit insgesamt 31.331 Verkehrsunfällen im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021 ein Anstieg um 3,3 % erkennbar. Für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wird ein Anstieg um 5,0 %<sup>1</sup> prognostiziert. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 11,7 %].

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) ist im Saarland im Jahr 2022 um 6,5 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen (2022: 3.496, 2021: 3.283). Bundesweit wird ein Anstieg um 12,0 %<sup>1</sup> erwartet. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 9,0 %].

Die Gesamtzahl der Verunglückten stieg im Saarland im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021 um 2,5 % (2022: 4.294, 2021: 4.190). Dieser Anstieg liegt unter dem für Deutschland erwarteten Anstieg um 12,0 %<sup>1</sup>. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 11,9 %].

Bei der Gesamtzahl der Getöteten wird im Jahr 2022 ein Anstieg um 3,4 % gegenüber 2021 (2022: 30, 2021: 29) erkennbar. Für das Bundesgebiet wird ein Anstieg um 9,0 %<sup>1</sup> erwartet. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 15,4 %].

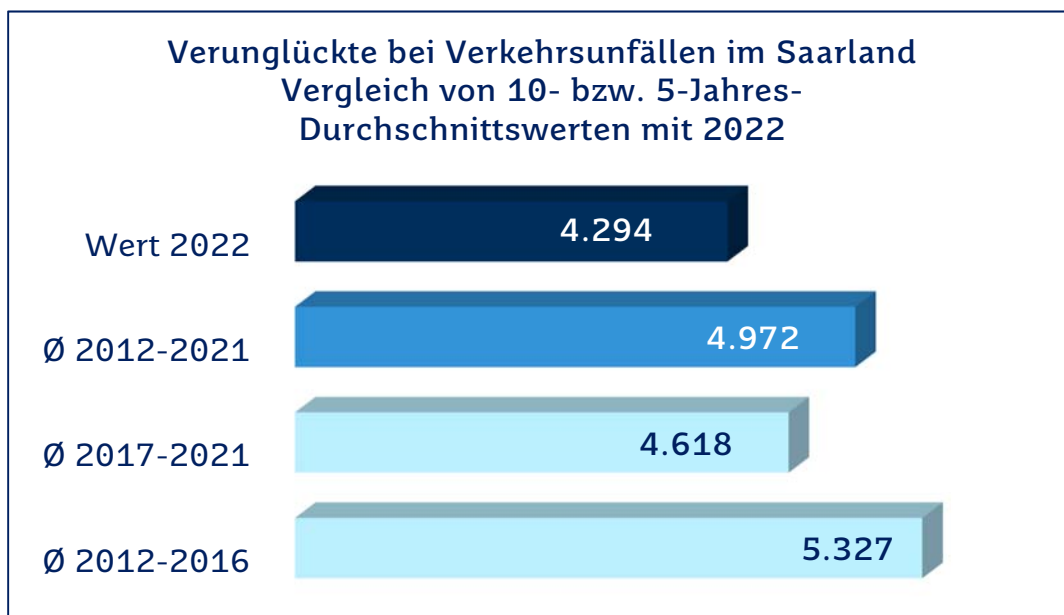
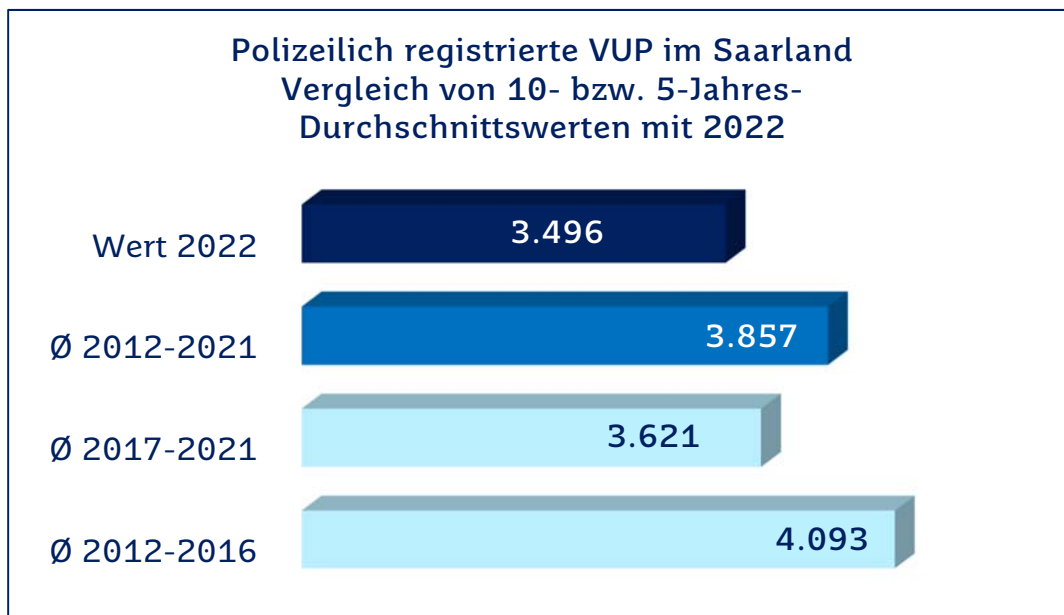
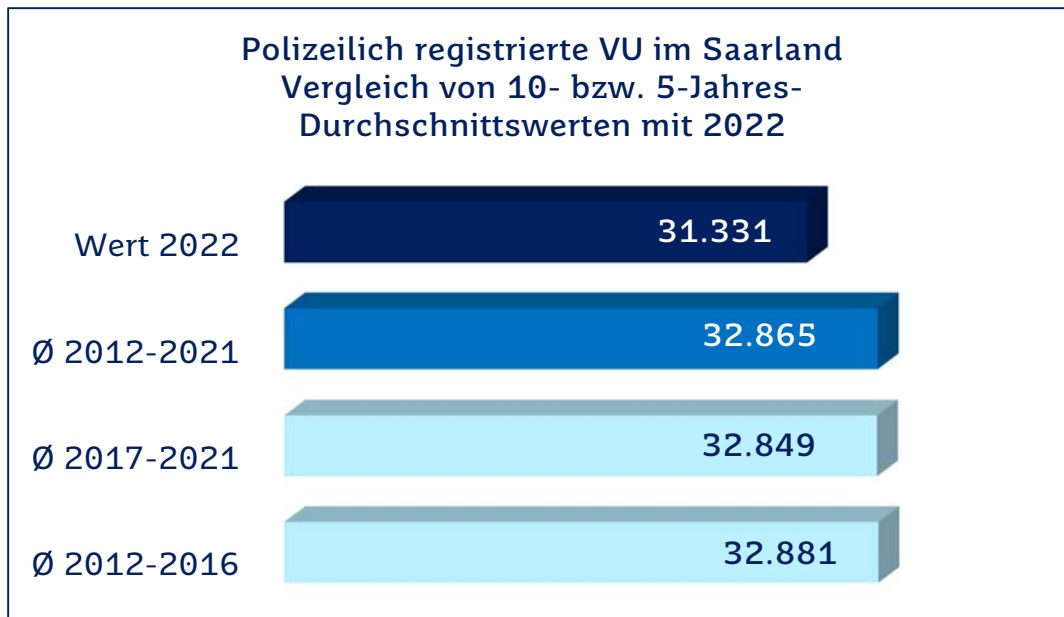
Dem Rückgang von 7,9 % im Saarland bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten (2022: 639, 2021: 694) steht im Bundesgebiet ein Anstieg um 4,8 %<sup>1</sup> gegenüber. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 9,4 %].

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten stieg im Saarland um 4,6 % (2022: 3.625, 2021: 3.467). Für Deutschland wird ein Anstieg um 14,0 %<sup>1</sup> erwartet. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 12,5 %].

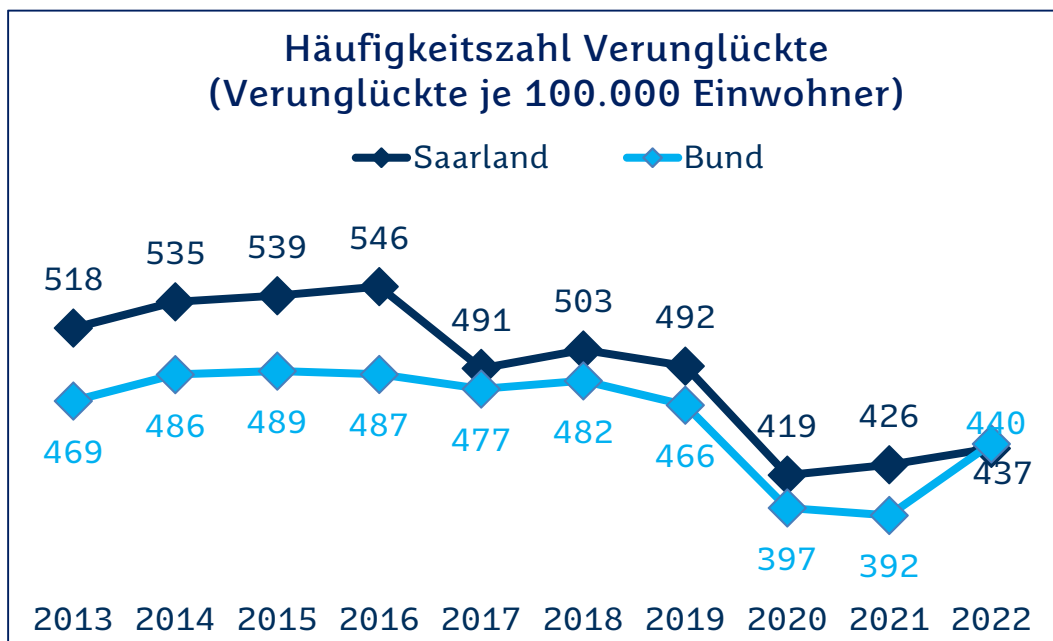
Wie bereits im Vorwort erwähnt, unterliegt die Betrachtung der PVS des Jahres 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 besonderen Bedingungen.

Trotz oder gerade wegen dieser Besonderheiten enthält die PVS 2022 (neben der Gegenüberstellung der Jahreswerte 2022 mit 2021 bzw. 2019) Langzeitbetrachtungen<sup>12</sup>, um die kontinuierliche Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens bestimmter Risikogruppen und Verkehrsbeteiligungsarten abzubilden.

Die nachfolgenden Langzeitbetrachtungen zu den Gesamtzahlen der VU, der VUP und der Verunglückten zeigen, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2012 – 2021 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2012 – 2016 und 2017 – 2021 liegt.



Die Häufigkeitszahl „Verunglückte“ (Getötete und Verletzte je 100.000 Einwohner) stieg im Saarland von 426 im Jahr 2021 auf 437<sup>3</sup> im Jahr 2022. Die Häufigkeitszahl für das Bundesgebiet stieg im gleichen Zeitraum von 392 auf 440<sup>1,2</sup> und liegt erstmals über der „saarländischen“ Häufigkeitszahl.



### Getötete bei Verkehrsunfällen

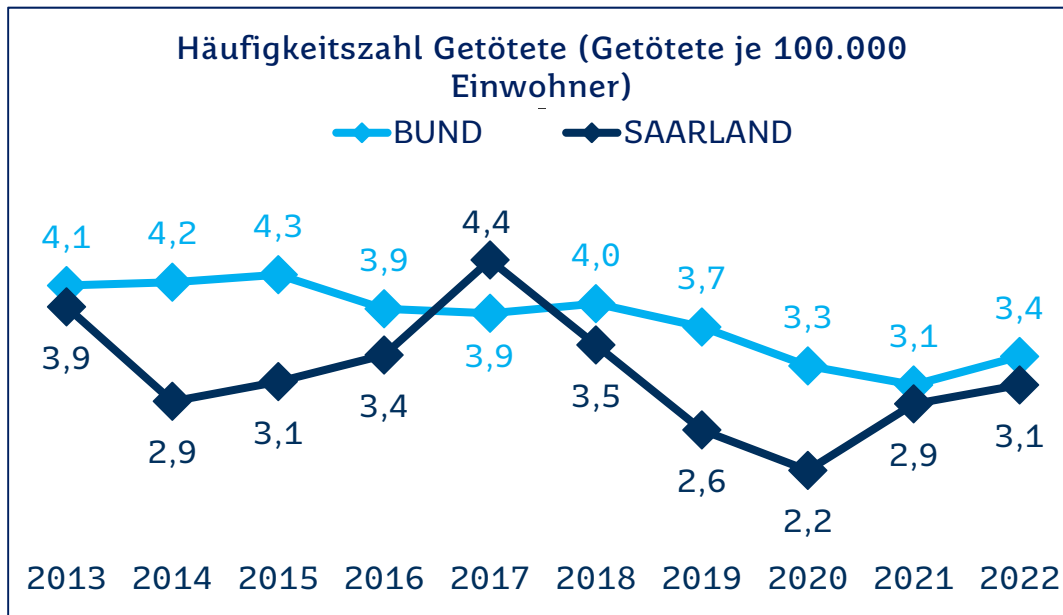
Bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr wurden im Jahr 2022 im Saarland 30 Menschen getötet.

Nach dem Anstieg um 31,8 % im Jahr 2021 gegenüber 2020 (2021: 29, 2020: 22), bedeutet die Gesamtzahl von 30 Getöteten im Jahr 2022 einen Anstieg um 3,4 % gegenüber dem Vorjahr. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 15,4 %].

Die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland wird im abgelaufenen Jahr um ca. 9,0 %<sup>1</sup> auf etwas weniger als 2.800 Getötete steigen.

Die Darstellung der Häufigkeitszahl „Getötete“ zeigt, dass das Saarland mit 3,1 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner<sup>3</sup> unter dem bundesweiten Durchschnittswert von 3,4<sup>1,2</sup> liegt.





Die nachfolgende Tabelle „Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung“ weist im Bereich der Verkehrsbeteiligungsart „Kraftrad-Nutzende“ wie im Jahr 2021 mit elf Getöteten den höchsten Wert aus. Tödlich verletzt wurden neun „Motorrad-Nutzende“, ein „Leichtkraftrad-Nutzender“ und ein „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzender“. (Eine Analyse der Verkehrsunfälle findet sich auf Seite 57)

2022 erlitt eine „Pedelec-Nutzende“ (in der Tabelle als „Fahrrad Nutzende“ bezeichnet) tödliche Verletzungen.

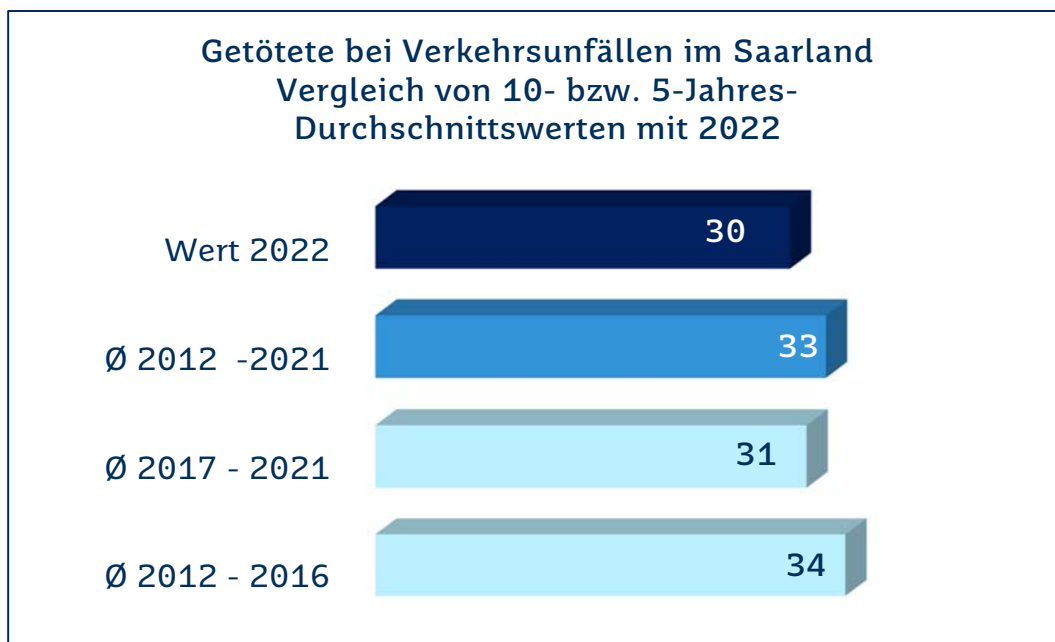
Sechs Verkehrsteilnehmende verloren als „PKW-Nutzende“ ihr Leben bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum, vier Fahrzeuginsassen verstarben in Personenkraftwagen.

Sieben „zu Fuß Gehende“ erlitten im abgelaufenen Jahr tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen im Saarland, diese Gesamtzahl ist der höchste Wert seit 2019. (Nähere Angaben zu den Verkehrsunfällen finden sich auf den Seiten 48 und 69).

Bei dem in der Tabelle ausgewiesenen Getöteten in der Beteiligungsart „LKW“ handelt es sich um den Führer eines Sattelzugespannes.

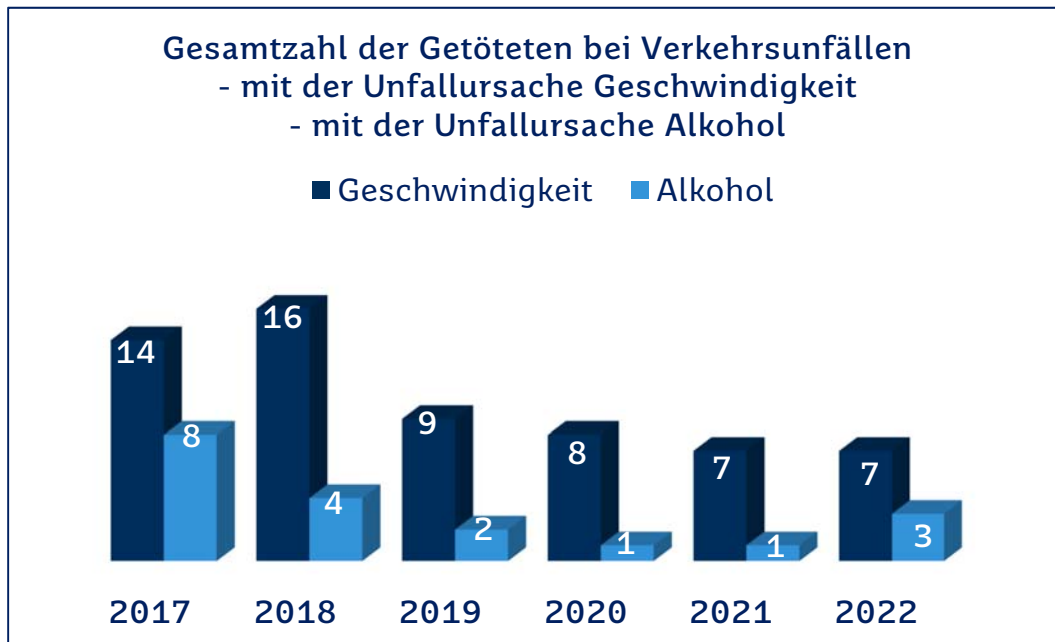
Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pkw	15	12	12	6	7	6
Lkw	1				2	1
KOM						
Kraftrad-Nutzende	10	5	2	3	11	11
Zu Fuß Gehende	11	12	5	5	5	7
Insassen	2	3	4		3	4
Fahrrad Nutzende	3	3	2	7	1	1
Sonstige	2		1	1		
<b>Summe</b>	<b>44</b>	<b>35</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>30</b>

Die Langzeitbetrachtung zu den Gesamtzahlen der Getöteten zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter den Langzeitwerten liegt.



Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass im vergangenen Jahr sieben Menschen bei Verkehrsunfällen mit einer unfallursächlichen, nicht angepassten Geschwindigkeit verstarben. Dies bedeutet wie auch schon im Jahr 2021, dass jeder vierte Getötete auf einen Verkehrsunfall zurückzuführen ist, bei dem zumindest ein Unfallbeteiligter „zu schnell war“.

2022 starben zwei Unfallbeteiligte, bei denen die Unfallverursachenden unter Alkoholeinwirkung standen. Bei einem getöteten Unfallverursachenden wurde eine alkoholische Beeinflussung festgestellt. (Weitere Ausführungen zu den „Alkoholunfällen“ finden sich ab Seite 34).

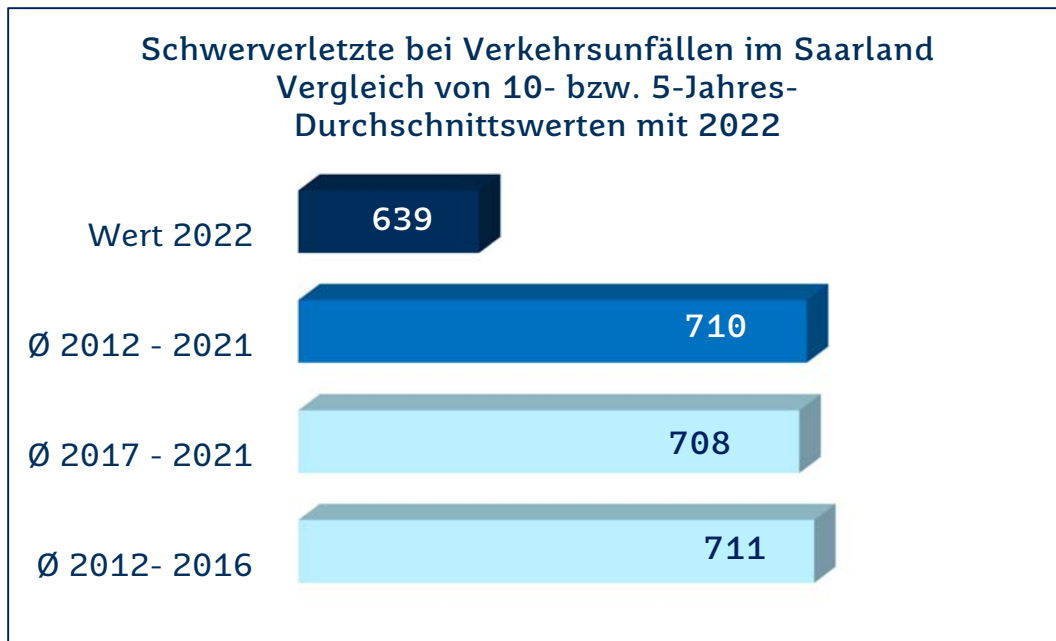


### Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen

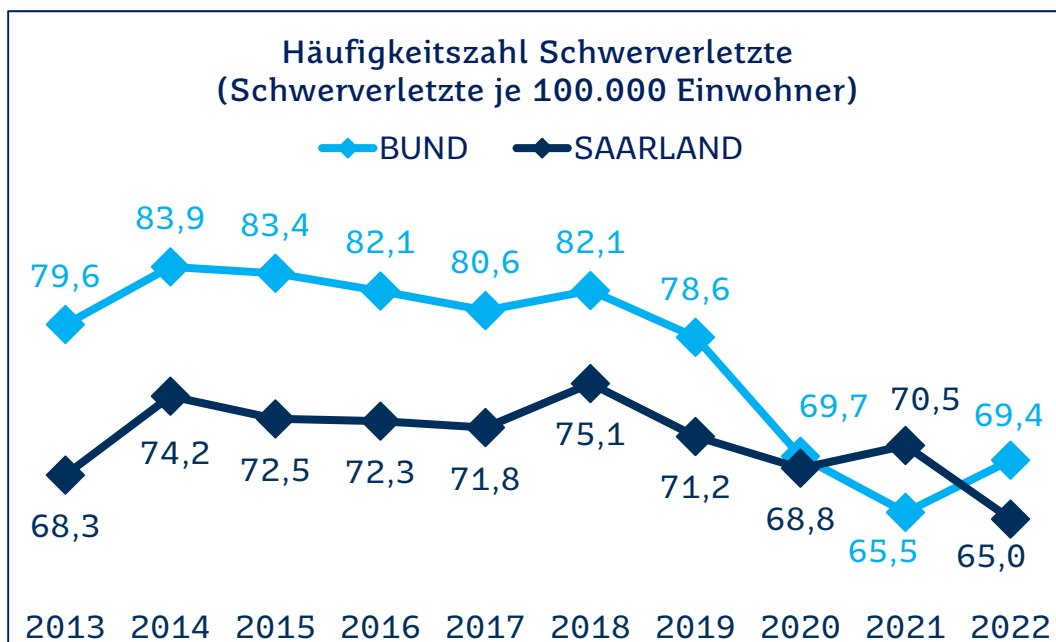
Dem im Saarland festgestellten Rückgang von 7,9 % im Jahr 2022 gegenüber 2021 bei der Gesamtzahl der Schwerletzten (2022: 639, 2021: 694) steht ein bundesweit erwarteter Anstieg um 4,8 % gegenüber. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 9,4 % %].

Die Gesamtzahl von 639 Schwerverletzten ist der geringste Wert seit Beginn der statistischen Aufbereitung.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter allen Durchschnittswerten liegt.



Bei der Betrachtung der Häufigkeitszahl „Schwerverletzte“ wurde in der PVS 2021 deutlich, dass die saarländische Häufigkeitszahl erstmals über der des Bundes lag. In der PVS 2022 liegt die saarländische Häufigkeitszahl mit 65,0<sup>3</sup> wieder unter der bundesweiten Häufigkeitszahl mit 69,4<sup>2</sup>.



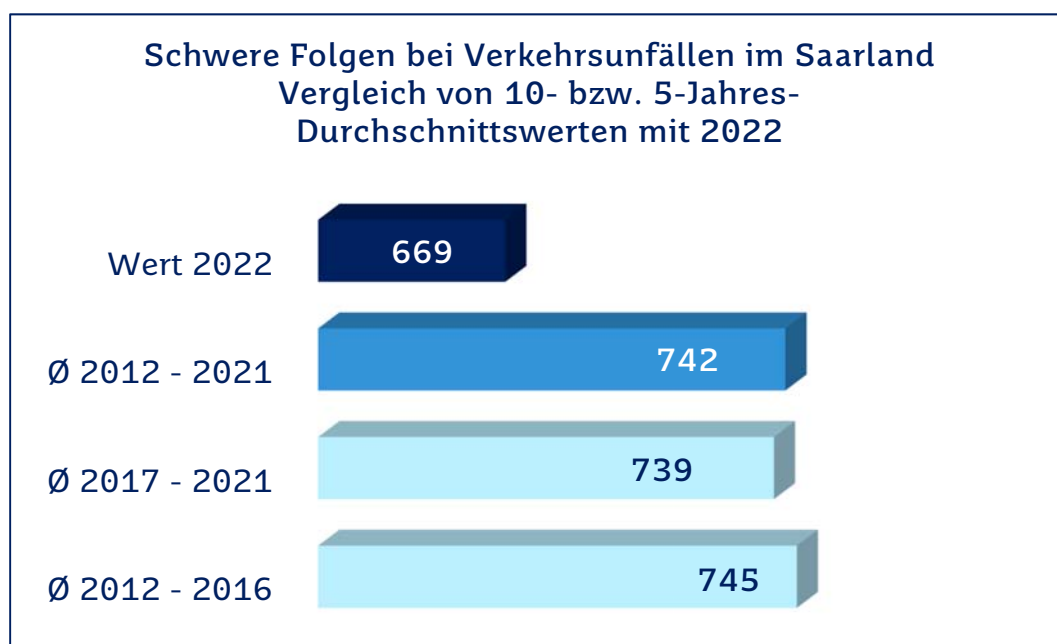
## Verkehrsunfälle mit schweren Folgen

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 2022 ein Rückgang von 7,5 % gegenüber dem Vorjahr zu erkennen (2022: 669, 2021: 723). Für das Bundesgebiet wird ein Anstieg um 5,0 %<sup>1</sup> erwartet. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 8,5 %].

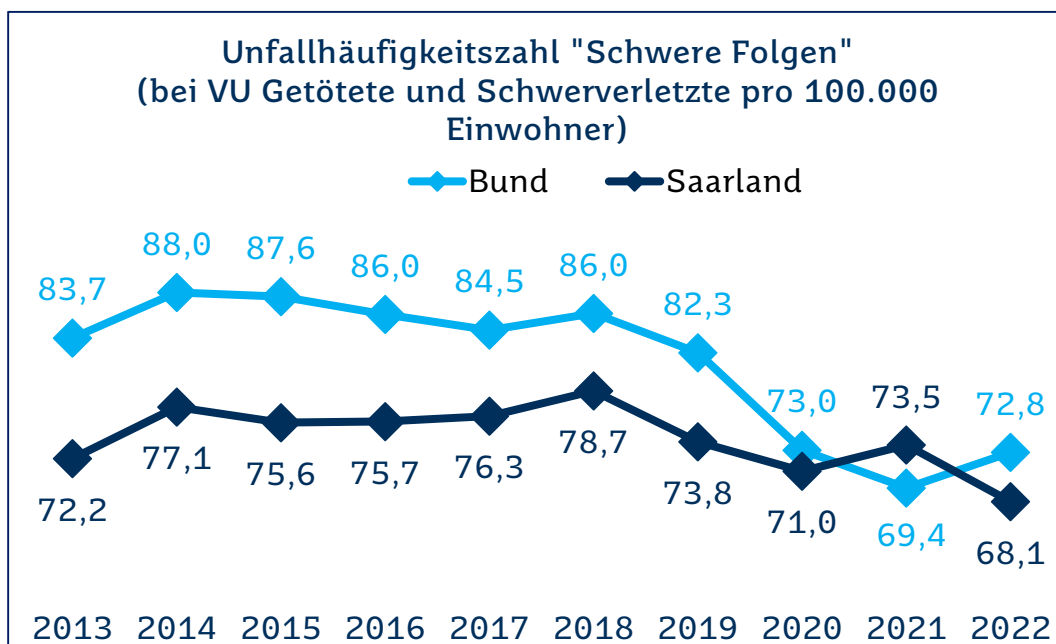
Im Jahr 2022 wurden im Saarland bei 606 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 30 Menschen getötet und 639 schwer verletzt. 2021 wurden bei 650 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 29 Menschen getötet und 694 schwer verletzt.

In der nachfolgenden Tabelle ist ersichtlich, dass der 1-Jahres-Wert deutlich unter den Durchschnittswerten liegt.



Die saarländische Häufigkeitszahl „Schwere Folgen 2022“ liegt mit dem Wert von 68,1 wieder unterhalb der Häufigkeitszahl des Bundes mit 72,8<sup>1,2</sup>.

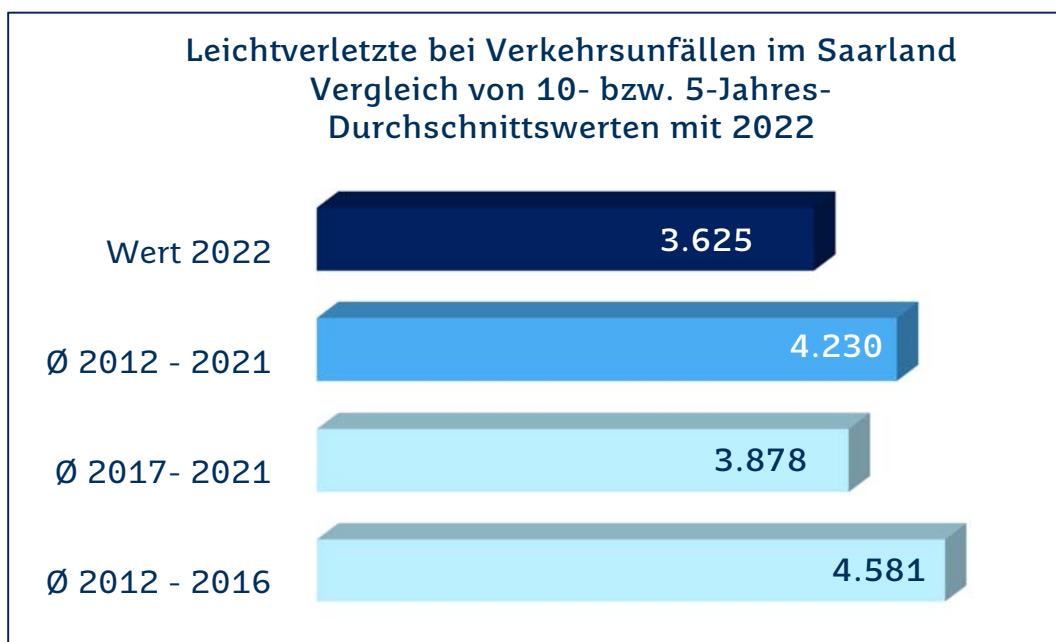
Die Häufigkeitszahl dokumentiert, dass im abgelaufenen Jahr die Gefahr im Saarland, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, unter dem Risiko auf Bundesebene lag.



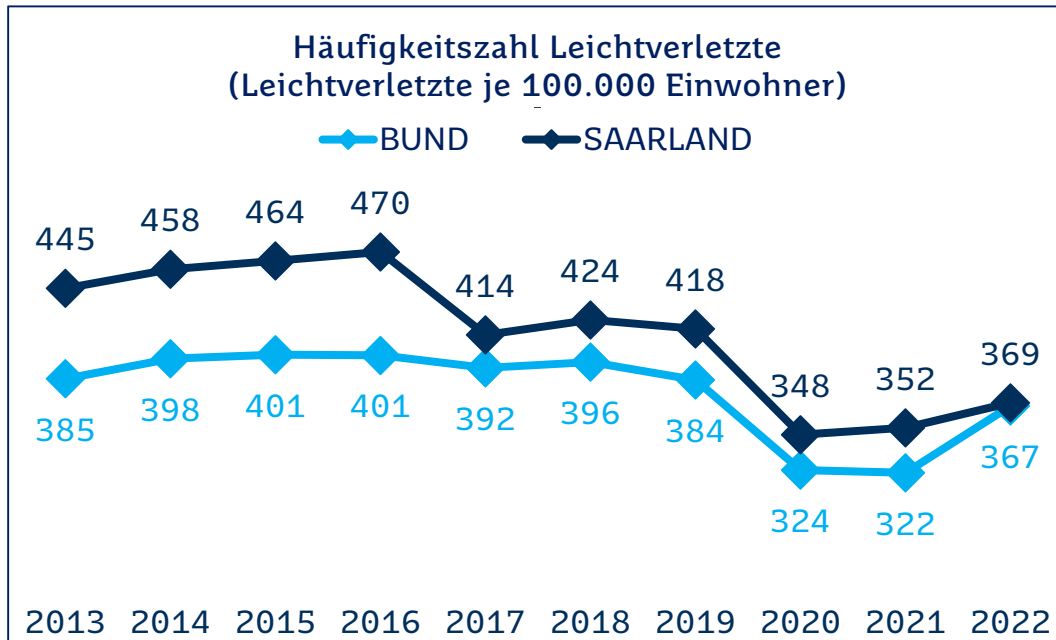
### Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen

Im vergangenen Jahr wurden im Saarland 3.625 Personen bei Verkehrsunfällen leicht verletzt. Gegenüber dem Jahr 2021 mit 3.467 Leichtverletzten ist dies ein Anstieg um 4,6 %. Bundesweit wird ein Anstieg um 14,0 % erwartet. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 12,5 %].

Trotz des Anstieges im Jahr 2022 gegenüber 2021 ist der Wert von 3.625 Leichtverletzten der drittniedrigste Wert seit Beginn der statistischen Aufbereitung. Der 1-Jahres-Wert liegt unter allen Durchschnittswerten.



Bei der Betrachtung der „saarländischen“ Häufigkeitszahl Leichtverletzte wird deutlich, dass sich diese mit 369<sup>3</sup> nur noch marginal über der bundesweiten Häufigkeitszahl von 367<sup>1,2</sup> befindet.



Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen

		2022	2021	Differenz	%	2019
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	2.081	2.112	-31	-1,5	2.643
	MIT NUR SACHSCHADEN	1.818	1.827	-9	-0,5	2.308
	MIT PERSONEN- SCHADEN	263	285	-22	-7,7	335
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	380	419	-39	-9,3	500
	GETÖTETE	6	3	3	100,0	2
	SCHWERVERLETZTE	47	64	-17	-26,6	74
	LEICHTVERLETZTE	327	352	-25	-7,1	424
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	378	342	36	10,5	479

Bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen im Saarland ist nach dem Rückgang um 1,6 % im Jahr 2021 gegenüber 2020 auch im Jahr 2022 ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr zu erkennen. 2.081 Verkehrsunfälle im Jahr 2022 sind der niedrigste Wert seit Beginn der statistischen Erfassung und sind 1,5 % weniger als 2021. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 21,3 %].

Auch bei den VUP zeigte die Analyse des Unfallgeschehens im Saarland einen Rückgang von 7,7 % (2022: 263, 2021: 285). Für das Gebiet der



Bundesrepublik wird ein Anstieg von 7,0 %<sup>1</sup> erwartet. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 21,5 %].

Die Gesamtzahl der Verunglückten verringerte sich um 9,3 % (2022: 380, 2021: 419). Die Gesamtzahl ist der geringste Wert seit Beginn der statistischen Aufzeichnungen. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 24,0 %].

Diesen erfreulichen Rückgängen steht ein Anstieg bei der Gesamtzahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden auf „saarländischen“ Autobahnen gegenüber. Im Jahr 2022 starben sechs Menschen, dies ist gegenüber drei getöteten Menschen aus dem Jahr 2021 ein Anstieg um 100,0 %. Die Gesamtzahl des Jahres 2022 ist der höchste Wert seit 2011. Für Deutschland wird ein Anstieg um ca. 8,0 %<sup>1</sup> prognostiziert. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 200,0 %].

Ein technischer Mangel (geplatzter Reifen) war Grund für einen Unfall bei dem der Fahrer eines Sattelzugspannes tödliche Verletzungen erlitt. Beim Versuch bei Dunkelheit fußläufig die Autobahn zu überqueren verstarb nach einem Zusammenstoß mit einem PKW ein 53-jähriger „zu Fuß Gehender“. Ein fehlerhafter Fahrstreifenwechsel führte zu einem seitlichen Zusammenstoß zwischen einem PKW und einem Motorrad, bei dem der „Kraftrad-Nutzende“ tödlich verletzt wurde. Beim Befahren eines Ausfädelungstreifens stürzte ein jugendlicher „Leichtkraftrad-Nutzender“ und zog sich tödliche Verletzungen zu. Bei einem Verkehrsunfall, bei dem eine nicht angepasste Geschwindigkeit polizeilich registriert wurde, verloren ein „PKW-Führender“ und eine „Mitfahrende“ ihr Leben.

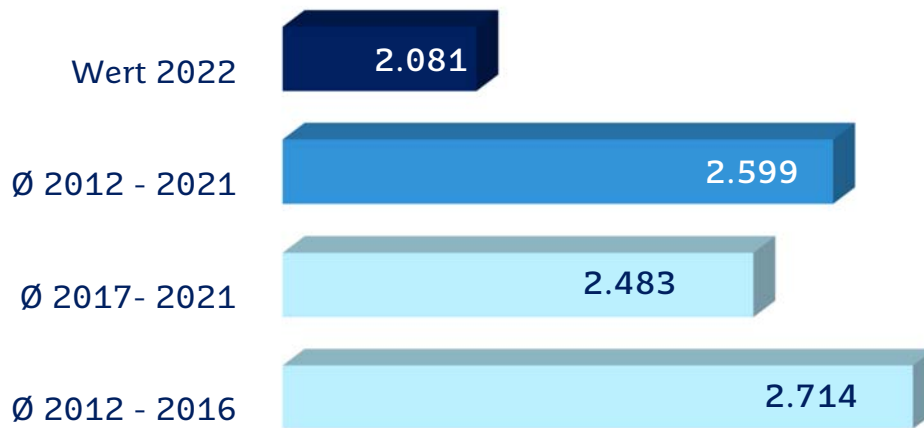
Dem Anstieg bei der Gesamtzahl der Getöteten steht im Saarland ein Rückgang von 26,6 % (2022: 47, 2021: 64) bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten gegenüber. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 36,5 %].

Auch die Gesamtzahl der Leichtverletzten verringerte sich im abgelaufenen Jahr um 7,1 % (2022: 327, 2021: 352). [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 22,9 %].

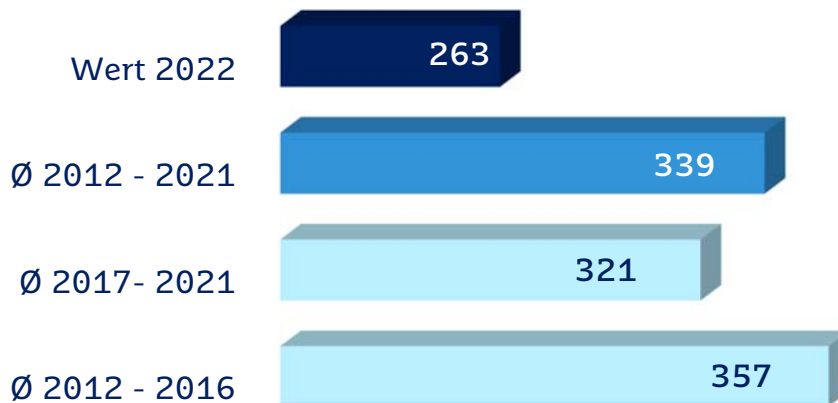
Die Gesamtzahlen der Schwer- und Leichtverletzten des Jahres 2022 sind die niedrigsten Werte seit der statistischen Aufarbeitung.

Die folgenden Langzeitbetrachtungen zum Unfallgeschehen auf den BAB im Saarland zeigen, dass die 1-Jahres-Werte der VU, der VUP und der Verunglückten unter den Durchschnittswerten liegen.

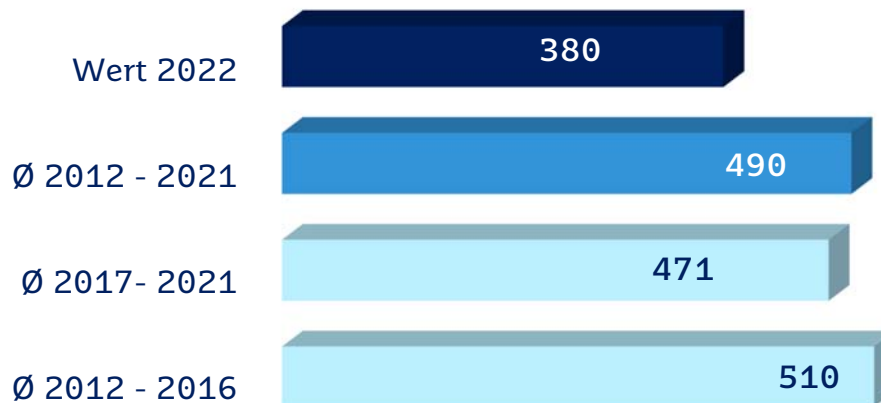
**Polizeilich registrierte VU auf Bundesautobahnen im Saarland - Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten mit 2022**



**Polizeilich registrierte VUP auf Bundesautobahnen im Saarland - Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten mit 2022**



**Verunglückte bei VUP auf Bundesautobahnen im Saarland - Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten mit 2022**

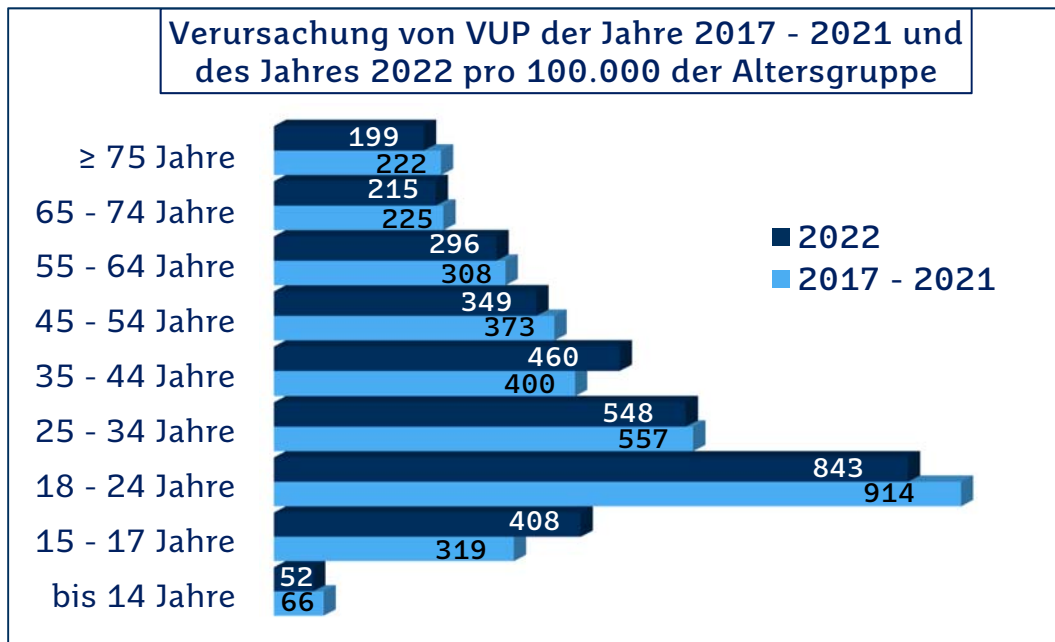


**Verursachende von Verkehrsunfällen  
mit Personenschaden (VUP)**

**Altersstruktur und Beteiligungsart**

ALTER	JAHR	GESAMT	PKW Fah- rende	Kraft- rad Nut- zende	zu Fuß Ge- hende	Fahr- rad Nut- zende	LKW Fah- rende	sonst.
0 - 14	2022	64	0	3	19	40	0	2
	2021	69	0	2	11	50	0	6
15 - 17	2022	101	4	60	7	25	0	5
	2021	83	4	54	5	16	0	4
18 - 24	2022	567	448	61	6	30	14	8
	2021	603	482	56	5	31	19	10
25 - 34	2022	644	493	49	7	43	33	19
	2021	599	442	53	7	45	45	7
35 - 44	2022	522	364	42	10	62	25	19
	2021	418	299	28	4	42	32	13
45 - 54	2022	435	261	51	7	71	25	20
	2021	420	273	37	9	53	26	22
55 - 64	2022	499	300	55	20	82	20	22
	2021	487	288	54	17	77	23	28
65 - 74	2022	272	189	21	13	35	6	8
	2021	260	174	16	15	43	5	7
≥ 75	2022	232	169	9	38	13	0	3
	2021	206	146	7	18	25	3	7
ohne Angabe	2022	160	96	11	9	8	9	27
	2021	138	78	11	5	16	3	25
Ge- samt	2022	3.496	2324	362	136	409	132	133
	2021	3.283	2186	318	96	398	156	129

Die absoluten Zahlen zur Verursachung von VUP lassen nur bedingt Aussagen zum tatsächlichen Verursacherrisiko zu. Erst die Relation zwischen der Anzahl der von der Altersgruppe verursachten VUP zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung („Verursachung von VUP pro 100.000 der Altersgruppe“ – „Verursacher Häufigkeitszahl“) lässt belastbare Aussagen zur Involvierung der Altersgruppen in das Unfallgeschehen zu.



Die absoluten Zahlen zur Verursachung von VUP in der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ haben sich zwischen 2006 und 2022 (2006: 1093, 2022: 567) annähernd halbiert. Im Jahresvergleich 2022 zu 2021 ist ein Rückgang von 6,0 % (2022: 567, 2021: 603) festzustellen. Dies spiegelt sich auch in der „Verursacher-Häufigkeitszahl“ wider. Der Wert von 843 aus dem Jahr 2022 ist der niedrigste Wert seit der statistischen Aufbereitung. Gegenüber dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2017 – 2021 mit 914 fällt der 1-Jahres-Wert geringer aus.

Ungeachtet der beschriebenen Rückgänge weisen die „Jungen Fahrer“ weiterhin mit Abstand das höchste Verursacherrisiko aller am Verkehr Teilnehmenden auf.

Der 1-Jahres-Wert der Altersgruppe der „Generation 75+“ ist erstmals nach den Rückgängen in den Jahren 2021 bis 2019 (2021: 173, 2020: 193, 2019: 246) im vergangenen Jahr wieder angestiegen (2022: 199). Trotz dieses Anstieges weist diese Altersgruppe sowohl in der 1-Jahres-Betrachtung als auch in der Langzeitbetrachtung ein geringeres Verursacherrisiko als die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen auf.

Die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen ist bei den absoluten Verursacherzahlen mit einem Anstieg um 7,5 % (2022: 644, 2021: 599) die am stärksten vertretene Altersgruppe. Dies schlägt sich auch in der Häufigkeitszahl nieder. Hier liegt der auf den Wert von 548 angestiegene 1-Jahres-Wert nur noch leicht unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert.

Die „Verursacher-Häufigkeitszahl“ zeigt, dass mit zunehmendem Lebensalter bei den Erwachsenen die Verursacherquote rückläufig ist.

Innerhalb der Altersgruppen weist die Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen im vergangenen Jahr bei den absoluten Verursacherzahlen einen Anstieg um 21,7 % (2022: 101, 2021: 83) aus. Dies ist nach der Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen mit 24,9 % (2022: 522, 2021: 418) der zweithöchste Anstieg. Auch hier zeigt sich dies in der Darstellung der „Verursacher-Häufigkeitszahl“. Der 1-Jahres-Wert der 15- bis 17-Jährigen mit 408 bzw. der 35- bis 44-Jährigen mit 460 liegt über den Durchschnittswerten mit 319 bzw. 400.

Die Analyse der durch 15- bis 17-Jährige verursachten VUP ergab einen Anstieg um 56,3 % (2022: 25, 2021: 16) als „Fahrrad Nutzende“.

Die geringste Verursacherquote zeigt die Altersgruppe der „Kinder“. Der 1-Jahres-Wert liegt mit 52 unter dem Durchschnittswert mit 66.

## Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

### Gesamtzahl der VUP

Die PVS zeigt bei der Gesamtzahl aller VUP im Jahr 2022 keine Veränderungen im Hinblick auf die Hauptunfallursache. Ausgewiesen wird eine Rangfolgenänderung.

Die Unfallursache „Abstand“, die gegenüber dem Jahr 2021 mit 14,0 % im abgelaufenen Jahr einen Rückgang auf 12,8 % am Gesamtaufkommen aufweist, bleibt Hauptunfallursache bei der Verursachung eines VUP.

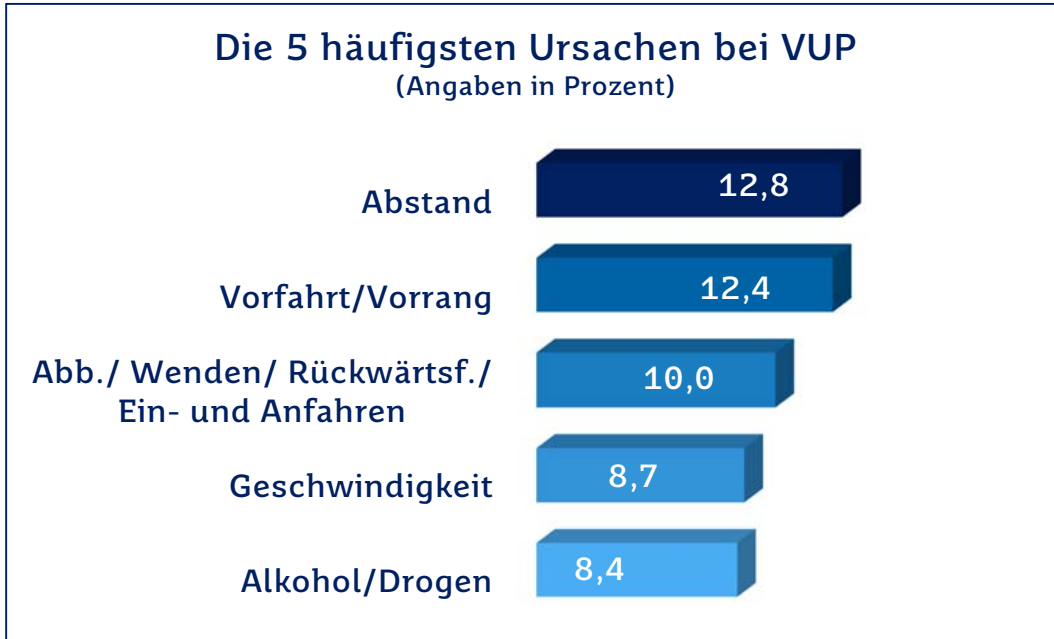
Die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ bleibt mit einem Rückgang auf 12,4 % (2021: 12,6 %) an zweiter Stelle der Rangfolge.

Einen Wechsel in der Rangfolge auf den Plätzen drei und vier gab es bei den Unfallursachen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ und „Geschwindigkeit“.

Die Ursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ steht mit einem geringfügigen Rückgang auf 10,0 % (2021: 10,1 %) auf Platz drei der Hauptunfallursachen.

Die Ursache „Geschwindigkeit“ mit einem Rückgang auf 8,7 % in 2022 (2021: 10,8 %) folgt an vierter Stelle.

Mit einem Anstieg auf 8,4 % (2021: 6,9 %) steht die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei der Verursachung eines VUP.



#### VUP innerhalb geschlossener Ortschaft

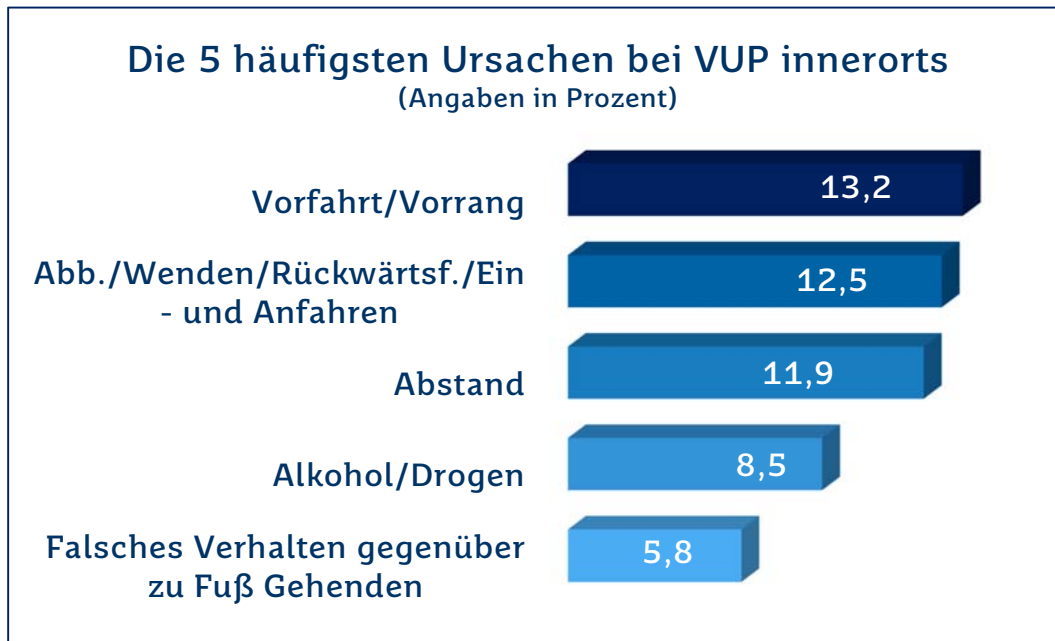
Die PVS 2022 zeigt bei der Gesamtzahl aller VUP innerhalb geschlossener Ortschaft keine Veränderungen im Hinblick auf die Hauptunfallursache. Erkennbar ist eine Veränderung in der Rangfolge.

Mit einem Rückgang auf 13,2 % (2021: 14,0 %) am Gesamtaufkommen bleibt die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ die Hauptunfallursache im Jahr 2022.

In geänderter Reihenfolge zum Jahr 2021 folgen die Unfallursachen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ und „Abstand“. Die Ursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ liegt mit einem unveränderten Anteil von 12,5 % im Jahr 2022 an zweiter Stelle der Hauptunfallursachen, gefolgt von der Ursache „Abstand“ mit einem Rückgang auf 11,9 % (2021: 13,9 %).

Mit einem Anstieg auf 8,5 % (2021: 6,6 %) steht die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ an vierter Stelle der Hauptunfallursachen.

Die Unfallursache „Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden“ mit einem Rückgang auf 5,8 % (2021: 6,5 %) folgt an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei VUP innerorts.



#### VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB)

Bei den VUP außerhalb geschlossener Ortschaft - ohne BAB - bleibt die Hauptunfallursache unverändert. Darüber hinaus ist eine Veränderung an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen sowie ein Rangfolgenwechsel erkennbar.

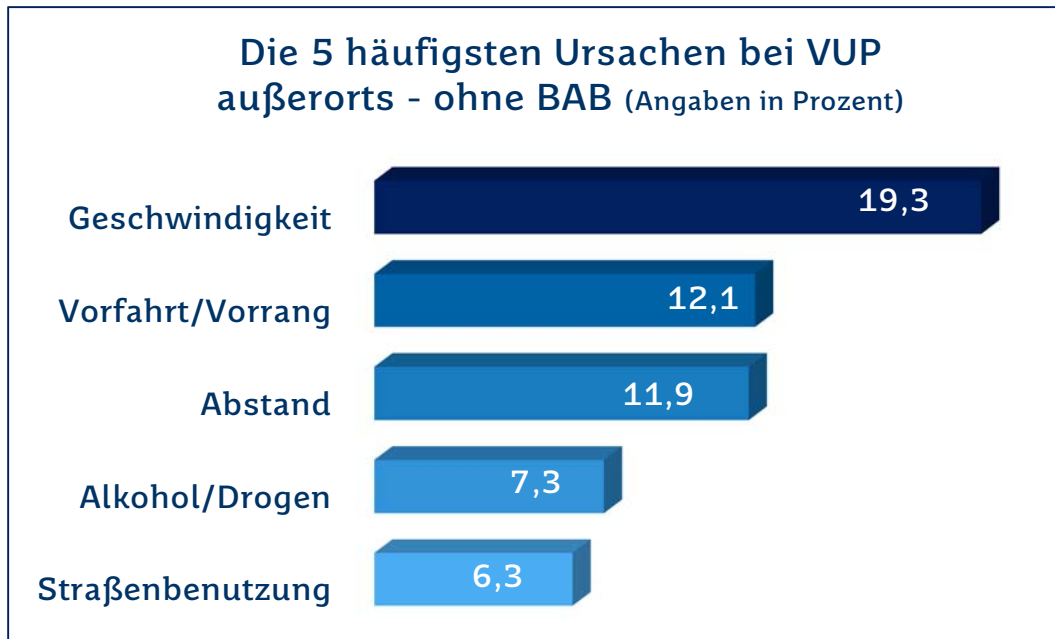
Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ mit einem gegenüber dem Jahr 2021 rückläufigen Anteil von 19,3 % (2021: 19,9 %) bleibt Hauptunfallursache.

Einen Wechsel in der Rangfolge ist bei den Unfallursachen „Abstand“ und „Vorfahrt/Vorrang“ festzustellen.

Die Ursache „Vorfahrt/Vorrang“ liegt mit einem annähernd unveränderten Anteil von 12,1 % (2021: 12,2 %) an zweiter Stelle der Hauptunfallursachen. Die Ursache „Abstand“ folgt mit einem Rückgang auf 11,9 % (2021: 13,2 %) an dritter Stelle.

Mit einem leichten Rückgang auf 7,3 % (2021: 7,6 %) liegt die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ auf Platz vier.

Im Jahr 2022 liegt die Unfallursache „Straßenbenutzung“ mit einem Anteil von 6,3 % an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen.



#### VUP auf BAB im Saarland

Im Bereich der VUP auf BAB ergab die Analyse des Unfallgeschehens des Jahres 2022 eine neue Hauptunfallursache.

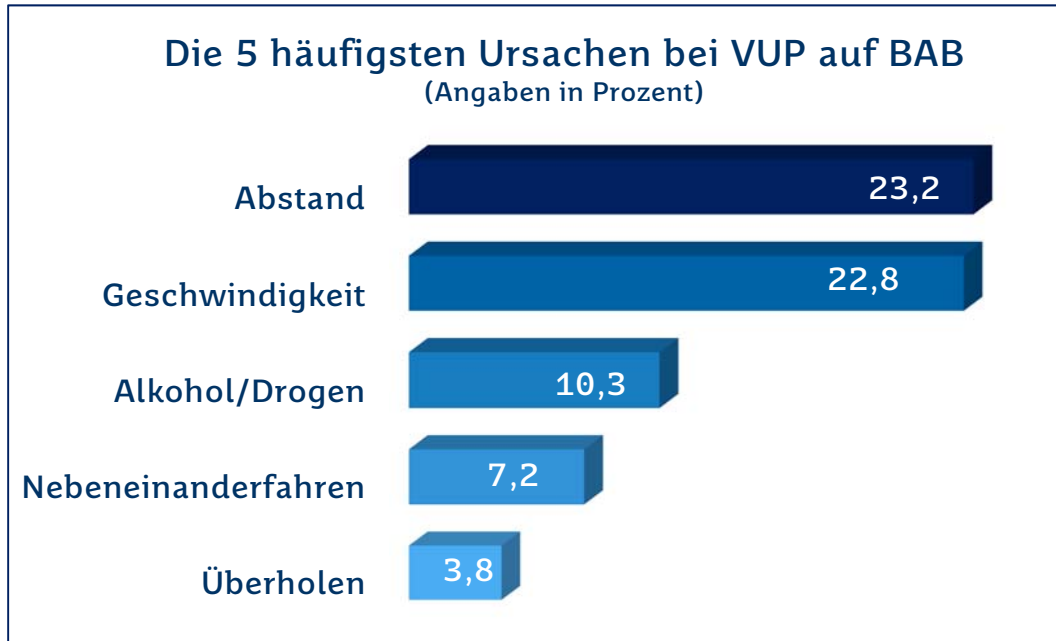
Nach 2019 wird im abgelaufenen Jahr wieder die Unfallursache „Abstand“ als Hauptunfallursache bei VUP auf BAB ausgewiesen. Ihr Anteil stieg von 17,2 % im Jahr 2021 auf 23,2 % im Jahr 2022.

Wurde im Jahr 2021 die Ursache „Geschwindigkeit“ mit einem deutlich angewachsenen Anteil auf 34,0 % (2020: 26,2 %) als Hauptunfallursache ausgewiesen, ging ihr Anteil im vergangenen Jahr auf 22,8 % zurück. Die Ursache Geschwindigkeit liegt an zweiter Stelle der Hauptunfallursachen.

Mit einem Anstieg auf 10,3 % (2021: 7,7 %) bleibt die Unfallursache „Alkohol/Drogen) an dritter Stelle der Hauptunfallursachen.

Mit Rückgängen auf 7,2 % (2021: 7,7 %) bzw. 3,8 % (2021: 6,7 %) bleiben die Unfallursachen „Nebeneinanderfahren“ bzw. „Überholen“ an vierter und fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei VUP auf BAB.





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

		2022	2021	Diffe- renz	%	2019
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	757	591	166	28,1	738
	MIT NUR SACHSCHADEN	479	387	92	23,8	481
	MIT PERSONEN- SCHADEN	278	204	74	36,3	257
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	336	271	65	24,0	328
	GETÖTETE	3	1	2	200,0	2
	SCHWERVERLETZTE	69	63	6	9,5	91
	LEICHTVERLETZTE	264	207	57	27,5	235

Eine negative Entwicklung zeigt die PVS des Jahres 2022 im Bereich der Alkoholunfälle im Vergleich zum Vorjahr. Alkoholunfälle sind Unfälle, bei denen mindestens eine Unfallbeteiligte oder ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand. Auch die Gegenüberstellung zum „Vor-Pandemie-Jahr 2019“ zeigt in vielen Bereichen höhere Gesamtzahlen.

Bei der Gesamtzahl der „Alkoholunfälle“ ist im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021 ein Anstieg um 28,1 % (2022: 757, 2021: 591) festzustellen. Der Anstieg im Saarland liegt über dem bundesweit erwarteten Anstieg um ca. 20,0 %<sup>1</sup>. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 2,6 %].

Bei den „Alkoholunfällen mit Personenschaden“ ist ein Anstieg um 36,3 % (2022: 278, 2021: 204) zu erkennen. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 8,2 %].

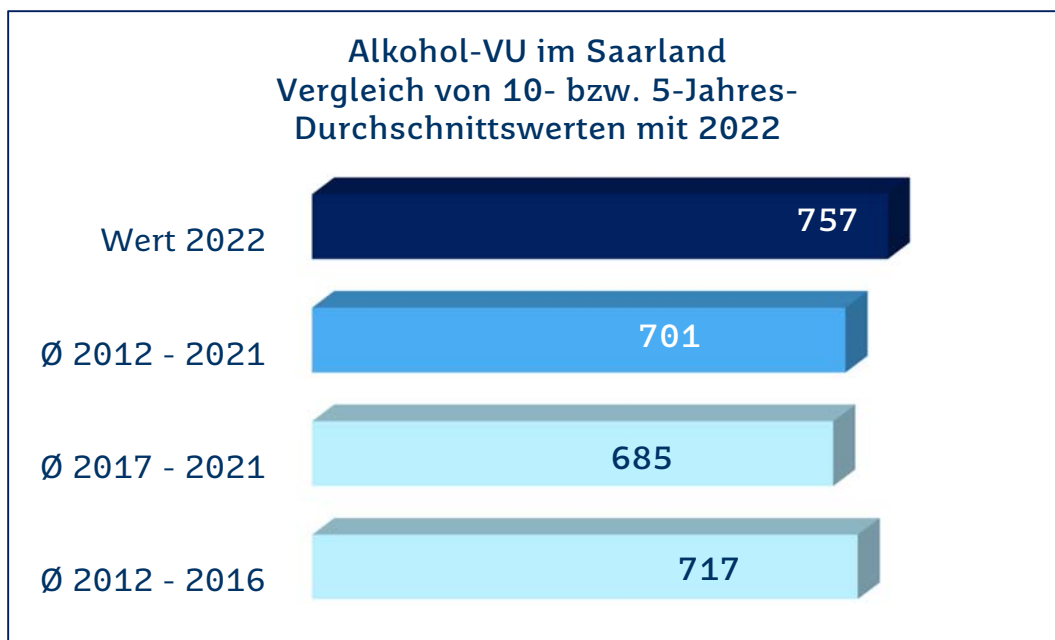
Im Jahr 2022 verunglückten bei „Alkoholunfällen“ 336 Menschen, was gegenüber 2021 mit 271 Menschen einen Anstieg um 24,0 % bedeutet [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 2,4 %].

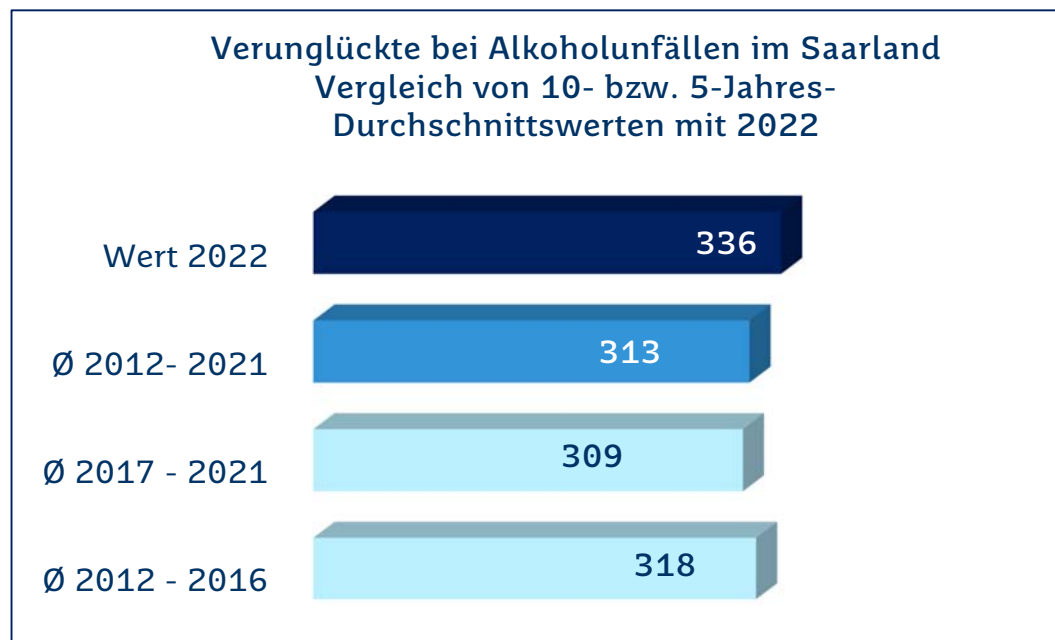
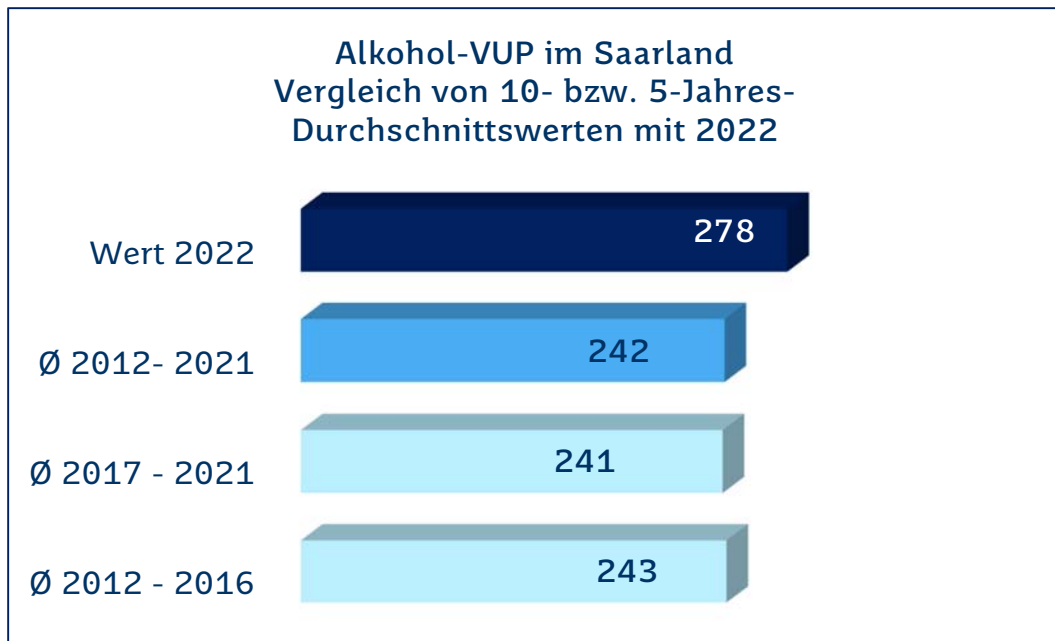
Im abgelaufenen Jahr erlitten drei Menschen tödliche Verletzungen bei „Alkoholunfällen“ (2021: ein Getöteter, 2019: zwei Getötete).

Die Gesamtzahl der Schwerverletzten stieg von 63 im Jahr 2021 auf 69 im Jahr 2022, was einen Anstieg um 9,5 % bedeutet. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 24,2 %].

Bei den Leichtverletzten ist eine Steigerung von 27,5 % zu erkennen (2022: 264, 2021: 207) [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 12,3 %].

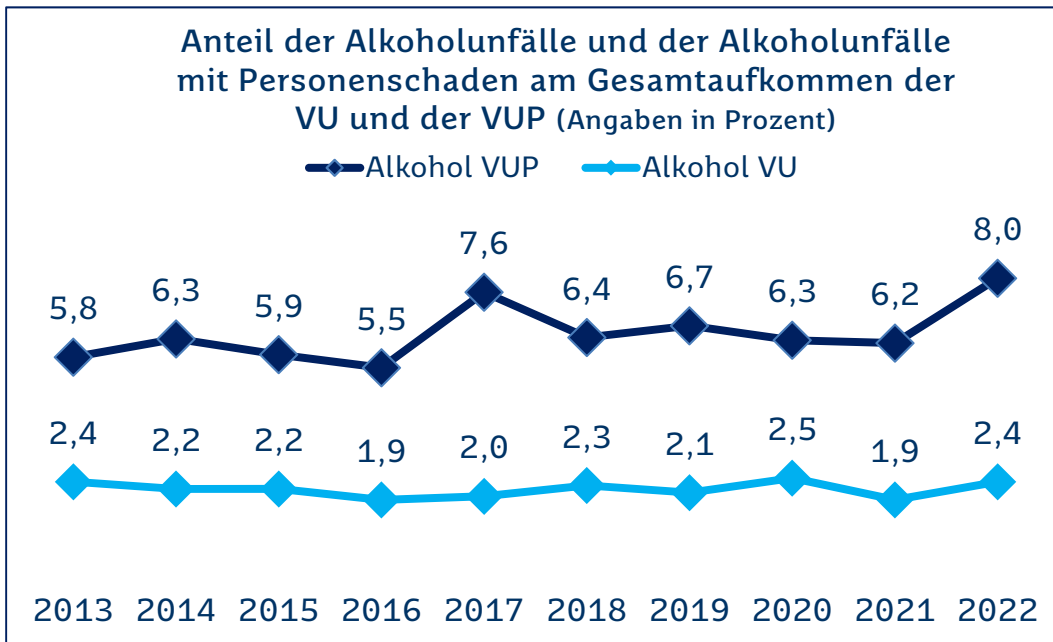
Im Gegensatz zur PVS 2021, in der die 1- Jahres-Werte bei den „Alkohol-VU“, den „Alkohol-VUP“ und den Verunglückten bei „Alkoholunfällen“ unter den Durchschnittswerten lagen, zeigen die Langzeitdiagramme für 2022 höhere 1-Jahres-Werte gegenüber den Durchschnittswerten.





Die Darstellung zum Anteil der „Alkoholunfälle am Gesamtaufkommen der VU“ zeigt, dass der Anteil von 2,4 % im Jahr 2022 gemeinsam mit dem Wert des Jahres 2014 und nach dem Wert des Jahres 2020 mit 2,5 % der zweithöchste Wert in dieser Langzeitbetrachtung ist.

Die Langzeitbetrachtung zum Anteil der „Alkohol-VUP am Gesamtaufkommen der VUP“ zeigt, dass der Anteil von 8,0 % aus dem Jahr 2022 den höchsten Wert in dieser Zeitreihe abbildet.



Bei den Analysen zur Verursachung von „Alkohol-VUP“ wurde festgestellt, dass im Gegensatz zu den Vorjahren im Jahr 2022 die meisten „Alkohol-VUP“ durch die Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen verursacht wurden. Im abgelaufenen Jahr ist diese Altersgruppe mit einem gegenüber dem Vorjahr auf 23,2 % (2021: 19,8 %) angestiegenen Anteil am Gesamtaufkommen die am stärksten vertretene Altersgruppe bei der Verursachung eines „Alkohol-VUP“.

Die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen, in den Vorjahren die am stärksten vertretene Altersgruppe, folgt mit einem Verursacheranteil von 22,3 % (2021: 25,5 %) am Gesamtaufkommen.

Die Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen liegt mit einem Anteil von 16,1 % (2021: 16,2 %) am Gesamtaufkommen bei der Verursachung eines „Alkohol-VUP“ vor der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ mit 14,8 % (2021: 18,4 %).

Die Analyse zu den Verkehrsbeteiligungsarten ergab im Vergleich zu den Vorjahren keine Veränderungen oder Auffälligkeiten. Die überwiegende Zahl (2022: 80,8 %, 2021: 83,2 %) der „Alkohol-VUP“ wird durch „PKW-Führende“ verursacht.

Die ausgewiesenen Steigerungen im Zusammenhang mit den „Alkoholunfällen“ machen deutlich, wie gefährlich die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss für sich selbst und für andere Verkehrsteilnehmende ist. Der Anteil der schweren Personenschäden bei „Alkohol-VUP“ am Gesamtaufkommen der schweren Personenschäden liegt bei 10,8 %.

Jeder elfte Schwerverletzter und jeder zehnte Getötete ist im Jahr 2022 auf einen „Alkohol-VUP“ zurückzuführen.

Im abgelaufenen Jahr ereigneten sich im Saarland insgesamt 158 Verkehrsunfälle (2021: 155), bei denen bei Unfallbeteiligten u. a. eine Drogeneinwirkung festgestellt wurde. Hierbei wurde eine Person getötet, 12 Personen wurden schwer und 71 leicht verletzt.

Die Gesamtzahl beinhaltet 81 Verkehrsunfälle, bei denen bei Unfallbeteiligten eine alkoholische Beeinflussung und eine Drogenbeeinflussung (sog. Mischkonsum) festgestellt wurde. Hierbei wurde eine Person getötet, 5 Personen wurden schwer und 36 Personen wurden leicht verletzt.

Die Gesamtzahl beinhaltet 11 Verkehrsunfälle, bei denen bei Unfallbeteiligten neben dem Mischkonsum aus Alkohol und Drogen auch eine medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden 2 Personen schwer und 11 leicht verletzt.

Die Gesamtzahl beinhaltet 55 „reine Drogenunfälle“. Dies sind Verkehrsunfälle, bei denen bei Unfallbeteiligten neben der Drogenbeeinflussung keine alkoholische oder medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden 3 Personen schwer und 22 leicht verletzt.

Die Gesamtzahl beinhaltet 11 Verkehrsunfälle, bei denen bei Unfallbeteiligten neben einer Drogenbeeinflussung auch eine medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden 2 Personen schwer und 2 leicht verletzt.

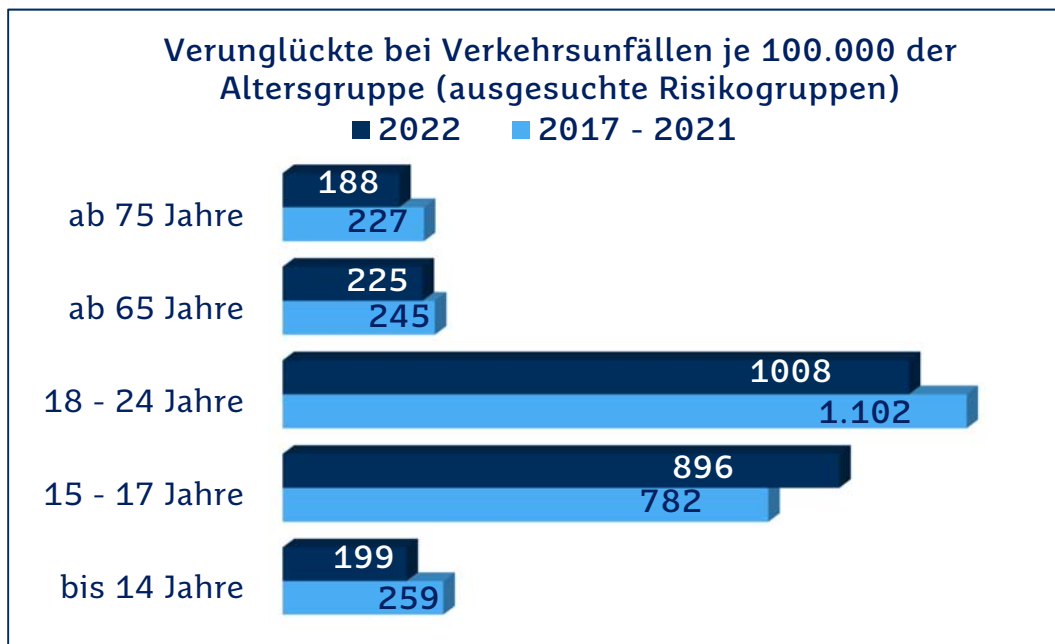
Über die Gesamtzahl hinaus wurden im Jahr 2022 16 Verkehrsunfälle polizeilich registriert, bei denen neben einer medikamentösen Beeinflussung keine Alkohol- oder Drogenbeeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden 2 Personen schwer und 4 leicht verletzt.

Fahren unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss stellt nach wie vor ein hohes Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Die saarländische Polizei räumt der Erkennung verkehrsuntüchtiger Verkehrsteilnehmender einen unverändert hohen Stellenwert ein.

## 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 2022 wird der Durchschnittswert für die Verkehrsunfälle der Jahre 2017 - 2021 herangezogen.



Die nachfolgenden Betrachtungen zum Unfallrisiko exponierter Altersgruppen gründen u. a. auf der Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“.

### Unfallrisiko „Kinder“

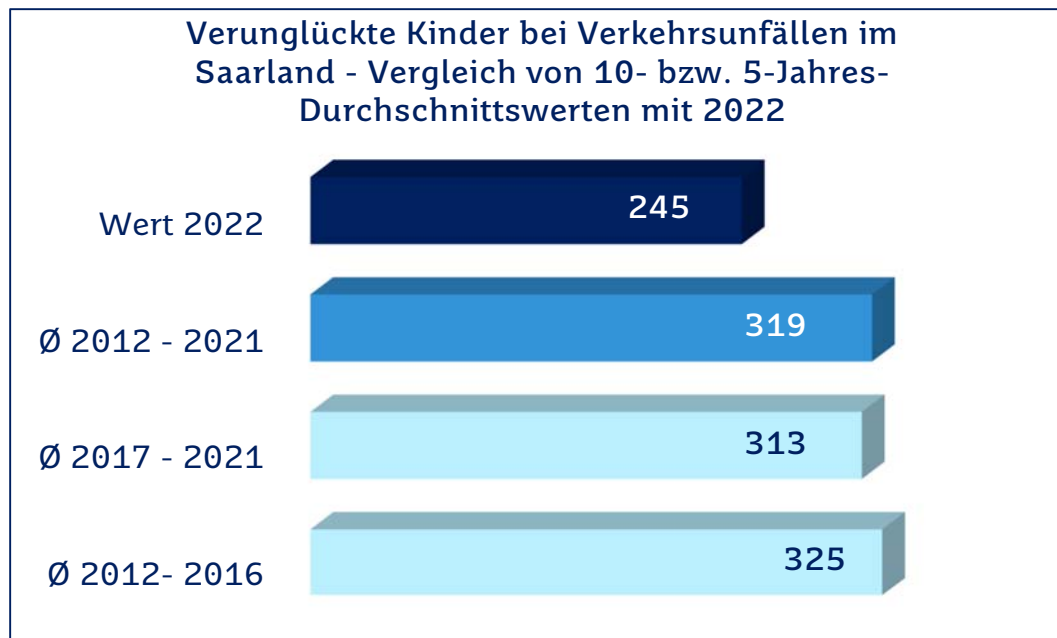
Im Saarland wurde im vergangenen Jahr kein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet. In Deutschland wird sich nach der Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen<sup>1</sup> die Gesamtzahl der getöteten Kinder um etwa 12,0 %<sup>1</sup> (auf ca. 55 Getötete) gegenüber dem Jahr 2021 erhöhen.

Die Gesamtzahl verunglückter Kinder nach einem Verkehrsunfall im Saarland ging im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Jahr 2021 um 12,8 % zurück (2022: 245, 2021: 281). [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 20,2 %].

2022 wurden 36 Kinder bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt, dies ist gegenüber dem Jahr 2021 mit 42 schwer verletzten Kindern ein Rückgang von 14,3 %.

Die Gesamtzahl leicht verletzter Kinder ging um 12,2 % zurück. 2022 erlitten 209 Kinder leichte Verletzungen, 2021 waren es 238 Leichtverletzte.

Die Langzeitbetrachtung zur Gesamtzahl verunglückter Kinder zeigt, dass im Saarland der 1-Jahres-Wert unter den Durchschnittswerten liegt.



Die meisten Kinder verunglücken im Saarland als „Mitfahrende“. Diese Aussage in den polizeilichen Unfallstatistiken der Vorjahre (mit Ausnahme des Jahres 2020) trifft auch für das Jahr 2022 zu. Obwohl ihr Anteil an der Gesamtzahl verunglückter Kinder im vergangenen Jahr mit 46,5 % geringer

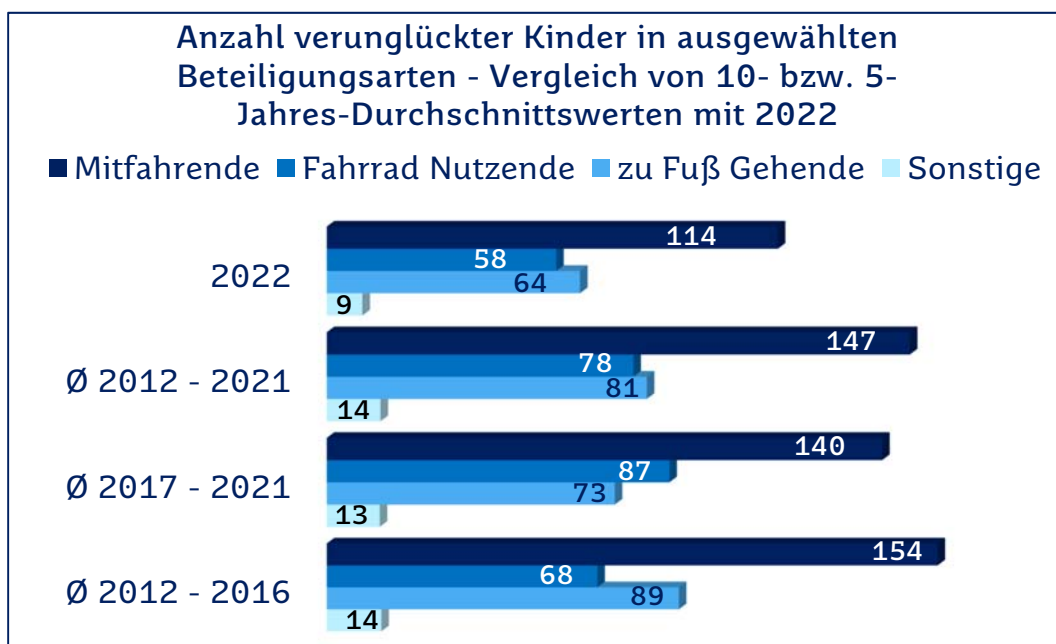


ausfällt als der Anteil im Jahr 2021 mit 49,1 % bleibt festzuhalten, dass annähernd jedes zweite Kind als „Mitfahrende“ verunglückt.

Nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2021 gegenüber 2020 (- 33,3 %) bei der Anzahl verunglückter Kinder als „Fahrrad Nutzende“ ist auch im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang um 14,7 % festzustellen (2022: 58, 2021: 68).

Bei der Gesamtzahl verunglückter Kinder als „zu Fuß Gehende“ wurde im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021 ein Anstieg um 18,5 % (2022: 64, 2021: 54) analysiert.

Die Langzeitbetrachtung zur Anzahl verunglückter Kinder in ausgewählten Beteiligungsarten verdeutlicht, dass der 1-Jahres-Wert bei den „Mitfahrenden“, bei den „Fahrrad Nutzenden“, bei den „zu Fuß Gehenden“ und den „Sonstigen“ (unter anderem drei „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzende“, zwei „Tretroller Nutzende“, ein „Kleinkrafttrad-Nutzender“) unter den Durchschnittswerten liegt



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 39) 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“

Insgesamt ist die Gesamtzahl verunglückter „Junger Fahrer“ (Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen) im vergangenen Jahr gegenüber dem Jahr 2021 um 5,3 % (2022: 678, 2021: 716) zurückgegangen. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 16,7 %].

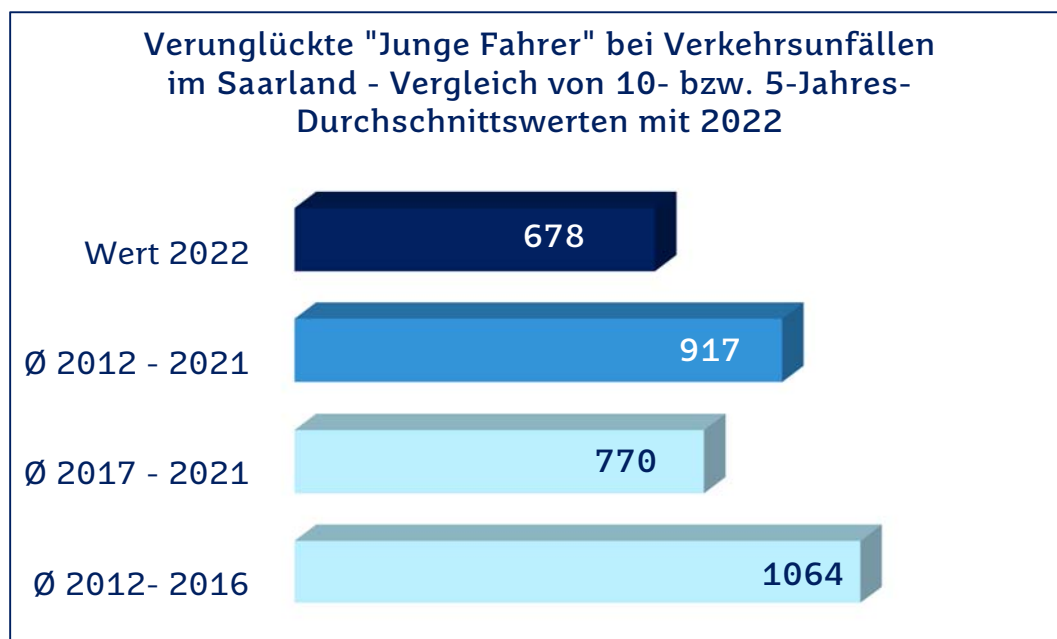
Im Jahr 2022 erlitten sechs Angehörige der Risikogruppe „Junge Fahrer“ tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen im Saarland, dies ist gegenüber 2021 mit zwei Getöteten eine Verdreifachung und ist der höchste Wert seit 2014. In Deutschland wird ein Anstieg um etwa 5,0 %<sup>1</sup> auf ca. 300 Getötete erwartet.

Drei der Getöteten aus dieser Altersgruppe befanden sich zum Unfallzeitpunkt jeweils als „Mitfahrende“ (zwei Beifahrer, ein Fondinsasse) in den verunfallten PKW's der Unfallverursachenden. Als „Kraftrad-Nutzender“ verstarb ein Angehöriger und als „PKW-Führende“ verstarben zwei Angehörige aus der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“.

Bei der Gesamtzahl der schwer verletzten Angehörigen dieser Altersgruppe ist ein Rückgang von 9,1 % (2022: 80, 2021: 88) zu erkennen.

Im Bereich der Leichtverletzten ergab die Analyse innerhalb der Altersgruppe einen Rückgang von 5,4 % (2022: 592, 2021: 626)

Die Langzeitbetrachtung zur Gesamtzahl verunglückter „Junger Fahrer“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter den Durchschnittswerten liegt.



Wie auch bereits in den Vorjahren festgestellt wurde, verunglückten auch im vergangenen Jahr mehr als die Hälfte (2022: 51,9 %, 2021: 55,0 %) aus der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ als „PKW-Führende“.

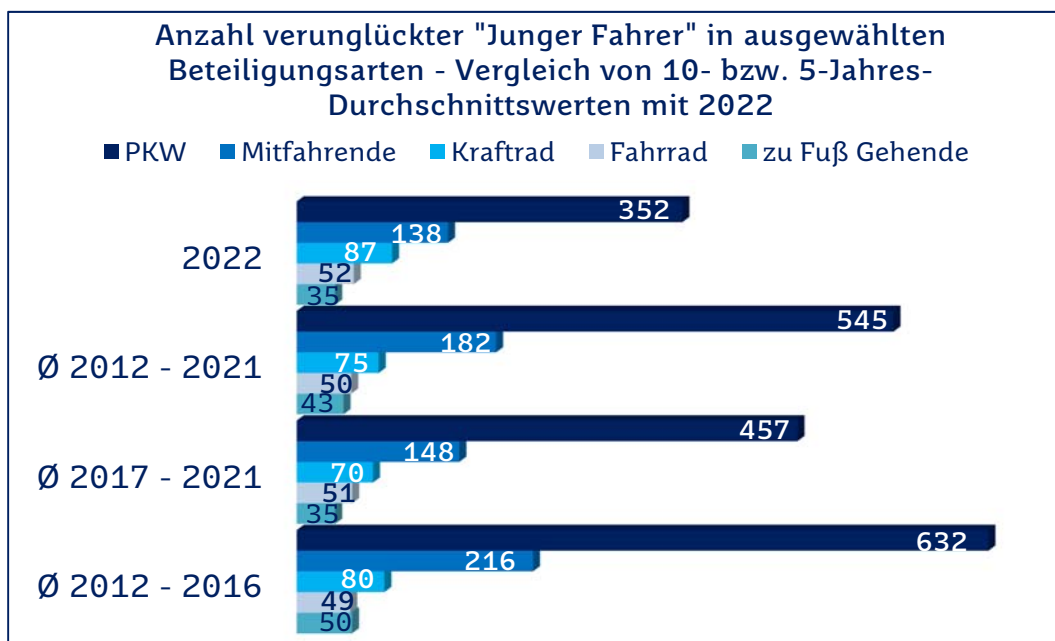
Der Anteil verunglückter „Junger Fahrer“ als „Mitfahrende“ ist im Jahr 2022 annähernd auf dem Niveau des Jahres 2021 (2022: 20,4 %, 2021: 20,7 %).

Beim Anteil verunglückter „Junger Fahrer“ als „Kraftrad-Nutzende“ (2022: 12,8 %, 2021: 12,3 %) und als „Fahrrad Nutzende“ (2022: 7,7 %, 2021: 7,0 %) sind nur eine leichte Veränderungen im Jahresvergleich zu erkennen.

Die Langzeitbetrachtung zur Anzahl verunglückter „Junger Fahrer“ in ausgewählten Beteiligungsarten verdeutlicht, dass die 1-Jahres-Werte bei den „Kraftrad-Nutzenden“ und „Fahrrad-Nutzenden“ über den Durchschnittswerten liegen.

Dagegen liegen die 1-Jahres-Werte bei den „PKW-Führenden“ und den „Mitfahrenden“ unter den Durchschnittswerten.

Bei der Verkehrsbeteiligungsart „zu Fuß Gehende“ liegt der 1-Jahres-Wert mit dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2017 – 2021 gleichauf, gegenüber den übrigen Durchschnittswerten liegt der 1-Jahres-Wert darunter.

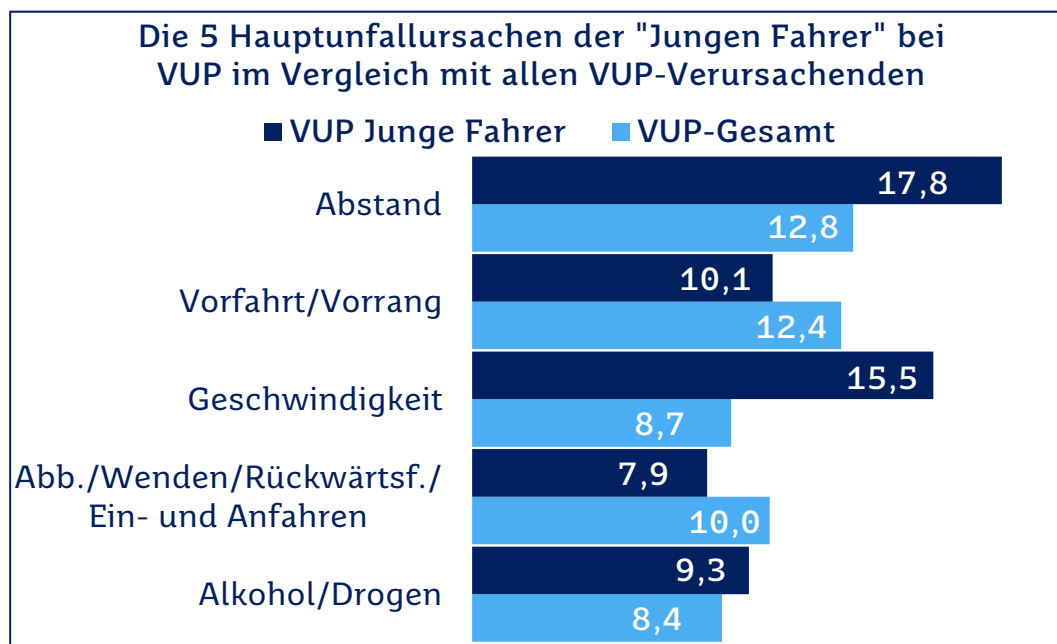


**„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher**

Im Gegensatz zur PVS des Jahres 2021, in der die Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ mit 18,4 % Verursacheranteil als die zahlenmäßig am stärksten vertretene Altersgruppe bei der Verursachung eines VUP ausgewiesen wurde, zeigen die absoluten Zahlen zur Verursachung von VUP (Seite 27) im Jahr 2022 die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen mit 18,4 % als größte Verursacherguppe. Mit einem Rückgang auf 16,2 % im Jahr 2022 liegen die „Jungen Fahrer“ unter der Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen.

Die Tabelle auf Seite 28 zur „Verursachung von VUP der Jahre 2017– 2021 und des Jahres 2022 pro 100.000 der Altersgruppe“ zeigt, dass die „Jungen Fahrer“ gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil das höchste Verursacherrisiko aller Altersgruppen tragen.

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



Trotz eines Rückganges auf 17,8 % im abgelaufenen Jahr (2021: 19,6 %) bleibt die Unfallursache „Abstand“ bei der Verursachung von VUP durch „Junge Fahrer“ die Hauptunfallursache. Ihr Anteil liegt über dem Anteil bei allen Verursachenden von VUP mit 12,8 %.

Einen Rückgang auf einen Anteil von 15,5 % (2021: 17,7 %) weist die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei der Verursachung von VUP durch „Junge

Fahrer“ aus. Der Anteil liegt deutlich über dem Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (8,7 %).

Innerhalb der Risikogruppe ist die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ im Jahr 2022 auf einen Anteil von 10,1 % (2021: 12,3 %) zurückgegangen und liegt unter dem Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (12,4 %).

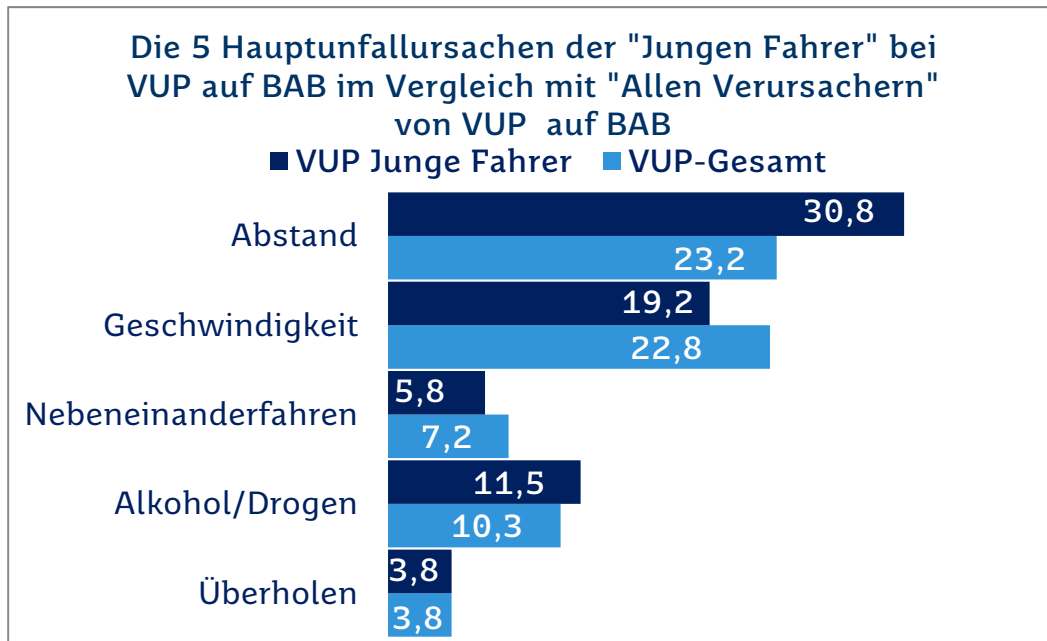
Bei der auf komplexe Fahrsituationen hinweisenden Unfallursache „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ ist in der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ ein leichter Rückgang auf 7,9 % (2021: 8,3) festzustellen. Die Unfallursache bleibt gegenüber dem Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (10,0 %) unterdurchschnittlich repräsentiert.

Innerhalb der Risikogruppe „Junge Fahrer“ liegt im Jahr 2022 der Anteil der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ mit 9,3 % auf dem Vorjahresniveau (2021: 9,5 %) und weiterhin über dem Anteil aller Verursachenden von VUP (8,4 %).

Die auf Seite 38 genannte Gesamtzahl von 55 „Drogenunfällen“ im abgelaufenen Jahr beinhaltet 10 Verkehrsunfälle mit Beteiligung „Junger Fahrer“ unter Drogeneinfluss.

Insgesamt wurden durch die Angehörigen der „Jungen Fahrer“ im vergangenen Jahr 52 VUP auf den Bundesautobahnen im Saarland verursacht. Dies ist gegenüber 2021 mit 83 VUP ein Rückgang von 37,3 %.

Die folgende Grafik zu den fünf Hauptunfallursachen der „Jungen Fahrer“ bei VUP auf BAB zeigt die abweichenden Schwerpunkte zu den Unfallursachen aller „VUP-Verursachenden“ bei VUP auf BAB.



Die Unfallursache „Abstand“ ist im abgelaufenen Jahr bei der Verursachung eines VUP auf BAB durch „Junge Fahrer“ mit einem deutlich angestiegenen Anteil auf 30,8 % (2021: 13,1 %) Hauptunfallursache und liegt über dem Anteil aller VUP-Verursachenden auf BAB mit 23,2 %.

Mit einem deutlichen Rückgang auf einen Anteil von 19,2 % im Jahr 2022 (2021: 40,5 %) liegt die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei der Verursachung von VUP auf den „saarländischen“ Autobahnen durch „Junge Fahrer“ an zweiter Stelle. Ihr Anteil liegt unter dem Anteil aller VUP-Verursachenden auf BAB mit 22,8 %.

Nach dem Anstieg auf 15,5 % im Jahr 2021 beim Anteil der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ innerhalb der „Jungen Fahrer“ bei der Verursachung eines VUP auf BAB ist im abgelaufenen Jahr ein Rückgang auf einen Anteil von 11,5 % festzustellen. Ihr Anteil bei der Altersgruppe „Junge Fahrer“ ist höher als bei allen VUP-Verursachenden mit 10,3 %.

Die Unfallursache „Nebeneinanderfahren“ (fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahren) liegt mit einem Rückgang auf 5,8 % (2021: 8,3 %) in der Risikogruppe unter dem Durchschnitt aller VUP-Verursachenden mit 7,2 %.

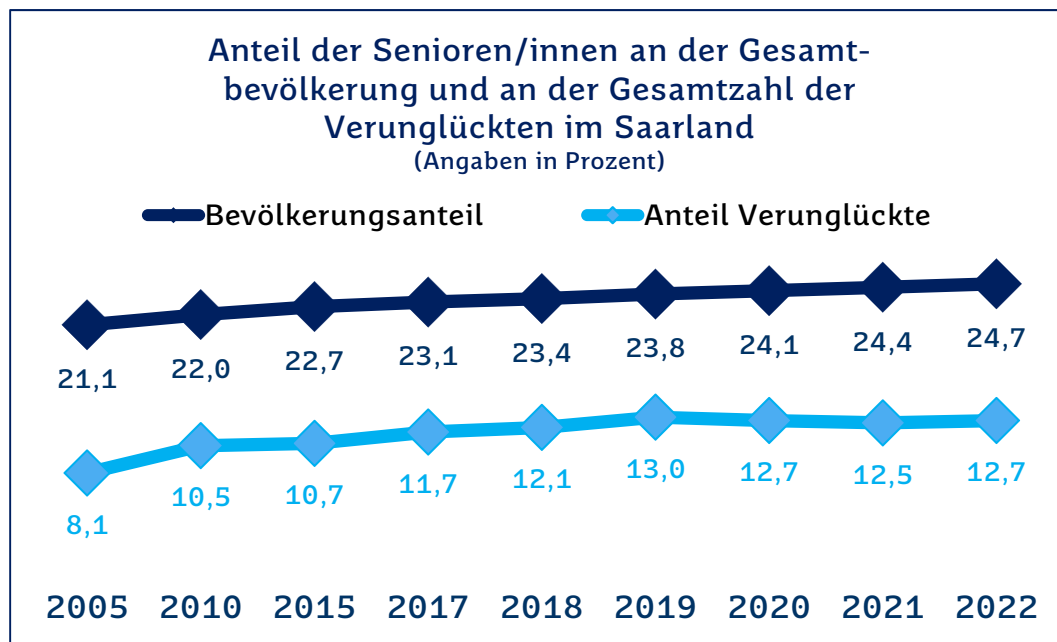
Fehler beim „Überholen“ bei VUP auf BAB liegen bei den „Jungen Fahrer“ mit einem Anteil von 3,8 % (2021: 2,4 %) gleichauf mit allen VUP-Verursachenden.

## Unfallrisiko „Generation 65+“

Die nachfolgende Übersicht zeigt den Anteil der „Generation 65+“ (Senioreninnen und Senioren) an der Gesamtbevölkerung im Saarland<sup>6</sup> und an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Der Bevölkerungsanteil der „Generation 65+“ stieg im Saarland von 21,1 % im Jahr 2005 auf 24,7 % im Jahr 2022.

Im Zeitraum 2005 bis 2019 konnte ein kontinuierlicher Anstieg von 8,1 % auf 13,0 % beim Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren an der Gesamtzahl der Verunglückten festgestellt werden. Der im Jahr 2020 analysierte Rückgang auf 12,7 % setzte sich auch im Jahr 2021 mit 12,5 % fort. Im abgelaufenen Kalenderjahr 2022 ist wieder ein leichter Anstieg auf einen Anteil von 12,7 % zu erkennen.



Bei Verkehrsunfällen im Jahr 2022 verunglückten im Saarland 547 Seniorinnen und Senioren. Dies ist gegenüber dem Jahr 2021 mit 523 Verunglückten ein Anstieg um 4,6 %. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 13,9 %].

2022 erlitten im Saarland zehn Angehörige aus der Altersgruppe „Generation 65+“ tödliche Verletzungen, 2021 starben neun Seniorinnen und Senioren nach Verkehrsunfällen. Für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zeichnet sich innerhalb aller Altersgruppen bei den Seniorinnen und Senioren der stärkste Anstieg mit 18,0 %<sup>1</sup> auf ca. 1020 Getötete ab.

Im Saarland erlitten fünf Angehörige aus der Altersgruppe der „Generation 65+“ als „zu Fuß Gehende“ tödliche Verletzungen.

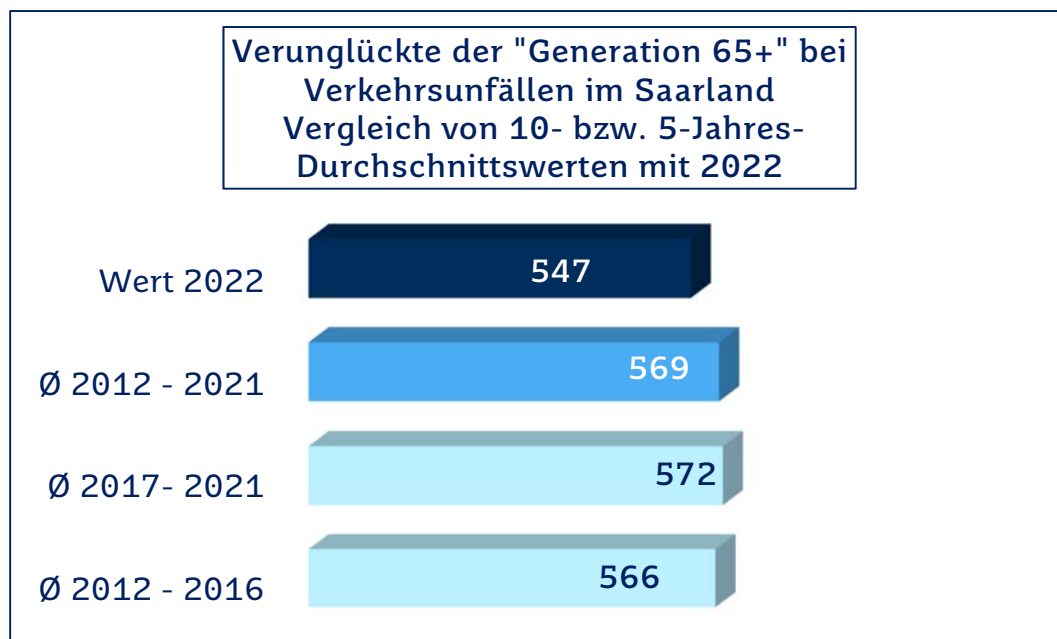
Bei zwei Unfällen kam es zu einem Anstoß rückwärts rangierender Fahrzeug mit den sich hinter den Fahrzeugen befindlichen „zu Fuß Gehenden“. Zwei weitere Unfälle ereigneten sich beim Zusammenstoß zwischen Fahrzeugen und „zu Fuß Gehenden“, die die Fahrbahn auf einem Fußgängerüberweg überqueren wollten. Ein Verkehrsunfall ereignete sich auf dem Parkplatz eines Einkaufsmarktes, wo es zu einem Zusammenstoß zwischen einem Fahrzeug und einer „zu Fuß Gehenden“ gekommen war.

Drei Senioren verstarben als „PKW-Führende“ und zwei Senioren verstarben als „Kraftrad-Nutzende“.

Im Saarland wurden bei Verkehrsunfällen im vergangenen Jahr 124 Seniorinnen und Senioren schwer verletzt. Diese Gesamtzahl liegt annähernd gleich auf mit der Gesamtzahl des Jahres 2021 mit 122 Schwerverletzten (1,6 %).

Im Bereich der Leichtverletzten ist ein Anstieg von 5,4 % im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr zu erkennen (2022: 413, 2021: 392).

Trotz des Anstieges bei der Gesamtzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren zeigt die nachfolgende Langzeitbetrachtung, dass der 1-Jahres-Wert unter allen Durchschnittswerten liegt.





Die folgende Tabellendarstellung zur „Anzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren in ausgewählten Beteiligungsarten“ für die Jahre 2020 – 2022 zeigt, dass die Mehrzahl der Seniorinnen und Senioren als „PKW-Führende“ verunglückten. Im Jahr 2022 beträgt ihr Anteil an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ 37,7 % (2021: 40,9 %). Dieser Wert liegt unter dem Anteil von 43,2 % 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 22,1 % (2021: 17,0 %). Er ist mehr als doppelt so hoch wie der Anteil aller verunglückten „zu Fuß Gehenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten mit 10,1 %.

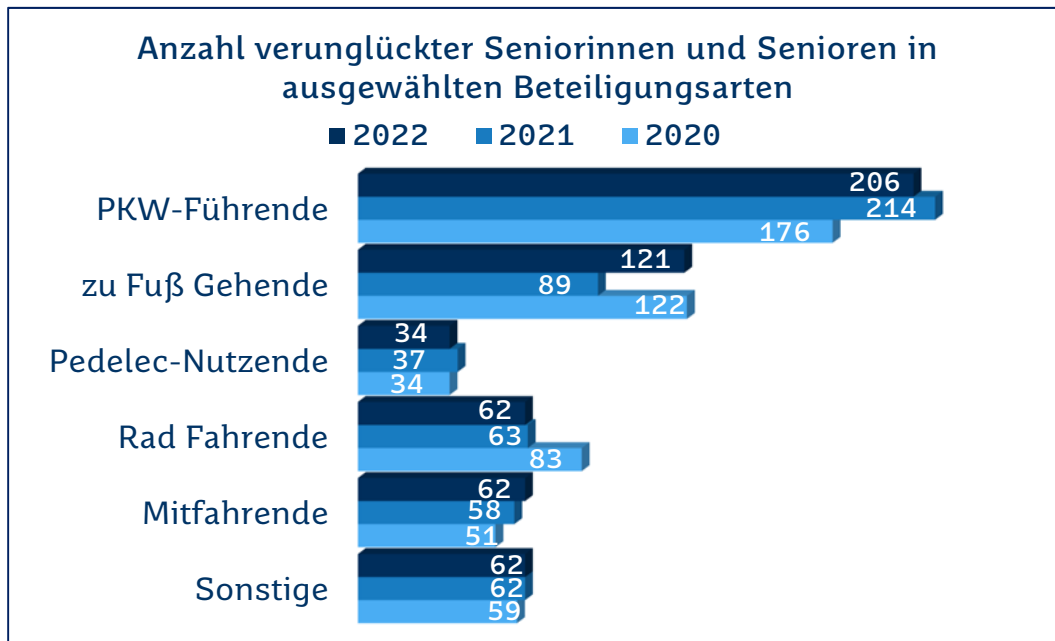
Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Fahrrad-Nutzende“ (Verkehrsbeteiligungsart Fahrrad und Pedelec) an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 17,6 % (2021: 19,1 %). Der Wert des Jahres 2022 liegt über dem Anteil von 15,6 % aller verunglückten „Fahrrad-Nutzenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Betrachtet man die beiden Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrrad“ und „Pedelec“ getrennt voneinander ist folgendes festzustellen:

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Rad Fahrende“ an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 11,3 %. Er liegt unter dem Wert des Jahres 2021 mit 12,0 % und unter dem Anteil von 12,1 % aller verunglückten „Rad Fahrenden“ an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Pedelec-Nutzende“ an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 6,2 %. Er liegt unter dem Wert des Jahres 2021 mit 7,1 % und über dem Wert von 3,5 % aller Verunglückten „Pedelec-Nutzenden“ an der Gesamtzahl der Verunglückten.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass aufgrund fehlender Unfallzahlen zur Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ - diese Verkehrsbeteiligungsart wurde erst zum 1. Januar 2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen – eine Langzeitbetrachtung in der bekannten Form noch nicht erfolgen kann.



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ auf Seite 39 zeigt, dass innerhalb der „Generation 65+“ die Häufigkeitszahl des Jahres 2022 mit 225 unter der des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2017 – 2021 mit 245 liegt.

Die Grafik verdeutlicht das geringere „Verunglücktenrisiko“ der „Generation 65+“ gegenüber den Altersgruppen der „Jungen Fahrer“ und der 15- bis 17-Jährigen.

Die Tabellendarstellung auf Seite 28 zur Häufigkeitszahl „Verursachung von VUP der Jahre 2017 – 2021 und des Jahres 2022 pro 100.000 der Altersgruppe“ veranschaulicht, dass die Altersgruppen der 65- bis 74-Jährigen und die Angehörigen der „Generation 75+“ im Verhältnis zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung im Saarland gegenüber allen Erwachsenen-Altersgruppen und der Gruppe der 15- bis 17-Jährigen weiterhin unterdurchschnittlich in Erscheinung treten.

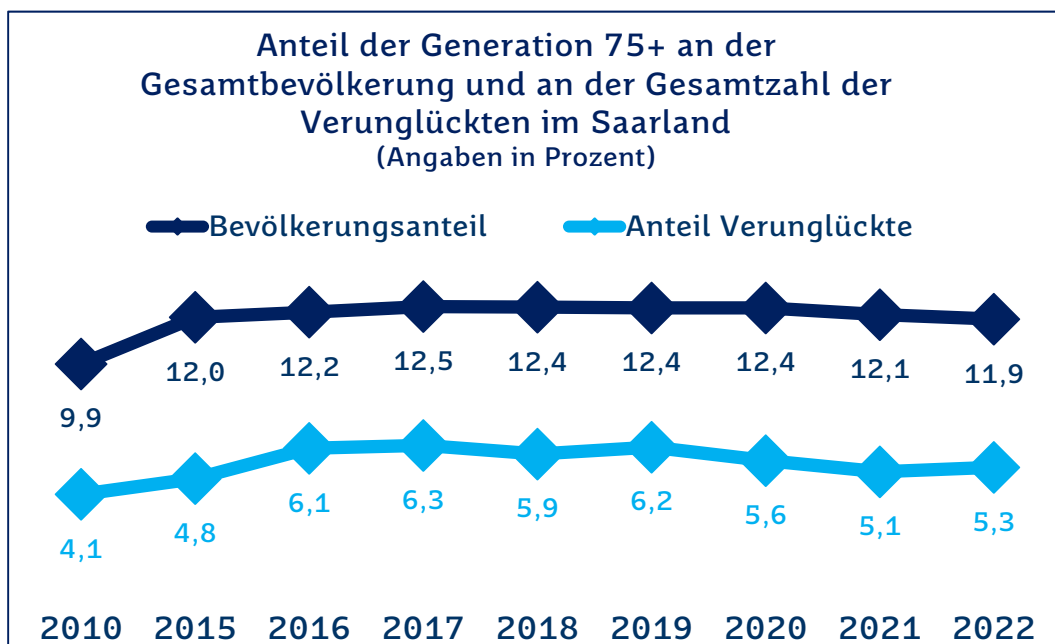
## Unfallrisiko „Generation 75+“

Seit der Analyse der Verkehrsunfälle aus dem Jahr 2018 wird das Unfallgeschehen innerhalb der Risikogruppe der Seniorinnen und Senioren im Saarland weiter differenziert, um ggf. altersbedingte Verkehrsunfalldispositionen besser zu erkennen.

Das nachfolgende Diagramm zeigt den Anteil der „Generation 75+“ an der Gesamtbevölkerung im Saarland<sup>6</sup> und an der Gesamtzahl der Verunglückten im Zeitraum 2010 bis 2022.

Der Bevölkerungsanteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung stieg von 9,9 % im Jahr 2010 auf 12,4 % im Jahr 2020. Er verringerte sich im Jahr 2021 auf 12,1 % und ist im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 11,9 % weiter rückläufig.

Nachdem der „Verunglücktenanteil“ in den Jahren 2020 mit 5,6 % und 2021 mit 5,1 % rückläufige Tendenzen auswies, zeigt das Jahr 2022 wieder eine Steigerung auf 5,3 %.



Bei der Gesamtzahl der Verunglückten weist die PVS 2022 für die „Generation 75+“ einen Anstieg um 7,1 % gegenüber dem Vorjahr aus (2022: 227, 2021: 212). [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 25,1 %].

2022 verloren sechs Menschen aus dieser Altersgruppe ihr Leben bei Verkehrsunfällen, im Jahr 2021 verstarben nach Verkehrsunfällen fünf Angehörige der „Generation 75+“.

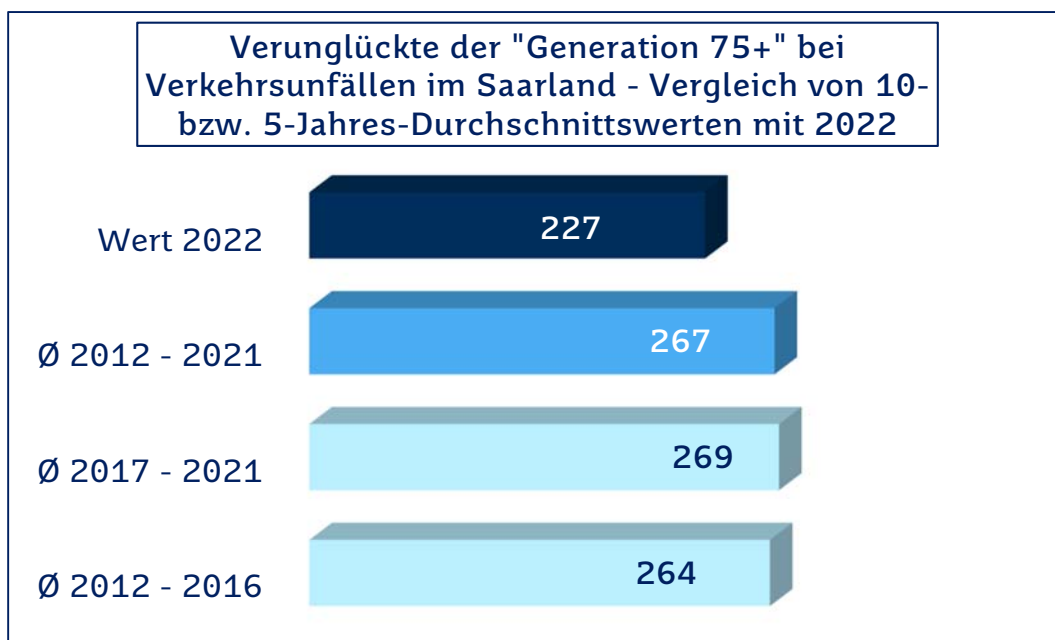
Bei den auf Seite 48 genannten Verkehrsunfällen mit getöteten Seniorinnen und Senioren als „zu Fuß Gehende“ gehörten die fünf Getöteten zur Altersgruppe der „Generation 75+“. Darüber hinaus war ein getöteter „PKW-Führender“ ein Angehöriger dieser Altersgruppe.

Insgesamt wurden im abgelaufenen Jahr 57 Angehörige der „Generation 75+“ bei Verkehrsunfällen schwer verletzt. Dies ist gegenüber dem Jahr 2021 mit 52 Schwerverletzten ein Anstieg von 9,6 %.

Die PVS weist für das Jahr 2022 insgesamt 164 leicht verletzte Angehörige dieser Altersgruppe aus. Dies ist gegenüber dem Jahr 2021 mit 155 Leichtverletzten ein Anstieg um 5,8 %.

Die Steigerungen bei der Gesamtzahl der Schwer- und Leichtverletzten liegen in der „Generation 75+“ über denen der Altersgruppe der „Generation 65+“.

Trotz des Anstieges bei der Gesamtzahl der Verunglückten im Jahr 2022 liegt der 1-Jahres-Wert unter allen Durchschnittswerten.



Analog zur „Generation 65+“ zeigt auch die Auswertung des Unfallgeschehens bei der „Generation 75+“, dass in den Jahren 2020 bis 2022 die meisten Verunglückten als „PKW-Führende“ polizeilich registriert wurden. Der

Anteil an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 35,2 % und liegt unter dem Wert des Jahres 2021 mit 39,6 %. Der Wert des Jahres 2022 der „Generation 75+“ liegt unter dem Anteil der verunglückten „PKW-Führenden“ an der Gesamtzahl bei allen Verunglückten mit 43,2 %.

Einen Anstieg auf 30,0 % (2021: 22,6 %) ist beim Anteil der verunglückten „zu Fuß Gehenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“ zu erkennen. Dieser Anteil innerhalb der „Generation 75+“ ist annähernd dreimal so hoch wie der Anteil aller verunglückten „zu Fuß Gehenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten mit 10,1 %.

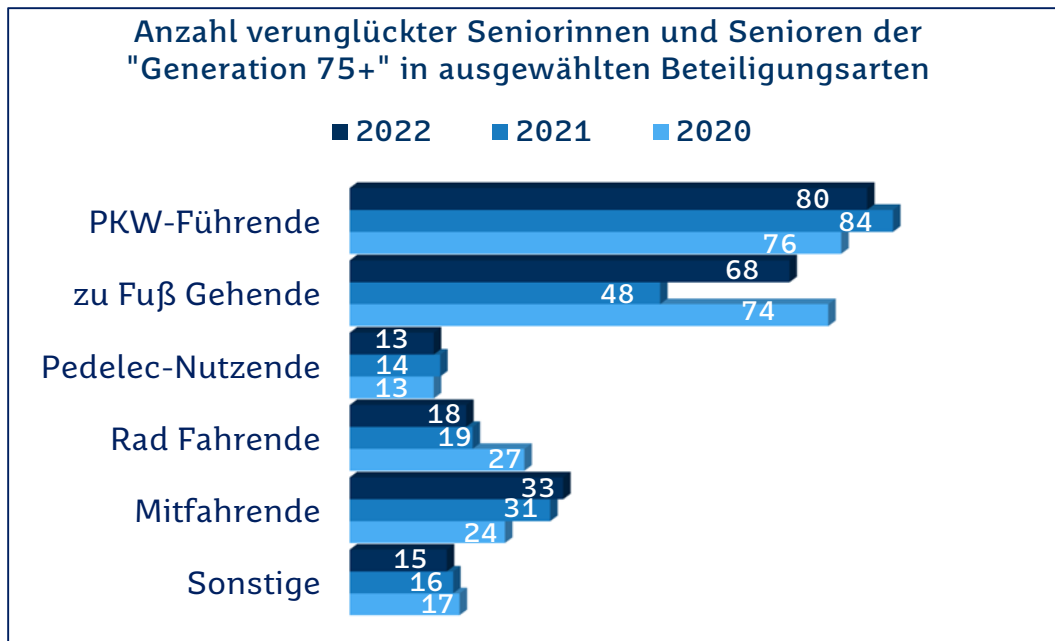
Der Anteil der verunglückten Angehörigen der „Generation 75+“ als „Fahrrad-Nutzende“ (Verkehrsbeteiligungsart Fahrrad und Pedelec) an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“ liegt im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 13,7 % unter dem Anteil des Jahres 2021 mit 15,6 %. Der Wert des Jahres 2022 liegt unter dem Anteil von 15,6 % aller verunglückten „Fahrrad-Nutzenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Betrachtet man die beiden Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrrad“ und „Pedelec“ getrennt voneinander ist folgendes festzustellen:

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Rad Fahrenden“ an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 7,9 % und liegt unter dem Wert des Jahres 2021 mit 9,0 %. Er liegt unter dem Anteil von 12,1 % aller verunglückten „Rad Fahrenden“ an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Pedelec-Nutzende“ an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 5,7 % und liegt unter dem Wert des Jahres 2021 mit 6,6 %. Er liegt über dem Wert von 3,5 % aller Verunglückten „Pedelec-Nutzenden“ an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Hinsichtlich einer fehlenden Langzeitbetrachtung zur Anzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren der „Generation 75+“ in ausgewählten Verkehrsbeteiligungsarten wird auf Seite 49 verwiesen.



Die Darstellung der Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ auf Seite 39 zeigt, dass die „Generation 75+“ im Vergleich der 1-Jahres-Werte und der 5-Jahres-Durchschnittswerte das geringste altersbezogene „Verunglücktenrisiko“ aller ausgewählten Altersgruppen hat.

Wie in den Vorjahren bereits festgestellt wurde, zeigt die Grafik auf Seite 28 zur Häufigkeitszahl „Verursachung von VUP der Jahre 2017 – 2021 und des Jahres 2022 pro 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“, dass die Angehörigen der „Generation 75+“ gegenüber den übrigen Erwachsenen-Altersgruppen und der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen ein geringeres Verursacherrisiko haben. Lediglich gegenüber den „Kindern“ hat die „Generation 75+“ ein höheres Verursacherrisiko.

Die altersbezogene Betrachtung des Unfallgeschehens der Seniorinnen und Senioren aus dem Jahr 2022 zeigt, dass in der Altersgruppe der „Generation 75+“ gegenüber der „Generation 65+“ ein erhöhtes Unfallaufkommen in der Verkehrsbeteiligungsart als „zu Fuß Gehende“ besteht. Von den 121 verunglückten zu Fuß gehenden Seniorinnen und Senioren waren 68 Verunglückte (56,2 %) zwischen 75 und 99 Jahren.

Die differenzierte Analyse des Unfallgeschehens der Seniorinnen und Senioren als „Rad Fahrende“ zeigt, dass 44 der 62 (71,0 %) verunglückten Rad fahrenden Seniorinnen und Senioren zum Unfallzeitpunkt zwischen 65 und 74 Jahren alt waren.

Innerhalb der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ waren 21 von 34 (61,8 %) Verunglückten zwischen 65 und 74 Jahren.

Die Analyse der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „PKW-Führende“ ergab, dass 126 von 206 (61,2 %) Verunglückten zwischen 65 und 74 Jahren waren.

Wie in den Vorjahren bereits festgestellt wurde, erfordern die Folgen der Verkehrsunfälle, die auch im Zusammenhang mit den altersdifferenzierten Nutzungen bestimmter Verkehrsbeteiligungsarten stehen, eine unterschiedliche Ausrichtung der polizeilichen Präventionsarbeit durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater (VSB) - auch und gerade in Zusammenarbeit mit den Seniorinnen- und Seniorenbeauftragten der Städte und Gemeinden und weiteren Kooperationspartnern der Verkehrssicherheit.

### Unfallrisiko „Kraftrad“

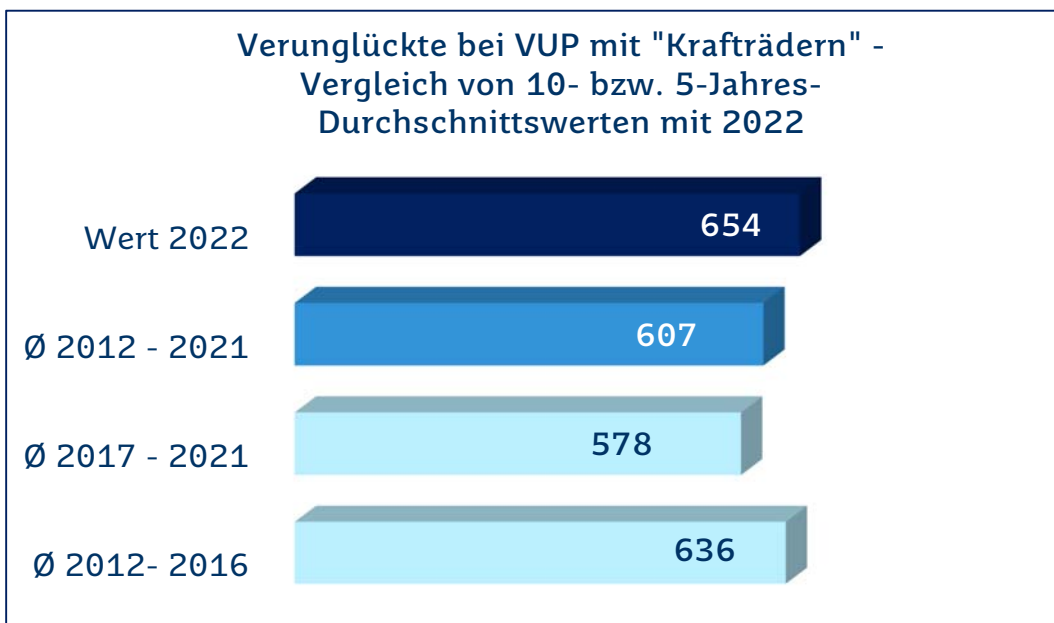
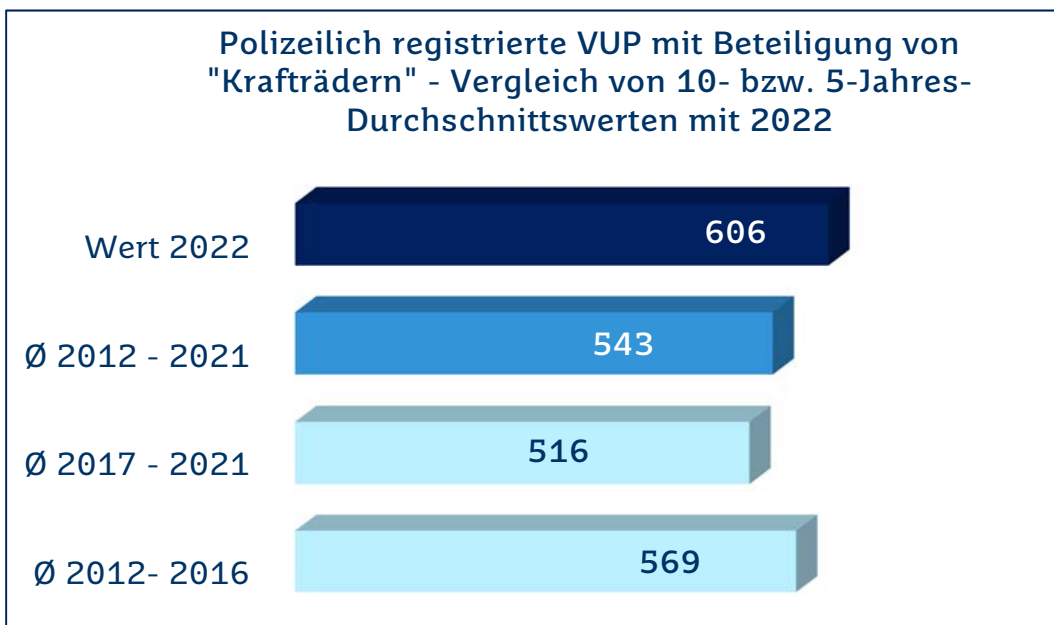
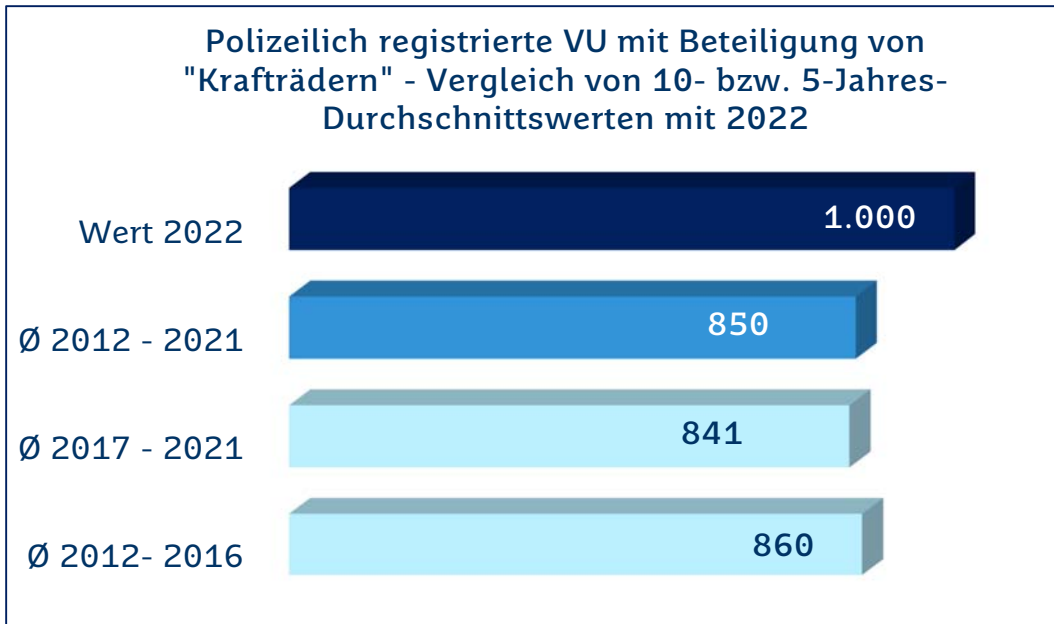
Unter dem Oberbegriff „Kraftrad“<sup>13</sup> sind mehrere Verkehrsbeteiligungsarten subsumiert.

Das Jahr 2022 weist gegenüber dem Vorjahr bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines „Kraftrades“ einen Anstieg um 15,6 % aus (2022: 1000, 2021: 865). [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 19,5 %].

Bei der Gesamtzahl der VUP ist ein Anstieg im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr um 15,6 % (2022: 606, 2021: 524) zu erkennen.

Im vergangenen Jahr verunglückten 654 Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Krafträdern. Gegenüber dem Jahr 2021 mit 581 Verunglückten bedeutet dies einen Anstieg um 12,6 %. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 14,3 %].

Die folgenden Langzeitbetrachtungen zeigen, dass bei der Gesamtzahl der VU, der VUP und der Gesamtzahl aller Verunglückten die 1-Jahres-Werte über allen Durchschnittswerten liegen.





Im Jahr 2022 erlitten elf Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von „Krafträdern“ tödliche Verletzungen. Auch im Vorjahr 2021 verloren elf Menschen ihr Leben auf saarländischen Straßen.

Eine Analyse der Verkehrsunfälle des Jahres 2022 mit getöteten „Kraftrad-Nutzenden“ ergab:

- Getötete
  - o Art der Verkehrsbeteiligung:
    - 9 Motorräder
    - 1 Leichtkraftrad
    - 1 Elektrokleinstfahrzeug
  - o Alle Getöteten waren männlich.
  - o Altersgruppe:
    - 15- bis 17-Jährige – ein Getöteter
    - 18- bis 24-Jährige – ein Getöteter
    - 25- bis 34-Jährige – ein Getöteter
    - 35- bis 44-Jährige – ein Getöteter
    - 45- bis 54-Jährige – ein Getöteter
    - 55- bis 64-Jährige – vier Getötete
    - „Generation 65+“ – zwei Getötete
- Alle Getöteten waren ohne Soziusse unterwegs.
- Drei Unfälle ereigneten sich am Wochenende Sa/So.
- Acht Unfälle ereigneten sich außerhalb geschlossener Ortschaft:
  - 2 x Autobahn
  - 1 x Bundesstraße
  - 5 x Landesstraße
- Eine Alkohol-, Drogen- oder Medikamentenbeeinflussung wurde bei keinem Unfallbeteiligten registriert.
- Sieben Unfälle wurden durch die getöteten „Kraftrad-Nutzenden“ verursacht.
  - o Unfallursache:
    - 3 x nicht angepasste Geschwindigkeit
    - 2 x Überholen trotz Gegenverkehr
    - 1 x Ablenkung
    - 1 x anderer Fehler des Fahrzeugführenden
  - o 5 Alleinunfälle
- Drei Unfälle wurden durch andere Verkehrsteilnehmende verursacht
  - o Unfallursache - Art der Verkehrsbeteiligung des Verursachenden:
    - Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs – LKW bis 3,5 T Gesamtgewicht
    - Fahrstreifenwechsel - PKW
    - Fehler beim Abbiegen nach links - LKW bis 3,5 T Gesamtgewicht

- Bei einem Verkehrsunfall erlitten zwei „Kraftrad-Nutzende“ tödliche Verletzungen, als sie mit ihren Krafträdern in einem Kurvenbereich im Begegnungsverkehr kollidierten.

Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von „Krafträdern“ ist im abgelaufenen Jahr ein Rückgang von 8,3 % gegenüber dem Vorjahr zu erkennen (2022: 144, 2021: 157)

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von „Krafträdern“ ist um 20,8 % angestiegen (2022: 499, 2021: 413).

Nach der vorhergehenden Betrachtung aller Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von „Krafträdern“, also unter Einbeziehen auch der nicht-kraftradfahrenden übrigen Unfallbeteiligten, geben die nachfolgenden Gesamtzahlen zu den Personenschäden Aufschluss darüber, wie viele ausschließlich „Kraftrad-Nutzende“ (Fahrende incl. Soziusse) bei den VUP mit Beteiligung von Krafträdern verunglückten.

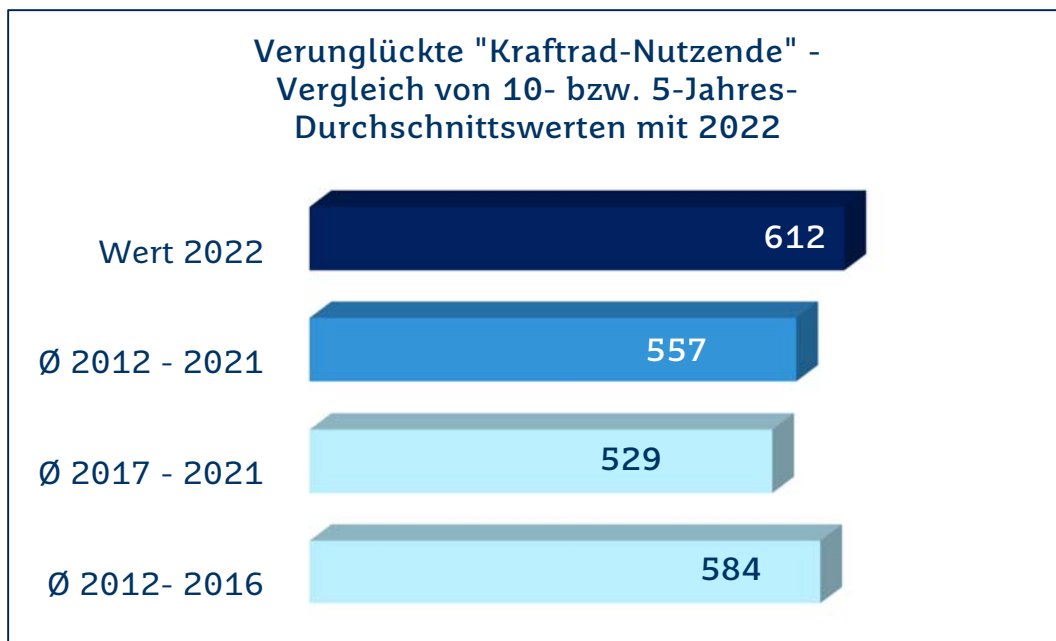
Im vergangenen Jahr verunglückten insgesamt 612 „Kraftrad-Nutzende“, dies ist gegenüber 2021 mit 529 Verunglückten ein Anstieg um 15,7 %. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 17,7 %].

Wie bereits vorab beschrieben, erlitten im vergangenen Jahr, ebenso wie im Jahr 2021, elf „Kraftrad-Nutzende“ tödliche Verletzungen.

2022 verunglückten 135 „Kraftrad-Nutzende“ schwer. Dies bedeutet gegenüber 2021 mit 153 Schwerverletzten einen Rückgang von 11,8 %.

Die Gesamtzahl der leicht verletzten „Kraftrad-Nutzenden“ ist im Jahresvergleich um 27,7 % angestiegen. Im Jahr 2022 wurden 466 Menschen leicht verletzt, im Jahr 2021 waren es 365 Leichtverletzte.

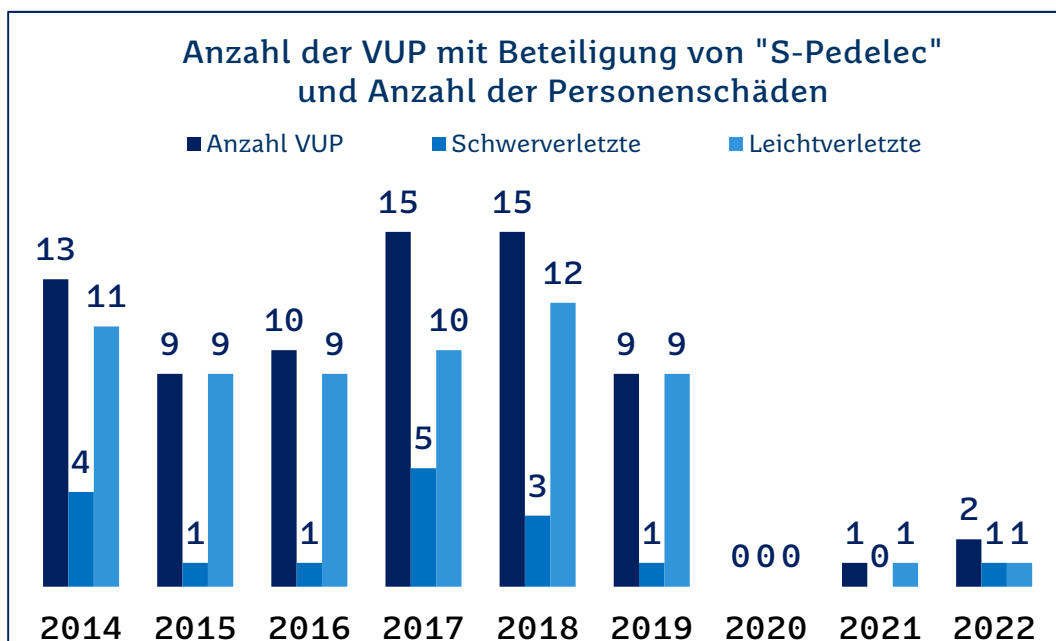
Die nachfolgende Langzeitbetrachtung zu den verunglückten „Kraftrad-Nutzenden“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über allen Durchschnittswerten liegt.



### Unfallrisiko – „S-Pedelec“

Bei „S-Pedelecs“, die zum 01.01.2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen wurden, handelt es sich im Gegensatz zu den auf Seite 61 genannten „Pedelecs“ um Krafträder. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 77.

Im vergangenen Jahr ereigneten sich zwei VUP mit Beteiligung von „S-Pedelecs“, hierbei wurden ein Mensch schwer und ein Mensch leicht verletzt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl der VUP unter Beteiligung von „S-Pedelecs“ und deren Folgen seit dem Jahr 2014.



### Unfallrisiko – „Elektrokleinstfahrzeuge“

Nach Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15.06.2019 wurde die Verkehrsbeteiligungsart „Kraftrad“ um die Verkehrsbeteiligungsart „Elektrokleinstfahrzeug“ ergänzt. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 77.

Im Jahr 2022 ist die Gesamtzahl der VU unter Beteiligung von „Elektrokleinstfahrzeugen“ im Saarland um 52,9 % gegenüber dem Jahr 2021 (2022: 133, 2021: 87) angestiegen.

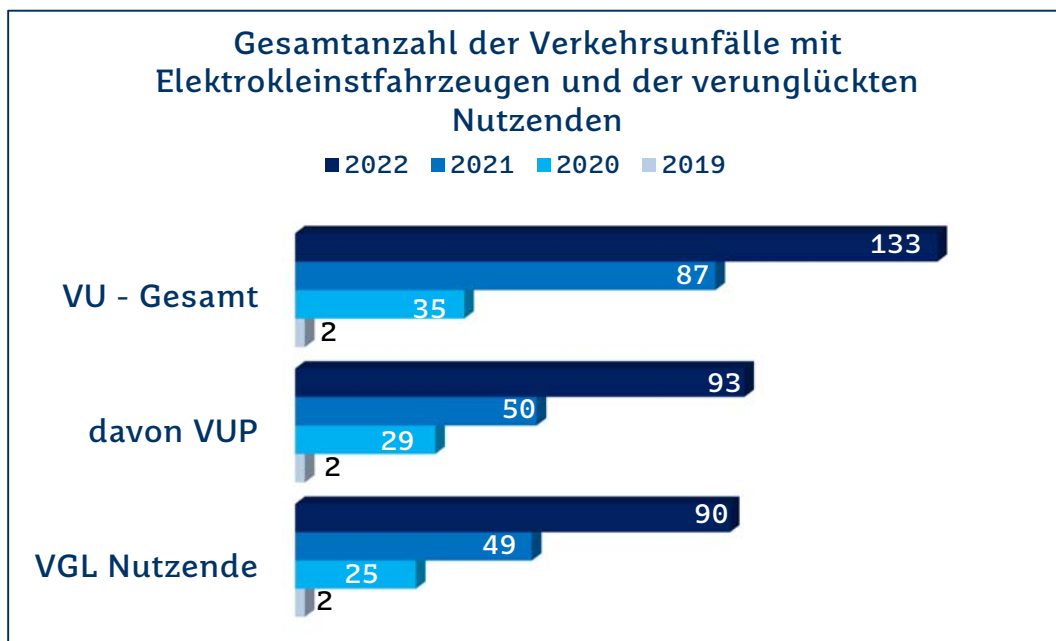
Ein Anstieg um 83,7 % ist im Jahresvergleich 2022 zu 2021 bei der Gesamtzahl der verunglückten „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzenden“ zu erkennen (2022: 90, 2021: 49).

Im vergangenen Jahr erlitt ein „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzender“ bei einem Alleinunfall tödliche Verletzungen.

Die Gesamtzahl der schwer verletzten „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzenden“ stieg von 10 Menschen im Jahr 2021 auf 13 im Jahr 2022, dies bedeutet einen Anstieg um 30,0 %.

Bei der Gesamtzahl der leicht verletzten „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzenden“ ist ein Anstieg um 94,9 % festzuhalten (2022: 76, 2021: 39).

Die nachfolgende Darstellung zeigt die deutlichen Steigerungen, die seit dem Jahr 2019 im Zusammenhang mit dem Verkehrsunfallgeschehen im Saarland mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen stehen.



<b>Unfallrisiko „Fahrrad Nutzende“</b>
--

Unter dem Begriff „Fahrrad Nutzende“ 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 allgemeinen Sprachgebrauch wird diese Verkehrsbeteiligungsart mit dem international üblichen Ausdruck „E-Bike“ bezeichnet.

Im Saarland ereigneten sich im abgelaufenen Jahr 828 VU unter Beteiligung von „Fahrrad-Nutzenden“, was gegenüber dem Jahr 2021 mit 749 VU einen Anstieg um 10,5 % bedeutet. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 14,4 %].

Die Gesamtzahl der VUP unter Beteiligung von „Fahrrad-Nutzenden“ stieg im Jahr 2022 gegenüber 2021 um 13,2 % (2022: 678, 2021: 599 VUP).

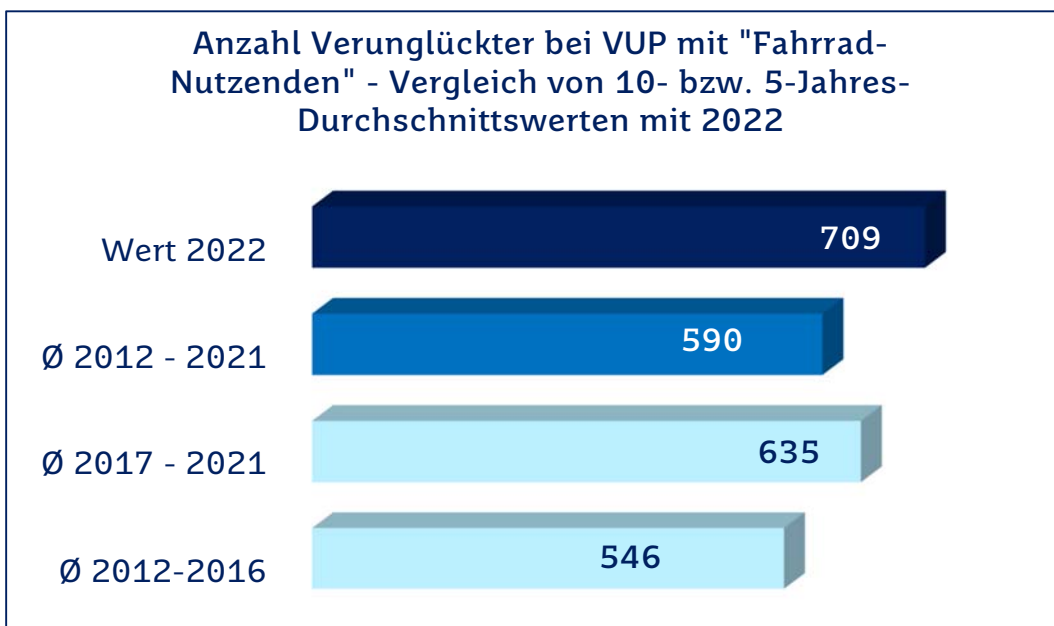
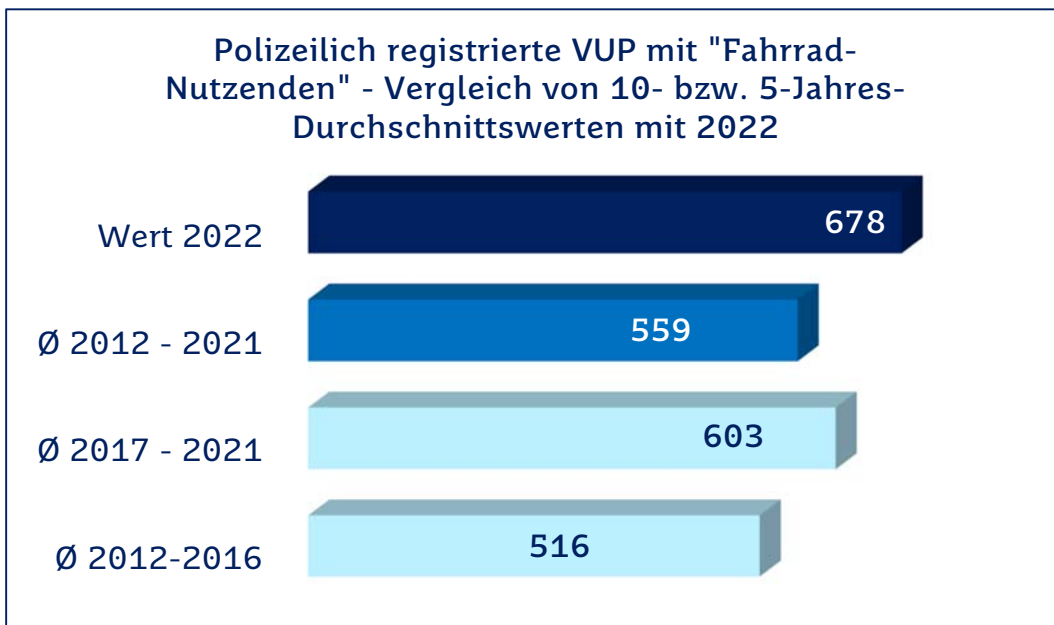
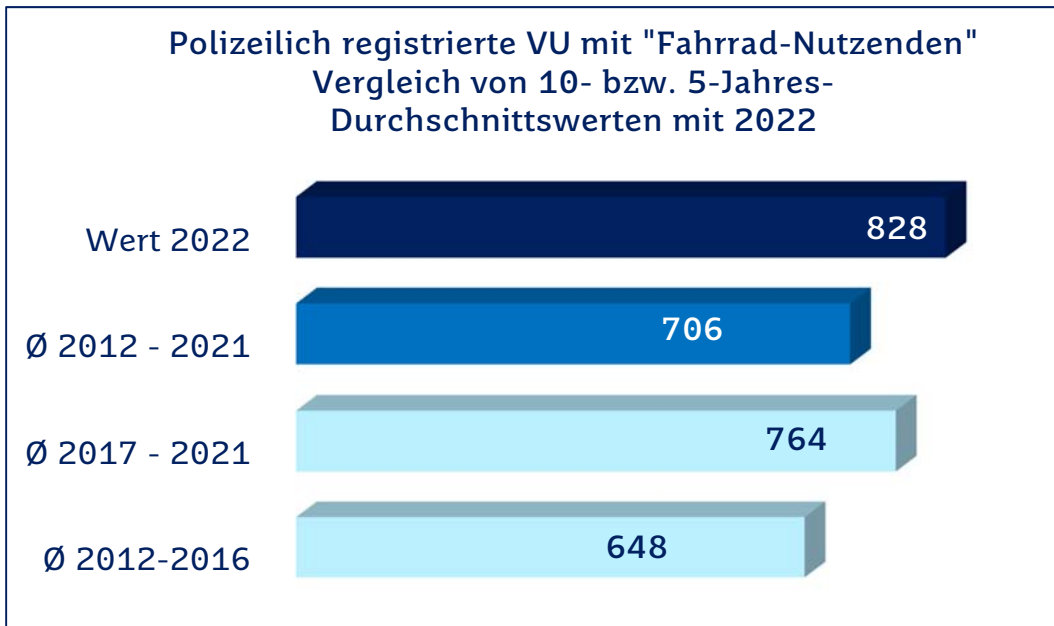
Im jahresbezogenen Vergleich 2022 zu 2021 ist ein Anstieg um 13,6 % bei der Gesamtzahl der Verunglückten festzustellen (2022: 709, 2021: 624). [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 20,2 %].

Im abgelaufenen Jahr erlitt eine „Fahrrad-Nutzende“ („Pedelec-Nutzende“) tödliche Verletzungen.

Die Anzahl der Schwerverletzten nach einem Verkehrsunfall mit Beteiligung von „Fahrrad-Nutzenden“ ist im abgelaufenen Jahr um 5,8 % (2022: 147, 2021: 139) gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

2022 wurden 561 Menschen bei einem Verkehrsunfall unter Beteiligung von „Fahrrad-Nutzenden“ leicht verletzt. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2021 mit 484 Leichtverletzten einen Anstieg um 15,9 %.

Die nachfolgenden Langzeitbetrachtungen zur Gesamtzahl der VU, der VUP und der Verunglückten bei VUP mit „Fahrrad-Nutzenden“ zeigen, dass die 1-Jahres-Werte über den Durchschnittswerten liegen.



Nach der vorhergehenden Betrachtung aller Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von „Fahrrad-Nutzenden“, also unter Einbeziehen auch der nicht-radfahrenden übrigen Unfallbeteiligten, geben die nachfolgenden Gesamtzahlen zu den Personenschäden Aufschluss darüber, wie viele ausschließlich „Fahrrad-Nutzende“ bei den Personenschadensunfällen mit Beteiligung von „Fahrrad-Nutzenden“ verunglückten.

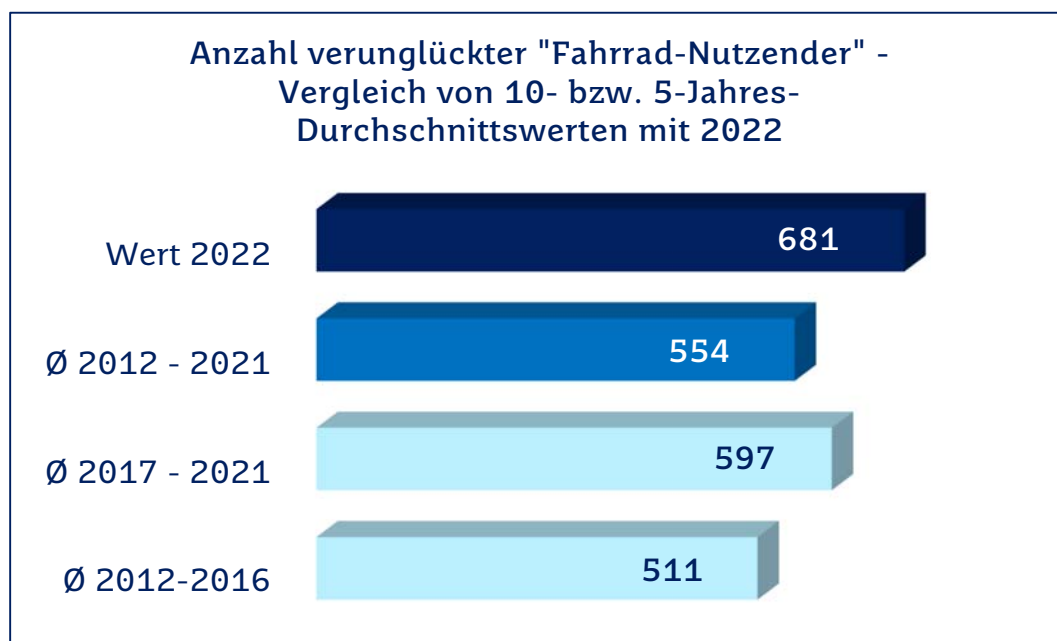
Im Jahr 2022 verunglückten 681 „Fahrrad-Nutzende“ im Saarland bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum. Dies ist gegenüber 593 Verunglückten aus dem Jahr 2021 ein Anstieg um 14,8 %. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: 22,7 %].

Im Saarland verstarb im letzten Jahr eine „Fahrrad-Nutzende“ („Pedelec-Nutzende“). Auch im Jahr 2021 verlor ein „Pedelec-Nutzender“ sein Leben nach einem Verkehrsunfall. Nach der Prognose der BAST<sup>1</sup> wird für das Bundesgebiet ein sehr deutlicher Anstieg um ca. 21,0 % auf etwa 450 Getötete erwartet.

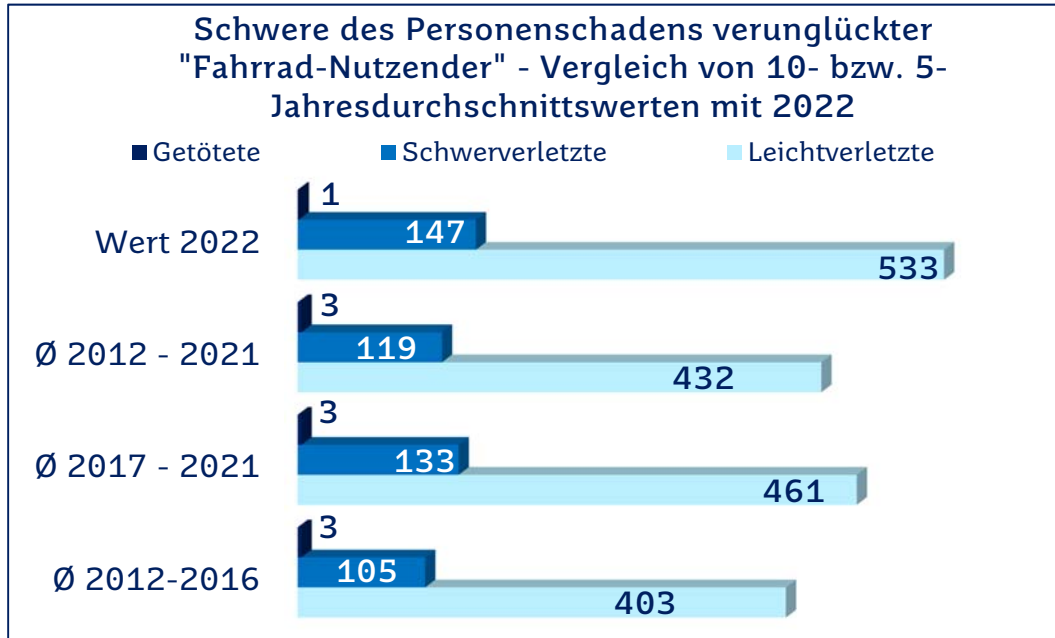
Bei der Gesamtzahl der schwer verletzten „Fahrrad-Nutzenden“ ist im abgelaufenen Jahr ein Anstieg von 8,1 % gegenüber dem Jahr 2021 (2022: 147, 2021: 136) festzustellen.

Ebenfalls ist bei den Leichtverletzten ein Anstieg zu erkennen. 533 leicht verletzte „Fahrrad-Nutzende“ im Jahr 2022 bedeuten gegenüber dem Jahr 2021 mit 456 Leichtverletzten einen Anstieg um 16,9 %.

Die Langzeitbetrachtung zur Anzahl verunglückter „Fahrrad-Nutzender“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über den Durchschnittswerten liegt.



Die Langzeitbetrachtung zur Schwere des Personenschadens verunglückter „Fahrrad-Nutzender“ zeigt, dass die 1-Jahres-Werte bei den Gesamtzahlen der Schwer- und Leichtverletzten über den Durchschnittswerten liegen.



### Unfallrisiko „Pedelec“

Die Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ wurde zum 1. Januar 2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen. Bei den „Pedelects“ im Sinne des § 1 Abs. 3 StVG handelt es sich im Gegensatz zu den „S-Pedelects“, die als Krafträder gelten, um Fahrräder. Die Beschreibung eines „Pedelects“ findet sich auf Seite 61.

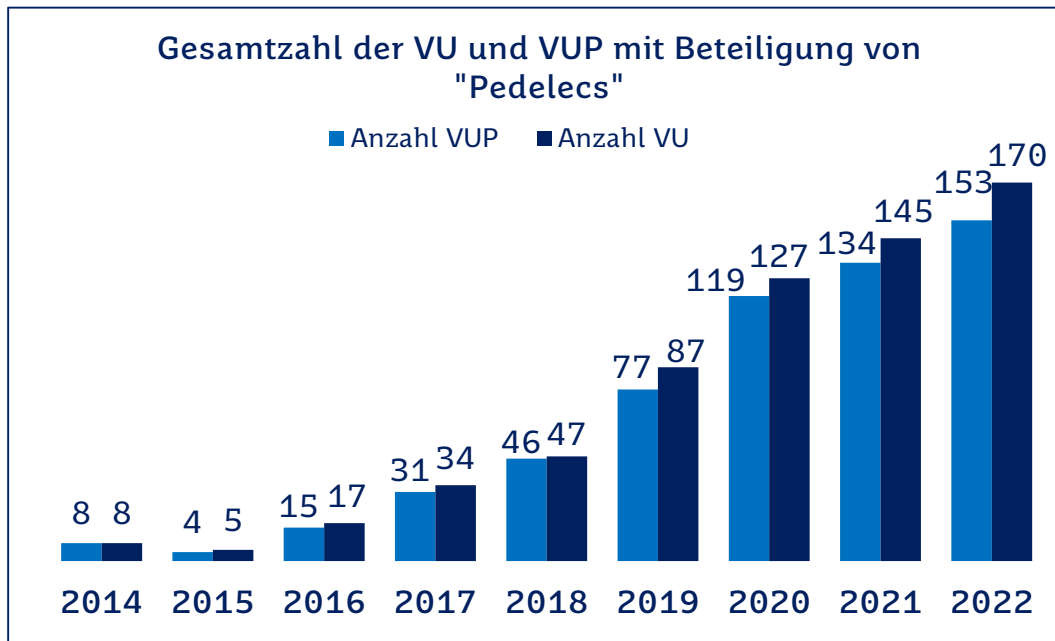
Im Saarland stieg die Gesamtzahl der Unfälle mit Beteiligung von „Pedelects“ im Jahr 2022 gegenüber 2021 um 17,2 % (2022: 170, 2021: 145), die Gesamtzahl der VUP stieg um 14,2 % (2022: 153, 2021: 134).

Seit der Übernahme dieser Verkehrsbeteiligungsart zu Beginn des Jahres 2014 wurden bis zum 31.12.2022 insgesamt 640 VU bzw. 587 VUP mit 593 Verunglückten polizeilich registriert.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit „Fahrrad-Nutzenden“ lag im Jahr 2014 bei 1,6 % und ist im abgelaufenen Jahr auf einen Anteil von 22,6 % angestiegen.



Die nachfolgende Tabelle, in der auf die bekannten Langzeitbetrachtungen wegen der fehlenden Jahreszahlen 2012 und 2013 verzichtet werden muss, verdeutlicht die beschriebenen Steigerungen.



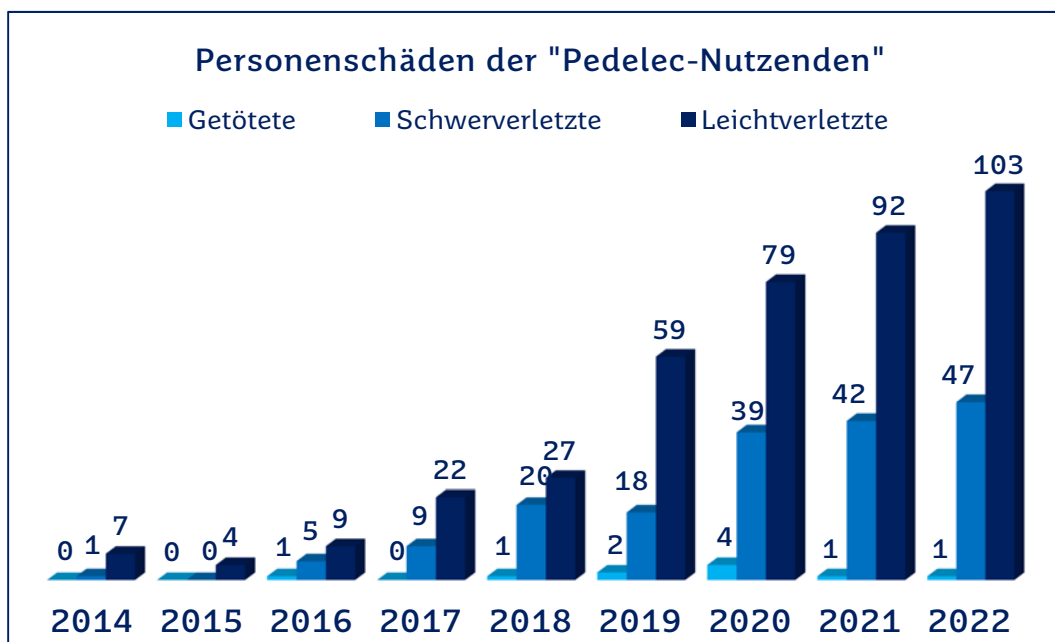
Im abgelaufenen Jahr verunglückten insgesamt 151 „Pedelec-Nutzende“, dies entspricht gegenüber dem Jahr 2021 mit 135 Verunglückten einem Anstieg um 11,9 %.

2022 verstarb eine „Pedelec-Nutzende“ nach einem Verkehrsunfall, im Jahr 2021 erlitt ein „Pedelec-Nutzender“ tödliche Verletzungen.

Bei den schwer verletzten „Pedelec-Nutzenden“ ist ein Anstieg um 11,9 % (2022: 47, 2021: 42) festzustellen.

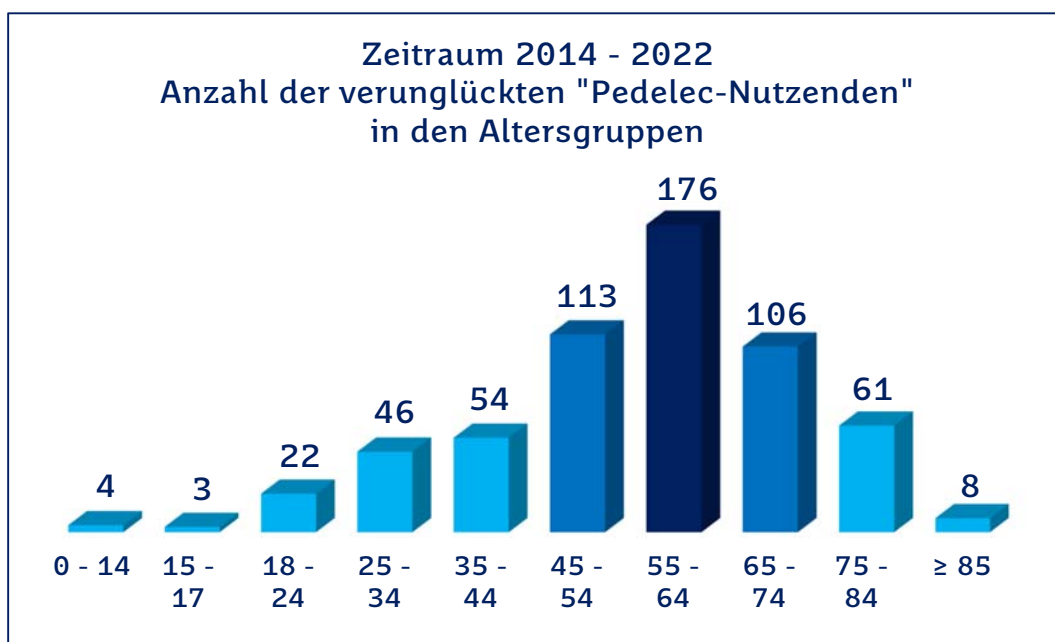
Ein Anstieg ist auch bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten zu erkennen. Im Jahr 2022 wurden 103 „Pedelec-Nutzende“ leicht verletzt, dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Jahr 2021 mit 92 Leichtverletzten um 12,0 %.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht die kontinuierlichen Steigerungen – mit Ausnahme des Jahres 2015 – bei den Personenschäden seit der Übernahme dieser Verkehrsbeteiligungsart in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem.

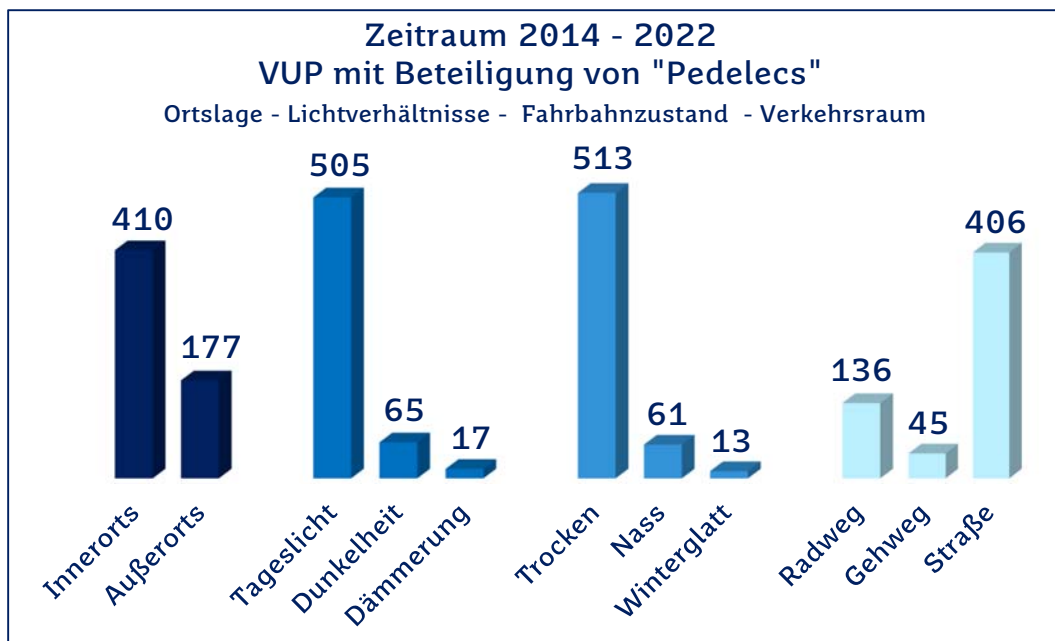


Im Ergebnis einer Analyse zum Lebensalter der verunglückten „Pedelec-Nutzenden“ wird die Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen mit 176 Verunglückten als die am stärksten betroffene Altersgruppe ausgewiesen, gefolgt von der Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen mit 113 Verunglückten und der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen mit 106 Verunglückten.

Die Altersgruppen der „Kinder“ und der 15- bis 17-Jährigen sowie die Angehörigen der „Generation 85+“ weisen nur marginale Verunglücktenzahlen auf.



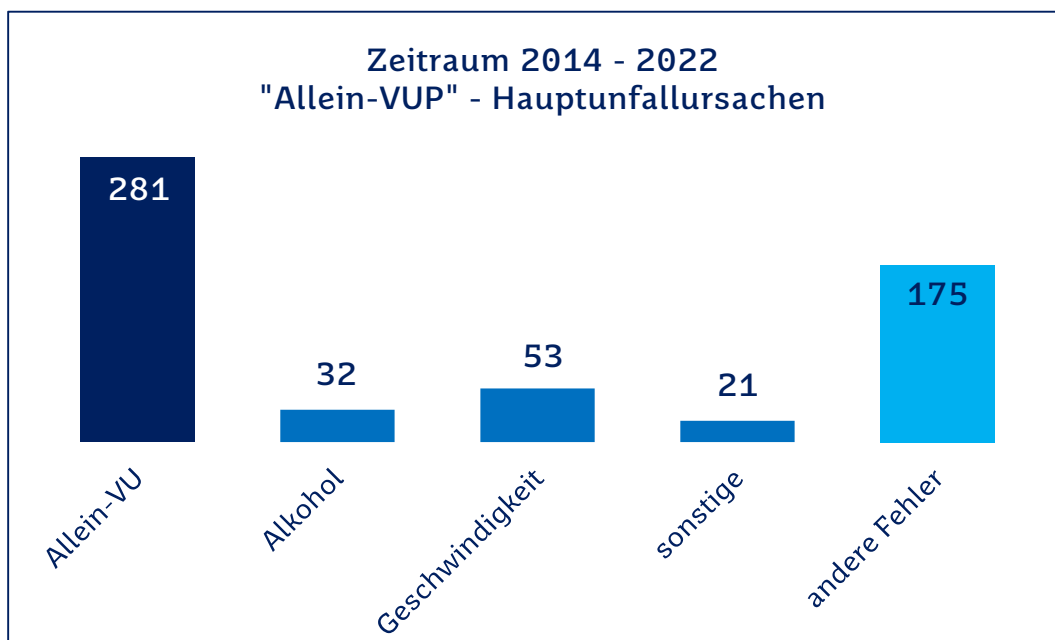
Eine Analyse der registrierten VUP ergab im Hinblick auf Unfallörtlichkeiten und Unfallumstände keine Auffälligkeiten.



Die nachfolgende Grafik zeigt, dass sich im Zeitraum 2014 – 2022 insgesamt 281 VUP (in 2022: 76 VUP) als Alleinunfall ohne weitere Unfallbeteiligte ereigneten.

Die Gesamtzahl der „Allein-VUP“ beinhaltet

- 32 VUP bei denen „Pedelec-Nutzende“ unter alkoholischer Beeinflussung standen und
- 53 VUP bei denen „Pedelec-Nutzende“ mit einer nicht angepassten Geschwindigkeit unterwegs waren.



**Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“**

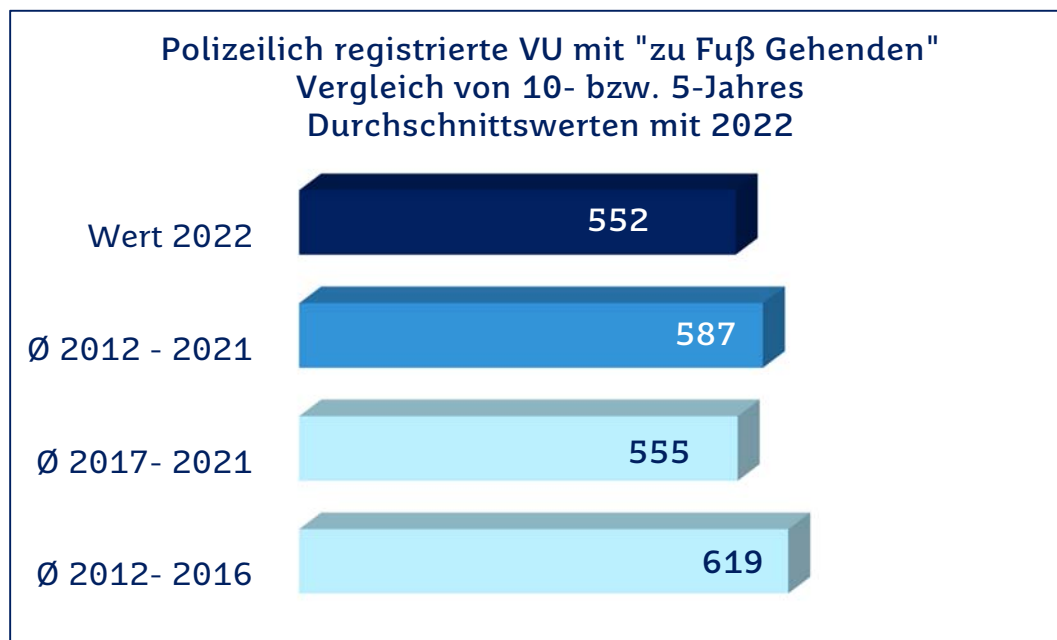
Die in den Jahresstatistiken 2020 und 2021 ausgewiesenen Rückgänge um 18,6 % bzw. 12,2 % gegenüber den Vorjahren bei der Gesamtzahl der VU unter Beteiligung von „zu Fuß Gehenden“ setzt sich im Jahr 2022 nicht fort.

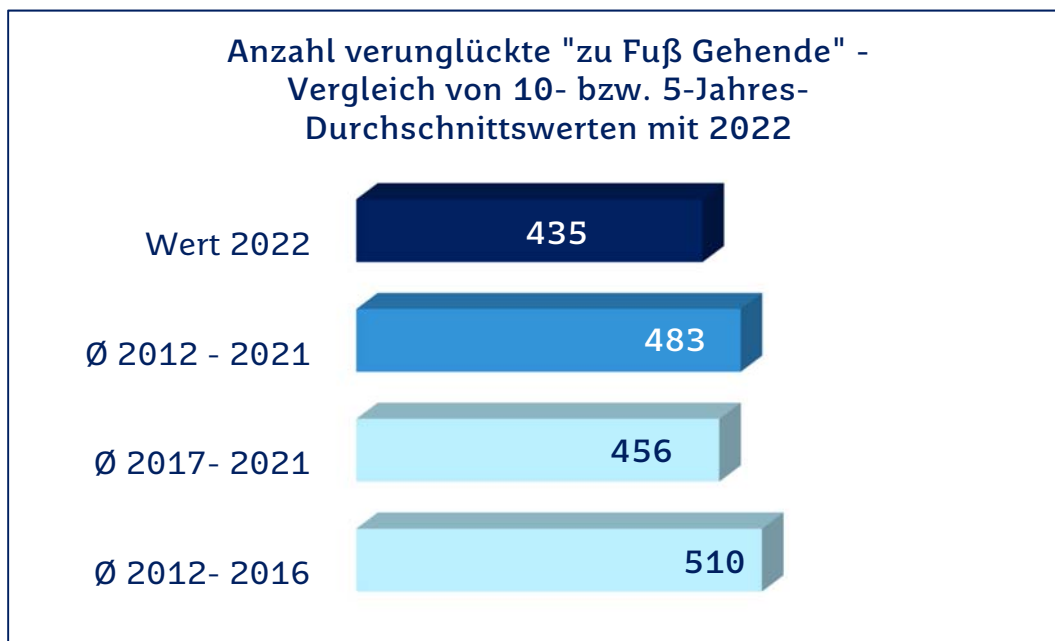
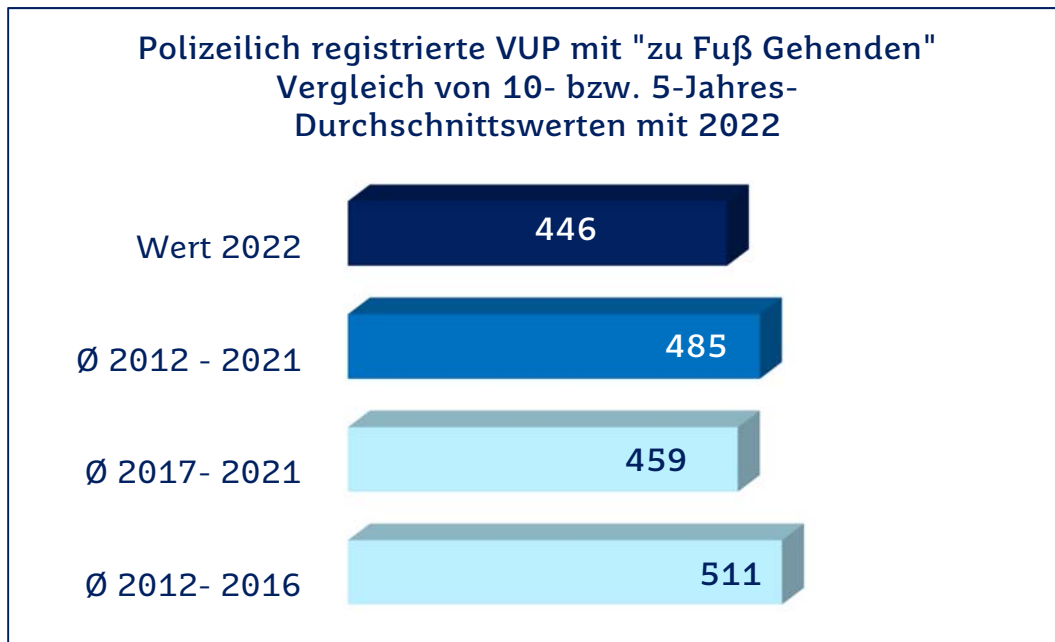
Im Jahr 2022 ereigneten sich im Saarland 552 VU unter Beteiligung von „zu Fuß Gehenden“, dies entspricht gegenüber dem Jahr 2021 mit 452 VU einem Anstieg um 22,1 %. [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 12,8 %].

Auch bei der Gesamtzahl der VUP ist gegenüber dem Jahr 2021 ein Anstieg um 22,5 % festzustellen (2022: 446, 2021: 364).

Die Gesamtzahl der verunglückten „zu Fuß Gehenden“ erhöhte sich im vergangenen Jahr um 21,5 % (2022: 435, 2021: 358). [Saarland: Vergleich 2022 zu 2019: - 16,3 %].

Trotz der deutlichen Anstiege im vergangenen Jahr zeigen die Langzeitbetrachtungen der VU und VUP mit „zu Fuß Gehenden“ und der Gesamtzahlen verunglückter „zu Fuß Gehender“, dass die 1-Jahres-Werte unter den Durchschnittswerten liegen.





Auf saarländischen Straßen verstarben im vergangenen Jahr sieben Menschen als „zu Fuß Gehende“ bei Verkehrsunfällen. Dies ist gegenüber dem Jahr 2021 mit fünf Getöteten ein Anstieg um 40,0 %. Bundesweit wird mit einem Anstieg um annähernd 12,0 %<sup>1</sup> auf etwa 375 Getötete gerechnet.

Wie bereits unter den Analyseergebnissen zur „Generation 65+“ (Seite 48) aufgeführt, erlitten fünf Angehörige aus dieser Altersgruppe als „zu Fuß Gehende“ tödliche Verletzungen nach Zusammenstößen mit Fahrzeugen.

Ein „zu Fuß Gehender“ verstarb bei einem Verkehrsunfall in der Nacht, als er auf der Fahrbahn gehend von einem unbekanntem Fahrzeug erfasst

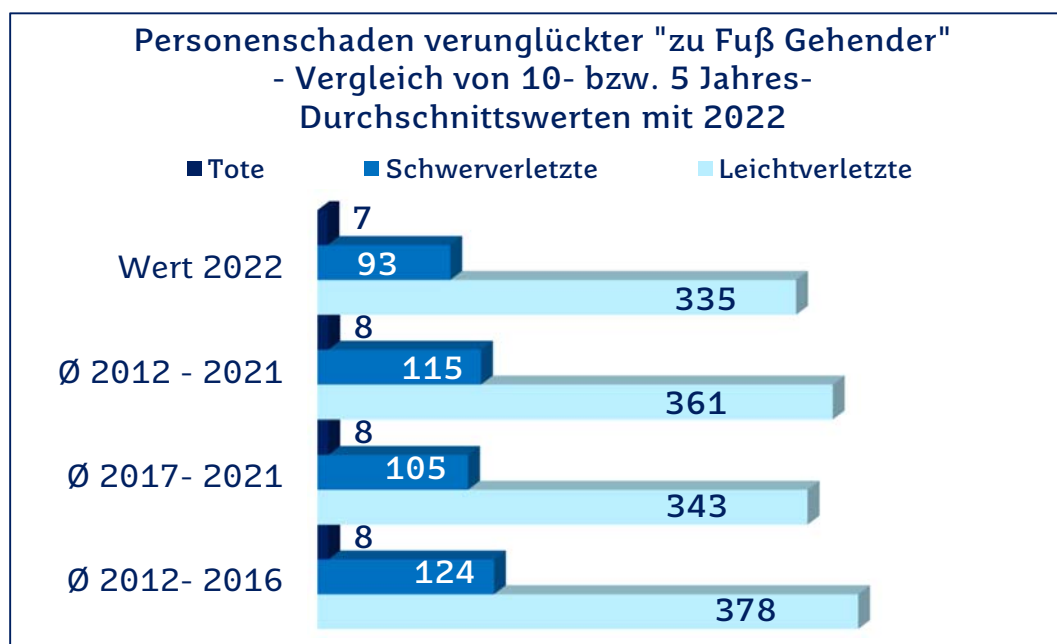
wurde. Die fahrzeugführende Person flüchtete im Anschluss von der Unfallstelle.

Ein weiterer zu Fuß Gehender erlitt tödliche Verletzungen, als er bei Dunkelheit beim Überqueren der Autobahn von einem PKW erfasst wurde.

Im Saarland wurden im vergangenen Jahr 93 „zu Fuß Gehende“ bei Verkehrsunfällen schwer verletzt, dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2021 mit 81 Schwerverletzten einen Anstieg um 14,8 %.

Im Bereich der Leichtverletzten ist ebenfalls ein Anstieg festzustellen. Im Jahr 2022 erlitten 335 Menschen leichte Verletzungen als „zu Fuß Gehende“, dies bedeutet gegenüber 272 Leichtverletzten aus dem Jahr 2021 einen Anstieg um 23,2 %.

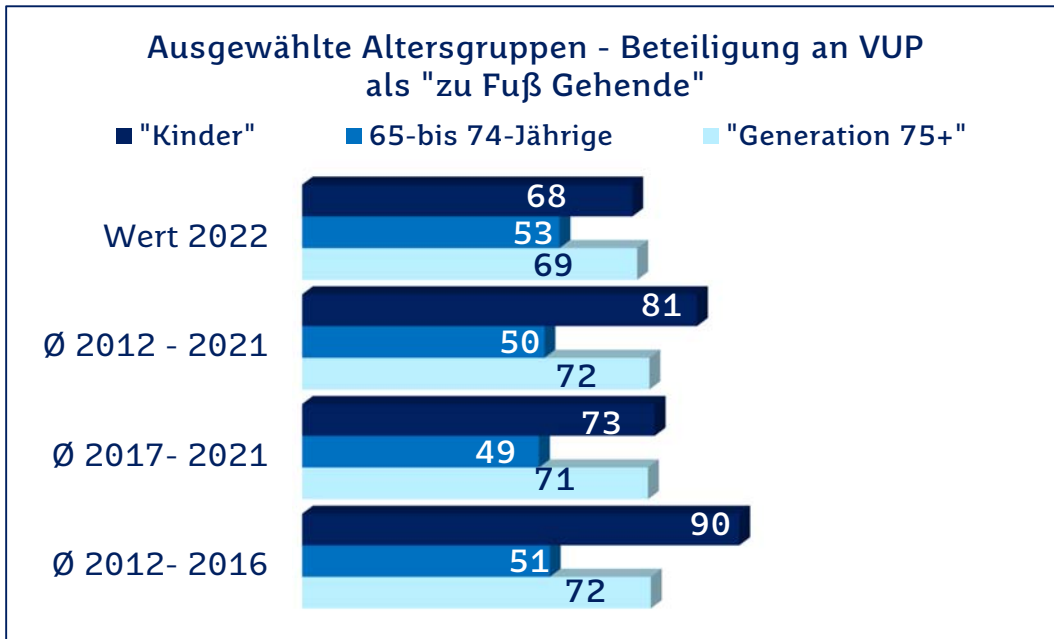
Trotz der beschriebenen Steigerungen bei den Personenschäden zeigt die nachfolgende Langzeitbetrachtung, dass die 1-Jahres-Werte unter allen Durchschnittswerten liegen.



Eine Langzeitanalyse von VUP mit „zu Fuß Gehenden“ unter Beteiligung von „Kindern“, von Angehörigen der Altersgruppe der 65-bis 74-Jährigen und der „Generation 75+“ zeigt:

- Bei den Altersgruppen der „Kinder“ und der „Generation 75+“ liegen der 1-Jahres-Wert unter allen Durchschnittswerten.
- Im Bereich der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen liegt der 1-Jahres-Wert über allen Durchschnittswerten

- Alle Werte der „Generation 75+“ liegen über den Werten der „Generation 65+“
- Die Werte der Altersgruppe der „Kinder“ liegen - mit Ausnahme des 1-Jahres-Wertes der „Generation 75+“ – über allen Werten der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen und der „Generation 75+“.
- Die Werte der 65- bis 74-Jährigen liegen teilweise deutlich hinter den beiden anderen Altersgruppen.



## Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2022

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 Berechnungsmodell<sup>10</sup> (BASt-Sätze aus 2020, veröffentlicht November 2021) ergeben sich für das Saarland im Jahr 2022 folgende Unfallkosten (die Gesamtkosten aus dem Jahr 2021 wurden an die aktualisierten Kostensätze angepasst):

### Personenschadenskosten je verunglückter Person

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
Getötete	30	1.219.396	36.581.880
Schwerverletzte (SV)	639	119.788	76.544.532
Leichtverletzte (LV)	3.625	5.391	19.542.375
		<b>2022</b>	<b>132.668.787</b>
		<b>2021</b>	<b>137.185.953</b>

### Sachschadenskosten je Unfall

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
VU mit Getöteten	28	44.504	1.246.112
VU mit SV	578	21.642	12.509.076
VU mit LV	2.891	13.908	40.208.028
VU schwerer Sachschaden	1.244	22.422	27.892.968
sonstige Alkohol-VU	254	7.344	1.865.376
VU leichter Sachschaden	26.336	7.344	193.411.584
		<b>2022</b>	<b>277.133.144</b>
		<b>2021</b>	<b>267.898.184</b>

### Gesamtunfallkosten

	<b>2022</b>	<b>409.801.931</b>
	<b>2021</b>	<b>405.084.137</b>

Orientiert an den von der BASt aktualisierten Kostensätzen lässt sich der volkswirtschaftliche Schaden durch das polizeilich registrierte Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2022 auf 409,8 Mio. EUR beziffern.



## Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen

Am 1. Januar 2022 waren im Saarland bei einem Bevölkerungsstand von 982.348 Menschen 776.694<sup>5</sup> Kraftfahrzeuge, davon 648.268<sup>5</sup> PKW, zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Durch die veränderten Bevölkerungsgrößen und geänderten Fahrzeugbestände bedingt, liegen die Motorisierungsraten von 791<sup>5</sup> Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohner für das Saarland und 716<sup>4</sup> für Deutschland über den Werten der Vorjahre. Die PKW-Dichte im Saarland übersteigt mit 660<sup>5</sup> PKW pro 1.000 Einwohner deutlich den bundesdeutschen Durchschnittswert von 583<sup>4</sup>. Als zweithäufigste Fahrzeugart sind im Saarland 64.144<sup>5</sup> Krafträder zugelassen.

### Einwohnerzahlen und Kfz-Bestand/-Dichte im SAARLAND nach Landkreisen und Vergleich mit BUND (Stand: 1. Januar 2022)

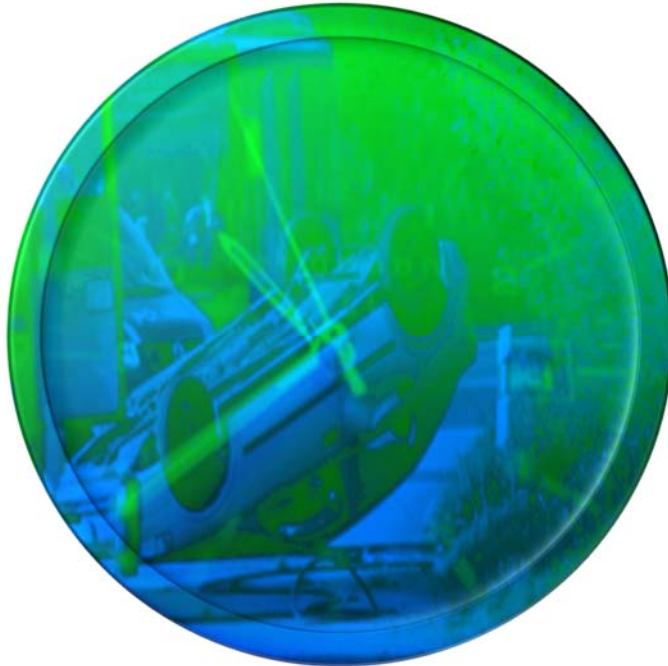
	Ein- wohner	zugelas- sene Kraft- fahrzeuge	Kfz./1000 Einwoh- ner	Überört- liche Straßen in km	Kfz./ km Straße
BUND	83.237.124	59.635.446	716	229.721 <sup>7</sup>	260
SAARLAND	982.348	776.694	791	2.048 <sup>7</sup>	379
<b>Saarland intern <sup>8</sup></b>					
Regionalver- band SB	327.284	228.346	698		
Merzig-Wadern	103.426	89.695	867		
Neunkirchen	130.847	103.608	792		
Saarlouis	193.661	160.109	827		
Saarpfalz-Kreis	140.960	117.845	836		
St. Wendel	86.170	77.091	895		

Das Saarland weist zum 1. Januar 2022 ein überörtliches Straßennetz von insgesamt 2.048<sup>7</sup> km aus. Dieses besteht aus 240 Kilometer Bundesautobahnen und 1.808 Kilometer Bundes- und Landesstraßen.

Mit rund 93 Bundesautobahnkilometern auf 1.000 km<sup>2</sup> Fläche hat das Saarland nach den Stadtstaaten Bremen und Hamburg das dichteste Autobahnnetz im Vergleich aller Bundesländer. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 37 Bundesautobahnkilometern auf 1.000 km<sup>2</sup> Fläche<sup>9</sup>.

Auch die Kennzahl „Kraftfahrzeuge pro km Straße“ lässt im Saarland eine gegenüber dem Bundesdurchschnitt überdurchschnittliche Fahrzeugdichte erkennen. Auf einen Kilometer des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen: insgesamt 2.048<sup>7</sup> km) entfallen im Saarland 379<sup>5</sup> Kraftfahrzeuge – bundesweit dagegen nur 260<sup>4</sup>.

## Unfalluhr für das Saarland



- Ø jeden Tag ereigneten sich 86 Verkehrsunfälle
- Ø jeden Tag ereigneten sich 10 Verkehrsunfälle mit Verletzten
- Ø jeden Tag wurden 12 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt
  - Ø jeden Tag wurde ein Kind verletzt
  - Ø jeden Tag wurden zwei „Junge Fahrer“ verletzt
- Ø jeden Tag wurde ein Angehöriger der „Generation 65+“ verletzt
  - Ø jeden Tag wurde ein „zu Fuß Gehender“ verletzt
  - Ø jeden Tag wurden zwei „Fahrrad Nutzende“ verletzt
  - Ø jeden Tag wurden zwei „Kraftrad Nutzende“ verletzt
- Ø alle 12 Tage wurde ein Mensch getötet

<b>Endnoten</b>
-----------------

- 1 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Dez. 2022: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und  
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2022 –
- 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 KBA – Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern  
nach Zulassungsbezirken – 01. Januar 2022
- 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 31.12.2021 nach Ge-  
schlecht, Einwohner je km<sup>2</sup> und Anteil an der Gesamtbevölkerung  
(Basis Zensus 2011) – Statistisches Amt des Saarlandes
- 9 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 11111-0001 und  
46271-0004
- 10 Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in  
Deutschland – BASt, November 2021
- 11 Die Langzeitbetrachtungen (5- und 10-Jahres-Zeitraum) umfassen  
die
  - polizeilich registrierten VU und VUP,
  - Verunglückten, Getöteten, Schwer – und Leichtverletzten,
  - „Schweren Folgen“ bei VUP,
  - polizeilich registrierten VU und VUP auf Bundesautobahnen  
(BAB),
  - Verunglückten und „schweren Folgen“ auf BAB,

- Alkoholunfälle und Alkoholunfälle mit Personenschaden,
- Verunglückten bei Alkoholunfällen,
- verunglückten „Kinder“,
- verunglückten „Kinder“ in ausgewählten Beteiligungsarten,
- verunglückten „Junge Fahrer“,
- verunglückten „Junge Fahrer“ in ausgewählten Beteiligungsarten
- Verunglückten der „Generation 65+“ und „Generation 75+“,
- VU, VUP und Verunglückten mit Beteiligung von „Krafträdern“,
- verunglückten „Kraftrad-Nutzenden“,
- VU und VUP mit Beteiligung „Fahrrad Nutzender“,
- Verunglückten bei VUP mit „Fahrrad Nutzenden“,
- Schwere des Personenschadens verunglückter „Fahrrad Nutzender“,
- VU und VUP mit Beteiligung „zu Fuß Gehender“,
- verunglückten „zu Fuß Gehenden“,
- Schwere des Personenschadens verunglückter „zu Fuß Gehender“ und
- VUP mit „zu Fuß Gehenden“ – Beteiligung ausgewählter Altersgruppen

12 Unter dem Oberbegriff „Kraftrad“ sind nachfolgende 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, Mopick, 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)

- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechen. Es sind Kraftfahrzeuge mit einem elektrischen Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h
- 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

<b>Abkürzungen/Erläuterungen</b>
----------------------------------

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)
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BAB	Bundesautobahnen
PVS	Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik
StVG	Straßenverkehrsgesetz
eKFV	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

**Impressum**

**Landespolizeipräsidium Saarland**

LPP 10 Zentrale Aufgaben

Ansprechpartner:

PHK Berthold Kreuser  
Telefon (0681) 962-1030

PK Oliver Naumann  
Telefon (0681) 962-1033

Mainzer Straße 134 – 136  
66121 Saarbrücken

E-Mail: [lpp10@polizei.slpol.de](mailto:lpp10@polizei.slpol.de)

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

Quelle: Polizeiliche Dateien