



Polizeiliche  
Verkehrsunfall-  
Statistik  
2023  
SAARLAND



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2023 in Kürze Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre).....	4
Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland.....	13
Getötete bei Verkehrsunfällen .....	17
Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen .....	20
Verkehrsunfälle mit schweren Folgen .....	21
Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen.....	23
Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen.....	24
Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP) .....	27
Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden .....	29
Gesamtzahl der VUP .....	29
VUP innerhalb geschlossener Ortschaften .....	30
VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB) .....	31
VUP auf BAB im Saarland .....	32
Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss.....	33
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“ .....	59
Unfallrisiko „Rad Fahrende“ .....	61
Unfallrisiko „Pedelec“ .....	65
Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“ .....	69
Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2023.....	73
Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen.....	74
Unfalluhr für das Saarland.....	75
Endnoten .....	76
Abkürzungen/Erläuterungen.....	79
Impressum.....	80

## Vorwort

Die diesjährige Verkehrsunfallstatistik 2023 wird erstmalig mit einem neuen Auswerteprogramm durchgeführt, welches am 01.02.2024 in den Wirkbetrieb ging. Daraus ergibt sich teilweise ein verändertes Design in der Verkehrsunfallstatistik zum Design der Vorjahre.

Nach Beendigung der Covid-19-Pandemie hat sich im Jahr 2023 bundesweit das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsunfallzahlen auf die Jahre vor der Pandemie eingependelt.

Die Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik für das Saarland zeigt, dass das Unfallgeschehen des Jahres 2023 in Teilbereichen stärker ausgeprägt ist als das Unfallgeschehen des Jahres 2022. Im Ergebnis der Unfallauswertung wird auch deutlich, dass das „Vor-Pandemie-Niveau“ in vielen Bereichen wieder erreicht wurde.

Um den 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 und
- der Rahmendaten zu Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss und
- der besonderen Risikogruppen

neben den Gesamtzahlen der Jahre 2023 und 2022 auch in Einzelfällen das Jahr 2019 („Vor-Pandemie-Niveau“) mit aufgenommen.

Die Kernaussagen in der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik 2023 in Kürze und die angegebenen prozentualen Veränderungen sind analog zu den Vorjahren auf den Jahresvergleich 2023 zu 2022 bezogen.

**Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2023 in Kürze**  
**Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)**

❖ **Anstieg bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) - Seite 13**

polizeilich registrierte VU

<b>2023:</b>	<b>33.107</b>	=	5,6 %	BUND:	5,0 % <sup>1</sup>
2022:	31.331				
2021:	30.317				

Durchschnitt 2013-2022:	32.944
Durchschnitt 2013-2017:	32.881
Durchschnitt 2018-2022:	32.865

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

polizeilich registrierte VUP

<b>2023:</b>	<b>3.458</b>	=	- 1,1 %	BUND:	2,0 % <sup>1</sup>
2022:	3.496				
2021:	3.283				

Durchschnitt 2013-2022:	3.857
Durchschnitt 2013-2017:	4.093
Durchschnitt 2018-2022:	3.621

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

Verunglückte bei VUP

<b>2023:</b>	<b>4.339</b>	=	1,0 %	BUND:	2,0 % <sup>1</sup>
2022:	4.294				
2021:	4.190				

Durchschnitt 2013-2022:	4.972
Durchschnitt 2013-2017:	5.327
Durchschnitt 2018-2022:	4.618

Häufigkeitszahl Verunglückte (Verunglückte pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland</b>	<b>2023:</b> 433 <sup>3</sup>	2022: 437	2021: 426
<b>Bund</b>	<b>2023:</b> 434 <sup>4,2</sup>	2022: 437	2021: 392

❖ **Anstieg bei der Gesamtzahl der Getöteten - Seite 17**

bei VUP getötete Personen

<b>2023:</b>	<b>34</b>	=	13,3 %	BUND:	- 1,0 % <sup>1</sup>
2022:	30				
2021:	29				
Durchschnitt 2013-2022:	32				
Durchschnitt 2013-2017:	35				
Durchschnitt 2018-2022:	31				

Häufigkeitszahl Getötete (Verkehrstote pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2023:</b>	<b>3,4<sup>3</sup></b>	2022:	3,1	2021:	2,9
Bund	2023: 3,3 <sup>1,2</sup>	2022:	3,4	2021:	3,1

❖ **Weniger Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen - Seite 20**

Schwerverletzte bei VUP

<b>2023:</b>	<b>635</b>	=	- 0,6 %	BUND:	4,7 % <sup>1</sup>
2022:	639				
2021:	694				

Durchschnitt 2013-2022:	703
Durchschnitt 2013-2017:	713
Durchschnitt 2018-2022:	693

Häufigkeitszahl Schwerverletzte (Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2023:</b>	<b>64,0<sup>3</sup></b>	2022:	65,0	2021:	70,5
Bund	2023: 68,4 <sup>1,2</sup>	2022:	69,4	2021:	65,5

❖ **Unveränderte Anzahl der schweren Folgen bei VUP - Seite 21**

Schwere Folgen bei VUP

<b>2023:</b>	<b>669</b>	=	0,0 %	BUND:	2,0 % <sup>1</sup>
2022:	669				
2021:	723				

Durchschnitt 2013-2022:	735
Durchschnitt 2013-2017:	749
Durchschnitt 2018-2022:	721

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

<b>Saarland 2023:</b>	<b>67,4<sup>3</sup></b>	2022:	68,1	2021:	73,5
Bund	2023: 74,1 <sup>1,2</sup>	2022:	72,8	2021:	69,4

❖ Anstieg bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten - Seite 23

Leichtverletzte bei VUP

<b>2023:</b>	<b>3.670</b>	=	1,2 %	BUND:	2,0 % <sup>1</sup>
2022:	3.625				
2021:	3.467				

Durchschnitt 2013-2022:	4.049
Durchschnitt 2013-2017:	4.430
Durchschnitt 2018-2022:	3.668

Häufigkeitszahl Leichtverletzte (Leichtverletzte pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland 2023:</b>	<b>369<sup>3</sup></b>	2022:	352	2021:	348
<b>Bund</b>	<b>2023: 367<sup>1,2</sup></b>	2022:	322	2021:	324

❖ Anstieg bei der Gesamtzahl der VU - Anstieg bei den VUP auf den Bundesautobahnen (BAB) – Seite 24

Polizeilich registrierte VU

<b>2023:</b>	<b>2.273</b>	=	9,2 %
2022:	2.081		
2021:	2.112		

Durchschnitt 2013-2022:	2.552
Durchschnitt 2013-2017:	2.763
Durchschnitt 2018-2022:	2.340

Polizeilich registrierte VUP

<b>2023:</b>	<b>282</b>	=	7,2 %	BUND:	7,0 % <sup>1</sup>
2022:	263				
2021:	285				

Durchschnitt 2013-2022:	324
Durchschnitt 2013-2017:	361
Durchschnitt 2018-2022:	287

❖ Weniger Getötete, mehr Schwer- und Leichtverletzte bei VUP auf den BAB - Seite 25

Getötete bei BAB-VUP

<b>2023:</b>	<b>0</b>	=	- 100,0 %	BUND:	- 9,0 % <sup>1</sup>
2022:	6				
2021:	3				

Durchschnitt 2013-2022:	3
Durchschnitt 2013-2017:	3
Durchschnitt 2018-2022:	4

Schwerverletzte bei BAB-VUP

<b>2023:</b>	<b>51</b>	=	8,5 %
2022:	47		
2021:	64		

Durchschnitt 2013-2022:	65
Durchschnitt 2013-2017:	62
Durchschnitt 2018-2022:	66

Leichtverletzte bei BAB-VUP

<b>2023:</b>	<b>352</b>	=	7,6 %
2022:	327		
2021:	352		

Durchschnitt 2013-2022:	395
Durchschnitt 2013-2017:	427
Durchschnitt 2018-2022:	363

- ❖ Anteil der Altersgruppe „Junge Fahrer“ als Verursachende von VUP blieb nahezu unverändert - Seite 27

Der Anteil der Risikogruppe „Junge Fahrer“ bei der Verursachung von VUP blieb im Jahr 2023 nahezu gleich wie im Jahr 2022.

- ❖ Hauptunfallursachen bei Gesamtzahl der VUP unverändert - Seite 29

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

- ❖ Veränderung der Hauptunfallursache bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft - Seite 30

Hauptunfallursache bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft ist „Vorfahrt/Vorrang“, gefolgt von der Unfallursache „Abstand“.

- ❖ Keine Veränderung bei der Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB) - Seite 31

„Geschwindigkeit“ ist die Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB).

- ❖ **Dominierende Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ bei VUP auf den BAB – Seite 32**

Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bleibt Hauptunfallursache bei VUP auf den saarländischen Bundesautobahnen.

- ❖ **Weniger Alkoholunfälle – weniger VUP und weniger Verunglückte – Seite 33**

VU mit Ursache Alkohol

<b>2023:</b>	<b>720</b>	=	- 4,9 %
2022:	757		
2021:	591		

Durchschnitt 2013-2022:	701
Durchschnitt 2013-2017:	723
Durchschnitt 2018-2022:	679

VUP mit Ursache Alkohol

<b>2023:</b>	<b>238</b>	=	- 14,4 %	BUND:	- 8,0 <sup>1</sup> %
2022:	278				
2021:	204				

Durchschnitt 2013-2022:	244
Durchschnitt 2013-2017:	249
Durchschnitt 2018-2022:	239

Verunglückte bei Alkohol-VUP

<b>2023:</b>	<b>286</b>	=	- 14,9 %
2022:	336		
2021:	271		

Durchschnitt 2013-2022:	312
Durchschnitt 2013-2017:	329
Durchschnitt 2018-2022:	294

- ❖ **„Kinder“ – Mehr verunglückte Kinder insgesamt – Seite 40**

Verunglückte Kinder

<b>2023:</b>	<b>300</b>	=	22,4 %
2022:	245		
2021:	281		

Schwer verletzte Kinder

<b>2023:</b>	<b>37</b>	=	2,8 %
2022:	36		
2021:	42		



Leicht verletzte Kinder

<b>2023:</b>	<b>263</b>	=	25,8 %
2022:	209		
2021:	238		

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

Getötete „Junge Fahrer“

<b>2023:</b>	<b>3</b>	=	- 50,0 %
2022:	6		
2021:	2		

Schwer verletzte „Junge Fahrer“

<b>2023:</b>	<b>79</b>	=	- 1,3 %
2022:	80		
2021:	88		

Leicht verletzte „Junge Fahrer“

<b>2023:</b>	<b>563</b>	=	- 4,9 %
2022:	592		
2021:	626		

❖ „Generation 65+“ – Weniger Getötete und Schwerverletzte - mehr  
Leichtverletzte - Seite 47

Getötete Seniorinnen und Senioren

<b>2023:</b>	<b>9</b>	=	- 10,0 %
2022:	10		
2021:	9		

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2023:</b>	<b>116</b>	=	- 6,5 %
2022:	124		
2021:	122		

Leicht verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2023:</b>	<b>459</b>	=	11,1 %
2022:	413		
2021:	392		

- ❖ „Generation 75+“ – Gleichbleibende Anzahl der Getöteten, weniger Schwer- und mehr Leichtverletzte - Seite 51

Getötete Seniorinnen und Senioren

<b>2023:</b>	<b>6</b>	=	0,0 %
2022:	6		
2021:	5		

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2023:</b>	<b>50</b>	=	- 12,3 %
2022:	57		
2021:	52		

Leicht verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2023:</b>	<b>175</b>	=	6,7 %
2022:	164		
2021:	155		

- ❖ „Kraftrad“ – Keine Veränderung bei den Getöteten, weniger Schwer- und Leichtverletzte - Seite 55

Getötete „Kraftrad“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>11</b>	=	0,0 %
2022:	11		
2021:	11		

Schwer verletzte „Kraftrad“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>137</b>	=	- 4,9%
2022:	144		
2021:	153		

Leicht verletzte „Kraftrad“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>443</b>	=	- 11,2 %
2022:	499		
2021:	365		

- davon „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzende – Mehr Getötete, weniger Schwer- und Leichtverletzte - Seite 59

Getötete „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>2</b>	=	100,0 %
2022:	1		
2021:	0		

Schwer verletzte „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>11</b>	=	- 15,4 %
2022:	13		
2021:	10		

Leicht verletzte „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>75</b>	=	- 1,3 %
2022:	76		
2021:	39		

- ❖ „Fahrrad“ – Deutlicher Anstieg bei den Getöteten, weniger Schwer- und Leichtverletzte - Seite 61

Getötete „Rad Fahrende“

<b>2023:</b>	<b>5</b>	=	400 %
2022:	1		
2021:	1		

Schwer verletzte „Rad Fahrende“

<b>2023:</b>	<b>127</b>	=	- 13,6 %
2022:	147		
2021:	136		

Leicht verletzte „Rad Fahrende“

<b>2023:</b>	<b>474</b>	=	- 15,5 %
2022:	561		
2021:	456		

- davon „Pedelec“-Nutzende – weniger Getötete, weniger Schwer- und Leichtverletzte - Seite 65

Getötete „Pedelec“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>0</b>	=	- 100 %
2022:	1		
2021:	1		

Schwer verletzte „Pedelec“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>26</b>	=	- 44,7 %
2022:	47		
2021:	42		

Leicht verletzte „Pedelec“-Nutzende

<b>2023:</b>	<b>94</b>	=	- 8,7 %
2022:	103		
2021:	92		

- ❖ „Zu Fuß Gehende“ – Anzahl der Getöteten unverändert, weniger Schwer- und mehr Leichtverletzte - Seite 69

Getötete „zu Fuß Gehende“

<b>2023:</b>	<b>7</b>	=	± 0,0 %	BUND:	- 16,0 %
2022:	7				
2021:	5				

Schwer verletzte „zu Fuß Gehende“

<b>2023:</b>	<b>92</b>	=	- 1,1 %
2022:	93		
2021:	81		

Leicht verletzte „zu Fuß Gehende“

<b>2023:</b>	<b>347</b>	=	3,6 %
2022:	335		
2021:	272		

- ❖ Hohe volkswirtschaftliche Schäden durch Verkehrsunfälle – Seite 73

<b>2023:</b>	<b>452,6 Millionen Euro<sup>10</sup></b>
2022:	409,8 Millionen Euro <sup>10</sup>
2021:	405,1 Millionen Euro <sup>10</sup>

- ❖ Motorisierungsrate Saarland – Bund - Seite 74

<u>Saarland:</u>	Bevölkerung am 1.1.2023:	0,993 Millionen <sup>3</sup>
	Kfz-Bestand am 1.1.2023:	0,781 Millionen <sup>5</sup>

<u>Deutschland:</u>	Bevölkerung am 1.1.2023:	84,359 Millionen <sup>2</sup>
	Kfz-Bestand am 1.1.2023:	60,133 Millionen <sup>4</sup>

Motorisierungsrate (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)

Saarland	<b>2023: 847</b>	2022: 791	2021: 785
Bund	<b>2023: 713</b>	2022: 716	2021: 710

**Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland**

		2023	2022	Diffe- renz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	33.107	31.331	1.776	5,7
	MIT NUR SACHSCHADEN	29.649	27.835	1.814	6,5
	MIT PERSONENSCHADEN	3.458	3.496	-38	-1,1
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	4.339	4.294	45	1,0
	GETÖTETE	34	30	4	13,3
	SCHWERVERLETZTE	635	639	-4	-0,6
	LEICHTVERLETZTE	3.670	3.625	45	1,2
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	7.898	7.630	268	3,5

Insgesamt ereigneten sich auf den Straßen des Saarlandes im abgelaufenen Jahr 33.107 Verkehrsunfälle. Dieser Anstieg gegenüber dem Jahr 2022 bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle steigt mit 5,7 % etwas mehr als der Bundestrend mit einem erwarteten Anstieg um 5,0 %<sup>1</sup>. Im Jahr 2019 („Vor-Pandemie-Niveau“) ereigneten sich 35.485 Unfälle.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) ist im Saarland im Jahr 2023 um 1,1 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen [Saarland Vergleich 2023 zu 2019: - 9,9 %]. Bundesweit wird ein Anstieg von 2,0 %<sup>1</sup> erwartet.

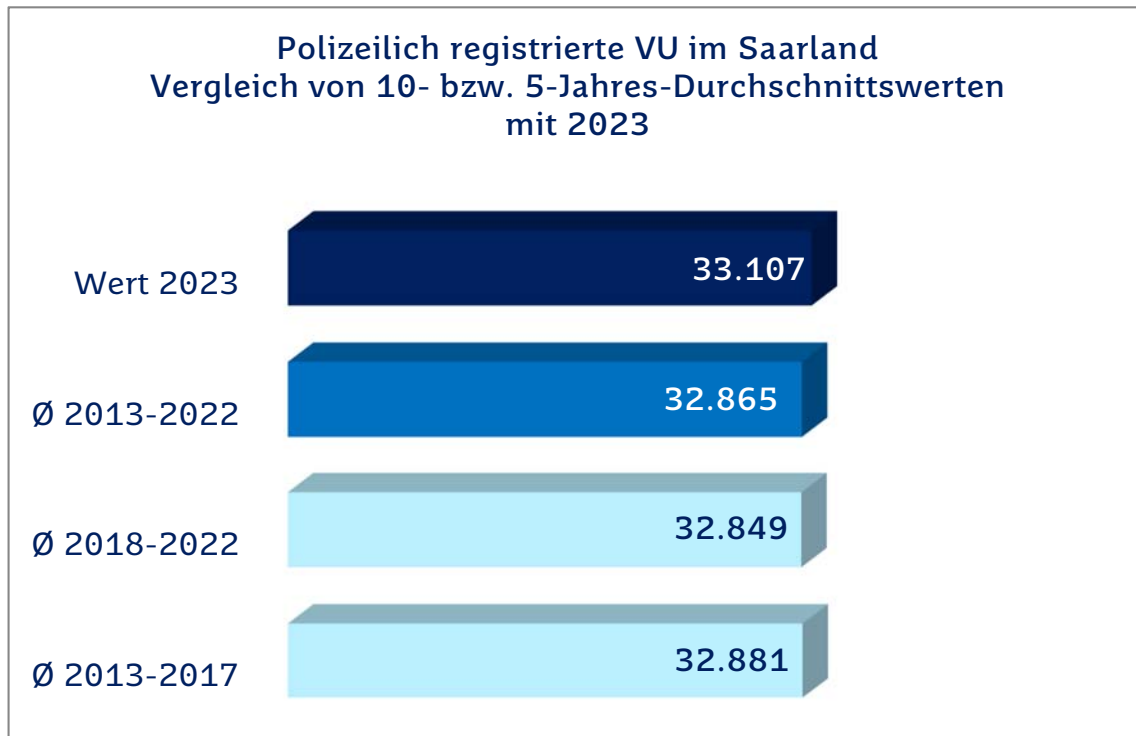
Die Gesamtzahl der Verunglückten stieg im Saarland im Jahr 2023 gegenüber dem Jahr 2022 um 1,0 % (2019: 4.875). Für das Bundesgebiet wird ein Anstieg von 2,0 %<sup>1</sup> prognostiziert

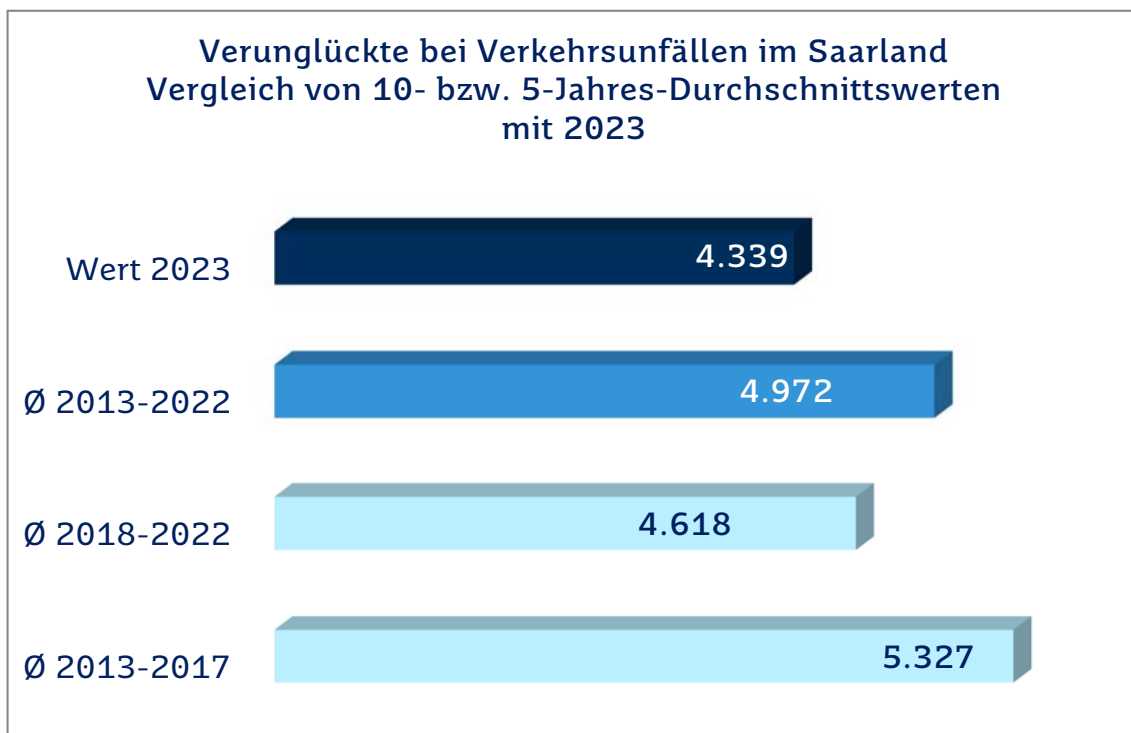
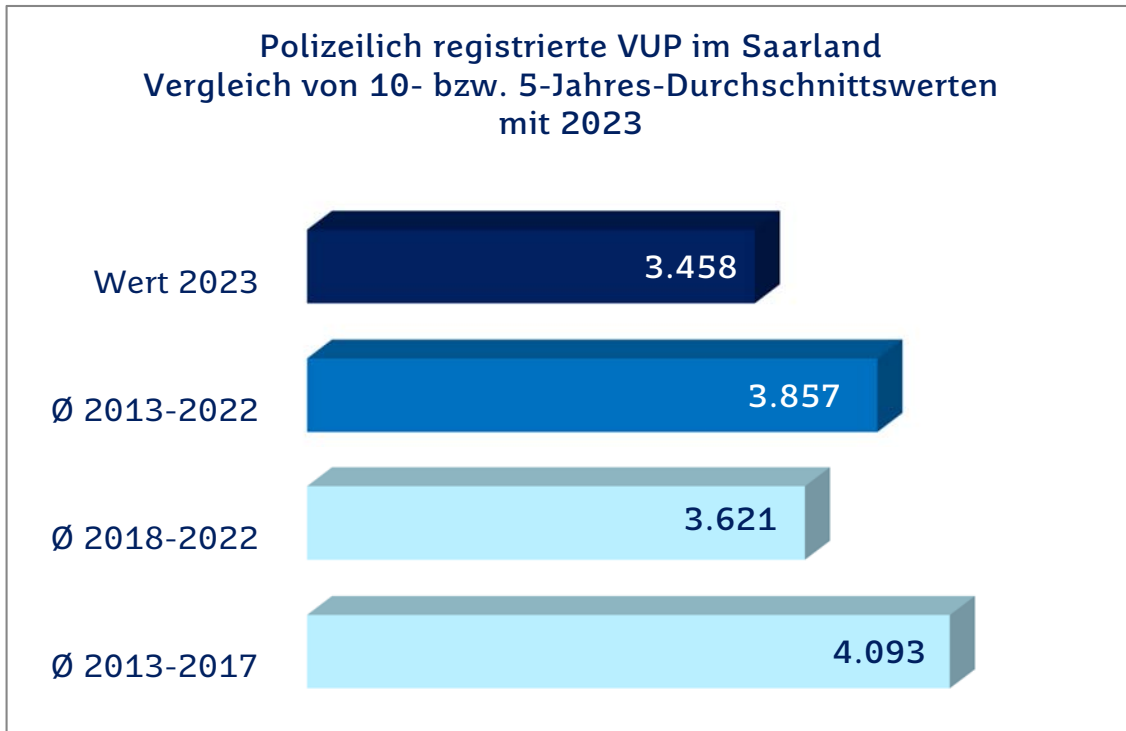
Bei der Gesamtzahl der Getöteten wird für das Bundesgebiet ein Rückgang von 1,0 % erwartet, dagegen stieg im Saarland die Gesamtzahl der bei einem Verkehrsunfall getöteten Menschen von 30 Getöteten im Jahr 2022 auf 34 Getötete im Jahr 2023. Dies entspricht einem Anstieg um 13,3 %.

Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten ist ein Rückgang um 0,6 % festzustellen, bundesweit wird ebenfalls ein leichter Rückgang<sup>1</sup> vorhergesagt. Die Gesamtzahl der Leichtverletzten stieg im Saarland um 1,2 %. Für Deutschland wird ein leichter Anstieg erwartet.

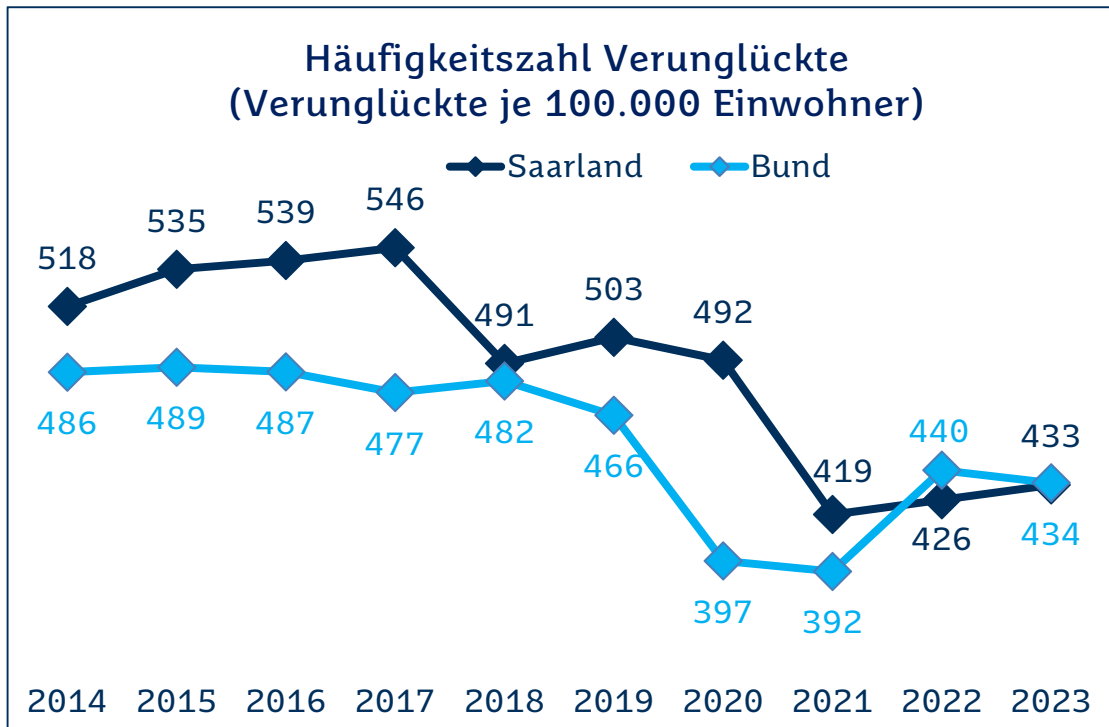
Die PVS 2023 enthält Langzeitbetrachtungen<sup>12</sup>, um die kontinuierliche Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens, etwa bestimmter Risikogruppen und Verkehrsbeteiligungsarten, abzubilden.

Die nachfolgenden Langzeitbetrachtungen zu den Gesamtzahlen der VUP und der Verunglückten zeigen, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2013 – 2022 und den 5-Jahres-Durchschnittswerten 2013 – 2017 und 2018 – 2022 liegt. Die Gesamtzahlen der VU liegt leicht über den Durchschnittswerten.





Die Häufigkeitszahl „Verunglückte“ (Getötete und Verletzte je 100.000 Einwohner) stieg im Saarland von 426 im Jahr 2022 auf 433<sup>3</sup> im Jahr 2023. Die Häufigkeitszahl für das Bundesgebiet ging im gleichen Zeitraum von 440 auf 434<sup>1,2</sup> zurück. Die nachfolgende Tabellendarstellung zeigt, dass im abgelaufenen Jahr die Differenz zwischen der „saarländischen“ Häufigkeitszahl und der Häufigkeitszahl des Bundes nahezu identisch ist.





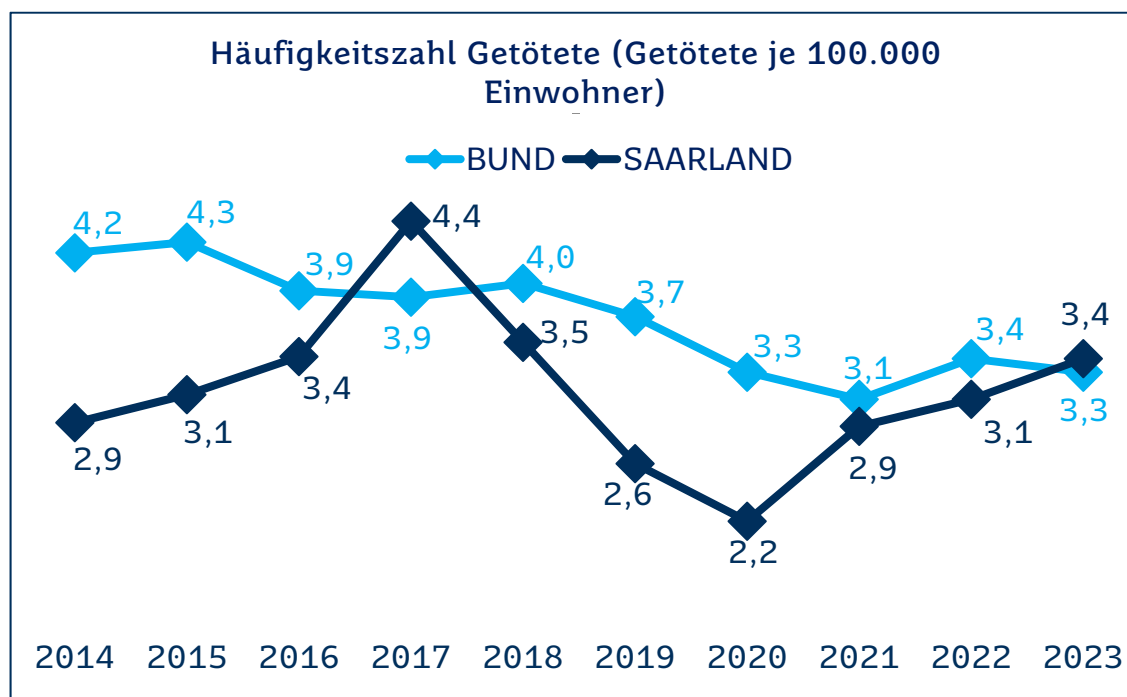
## Getötete bei Verkehrsunfällen

Bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr wurden im Jahr 2023 im Saarland 34 Menschen getötet.

Die Zahl der Getöteten stieg im Jahr 2023 gegenüber 2022 um 4 Getötete an. Die Anzahl liegt somit wieder im Bereich der Jahre vor Corona.

Die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland wird im abgelaufenen Jahr leicht auf etwa 2.800 Getötete zurückgehen.

Die Darstellung der Häufigkeitszahl „Getötete“ zeigt, dass im Saarland im abgelaufenen Jahr mit 3,4 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner<sup>3</sup> annähernd auf dem bundesweiten Niveau von 3,3<sup>1,2</sup> liegt.



Die nachfolgende Tabelle „Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung“ weist im Bereich der Verkehrsbeteiligungsart „Krafttrad-Nutzende“ (ohne Elektrokleinstfahrzeuge) im Jahr 2023 mit neun Getöteten den höchsten Wert aus. Eine Auswertung der Verkehrsunfälle findet sich auf Seite 55.

Ein deutlicher Anstieg bei der Gesamtzahl der Getöteten ist innerhalb der Risikogruppe der „Rad-Fahrenden“ zu erkennen. Wurden im Jahr 2022 ein Rad-Fahrender getötet, verloren im vergangenen Jahr fünf „Rad-Fahrende“ („Pedelec“-Nutzender) bei einem Verkehrsunfall sein Leben.

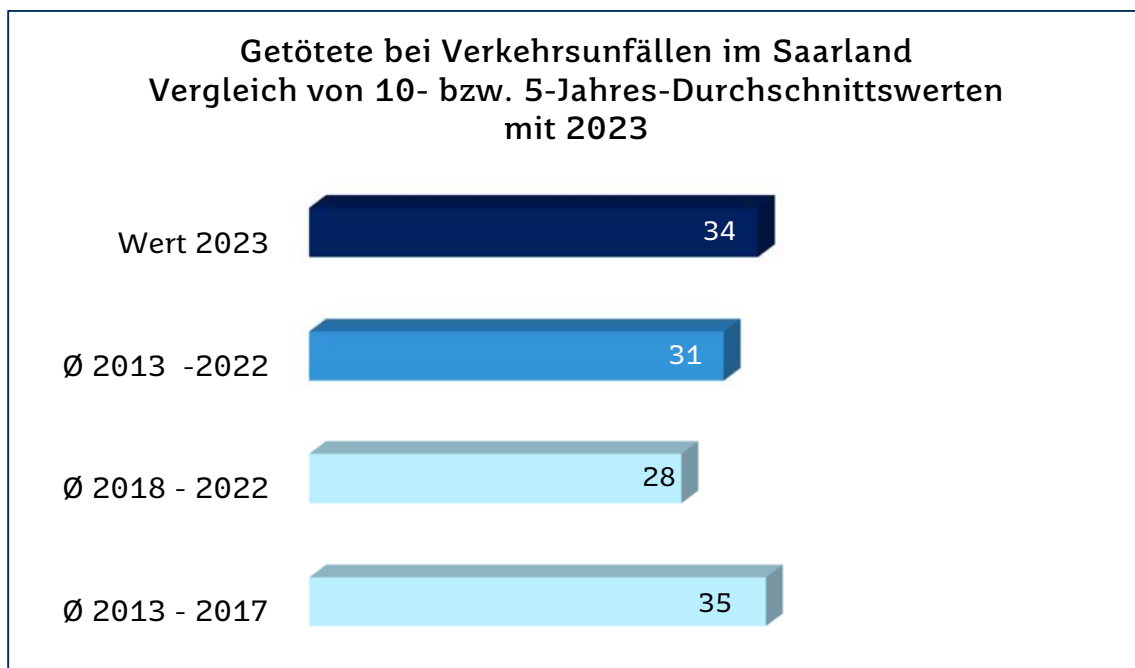
Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pkw	12	12	6	7	6	8
Lkw				2	1	
KOM						
Krafttrad-Nutzende	5	2	3	11	11	9
Zu Fuß Gehende	12	5	5	5	7	7
Insassen	3	4		3	4	2
Rad-Fahrende	3	2	7	1	1	5
Sonstige		1	1			3
<b>Summe</b>	<b>35</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>34</b>

Acht Verkehrsteilnehmende verloren als „PKW-Nutzende“ ihr Leben bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum.

Zwei Mitfahrende von PKW (in der Tabelle als „Insassen“ bezeichnet) starben bei Verkehrsunfällen.

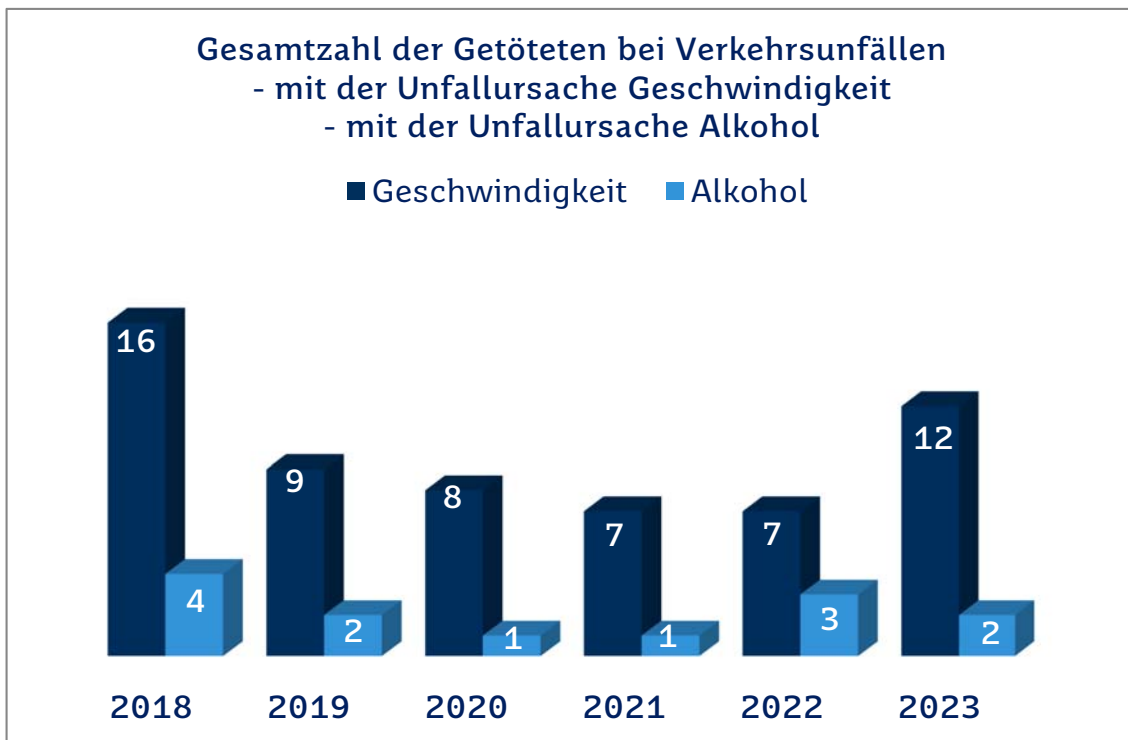
Sieben „zu Fuß Gehende“ erlitten im abgelaufenen Jahr tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen im Saarland. Damit blieb die Gesamtzahl in den letzten beiden Jahren unverändert.

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



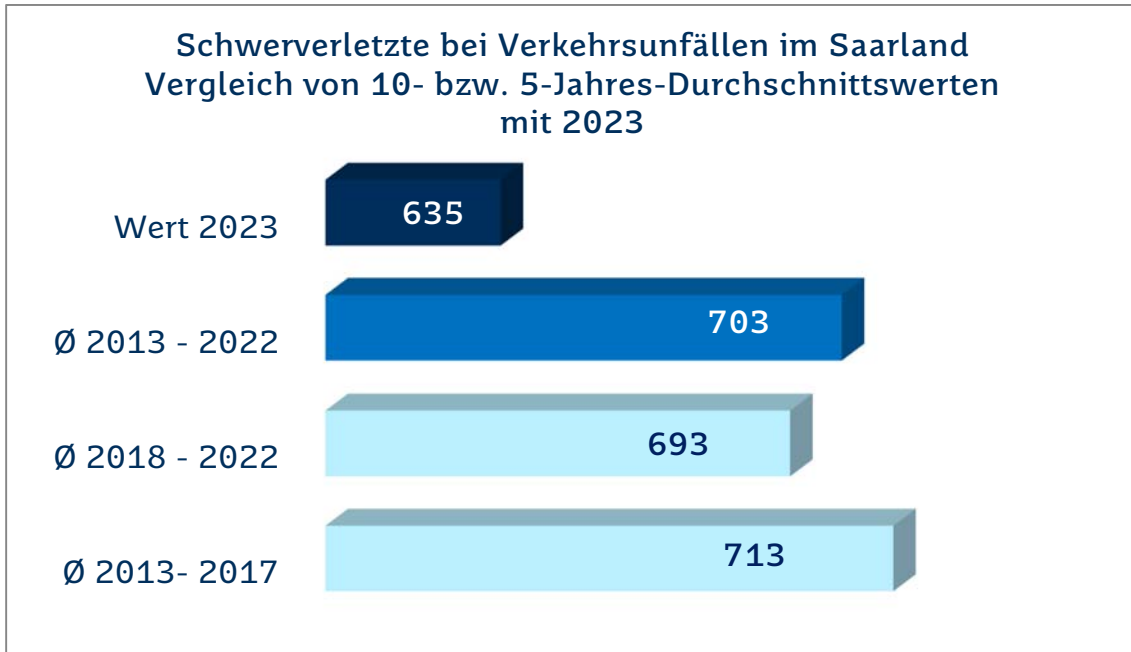
Durch den Anstieg bei der Gesamtzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen mit einer unfallursächlichen, nicht angepassten Geschwindigkeit zeigt das nachfolgende Diagramm, dass jeder dritte Getötete im Jahr 2023 auf einen Verkehrsunfall zurückzuführen ist, bei dem zumindest ein Unfallbeteiligter „zu schnell gewesen ist“.

2023 starben zwei Unfallbeteiligte, bei denen die Unfallverursachenden unter Alkoholeinwirkung stand. Weitere Auswertungen zu den „Alkoholunfällen“ finden sich ab Seite 33.

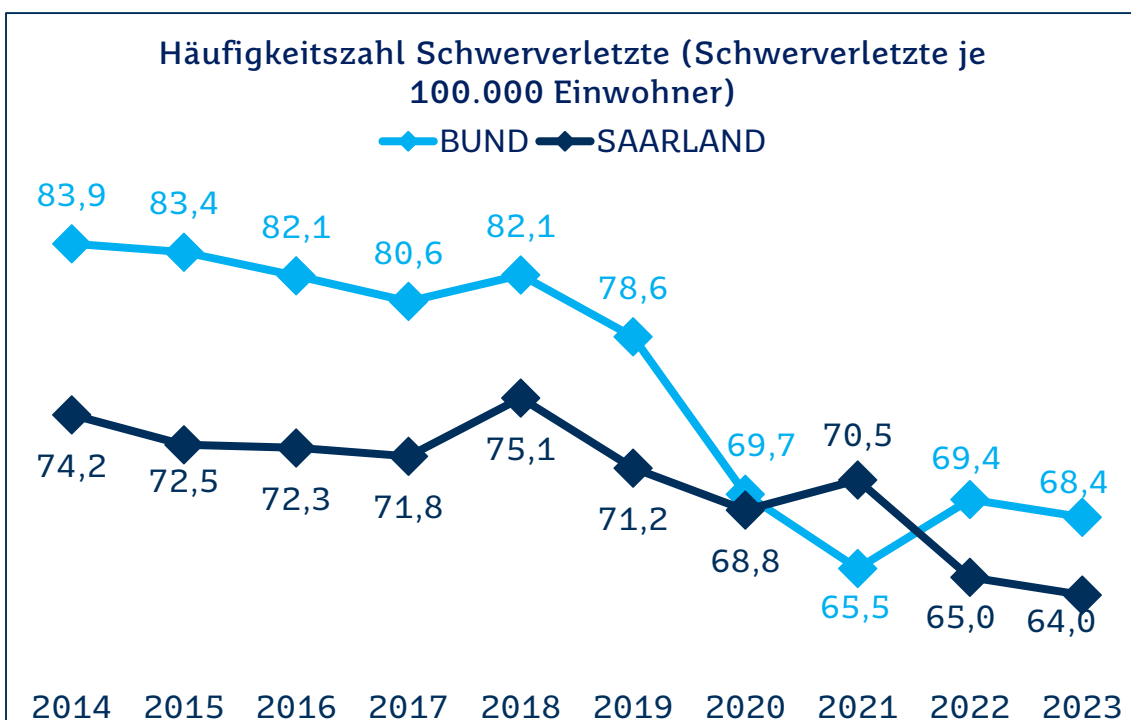


**Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen**

Die PVS des Jahres 2023 weist mit 635 Schwerverletzten ein Rückgang von 0,6 % gegenüber dem Jahr 2022 mit 639 Schwerverletzten aus. Bundesweit wird ebenfalls ein leichter Rückgang der Schwerverletzten prognostiziert.



Die für das abgelaufene Jahr analysierte saarländische Häufigkeitszahl „Schwerverletzte“ liegt erneut unter der bundesweiten Häufigkeitszahl (Saarland 64,0<sup>3</sup>, Bund 68,4<sup>1,2</sup>).



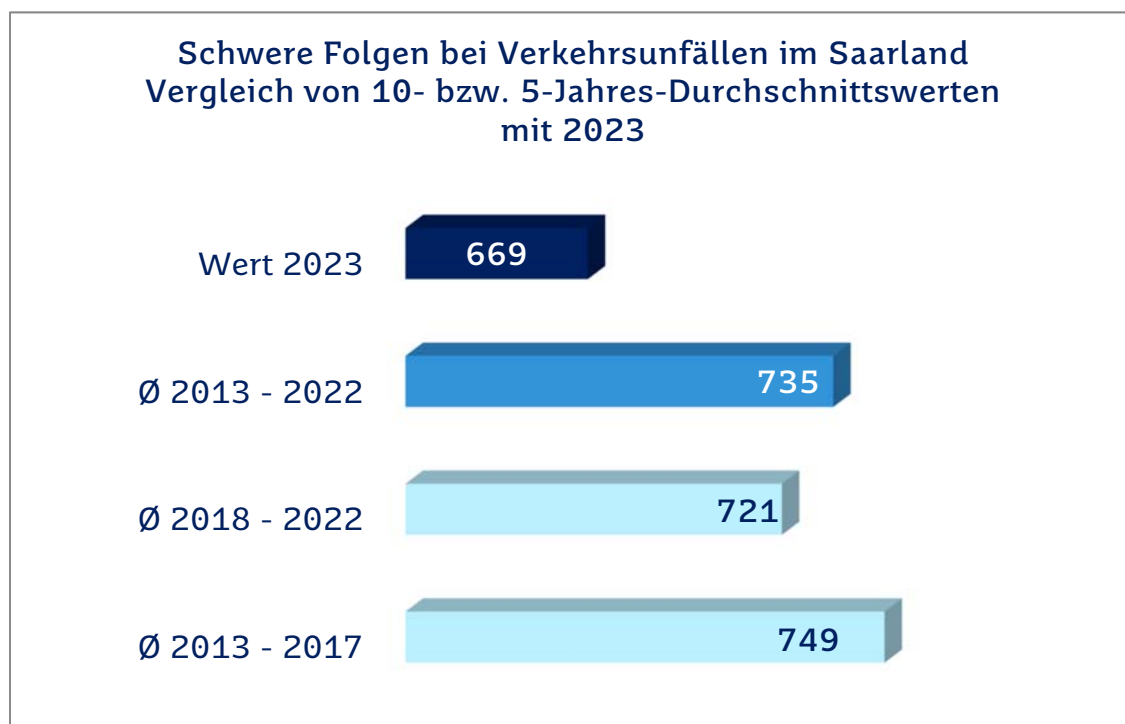
## Verkehrsunfälle mit schweren Folgen

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 2023 identisch gegenüber dem Vorjahr. Für das Bundesgebiet wird ein Anstieg von 2,0 %<sup>1</sup> erwartet.

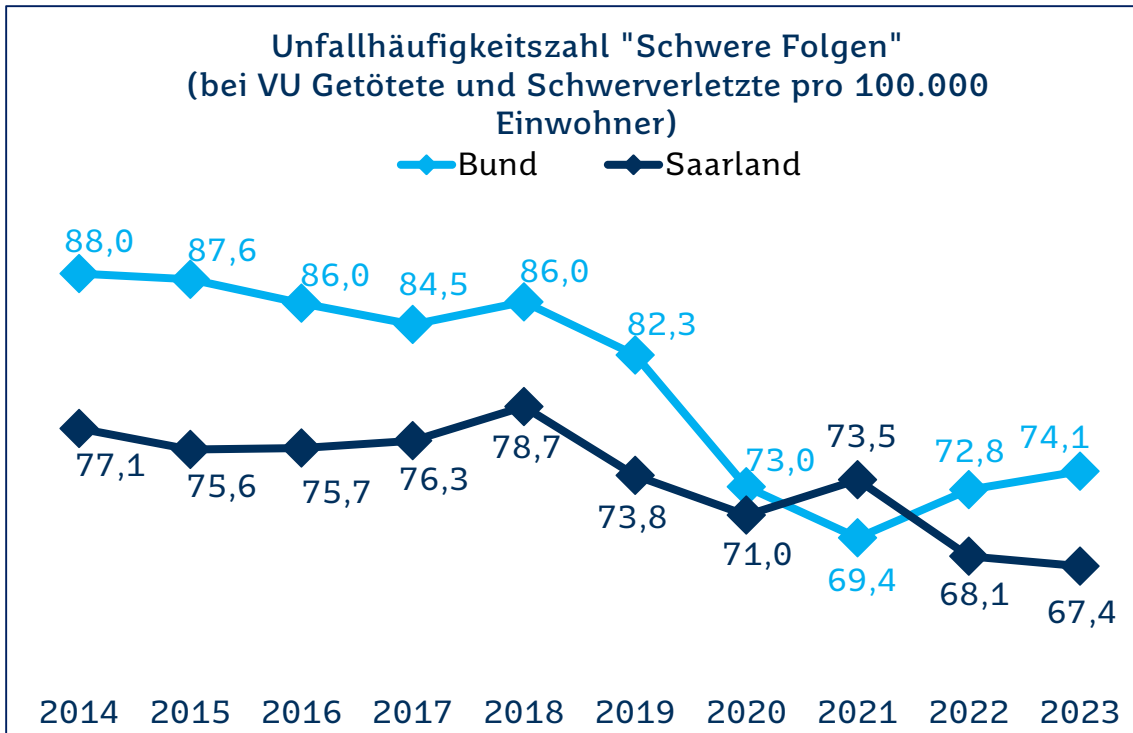
Im Jahr 2023 wurden im Saarland bei 604 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 34 Menschen getötet und 635 schwer verletzt. 2022 wurden bei 606 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 30 Menschen getötet und 639 schwer verletzt.

In der nachfolgenden Tabelle ist ersichtlich, dass trotz des Anstieges der Jahreswert unter den Durchschnittswerten liegt.



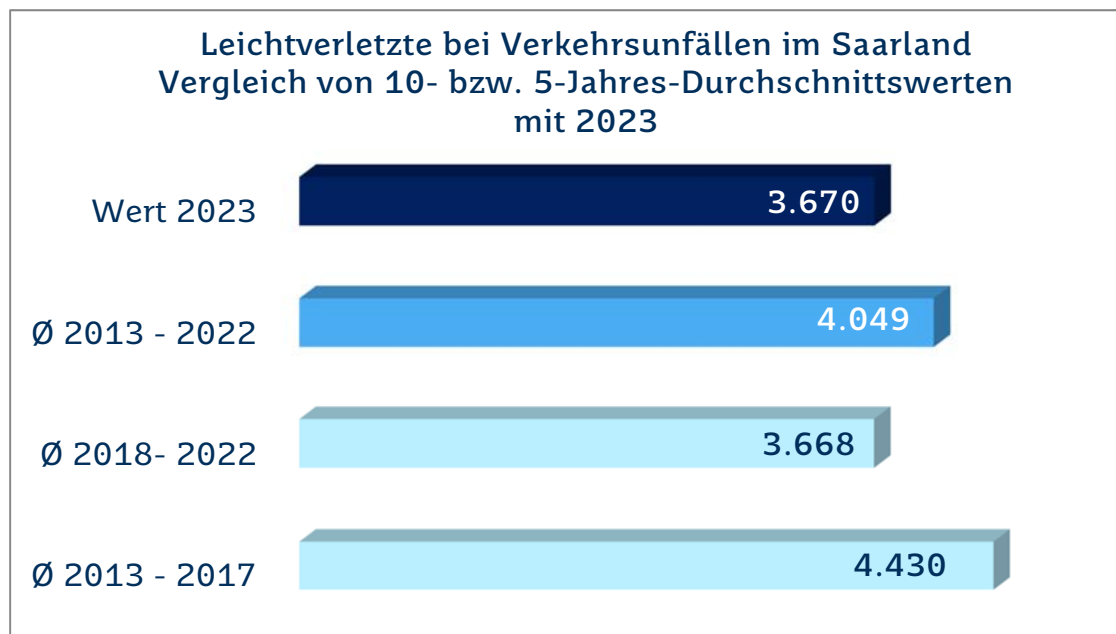
Die saarländische Häufigkeitszahl „Schwere Folgen 2023“ liegt mit dem Wert 67,4 wieder unter der Häufigkeitszahl des Bundes mit 74,1<sup>1,2</sup>.

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

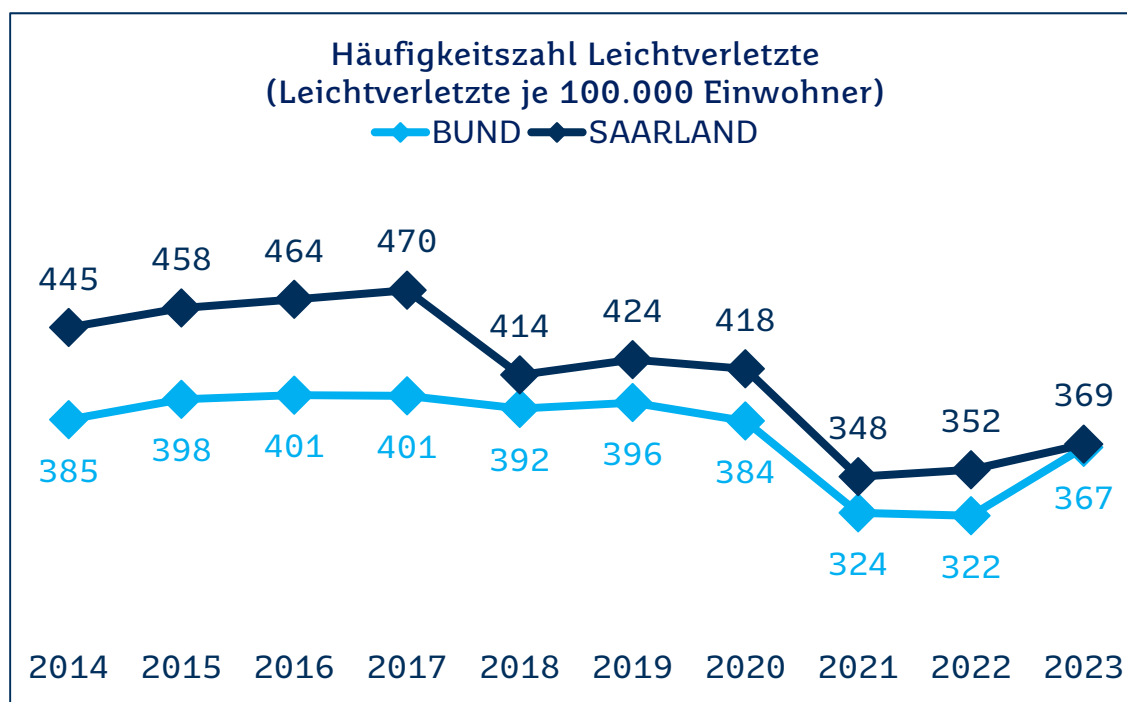


Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen

Im Saarland erlitten im abgelaufenen Jahr 3.670 Menschen bei Verkehrsunfällen leichte Verletzungen, was gegenüber 2022 mit 3.625 Leichtverletzten einen leichten Anstieg um 1,2 % bedeutet. Bundesweit wird ein leichter Anstieg der Leichtverletzten von 2 % erwartet.



Die Häufigkeitszahl "Leichtverletzte" liegt im Saarland mit 369<sup>3</sup> pro 100.000 Einwohner weiterhin leicht über der Häufigkeitszahl des Bundes.



Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen

		2023	2022	Diffe- renz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	2.273	2.081	192	9,2
	MIT NUR SACHSCHADEN	1.991	1.818	173	9,5
	MIT PERSONENSCHADEN	282	263	19	7,2
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	403	380	23	6,1
	GETÖTETE	0	6	-6	-100
	SCHWERVERLETZTE	51	47	4	8,5
	LEICHTVERLETZTE	352	327	25	7,6
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	339	378	-39	-10,3

2023 ist die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen im Saarland um 9,2 % gegenüber dem Vorjahr (2022: 2081, 2021: 2.112) gestiegen. Das Jahr 2022 war mit insgesamt 2081 der niedrigste Wert seit Beginn der statistischen Erfassung. Im Jahr 2019 lag der Wert noch bei 2643 Verkehrsunfällen.

Auch bei den VUP zeigt die Auswertung des Unfallgeschehens im Saarland einen Anstieg von 7,2 % (2022: 263, 2021: 285, 2019: 335) [Saarland: Vergleich 2023 zu 2021: - 15,8 %]. Für das Gebiet der Bundesrepublik wird ein Anstieg um etwa 7 %<sup>1</sup> auf ca. 19 000 Unfälle erwartet.

Auch die Gesamtzahl der Verunglückten stieg um 6,1 % (2022: 380, 2021: 419, 2019: 500).

Dagegen ist aber erfreulicherweise die Gesamtzahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden auf den Bundesautobahnen des Saarlandes auf 0 gesunken (2022: 6, 2021: 3).

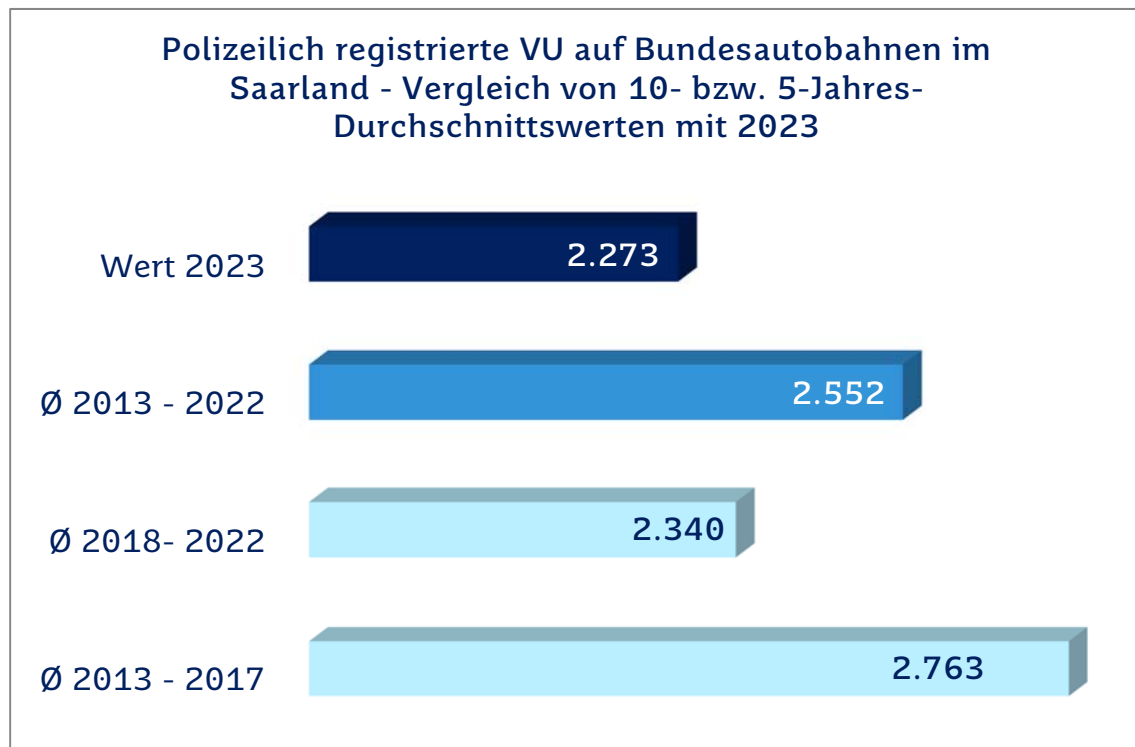


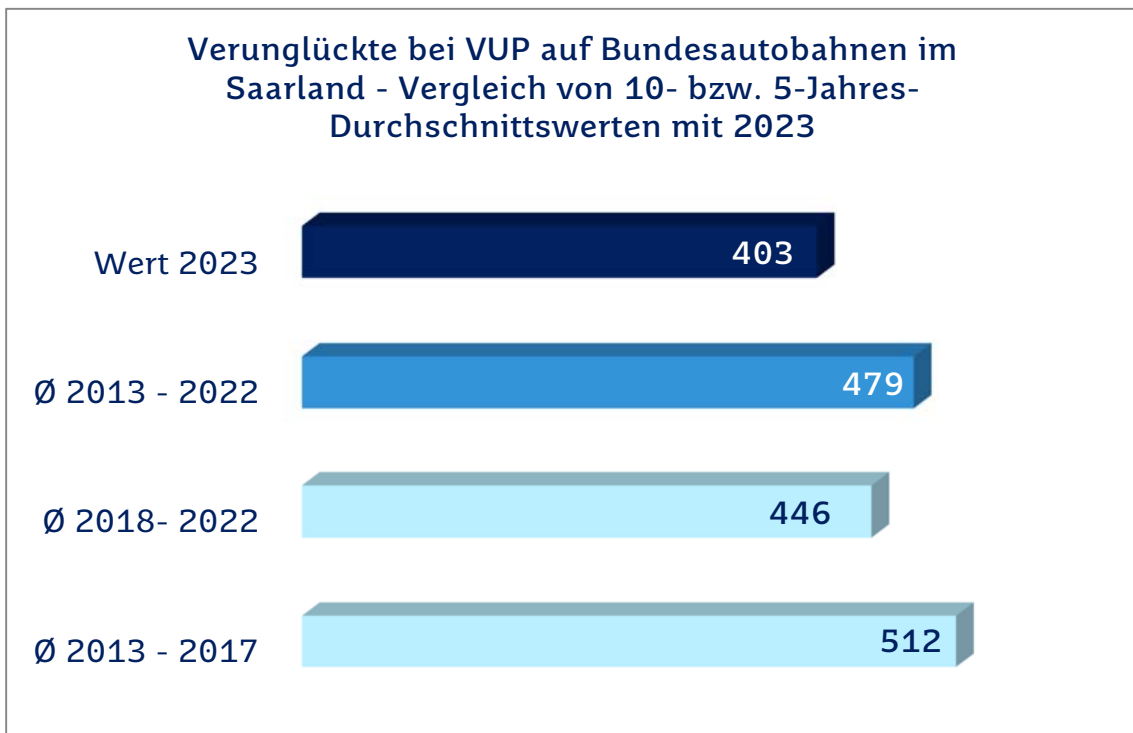
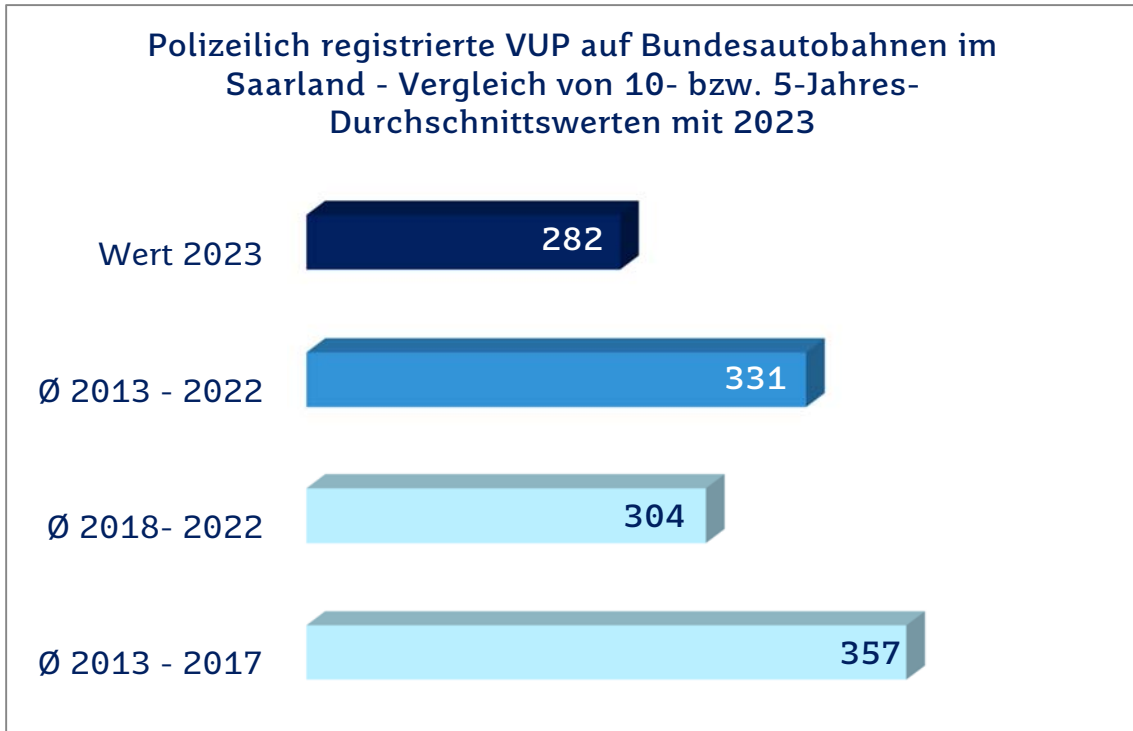
Für Deutschland wird ein deutlicher Rückgang von ca. 9,0 %<sup>1</sup> auf weniger als 290 Getötete prognostiziert.

Im Saarland steht dem Rückgang bei den Getöteten ein Anstieg um 8,5 % (2022: 47, 2021: 64, 2019: 74) bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten gegenüber [Saarland: Vergleich 2023 zu 2019: - 31,1 %].

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten stieg um 7,6 % (2022: 327, 2021: 352, 2019: 424).

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



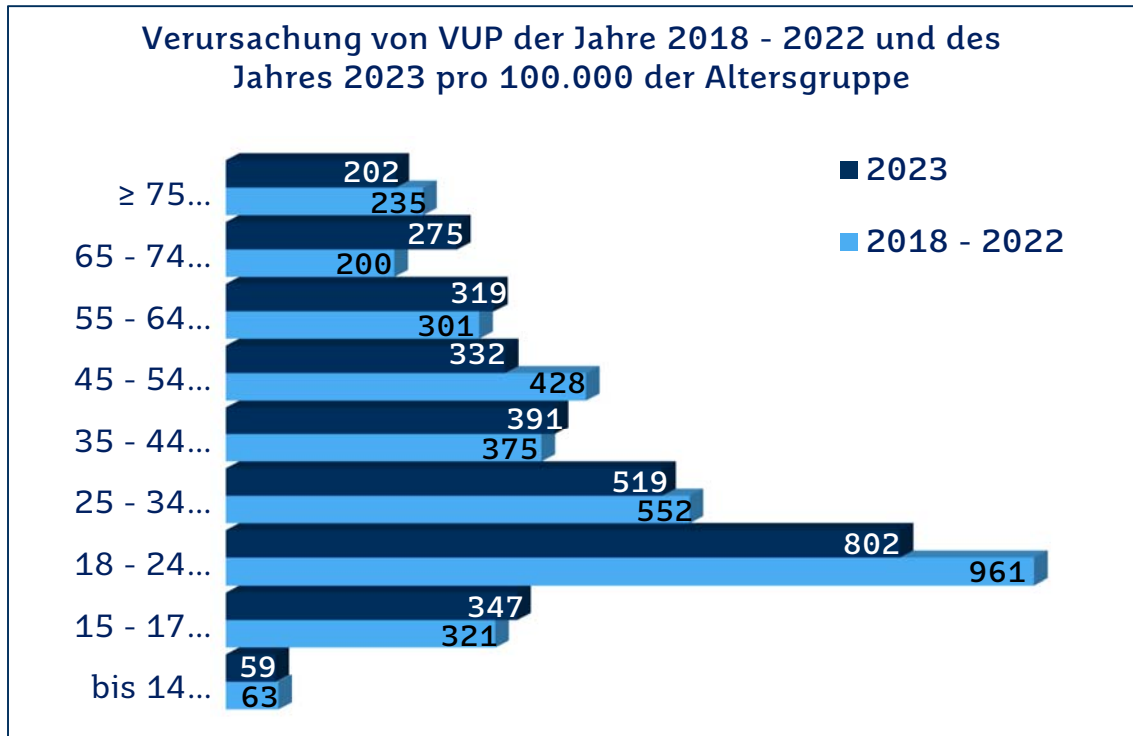


**Verursacher von Verkehrsunfällen  
mit Personenschaden (VUP)**

**Altersstruktur und Beteiligungsart**

ALTER	JAHR	GESAMT	PKW Fah- rende	Kraft- rad Nut- zende	zu Fuß Ge- hende	Rad Fah- rende	LKW	sonst.
0 - 14	2023	75	0	0	18	48	0	4
	2022	64	0	3	19	40	0	2
15 - 17	2023	88	6	54	6	17	0	5
	2022	101	4	60	7	25	0	5
18 - 24	2023	538	421	55	4	22	18	18
	2022	567	448	61	6	30	14	8
25 - 34	2023	619	469	60	11	35	30	14
	2022	644	493	49	7	43	33	19
35 - 44	2023	461	328	39	10	45	28	11
	2022	522	364	42	10	62	25	19
45 - 54	2023	401	253	38	12	47	35	16
	2022	435	261	51	7	71	25	20
55 - 64	2023	540	342	57	25	57	35	24
	2022	499	300	55	20	82	20	22
65 - 74	2023	361	245	27	18	54	7	10
	2022	272	189	21	13	35	6	8
≥ 75	2023	231	176	8	25	18	2	2
	2022	232	169	9	38	13	0	3
ohne Angabe	2023	144	94	4	11	9	13	13
	2022	160	96	11	9	8	9	27
Gesamt	2023	3.458	2332	347	140	352	168	116
	2022	3.496	2324	362	136	409	132	133

Die absoluten Zahlen zur Verursachung eines VUP lassen nur bedingt Aussagen zum tatsächlichen Verursacherrisiko zu. Erst die Relation zwischen Anzahl der von der Altersgruppe verursachten VUP zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung pro 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup> („Verursacher-Häufigkeitszahl“) lässt belastbare Aussagen zur Involvierung der Altersgruppen in das Unfallgeschehen zu.



Während sich die absoluten Zahlen zur Verursachung von VUP in der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ zwischen 2006 und 2020 (2006: 1093, 2020: 523) mehr als halbiert hatten, ist die Gesamtzahl des Jahres 2023 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (2023: 538, 2022: 567).

Dies spiegelt sich auch in der „Verursacher-Häufigkeitszahl“ 2023 wieder. Der Wert von 802 aus dem Jahr 2023 ist erneut der niedrigste Wert seit der statistischen Aufbereitung.

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

Der 1-Jahres-Wert der Altersgruppe der „Generation 75+“ ist im vergangenen Jahr leicht angestiegen (2023: 202, 2022: 199). Hier weist diese Altersgruppe ein geringeres Verursacherrisiko als die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen auf. Im Gegensatz dazu liegt der 5-Jahres-Durchschnittswert 2018 - 2022 in der Altersgruppe der „Generation 75+“ mit 235 leicht über dem Wert der 65- bis 74-Jährigen mit 200.

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

Die geringste Verursacherquote zeigt die Altersgruppe der „Kinder“.

## Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

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.

### Gesamtzahl der VUP

Die PVS zeigt bei der Gesamtzahl aller VUP für das Jahr 2023 Veränderungen im Hinblick auf die Hauptunfallursachen und deren Rangfolge.

Die Unfallursache „Abstand“, die gegenüber dem Jahr 2022 mit 12,8 % im abgelaufenen Jahr ein Anteil von 12,2 % am Gesamtaufkommen aufweist, bleibt Hauptunfallursache bei der Verursachung eines VUP im Jahr 2023.

An zweiter Stelle steht, wie auch schon im Vorjahr, mit einem Anteil von 12,0 % die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ (2022: 12,4 %).

In geänderter Reihenfolge zum Jahr 2022 folgt nun an dritter Stelle die Unfallursache „Geschwindigkeit“ mit 10,6 % (2022: 8,7 %) und danach die Unfallursache „Abbiegen/ Wenden/ Rückwärtsfahren/ Ein- und Anfahren“ mit 8,8 % (2022: 10,0 %) an vierter Stelle.

Die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ steht im abgelaufenen Jahr mit 7,7 % an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei der Verursachung eines VUP.

### Die 5 häufigsten Ursachen bei VUP (Angaben in Prozent)



### VUP innerhalb geschlossener Ortschaften

Auch bei den VUP innerhalb geschlossener Ortschaft hat es im abgelaufenen Jahr einen Wechsel in der Rangfolge der Hauptunfallursachen gegenüber 2022 gegeben.

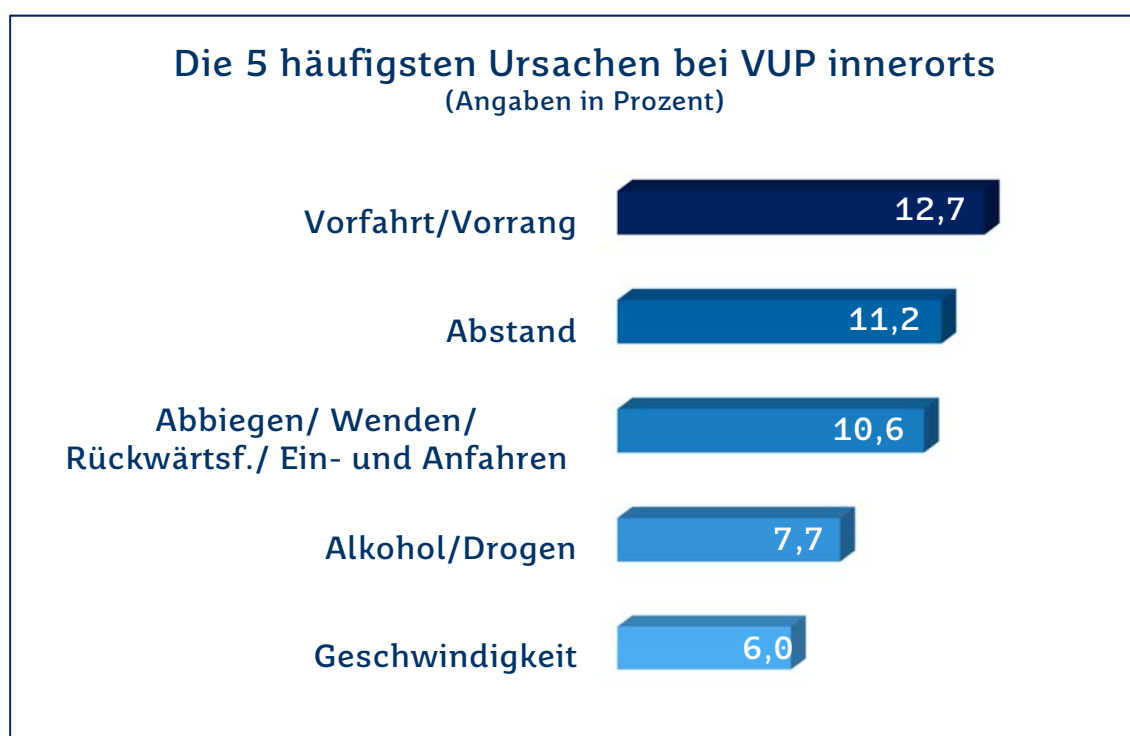
Mit einem Anteil von 12,7 % (2022: 13,1 %) am Gesamtaufkommen bleibt die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ die Hauptunfallursache.

An zweiter Stelle folgt im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 11,2 % (2022: 11,9 %) die Unfallursache „Abstand“.

Die Unfallursache „Abbiegen/ Wenden/ Rückwärtsfahren/ Ein- und Anfahren“ folgt im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 10,6 % (2022: 12,5 %) an dritter Stelle der Hauptunfallursachen.

Mit einem leichten Rückgang auf 7,7 % (2022: 8,5 %) liegt die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ an vierter Stelle.

Eine weitere Änderung gab es an fünfter Stelle. Hier steht nicht mehr die Unfallursache „Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden“ wie im Jahr 2022, sondern die Unfallursache „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 6,0 %. Die Unfallursache „Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden“ kommt im Jahr 2023 zwar ebenfalls auf 6,0 %, jedoch ist die absolute Zahl etwas geringer, als die der Unfallursache „Geschwindigkeit“.



**VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB)**

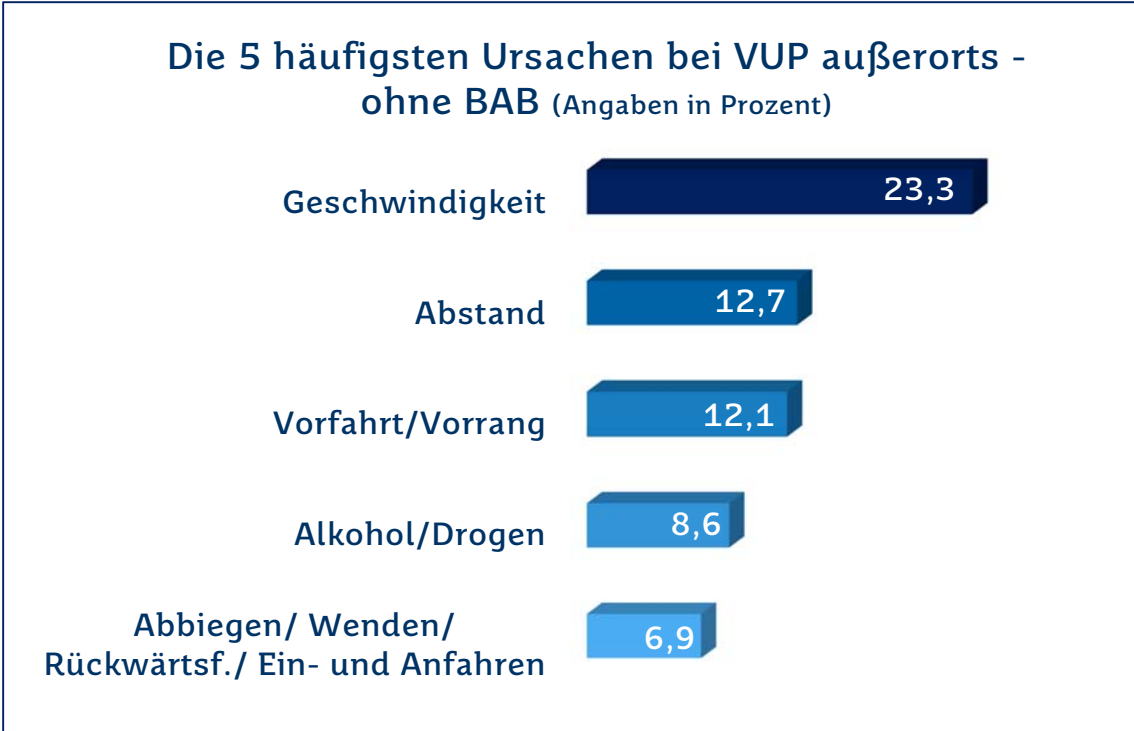
Bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaften - ohne BAB – ist auch im abgelaufenen Jahr mit einem gegenüber dem Jahr 2022 angestiegenen Anteil von 23,3 % (2022: 19,3 %) die Ursache „Geschwindigkeit“ die Hauptunfallursache.

Einen Wechsel in der Rangfolge ist bei den Unfallursachen „Abstand“ und „Vorfahrt/Vorrang“ festzustellen. Die Unfallursache „Abstand“ liegt mit einem gestiegenen Anteil von 12,7 % an zweiter Stelle der Hauptunfallursachen (2022: 11,9 %). Die Ursache „Vorfahrt/Vorrang“ folgt mit einem unveränderten Anteil von 12,1 % an dritter Stelle.

Wie auch im Jahr 2022 liegt die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ mit einem Anstieg auf 8,6 % (2022: 7,3 %) auf Platz vier.

Die Unfallursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ folgt mit einem Anteil von 6,9 % am Gesamtaufkommen an fünfter Stelle.

Die noch im Jahr 2022 an fünfter Stelle geführte Unfallursache „Straßenbenutzung“ gehört im abgelaufenen Jahr nicht mehr zu den fünf Hauptunfallursachen bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB).



## VUP auf BAB im Saarland

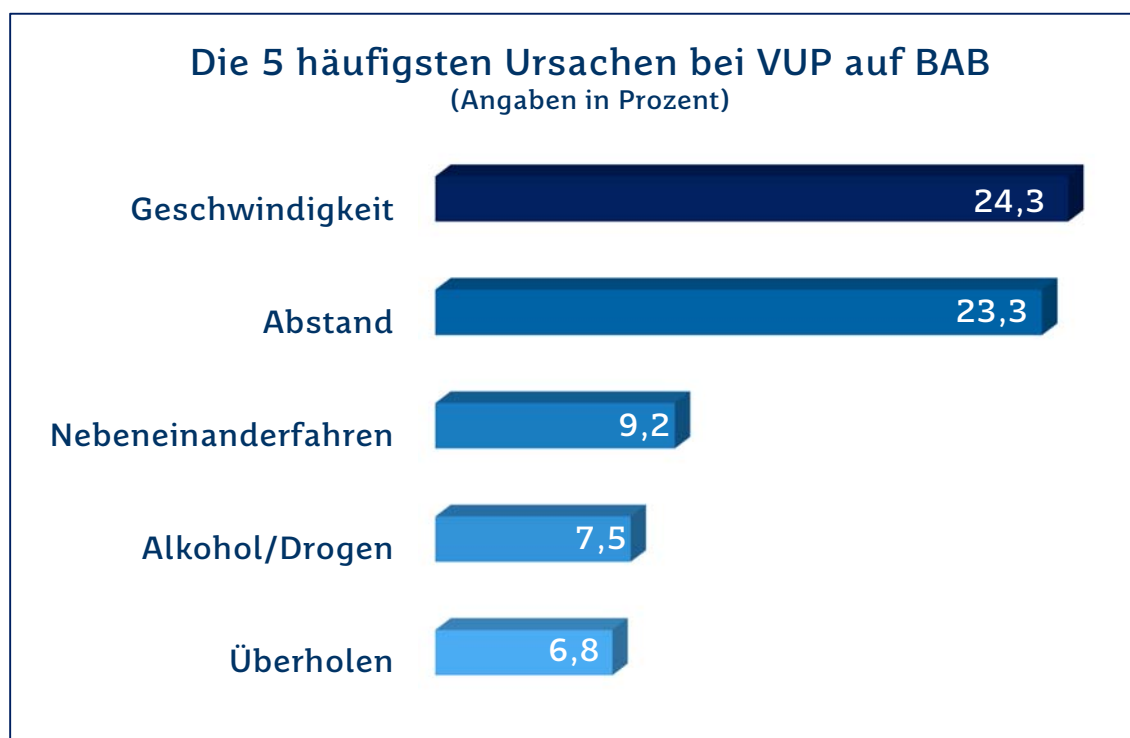
Im Bereich der VUP auf BAB ergab die Auswertung des Unfallgeschehens des Jahres 2023 eine neue Hauptunfallursache.

„Geschwindigkeit“ ist mit einem leichten Anstieg auf 24,3 % (2022: 22,8 %) am Gesamtaufkommen von VUP auf BAB die dominierende Unfallursache.

Mit einem nahezu unveränderten Wert von 23,3 % (2022: 23,2 %) folgt die Unfallursache „Abstand“ an zweiter Stelle.

Einen Wechsel gab es an den nachfolgenden Stellen. An dritter Stelle steht in diesem Jahr mit einem Anteil von 9,2 % die Unfallursache „Nebeneinanderfahren“ (2022: 7,2 %), gefolgt von der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ mit einem Rückgang auf 7,5 % (2022: 10,3 %).

Mit einem Anstieg auf 6,8 % (2022: 3,8 %) ist die Unfallursache „Überholen“ an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei VUP auf BAB gelistet.



Eine umfassende Berücksichtigung aller Verstöße gegen die Verhaltensnormen des Straßenverkehrsrechts führt zu der Erkenntnis, dass nicht angepasste Geschwindigkeit und unzureichender Sicherheitsabstand, sowie innerorts Vorfahrt/Vorrang, 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

		2023	2022	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	720	757	-37	-4,9
	MIT NUR SACHSCHADEN	481	479	2	0,4
	MIT PERSONENSCHADEN	238	278	-40	-14,4
VER- UNGLÜCKTE	INSGESAMT	286	336	-50	-14,9
	GETÖTETE	2	3	-1	-33,3
	SCHWERVERLETZTE	67	69	-2	-2,9
	LEICHTVERLETZTE	217	264	-47	-17,8

Bei der Betrachtung der Gesamtzahl von „Alkoholunfällen“ (Unfälle, bei denen mindestens eine Unfallbeteiligte oder ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) kann festgestellt werden, dass es einen Rückgang der Alkoholunfälle von 4,9 % gab. Dieser Wert liegt auch unter den Werten der „Vor-Pandemie-Jahr“ 2019 (2019: 738). Bundesweit wird ein Rückgang um knapp 8 %<sup>1</sup> im Vergleich zum Vorjahr erwartet.

Bei den „Alkoholunfällen mit Personenschaden“ auf saarländischen Straßen ist ein Rückgang von 14,4 % (2022: 278) zu erkennen [Saarland: Vergleich 2023 zu 2019: - 7,4 %].

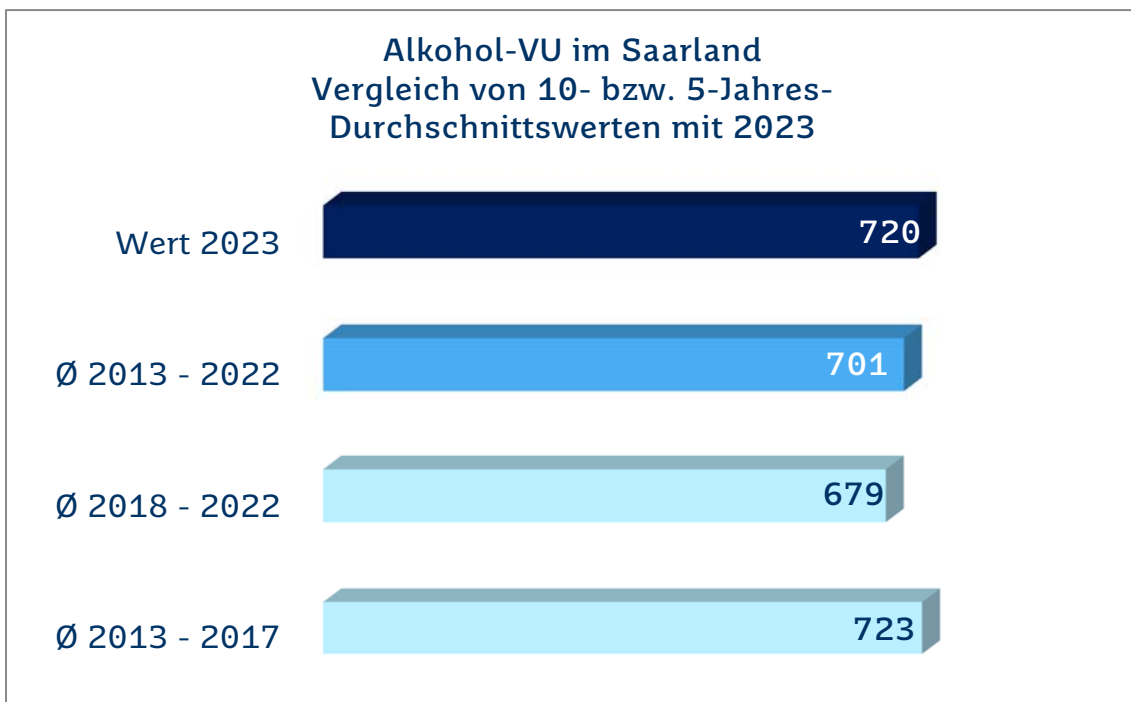
Im Jahr 2023 verunglückten bei „Alkoholunfällen“ 286 Menschen, was gegenüber 2022 mit 336 Menschen auch hier einen Rückgang um 14,9 % bedeutet [Saarland: Vergleich 2023 zu 2019: - 12,8 %].

Im abgelaufenen Jahr erlitten zwei Menschen tödliche Verletzungen bei einem „Alkoholunfall“ (2022: drei Getötete, 2019: zwei Getötete). Für das Bundesgebiet wird bei der Anzahl der Verkehrstoten nach „Alkoholunfällen“ ein Rückgang von 1,0 %<sup>1</sup> erwartet.

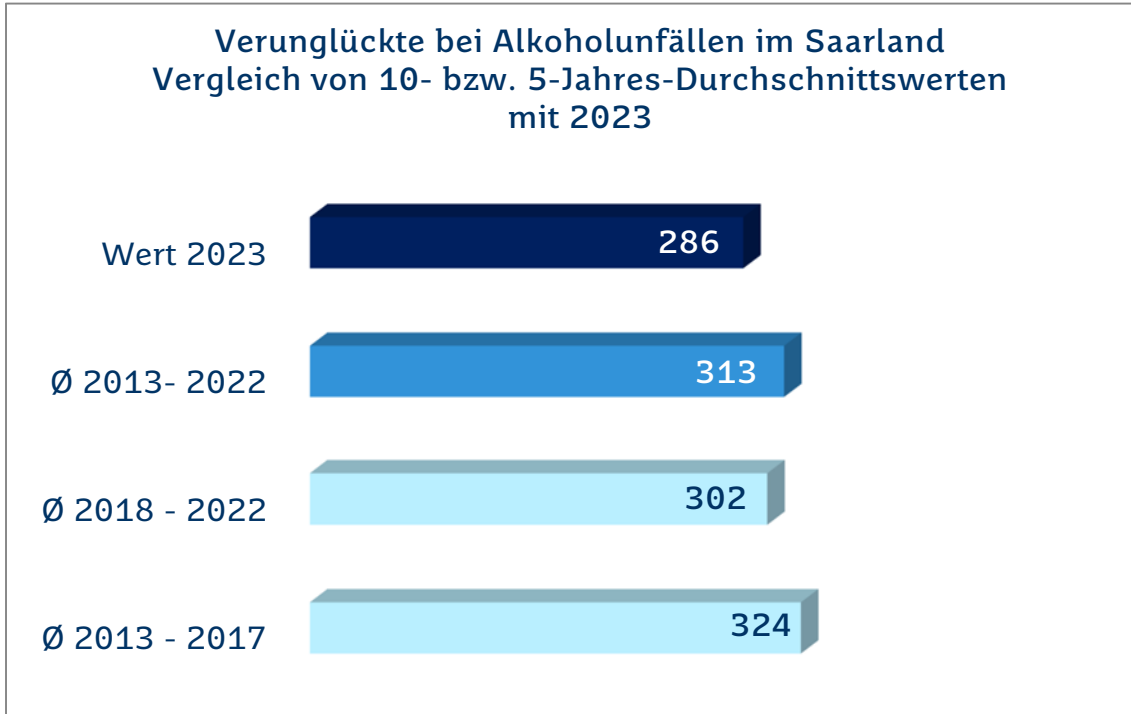
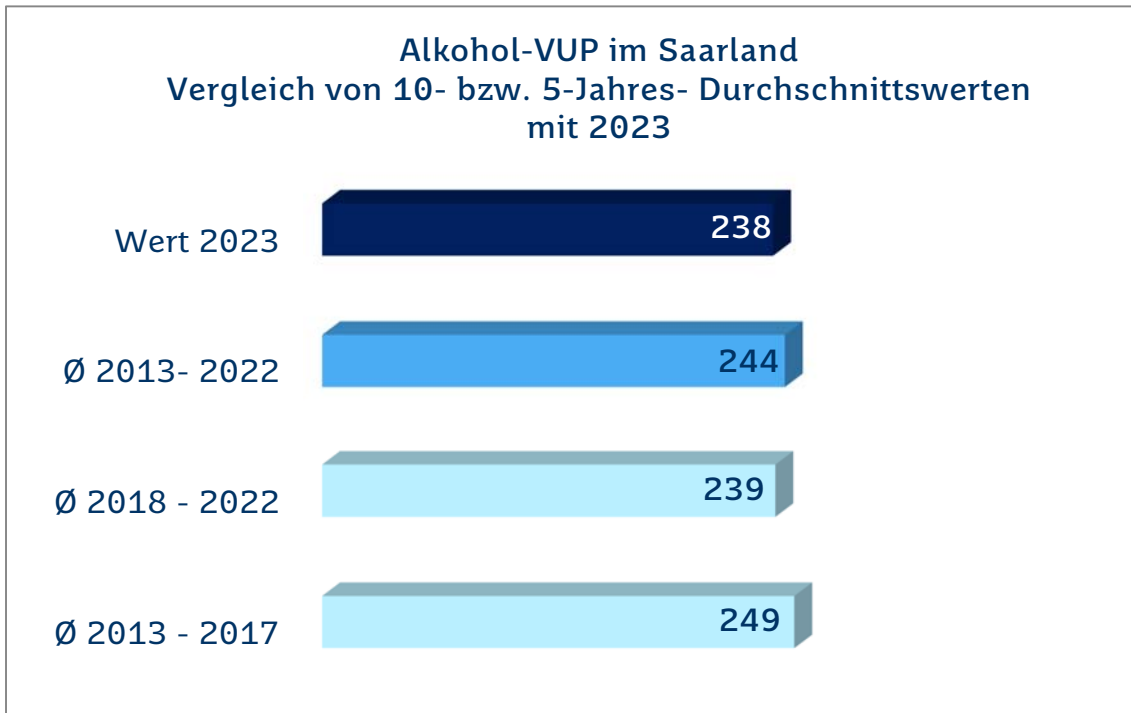
Einen leichten Rückgang kann bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten von 69 im Jahr 2022 auf 67 im Jahr 2023 (- 2,9 %) festgestellt werden [Saarland: Vergleich 2023 zu 2019: - 26,4 %].

Deutlich rückläufig, mit - 17,8 %, ist die Anzahl an Leichtverletzten im Vergleich zum Vorjahr (2022: 264, 2019: 235) [Saarland: Vergleich 2023 zu 2019: - 7,7 %].

Die folgende Langzeitbetrachtung der „Alkoholunfälle“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert (720), wie auch in der PVS 2022, über dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2013 - 2022 (701) sowie dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2018 - 2022 (679) liegt.

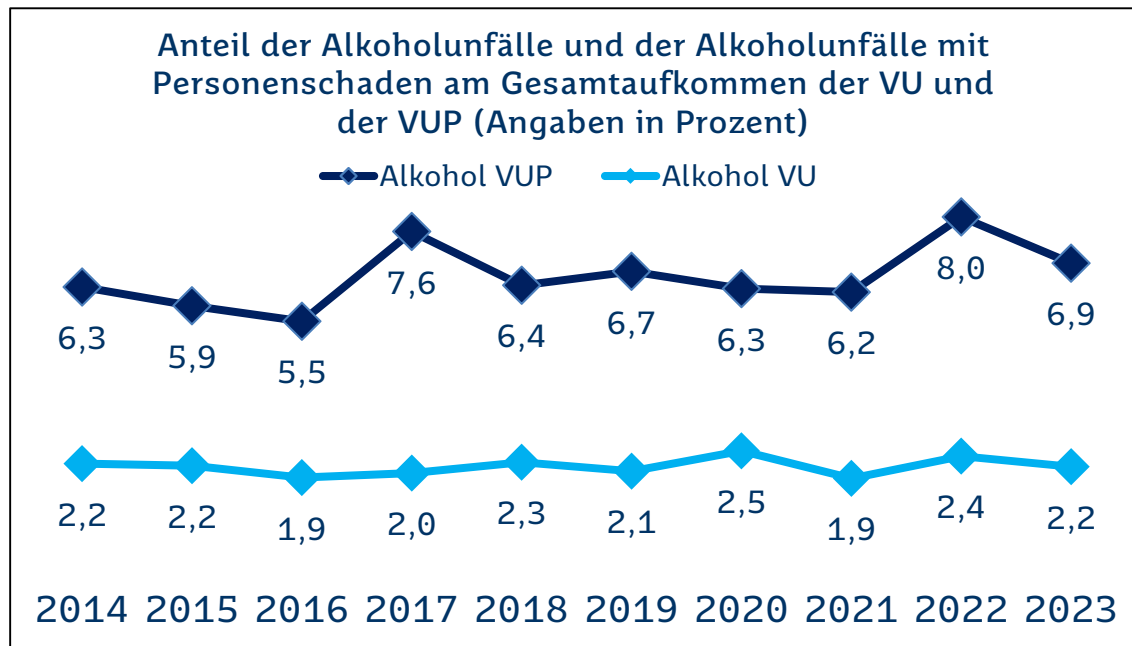


Dagegen liegen die 1-Jahres-Werte der „Alkohol-VUP“ und der Verunglückten bei „Alkoholunfällen“ wieder unter den Durchschnittswerten.



Die Darstellung zum Anteil der „Alkoholunfälle“ an der Gesamtzahl der VU macht deutlich, dass der Anteil von 2,2 % im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 gesunken ist. Somit liegt dieser Wert unter den drei höchsten Werten in der 10-Jahres-Betrachtung 2014 – 2023 ist.

Der Anteil der „Alkohol-VUP“ des Jahres 2023 am Gesamtaufkommen der VUP stellt mit 6,9 % den dritthöchsten Wert in dieser Zeitreihe dar, liegt aber deutlich unter dem Wert des Jahres 2022.



Bei den Auswertungen zur Verursachung von „Alkohol-VUP“ wurde festgestellt, dass im abgelaufenen Jahr durch die Altersgruppe 25- bis 34-Jährigen mit 24,4 % die meisten „Alkohol-VUP“ verursacht wurden. Diese Altersgruppe ist auch mit einem Verursacheranteil von 22,1 % am Gesamtaufkommen der alkoholbedingten Verkehrsunfälle, wie auch schon in den Vorjahren - ausgenommen das Jahr 2022 - die am stärksten vertretene Altersgruppe.

Die Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen folgt mit einem Verursacheranteil von 21,3 % (2022: 23,2 %) am Gesamtaufkommen. Diese Reihenfolge spiegelt sich auch bei der Verursachung der „Alkohol-VUP“ wieder.

Im Gegensatz zum Vorjahr folgt nun die Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen mit einem Anteil von 16,7 % und danach die Gruppe der „Jungen Fahrer“ mit einem Anteil 15,1 % aller alkoholbedingter Verkehrsunfälle. Allerdings liegt die Gruppe der „Jungen Fahrer“ bei der Verursachung eines „Alkohol-VUP“ vor der Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen.

Die Auswertung zu den Verkehrsbeteiligungsarten ergab im Vergleich zu den Vorjahren keine Veränderungen oder Auffälligkeiten. Mit 81,2 % (2022: 80,8 %) wurde die überwiegende Anzahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle durch PKW-Fahrende verursacht.

Trotz des ausgewiesenen Rückgangs des Anteils der „Alkohol-VU“ und „Alkohol-VUP“ am jeweiligen Gesamtaufkommen bleibt es unbestritten, dass die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss für sich selbst und für andere Verkehrsteilnehmende sehr gefährlich ist. Der Anteil der schwer verletzten Menschen nach einem „Alkohol-VUP“ am Gesamtaufkommen der Schwerverletzten liegt bei 10,6 %. Jeder elfte Schwerverletzte und jeder sechste Getötete ist im Jahr 2023 auf einen „Alkohol-VUP“ zurückzuführen.

Im abgelaufenen Jahr ereigneten sich im Saarland insgesamt 171 Verkehrsunfälle (2022: 158), bei der die Unfallursache „Einfluss anderer berauschender Mittel (z. B. Drogen, Rauschgift)“ bei einem der Unfallbeteiligten polizeilich registriert wurde. Hierbei wurde ein Mensch getötet, 29 wurden schwer und 68 leicht verletzt.

Die Gesamtzahl beinhaltet 81 Verkehrsunfälle, bei denen ein „Mischkonsum“ (Alkohol- und Drogeneinwirkung) polizeilich festgestellt wurde. Hierbei wurden 13 Personen schwer und 26 leicht verletzt.

Weiter beinhaltet die Gesamtzahl 15 Verkehrsunfälle, bei denen bei Unfallbeteiligten neben dem Mischkonsum aus Alkohol und Drogen auch eine medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurde 1 Person schwer und 9 leicht verletzt.

2023 ereigneten sich darunter 59 „reine Drogenunfälle“ (2022: 55). Es handelt sich dabei um Verkehrsunfälle, bei denen bei einem der Unfallbeteiligten eine Drogenbeeinflussung, jedoch keine alkoholische oder medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurde eine Person getötet, 9 wurden schwer und 30 leicht verletzt.

Die Gesamtzahl beinhaltet 16 Verkehrsunfälle, bei denen bei Unfallbeteiligten neben der Drogenbeeinflussung auch eine medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden 6 Personen schwer und 3 leicht verletzt.

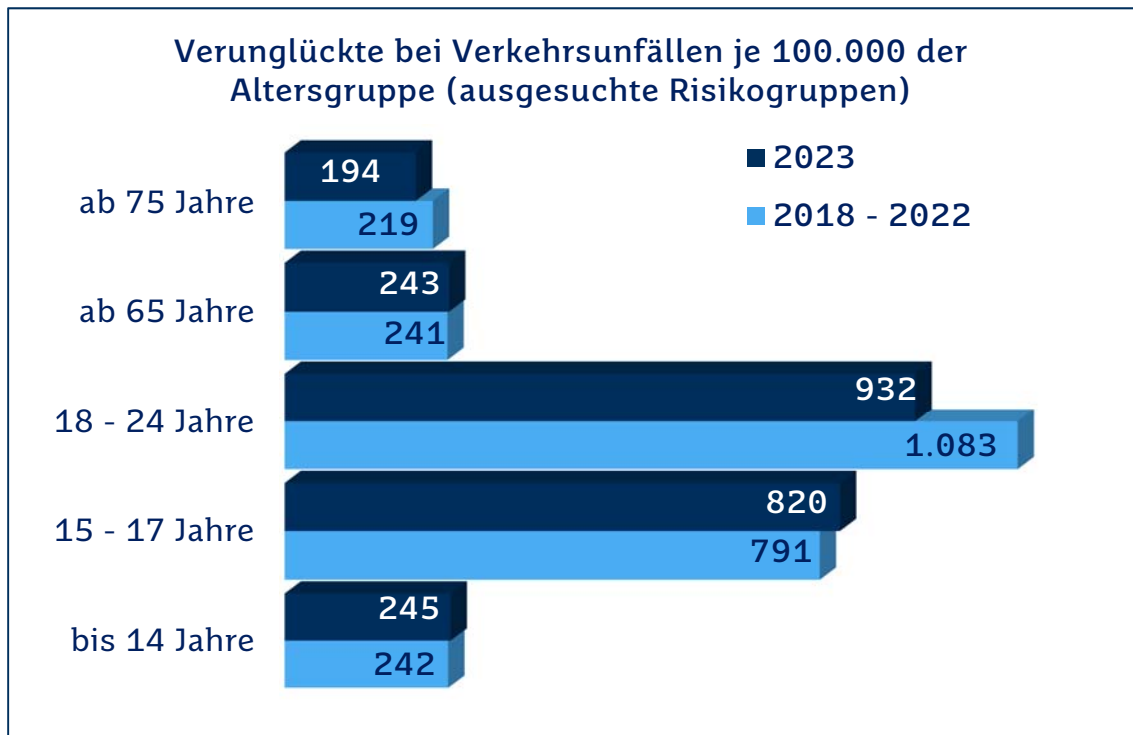
Über die Gesamtzahl hinaus wurden im Jahr 2023 16 Verkehrsunfälle polizeilich registriert, bei denen ausschließlich eine medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden 2 Personen schwer und 11 leicht verletzt.

Fahren unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss stellt nach wie vor ein hohes Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Die saarländische Polizei räumt der Erkennung verkehrsuntüchtiger Verkehrsteilnehmenden 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 2023 wird der Durchschnittswert für die Verkehrsunfälle der Jahre 2018 - 2022 herangezogen.



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

## Unfallrisiko „Kinder“

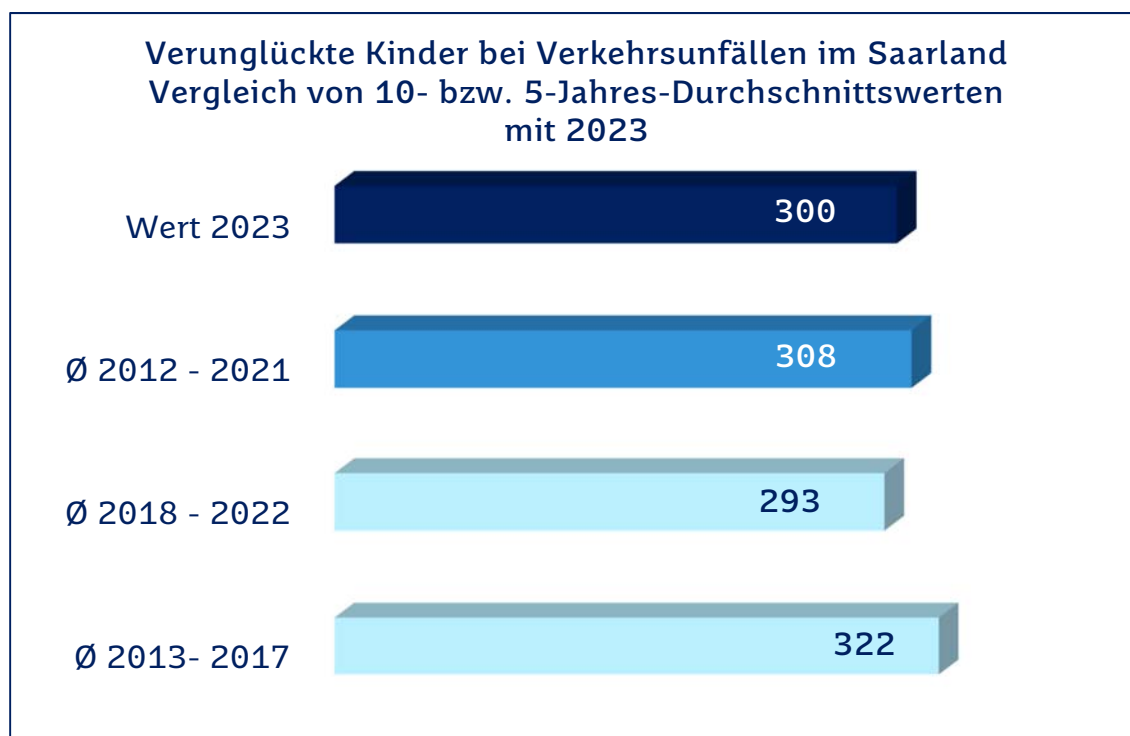
Im Saarland wurde im vergangenen Jahr kein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet. In Deutschland wird sich nach der Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen<sup>1</sup> die Gesamtzahl der getöteten Kinder um etwa 11,0 %<sup>1</sup> (auf ca. 40 Getötete) gegenüber dem Jahr 2022 deutlich reduzieren.

Die Gesamtzahl verunglückter Kinder nach einem Verkehrsunfall im Saarland erhöhte sich im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Jahr 2022 um 22,0 % (2023: 300, 2022: 245) [Saarland: Vergleich 2023 zu 2019: - 2,3 %].

2023 wurden 37 Kinder bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt, dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2022 mit 36 schwer verletzten Kindern ein Anstieg um 2,7 %.

Die Gesamtzahl leicht verletzter Kinder stieg um 25,9 %. 2023 erlitten 263 Kinder leichte Verletzungen, 2022 waren es 209 Leichtverletzte.

Die Langzeitbetrachtung zur Gesamtzahl verunglückter Kinder zeigt, dass im Saarland der 1-Jahres-Wert leicht über den Durchschnittswerten der letzten 5 Jahre 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 2023 zu. Der Anteil an der Gesamtzahl verunglückter Kinder im vergangenen Jahr beträgt 45,7 % und ist

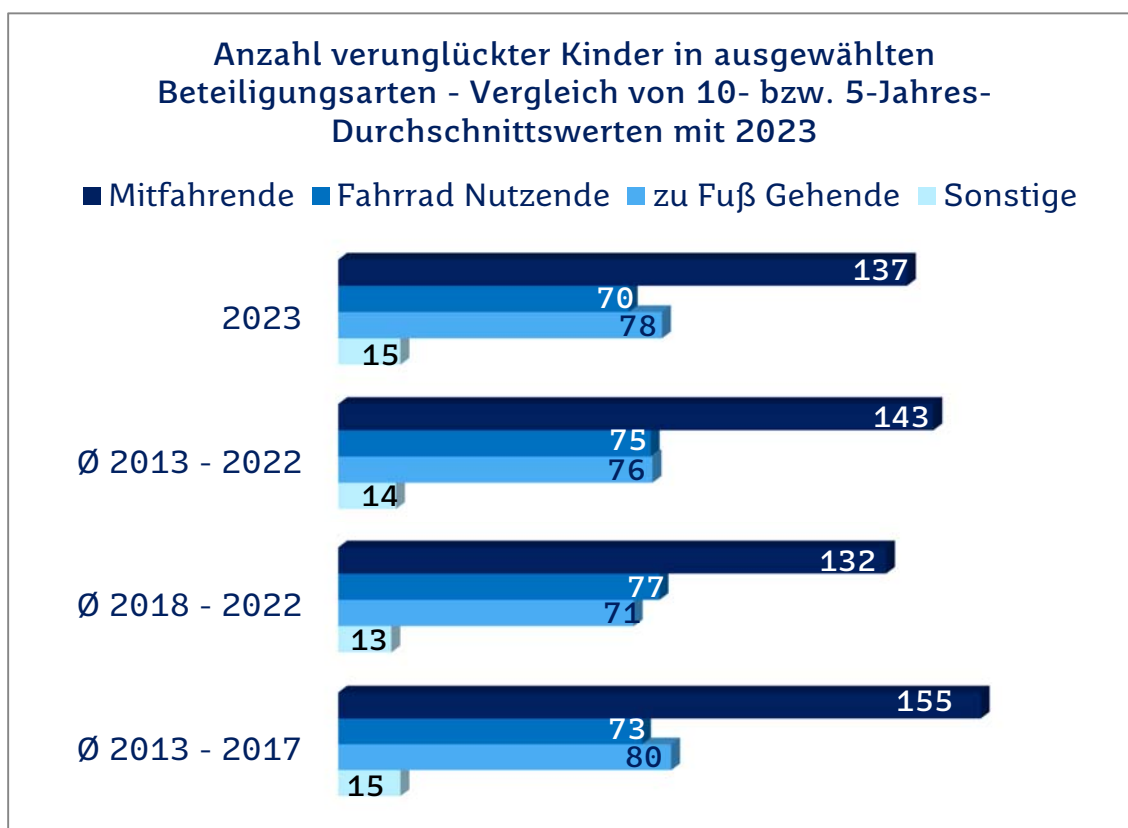


damit etwa gleichbleibend wie im Jahr 2022 mit 46,5 %. Es bleibt festzuhalten, dass annähernd jedes zweite Kind als „Mitfahrende“ verunglückt.

Nach einem Rückgang der verunglückten Kinder als Rad fahrende in letzten beiden Jahren (2022: 58, 2021: 68) steigt die Zahl im abgelaufenen Jahr auf 70 (+20,7 % im Vergleich zum Vorjahr).

Bei der Gesamtzahl verunglückter Kinder als „zu Fuß Gehende“ wurde im Jahr 2023 gegenüber dem Jahr 2022 ein deutlicher Anstieg um 21,9 % (2023: 78, 2022: 64) analysiert.

Die Langzeitbetrachtung zur Anzahl verunglückter Kinder in ausgewählten Beteiligungsarten verdeutlicht, dass der 1-Jahres-Wert im Vergleich zu dem 5-Jahres-Wert bei den Mitfahrenden, den „zu Fuß gehenden“ und den „Sonstigen“ (u. a. 9 „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzende“) über dem Durchschnittswert liegt. Bei den „Fahrrad Nutzenden“ liegt die Anzahl der verunglückten Kinder geringfügig unter dem 5-Jahres-Wert.



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“

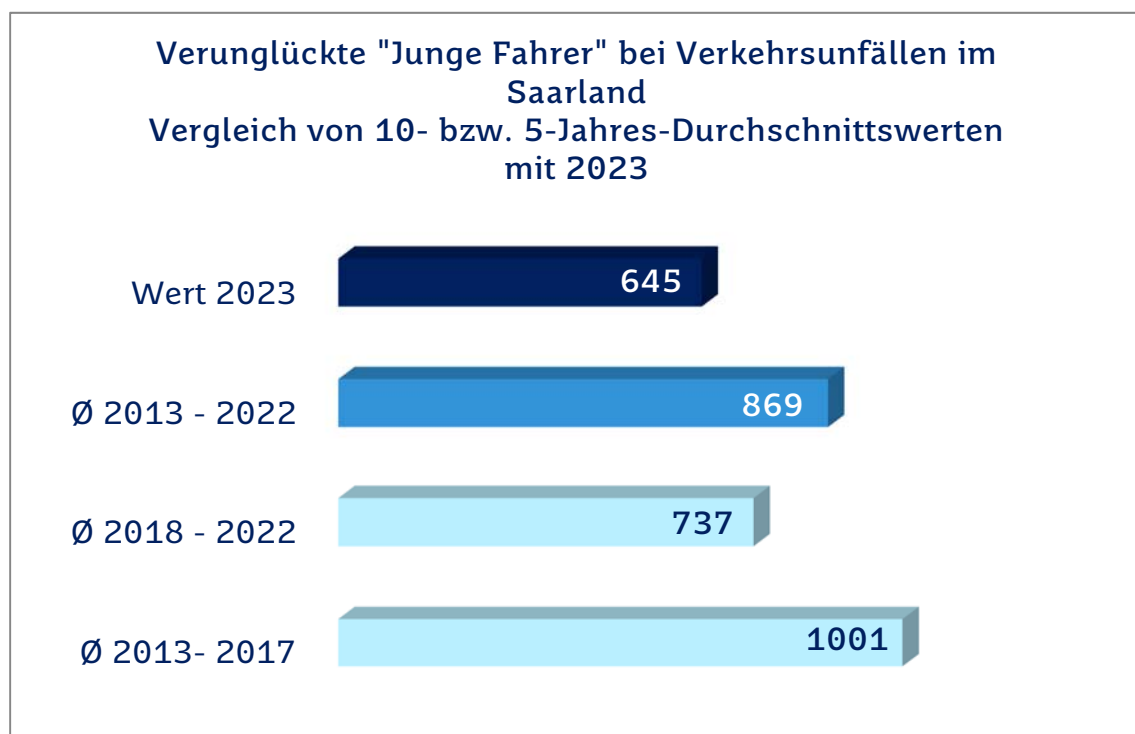
Insgesamt ist die Gesamtzahl verunglückter „Junger Fahrer“ (Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen) im vergangenen Jahr gegenüber dem Jahr 2022 um 4,9 % (2023: 645, 2022: 678) gesunken.

Im Jahr 2023 erlitten drei Angehörige der Risikogruppe „Junge Fahrer“ tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen im Saarland. Dieser Wert hat sich gegenüber 2022 mit sechs Getöteten halbiert. In den Jahren 2018-2022 wurden jeweils nur zwei bzw. 2020 drei tödliche verletzte Personen in diesem Altersspektrum registriert. In Deutschland wird mit einem leichten Rückgang um mehr als 3,0 %<sup>1</sup> auf etwa 290 Getötete gerechnet.

Alle drei Getötete aus dieser Altersgruppe waren zum Unfallzeitpunkt Fahrzeugführende ihrer Kraftfahrzeuge. Als „Kraftrad-Nutzende“ verstarben zwei Angehörige und als „PKW-Führender“ verstarb ein Angehöriger aus der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“.

Bei der Gesamtzahl der schwer verletzten Angehörigen dieser Altersgruppe ist ein leichter Rückgang um 1,3 % (2023: 79, 2022: 80) zu erkennen.

Im Bereich der Leichtverletzten ergab die Auswertung innerhalb der Altersgruppe eine Reduzierung des Wertes von 4,9 % (2023: 563, 2022: 592).



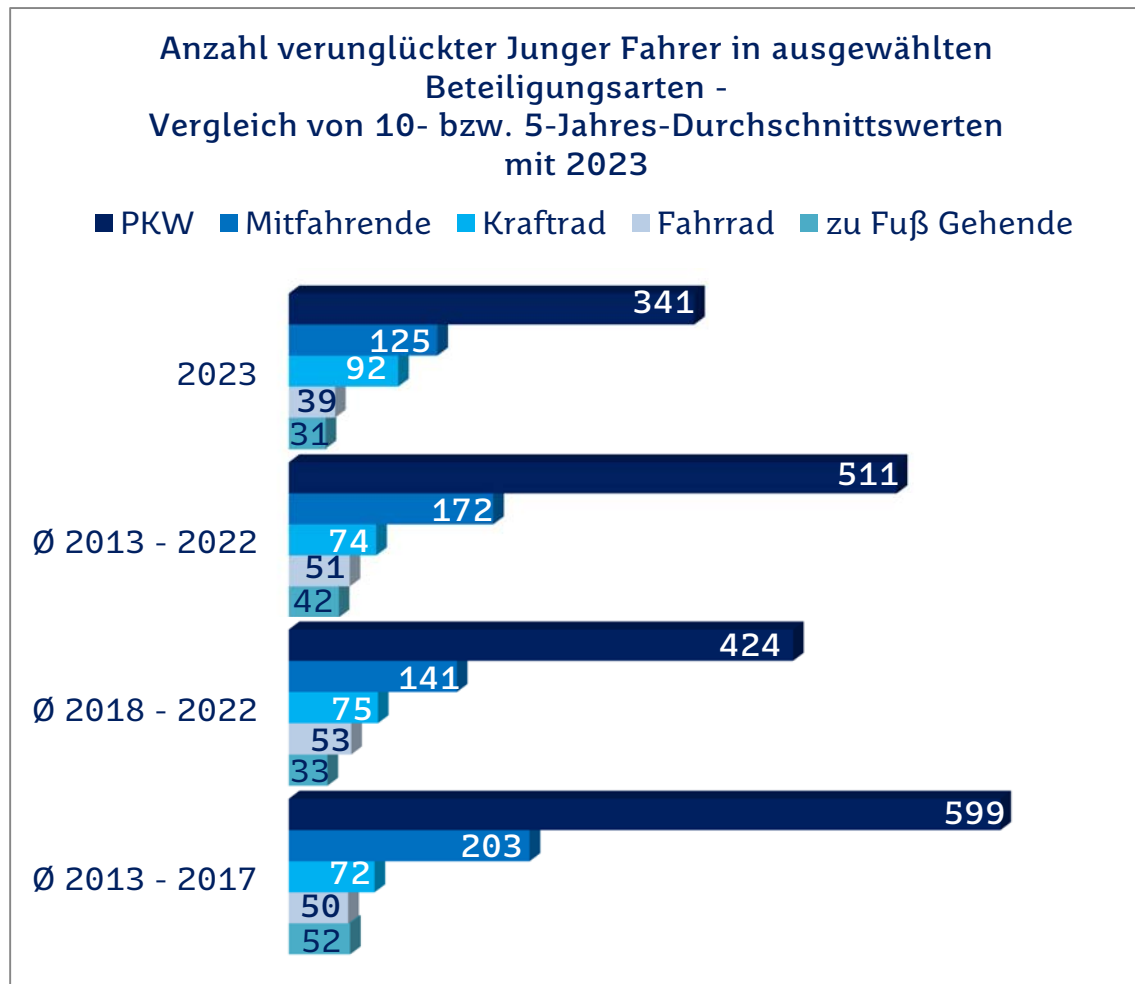
Die Langzeitbetrachtung zur Gesamtzahl verunglückter „Junger Fahrer“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert bei den Pkw fahrenden, den Mitfahrenden, den Fahrrad fahrenden und den zu Fuß gehenden unter den Durchschnittswerten liegt. Lediglich bei der Gruppe der Kraftradfahrenden (inklusive Elektrokleinstfahrzeuge, sog. E-Scooter) stiegen die Zahlen im abgelaufenen Jahr auf 92 Unfälle an. Das ist ein Anstieg um 22,7 % im Vergleich zum 5-Jahres-Wert (2018 – 2022).

Wie auch bereits in den Vorjahren festgestellt wurde, verunglückten auch im vergangenen Jahr mehr als die Hälfte (2023: 52,8 %, 2022: 51,9 %) aus der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ als „PKW-Führende“.

Der Anteil verunglückter „Junger Fahrer“ als „Mitfahrende“ ist im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr rückgängig (2023: 19,4 %, 2022: 20,4 %).

Die Quote der „Kraftrad-Nutzenden“ erhöhte sich im abgelaufenen Jahr (2023: 14,2 %, 2022: 12,8 %).

Beim Anteil verunglückter „Junger Fahrer“ als „Fahrrad-Nutzende“ ist eine Reduzierung der Unfallzahlen im Jahresvergleich zum Jahr 2022 zu erkennen (2023: 6,0 %, 2022: 7,7 %).

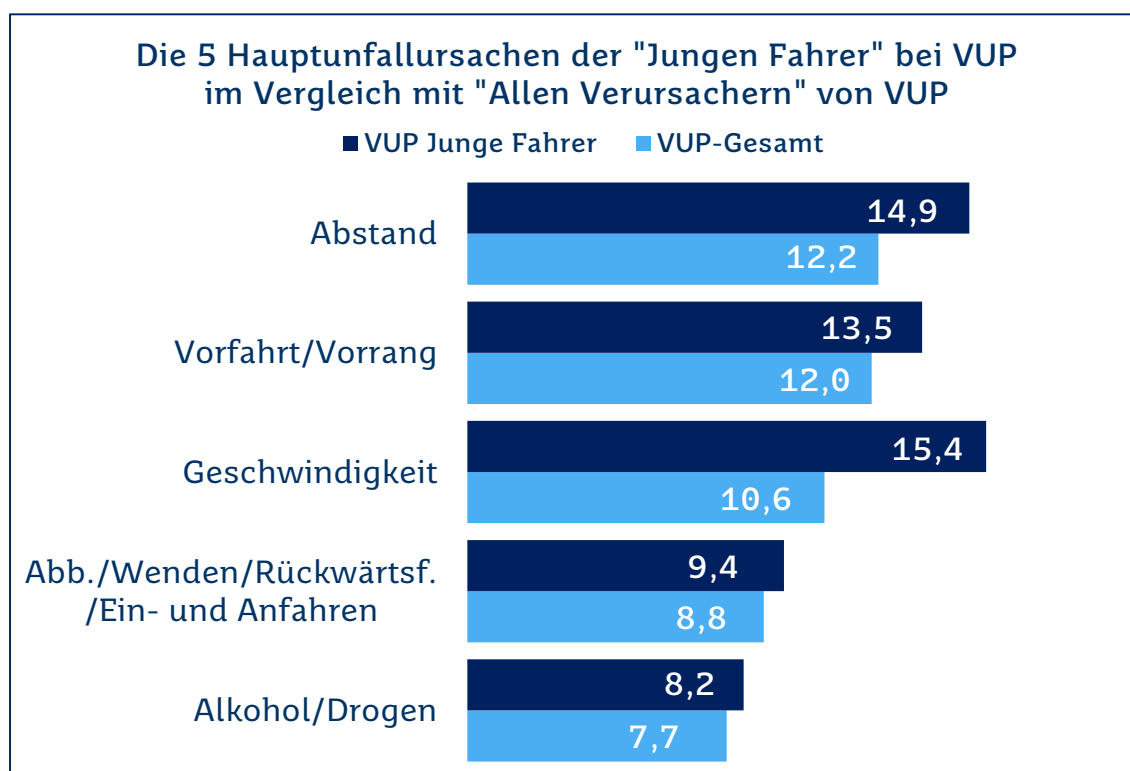


**„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher**

Im Gegensatz zur PVS des Jahres 2022, 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, weisen im Jahr 2023 die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen mit 17,9 % den höchsten Verursacheranteil aus (Seite 27).

Im Gegensatz dazu zeigen die absoluten Zahlen zur „Verursachung von VUP der Jahre 2018– 2022 und des Jahres 2023 pro 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 28), 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.



Als Hauptunfallursache bei der Verursachung von VUP durch „Junge Fahrer“ konnte nicht mehr „Abstand“ berechnet werden. Die Hauptursache liegt nun bei „Geschwindigkeit“. Der Anteil liegt bei 15,4 % (2022: 15,5 %). Dieser Wert liegt deutlich über den Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (10,6 %).

Mit einem Rückgang von 17,8 % im Jahr 2022 auf 14,9 % im abgelaufenen Jahr folgt die Unfallursache „Abstand“. Auch ihr Anteil liegt über dem Anteil bei allen Verursachenden von VUP mit 12,2 %.

Im Jahr 2023 hat sich die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ auf einen Anteil von 13,5 % (2022: 10,1 %) erhöht und bleibt gegenüber dem Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (12,0 %) überdurchschnittlich repräsentiert.

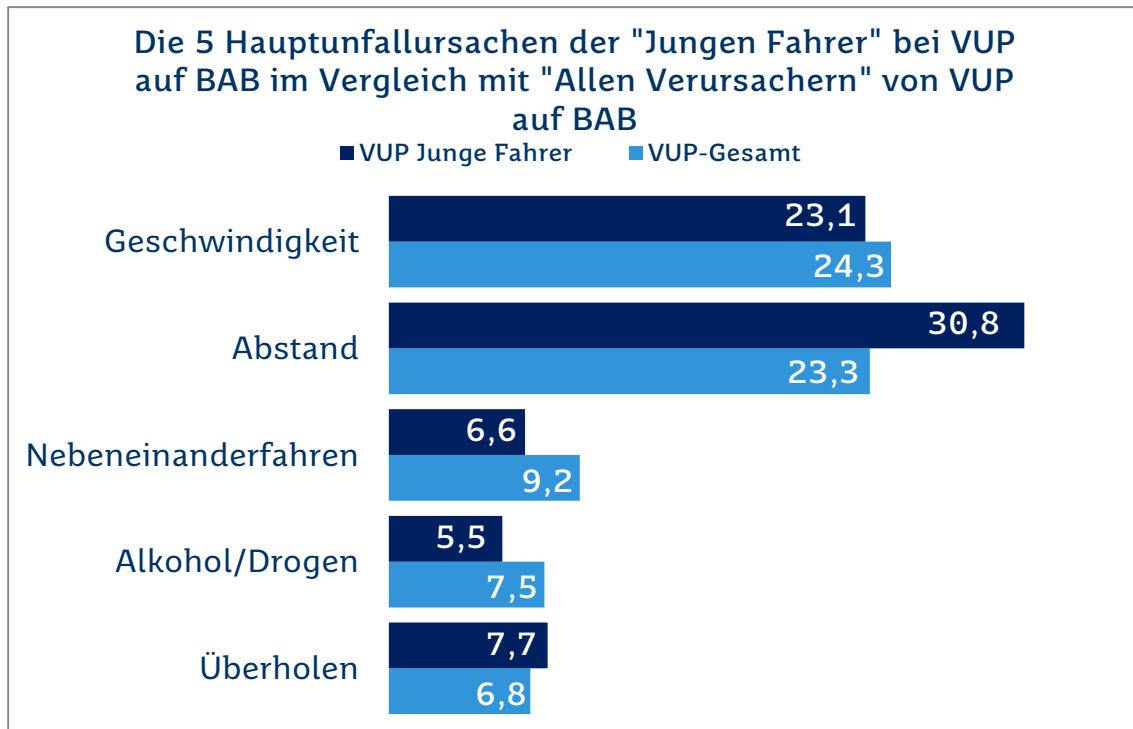
Bei der auf komplexe Fahrsituationen hinweisenden Unfallursache „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ ist in der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ ebenfalls ein Anstieg auf 9,4 % (2022: 7,9 %) festzustellen. Die Unfallursache liegt über dem Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (8,8 %).

Innerhalb der Risikogruppe „Junge Fahrer“ liegt im Jahr 2023 der Anteil der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ mit 8,2 % unter dem Vorjahresniveau (2022: 9,3 %), jedoch weiterhin über dem Anteil aller Verursachenden von VUP (7,7 %).

Die auf Seite 37 genannte Gesamtzahl von 59 „reinen Drogenunfällen“ im abgelaufenen Jahr beinhaltet 17 Verkehrsunfälle mit Beteiligung „Junger Fahrer“ unter Drogeneinfluss.

Insgesamt wurden durch die Angehörigen der „Jungen Fahrer“ im vergangenen Jahr 59 VUP auf den Bundesautobahnen im Saarland verursacht. Dies ist gegenüber 2022 mit 52 VUP ein Anstieg von 13,5 %.

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“ bleibt im abgelaufenen Jahr bei der Verursachung eines VUP auf BAB durch „Junge Fahrer“ konstant bei 30,8 %. Abstand ist somit die Hauptunfallursache und liegt über dem Anteil aller VUP-Verursachenden auf BAB mit 23,3 %.

Mit einem Anstieg auf einen Anteil von 23,1 % im Jahr 2023 liegt die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei der Verursachung von VUP auf den „saarländischen“ Autobahnen durch „Junge Fahrer“ an zweiter Stelle (2022: 19,2 %). Ihr Anteil liegt unter dem Anteil aller VUP-Verursachenden auf BAB mit 24,3 %.

Bei der Unfallursache „Fehler beim Überholen“ bei VUP auf BAB liegen die „Jungen Fahrer“ mit einem Anteil von 7,7 % über dem Wert aller VUP-Verursachenden mit 6,8 %. Dieser Wert der „Jungen Fahrer“ ist gegenüber dem Wert im Jahr 2022 mit 3,8 % um etwa die Hälfte gestiegen.

Die Unfallursache „Nebeneinanderfahren“ (fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahren) liegt mit einem Anstieg auf 6,6 % (2022: 5,8 %) in der Risikogruppe unter dem Durchschnitt aller VUP-Verursachenden (9,2 %).

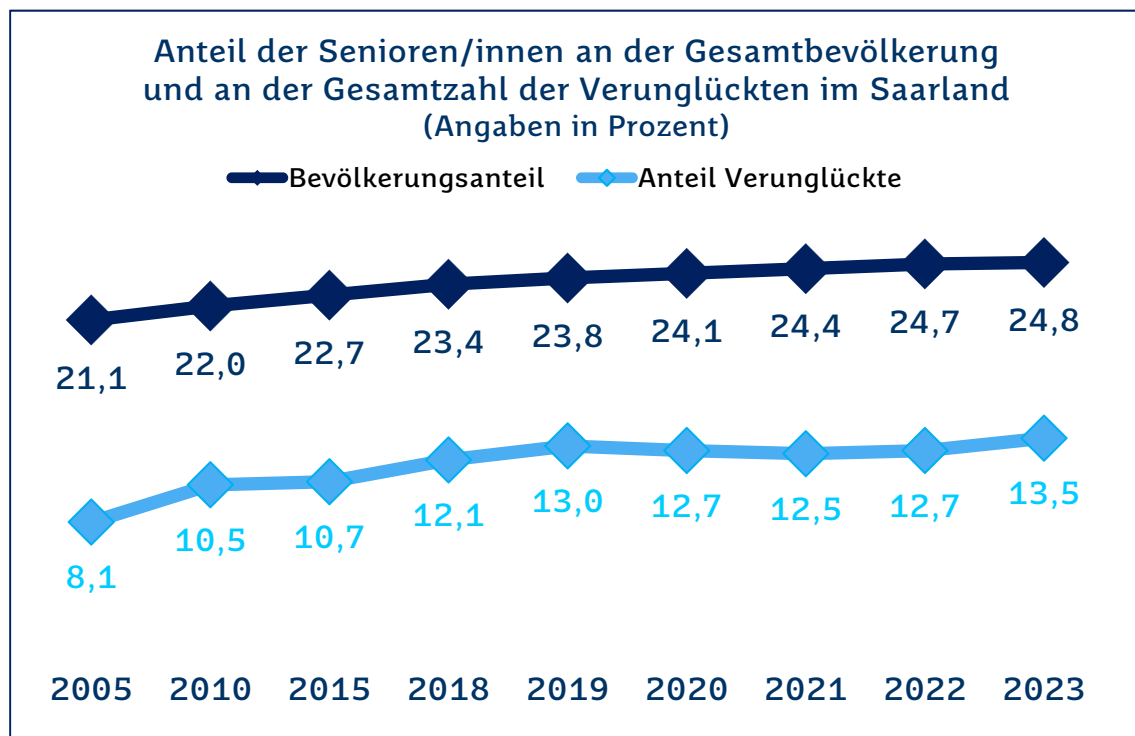
Im abgelaufenen Jahr verringerte sich der Anteil der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ innerhalb der „Jungen Fahrer“ bei der Verursachung eines VUP auf BAB auf 5,5 %, welcher im Jahr 2022 noch bei 11,5 % lag. Ihr Anteil bei der Altersgruppe „Junge Fahrer“ ist niedriger als bei allen VUP-Verursachenden mit 7,5 %.

### Unfallrisiko „Generation 65+“

Die nachfolgende Übersicht zeigt den Anteil der „Generation 65+“ (Seniorinnen 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 24,8 % im Jahr 2023.

Nach dem Anstieg im Vorjahr auf 12,7 %, kann auch für das Jahr 2023 beim Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren an der Gesamtzahl der Verunglückten ein Anstieg auf 13,5 % festgestellt werden. Diese Zahl stellt den höchsten Wert seit 2005 dar.



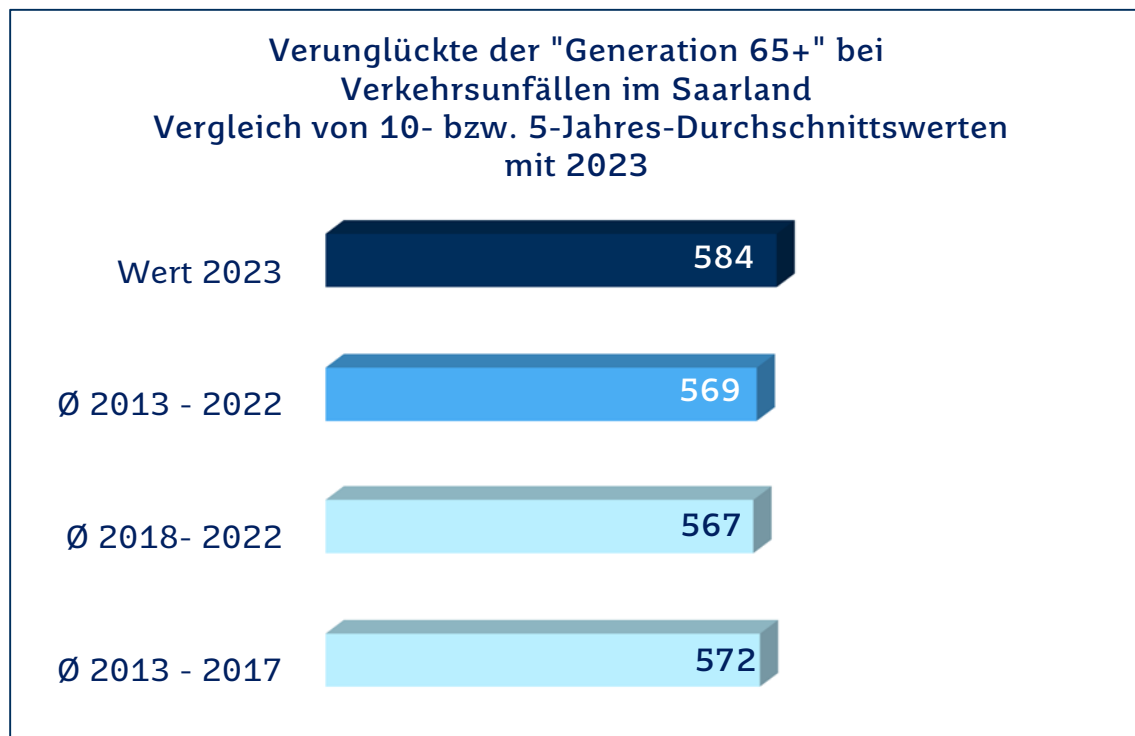
Bei Verkehrsunfällen im Jahr 2023 verunglückten im Saarland 584 Seniorinnen und Senioren (2022: 547, 2019: 635).

2023 erlitten bei Verkehrsunfällen neun Angehörige aus der Altersgruppe „Generation 65+“ tödliche Verletzungen, 2022 starben zehn Seniorinnen und Senioren nach Verkehrsunfällen. Für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wird ein Rückgang von 2,0 %<sup>1</sup> auf ca. 1000 Getötete erwartet.

Bei den schwer verletzten Seniorinnen und Senioren wurde für das Saarland ein Rückgang von 6,5 % analysiert. Im Jahr 2023 wurden 116 Schwerverletzte aus der Risikogruppe „Generation 65+“ registriert, 2022 waren es 124 Schwerverletzte.

Im Jahr 2023 wurden 459 Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen leicht verletzt, dies bedeutet gegenüber 413 Leichtverletzten im Jahr 2022 einen Anstieg um 11,1 %.

Die Langzeitbetrachtung verunglückter Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfälle im Saarland zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über allen Durchschnittswerten liegt.



Die folgende Tabellendarstellung zur „Anzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren in ausgewählten Beteiligungsarten“ für die Jahre 2021 – 2023 zeigt, dass die Mehrzahl der Seniorinnen und Senioren als „PKW-Führende“ verunglückten. Im Jahr 2023 beträgt ihr Anteil an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ 42,5 % (2022: 37,7 %). Dieser Wert liegt unter dem Anteil von 44,6 % 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 21,4 % (2022: 22,1 %). Er ist mehr als doppelt so hoch wie der Anteil aller verunglückten „zu Fuß Gehenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten mit 10,3 %.

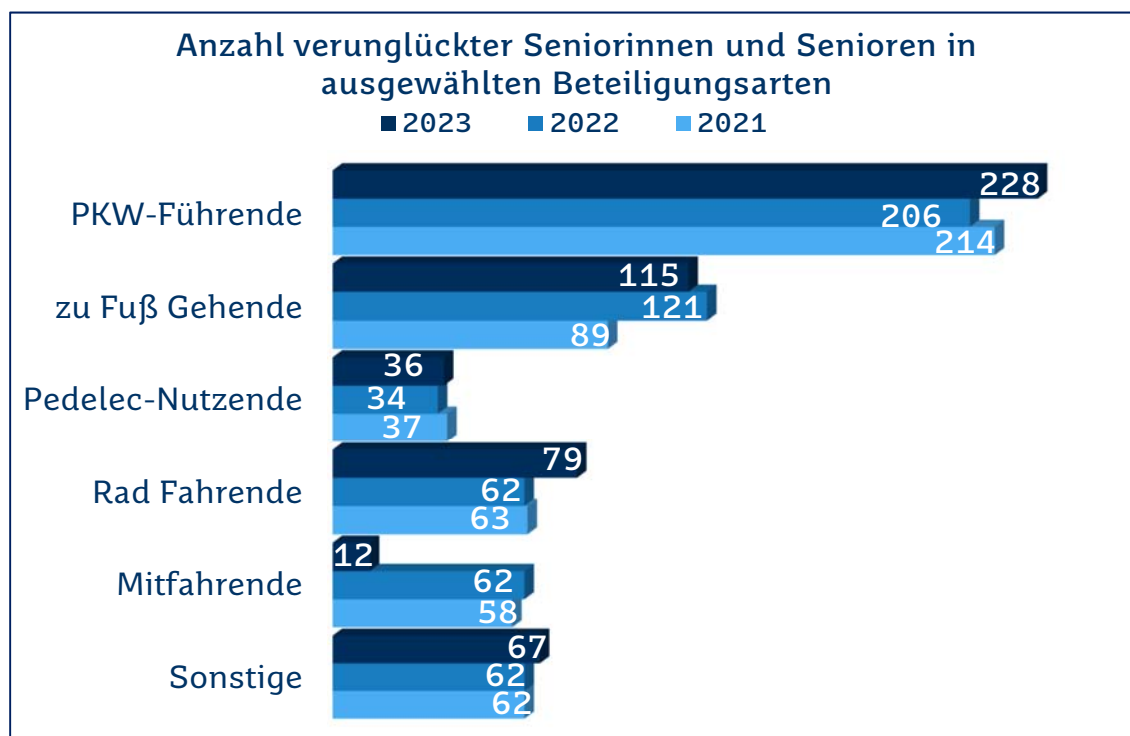


Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Rad-Fahrende“ (Verkehrsbeteiligungsart Fahrrad und Pedelec) an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 21,4 % (2022: 17,6 %). Der Wert des Jahres 2023 liegt über dem Anteil von 14 % aller verunglückten „Rad-Fahrenden“ 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 14,7 %. Er liegt über dem Wert des Jahres 2022 mit 11,3 % und über dem Anteil von 10,5 % 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 6,7 %. Er liegt über dem Wert des Jahres 2022 mit 6,2 % und über dem Wert von 3,5 % aller Verunglückten „Pedelec“-Nutzenden an der Gesamtzahl der Verunglückten.



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ auf Seite 39 zeigt, dass innerhalb der „Generation 65+“ die Häufigkeitszahl des Jahres 2023 mit 243 minimal über der des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2018 – 2022 mit 241 liegt.

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

Die Tabellendarstellung auf Seite 28 zur Häufigkeitszahl der „Verursachung von VUP der Jahre 2018 – 2022 und des Jahres 2023 pro 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ veranschaulicht, dass die Altersgruppen der 65- bis 74-Jährigen und die Angehörigen der „Generation 75+“ in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung im Saarland gegenüber allen Erwachsenen-Altersgruppen und der Gruppe der Jugendlichen weiterhin nur unterdurchschnittlich in Erscheinung tritt.

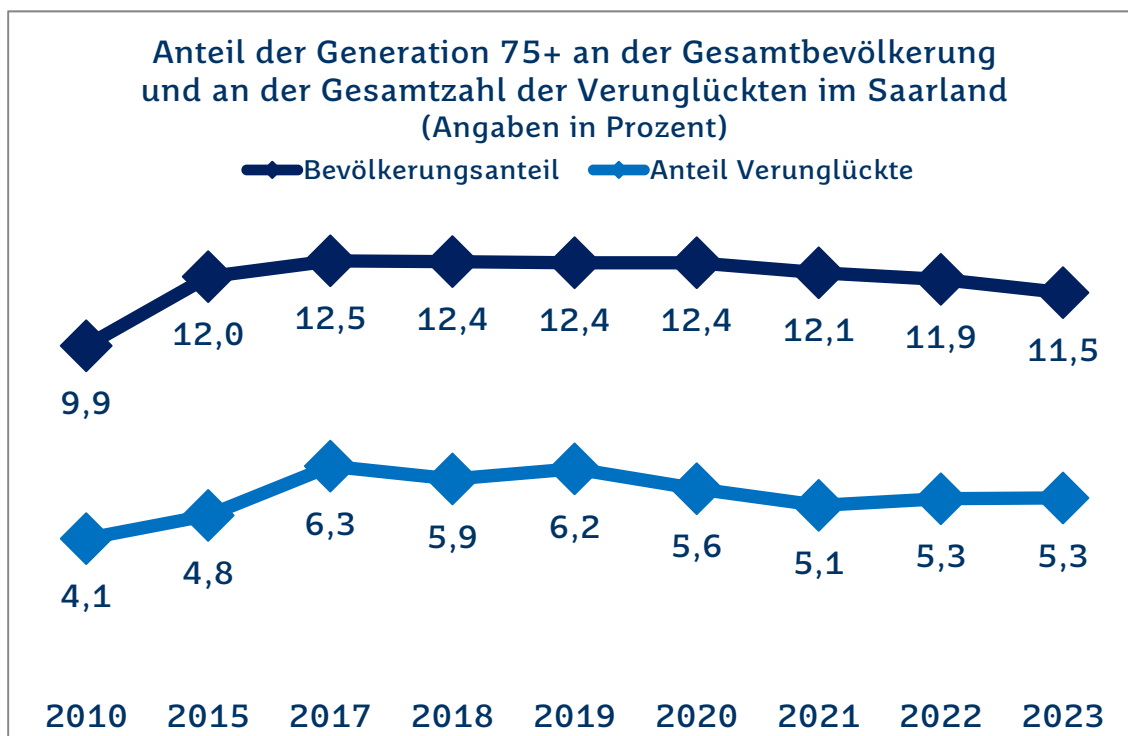
### Unfallrisiko „Generation 75+“

Seit der Auswertung 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 2023.

Der Bevölkerungsanteil dieser Altersgruppe stieg von 9,9 % im Jahr 2010 auf 12,4 % im Jahr 2020 und ist seitdem auf 11,5 % im abgelaufenen Jahr zurückgegangen.

Der „Verunglücktenanteil“ ist in den beiden zurückliegenden Jahren rückläufig. Der Wert des Jahres 2023 bleibt mit 5,3 % unverändert zum Vorjahr.



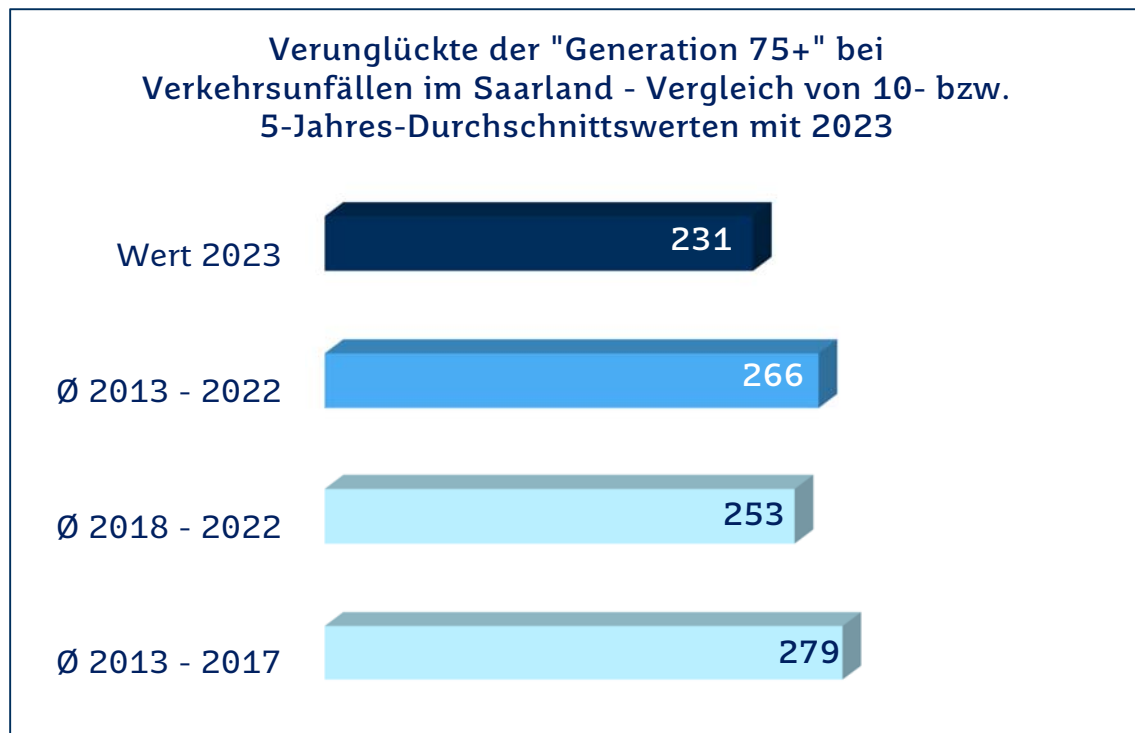
Bei der Gesamtzahl der Verunglückten weist die PVS 2023 für die „Generation 75+“ einen leichten Anstieg von 1,8 % gegenüber dem Vorjahr aus (2023: 231, 2022: 227).

2022 verloren sechs Menschen aus dieser Altersgruppe ihr Leben bei Verkehrsunfällen, im Jahr 2023 verstarben nach Verkehrsunfällen ebenfalls sechs Angehörige der „Generation 75+“.

Insgesamt wurden im abgelaufenen Jahr 50 Angehörige der „Generation 75+“ bei Verkehrsunfällen schwer verletzt. Dies ist gegenüber dem Jahr 2022 mit 57 Schwerverletzten ein Rückgang um 12,3 %.

Die PVS weist für das Jahr 2023 insgesamt 175 leicht verletzte Angehörige dieser Altersgruppe aus. Dies ist gegenüber dem Jahr 2022 mit 164 Leichtverletzten ein Anstieg um 6,7 %.

Der 1-Jahres-Wert der verunglückten Angehörigen der „Generation 75+“ liegt unter allen Durchschnittswerten.



Analog zur Feststellung bei der „Generation 65“ zeigt auch die „Generation 75+“, dass in den Jahren 2021 bis 2023 die meisten Verunglückten als „PKW-Führende“ polizeilich erfasst wurden. Der Anteil an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 40,1 % und liegt über dem Wert des Jahres 2022 mit 35,2 % Der Wert des Jahres 2023 der „Generation 75+“ liegt unter dem Anteil der verunglückten „PKW-Führenden“ an der Gesamtzahl bei allen Verunglückten mit 44,6 %.

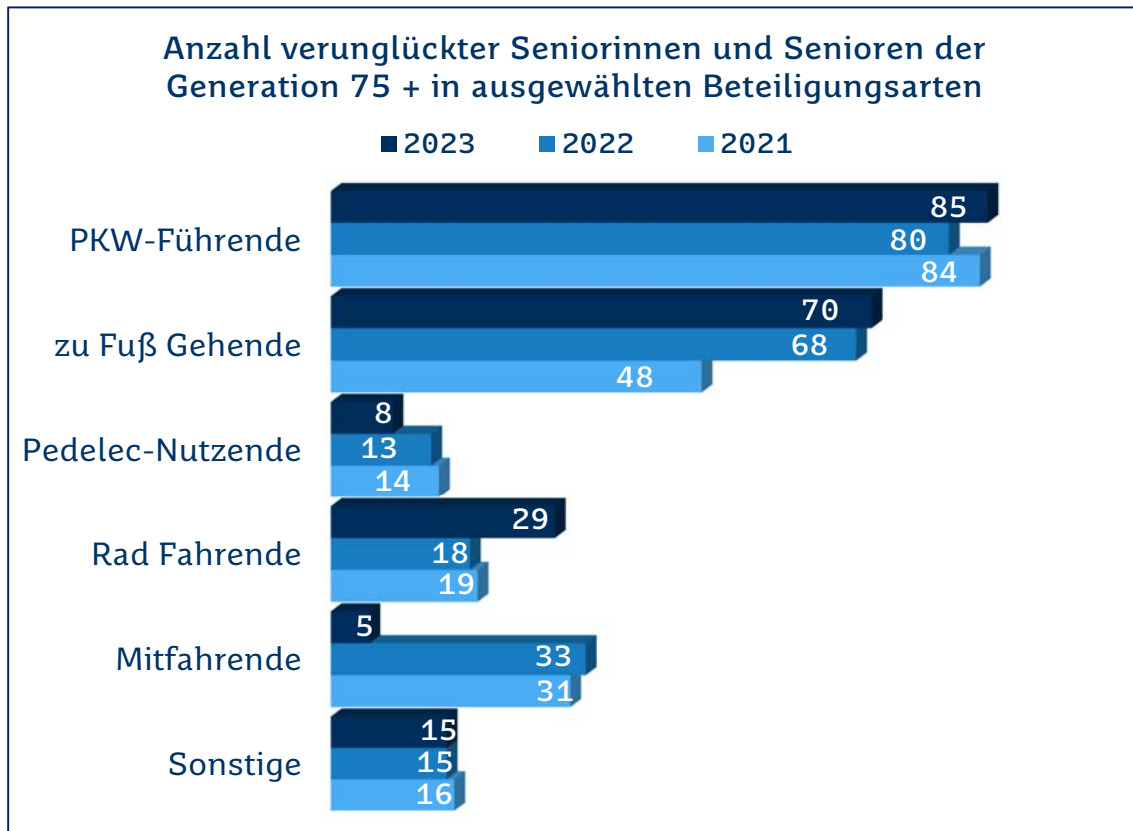
Angestiegen auf 33,0 % (2022: 30,0 %) ist der Anteil der verunglückten „zu Fuß Gehenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“. Dieser Anteil innerhalb der „Generation 75+“ ist dreimal so hoch wie der Anteil aller verunglückten zu Fuß Gehenden an der Gesamtzahl aller Verunglückten mit 10,3 %.

Der Anteil der verunglückten Angehörigen der „Generation 75+“ als „Rad-Fahrende“ (Verkehrsbeteiligungsart Fahrrad und Pedelec) an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“ liegt im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 17,5 % über dem Anteil des Jahres 2022 mit 13,7 %. Der Wert des Jahres 2023 liegt über dem Anteil von 14,0 % aller verunglückten „Rad Fahrenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Betrachtet man die beiden Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrrad“ und „Pe-delec“ getrennt voneinander ist folgendes festzustellen:

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Radfahrende“ an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 13,7 % und liegt deutlich über dem Wert des Jahres 2022 mit 7,9 %. Er liegt auch über dem Anteil von 10,5 % 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 3,8 % und liegt unter dem Wert des Jahres 2022 mit 5,7 %. Er liegt über dem Wert von 3,5 % aller Verunglückten „Pedelec“-Nutzenden an der Gesamtzahl der Verunglückten.



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“ der ausgewählten Altersgruppen hat.

Die Grafik auf Seite 28 zur Häufigkeitszahl bei der „Verursachung von VUP der Jahre 2018 – 2022 und des Jahres 2023 pro 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ zeigt, 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 2023 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 115 verunglückten „zu Fuß Gehenden“ Seniorinnen und Senioren waren 70 Verunglückte (60,9 %) zwischen 75 und 93 Jahren.

Die differenzierte Auswertung des Unfallgeschehens der Seniorinnen und Senioren bei der Verkehrsbeteiligungsart „Fahrrad“ zeigt, dass 50 der 79 (63,3 %) verunglückten Fahrrad fahrenden Seniorinnen und Senioren zum Unfallzeitpunkt zwischen 65 und 74 Jahren alt waren.

Innerhalb der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ waren 28 von 36 (77,8 %) Verunglückten zwischen 65 und 74 Jahren.

Die Auswertung der verunglückten Seniorinnen und Senioren als PKW-Nutzende ergab, dass 143 von 228 (62,7 %) Verunglückten zwischen 65 und 74 Jahren waren.

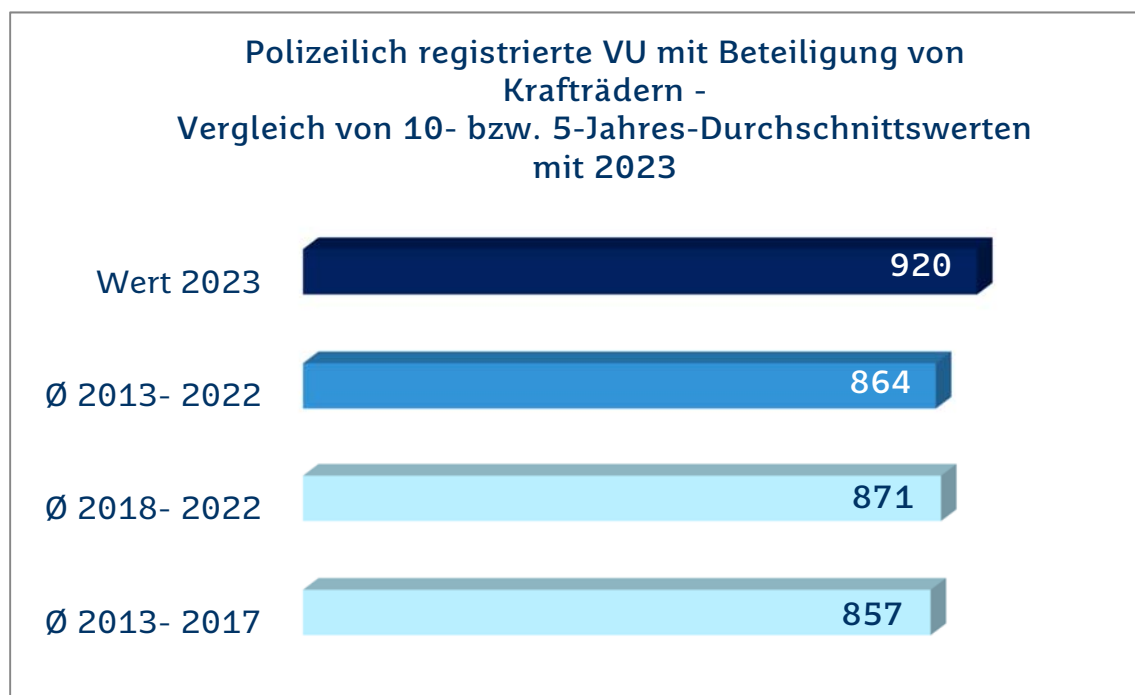
Die aufgezeigten Folgen der Verkehrsunfälle, die auch im Zusammenhang mit den altersdifferenzierten Nutzungen bestimmter Verkehrsbeteiligungsarten stehen, erfordern eine unterschiedliche Ausrichtung der polizeilichen Präventionsarbeit durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater (VSB) - auch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

### Unfallrisiko „Kraftrad“

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

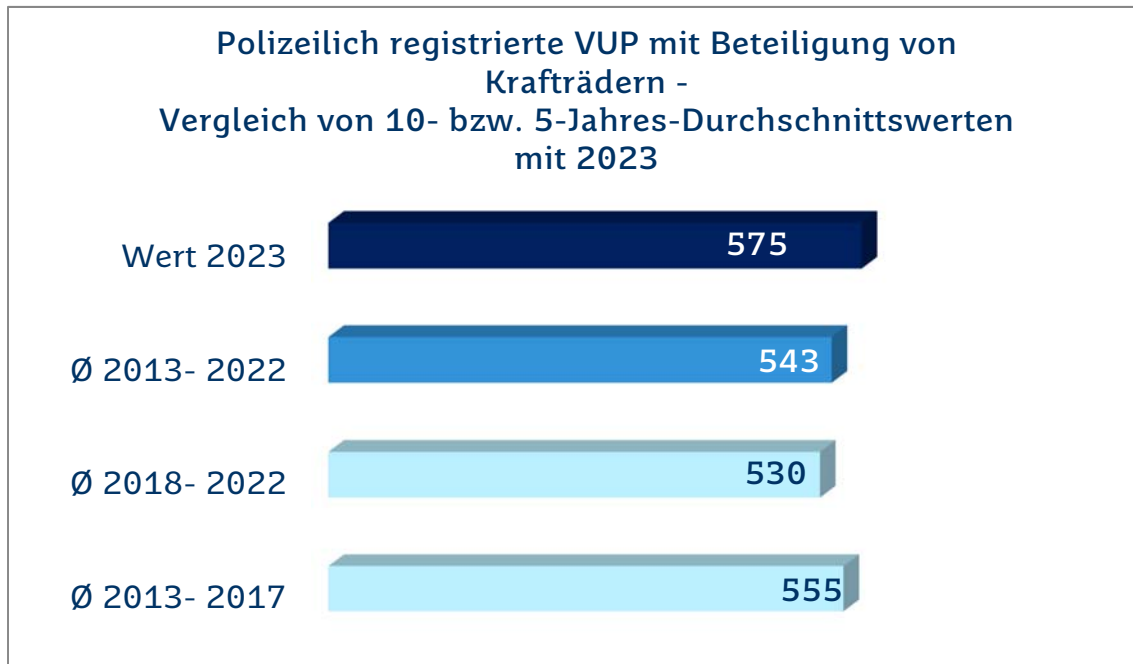
Im Jahr 2023 wurden 920 Verkehrsunfälle mit „Krafträdern“ registriert, dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2022 mit 1000 Verkehrsunfällen ein Rückgang von 8,0 %.

Trotz des Rückganges der Verkehrsunfälle im abgelaufenen Jahr, liegt der 1-Jahres-Wert über den anderen Werten der Langzeitbetrachtung der VU unter Beteiligung von „Krafträdern“.



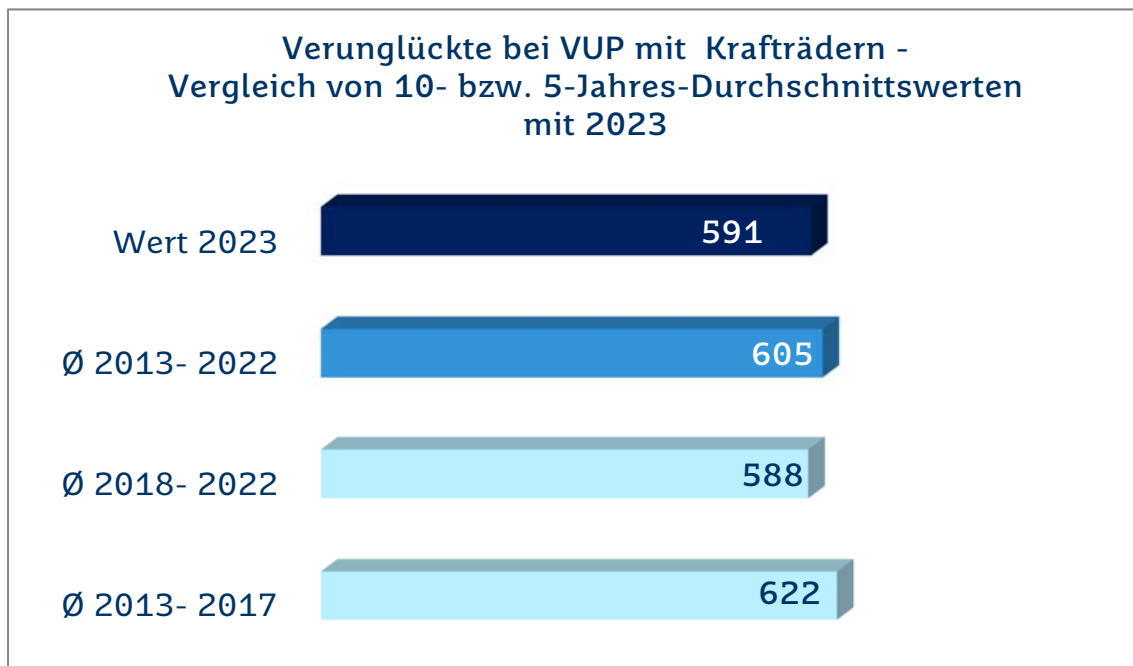
Die Gesamtzahl der VUP ist im abgelaufenen Jahr um 5,1 % gesunken. Wurden im Jahr 2022 606 VUP mit Beteiligung von Krafträdern registriert, waren es im abgelaufenen Jahr 575 VUP.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über allen Durchschnittswerten liegen.



Bei der Gesamtzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von „Krafträdern“ ist ein Rückgang von 9,6 % erkennbar (2023: 591, 2022: 654).

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2018 – 2022 liegt, aber unter den anderen beiden Durchschnittswerten.





Im Jahr 2023 wurden elf Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von „Krafträdern“ tödlich verletzt. Auch im Vorjahr 2022 verloren elf Menschen ihr Leben auf saarländischen Straßen.

Eine Auswertung der Verkehrsunfälle mit den getöteten „Kraftrad-Nutzenden“ ergab:

- Art der Verkehrsbeteiligung:
  - o 6 Motorräder
  - o 1 Leichtkraftrad
  - o 2 Kleinkrafträder
  - o 1 Elektrokleinstfahrzeug
- Alle getöteten Kraftradfahrende waren männlich
- 9 Getötete waren ohne Soziusse unterwegs
- Eine getötete weibliche MitfahrerIn auf Elektrokleinstfahrzeug
- Getötete – Altersgruppe:
  - Jugendliche – zwei Getötete
  - „Junge Fahrer“ – zwei Getötete
  - 35- bis 44-Jährige – ein Getöteter
  - 45- bis 54-Jährige – ein Getöteter
  - 55 – bis 64-Jährige – vier Getötete
  - „Generation 75+“ – ein Getöteter
- Unfallumstände
  - o 4 Alleinunfälle
    - 3x Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“
      - Hierbei wurden bei zwei Unfallbeteiligten eine Alkohol- oder Drogenbeeinflussung registriert.
    - 1x Unfallursache „andere Fehler des Fahrzeugführenden“
  - o 1 Unfall mit einem Wild
  - o 1 Unfall wurde durch den getöteten „Kraftrad-Nutzenden“ verursacht
    - Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“
  - o 1 Unfall wurden durch einen anderen Verkehrsteilnehmenden (Pkw) verursacht
    - Unfallursache „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“
  - o 3 Unfälle wurden sowohl durch die getöteten „Kraftrad-Nutzenden“, als auch andere Verkehrsteilnehmende verursacht.
    - Unfallursachen Pkw und Kraftrad
      - „Fehler beim Überholen“ und „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“

- „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Nicht-beachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen“
  - „Fehler beim Abbiegen“ und „Überholen trotz unklarer Verkehrslage“
- Unfallörtlichkeit
- Ortslage
    - 6 Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaft
    - 4 Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaft
  - Straßenklasse
    - 2 Unfälle auf Bundesstraßen
    - 3 Unfälle auf Landesstraße
    - 1 Unfall auf einer anderen Straße
- Unfallzeit:
- 4 Unfälle ereigneten sich an den Tagen Fr/Sa/So
  - 5 Unfälle ereigneten sich im Monat Juni
  - 3 Unfälle ereigneten sich zwischen 22 und 24 Uhr

Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von „Krafträdern“ ist im abgelaufenen Jahr ein Rückgang um 4,9 % gegenüber dem Vorjahr zu erkennen (2023: 137, 2022: 144).

Auch die Gesamtzahl der leicht verletzten Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von „Krafträdern“ ist gesunken. 443 Leichtverletzte aus dem Jahr 2023 bedeuten gegenüber 499 im Jahr 2022 einen Rückgang um 11,2 %.

### Unfallrisiko – „S-Pedelec“

Bei einem „S-Pedelec“, die seit dem 01.01.2014 im polizeilichen Vorgangsbearbeitungssystem erfasst wurden, handelt es sich im Gegensatz zu den auf Seite 65 genannten „Pedelecs“ um ein Kraftrad. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 78.

Im abgelaufenen Jahr ereignete sich im Saarland ein VUP unter Beteiligung eines „S-Pedelec“, hierbei wurde eine Person leicht verletzt.

### Unfallrisiko – „Elektrokleinstfahrzeuge“

Nach Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15.06.2019 mit inhaltlichen Anforderungen an die Inbetriebsetzung, Verhaltensvorschriften und Ahndungsregularien wurde die Verkehrsbeteiligungsart „Kraftrad“ um die Verkehrsbeteiligungsart „Elektrokleinstfahrzeuge“ ergänzt. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 78.

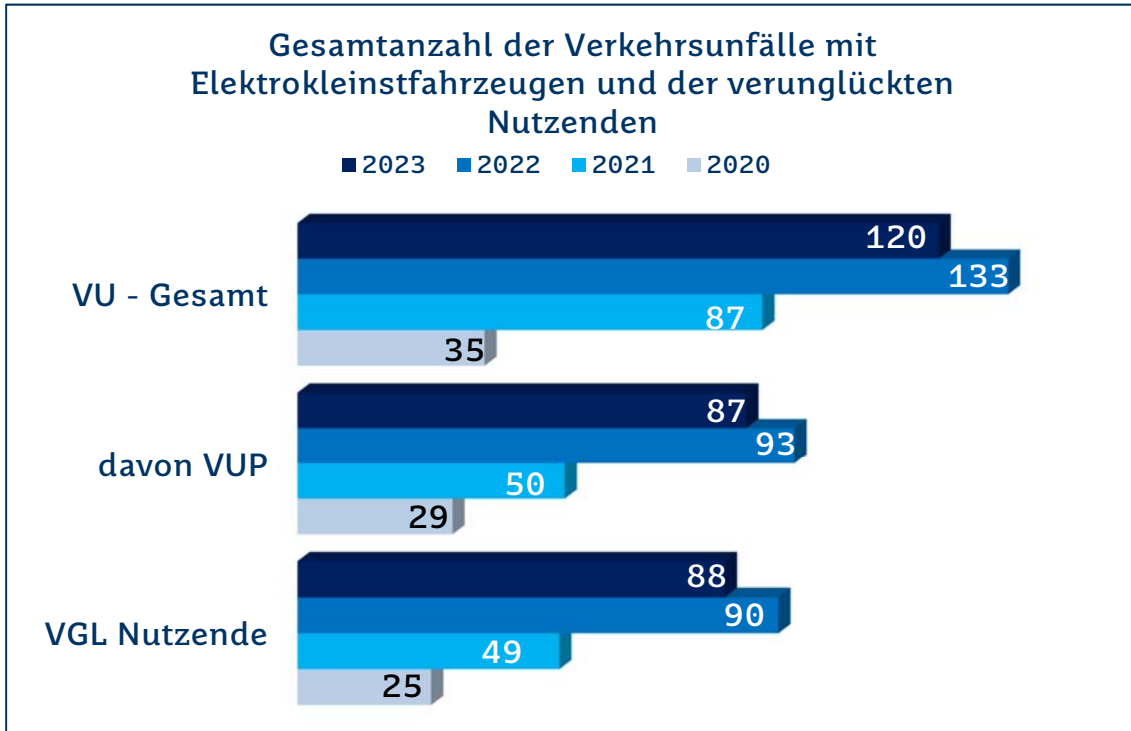
Für das Jahr 2023 ist bei der Gesamtzahl der VU unter Beteiligung von „Elektrokleinstfahrzeugen“ ein Rückgang um 9,8 % (2023: 120, 2022: 133) festzustellen. Insgesamt ereigneten sich im abgelaufenen Jahr im Saarland 87 VUP mit Beteiligung von „Elektrokleinstfahrzeugen“, dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2022 mit 93 VUP einen Rückgang um 6,5 %.

Bei der Gesamtzahl der verunglückten „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzenden wird ein Rückgang um 2,2 % ausgewiesen. 2023 wurden 88 Nutzer von „Elektrokleinstfahrzeugen“ verletzt, 2022 waren es 90 Menschen.

Ein Rückgang um 15,4 % kann bei der Gesamtzahl der schwerverletzten „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzenden festgestellt werden. Im abgelaufenen Jahr wurden 11 Personen schwerverletzt (2022: 13).

Bei der Gesamtzahl der leicht verletzten „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzenden ist ein leichter Rückgang um 1,3 % festzuhalten (2023: 75, 2022: 76).

Die nachfolgende Darstellung zeigt im abgelaufenen Jahr 2023 erstmalige Rückgänge, nachdem die Zahlen im Zusammenhang mit dem Verkehrsunfallgeschehen mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen seit 2020 bis 2022 deutlich gestiegen waren.



### Unfallrisiko „Rad-Fahrende“

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

- Fahrrad
- Fahrrad mit Tretilfe 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 716 VU unter Beteiligung von „Rad Fahrenden“, was gegenüber dem Jahr 2022 mit 828 VU einen Rückgang von 13,5 % bedeutet.

Auch bei den VUP ist ein Rückgang von 15,8 % zu verzeichnen (2023: 571 VUP, 2022: 678 VUP).

Nach dem Anstieg um 13,6 % bei den Verunglückten eines VU unter Beteiligung von „Rad Fahrenden“ im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr konnte im abgelaufenen Jahr ein Rückgang von 14,5 % analysiert werden.

Im Jahr 2023 wurden 606 Personen (2022: 709, 2021: 624) bei einem VU unter Beteiligung eines „Rad Fahrenden“ verletzt.

Diesen erfreulichen Rückgängen steht ein Anstieg bei der Zahl der getöteten Personen der „Fahrrad-Nutzende“ gegenüber. Im abgelaufenen Jahr erlitten 5 „Rad-Fahrende“ tödliche Verletzungen.

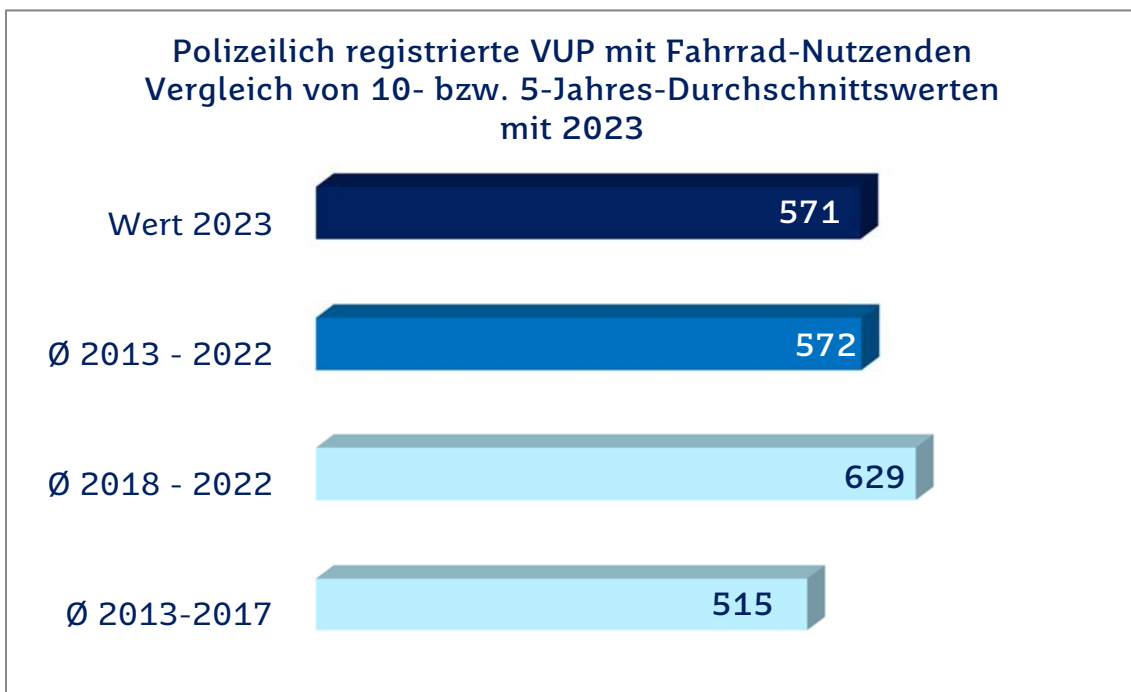
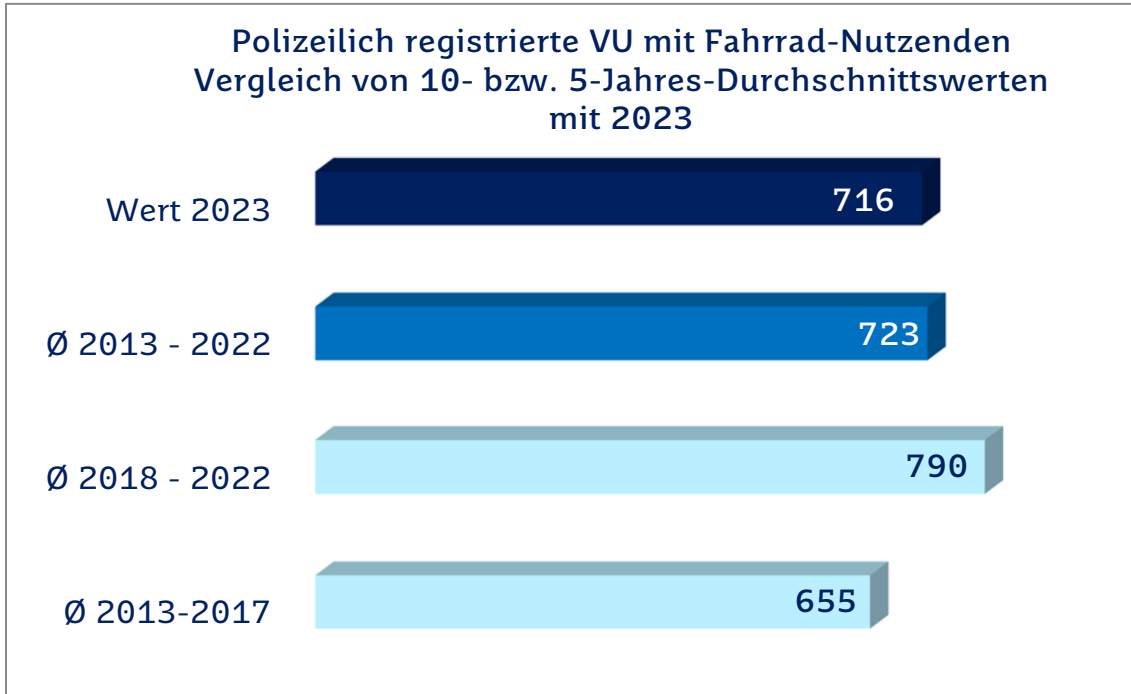
Bei vier dieser fünf Unfälle handelte es sich um Alleinunfälle, wovon zweimal eine unklare Unfallursache vermerkt ist und zweimal die Unfallursache im Straßenzustand (Bodenschwelle) begründet liegt. Lediglich bei einem dieser fünf Unfälle gab es einen Zusammenstoß mit einem Pkw.

Die Anzahl der Schwerverletzten nach einem Verkehrsunfall mit Beteiligung von „Rad Fahrenden“ ist im abgelaufenen Jahr um 13,6 % gesunken (2023: 127, 2022: 147) gegenüber dem Vorjahr festzustellen.

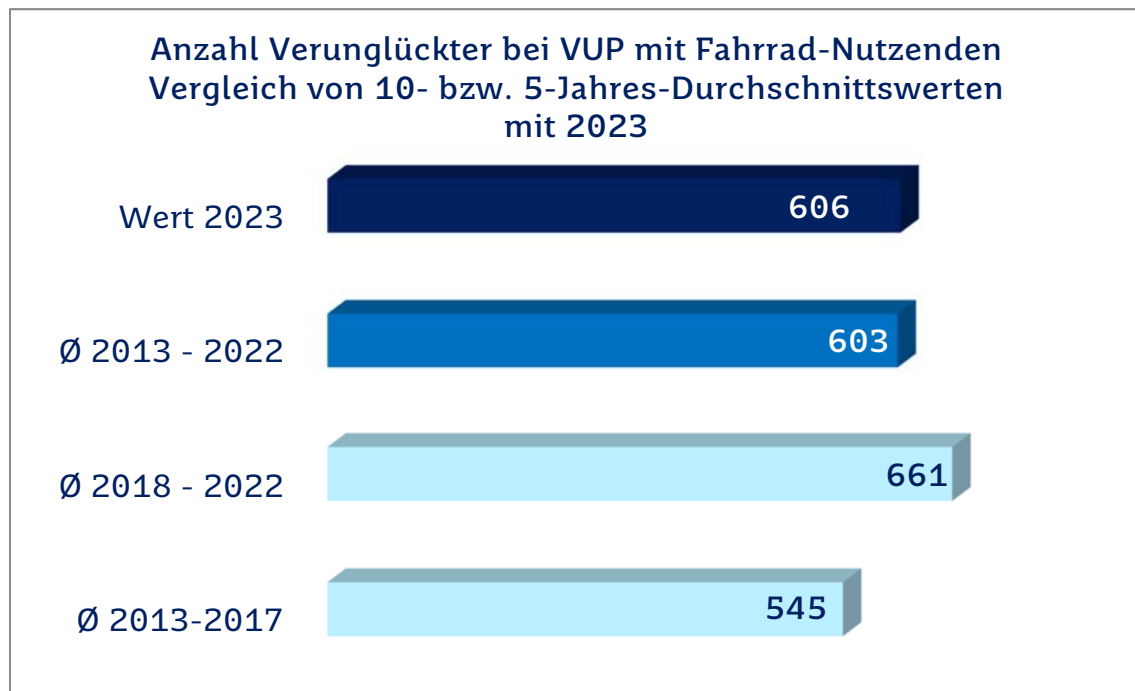
Bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ist ebenfalls ein Rückgang von 15,5 % zum Vorjahr zu erkennen (2023:474, 2022: 561).

Die nachfolgenden Langzeitbetrachtungen zur Gesamtzahl der registrierten VU und der registrierten VUP mit „Rad Fahrenden“ zeigen, dass der 1-

Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswerte sowie unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert (2018-2022) liegt. Lediglich der 5-Jahres-Durchschnittswert (2013-2017) kann nicht unterschritten werden.



Die Langzeitbetrachtung der Verunglückten bei VUP mit „Fahrrad-Nutzenden“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert nur unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert liegt.



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

Im Jahr 2023 verunglückten 570 „Rad-Fahrende“ im Saarland bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum. Dies ist gegenüber 681 Verunglückten aus dem Jahr 2022 ein Rückgang von 16,3 %.

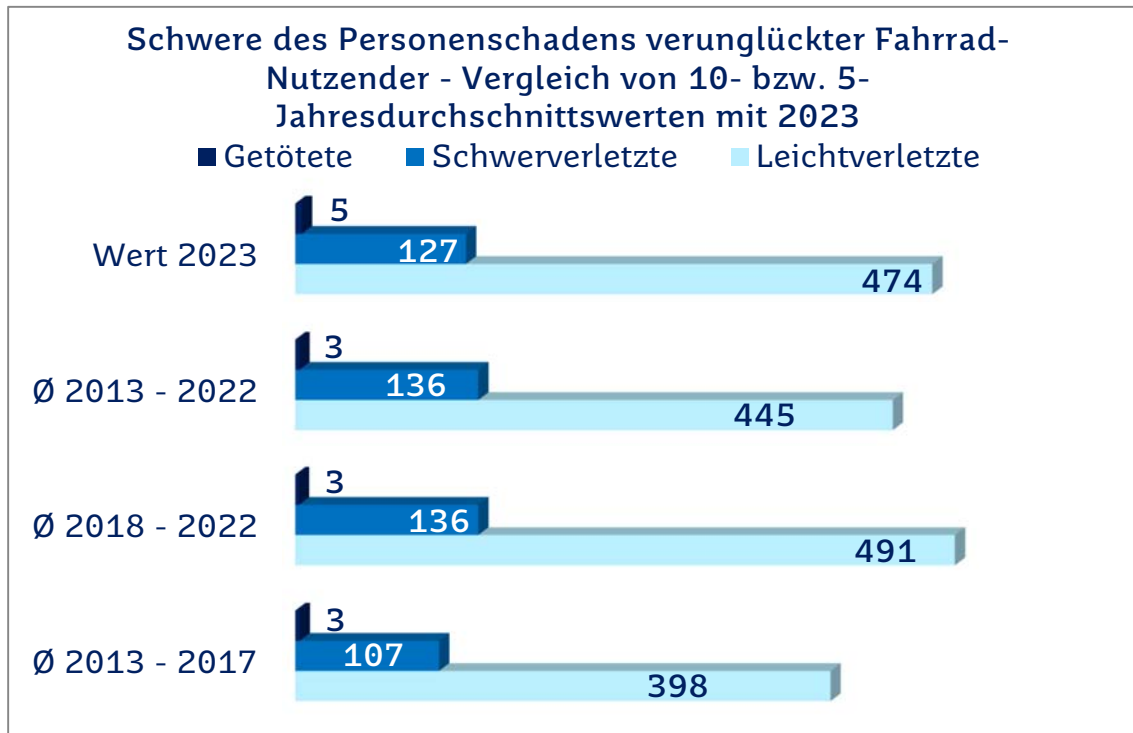
Im Saarland verstarben im abgelaufenen Jahr vier „Rad-Fahrende“, während im Jahr 2022 ein „Rad-Fahrender“ bei Verkehrsunfällen getötet wurde. Nach der Prognose der BASt<sup>1</sup> wird für das Bundesgebiet ein Rückgang um ca. 5,0 % auf etwa 450 Getötete erwartet.

Bei der Gesamtzahl der schwer verletzten „Rad-Fahrenden“ ist im abgelaufenen Jahr ein Rückgang von 17,7 % gegenüber dem Jahr 2022 (2023: 121, 2022: 147) festzustellen.

Ebenfalls ist bei den Leichtverletzten ein Rückgang zu erkennen. 444 leicht verletzte „Rad-Fahrende“ im Jahr 2023 bedeuten gegenüber dem Jahr 2022 mit 533 Leichtverletzten einen Rückgang um 19,7 %.

Die Langzeitbetrachtung zu der Schwere des Personenschadens verunglückter „Rad-Fahrender“ zeigt, dass die Zahl der Getöteten den höchsten Wert darstellt. Der 1-Jahres-Wert der Schwerverletzten ist lediglich höher als der 5-Jahres-Durchschnittswert (2013-2017).

Der 1-Jahres-Wert der Leichtverletzten liegt unter dem 5-Jahres-Durchschnittswert (2018 - 2022), jedoch über den anderen Durchschnittswerten.





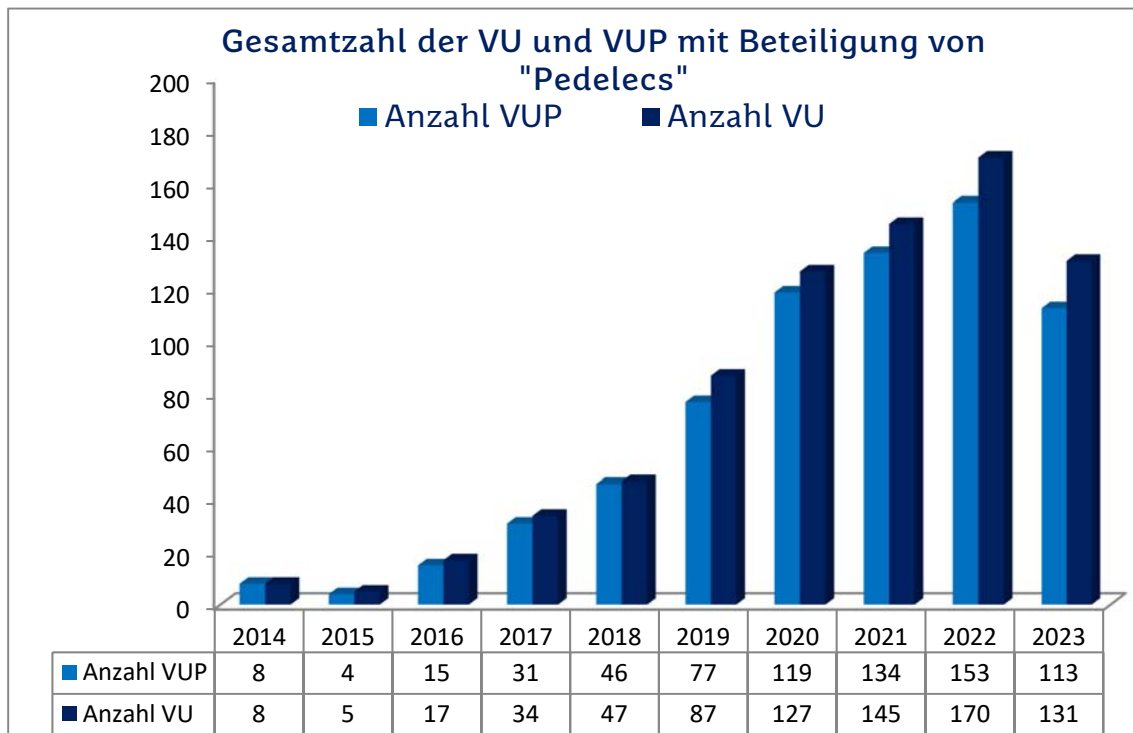
### Unfallrisiko „Pedelec“

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

Die Gesamtzahl der VU mit Beteiligung von „Pedelecs“ sank im Jahr 2023 im Saarland um 22,9 % (2023: 131, 2022: 170), die Gesamtzahl der VUP sank um 26,1 % (2023: 113, 2022: 153). Im Zeitraum 2014 bis einschließlich 2023 wurden insgesamt 771 VU bzw. 700 VUP mit 713 Verunglückten polizeilich registriert.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit „Rad Fahrenden“ lag im Jahr 2014 bei 1,6 % und ist im abgelaufenen Jahr auf einen Anteil von 19,8 % angestiegen, jedoch im Vergleich zu den Vorjahren gesunken.

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die oben beschriebenen Daten.



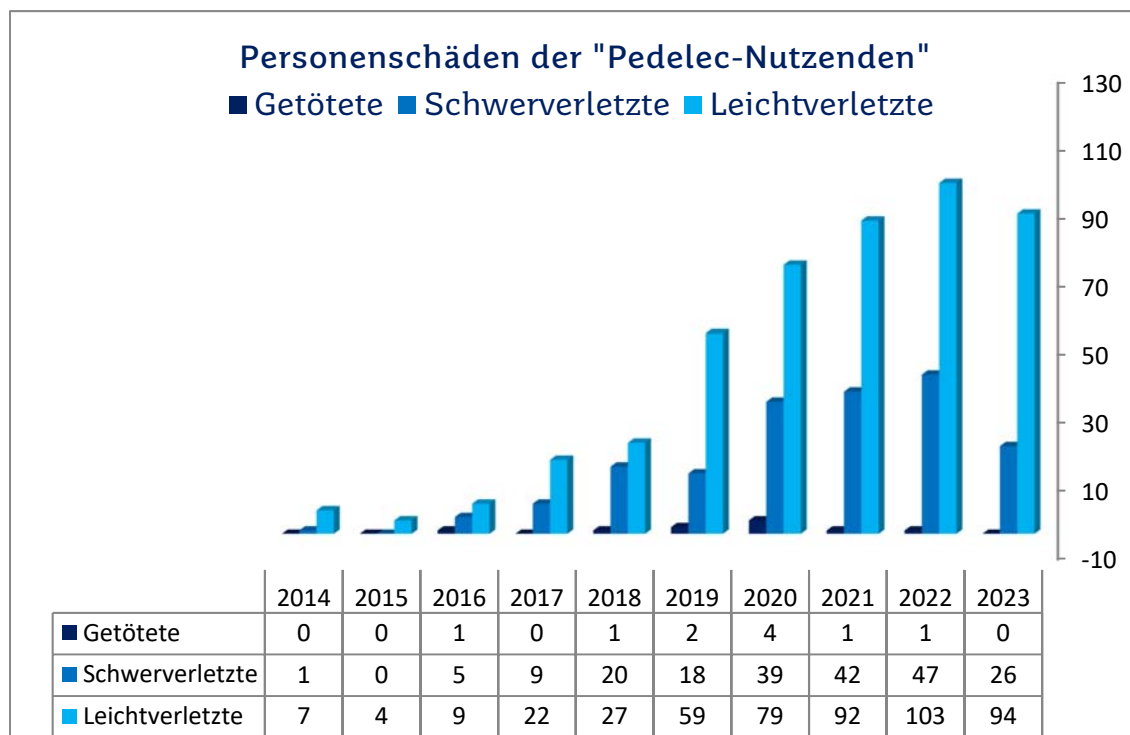
Im abgelaufenen Jahr verunglückten insgesamt 120 „Pedelec“-Nutzende, dies entspricht gegenüber dem Jahr 2022 mit 151 Verunglückten einen Rückgang um 20,5 %.

Erfreulicherweise erlitt 2023 kein „Pedelec“-Nutzender bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen, im Jahr 2022 verstarb eine „Pedelec“-Nutzende nach einem Verkehrsunfall im öffentlichen Verkehrsraum.

Im abgelaufenen Jahr wurden weniger „Pedelec“-Nutzende schwer verletzt als im Vorjahr. Insgesamt wurde ein Rückgang von 44,7 % analysiert (2023: 26, 2022: 47).

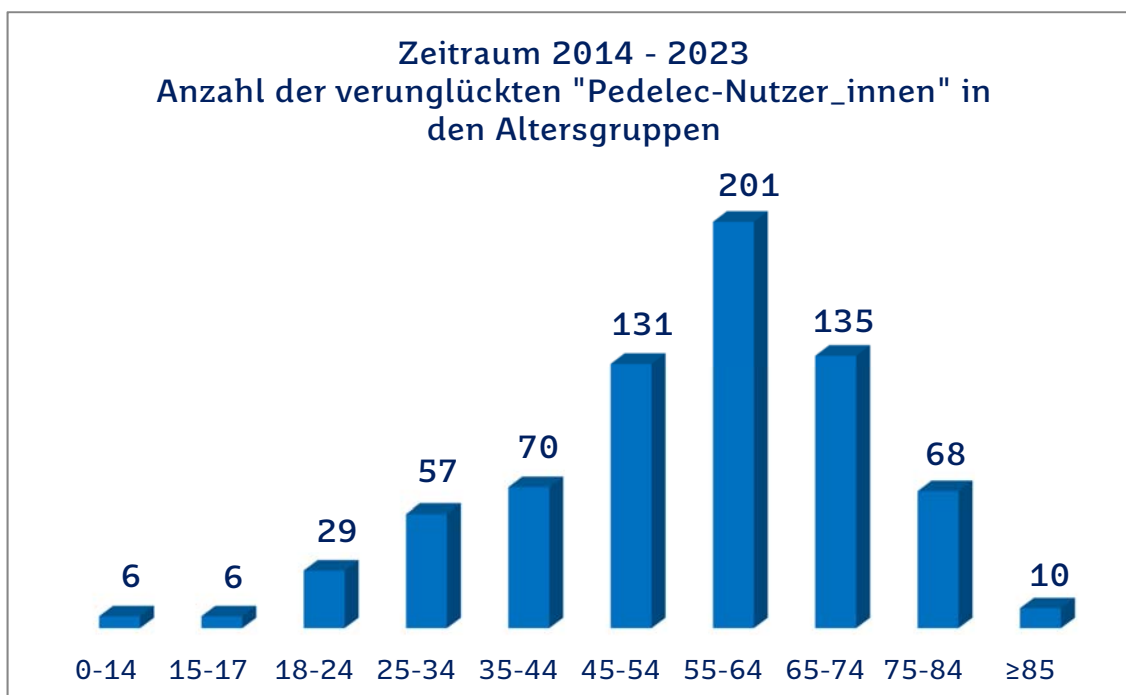
Einen Rückgang bei der Gesamtzahl ist auch bei den Leichtverletzten zu erkennen. 2023 wurden 94 Menschen als „Pedelec“-Nutzende leicht verletzt, was gegenüber dem Jahr 2022 mit 103 Leichtverletzten einen Rückgang um 8,7 % bedeutet.

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 Jahr 2014 und dem Rückgang im abgelaufenen Jahr.

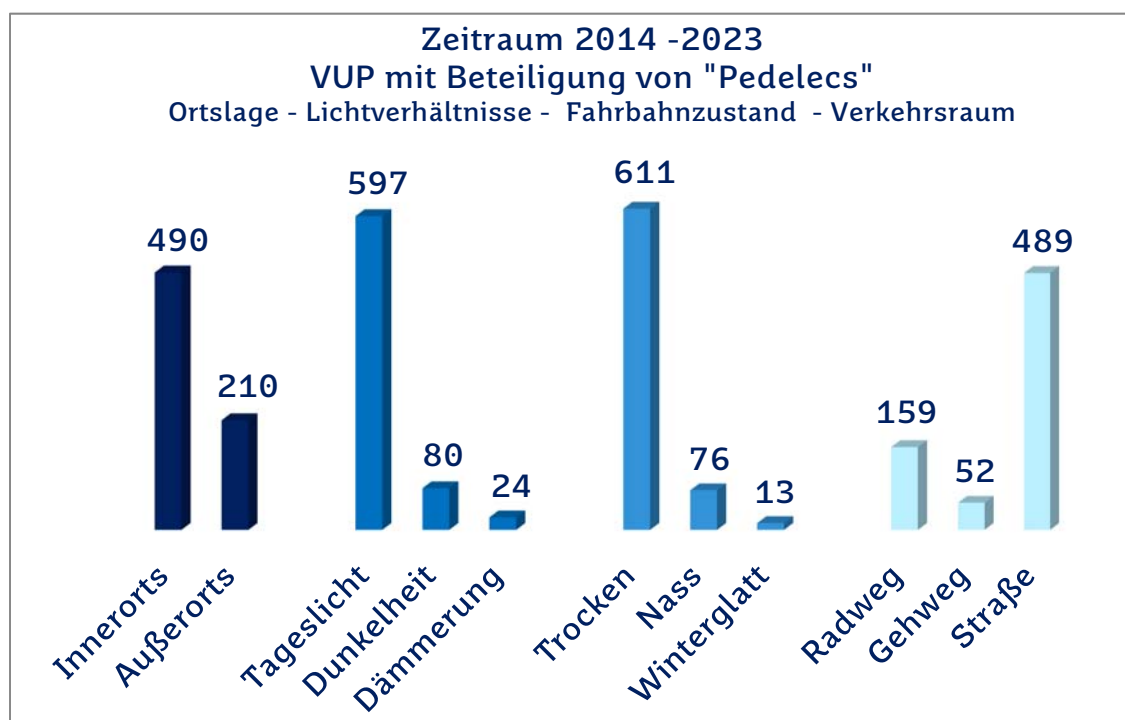


Eine Auswertung der verunglückten „Pedelec“-Nutzenden in Bezug auf ihr Lebensalter weist die 55- – 64-Jährigen mit 201 Verunglückten als die am stärksten betroffene Altersgruppe aus, gefolgt von den 65 – 74-Jährigen mit 135 Verunglückten und den 45- – 54-Jährigen mit 131 Verunglückten.

Die Altersgruppen „Kinder“, „Jugendliche“ und „Generation 85+“ weisen nur marginale Verunglücktenzahlen auf.



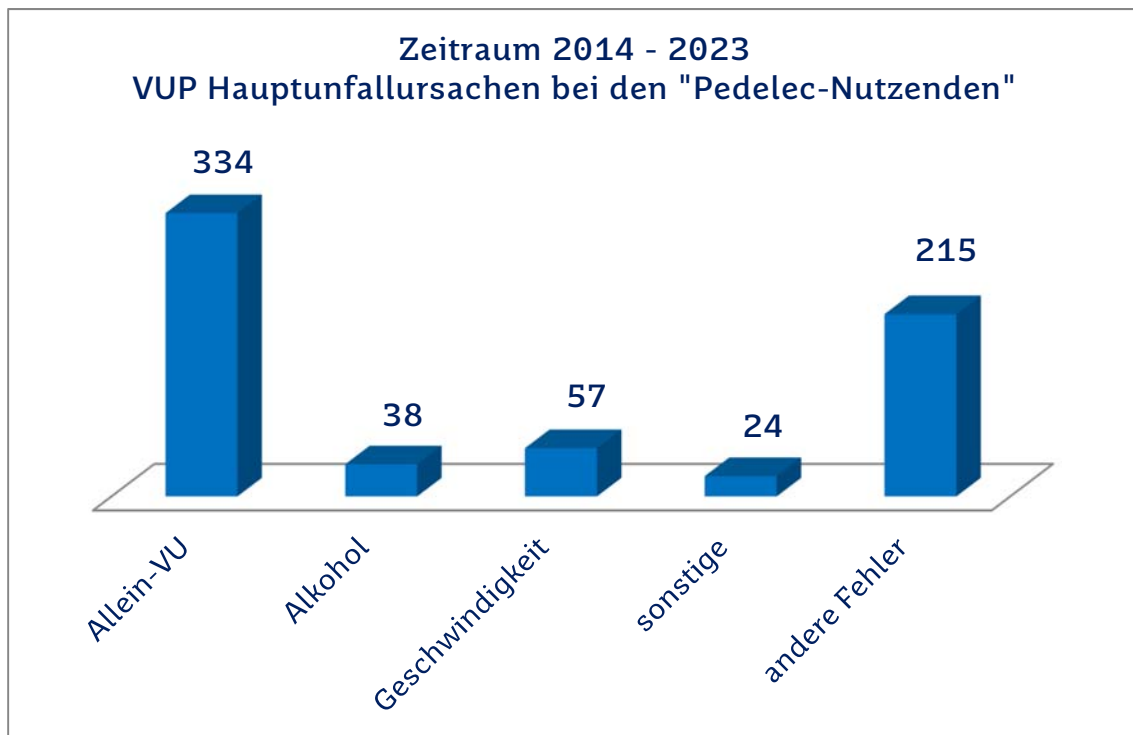
In der Langzeitbetrachtung ergab eine Auswertung der VUP im Hinblick auf Unfallörtlichkeiten und Unfallumstände keine Auffälligkeiten.



Die nachfolgende Grafik zeigt, dass sich im Zeitraum 2014 – 2023 insgesamt 334 VUP (2023: 53) als Alleinunfall ohne weitere Unfallbeteiligte ereigneten.

Die Gesamtzahl der „Allein“-VUP beinhaltet

- 38 VUP (2023: 6), bei denen „Pedelec-Nutzende“ unter alkoholischer Beeinflussung standen und
- 57 VUP (2023: 4), bei denen „Pedelec-Nutzende“ mit einer nicht angepassten Geschwindigkeit unterwegs waren.



**Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“**

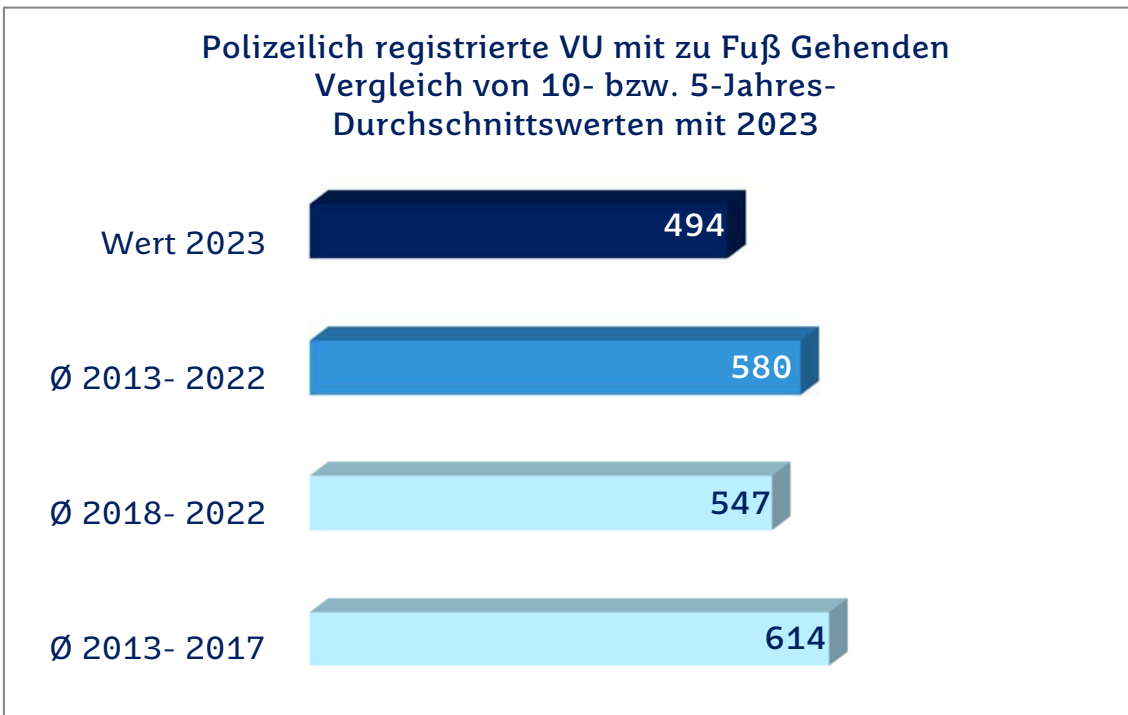
Die in der PVS 2023 ausgewiesenen jahresbezogenen Anstiege im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von „zu Fuß Gehenden“ setzen sich im abgelaufenen Jahr nicht durchgehend fort.

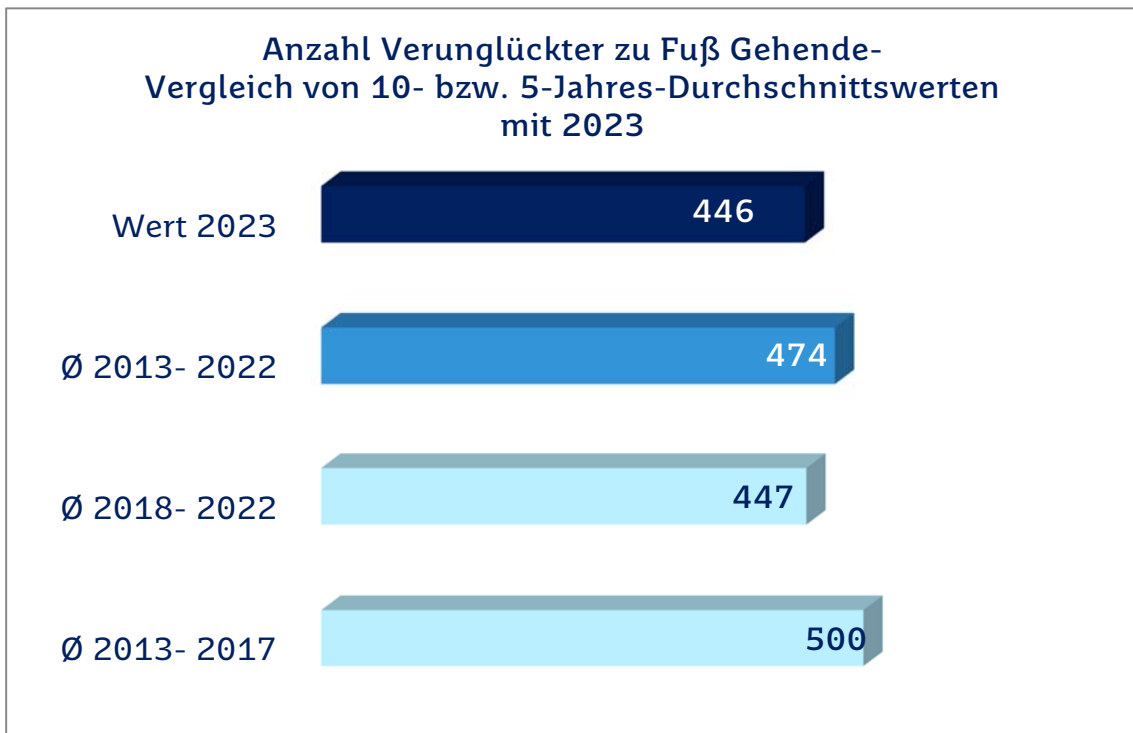
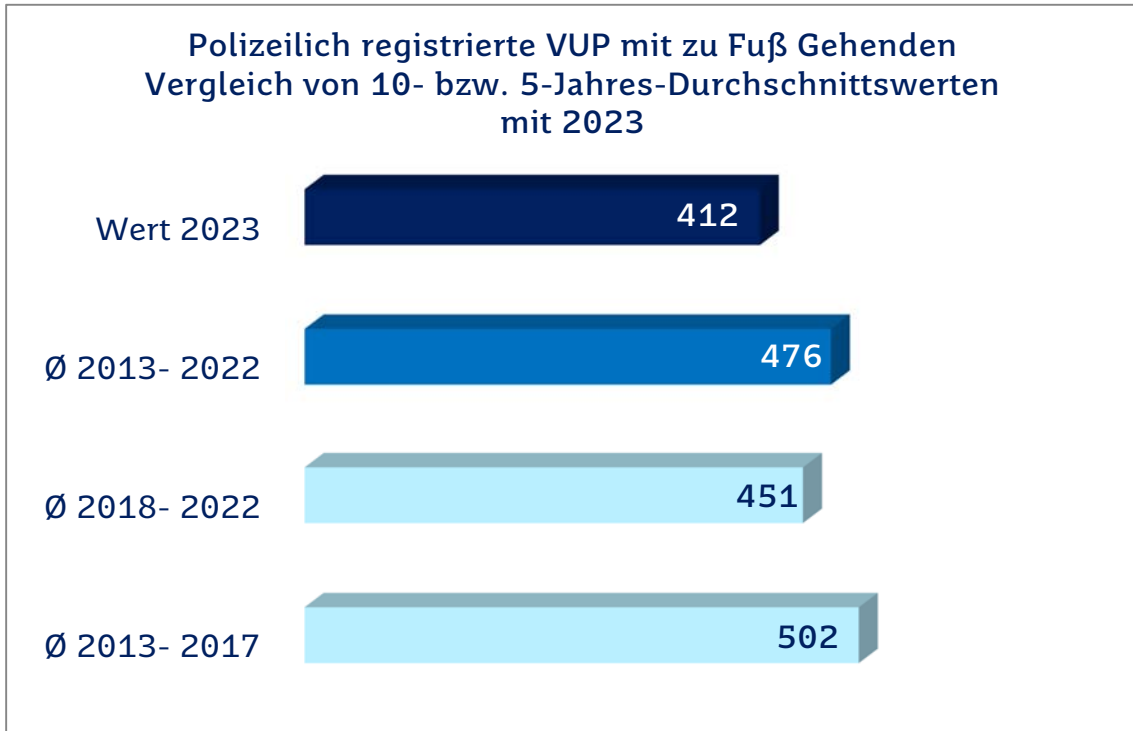
Im Jahr 2023 ereigneten sich 494 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „zu Fuß Gehenden“, dies ist gegenüber dem Jahr 2022 mit 552 Verkehrsunfällen ein Rückgang von 10,5 %.

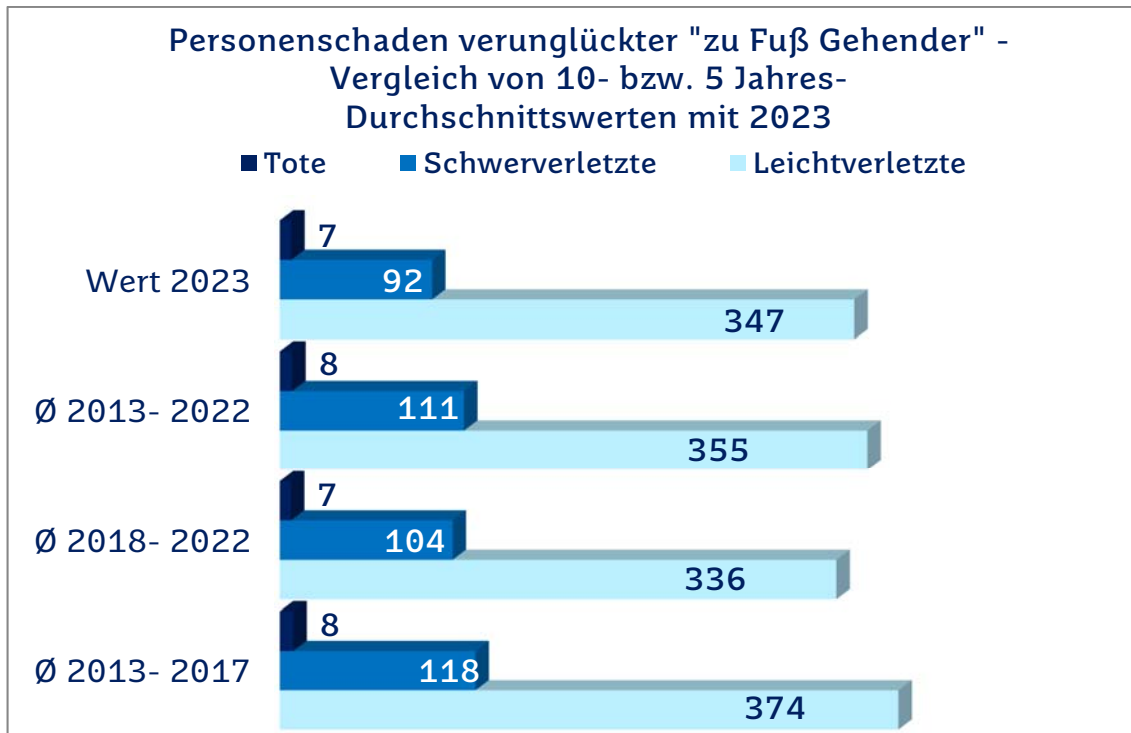
412 VUP mit „zu Fuß Gehenden“ wurden 2023 polizeilich registriert, dies bedeutet gegenüber 2022 mit 446 VUP einen Rückgang von 7,6 %.

Bei der Gesamtzahl der verunglückten „zu Fuß Gehenden“ ist ein Anstieg von 2,5 % festzustellen (2023: 446, 2022: 435).

Die Langzeitbetrachtungen der VU und VUP mit „zu Fuß Gehenden“ und der Gesamtzahlen verunglückter „zu Fuß Gehender“ zeigen, dass die 1-Jahres-Werte unter den Durchschnittswerten liegen.







In dem abgelaufenen Kalenderjahr verstarben, wie auch im Jahr 2022, sieben Menschen im Saarland als „zu Fuß Gehende“ nach Verkehrsunfällen. Bundesweit wird es im Vergleich zum Vorjahr keine Veränderungen geben (2022: 368 Getötete)<sup>1</sup>.

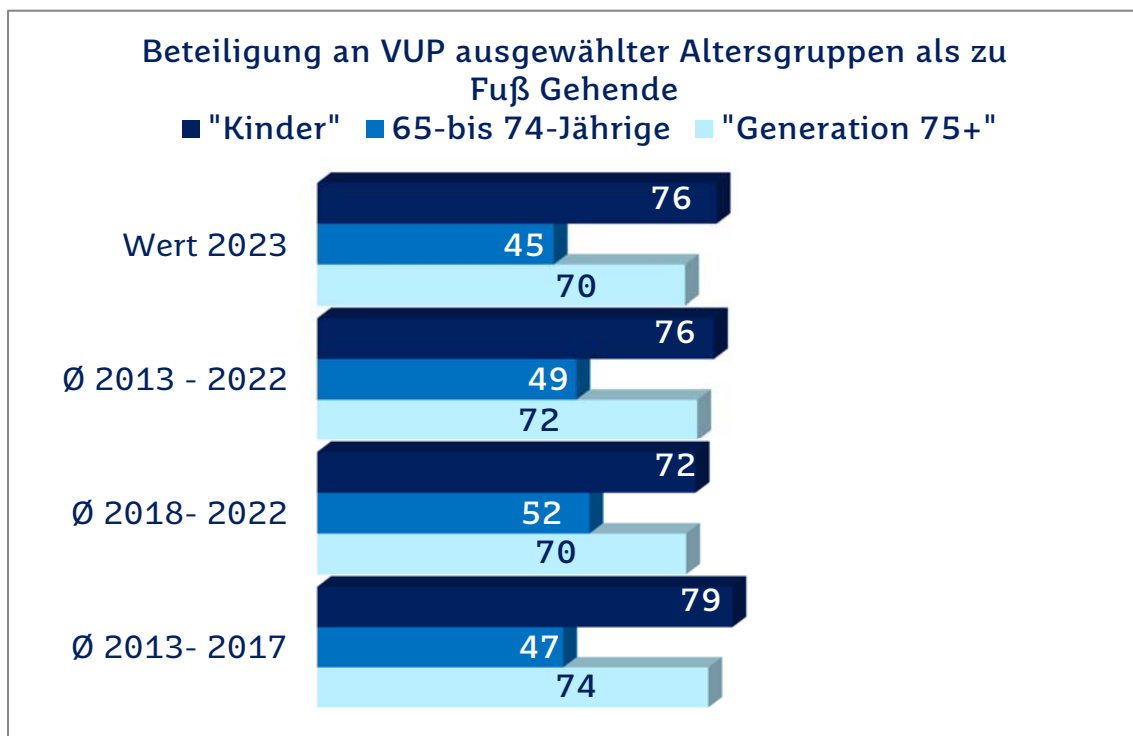
Im Saarland wurden im vergangenen Jahr 92 „zu Fuß Gehende“ bei Verkehrsunfällen schwer verletzt (2022: 93).

Im Bereich der Leichtverletzten ist ein Anstieg festzustellen. Im Jahr 2023 erlitten 347 Menschen leichte Verletzungen als „zu Fuß Gehende“, dies bedeutet gegenüber 335 Leichtverletzten aus dem Jahr 2022 einen Anstieg von 3,6 %.

Die Langzeitbetrachtung zur Schwere des Personenschadens zeigt, dass die 1-Jahres-Werte, mit Ausnahme des 5-Jahres-Durchschnittswertes der Jahre 2018 - 2022 der Leichtverletzten, unter den Durchschnittswerten liegen.

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

- Die 1-Jahres-Werte der Altersgruppe 65- bis 74-Jährige sowie der „Generation 75+“ liegen unter allen Durchschnittswerten.
- Der 1-Jahres-Wert der Altersgruppe der „Kinder“ liegt über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2018 – 2022, aber unter den übrigen Durchschnittswerten.
- Die Werte der Altersgruppe der „Kinder“ liegen immer über den Werten der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen und der „Generation 75+“.
- Alle Werte der „Generation 75+“ liegen über den Werten der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen.
- Die Werte der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen liegen deutlich hinter den Werten der beiden anderen Altersgruppen.





## Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2023

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 2022, veröffentlicht Januar 2024) ergeben sich für das Saarland im Jahr 2023 folgende Unfallkosten (die Gesamtkosten aus dem Jahr 2022 wurden an die aktualisierten Kostensätze angepasst):

### Personenschadenskosten je verunglückter Person

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
Getötete	34	1.248.970	42.464.980
Schwerverletzte (SV)	635	130.453	82.837.655
Leichtverletzte (LV)	3.670	5.904	21.667.680
		<b>2023</b>	<b>146.970.315</b>
		<b>2022</b>	<b>132.668.787</b>

### Sachschadenskosten je Unfall

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
VU mit Getöteten	31	49.072	1.521.232
VU mit SV	573	24.177	13.853.421
VU mit LV	2.854	15.128	43.175.312
VU schwerer Sachschaden	1.237	24.177	29.906.949
sonstige Alkohol-VU	241	7.645	1.842.445
VU leichter Sachschaden	28.171	7.645	215.367.295
		<b>2023</b>	<b>305.666.654</b>
		<b>2022</b>	<b>277.133.144</b>

### Gesamtunfallkosten

<b>2023</b>	<b>452.636.969</b>
<b>2022</b>	<b>409.801.931</b>

Orientiert an den von der BASt aktualisierten Kostensätzen lässt sich der volkswirtschaftliche Schaden durch das polizeilich registrierte Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2023 auf 452,6 Mio. EUR beziffern.

## Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen

Am 1. Januar 2023 waren im Saarland bei einem Bevölkerungsstand von 992.666 Menschen 781.413<sup>5</sup> Kraftfahrzeuge, davon 649.960<sup>5</sup> PKW, zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Durch die veränderten Bevölkerungsgrößen und geänderten Fahrzeugbestände bedingt, liegen die Motorisierungsraten von 847<sup>5</sup> Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohner für das Saarland und 713<sup>4</sup> für Deutschland über den Werten der Vorjahre. Die PKW-Dichte im Saarland übersteigt mit 662<sup>5</sup> PKW pro 1.000 Einwohner deutlich den bundesdeutschen Durchschnittswert von 578<sup>4</sup>. Als zweithäufigste Fahrzeugart sind im Saarland 65.739<sup>5</sup> Krafträder zugelassen.

### Einwohnerzahlen und Kfz-Bestand/-Dichte im SAARLAND nach Landkreisen und Vergleich mit BUND (Stand: 1. Januar 2023)

	Einwohner	zugelassene Kraftfahrzeuge	Kfz./1000 Einwohner	überörtliche Straßen in km	Kfz./km Straße
<b>BUND</b>	<b>84.358.845</b>	<b>60.133.124</b>	<b>713</b>	<b>229.554<sub>7</sub></b>	<b>262</b>
<b>SAARLAND</b>	<b>922.666</b>	<b>781.413</b>	<b>847</b>	<b>2.045<sup>7</sup></b>	<b>382</b>

Das Saarland weist zum 1. Januar 2023 ein überörtliches Straßennetz von insgesamt 2.045<sup>7</sup> km aus. Dieses besteht aus 240 Kilometer Bundesautobahnen und 1.805 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 2.045<sup>7</sup> km) entfallen im Saarland 382<sup>5</sup> Kraftfahrzeuge – bundesweit dagegen nur 262<sup>4</sup>.

## Unfalluhr für das Saarland



- Ø jeden Tag ereigneten sich 91 Verkehrsunfälle
- Ø jeden Tag ereigneten sich 9 Verkehrsunfälle mit Verletzten
- Ø jeden Tag wurden 12 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt
  - Ø jeden Tag wurde 1 Kind verletzt
  - Ø jeden Tag wurden 2 „Junge Fahrer“ verletzt
- Ø jeden Tag wurden 2 Angehörige der „Generation 65+“ verletzt
  - Ø jeden Tag wurde 1 „zu Fuß Gehender“ verletzt
  - Ø jeden Tag wurden 2 „Fahrrad Nutzende“ verletzt
  - Ø jeden Tag wurden 2 „Kraftrad Nutzende“ verletzt
  - Ø alle 11 Tage wurde ein Mensch getötet

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

- 1 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Dez. 2023: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und  
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2023 –
- 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 2023
- 6 DESTATIS - Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-001  
Bevölkerung Bundesländer, Stichtag, Altersjahre
- 7 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 46271-0003  
Straßenlänge Deutschland und Bundesländer
- 8 Fläche, Bevölkerung in den Gemeinden am 31.12.2023 nach Ge-  
schlecht, Einwohner je km<sup>2</sup> und Anteil an der Gesamtbevölkerung  
(Basis Zensus 2011) – Statistisches Amt des Saarlandes, Stand  
18.06.2022
- 9 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 11111-0001 und  
46271-0004
- 10 Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in  
Deutschland – BASt, Mai 2023
- 11 Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) – Pressemitteilung vom 30. Au-  
gust 2021 – Deutscher Fahrradmarkt 1. HJ 2021 – Industrie trotz  
Produktions- und Lieferkettenproblemen

12 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 und schwer verletzten „Kinder“,
- verunglückten „Kinder“ in ausgewählten Beteiligungsarten,
- verunglückten „Junge Fahrer“ und „schwere Folgen“,
- Verunglückten der „Generation 65+“ und „Generation 75+“,
- VU, VUP und Verunglückten mit Beteiligung von „Krafträdern“,
- verunglückten „Kraftrad“-Nutzenden,
- VU und VUP mit Beteiligung „Rad Fahrender“,
- Verunglückten bei VUP mit „Rad Fahrenden“,
- Schwere des Personenschadens verunglückter „Rad Fahrender“,
- 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

13 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**

**Landespolizeipräsidentium Saarland**

LPP 10 Zentrale Aufgaben

Ansprechpartnerinnen und -partner:

POK Oliver Naumann  
Telefon (0681) 962-1033

POKin Simone Grim  
Telefon (0681) 962-1030

PKin Mira Marx  
Telefon (0681) 962-1031

Mainzer Straße 134 – 136  
66121 Saarbrücken

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