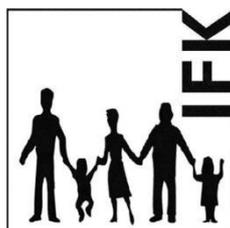


# **Bericht zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg im Zeitraum von 2009 bis 2018**

*Unfalldatenanalyse der  
Straßenverkehrsunfälle in Brandenburg*

Im Auftrag des  
Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg

Potsdam, den 18.03.2019



- Titel:** Statusbericht zur Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 im Land Brandenburg
- Das gleichnamige Projekt wurde vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg gefördert
- Herausgeber:** Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e. V.  
an der Universität Potsdam (IFK e. V.)
- Autoren:** Raik Dusin, M.A.  
Juliane Lippert, M.Sc.  
Markus Pommerening, M.A.  
Mareike Büttner, Dipl.-Psych.
- Anschrift:** Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e. V.  
an der Universität Potsdam (IFK e. V.)  
August-Bebel-Straße 89  
14482 Potsdam
- Tel.: +49 (0) 33055 – 23 91 60  
Fax: +49 (0) 33055 – 23 91 03
- Mail: [ifk@ifk-potsdam.de](mailto:ifk@ifk-potsdam.de)  
[www.ifk-potsdam.de](http://www.ifk-potsdam.de)

## Inhaltsverzeichnis

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland und Brandenburg .....</b>          | <b>14</b> |
| 1.1      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland 1991 – 2018.....                      | 14        |
| 1.2      | Das Verkehrssicherheitsprogramm 2024 des Landes Brandenburg.....  | 17        |
| <b>2</b> | <b>Zielstellung und Methodik des vorliegenden Berichts.....</b>   | <b>18</b> |
| 2.1      | Inhalte und Ziele.....  | 18        |
| 2.2      | Methodisches Vorgehen bei der Erarbeitung des vorliegenden Berichtes.....                                       | 18        |
| <b>3</b> | <b>Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Brandenburg 2009 – 2018.....</b>               | <b>19</b> |
| 3.1      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere 2009 – 2018.....                  | 19        |
| 3.2      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage 2009 – 2018.....                       | 24        |
| 3.3      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage und Unfallschwere 2009 – 2018.....     | 29        |
| 3.4      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Zeitverlauf 2009 – 2018.....                      | 33        |
| 3.4.1    | Straßenverkehrsunfälle im Tagesverlauf.....   | 33        |
| 3.4.2    | Straßenverkehrsunfälle im Wochenverlauf.....  | 35        |
| 3.4.3    | Straßenverkehrsunfälle im Jahresverlauf.....  | 37        |
| 3.5      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung 2009 – 2018.....            | 38        |
| 3.5.1    | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung.....  | 38        |
| 3.5.2    | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung und Ortslage.....                           | 42        |
| 3.5.3    | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung und Unfallschwere.....                      | 44        |
| 3.5.4    | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Fahrradfahrenden.....                          | 46        |
| 3.6      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Alter der Verkehrsbeteiligten 2009 – 2018.....  | 47        |
| 3.6.1    | Risikogruppen im Straßenverkehr Brandenburgs.....   | 47        |
| 3.6.2    | Kinder und Jugendliche (bis 15 Jahren) nach detaillierten Altersgruppen.....                                    | 49        |
| 3.6.3    | Junge Erwachsene (16 bis 24 Jahre).....   | 56        |
| 3.6.4    | Erwachsene (25 bis 64 Jahre).....   | 61        |
| 3.6.5    | Ältere Erwachsene (ab 65 Jahren).....   | 63        |
| 3.6.6    | Straßenverkehrsunfälle nach anderen Eigenschaften der Verkehrsteilnehmenden.....                                | 67        |
| 3.7      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach weiteren Parametern 2009 – 2018.....            | 70        |
| 3.7.1    | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp.....  | 70        |
| 3.7.2    | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallart.....  | 74        |
| 3.7.3    | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Hindernis.....  | 78        |
| 3.7.4    | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen.....   | 81        |
| 3.7.5    | Straßenverkehrsunfälle nach Herkunft des Unfallfahrzeugs auf Ebene der Nationalitäten und der Bundesländer..... | 85        |

|          |  |            |
|----------|--|------------|
| 3.8      | Unfallanalyse zur Verkehrssicherheit auf Landstraßen .....   | 86         |
| 3.8.1    | Übersicht der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen .....   | 86         |
| 3.8.2    | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen nach Unfalltyp.....   | 93         |
| 3.8.3    | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen nach Unfallart .....  | 95         |
| 3.8.4    | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen nach Hindernissen, Lichtverhältnissen,<br>Straßenzustand und Charakteristika der Unfallstelle ..... | 96         |
| <b>4</b> | <b>Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in den Landkreisen und kreisfreien Städten<br/>Brandenburgs 2009 – 2018 .....</b>                                | <b>100</b> |
| 4.1      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle nach Ortslage und Unfallschwere 2009 – 2018.....  | 100        |
| 4.2      | Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen und<br>weiteren Besonderheiten 2009 – 2018.....                                | 104        |
| <b>5</b> | <b>Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle im Berliner Umland und im weiteren<br/>Metropolitanraum 2009 – 2018.....</b>                                     | <b>108</b> |
| 5.1      | Theoretische Vorbemerkungen .....  | 108        |
| 5.2      | Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle im Berliner Umland und im<br>weiteren Metropolitanraum in den Jahren 2010 – 2018.....                    | 108        |
| 5.3      | Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Berliner Umland und im<br>weiteren Metropolitanraum Verunglückten in den Jahren 2010 – 2018..... | 112        |
| <b>6</b> | <b>Zusammenfassung .....</b>   | <b>115</b> |
| <b>7</b> | <b>Literaturverzeichnis .....</b>  | <b>118</b> |

## Abbildungsverzeichnis

|               |  |    |
|---------------|--|----|
| Abbildung 1:  | Absolute Anzahl und Entwicklung der bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland Verunglückten in den Jahren 1991 – 2018*; <i>*hochgerechneter Wert auf Basis der Daten des Statistischen Bundesamtes, 2019</i>  | 15 |
| Abbildung 2:  | Absolute Anzahl und Entwicklung der bei Straßenverkehrsunfällen in Brandenburg Verunglückten in den Jahren 1991 – 2008   | 16 |
| Abbildung 3:  | Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018   | 20 |
| Abbildung 4:  | Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2009 – 2018  | 20 |
| Abbildung 5:  | Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere pro 100.000 Einwohner in den Jahren 2009 – 2018  | 22 |
| Abbildung 6:  | Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortlage in den Jahren 2009 – 2018)   | 24 |
| Abbildung 7:  | Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortlage in den Jahren 2009 – 2018   | 25 |
| Abbildung 8:  | Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortlage im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018  | 26 |
| Abbildung 9:  | Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklasse in den Jahren 2010 – 2018   | 27 |
| Abbildung 10: | Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Straßenklasse in den Jahren 2010 – 2018  | 28 |
| Abbildung 11: | Durchschnittlicher Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten nach Ortlage in den Jahren 2009 – 2018  | 30 |
| Abbildung 12: | Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere und Ortlage in den Jahren 2009 – 2018  | 31 |
| Abbildung 13: | Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach dreistündigen Zeitfenstern in den Jahren 2009 – 2018  | 34 |
| Abbildung 14: | Durchschnittliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach dreistündigen Zeitfenstern über den Tagesverlauf im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018   | 34 |
| Abbildung 15: | Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Wochentagen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018  | 35 |
| Abbildung 16: | Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den Zeitfenstern 00:00 – 05:59 Uhr, 06:00 – 11:59 Uhr, 12:00 – 17:59 Uhr und 18:00 – 23:59 Uhr gemittelt über die Werktage (Montag – Freitag) und Wochenendtage (Samstag – Sonntag) in den Jahren 2009 – 2018 | 36 |
| Abbildung 17: | Durchschnittliche tägliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden pro Monat im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018  | 37 |
| Abbildung 18: | Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018  | 38 |
| Abbildung 19: | Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018   | 39 |

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 20: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung (ohne „Andere“) in den Jahren 2009 – 2018   | 40 |
| Abbildung 21: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018  | 41 |
| Abbildung 22: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb geschlossener Ortschaften, außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB) und auf Bundesautobahnen nach Verkehrsbeteiligung (ohne „Andere“) im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 | 43 |
| Abbildung 23: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten nach Verkehrsbeteiligung (ohne „Andere“) im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018  | 45 |
| Abbildung 24: Durchschnittlicher Anteil der im Straßenverkehr verunglückten Kinder und Jugendlichen (0 – 15 Jahre), jungen Erwachsenen (16 – 24 Jahre), Erwachsenen (25 – 64 Jahre) und älteren Erwachsenen (65 – 74 sowie 75 + Jahre) in den Jahren 2010 – 2018   | 47 |
| Abbildung 25: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Alter der Verkehrsbeteiligten in den Jahren 2010 – 2018  | 48 |
| Abbildung 26: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen (bis 15 Jahren) nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018  | 50 |
| Abbildung 27: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen (bis 15 Jahre) nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018  | 50 |
| Abbildung 28: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von Kindern und Jugendlichen als Hauptverursachende nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018   | 51 |
| Abbildung 29: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von Kindern und Jugendlichen als Hauptverursachende nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018  | 52 |
| Abbildung 30: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendliche (bis 15 Jahre) nach häufigster Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2010 – 2018   | 53 |
| Abbildung 31: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen nach Altersteilgruppen in den Jahren 2010 – 2018  | 54 |
| Abbildung 32: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen nach den Unfallschweren Leichtverletzte und Schwerverletzte und Altersteilgruppen in den Jahren 2010 - 2018   | 55 |
| Abbildung 33: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen (16 – 24 Jahre) nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018   | 57 |
| Abbildung 34: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen (16 – 24 Jahre) nach Alter in den Jahren 2010 – 2018   | 58 |
| Abbildung 35: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018  | 59 |
| Abbildung 36: Entwicklung der durchschnittlichen Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen (16 – 24 Jahre) nach Zeitfenstern im Tagesverlauf in den Jahren 2010 – 2018   | 60 |

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 37: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Erwachsenen (25 – 64 Jahre) nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018   | 61 |
| Abbildung 38: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Erwachsenen (25 bis 64 Jahre) nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018  | 62 |
| Abbildung 39: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten älteren Erwachsenen nach Altersgruppen (65 – 74 Jahre und 75+ Jahre) und Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018 (links) und durchschnittlicher Anteil der verunglückten älteren Erwachsenen nach Unfallschwere in den Jahren 2010 - 2018 (rechts) | 65 |
| Abbildung 40: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten älteren Erwachsenen (65+ Jahre) nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018  | 66 |
| Abbildung 41: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis des Hauptverursachenden in den Jahren 2010 – 2018   | 67 |
| Abbildung 42: Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Anzahl der Straßenverkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss des Hauptverursachers werktags und wochenends nach Tageszeit in den Jahren 2010 – 2018   | 68 |
| Abbildung 43: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Einfluss von Alkohol nach Alter der Hauptverursachenden in den Jahren 2009 – 2018 (links) und Anteil der jeweiligen Altersgruppen in Brandenburgs Gesamtbevölkerung (rechts)  | 69 |
| Abbildung 44: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp in den Jahren 2009 – 2018  | 72 |
| Abbildung 45: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallkategorie und Unfalltypen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018   | 73 |
| Abbildung 46: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallart im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018   | 74 |
| Abbildung 47: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Todesfolge nach Unfallart in den Jahren 2009 – 2018   | 75 |
| Abbildung 48: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden der drei häufigsten Unfallarten mit Schwerverletzten und Todesfolge nach Unfallkategorie in den Jahren 2009 – 2018  | 76 |
| Abbildung 49: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle nach Unfallkategorie und Unfallart im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018   | 77 |
| Abbildung 50: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Hindernis in den Jahren 2009 – 2018  | 79 |
| Abbildung 51: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder Todesfolge nach Hindernis in den Jahren 2009 – 2018  | 79 |
| Abbildung 52: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Aufprall auf einen (Einzel-)Baum („Baumunfälle“) nach Unfallkategorie in den Jahren 2009 – 2018   | 80 |
| Abbildung 53: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den fünf häufigsten Unfallursachen und Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 (1. Teil)  | 82 |

|   |     |
|---|-----|
| Abbildung 54: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den fünf häufigsten Unfallursachen und Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 (2. Teil)                                | 83  |
| Abbildung 55: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“ nach Ortslage im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018  | 84  |
| Abbildung 56: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018   | 87  |
| Abbildung 57: Durchschnittlicher jährlicher Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018  | 88  |
| Abbildung 58: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten in den Jahren 2010 – 2018   | 89  |
| Abbildung 59: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere und Straßenklasse im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018  | 91  |
| Abbildung 60: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen (ohne BAB) Schwerverletzten und Getöteten auf Bundesstraßen und Landesstraßen in den Jahren 2010 – 2018  | 92  |
| Abbildung 61: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Unfalltyp in den Jahren 2009 – 2018   | 93  |
| Abbildung 62: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Unfalltyp im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018   | 94  |
| Abbildung 63: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach den fünf häufigsten Unfalltypen in den Jahren 2009 – 2018  | 94  |
| Abbildung 64: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Unfallart in den Jahren 2014 – 2018   | 95  |
| Abbildung 65: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Hindernis in den Jahren 2014 – 2018   | 97  |
| Abbildung 66: Anzahl der bei Baumunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018  | 97  |
| Abbildung 67: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen in Dunkelheit Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018   | 98  |
| Abbildung 68: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Charakteristik der Unfallstelle in den Jahren 2014 – 2018   | 99  |
| Abbildung 69: Übersicht der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg: Bevölkerungszahl und Verlauf der Bundesautobahnen   | 101 |
| Abbildung 70: Anzahl der durchschnittlichen jährlichen Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage im Zeitraum 2014 – 2018 und prozentuale Veränderung zum Zeitraum 2009 – 2013 in den Landkreisen und kreisfreien Städten Brandenburgs            | 102 |
| Abbildung 71: Anzahl der durchschnittlich jährlich bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere im Zeitraum 2014 – 2018 und prozentuale Veränderung zum Zeitraum 2009 – 2013 in den Landkreisen und kreisfreien Städten Brandenburgs (ohne BAB) | 103 |

|  |     |
|--|-----|
| Abbildung 72: Zunahme von Unfalltypen in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 und im Vergleich zum Landesschnitt  | 105 |
| Abbildung 73: Abnahme von Unfalltypen in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 und im Vergleich zum Landesschnitt  | 106 |
| Abbildung 74: Anzahl der Baumunfälle in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten 2014 – 2018 nach Unfallschwere und prozentualer Veränderung zum Zeitraum 2009 – 2013  | 107 |
| Abbildung 75: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum in den Jahren 2010 - 2018  | 109 |
| Abbildung 76: Übersicht zur prozentualen Zunahme (rot) oder Abnahme (grün) der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum nach Alter und Verkehrsbeteiligung der Hauptverursachenden sowie weiteren Unfallcharakteristika im Zeitraum 2014 – 2018 im Vergleich zum Zeitraum 2010 - 2013 | 110 |
| Abbildung 77: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Berliner Umland und weiteren Metropolenraum Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018   | 113 |
| Abbildung 78: Übersicht zur prozentualen Zunahme (rot) und Abnahme (grün) der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum Verunglückten nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Unfallschwere im Zeitraum 2014 – 2018 im Vergleich zum Zeitraum 2010 – 2013   | 114 |

## **Tabellenverzeichnis**

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Tabelle 1: | Zuordnung der Verkehrsmittel der Verkehrsstatistik zur jeweiligen Gruppe der Verkehrsbeteiligung     | 38 |
| Tabelle 2: | Anteil verunglückter Fahrradfahrender nach Art des Fahrrads und Altersgruppe im Zeitraum 2014 – 2018 | 46 |
| Tabelle 3: | Kurzbeschreibungen der Unfalltypen   | 71 |

### Abkürzungsverzeichnis

|         |   |
|---------|---|
| BAB     | Bundesautobahn                            |
| Lkw     | Lastkraftwagen                            |
| Mofa    | Motorisiertes Fahrrad                     |
| Pkw     | Personenkraftwagen                        |
|         |   |
| BAR     | Landkreis Barnim                          |
| BRB     | Kreisfreie Stadt Brandenburg an der Havel |
| CB      | Kreisfreie Stadt Cottbus                  |
| EE      | Landkreis Elbe-Elster                     |
| FF      | Kreisfreie Stadt Frankfurt Oder           |
| HVL     | Landkreis Havelland                       |
| LDS     | Landkreis Dahme-Spreewald                 |
| LOS     | Landkreis Oder-Spree                      |
| MOL     | Landkreis Märkisch-Oderland               |
| OHV     | Landkreis Oberhavel                       |
| OPR     | Landkreis Ostprignitz-Ruppin              |
| OSL     | Landkreis Oberspreewald-Lausitz           |
| P       | Kreisfreie Stadt Potsdam                  |
| PM      | Landkreis Potsdam-Mittelmark              |
| PR      | Landkreis Prignitz                        |
| SPN     | Landkreis Spree-Neiße                     |
| TF      | Landkreis Teltow-Fläming                  |
| UM      | Landkreis Uckermark                       |
|         |   |
| BbgStrG | Brandenburgisches Straßengesetz           |
| FStrG   | Bundesfernstraßengesetz                   |

## **Glossar**

### **Alleinunfälle**

Alleinunfälle sind Unfälle, bei denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist. Bei einem solchen Unfall können dennoch mehrere Personen geschädigt werden, beispielsweise mehrere Insassen in einem Pkw (Statistisches Bundesamt, 2018).

### **Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen**

Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen sind Personen, die als Fahrzeugführende oder zu Fuß Gehende bei einem Unfall selbst Schäden erleiden oder hervorrufen. Verunglückte Mitfahrende werden nicht zu den Unfallbeteiligten gezählt (Statistisches Bundesamt, 2018).

### **Elektrozweiräder (Pedelects, S-Pedelects, E-Bikes)**

Elektrozweiräder sind Fahrräder oder Kleinkrafträder, die durch einen Elektroantrieb gekennzeichnet sind. Je nach baulicher Ausgestaltung werden sie verschiedenen Arten zugerechnet: Pedelects, S-Pedelects oder E-Bikes. Von der Einstufung hängen die damit verbundenen rechtlichen Vorschriften ab. Als Pedelect (engl. für pedal electric cycle) werden Elektrozweiräder bezeichnet, bei denen der Elektromotor nur durch Treten aktiviert wird und somit ausschließlich der Tretunterstützung dient. Im Regelfall erfolgt diese Tretunterstützung bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h. Pedelects werden den Fahrrädern zugerechnet. Der Motor eines S-Pedelects wiederum unterstützt bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h. Rechtlich gesehen sind S-Pedelects somit Kleinkrafträder: Es werden ein Führerschein der Klasse AM und ein Versicherungskennzeichen benötigt und es dürfen keine Radwege benutzt werden. Die Bezeichnung E-Bike wird für Fahrräder verwendet, die sich mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h auch rein elektrisch fahren lassen.

### **Hauptverursachende**

Hauptverursachende sind diejenigen Verkehrsbeteiligten, die nach polizeilicher Einschätzung die Hauptschuld an einem Unfall tragen. Beteiligte an Alleinunfällen sind daher immer Hauptverursachende (Statistisches Bundesamt, 2018).

### **Innerorts, Außerorts und Autobahnen**

Zur Vereinfachung werden teilweise die Bezeichnungen „Innerorts“ für „Innerhalb geschlossener Ortschaften“ und „Außerorts“ für „Außerhalb geschlossener Ortschaften“ genutzt. Des Weiteren wird die „Bundesautobahn“ (BAB) als „Autobahn“ bezeichnet.

### **Landstraßen**

Als Landstraßen werden alle Straßen bezeichnet, die außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufen. Je nach Baulastträgerschaft handelt es sich dabei um Bundesstraßen, deren Bau und Unterhaltung in der Verantwortung des Bundes liegt (Deutscher Bundestag, 2018), oder um Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen (§ 3 Abs. 1 – 2 BbgStrG).

#### **Bundesstraßen**

Bundesstraßen gehören – ebenso wie die Bundesautobahnen – zu den Bundesfernstraßen und bilden ein zusammenhängendes Netz für den weiträumigen Verkehr. Die Baulast liegt – mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in größeren Städten – bei der Bundesrepublik Deutschland (§§ 1 – 3 FStrG).

#### **Landesstraßen**

Landesstraßen bilden mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz, das vorwiegend für den durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes ausgerichtet ist (§ 3 Abs. 1 – 2 BbgStrG).

#### **Kreisstraßen**

Kreisstraßen verlaufen vorwiegend überörtlich zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises (§ 3 Abs. 1 – 2 BbgStrG).

### **Gemeindestraßen**

Gemeindestraßen verlaufen vorwiegend innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden (§ 3 Abs. 1 – 2 BbgStrG).

### **Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden**

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden sind Unfälle, bei denen Personen im Straßenverkehr verletzt oder getötet werden. Die Höhe des entstehenden Sachschadens spielt hierbei keine Rolle (Statistisches Bundesamt, 2018).

### **Unfallkategorie**

Anhand der Unfallkategorie wird die Unfallschwere eines Straßenverkehrsunfalls mit Personenschaden angegeben. Die Einstufung erfolgt nach der schwersten Unfallfolge, unabhängig davon, wie viele Verkehrsbeteiligte bei dem Unfall verunglückten. Es wird zwischen „Unfall mit (maximal) Leichtverletzten“, „Unfall mit (maximal) Schwerverletzten“ und „Unfall mit (maximal) Todesfolge“ unterschieden.

### **Verunglückte**

Verunglückte sind diejenigen Personen – inklusive der Mitfahrenden – die bei einem Unfall verletzt oder getötet werden. Je nach Unfallfolge werden sie als „Leichtverletzte“, „Schwerverletzte“ oder „Getötete“ eingeordnet (Statistisches Bundesamt, 2018).

#### **Leichtverletzte**

Leichtverletzte sind diejenigen Personen, die bei einem Unfall verletzt werden, jedoch keinen oder nur einen kurzen Krankenhausaufenthalt (von unter 24 Stunden) unmittelbar nach dem Unfall benötigen (Statistisches Bundesamt, 2018).

#### **Schwerverletzte**

Schwerverletzte sind diejenigen Personen, die unmittelbar nach dem Unfall für mindestens 24 Stunden zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen werden (Statistisches Bundesamt, 2018).

#### **Getötete**

Getötete sind diejenigen Personen, die unmittelbar nach dem Unfall (am Unfallort) oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen versterben (Statistisches Bundesamt, 2018).

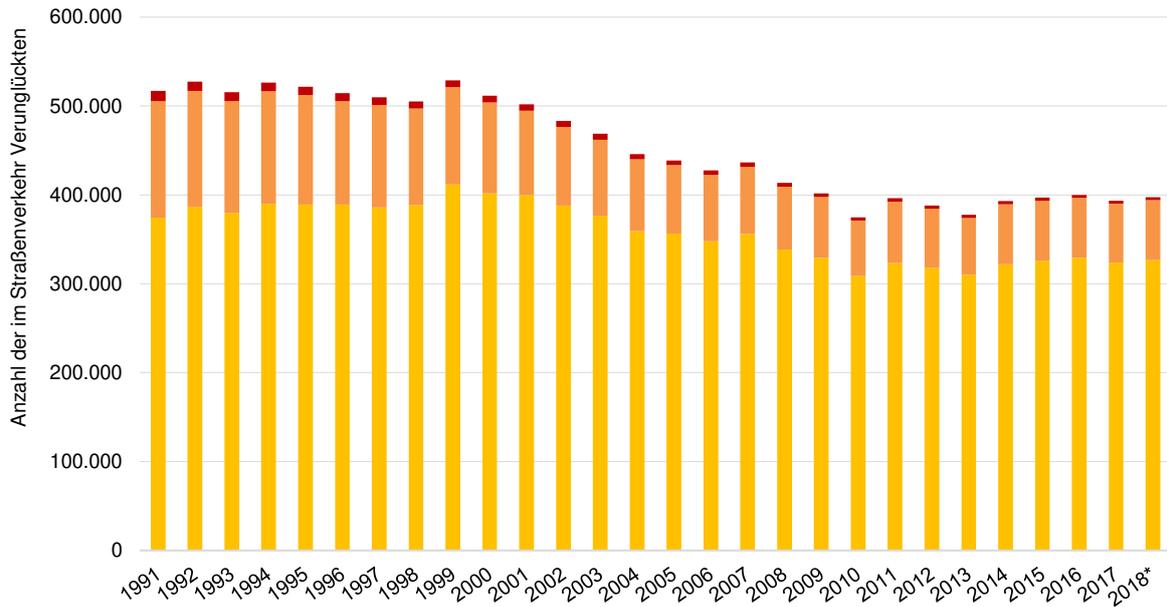
# 1 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland und Brandenburg

## 1.1 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland 1991 – 2018

Hinsichtlich der Entwicklung der Straßenverkehrsunfallzahlen mit Personenschaden in Deutschland seit den 1970er Jahren ist insgesamt ein positiver Trend zu verzeichnen (Statistisches Bundesamt, 2013). Die Anzahl der im Straßenverkehr Verletzten und Getöteten unterliegt jedoch stärkeren Schwankungen. Wichtige gesetzliche Regelungen – beispielsweise die Einführung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Landstraßen und der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen in den 1970er Jahren sowie die Einführung der Helmtrage- und Gurtanlegepflicht in den 1980er Jahren – führten in diesen Zeiträumen zu einer starken Reduzierung der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten (ebd.). In anderen Zeiträumen wiederum, beispielsweise Anfang der 1990er Jahre, ist dagegen ein leichter Anstieg der Anzahl der Getöteten zu verzeichnen (ebd.). In der Abbildung 1 sind die Veränderungen der Anzahl der in Deutschland seit 1991 bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten veranschaulicht. Insgesamt ist hier ebenfalls ein positiver Trend zu erkennen. So halbierte sich die Anzahl der Schwerverletzten im Zeitraum von 1991 bis 2018; die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten sank sogar um über 70 Prozent. Bei der Anzahl der Leichtverletzten zeigt sich eine vergleichsweise geringe Abnahme um rund 13 Prozent. Seit 2014 bleiben die Verunglücktenzahlen annähernd konstant.

Die Trends im Verlauf der bundesweiten Unfallzahlen lassen sich als Anhaltspunkte für die Bewertung der Unfallzahlen des Landes Brandenburg heranziehen. In der Abbildung 2 sind die Veränderungen der Anzahl der in Brandenburg bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten bis zum Jahr 2008 dargestellt. Es ist hier seit den 1990er Jahren ein ähnlicher Trend wie auf der Bundesebene zu verzeichnen. Die Ergebnisse einer detaillierten Analyse des Unfallgeschehens im Land Brandenburg ab dem Jahr 2009 werden in den Kapiteln 3 bis 5 vorgestellt. Im Rahmen dieser Analyse werden sowohl die Gemeinsamkeiten als auch die Unterschiede des Unfallgeschehens im Land Brandenburg und im Bundesgebiet dargestellt.

### Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten in Deutschland in den Jahren 1991 – 2018\*



### Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten in Deutschland in den Jahren 1991 – 2018\*

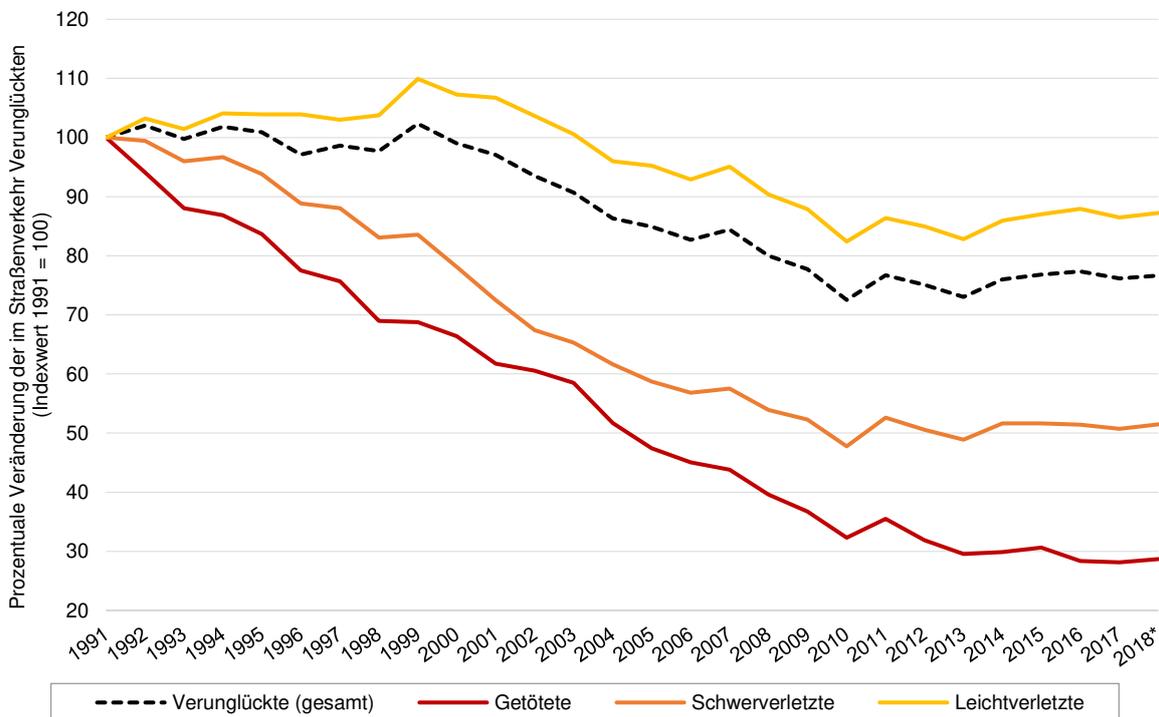


Abbildung 1: Absolute Anzahl und Entwicklung der bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland Verunglückten in den Jahren 1991 – 2018\*; \*hochgerechneter Wert auf Basis der Daten des Statistischen Bundesamtes, 2019

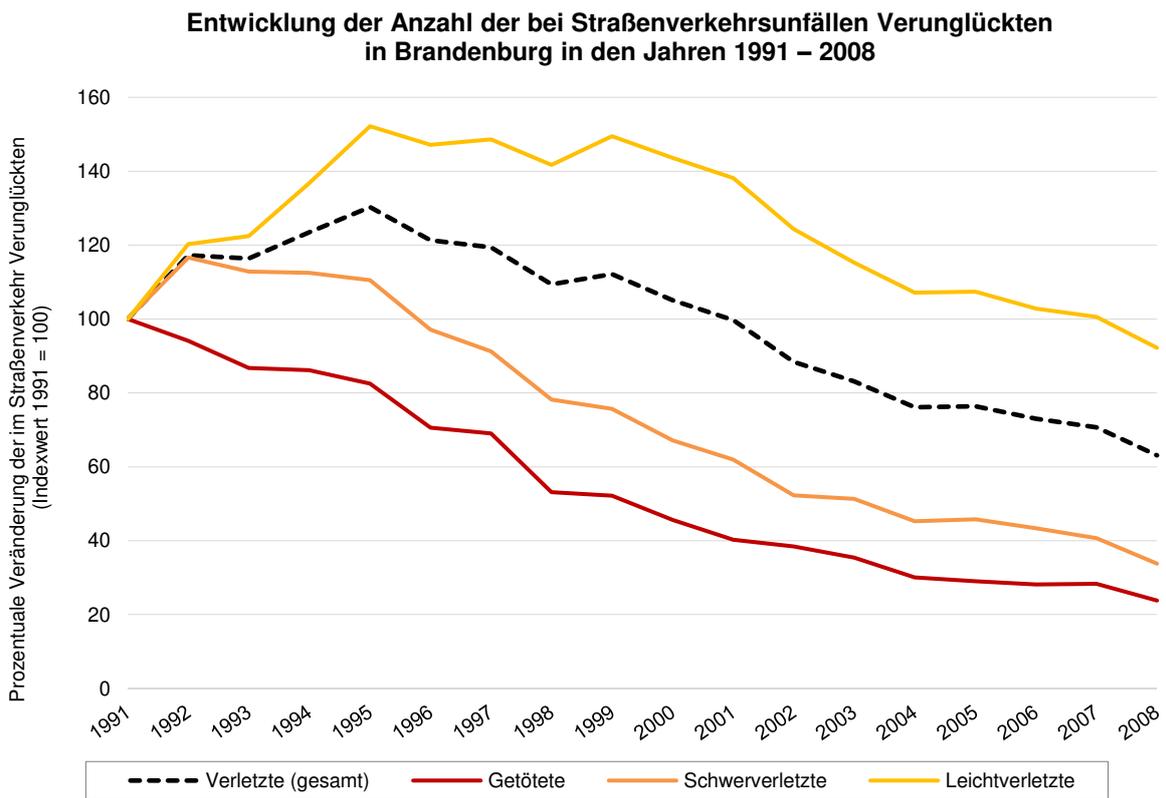
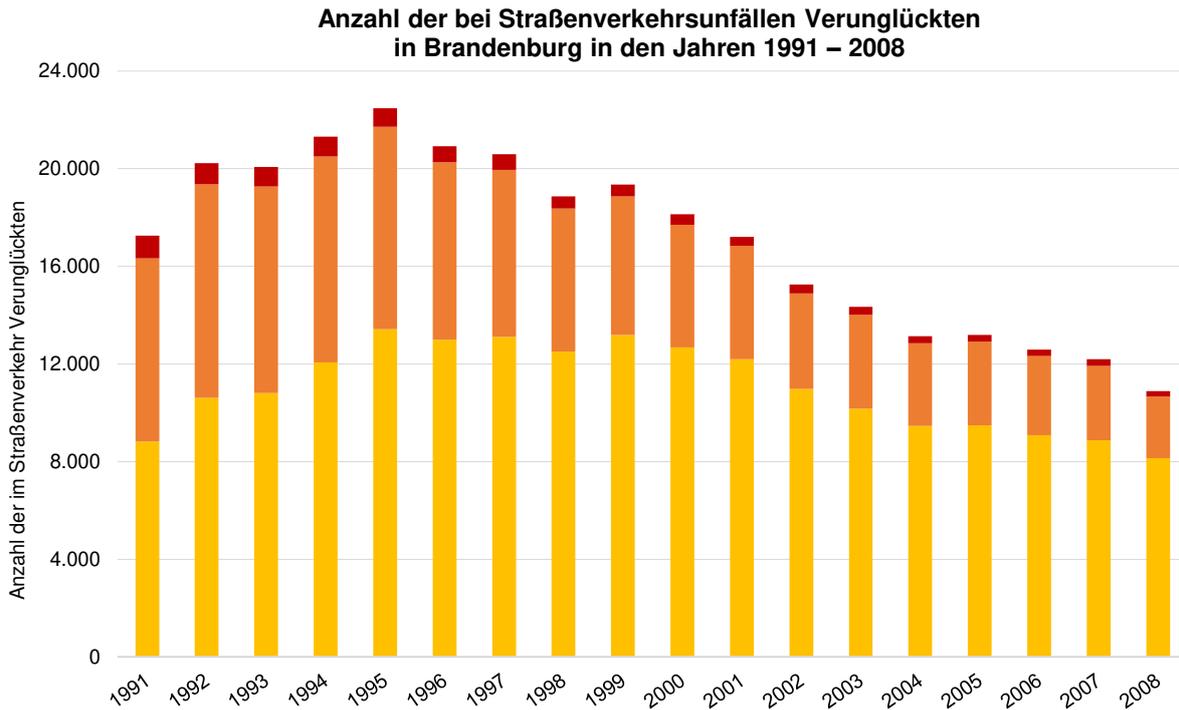


Abbildung 2: Absolute Anzahl und Entwicklung der bei Straßenverkehrsunfällen in Brandenburg Verunglückten in den Jahren 1991 – 2008

## 1.2 Das Verkehrssicherheitsprogramm 2024 des Landes Brandenburg

Das „Integrierte Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg“ wurde im Jahr 2014 mit dem Zielhorizont 2024 fortgeschrieben. In dem Programm werden wichtige Inhalte und Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit benannt. So schließt sich das Land Brandenburg dem nationalen Ziel an, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten in den nächsten Jahren dauerhaft zu reduzieren. Hierzu wird das im Jahr 2011 entwickelte Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes als Orientierungsrahmen herangezogen.

In seinem Verkehrssicherheitsprogramm 2024 bekennt sich das Land Brandenburg klar zum Leitbild der „Vision Zero“.<sup>1</sup> Um dieses Ziel langfristig zu erreichen, wurden zwei konkrete Leitziele gesetzt: Es sollen – ausgehend vom Jahr 2012 – bis zum Jahr 2024 erstens die Zahl der Getöteten um 40 Prozent und die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten um 50 Prozent reduziert werden. Dazu werden strategische Ansätze benannt, mit denen diese Zielsetzungen erreicht werden sollen. So soll sich erstens die Verkehrssicherheitsarbeit an Personengruppen ausrichten, die im Straßenverkehr besonders gefährdet sind (z. B. Kinder, junge Fahrende, ältere Erwachsene, Mobilitätseingeschränkte). Zweitens soll die Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöht werden. Drittens soll das regelkonforme Verhalten der Verkehrsbeteiligten durch eine flächendeckende Verkehrsüberwachung – v. a. in Bezug auf Hauptunfallursachen wie Alkohol- und Drogen Einfluss oder überhöhte Geschwindigkeit – gesichert werden.

Die aufgezeigten strategischen Ansätze sollen in verschiedenen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit wirken. Im Verkehrssicherheitsprogramm werden hierfür vier Handlungsfelder benannt: (1) Mensch, (2) Umfeld, (3) Verkehrswege und (4) Technik. In Bezug auf diese Handlungsfelder werden umfangreiche praktische Impulse und Schwerpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen beschrieben. So sollen im Handlungsfeld „Mensch“ Verkehrsbeteiligte aller Altersgruppen durch Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung angesprochen werden, z. B. durch die schulische Verkehrserziehung, die Verbesserung der Fahrausbildung und eine breite Öffentlichkeitsarbeit. Damit soll das Verantwortungsbewusstsein aller Verkehrsbeteiligten und somit die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden. Das Handlungsfeld „Mensch“ ist eng mit dem Handlungsfeld „Umfeld“ verknüpft. In diesem wird die Gestaltung des Verkehrs als eine Aufgabe zur Unterstützung des menschlichen Lebens und der körperlichen Unversehrtheit in den Mittelpunkt gestellt. Die enge Verflechtung der beiden Handlungsfelder findet sich nicht zuletzt in der Verkehrsüberwachung wieder: Die polizeiliche und kommunale Überwachung des Straßenverkehrs bildet einen unverzichtbaren Bestandteil zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Als zusätzliches Ziel ist im Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg daher festgelegt, die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden durch unangepasste Geschwindigkeit sowie unter Einfluss von Alkohol und Drogen um 50 Prozent zu reduzieren. Dies soll über Maßnahmen zur Erhöhung der Regeleinhaltung und Regelakzeptanz erreicht werden. Im Handlungsfeld „Verkehrswege“ wiederum geht es darum, die Sicherheit der Verkehrswege durch die Gestaltung des Straßenraums zu erhöhen. Hierzu gehören insbesondere die Beseitigung entsprechender unfallverursachender Faktoren und die Umsetzung innovativer Infrastrukturmaßnahmen. Im Handlungsfeld „Technik“ schließlich werden Aspekte der modernen Fahrzeugtechnik und der Telematik<sup>2</sup> thematisiert. Hierbei wird der Fokus insbesondere auf Fahrassistenz- und Fahrinformationssysteme von Kraftfahrzeugen, auf die technische Sicherheit von Fahrrädern und Pedelecs sowie auf die Sicherheit von Motorradfahrenden im Straßenverkehr gesetzt.

---

<sup>1</sup> Die Vision Zero folgt zwei Grundsätzen: Erstens muss damit gerechnet werden, dass der Mensch im Straßenverkehr Fehler begeht. Zweitens wird die Belastung des menschlichen Körpers als Maßstab für die Unfallschwere betrachtet. Das Ziel der Vision Zero besteht darin, kein Menschenleben mehr durch Straßenverkehrsunfälle zu verlieren.

<sup>2</sup> Telematik im Straßenverkehr beinhaltet beispielsweise die Kommunikation zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrzeug und Infrastruktur.

## 2 Zielstellung und Methodik des vorliegenden Berichts

### 2.1 Inhalte und Ziele

Die Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 in Brandenburg soll mit dem vorliegenden Bericht – nach den ersten fünf Jahren – erstmalig überprüft werden. Ausgehend von aktuellen Unfalldaten, die im vorliegenden Bericht detailliert ausgewertet und aufbereitet werden, sollen die bisherige Zielerreichung bewertet und mögliche Handlungsoptionen abgeleitet werden. Dazu müssen die bestehenden Schwerpunkte des Unfallgeschehens aufgedeckt und Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen erarbeitet werden. Die letztgenannten Punkte werden im „Statusbericht zur Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 im Land Brandenburg“ dargelegt. Hierfür wird mit dem vorliegenden „Bericht zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg im Zeitraum von 2009 bis 2018“ die notwendige Bewertungsgrundlage bereitgestellt.

Im vorliegenden Bericht wird die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Land Brandenburg in den letzten 10 Jahren dargestellt und beschrieben. Durch die Auswertung von Unfalldaten dieses Zehnjahreszeitraums lassen sich zum einen jahresübergreifende Verläufe und Trends sichtbar machen. Zum anderen können der Fünfjahreszeitraum von 2009 bis 2013 (Zeitraum vor der Veröffentlichung des Verkehrssicherheitsprogramms: „Vorherzeitraum“) und der Fünfjahreszeitraum von 2014 bis 2018 (Zeitraum seit der Veröffentlichung des Verkehrssicherheitsprogramms: „Nachherzeitraum“) miteinander verglichen werden. Die Ergebnisse können anschließend dazu genutzt werden, Schwerpunkte geeigneter Verkehrssicherheitsmaßnahmen festzulegen.

Der Anhang zum vorliegenden Bericht enthält weiterführende Detailauswertungen. In deren Rahmen werden die im Bericht erläuterten wesentlichen Kennzahlen und Parameter vertieft und nach regionaler Ebene aufgliedert. Diese Detailauswertungen sind der im Bericht verfolgten Gesamtdarstellung der Entwicklung der Straßenverkehrsunfallzahlen nicht dienlich und werden daher nicht adressiert; sie können aber für regionspezifische Analysen und spezifische Erkenntnisinteressen Hinweise bieten.

### 2.2 Methodisches Vorgehen bei der Erarbeitung des vorliegenden Berichtes

Die Auswertung und die Aufbereitung der bereitgestellten Unfalldaten des Landes Brandenburg der Jahre 2009 bis 2018 erfolgten mit den Programmen „SPSS“ und „Microsoft Excel“ sowie unter Verwendung der Programmiersprache „R“. Vertiefende Analysen wurden mit der vom Institut für Prävention und Verkehrssicherheit entwickelten „Software zur Analyse von Fähranfängerunfällen und zur Ermittlung von Gefahrenstrecken“ (SAFEG) durchgeführt.

Bei der Auswertung der Straßenverkehrsunfalldaten musste auf zwei unterschiedliche Arten von Datensätzen zurückgegriffen werden, da die Art der polizeilichen Unfalldatenerfassung mit Beginn des Jahres 2010 umgestellt wurde. Seit 2010 wird in Brandenburg die „Elektronische Unfalltypen-Steckkarte“ (EUSKa) verwendet. EUSKa ist eine Software, mit deren Hilfe das Unfallgeschehen in Brandenburg erfasst, validiert und ausgewertet wird. Da sich die Datenstruktur ab dem Jahr 2010 mit der Verwendung der Software EUSKa leicht verändert hat, konnten einzelne Daten für das Jahr 2009 nicht ausgewertet werden. Dies betrifft jene Daten, die detaillierte Informationen zu den Verunglückten enthalten.

Für das Jahr 2009 wurden Unfalldaten analysiert, die vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg in einem Microsoft Access-Format zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten für die Jahre 2010 bis einschließlich 2018 wurden vom Polizeipräsidium des Landes Brandenburg als EUSKa-Export im CSV-Format bereitgestellt. Die Übergabe dieser Daten erfolgte am 07.02.2019. Anzumerken ist, dass die Daten für das Jahr 2018 offiziell erst zum 01.03.2019 freigegeben wurden. Es sind jedoch keine nennenswerten Veränderungen der Unfalldaten im Zeitraum zwischen Übergabe und Freigabe zu erwarten, da u. a.

die 30-tägige Frist für die Zählung der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten (vgl. Glossar) seit dem Jahreswechsel verstrichen ist. Aufgrund der unterschiedlichen Basis, Organisation und Pflege der beiden Datensätze kann es daher zu geringfügigen Abweichungen zwischen den Datenquellen kommen.

In der Statistik der Straßenverkehrsunfälle in Brandenburg können nur die Unfälle berücksichtigt werden, die polizeilich aufgenommen wurden. Zu Unfällen, bei denen die Beteiligten nur geringfügige Verletzungen davongetragen haben, wird die Polizei oft nicht hinzugezogen; sie fließen daher nicht in den vorliegenden Unfallbericht ein. Ebenso verhält es sich mit Unfällen, die nicht infolge des Fahrverkehrs entstanden sind. So werden beispielsweise Unfälle zwischen Fußgängern laut § 1 des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes ebenfalls nicht erfasst und sind deswegen nicht Bestandteil der vorliegenden Daten.

## 3 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Brandenburg 2009 – 2018

### 3.1 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere 2009 – 2018

Die Unfallschwere ist eine der bedeutsamsten Kenngrößen zur Bewertung der Sicherheit im Straßenverkehr. In Anlehnung an die „Vision Zero“ soll jeder im Straßenverkehr Verunglückte – unabhängig davon, ob er leichte, schwere oder tödliche Verletzungen davonträgt – vermieden werden. In den letzten zehn Jahren (2009 – 2018) wurden insgesamt 109.739 Personen auf Brandenburgs Straßen verletzt oder getötet. Hiervon wurden 75,3 Prozent der Personen leicht verletzt, 23,2 Prozent schwer verletzt und 1,5 Prozent getötet.

In der Abbildung 3 werden die Verunglücktenzahlen Brandenburgs der beiden Fünfjahreszeiträume – 2009 bis 2013 und 2014 bis 2018 – im Vergleich dargestellt. In den Jahren 2014 bis 2018 wurden im Durchschnitt jährlich rund 8.600 Personen leicht und rund 2.600 Personen schwer verletzt. Durchschnittlich waren im zweiten Fünfjahreszeitraum pro Jahr 651 Leichtverletzte und 167 Schwerverletzte mehr als in den Vorjahren 2009 bis 2013 zu verzeichnen. Das entspricht einer Zunahme um 8,2 Prozent bei den Leichtverletzten und um 6,8 Prozent bei den Schwerverletzten. Allerdings verringerte sich die Anzahl der Getöteten dabei um durchschnittlich 37 Personen. Die durchschnittliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten fiel damit mit jährlich 146 Personen im zweiten Fünfjahreszeitraum um 20,2 Prozent niedriger aus. Im gesamten Bundesgebiet ist eine ähnliche Veränderung der Verunglücktenzahlen zu beobachten. Die Anzahl der Leicht- und Schwerverletzten stieg auch bundesweit, die Anzahl der Getöteten wiederum nahm ab. So sind ausgehend vom Bezugszeitraum 2009 – 2013 bundesweit in den Jahren 2014 bis 2018 rund 2,0 Prozent mehr Schwerverletzte und 2,5 Prozent mehr Leichtverletzte verzeichnet worden. Die Abnahme der Anzahl der bundesweit Getöteten ist jedoch mit 12,1 Prozent geringer als die Abnahme im Land Brandenburg<sup>1</sup> (vgl. Statistisches Bundesamt, 2019).

In der Abbildung 4 wird die Veränderung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten im Verlauf der letzten 10 Jahre im Detail aufgezeigt. 2009 verunglückten auf Brandenburgs Straßen insgesamt 10.891 Personen. Für die folgenden vier Jahre ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen; seit dem Jahr 2014 liegen die Zahlen auf bzw. über dem Niveau von 2009. Im Jahr 2018 wurden 11.826 Verunglückte gezählt. Im Hinblick auf die Unfallschwere wird im Verlauf deutlich, dass die Zahlen der Leicht- und Schwerverletzten keinen starken Schwankungen unterliegen und seit 2013 kontinuierlich ansteigen. In den Jahren 2009 bis 2018 wurden in Brandenburg bei Straßenverkehrsunfällen durchschnittlich 8.261 Menschen leicht und 2.548 Menschen schwer verletzt. Hinsichtlich der im Straßenverkehr Getöteten ist ein anderer Verlauf zu erkennen: 2009 wurden in Brandenburg 202 Personen bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Bis 2014 sank diese Zahl auf 139 Getötete; seitdem unterliegt sie starken Schwankungen.

<sup>1</sup> hochgerechnete Werte auf Basis der Daten des Statistischen Bundesamtes, 2019

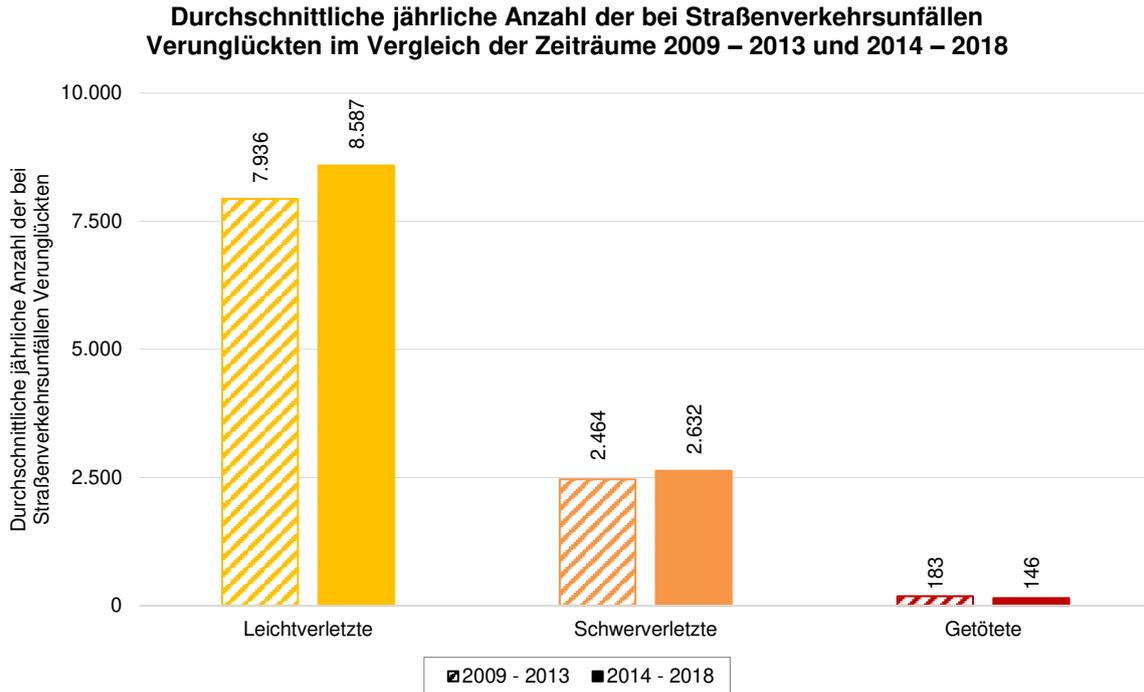


Abbildung 3: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

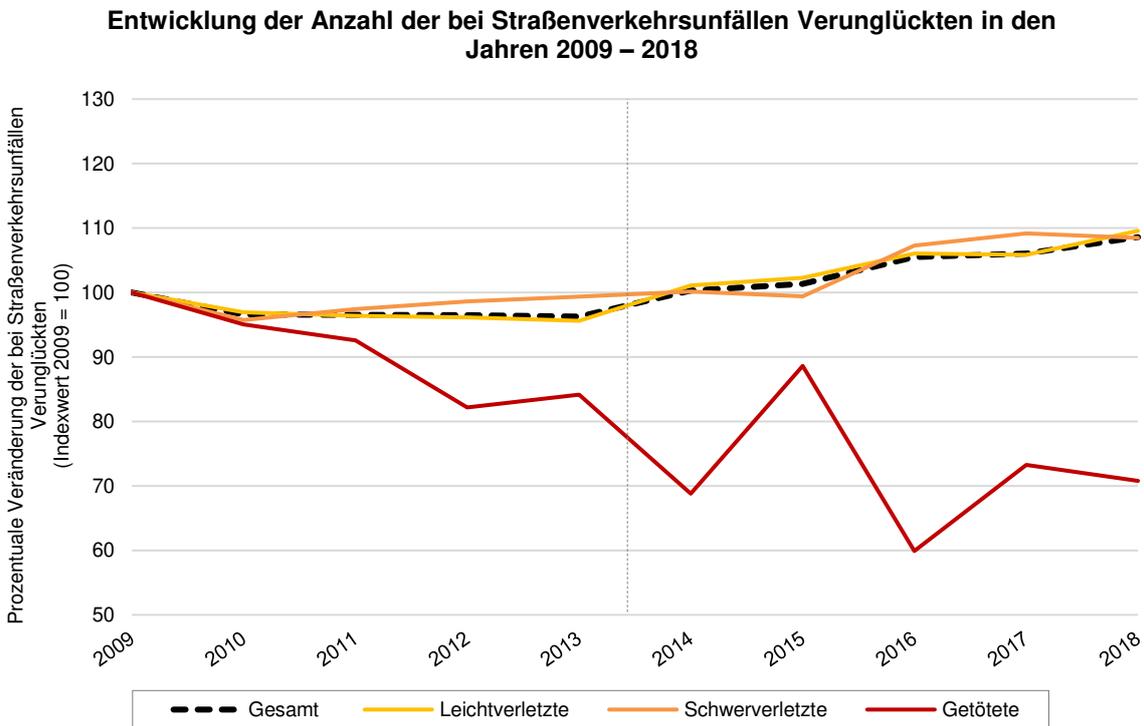


Abbildung 4: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2009 – 2018

In der Abbildung 5 ist die jährliche Anzahl der im Straßenverkehr Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten in Relation zur Einwohnerzahl Brandenburgs<sup>1</sup> für den Zeitraum 2009 bis 2018 dargestellt. Hierbei zeigt sich, dass die Anzahl der im Straßenverkehr Leichtverletzten und Schwerverletzten auch pro 100.000 Einwohner in den letzten 10 Jahren leicht zugenommen hat, während die Anzahl der Getöteten pro 100.000 Einwohner leicht gesunken ist.

---

<sup>1</sup> Die Einwohnerzahlen wurden der Statistik der Website [www.statistik-berlin-brandenburg.de](http://www.statistik-berlin-brandenburg.de) entnommen. Diese Darstellung erleichtert einen bundesweiten Vergleich.

**Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten pro 100.000 Einwohner nach Unfallschwere in den Jahren 2009 – 2018**

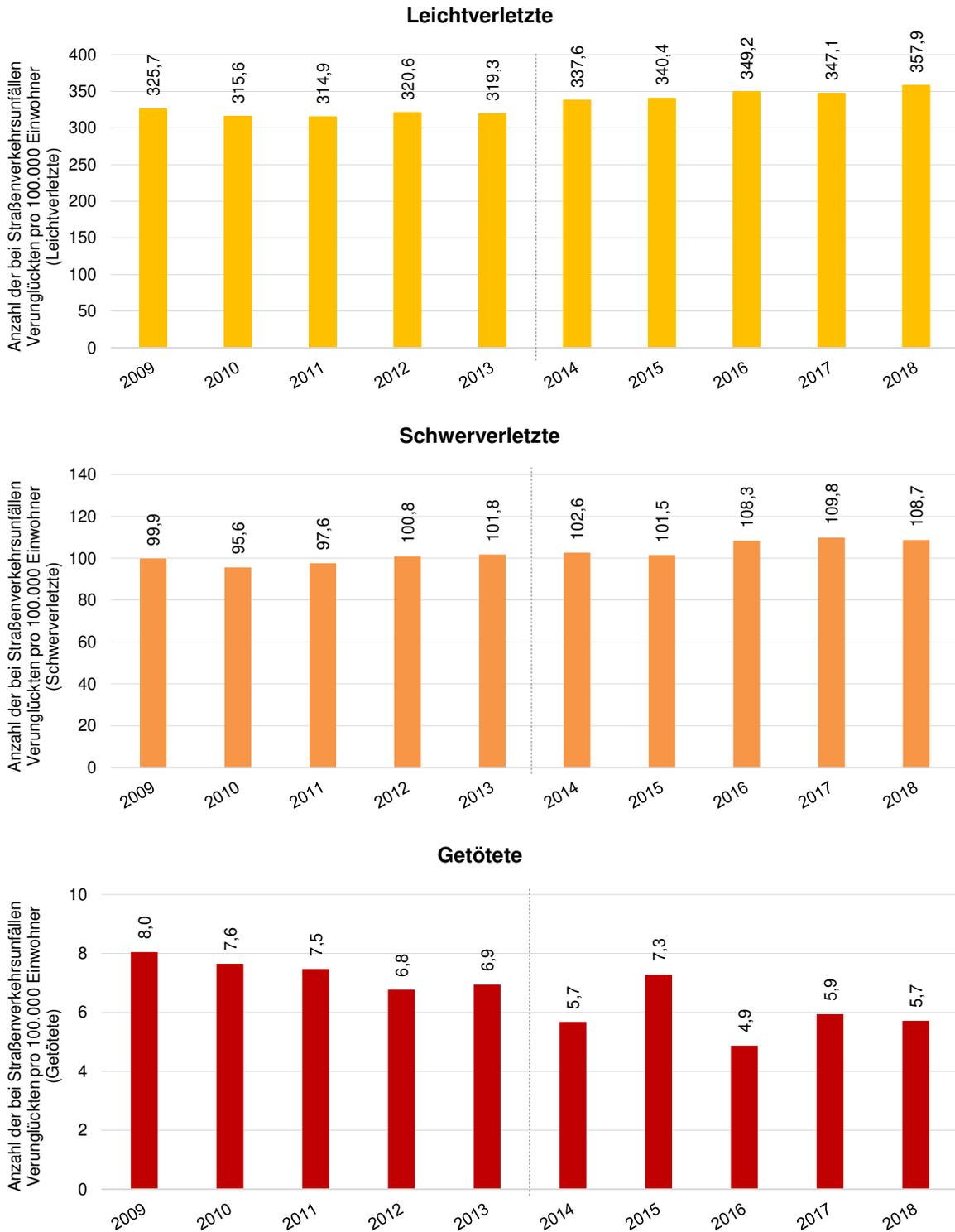


Abbildung 5: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere pro 100.000 Einwohner in den Jahren 2009 – 2018

Durch die Relativierung der Verunglücktenzahlen an den Einwohnerzahlen wird ein direkter bundesweiter Vergleich ermöglicht: Während in Brandenburg 2018 insgesamt 472,3 Verunglückte pro 100.000 Einwohnern registriert wurden, waren es im gesamten Bundesgebiet 477,9 Verunglückte<sup>1</sup> (vgl. Statistisches Bundesamt, 2019). Die Anzahl der im Land Brandenburg Verunglückten liegt insgesamt unter dem Bundesdurchschnitt, die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten über dem Durchschnitt. 2018 wurden in Deutschland 3,9 Getötete pro 100.000 Einwohner registriert, in Brandenburg liegt der Wert bei 5,7.

Für einen Vergleich der Schwerpunktsetzungen des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Brandenburg mit den Schwerpunkten im Unfallgeschehen sowie einer Einschätzung der Entwicklung des Unfallgeschehens müssen vertiefende Analysen durchgeführt und weitere Informationen betrachtet werden. Im folgenden Kapitel wird daher auf die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Abhängigkeit der Ortslage eingegangen. Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und die Anzahl der im Straßenverkehr Verunglückten stellen übergeordnet die bedeutsamsten Kennzahlen der Unfallzahlenbewertung dar. Die entsprechenden Analysen werden in den darauf folgenden Kapiteln vertieft. Dies geschieht durch die Berücksichtigung weiterer Parameter, beispielsweise der Verkehrsbeteiligung und des Alters der Verkehrsbeteiligten.

---

<sup>1</sup> hochgerechnete Werte auf Basis der Daten des Statistischen Bundesamtes, 2019

### 3.2 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage 2009 – 2018

In diesem Kapitel wird das Unfallgeschehen in Brandenburg in Abhängigkeit der folgenden Ortslagen betrachtet: (1) Innerhalb geschlossener Ortschaften oder Städte, (2) Außerhalb geschlossener Ortschaften oder Städte ohne Bundesautobahnen und (3) Bundesautobahnen (BAB).

Zwei Drittel und damit der größte Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden wurde 2009 bis 2018 innerhalb geschlossener Ortschaften registriert (66,4 %). Außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB) wurde rund ein Viertel (25,3 %) der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden registriert; auf Bundesautobahnen wurden die wenigsten Unfälle mit Personenschaden (8,3 %) verzeichnet. (s. Abb. 6).

**Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage in den Jahren 2009 – 2018**

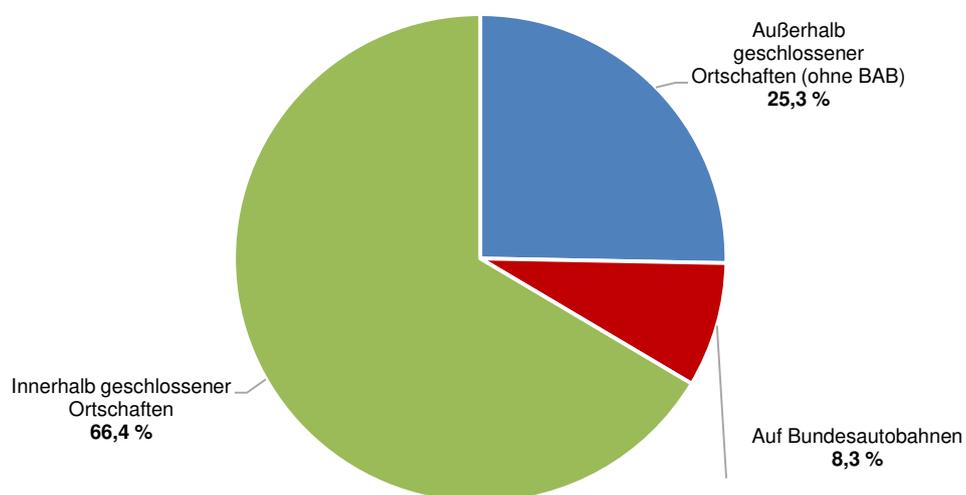


Abbildung 6: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage in den Jahren 2009 – 2018)

Hinsichtlich der Entwicklung der Unfallzahlen in Brandenburg in den letzten 10 Jahren lassen sich – je nach Ortslage – unterschiedliche Verläufe erkennen (s. Abb. 7). 2009 wurden innerorts 5.676 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden dokumentiert, im darauffolgenden Jahr waren es 410 Unfälle weniger. Seit 2011 hat die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften kontinuierlich zugenommen. Zwischen 2011 und 2016 stieg die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf 6.020; im Jahr 2018 wurde mit 6135 Unfällen ein neuer Höchststand erreicht.

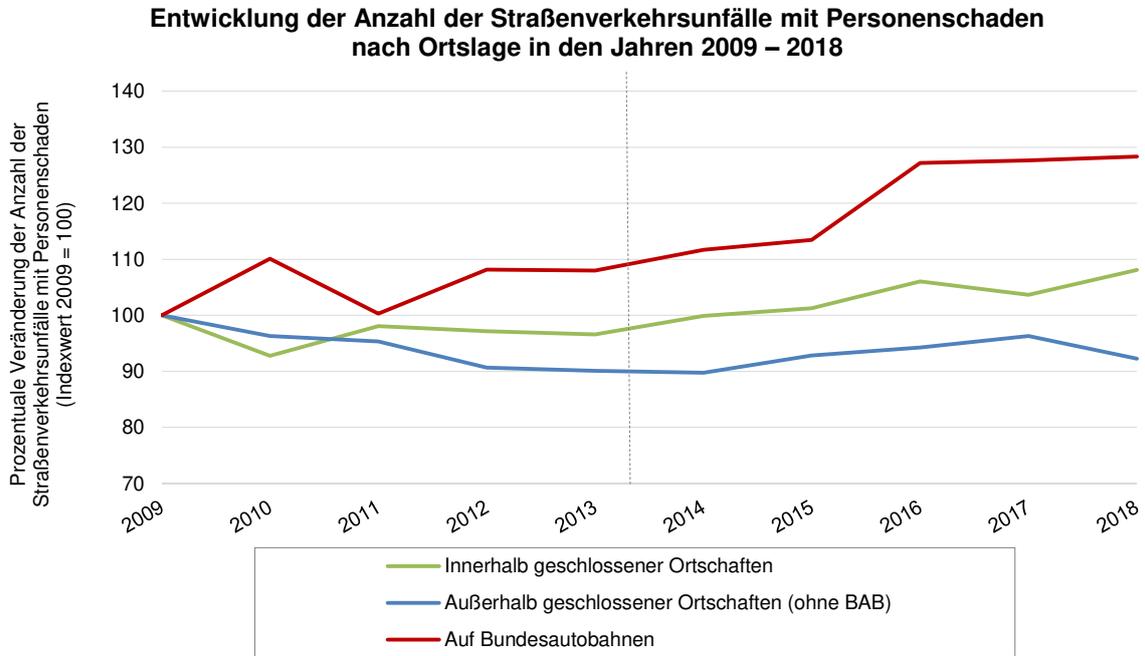


Abbildung 7: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage in den Jahren 2009 – 2018

Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB) hat über die Jahre von 2009 bis 2014 leicht abgenommen. Im Verlauf der Jahre 2015 bis 2017 nahm die Anzahl wieder zu, im Jahr 2018 ist ein leichtes Absinken der Unfallzahlen zu erkennen.

Die größte Zunahme der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden seit 2009 ist auf Bundesautobahnen zu verzeichnen. Zwar finden auf diesem Straßentyp insgesamt die wenigsten Unfälle mit Personenschaden statt, dennoch ist die Anzahl seit 2009 kontinuierlich angestiegen. Besonders in den Jahren 2010, 2012 und 2016 sind deutliche Anstiege erkennbar. 2018 wurden auf Autobahnen 28,3 Prozent mehr Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden dokumentiert als 2009. Es lässt sich vermuten, dass diese Zunahme sowohl mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen – sowohl des Nahverkehrs als auch des Transit- und Güterverkehrs – als auch mit Baustellen zum Aus- und Umbau der Bundesautobahnen in Verbindung steht. Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Bundesautobahnen erhöhte sich auch im gesamten Bundesgebiet: Ausgehend von 2009 wurden bis 2018 auch hier 11,4 Prozent mehr Unfälle mit Personenschaden registriert<sup>1</sup> (Statistisches Bundesamt, 2019).

Bei der Betrachtung der Straßenverkehrsunfallzahlen wird deutlich, dass sich die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle erhöht hat. Dies entspricht auch dem bundesweiten Trend. Hierbei zeigen sich im Vergleich der beiden Zeiträume (2009 bis 2013 sowie 2014 bis 2018) Zunahmen bei den Straßenverkehrsunfällen innerhalb geschlossener Ortschaften und auf Bundesautobahnen (s. Abb. 8). Außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne Bundesautobahnen) kann in den letzten 5 Jahren (2014 – 2018) in Brandenburg hinsichtlich der Gesamtanzahl – ähnlich wie im gesamten Bundesgebiet – eine sehr geringe Abnahme registriert werden. Allerdings bleibt zu beachten, dass die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle seit 2014 wieder leicht ansteigt.

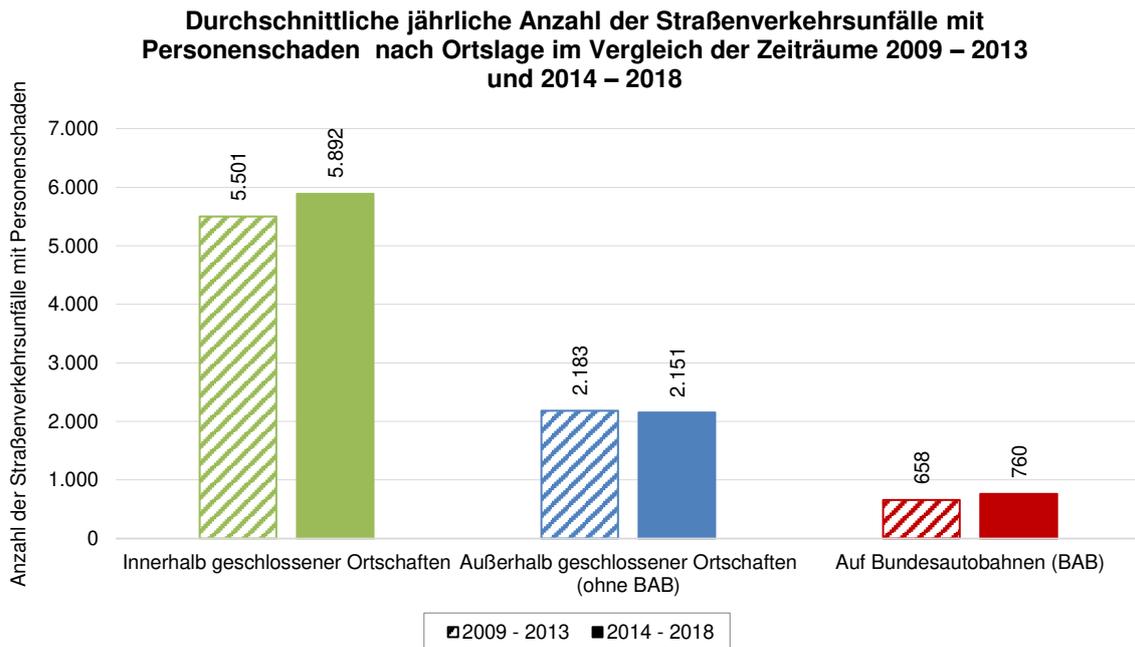


Abbildung 8: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

Die zuvor schon erwähnte Zunahme der Straßenverkehrsunfälle spiegelt sich auch in der differenzierten Betrachtung der Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklassen wider. Mit Ausnahme der Unfälle auf Bundesstraßen ist für alle Straßenklassen eine Zunahme der Unfälle gegenüber 2010 zu verzeichnen (s. Abb. 9). Insbesondere die Unfälle auf Gemeinde- oder anderen Straßen sind um 20,1 Prozent gestiegen. Die Autobahnunfälle stiegen vor allem 2016 um 12,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr und halten sich seitdem konstant. Daneben liegen die Unfälle auf Bundesstraßen 2018 zwar knapp unter dem Niveau von 2010, diese sind jedoch nach einem zwischenzeitlichen Rückgang von 9,3 Prozent im Jahre 2014 wieder angestiegen. Ungeachtet

<sup>1</sup> hochgerechnete Werte auf Basis der Daten des Statistischen Bundesamtes, 2019

dieser Entwicklung passieren die meisten Unfälle auf Gemeinde- oder anderen Straßen (37,9 %). Demgegenüber sind die wenigsten Unfälle mit 5,0 Prozent auf Kreisstraßen zu verzeichnen.

In der weiteren Betrachtung der Verunglücktenzahlen nach Straßenklasse ist insgesamt eine Zunahme für alle Kategorien zu verzeichnen (s. Abb. 10). Insbesondere die Entwicklung der Verunglücktenzahlen auf Autobahnen hat vom niedrigsten Punkt 2011 bis 2018 um 37,3 Prozent zugenommen. Ebenso sind die Zahlen Verunglückten auf Bundes- und Landesstraßen nach einem anfänglichen Rückgang seit 2014 bzw. 2012 bis 2017 konstant gestiegen. Lediglich 2018 ist wieder ein Rückgang auf Landesstraßen zu verzeichnen. Auch die Unfälle auf Kreisstraßen sind insgesamt gestiegen, unterlagen jedoch größeren Schwankungen. Wie auch bei den Unfallzahlen sind die Zahl der Verunglückten auf Gemeinde- oder anderen Straßen am höchsten und auf Kreisstraßen am niedrigsten.

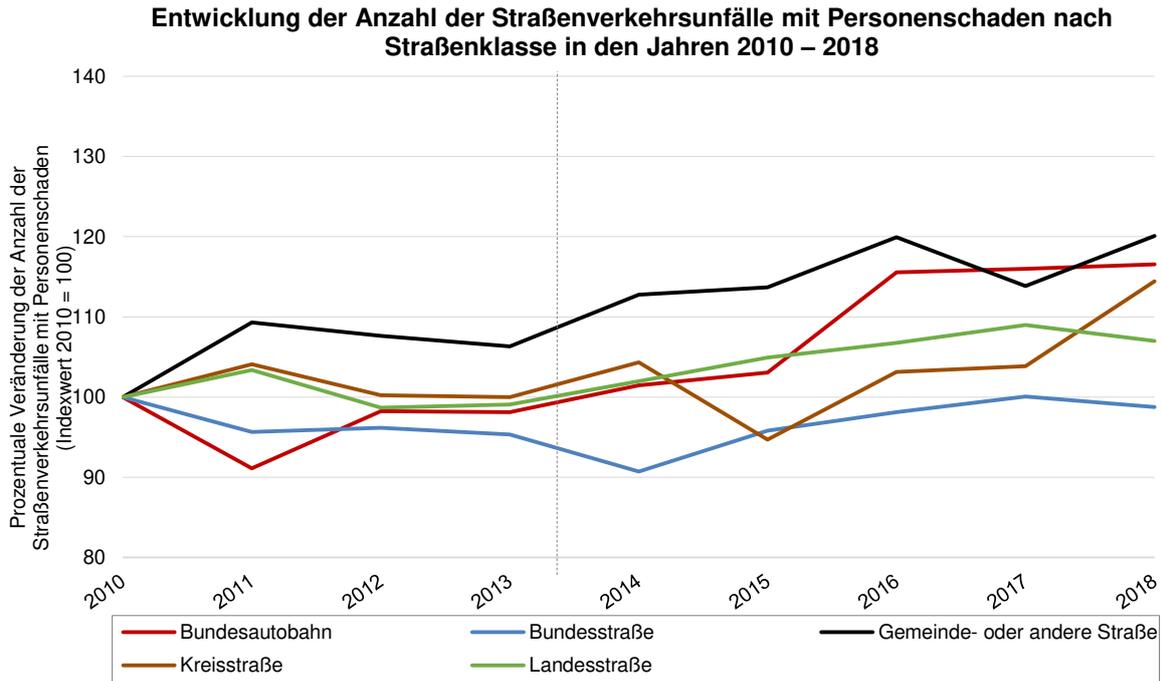


Abbildung 9: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklasse in den Jahren 2010 – 2018

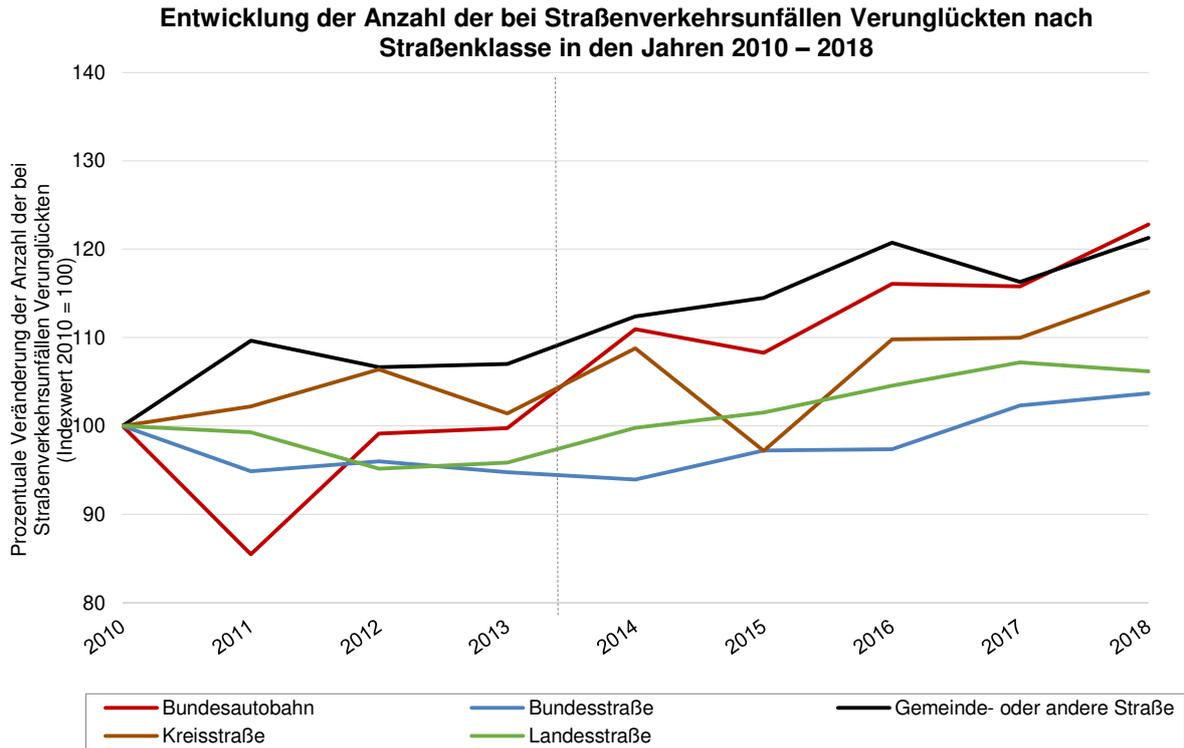


Abbildung 10: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Straßenklasse in den Jahren 2010 – 2018

Die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden geschehen mehrheitlich innerhalb geschlossener Ortschaften und insbesondere auf Gemeinde- oder anderen Straßen. Unfallpräventionsprogramme mit dem Ziel der allgemeinen Reduktion von Verkehrsunfällen sollten daher speziell auf diese Art von Straßenklasse ausgelegt werden. Dies sollte jedoch nicht zum Umkehrschluss führen, dass Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften und auf Bundesautobahnen vernachlässigt werden können. Auch die steigende Anzahl von Autobahnunfällen sollte im Blick von Präventionsprogrammen gehalten werden, da – wie im folgenden Unterkapitel dargelegt – die Unfallschwere zunimmt.

### **3.3 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage und Unfallschwere 2009 – 2018**

Um die Entwicklung der Verkehrssicherheit nach Ortslage differenzieren zu können, muss auch die Unfallschwere innerhalb geschlossener Ortschaften, außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne Bundesautobahnen) und auf Bundesautobahnen betrachtet werden (s. Abb. 11). Hier zeigt sich, dass – obwohl deutlich weniger Unfälle auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften und auf Bundesautobahnen erfasst wurden als innerhalb geschlossener Ortschaften – der Anteil der Schwerverletzten und Getöteten in den zuerst genannten Ortslagen bzw. Straßenklassen besonders hoch ist. In den letzten 10 Jahren wurden 38,6 Prozent der Schwerverletzten außerhalb geschlossener Ortschaften registriert. Bei den im Straßenverkehr Getöteten sind es sogar 57,3 Prozent. Dennoch kann über die letzten 10 Jahre insgesamt ein leichter Rückgang der außerhalb geschlossener Ortschaften schwer verletzten oder getöteten Personen verzeichnet werden (s. Abb. 12). Auch die Zahl der auf Bundesautobahnen Schwerverletzten und Getöteten sinkt seit 2014 kontinuierlich, wenn auch in einem schwachen Ausmaß.

**Durchschnittlicher Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere und Ortslage in den Jahren 2009 – 2018**

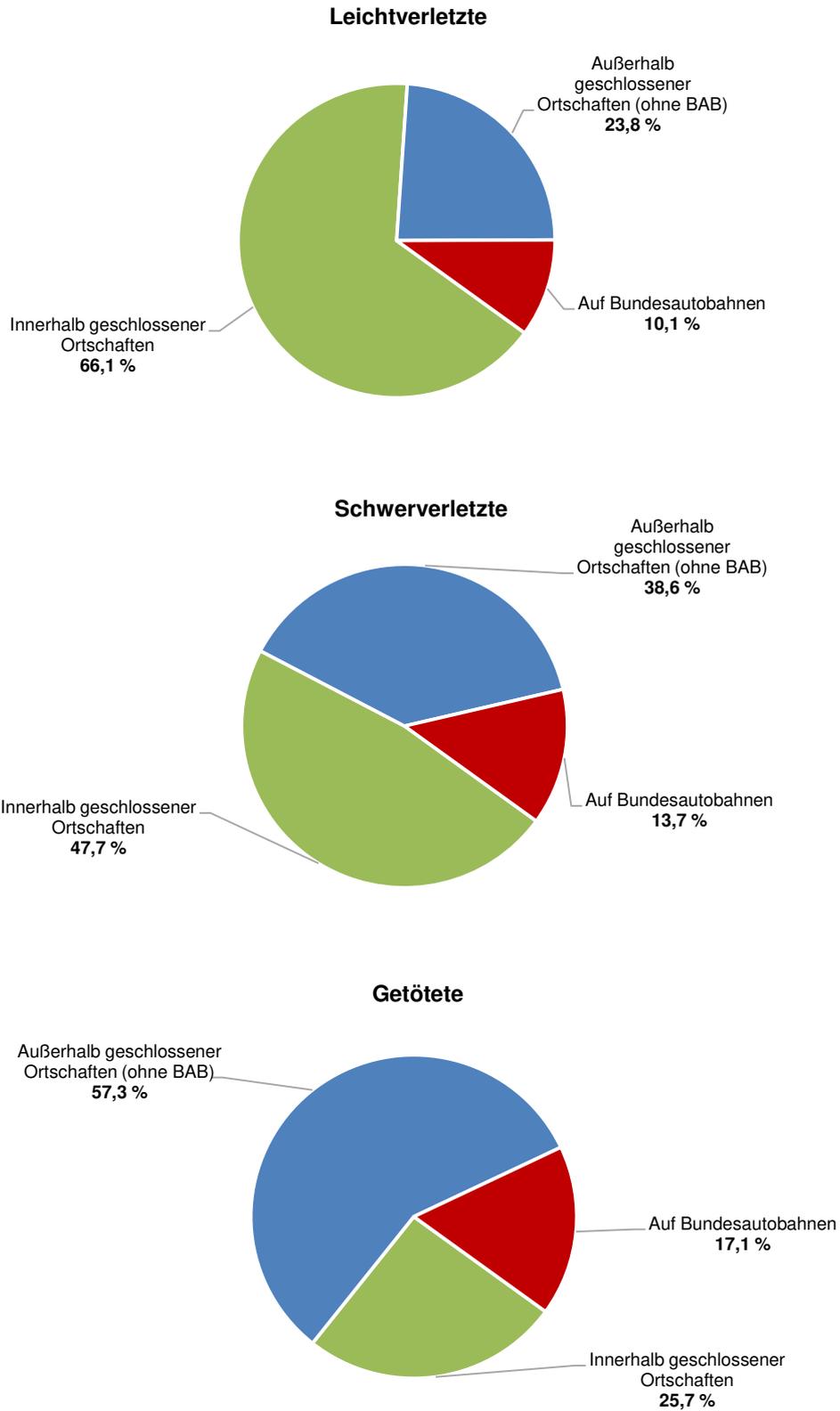


Abbildung 11: Durchschnittlicher Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten nach Ortslage in den Jahren 2009 – 2018

**Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Ortslage in den Jahren 2009 – 2018**

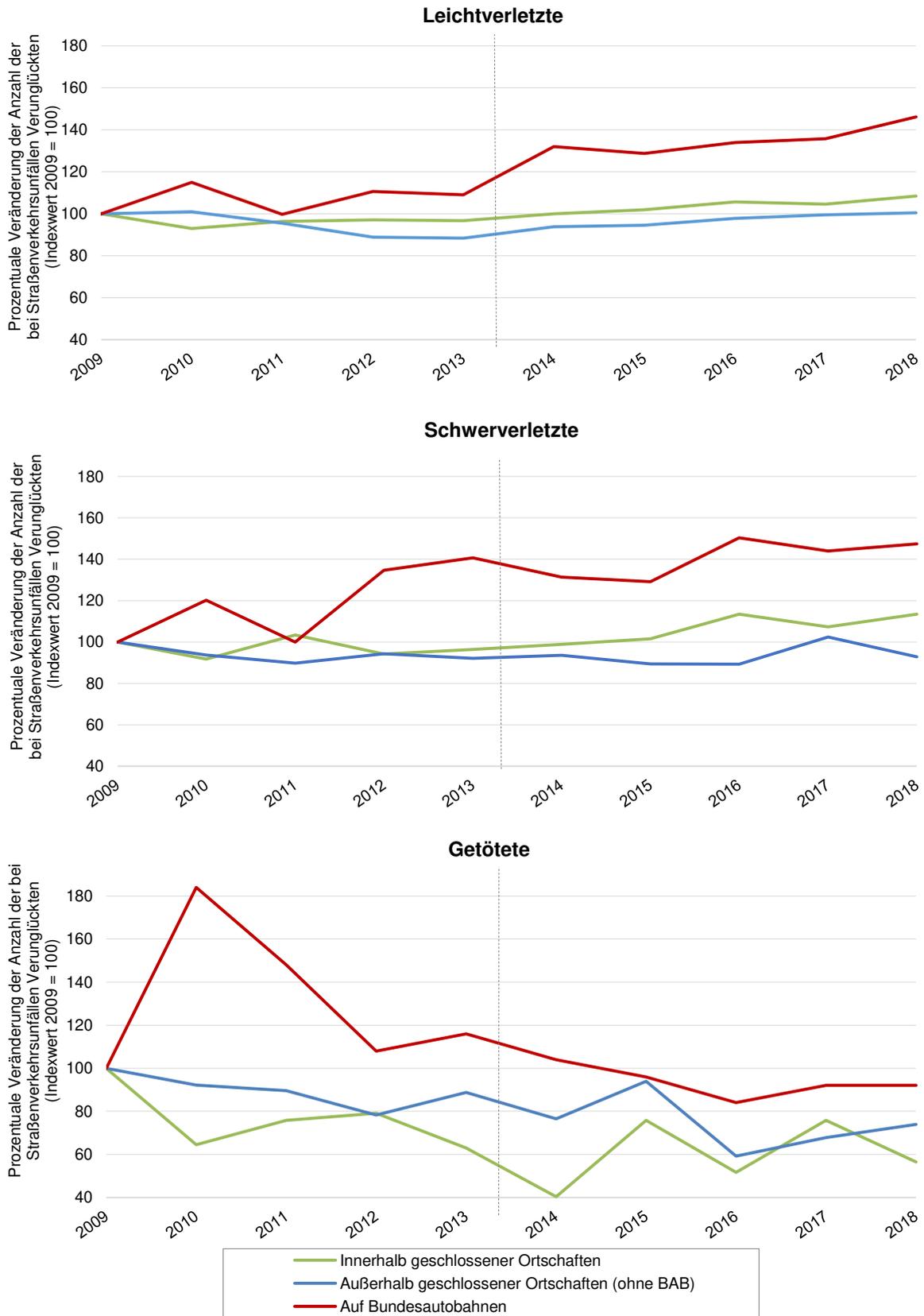


Abbildung 12: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere und Ortslage in den Jahren 2009 – 2018

Abschließend ist festzuhalten, dass Unfälle mit schweren Folgen – i. e. S. mit Schwerverletzten und Getöteten – sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften stattfinden. Dem ist jedoch hinzuzufügen, dass mit zunehmender Unfallschwere der Anteil von Unfällen auf Autobahnen ansteigt. Die Entwicklung der Unfallzahlen in den letzten 10 Jahren macht deutlich, dass insgesamt die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle sowohl innerhalb geschlossener Ortschaften als auch auf Bundesautobahnen zunimmt. Die Anzahl der im Straßenverkehr Leicht- und Schwerverletzten steigt im Verlauf der Jahre ebenfalls an. Im Zusammenspiel beider Analysen zeigt sich, dass zur Reduzierung der Straßenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Getöteten besonders die Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften und die Bundesautobahnen im Fokus stehen sollten.

### 3.4 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Zeitverlauf 2009 – 2018

#### 3.4.1 Straßenverkehrsunfälle im Tagesverlauf

Durch die nachfolgende Betrachtung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Tagesverlauf sollen Zeiträume aufgezeigt werden, in denen die Unfallbelastung besonders hoch ist. In Abbildung 12 sind hierzu die absoluten Zahlen der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden pro Jahr in verschiedenen Zeitfenstern (je 3 Stunden) im Verlauf der Jahre 2009 bis 2018 dargestellt.

In den Nachtstunden von 21:00 Uhr bis 5:59 Uhr ereignen sich insgesamt die wenigsten Unfälle. Im Dreistundenfenster von 21:00 Uhr bis 23:59 Uhr fanden im Durchschnitt 350 bis 400 Unfälle mit Personenschaden – das bedeutet ca. 1 Unfall pro Tag – statt. Am frühen Morgen zwischen 3:00 Uhr und 5:59 Uhr ereigneten sich pro Jahr etwa 250 bis 275 Unfälle. Die wenigsten Unfälle mit Personenschaden – rund 160 Unfälle pro Jahr – geschahen nachts zwischen 0:00 Uhr und 2:59 Uhr. Für alle drei Zeitfenster kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Unfälle im zweiten betrachteten Fünfjahreszeitraum im Vergleich zum ersten Fünfjahreszeitraum rückläufig ist (21:00 Uhr – 23:59 Uhr: -5,1 %; 0:00 Uhr – 02:59 Uhr: -14,1 %; 3:00 Uhr – 05:59 Uhr: -7,0 %).

In den an die Nachtstunden angrenzenden Dreistundenfenstern geschahen rund 1.000 Unfälle (18:00 Uhr – 20:59 Uhr) bis 1.250 Unfälle (6:00 Uhr – 8:59 Uhr). Dabei ist im Zeitfenster von 18:00 Uhr bis 20:59 Uhr im 10-Jahres-Verlauf ebenso wie in den Nachtstunden eine stabile bis leicht abfallende Verlaufskurve zu erkennen (2009 – 2013 zu 2014 – 2018: -1,0 %). Im Zeitfenster von 6:00 Uhr bis 8:59 Uhr – der Zeit des morgendlichen Berufsverkehrs – ist hingegen eine Zunahme von 3,4 Prozent zu verzeichnen.

Dieselbe Entwicklung zeigt sich auch in den ohnehin bereits unfallintensiven Zeiten: Mit fortlaufenden Tageszeiten nimmt die Anzahl der Unfälle weiter zu und erreicht ihren Höhepunkt im Berufsverkehr am Nachmittag (15:00 Uhr – 17:59 Uhr), in dem mit 2.221 Unfällen 25,2 Prozent aller Unfälle geschahen (im Zeitraum von 2014 bis 2018). In allen drei Zeitfenstern stiegen die Unfallzahlen vom Vorher- zum Nachherzeitraum deutlich an (9:00 Uhr – 11:59 Uhr: + 10,0 %; 12:00 Uhr – 14:59 Uhr: + 11,8 %; 15:00 Uhr – 17:59 Uhr: + 7,0%). Während in den übrigen Zeitfenstern weitgehend stabile Verläufe seit 2014 zu verzeichnen waren, nahmen vor allem die Unfallzahlen in den vergangenen Jahren deutlich zu. Betrachtet man die Jahre 2013 – d. h. das letzte Jahr vor der Einführung des Verkehrssicherheitsprogramms – und 2018, zeigt sich eine Zunahme der Unfallzahlen mit Personenschaden im Zeitfenster von 12:00 Uhr bis 14:59 Uhr um 19,2 Prozent und im Zeitfenster von 15:00 Uhr bis 17:59 Uhr um 14,2 Prozent (vgl. Abb. 13 und Abb. 14). Es kann angenommen werden, dass der Berufsverkehr in den letzten Jahren zugenommen und sich dies in einem erhöhten Verkehrsaufkommen in den Nachmittagsstunden widerspiegelt. Hierfür sprechen vor allem die sinkende Anzahl der Arbeitslosenzahlen im Land Brandenburg (2009: 12,3 %; 2017: 7,0 %) und die steigende Anzahl der Berufspendler (vgl. Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, 2017; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2018).

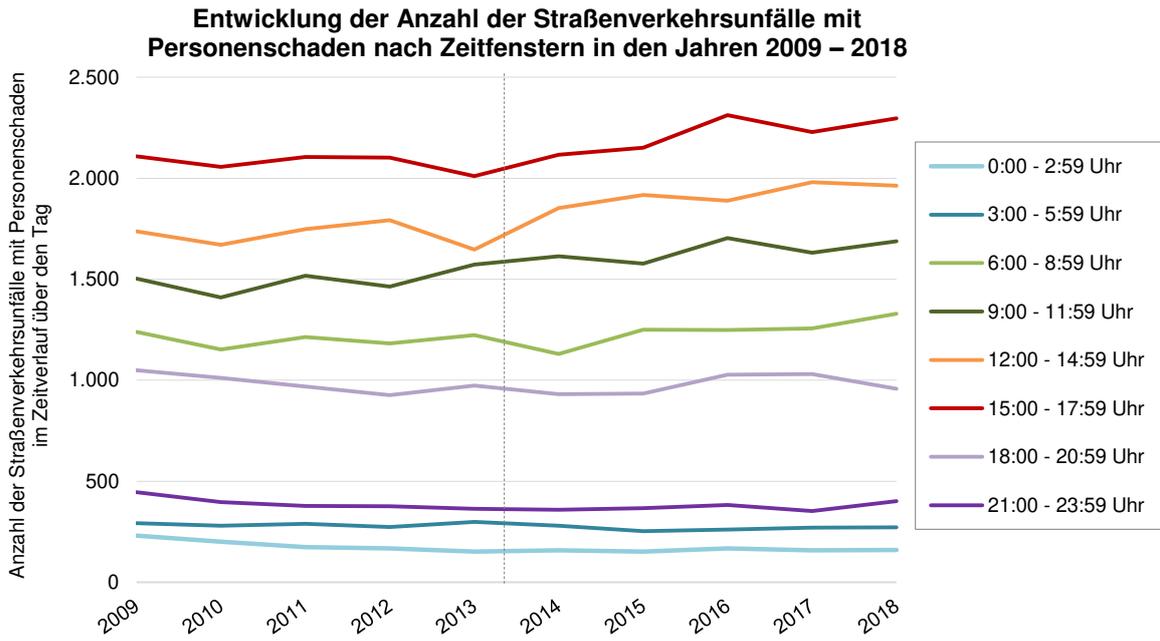


Abbildung 13: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach dreistündigen Zeitfenstern in den Jahren 2009 – 2018

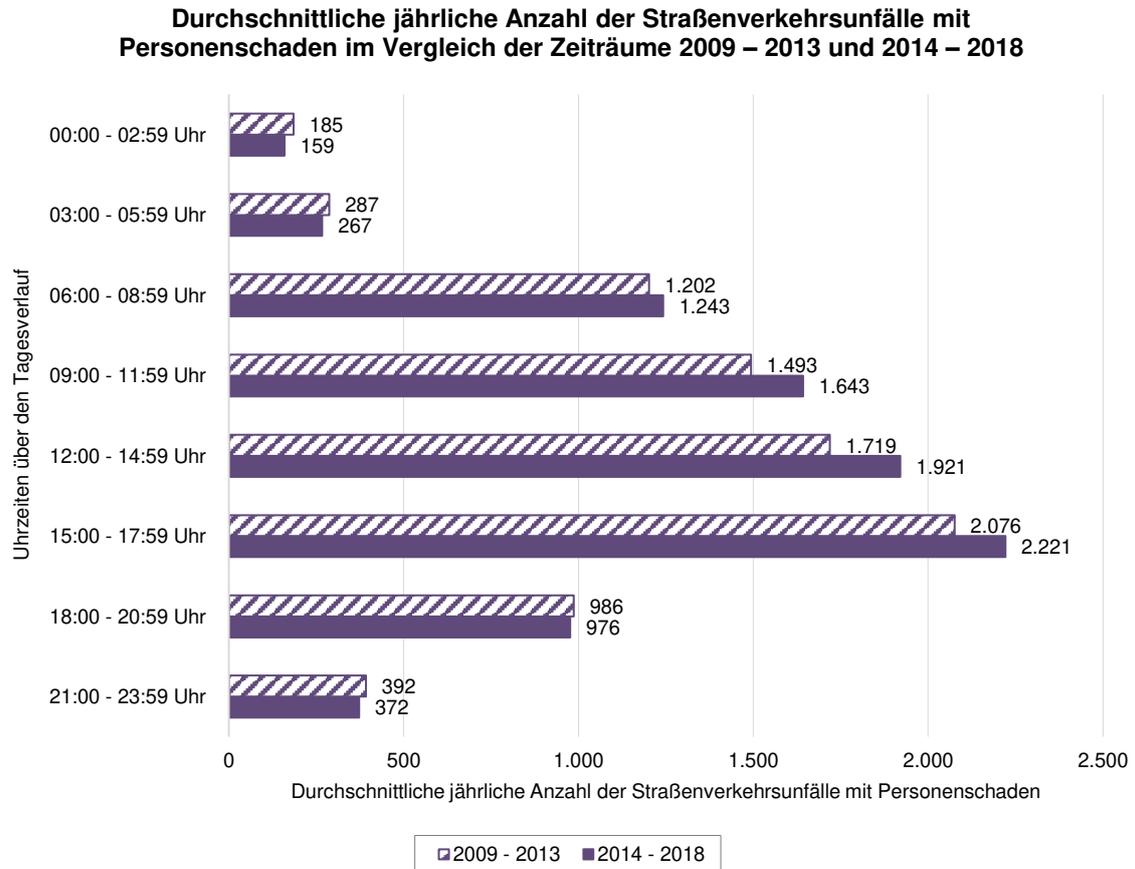


Abbildung 14: Durchschnittliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach dreistündigen Zeitfenstern über den Tagesverlauf im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

### 3.4.2 Straßenverkehrsunfälle im Wochenverlauf

Betrachtet man die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Wochenverlauf, so wird deutlich, dass sich die meisten Unfälle an Werktagen – von Montag bis Freitag – ereignen (s. Abb. 14). Für Werktage stieg die Anzahl der Unfälle in den letzten fünf Jahren (2014 – 2018) im Vergleich zu den Vorjahren (2009 – 2013) an. Im Durchschnitt stiegen die jährlichen Unfallzahlen an jedem einzelnen Werktag um rund 100 Unfälle. Die Anzahl der Unfälle, die sich an Wochenenden – Samstag und Sonntag – ereignen, ist insgesamt geringer und über die Jahre (2009 – 2013 versus 2014 – 2018) auf einem vergleichbaren Niveau geblieben. Damit ist die Erhöhung der Straßenverkehrsunfallzahlen mit Personenschaden, die im Kapitel 3.1.2 berichtet wurde, vor allem auf Werktage zurückzuführen.

Um genauer differenzieren zu können, wann sich die Unfälle an Werktagen und Wochenendtagen zeitlich häufen, ist in Abbildung 15 die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden pro Tag in sechsstündige Zeitfenster geteilt. Hierbei lässt sich erkennen, dass die Anzahl der nächtlichen Unfälle (0:00 Uhr – 5:59 Uhr) an Wochenendtagen über derer an Werktagen, was beispielsweise auf nächtliche Veranstaltungen (z. B. Diskothek-Besuche) am Wochenende zurückgeführt werden kann. Die Unfallzahlen in Werktagsnächten sanken um rund ein Zehntel von ca. 60 Unfälle pro Jahr in den Jahren von 2009 bis 2011 auf rund 55 Unfälle seit 2012. Die Wochenendunfälle in den Nachtstunden wurden ebenfalls um circa ein Zehntel auf 70 bis 80 Unfälle in den Jahren 2014 bis 2018 reduziert.

In den Abendstunden (18:00 Uhr bis 23:59 Uhr) wurden annähernd so viele Unfälle an Wochenendtagen wie an Werktagen registriert. Im zeitlichen Verlauf waren weitgehend stabile Unfallzahlen zu verzeichnen. Größere Unterschiede zeigen sich hingegen in den zwei Zeitfenstern am Tag: Während an Wochenendtagen vormittags (6:00 Uhr – 11:59 Uhr) rund 230 Unfälle pro Jahr – bei ebenfalls stabilen Zahlen im Zeitverlauf – gezählt wurden, betrug die Anzahl an den einzelnen Werktagen bis zu über 500 Unfälle pro Jahr. Die Unfallzahlen in diesem Zeitfenster stiegen zudem seit 2014 um mehr als zehn Prozent an. Eine ähnliche Tendenz zeigt sich auch bei den Unfallzahlen für das Zeitfenster am Nachmittag (12:00 Uhr – 17:59 Uhr). Auch hier erhöhte sich die Anzahl an den fünf Werktagen von 570 Unfällen (2013) auf 660 Unfälle (2018). Es kann vermutet werden, dass zur Erhöhung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden an Werktagen und insbesondere am Vormittag und Nachmittag sowohl der gesteigerte Berufs- und Pendlerverkehr als auch der erhöhte Güterverkehr beitragen. Für diese Vermutung spricht, dass die Anzahl der Unfälle an allen Werktagen ansteigt. Die Zahlen für Wochenendtage schwanken hingegen zwischen 400 und 500 Unfälle (s. Abb. 16).

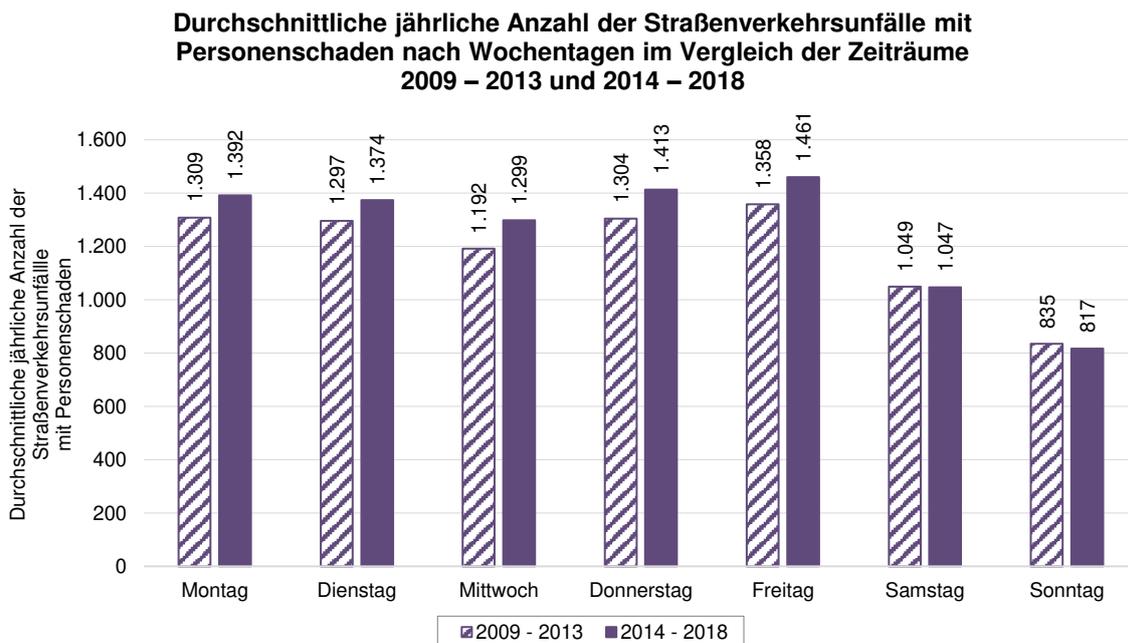


Abbildung 15: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Wochentagen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

**Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Zeitspannen gemittelt über Werktage (Mo – Fr) und Wochenendtage (Sa – So) in den Jahren 2009 – 2018**

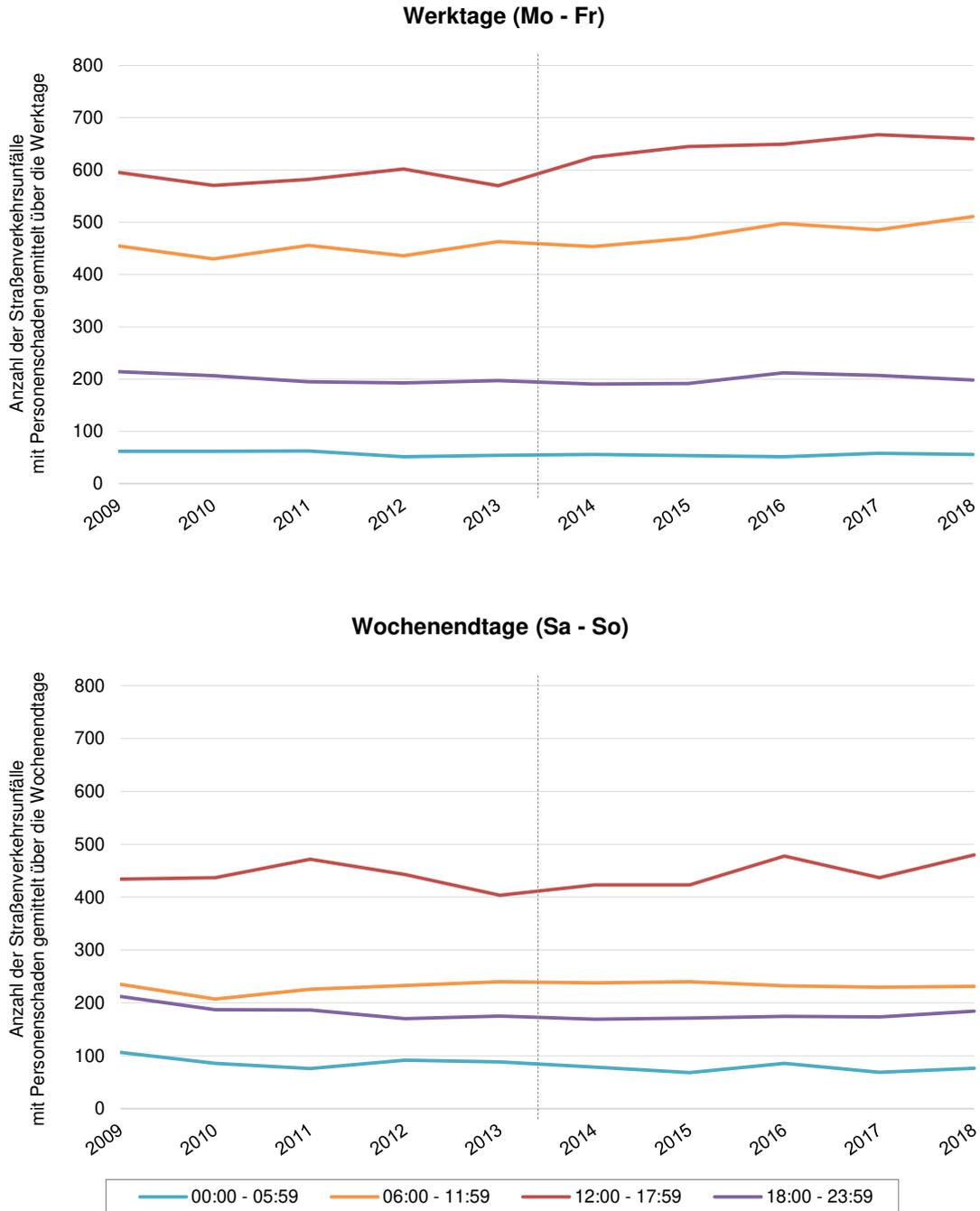


Abbildung 16: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den Zeitfenstern 00:00 – 05:59 Uhr, 06:00 – 11:59 Uhr, 12:00 – 17:59 Uhr und 18:00 – 23:59 Uhr gemittelt über die Werktage (Montag – Freitag) und Wochenendtage (Samstag – Sonntag) in den Jahren 2009 – 2018

### 3.4.3 Straßenverkehrsunfälle im Jahresverlauf

In Abbildung 17 wird die Anzahl der täglichen Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in den einzelnen Monaten dargestellt. Es ist ersichtlich, dass in den Sommermonaten mehr Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden erfasst wurden als in den Wintermonaten: In den Monaten von Mai bis September ereigneten sich in den Jahren 2014 bis 2018 im Durchschnitt knapp 30 Unfälle pro Tag; in den Monaten von November bis März waren es rund 20 Unfälle pro Tag. Als mögliche Ursache kann die höhere Zahl an Tages- und Übernachtungstouristen in den Sommermonaten vermutet werden. Im Vergleich des Vorher- und des Nachherzeitraums lassen sich keine systematischen Unterschiede erkennen: In beiden Zeiträumen stiegen die Unfallzahlen pro Tag in den Monaten Januar, Mai und Juli mit einem Zuwachs von drei Unfällen pro Tag am stärksten an; gleichzeitig sanken die täglichen Unfallzahlen in den Monaten August und Oktober.

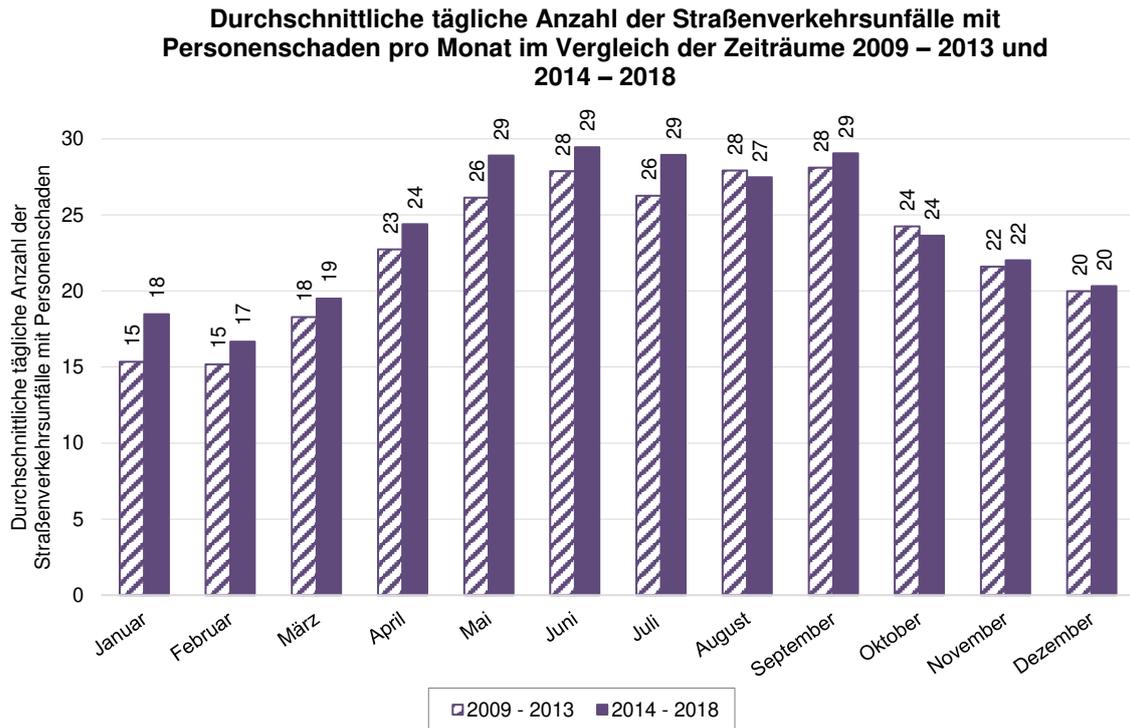


Abbildung 17: Durchschnittliche tägliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden pro Monat im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

### 3.5 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung 2009 – 2018

#### 3.5.1 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung

In diesem Kapitel werden die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Brandenburg unter Berücksichtigung der Verkehrsbeteiligung betrachtet. Diese bezieht sich auf die Art der Verkehrsbeteiligung der Hauptverursachenden der Unfälle. Es werden sechs Untergruppen der Verkehrsbeteiligung unterschieden (s. Tab. 1).

Tabelle 1: Zuordnung der Verkehrsmittel der Verkehrsstatistik zur jeweiligen Gruppe der Verkehrsbeteiligung

| Gruppe nach Verkehrsbeteiligung | Verkehrsmittel n. Verkehrsstatistik                                  |
|---------------------------------|--|
| Pkw                             | Personenkraftwagen, Wohnmobil  |
| Fahrrad                         | Klassisches Fahrrad, Pedelec, E-Bike                                 |
| Zu Fuß Gehend                   | Zu Fuß Gehende, Handwagen, Tierführer und andere Personen            |
| Lkw                             | Liefer- und Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen                    |
| Motorrad                        | Mofas, Kleinkrafträder, Krafträder, Leichtkrafträder und Motorroller |
| Andere                          | Andere Fahrzeuge (bspw. Fuhrwerke, unbekannte Fahrzeuge)             |

Im Durchschnitt waren in den Jahren von 2009 bis 2018 Pkw-Fahrende mit einem Anteil von mehr als zwei Dritteln (69,5 %) am häufigsten als Hauptverursachende an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt. An zweiter Stelle folgen – noch vor den Lkw-Fahrenden (7,7 %) und Motorradfahrenden (6,5 %) – Fahrradfahrende, die mit 11,5 Prozent mehr als jeden neunten Straßenverkehrsunfall verursachten. In lediglich 2,2 Prozent aller Unfälle werden hingegen zu Fuß Gehenden als Hauptverursachende registriert (s. Abb. 18).

**Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018**

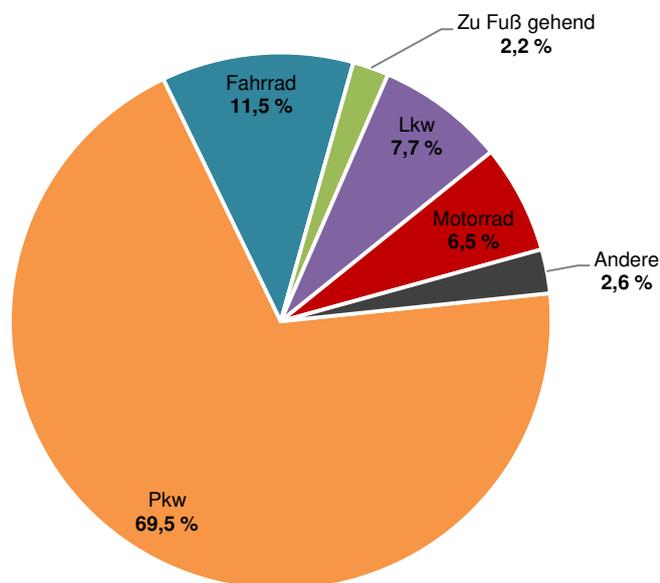


Abbildung 18: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018

Im Zeitverlauf zeigt sich, dass beinahe alle Gruppen von Verkehrsbeteiligten im Jahr 2018 mehr Straßenverkehrsunfälle verursachten als im Vergleichsjahr 2009. Jedoch ist die Entwicklung des Unfallgeschehens in den einzelnen Gruppen unterschiedlich, da die jährlichen Unfallzahlen nicht zuletzt auch von der Anzahl der jeweiligen Verkehrsbeteiligten abhängig sind. Diese wiederum werden von vielfältigen Faktoren beeinflusst, die nicht allein verkehrspolitischen Maßnahmen zuzurechnen sind. Beispielsweise sind in Jahren mit wenigen

Niederschlagstagen mehr Fahrradfahrende und Motorradfahrende zu verzeichnen; der Lkw-Verkehr wiederum hängt vor allem von der wirtschaftlichen Lage in Brandenburg sowie den Nachbarregionen ab. Aber auch der Pkw-Verkehr entwickelt sich nicht linear, sondern steht im Zusammenhang mit Faktoren wie beispielsweise der Erwerbstätigenquote und der touristischen Entwicklung.

Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Pkw-Fahrenden als Hauptverursachenden ist von 2009 (5.989 Unfälle) zu 2010 (5.847 Unfälle) um 2,4 Prozent gesunken und blieb bis 2014 weitgehend stabil. Anschließend stieg die Anzahl deutlich an (2015: +2,3 %; 2016: +4,4%) und erreichte mit 6.233 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2016 einen vorläufigen Höhepunkt. Seitdem zeichnet sich wieder eine leichte Trendumkehr ab. Auch die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit motorradfahrenden Hauptverursachenden ist zunächst – wenngleich mit Schwankungen – gesunken: In den Jahren 2012 und 2013 wurden etwa acht Prozent weniger Unfälle von Motorradfahrenden als im Jahr 2009 verursacht. In den Folgejahren stieg jedoch die Anzahl an Straßenverkehrsunfällen dieser Teilgruppe um durchschnittlich drei bis vier Prozent jährlich an. Im Jahr 2018 (615 Unfälle) wurden somit gut ein Sechstel mehr Unfälle von Motorradfahrenden verursacht als noch fünf Jahre zuvor (2013: 519). Einen insgesamt positiven Verlauf zeigt die Entwicklung der Unfälle, bei denen Lkw-Fahrenden als Hauptverursachende registriert wurden. Seit 2009 ist die Anzahl – nach einem Tiefststand im Jahr 2011 (-10,0 % ggü. 2009) und einem Höchststand im Jahr 2013 (+0,4% ggü. 2009) – um 3,1 Prozent gesunken (s. Abb. 19).

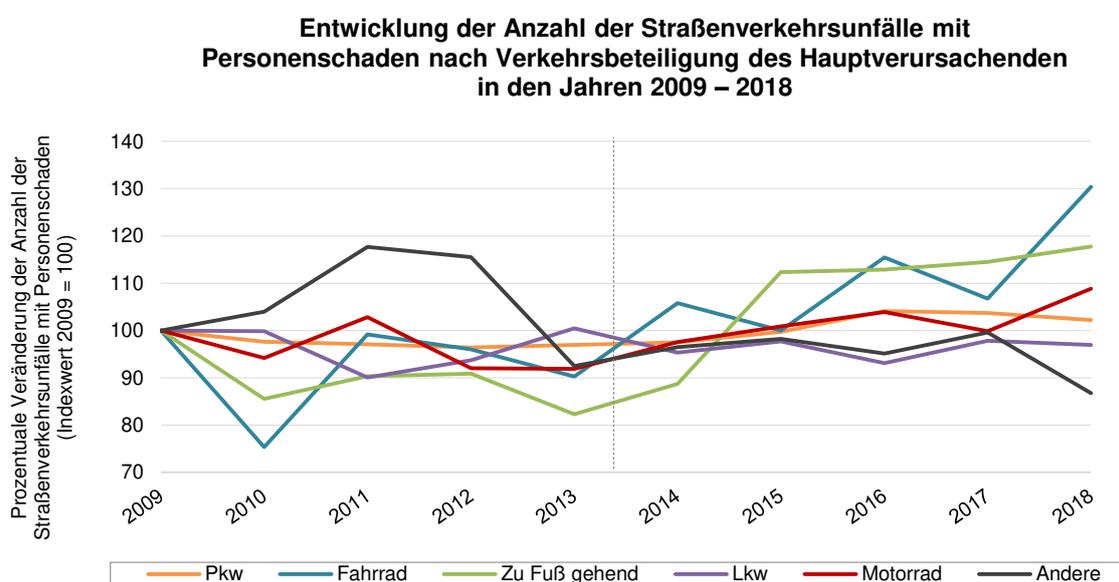


Abbildung 19: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018

In der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle von Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden sind große Schwankungen zwischen den Jahren zu verzeichnen; jedoch zeigen beide Entwicklungsverläufe eine ähnliche Tendenz. So verursachten auch Fahrradfahrende zunächst in den Jahren von 2010 bis 2013 weniger Unfälle als im Ausgangsjahr: Im Jahr 2010 geschahen 24,7 Prozent und im Jahr 2013 9,8 Prozent weniger Unfälle als im Jahr 2009. Seitdem zeigt die Entwicklungskurve trotz starker jährlicher Schwankungen in der Tendenz deutlich nach oben. So wurden 2016 (1.113 Unfälle) bereits 15,5 Prozent und im Jahr 2018 (1.257 Unfälle) sogar 30,4 Prozent mehr Unfälle mit Fahrradfahrenden als Hauptverursachende gezählt als im Ausgangsjahr 2009 (964 Unfälle). Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle, bei denen zu Fuß Gehende die Hauptverursachenden waren, nahm ebenfalls zunächst von 186 Unfällen im Jahr 2009 auf weniger als 170 Unfälle pro Jahr in den fünf folgenden Jahren ab und erreichte 2013 einen Tiefststand: Es wurden 17,7 Prozent weniger Unfälle gezählt als 2009. Anschließend ist die Anzahl wieder gestiegen: Seit 2015 sind jährlich rund 210 Unfälle pro Jahr verzeichnet worden, d. h. 12,4 Prozent mehr Unfälle als im Basisjahr. In den darauffolgenden Jahren 2016, 2017 und 2018 blieb die Anzahl auf diesem Niveau mit leicht steigender Tendenz (s. Abb. 20).

**Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018**

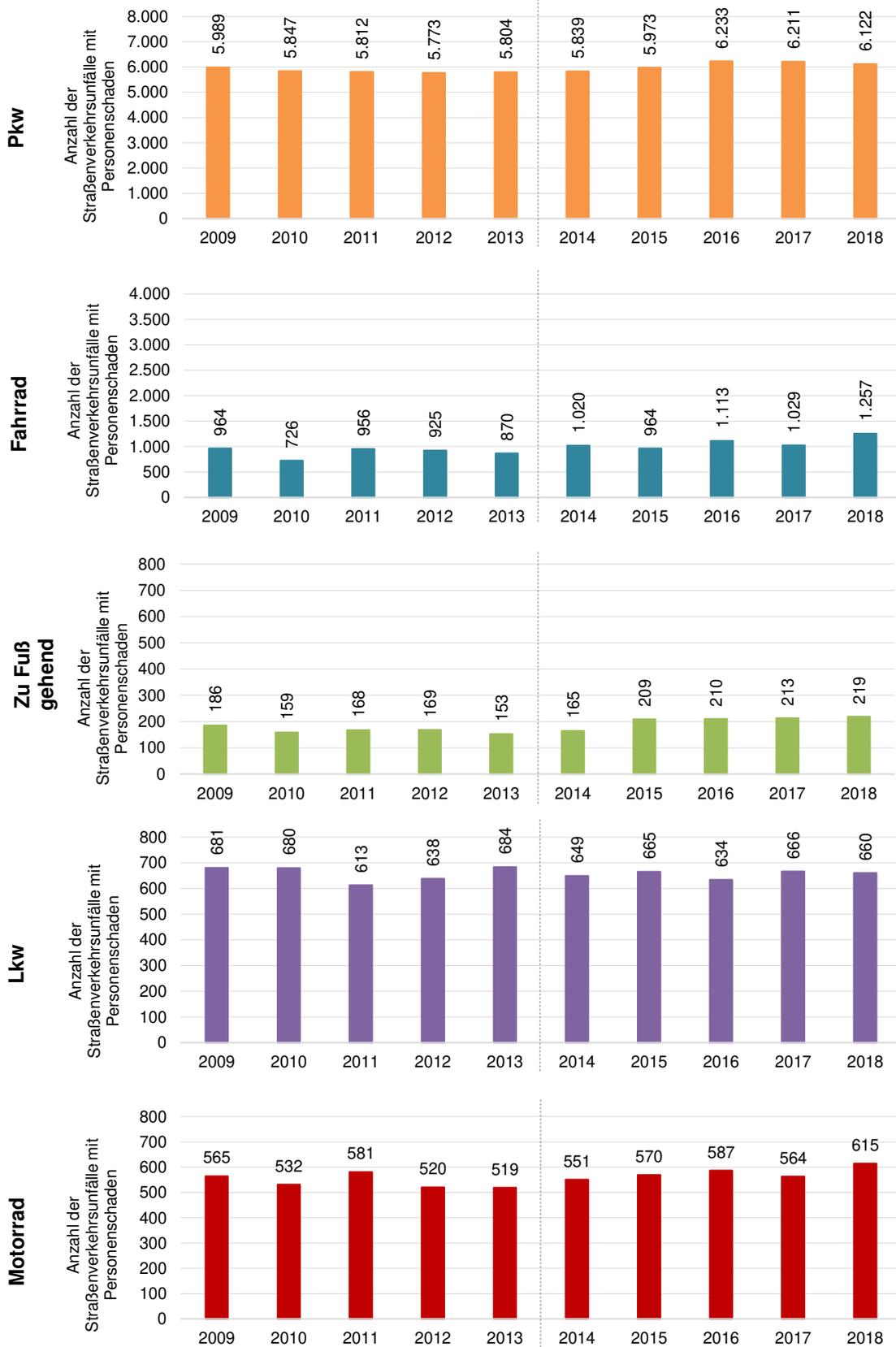


Abbildung 20: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung (ohne „Andere“) in den Jahren 2009 – 2018

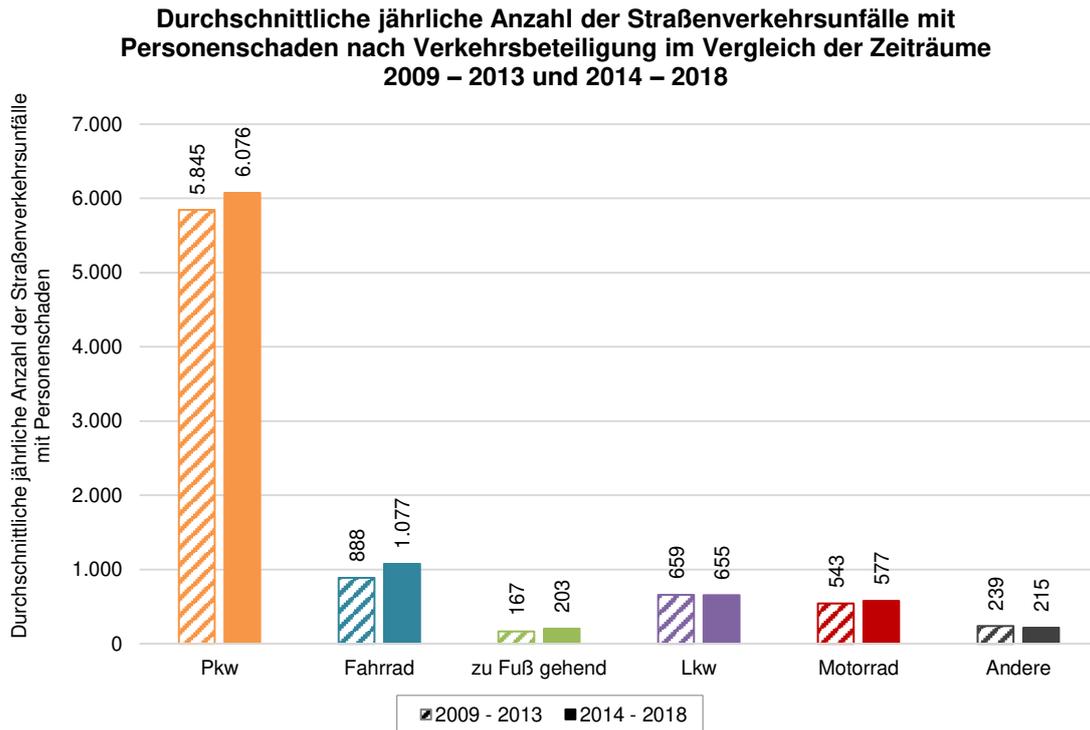


Abbildung 21: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

Nach dem Blick auf die jährlichen Entwicklungstrends (s. o.) soll im Folgenden der Fokus auf den Vergleich der Zeiträume 2009 bis 2013 – vor der Einführung des Verkehrssicherheitsprogramms – und 2014 bis 2018 – seit der Einführung des Verkehrssicherheitsprogramms – gelegt werden. Im Vergleich (s. Abb. 21) zeigt sich, dass die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in den meisten Verkehrsbeteiligungsgruppen gestiegen ist. So stieg die Anzahl der jährlich von Pkw-Fahrenden verursachten Unfälle um 231 Unfälle (+4,0 %), die Anzahl der jährlich von Fahrradfahrenden verursachten Unfälle um 189 Unfälle (+21,3 %), die Anzahl der von zu Fuß Gehenden verursachten Unfälle um 41 Unfälle (+21,6 %) und die Anzahl der jährlich von Motorradfahrenden verursachten Unfälle um 34 Unfälle (+6,3 %). Die Anzahl der jährlich von Lkw-Fahrenden verursachten Unfälle blieb nahezu stabil bei durchschnittlich 655 Unfällen (2009 – 2013: 659 Unfälle) pro Jahr (s. Abb. 21).

### 3.5.2 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung und Ortslage

Zur weiteren vertiefenden Analyse wird das Unfallgeschehen im Land Brandenburg in den folgenden Kapiteln (3.5.2 und 3.5.3) nach Verkehrsbeteiligung und Ortslage aufgeschlüsselt. Es sei darauf hingewiesen, dass sich die Angabe der Verkehrsbeteiligung bei der Analyse der Straßenverkehrsunfälle auf die Verkehrsbeteiligung der Hauptverursachenden bezieht.

In Bezug auf die von Pkw-Fahrenden verursachten Straßenverkehrsunfälle zeigt sich eine Zunahme der Unfallzahlen nur innerhalb geschlossener Ortschaften (+5,2 %) und auf Bundesautobahnen (+12,2 %). Außerhalb geschlossener Ortschaften ist hingegen ein Rückgang vom Vorherzeitraum zum Nachherzeitraum (-1,7 %) zu verzeichnen. Dadurch sank der Anteil der Pkw-Unfälle, die außerhalb geschlossener Ortschaften geschahen, von 27,7 Prozent im Zeitraum 2009 bis 2013 auf 26,1 Prozent im Zeitraum 2014 bis 2018.

Beim Blick auf die von Fahrradfahrenden hauptverursachten Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden zeigt sich, dass der überwiegende Teil innerhalb geschlossener Ortschaften (2009 – 2013: 92,2 %; 2014 – 2018: 90,5 %) geschah. Sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften war eine Zunahme zu verzeichnen („innerhalb“: +21,7 %; „außerhalb“: +17,2 %). Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Unfällen, die von zu Fuß Gehenden verursacht wurden: Mehr als neun Zehntel (2009 – 2013: 91,6 %; 2014 – 2018: 92,1 %) fanden innerorts statt.

In Bezug auf die von Motorradfahrenden verursachten Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden zeigt sich das folgende Bild: Die meisten Unfälle geschahen innerhalb geschlossener Ortschaften (2014 – 2018: 56,3 %), gefolgt von Unfällen außerhalb geschlossener Ortschaften (2014 – 2018: 38,8 %). Nur 5,0 Prozent der Motorradunfälle entfielen auf Bundesautobahnen. Bezüglich aller genannten Ortslagen bzw. Straßenklassen sind Steigerungen der Verkehrsunfallzahlen mit Motorradfahrenden zu verzeichnen, die jedoch unterschiedlich stark ausfielen: Während die Unfälle auf Bundesautobahnen um beinahe die Hälfte anstiegen, betrug die Steigerung der durchschnittlich jährlich erfolgten Unfälle vom Vorher- zum Nachherzeitraum außerhalb geschlossener Ortschaften nur 2,8 Prozent. Die Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften stiegen um 6,6 Prozent an.

Diejenigen Unfälle, die von Lkw-Fahrenden hauptverursacht wurden, ereigneten sich im Zeitraum von 2014 bis 2018 zu 49,2 Prozent innerhalb geschlossener Ortschaften, zu 26,9 Prozent außerhalb geschlossener Ortschaften und zu 23,5 Prozent auf Bundesautobahnen. Während die Unfallzahlen gegenüber dem Zeitraum von 2009 bis 2013 innerhalb geschlossener Ortschaften um 7,7 Prozent und außerhalb geschlossener Ortschaften um 7,8 Prozent abnahmen, stiegen die Unfälle auf Bundesautobahnen im selben Zeitraum deutlich um 31,6 Prozent an (s. Abb. 22).

**Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage und Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018**

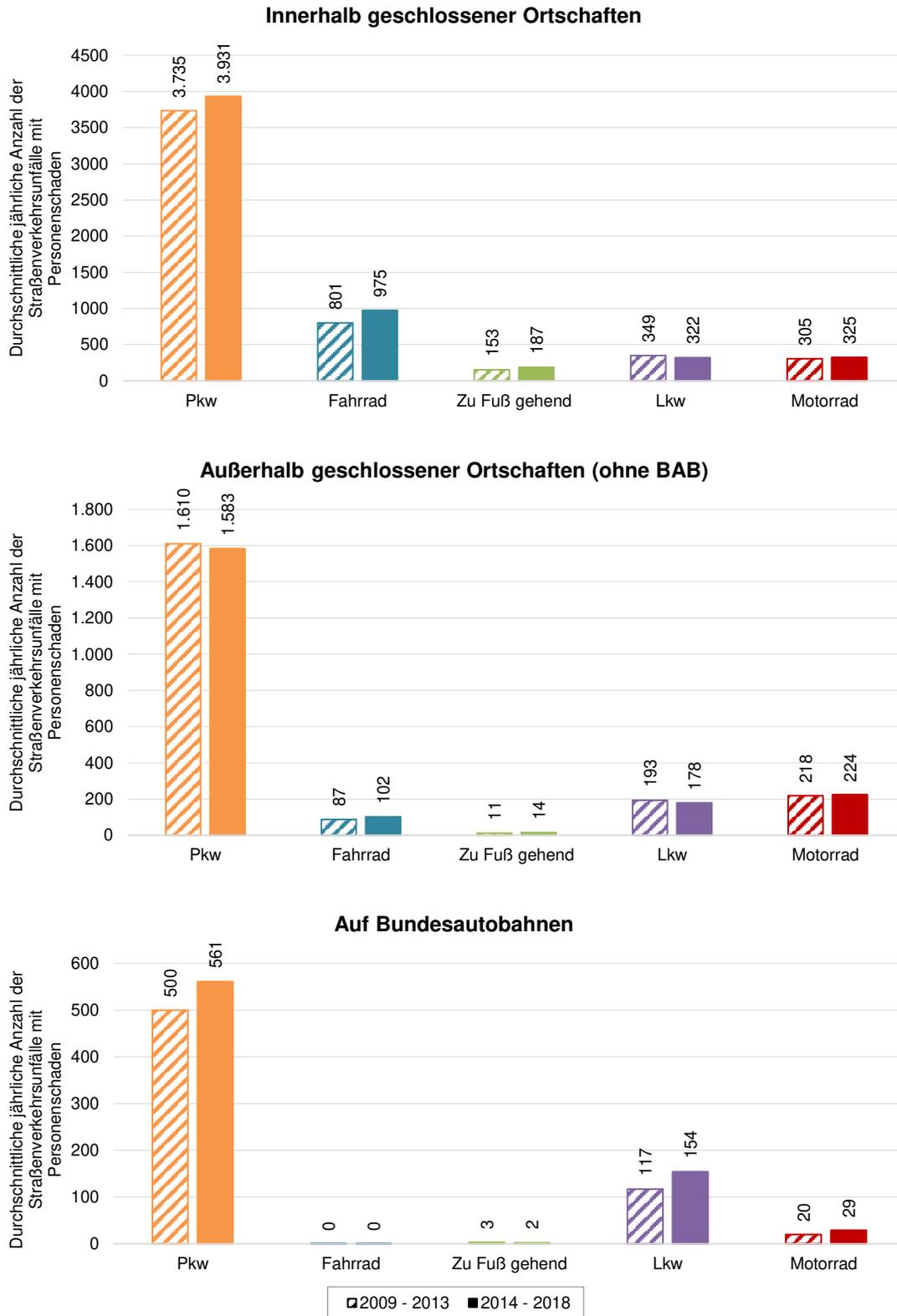


Abbildung 22: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb geschlossener Ortschaften, außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB) und auf Bundesautobahnen nach Verkehrsbeteiligung (ohne „Andere“) im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

### 3.5.3 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung und Unfallschwere

Nachdem in den vorherigen Kapiteln die Entwicklungen und Verteilungen der Straßenverkehrsunfallzahlen behandelt wurden, soll in diesem Kapitel auf die Verunglücktenzahlen eingegangen werden. In den meisten Verkehrsbeteiligungsgruppen ist die Zahl der Leichtverletzten steigend und die Zahl der Getöteten hingegen rückläufig. Dies zeigt sich besonders deutlich bei den in Pkw Verunglückten: Im Zeitraum von 2013 bis 2018 wurden durchschnittlich jährlich 4.789 (2010 – 2013: 4.386) Personen – und damit 9,2 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum – leicht verletzt, während 22,8 Prozent weniger Personen getötet wurden: Die Anzahl der in Pkw Getöteten sank von 101 auf 78 Personen. Bei den Schwerverletztenzahlen fand hingegen eine Steigerung von 6,9 Prozent auf 1.344 Schwerverletzte pro Jahr statt. Somit sank – gemessen an der Zahl aller in Pkw Verunglückten – der Anteil der Getöteten: Während im Vorherzeitraum 1,8 Prozent aller in Pkw Verunglückten an den Unfallfolgen starben, wurden im Nachherzeitraum nur noch 1,2 Prozent der Verunglückten tödlich verletzt. Dies entspricht einer Reduzierung um ein Drittel.

Eine ähnliche Entwicklung und Verteilung zeigt sich bei den verunglückten Motorradfahrenden. Die Zahl der Getöteten sank vom Vorher- zum Nachherzeitraum um 19,2 Prozent von jährlich 26 auf 21 Personen. Die Zahl der Schwerverletzten stieg hingegen um 9,9 Prozent an; die Zahl der Leichtverletzten blieb – im Gegensatz zu den in Verunglücktenzahlen in Pkw – annähernd stabil (2010 – 2013: 668 Leichtverletzte pro Jahr; 2014 – 2018: 664 Leichtverletzte pro Jahr). Somit ergibt sich in Bezug auf den Anteil getöteter Menschen eine positive Entwicklung: Bis zur Einführung des Verkehrssicherheitsprogramm starben 2,5 Prozent aller verunglückten Motorradfahrenden; seit 2014 konnte die Zahl auf 1,8 Prozent reduziert werden. Jedoch sind Angehörige dieser Gruppe damit nach wie vor überdurchschnittlich oft tödlich verunglückt: Nur 6,5 Prozent aller Unfälle wurden von Motorradfahrenden hauptverursacht (vgl. Kap. 3.5.1), dabei entfielen jedoch 14,4 Prozent der Getöteten auf Motorradfahrende.

Auch die Zahl der jährlich getöteten zu Fuß Gehenden sank von Zeitraum 2010 bis 2013 (17 Personen) zum Zeitraum 2014 bis 2018 (14 Personen) um 17,6 Prozent. Die Zahl der Leicht- und Schwerverletzten erhöhte sich im selben Zeitraum um 5,0 Prozent bzw. 3,7 Prozent. Verstarben im Vorherzeitraum noch 2,3 Prozent aller verunglückten zu Fuß Gehenden, lag der Anteil im Nachherzeitraum bei 1,9 Prozent.

Die Anzahl der tödlich verunglückten Fahrradfahrenden konnte hingegen nicht reduziert werden; sie blieb stabil bei 20 Personen pro Jahr. Eine steigende Tendenz zeigt sich aber auch bei den Fahrradfahrenden in den Zahlen der jährlich Leicht- und Schwerverletzten. Im Zeitraum von 2014 bis 2018 wurden durchschnittlich pro Jahr 2.120 Personen leichtverletzt (+13,6 %) und 559 Personen schwerverletzt (+10,0 Prozent). Außerdem werden auch Fahrradfahrende überdurchschnittlich häufig bei Unfällen verletzt, die sie selbst nicht verursachten: Während nur 11,5 Prozent der Unfälle mit Personenschaden von Fahrradfahrenden hauptverursacht wurden (vgl. Kap. 3.5.1), sind 24,7 % aller Leichtverletzten Personen Fahrradfahrende. Auch jeder fünfte Schwerverletzte und fast jeder siebte Getötete im Straßenverkehr verunglückt auf einem Fahrrad.

Neben der Zahl der getöteten Fahrradfahrenden konnte auch die Anzahl der jährlich getöteten Lkw-Fahrenden nicht reduziert werden; sie stieg leicht von 11 auf 12 Personen pro Jahr an. In Bezug auf die Schwerverletzten (123 Personen) und Leichtverletzten (293 Personen) fand ebenfalls eine Erhöhung (7,0 % bzw. 9,3 %) statt. Insgesamt lag die Zahl verunglückter Lkw-Fahrender damit aber deutlich unter den Zahlen anderer Verkehrsbeteiligter (vgl. Abb. 23).

**Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere und Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018**

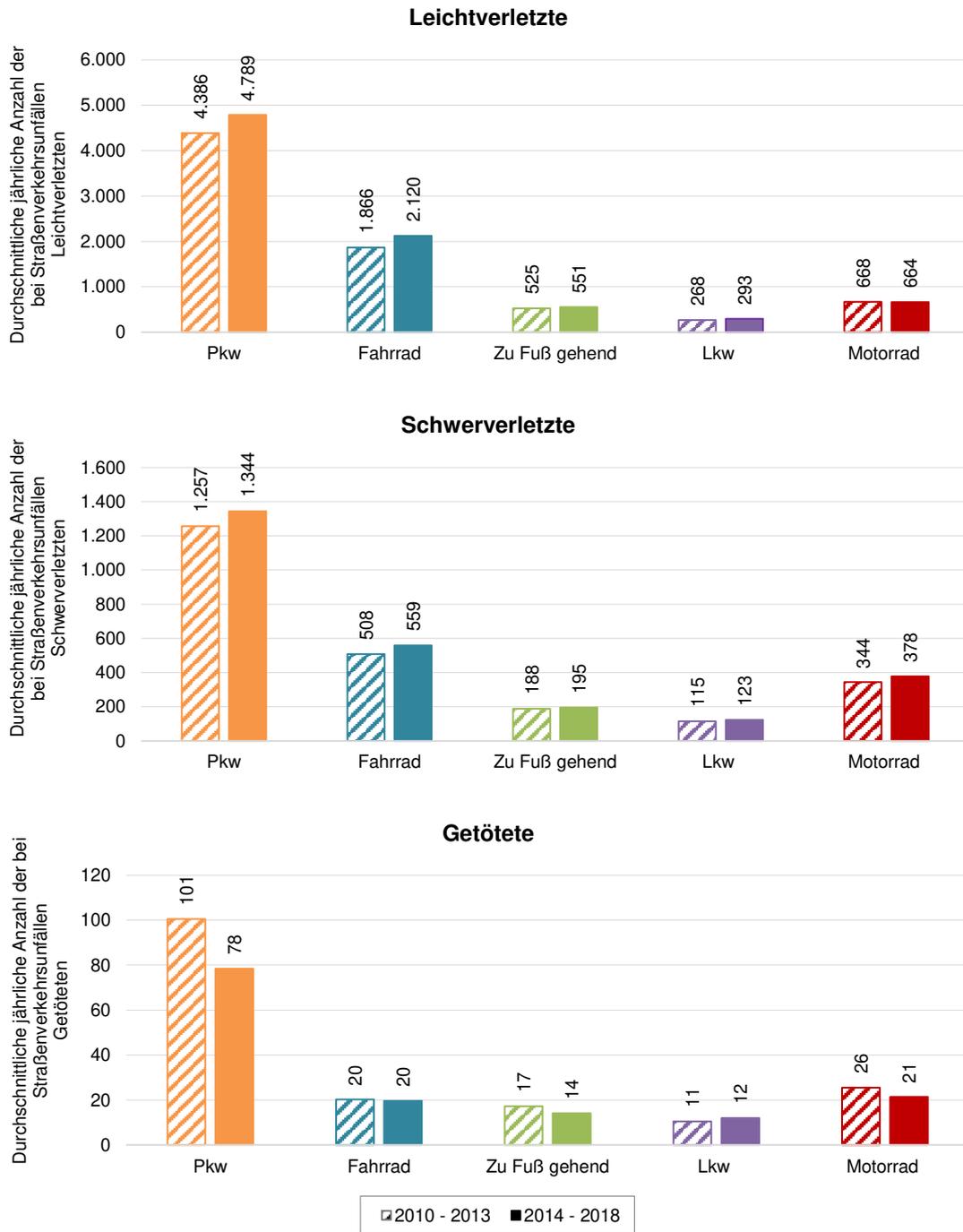


Abbildung 23: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten nach Verkehrsbeteiligung (ohne „Andere“) im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018

### 3.5.4 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Fahrradfahrenden

Wie im vorherigen Kapitel dargestellt verunglücken Fahrradfahrende überdurchschnittlich häufig. Gleichzeitig sind unter den Fahrradfahrenden – im Gegensatz zu beispielsweise Motorradfahrenden und Lkw-Fahrenden – beinahe alle Alters- und Bevölkerungsgruppen vertreten. Aus diesem Grund soll im vorliegenden Kapitel untersucht werden, welche Fahrradfahrenden besonders gefährdet sind, einen Unfall zu verursachen.

Mit Blick auf die Art des Fahrrads zeigt sich, dass im Jahr 2018 nur 41 von 1257 Straßenverkehrsunfällen von E-Bike- oder Pedelec-Fahrenden verursacht wurden. In den Vorjahren wurden diesen Verkehrsgruppen deutlich weniger Unfälle zugerechnet. 2018 entfielen 96,7 Prozent der Radunfälle auf „klassische“ Fahrräder, obwohl der Marktanteil der E-Bikes und Pedelecs im Jahr 2017 bereits 19 Prozent betrug. Der Anteil der E-Bikes und Pedelecs am gesamten Fahrradbestand wird auf 4,8 Prozent geschätzt (Zweirad-Industrie-Verband e. V., Marktdata 2017<sup>1</sup>). Insgesamt weisen die Daten darauf hin, dass E-Bike- und Pedelec-Fahrende nicht grundsätzlich in höherem Maße Unfälle verursachen als Nutzende klassischer Fahrräder. Jedoch sind die Unfallfolgen häufig schwerwiegender: In den Jahren 2014 bis 2018 (vor 2013 liegen keine Daten für E-Bikes und Pedelecs vor) sind 6,5 Prozent aller verunglückten E-Bike- bzw. Pedelec-Fahrenden tödlich verunglückt und 32,8 Prozent wurden schwer verletzt. Unter den verunglückten Fahrenden „klassischer“ Fahrräder entfielen nur 0,9 Prozent auf Getötete und 24,4 Prozent auf Schwerverletzte.

Mögliche Gründe für diese deutlichen Unterschiede können in den durchschnittlich höheren Geschwindigkeiten der E-Bikes und Pedelecs begründet liegen. Es zeigen sich aber auch deutliche Unterschiede in Bezug auf das Alter der Fahrradfahrenden: Ältere Menschen sind unter den verunglückten E-Bike- und Pedelec-Fahrenden überdurchschnittlich stark vertreten. Im Durchschnitt der Jahre 2014 bis 2018 waren unter den verunglückten Fahrenden „klassischer“ Fahrräder 8,5 Prozent zwischen 65 und 74 Jahre alt und 11,0 Prozent 75 Jahre oder älter. Unter den verunglückten E-Bike- und Pedelec-Fahrenden waren hingegen 19,3 bzw. 32,4 Prozent diesen Altersgruppen zuzurechnen (s. Tab. 2).

Tabelle 2: Anteil verunglückter Fahrradfahrender nach Art des Fahrrads und Altersgruppe im Zeitraum 2014 – 2018

| Altersgruppe    | „Klassische“ Fahrräder<br>- Anteil der Altersgruppe - | E-Bikes und Pedelecs<br>- Anteil der Altersgruppe - |
|-----------------|---|---|
| Unter 16 Jahre  | 20,6 %  | 0,5 %   |
| 16 bis 24 Jahre | 13,9 %  | 7,8 %   |
| 25 bis 64 Jahre | 46,0 %  | 40,0 %  |
| 65 bis 74 Jahre | 8,5 %   | 19,3 %  |
| Über 75 Jahre   | 11,0 %  | 32,4 %  |

Betrachtet man alle Fahrradarten zusammen, sind Kinder und Jugendliche besonders häufig vertreten: Im Zeitraum von 2014 bis 2018 waren 20,2 Prozent der verunglückten Radfahrenden, die in von Fahrradfahrenden hauptverursachten Unfällen verletzt oder getötet wurden, jünger als 16 Jahre. Im Vorherzeitraum lag der Anteil bei nur 15,6 Prozent. Aber auch junge Erwachsene im Alter von 16 bis 24 Jahren wurden häufig verletzt oder getötet: 13,8 Prozent der verunglückten Radfahrenden im Zeitraum von 2014 bis 2018 entfielen auf diese Altersgruppe (2010 – 2013: 14,6 %). In Bezug auf die älteren Erwachsenen zeigen sich auffällige Entwicklungen: Während der Anteil der verunglückten Personen mit einem Alter ab 75 Jahren von 8,3 Prozent (2010 – 2013) auf 11,4 Prozent (2014 – 2018) stieg, sank der Anteil der 65- bis 74-Jährigen von 11,6 Prozent auf 8,7 Prozent. Gründe hierfür können in veränderten Anteilen in der Gesamtbevölkerung, aber auch in der verbesserten Gesundheit und Mobilität älterer Personen gefunden werden.

<sup>1</sup> <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/marktanteil-von-elektrofahrraedern-waechst-auf-19>

### 3.6 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Alter der Verkehrsbeteiligten 2009 – 2018

#### 3.6.1 Risikogruppen im Straßenverkehr Brandenburgs

Bei der Analyse der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden ist es unumgänglich, die im Straßenverkehr Verunglückten auch nach Alterskategorien aufzuschlüsseln und diese Kategorien einzeln zu betrachten. Nur so können Schwerpunkte im Unfallgeschehen risikogruppenspezifisch identifiziert und für die Reduzierung der Straßenverkehrsunfälle berücksichtigt werden. Um die verschiedenen Unfallschwerpunkte der Altersgruppen genau benennen zu können, wurden die Verkehrsteilnehmer ihrem Alter entsprechend in vier Kategorien aufgeteilt: (1) Kinder und Jugendliche bis 15 Jahren, (2) junge Erwachsene zwischen 16 und 24 Jahren, (3) Erwachsene zwischen 25 und 64 Jahren und (4) ältere Erwachsene ab 65 Jahren. Für eine differenziertere Betrachtung wird teilweise zusätzlich angegeben, welchen Anteil die Erwachsenen über 75 Jahren an der Gesamtunfall- oder Gesamtverletztanzahl der letzten Kategorie ausmachen.

Zunächst wird dargestellt, wie hoch der Anteil der jeweiligen Altersgruppen bei der Anzahl der im Straßenverkehr Verunglückten der Jahre 2009 bis 2018 im Durchschnitt ist (s. Abb. 24). Insgesamt zeigt sich, dass in den letzten 10 Jahren durchschnittlich 58,3 Prozent die im Straßenverkehr verunglückten Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren waren. Junge Verkehrsteilnehmende, d. h. Kinder und Jugendliche (10,0 %) sowie junge Erwachsene (15,9 %), nehmen einen geringen Anteil an der Gesamtanzahl der Verletzten ein. Erwachsene ab 65 Jahren haben insgesamt einen Anteil von 15,3 Prozent, davon entfällt knapp die Hälfte (7,2 %) auf die Erwachsenen ab 75 Jahren.

Im Vergleich zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung sind einige Altersgruppen in den Verunglücktenzahlen des Straßenverkehrs unter- bzw. überrepräsentiert. Gemessen an der Bevölkerungszahl von 2011 in Brandenburg nehmen die Kinder und Jugendlichen 12,5 Prozent der Bevölkerung ein, die älteren Erwachsenen ab 65 Jahren 22,6 Prozent. Beide Altersgruppen sind daher in Bezug auf ihren Anteil an der Gesamtbevölkerung in den Verunglücktenzahlen unterrepräsentiert. Anders verhält es sich mit den jungen Erwachsenen (Bevölkerungsanteil: 8,3 %) und den Erwachsenen (56,6 %). Diese Altersgruppen sind als Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen überrepräsentiert; dies gilt insbesondere für die jungen Erwachsenen.

**Durchschnittlicher Anteil der im Straßenverkehr Verunglückten nach Altersgruppen in den Jahren 2010 – 2018**

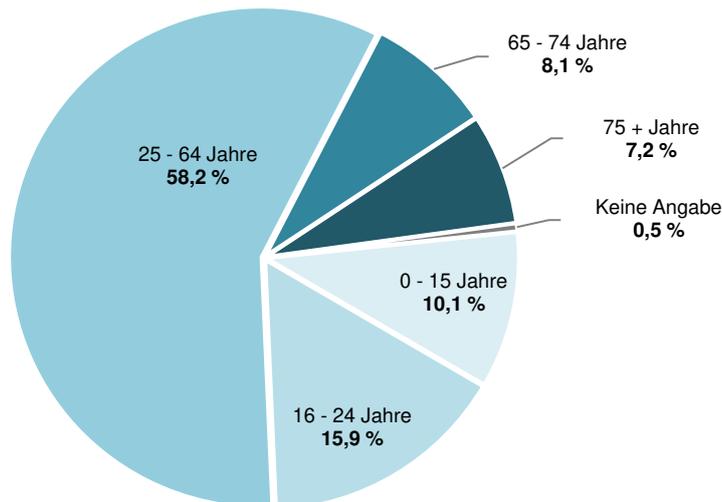


Abbildung 24: Durchschnittlicher Anteil der im Straßenverkehr verunglückten Kinder und Jugendlichen (0 – 15 Jahre), jungen Erwachsenen (16 – 24 Jahre), Erwachsenen (25 – 64 Jahre) und älteren Erwachsenen (65 – 74 sowie 75 + Jahre) in den Jahren 2010 – 2018

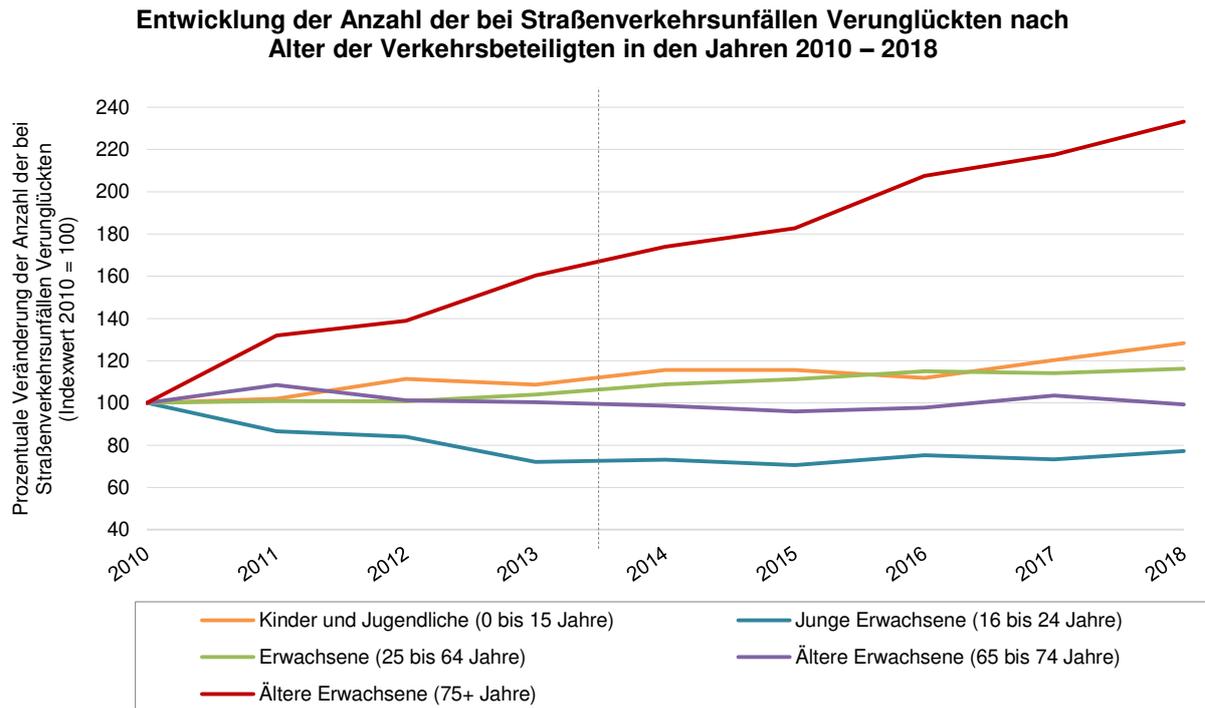


Abbildung 25: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Alter der Verkehrsbeteiligten in den Jahren 2010 – 2018

Seit 2010 zeigt sich je nach Altersgruppe eine unterschiedliche Entwicklung in den Verunglücktenzahlen (s. Abb. 25). Vor allem die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten oder getöteten älteren Erwachsenen ab 75 Jahren stieg im Verlauf des Untersuchungszeitraums erheblich an. Auch bei der Anzahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen sowie der Erwachsenen zeigt sich eine Zunahme. Lediglich in der Altersgruppe der jungen Erwachsenen kann in den letzten Jahren eine Reduzierung der Verunglücktenzahlen beobachtet werden. Bei der Betrachtung der Verunglücktenzahlen nach Alter der Verkehrsbeteiligten ist zu bedenken, dass sich der Anteil der jeweiligen Altersgruppen am Unfallgeschehen und an der Gesamtbevölkerungszahl unterscheidet. Während für die Erwachsenen lediglich ein geringer Anstieg in den Verunglücktenzahlen zu verzeichnen ist, sollte dieser – angesichts des hohen Anteils am Unfallgeschehen und in der Gesamtbevölkerung – nicht unterschätzt werden. In den folgenden Kapiteln (3.6.2 – 3.6.5) werden die Alterskategorien einzeln betrachtet und spezifische Analysen dargestellt, um die alterstypischen Schwerpunkte im Unfallgeschehen zu verdeutlichen.

### 3.6.2 Kinder und Jugendliche (bis 15 Jahren) nach detaillierten Altersgruppen

#### 3.6.2.1 Theoretische Vorbemerkungen

Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre sind im Straßenverkehr besonderen Risiken ausgesetzt. In diesem Lebensabschnitt sind die kognitiven und motorischen Fähigkeiten noch nicht vollständig entwickelt: Kinder haben insgesamt einen größeren Bewegungsdrang, können ihre Bewegungen aber gleichzeitig nicht immer in hohem Maße kontrollieren (Limbourg, 2001). Besonders beim Fahrradfahren äußert sich dies in Problemen bei der Bewältigung komplexer Fahraufgaben, wie beispielsweise dem Gleichgewicht halten während des Bremsens, Abbiegens oder langsamen Fahrens (Pfafferott, 1994). Die kindlichen Informationsverarbeitungsprozesse unterscheiden sich grundlegend von denen der Erwachsenen, das Gleiche gilt für die Aufmerksamkeitssteuerung (Bender, Weisbrod, Bornfleth, Resch & Oelkers-Ax, 2005). Erst mit zunehmendem Alter sind Kinder in der Lage, zwischen relevanten und irrelevanten Reizen zu unterscheiden sowie ihre Aufmerksamkeit trotz Ablenkung auf den Straßenverkehr zu richten (Bumberg, Torenborg & Randall, 2005). Gleichzeitig fällt es kleinen Kindern schwer, begonnene Handlungen abzubrechen oder zu pausieren. So folgen sie beispielsweise einem auf die Straße rollenden Ball, ohne am Gehwegende anzuhalten (Limbourg, 2001). Darüber hinaus haben Kinder eine noch eingeschränkte visuelle und auditive Wahrnehmung und lernen erst mit zunehmendem Alter, wahrgenommene Reize richtig zu bewerten und angemessen darauf zu reagieren (David, Foot & Chapman, 1990; David, Foot, Chapman & Sheehy, 1986). Besonders junge Kinder gefährden sich bei der Verkehrsteilnahme häufig selbst, da sie beispielsweise den Abstand zu einem sich nähernden Pkw oder dessen Geschwindigkeit noch nicht richtig einschätzen können. Weiterhin ist die Fähigkeit der Perspektivübernahme bei Kindern noch eingeschränkt. Ein typischer Perspektivwechselfehler ist etwa die Annahme, dass der nahende Pkw genauso schnell anhalten könne wie man selbst als zu Fuß Gehender (Limbourg, Flade & Schönharting, 2000). Ein Großteil der beschriebenen Fähigkeiten reift im Laufe der Kindheit und spätestens zu Beginn der Jugend aus (Limbourg, 2001). Obwohl Jugendliche zwischen 11 und 14 Jahren demnach bereits über die kognitiven Voraussetzungen verfügen, Unfallursachen und Gefahren zu erkennen, haben sie häufig eine zu geringe Motivation, ihr Wissen verhaltenswirksam umzusetzen. Zudem nimmt in diesem Alter die Risikobereitschaft deutlich zu (Rollett, 1993).

Außerdem fehlt Kindern und Jugendlichen aufgrund ihrer noch vergleichsweise geringen Körpergröße auch häufig der für eine sichere Verkehrsteilnahme notwendige Überblick. So sind sie erst ab einer Körpergröße von etwa 1,16 Metern in der Lage, über die Motohaube eines Mittelklasse-Pkw zu blicken (Poschadel, 2006; Seipel, 2013). Auch in anderen Situationen wirkt sich die noch nicht abgeschlossene physiognomische Entwicklung auf die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen aus. Sind Kinder beispielsweise als Mitfahrende im Pkw unterwegs, müssen sie spezielle, nachträglich installierte Rückhaltesysteme nutzen, da die herkömmliche Fahrzeugkonzeption und die seriell eingebauten Schutzsysteme für Erwachsene ausgelegt sind. Die beschriebenen Besonderheiten von Kindern und Jugendlichen spiegeln sich auch im Unfallgeschehen in Brandenburg wider. Im folgenden Kapitel werden die Straßenverkehrsunfallzahlen mit Personenschaden mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen berichtet und entsprechende Schwerpunkte im Unfallgeschehen benannt.

#### 3.6.2.2 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen (bis 15 Jahren) bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden

Im Jahr 2018 verunglückten auf Brandenburgs Straßen 1.262 Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden, 1038 davon wurden leicht, 221 schwer und 3 tödlich verletzt (s. Abb. 26). Die Gesamtzahl der Verunglückten in dieser Altersgruppe blieb über den untersuchten Zeitraum ab 2010 vergleichsweise stabil und unterlag im Jahresvergleich nur leichten Schwankungen. Insgesamt zeichnet sich eine Aufwärtstendenz ab: Seit 2010 stieg die Gesamtzahl der Verunglückten in dieser Altersgruppe um mehr als 28 Prozent. Prozentual höhere Schwankungen traten hinsichtlich der Zahl der Getöteten auf: Über den gesamten Auswertungszeitraum ist hier ein deutlicher Abwärtstrend zu beobachten. Besonders das Jahr 2017 kann als Erfolg gewertet werden; in diesem Jahr starben keine Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahre im Straßenverkehr. Die Zahl der Schwerverletzten variiert stärker, zudem ist ein leichter Aufwärtstrend festzustellen. Die Zahl der Leichtverletzten ist in ihrer prozentualen Entwicklung mit den Gesamtunfallzahlen in dieser Altersgruppe vergleichbar, auch hier ist eine Aufwärtstendenz zu erkennen. Im direkten Vergleich der Unfallzahlen der Jungen (56,7 %) und Mädchen (43,3 %) zeigt sich eine deutliche Überrepräsentation der

Jungen in Bezug auf ihren Bevölkerungsanteil in dieser Altersgruppe (Jungen: 51,4 %, Mädchen: 48,6 %). Dieser Geschlechterunterschied ist in der Fachliteratur bekannt und resultiert vermutlich daraus, dass sich Jungen im Allgemeinen – ob zu Fuß oder auf dem Fahrrad – früher und häufiger selbstständig im Straßenverkehr bewegen und mehr Risikobereitschaft zeigen als Mädchen (Steins, 2010).

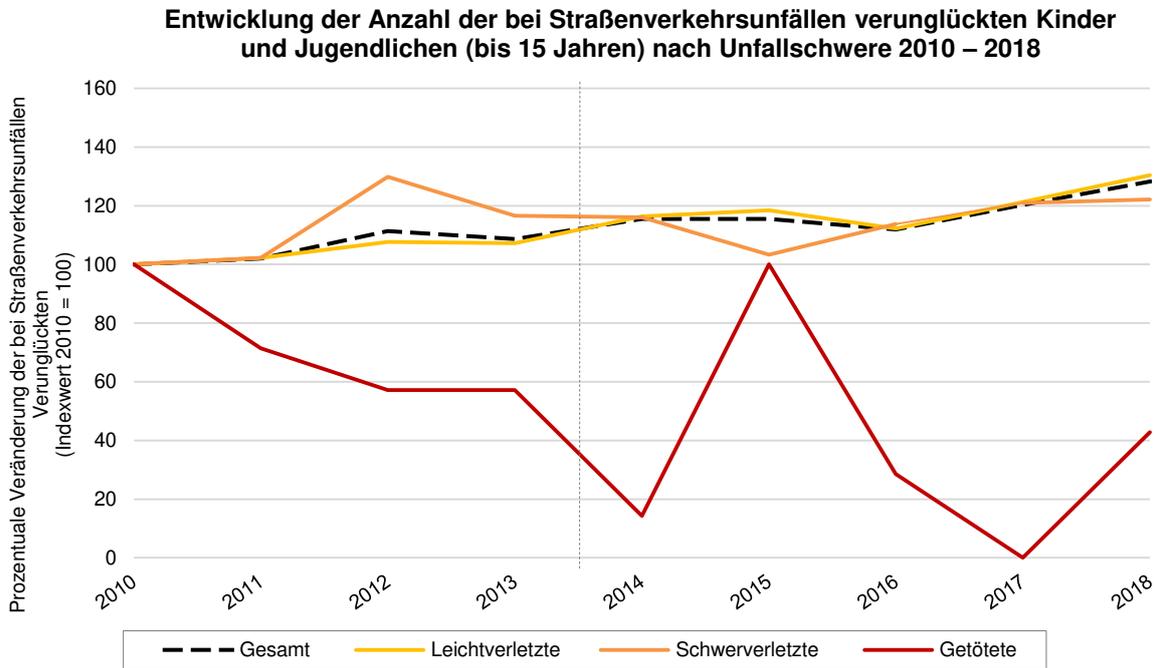


Abbildung 26: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen (bis 15 Jahren) nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018

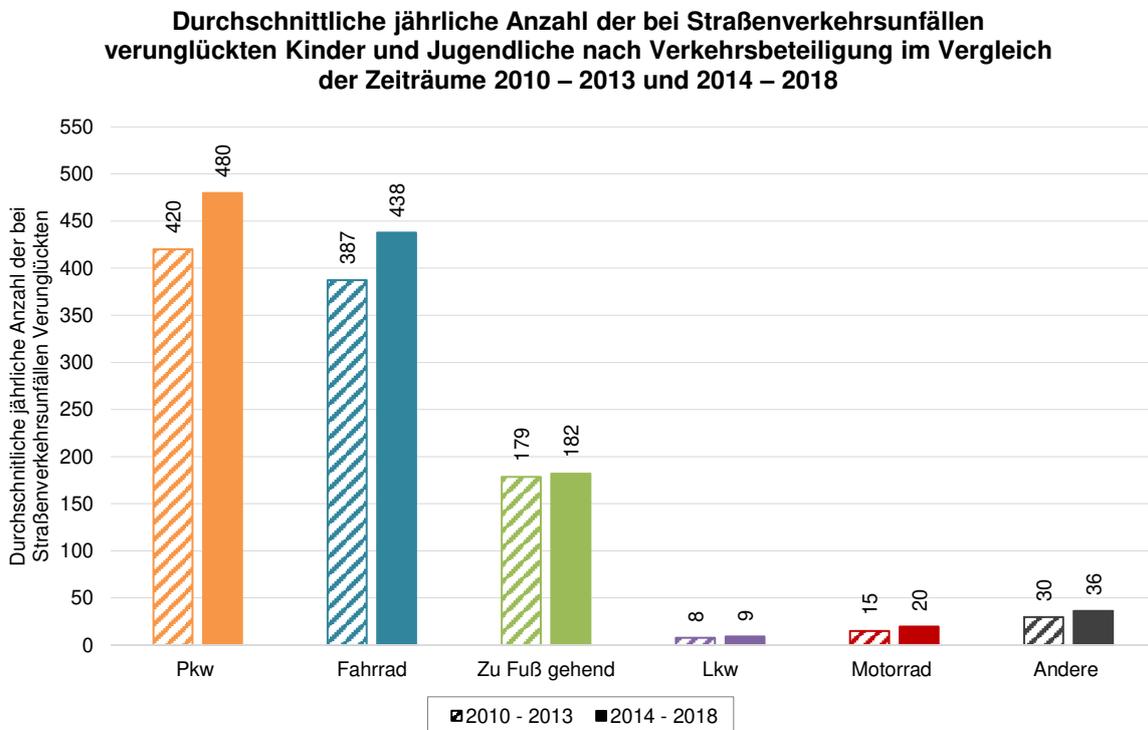


Abbildung 27: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen (bis 15 Jahre) nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018

Im Vergleich des Vorherzeitraums (2009 – 2013) mit dem Nachherzeitraum (2014 – 2018) lässt sich im Jahresdurchschnitt hinsichtlich aller erfassten Arten der Verkehrsbeteiligung ein Anstieg in den Verunglücktenzahlen feststellen. Die Zahlen der im Pkw und mit dem Fahrrad verunglückten Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahre nahmen deutlich zu; die steigende Zahl der in Pkw verunglückten Kinder kann vermutlich auch auf steigenden Mitfahrten von Kindern und Jugendlichen zugeführt werden (vgl. Zeit Online, 2018; Funk, 2008). Diese Entwicklung ist aufgrund des hohen Niveaus der Unfallzahlen bei dieser Art der Verkehrsbeteiligung besonders besorgniserregend. Der höchste prozentuale Anstieg innerhalb dieser Kategorie muss bei den Motorradunfällen (33,3 %) konstatiert werden. Die Anzahl der zu Fuß oder im Lkw verunglückten Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahre weist hingegen nur eine geringe Veränderung zum Vorherzeitraum auf (s. Abb. 27).

Im Zeitraum von 2009 bis 2018 ist in der Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahre eine steigende Tendenz der Unfallzahlen mit Personenschaden festzustellen, in denen sie Hauptunfallverursachenden sind (s. Abb. 28). Trotz gelegentlicher Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr, bleibt 2009 das Jahr mit den geringsten Unfallzahlen innerhalb dieser Kategorie und des gesamten Untersuchungszeitraums. Dies gilt sowohl für Radfahrende als auch für zu Fuß Gehende. Im Jahr 2009 lag die Zahl der hauptunfallverursachenden Radfahrenden bis 15 Jahren bei 108; 2018 waren es 240. Das entspricht einem Anstieg um mehr als 122 Prozent. Die Zahl der hauptunfallverursachenden zu Fuß Gehenden lag 2009 bei 30 Personen; 2018 waren es 81. Das entspricht einem Anstieg um 170,0 Prozent.

**Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von Kindern und Jugendlichen als Hauptverursachende nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018**

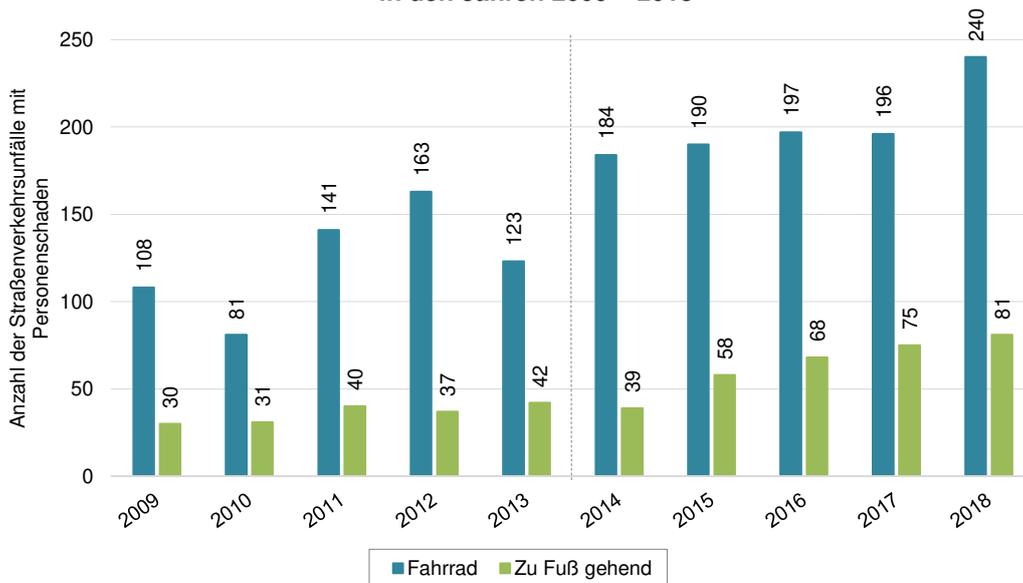


Abbildung 28: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von Kindern und Jugendlichen als Hauptverursachende nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018

Im Zeitraum von 2009 bis 2018 verunglückten in der Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahre deutlich mehr hauptunfallverursachende Radfahrende (74,8 %) als hauptunfallverursachende zu Fuß Gehende (23,1 %). Der Anteil der auf dem Motorrad (1,3 %) oder im Pkw hauptverursachend Verunglückten (0,8 %) ist vergleichsweise gering (s. Abb. 29).

**Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von Kindern und Jugendlichen als Hauptverursachende nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018**

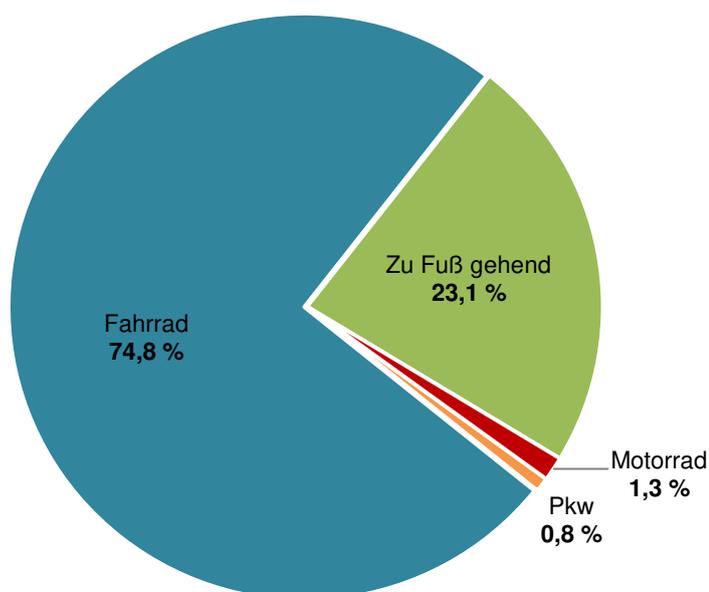


Abbildung 29: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von Kindern und Jugendlichen als Hauptverursachende nach Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2009 – 2018

Im Zeitraum von 2010 bis 2018 ist eine steigende Tendenz bei den Kindern und Jugendlichen bis 15 Jahren zu beobachten, die im Pkw oder mit dem Fahrrad verunglückten. 2010 waren es 414 Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre, die im Pkw verunglückten; 2018 waren es 507. Das entspricht einem Anstieg um mehr als 22 Prozent. Trotz gelegentlicher Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr, gab es nur 2011 eine minimal geringere Unfallzahl innerhalb dieser Kategorie und dieses Untersuchungszeitraums als im Jahr 2010. Mit dem Fahrrad verunglückten 2010 333 Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre (2018: 507). Das entspricht einem Anstieg um mehr als 52 Prozent. Trotz gelegentlicher Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr, bleibt 2010 das Jahr mit den geringsten Unfallzahlen innerhalb dieser Kategorie und dieses Untersuchungszeitraums. Auf etwa gleichem Niveau blieb die Anzahl der verunglückten zu Fuß Gehenden der Altersgruppe. 2010 verunglückten 183 Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre; 2018 waren es 182. Der Vergleich der Unfallzahlen zeigt auch, dass deutlich mehr Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre im Pkw oder mit dem Fahrrad verunglückten als zu Fuß. (s. Abb. 30).

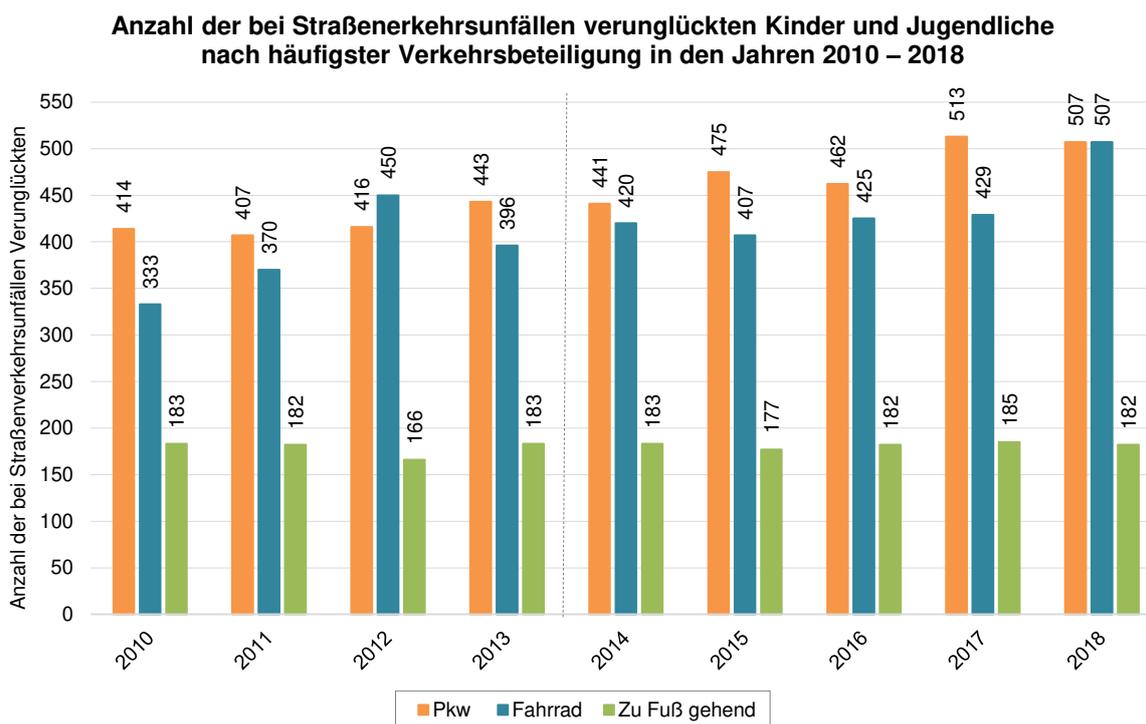


Abbildung 30: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendliche (bis 15 Jahre) nach häufigster Verkehrsbeteiligung in den Jahren 2010 – 2018

Art und Umfang der Verkehrsbeteiligung stehen bei Kindern und Jugendlichen bis 15 Jahre in engem Bezug zu ihrem jeweiligen Entwicklungsstadium. Während Säuglinge und Kleinkinder kaum aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, werden Kita- und Vorschulkinder bereits langsam an eine selbständige Verkehrsteilnahme herangeführt. Mit dem Schulanfang beginnt dann für viele Kinder nicht nur ein neuer, aufregender Lebensabschnitt, sondern auch die zunehmend aktive und selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr. Mit dem Erlernen des Fahrradfahrens steigen Reichweite und Selbstständigkeit deutlich an. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Unfallzahlen wider: Kleinkinder verunglücken meist als Mitfahrende im Pkws; ältere Kinder werden häufiger als Radfahrende und zu Fuß Gehende verletzt. Die mit zunehmendem Alter wachsende Mobilität führt zu einem Anstieg der Unfallzahlen über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg. Während im Jahr 2018 nur 169 Kinder bis 3 Jahre verunglückten, waren es im selben Jahr 461 Jugendliche im Alter von 12 bis 15 Jahren. Im Vergleich der einzelnen Jahre ist in allen Altersteilgruppen eine Aufwärtstendenz zu erkennen. Das Verhältnis der einzelnen Altersteilgruppen zur Gesamtzahl der Verunglückten ist vergleichsweise konstant (s. Abb. 31).

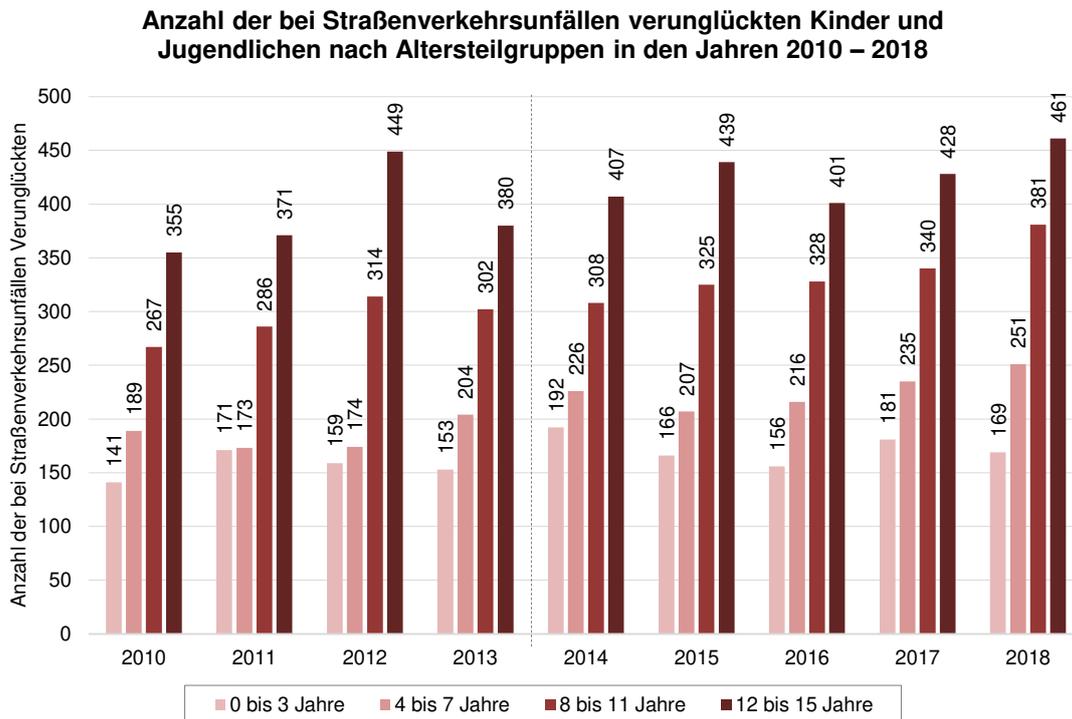


Abbildung 31: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen nach Altersteilgruppen in den Jahren 2010 – 2018

Von 2010 bis 2018 ist in der Gruppe der leichtverletzten 12- bis 15-Jährigen eine Zunahme der Verunglücktenzahlen zu erkennen. Während 2010 nur 302 Verkehrsteilnehmende dieser Altersteilgruppe leicht verletzt wurden, waren es 2018 bereits 370. Das entspricht einem Anstieg um 22,5 Prozent. In der Altersteilgruppe der 8- bis 11-Jährigen ist ebenfalls eine deutliche Aufwärtstendenz zu erkennen. 2010 wurden in dieser Altersteilgruppe 214 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt, 2018 waren es 319. Das entspricht einem Anstieg um fast 50 Prozent. In der Altersteilgruppe der 4- bis 7-Jährigen muss innerhalb des Untersuchungszeitraums ebenfalls ein Aufwärtstrend konstatiert werden, auch wenn die Anzahl der Leichtverletzten in den Jahren 2011 und 2012 deutlich geringer ausfiel als noch 2010: Sie war im Jahr 2018 (204) um knapp 30 Prozent höher als im Jahr 2010 (157). Obwohl in der Altersteilgruppe der 0- bis 3-Jährigen ebenfalls eine steigende Tendenz ersichtlich ist, zeigt sich diese vergleichsweise schwach ausgeprägt. Nach deutlichen Verringerungen der Leichtverletztenzahlen dieser Altersteilgruppe in den Jahren 2012 und 2013 folgte 2014 ein besonders starker Anstieg (+33,0 %). Zwar wurde dieser Höhepunkt seitdem nicht wieder erreicht; der in den Folgejahren zunächst einsetzende Abwärtstrend konnte 2018 jedoch nicht bestätigt werden.

Von 2010 (62 Schwerverletzte) bis 2012 (99 Schwerverletzte) stieg die Anzahl der schwerverletzten 12- bis 15-Jährigen stark an. Von 2013 (69) bis 2015 (66) blieb die Anzahl der Schwerverletzten dieser Altersgruppe

konstant auf wieder deutlich niedrigerem Niveau. Ein Anstieg im Jahr 2016 (81) konnte 2017 (70) zunächst wieder kompensiert werden, bevor die Schwerverletztenzahlen 2018 (89) erneut zunahmen. Im Vergleich der Jahre 2010 und 2018 muss ein Anstieg von mehr als 40 Prozent konstatiert werden. Die Zahl der schwerverletzten 8- bis 11-Jährigen blieb im Untersuchungszeitraum relativ konstant: Ein Aufwärts- oder Abwärtstrend ist nicht ersichtlich. Das Gleiche gilt für die Altersteilgruppe der 4- bis 7-Jährigen. Den stärksten Schwankungen unterlag die Gruppe der schwerverletzten 0- bis 3-Jährigen. Besonders anschaulich zeigt sich dies beim Vergleich des Jahres 2017 mit dem vorhergehenden und dem darauffolgenden Jahr: 2017 trugen 47 Kinder schwere Verletzungen davon, im 2016 waren es 18. Das entspricht einem Anstieg von mehr als 160 Prozent. 2018 wurde mit 24 Verunglückten schließlich der zweitniedrigste Wert des ganzen Untersuchungszeitraums erreicht. Das entspricht einem Rückgang von beinahe 50 Prozent (s. Abb. 32).

**Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendliche nach den Unfallschweren Leichtverletzte und Schwerverletzte und nach Altersteilgruppen in den Jahren 2010 – 2018**

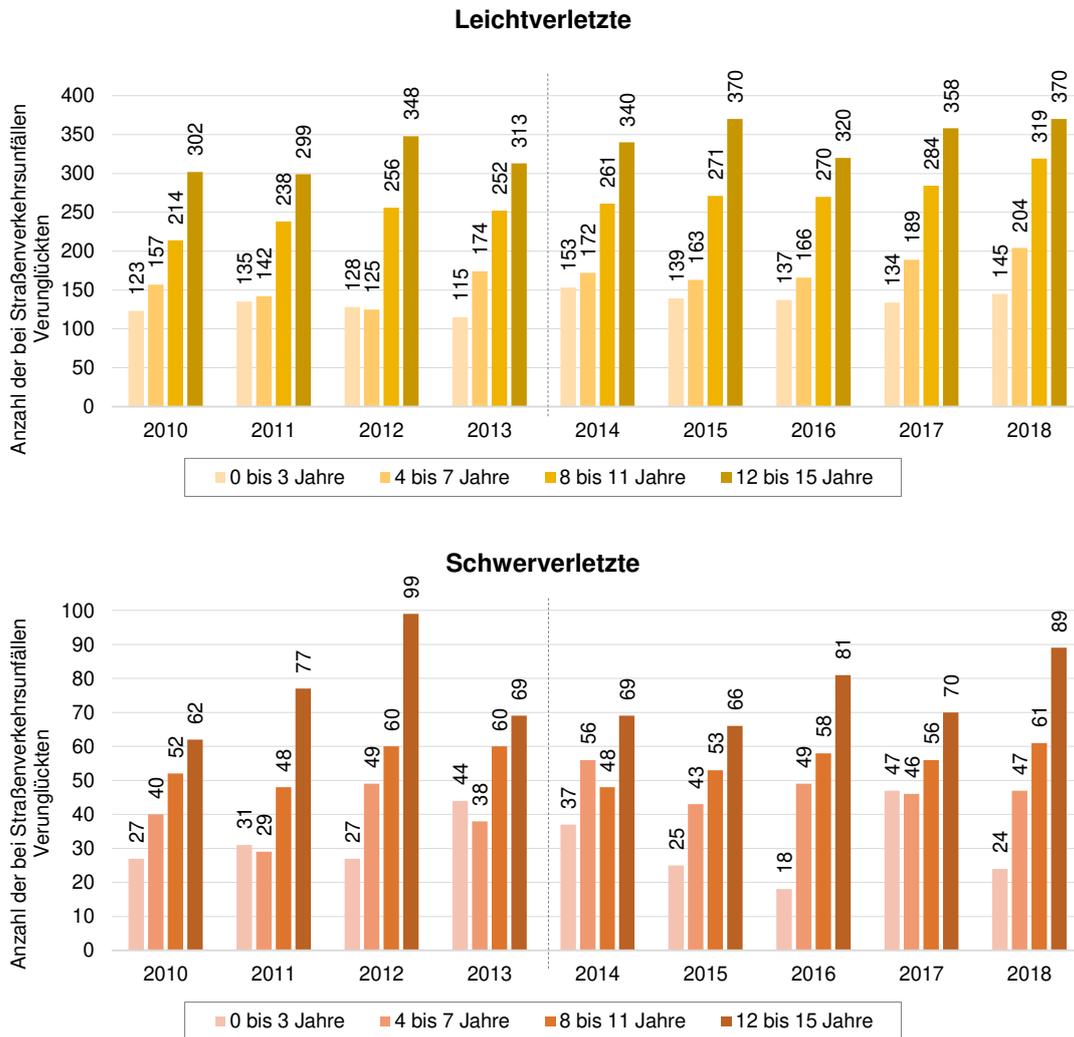


Abbildung 32: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen nach den Unfallschweren Leichtverletzte und Schwerverletzte und Altersteilgruppen in den Jahren 2010 - 2018

Es ist zusammenfassend festzustellen, dass – obwohl Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre bei Straßenverkehrsunfällen unterrepräsentiert sind und immer seltener im Straßenverkehr getötet werden – die Entwicklung insbesondere im Bereich der Fahrradfahrenden und der im Pkw-Mitfahrenden beunruhigend ist.

### 3.6.3 Junge Erwachsene (16 bis 24 Jahre)

#### 3.6.3.1 Theoretische Vorbemerkungen

Junge Erwachsene werden – besonders als Pkw-Fahrende – in der Fachliteratur am häufigsten als „Sorgenkinder“ bezeichnet (OECD/ECMT 2006). Im Vergleich zu älteren Fahrenden weisen junge Fahrende ein erhöhtes Unfallrisiko im Straßenverkehr auf (Vorndran, 2010). Dieses Risiko setzt sich einerseits aus dem „Anfängerrisiko“ zusammen, welches für Fahranfänger aller Altersklassen gilt (Bredow, 2013); andererseits kann das Risiko auf entwicklungspsychologische Eigenschaften junger Fahrer zurückgeführt werden, dem sogenannten „Jugendlichkeitsrisiko“ (Herzberg & Schlag, 2003; Stiensmeier-Pelster, 2005; Leutner et al., 2009). Beide Ansätze sollen im Folgenden kurz beschrieben werden, um zu verdeutlichen, warum die Gruppe der jungen Fahrer einen besonderen Stellenwert im vorliegenden Unfallbericht einnimmt.

Das „Anfängerrisiko“ ergibt sich aus einem Kompetenzdefizit, das zu Beginn des selbstständigen Fahrens eines Kraftfahrzeugs besteht. Obwohl die Fahrausbildung in Deutschland hohe Ansprüche an die jungen Fahrenden stellt, entspricht die Fahrkompetenz beim Erwerb der Fahrerlaubnis eher einem Mindestniveau. In der Fachliteratur wird davon ausgegangen, dass dieser komplexe Lernprozess mehrere Jahre (Gregersen & Nyberg, 2002; Maycook, Lockwood & Lester, 1991; Schade, 2011) und etwa 50.000 Kilometer Fahrerfahrung (Central Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, 2012; Summala, 1987) erfordert. Im Laufe ihrer Lernentwicklung gelingt es jungen Fahrenden immer besser, psychomotorische Teilhandlungen (z. B. Schalten, Lenken oder Bremsen) zu automatisieren und ihre Aufmerksamkeit somit besser auf andere Aufgaben, wie beispielsweise die Gefahrenerkennung zu richten (Hoffmann & Sturzbecher, 2009; McKenna & Farrand, 1999).

Zu den entwicklungspsychologischen Besonderheiten des „Jugendlichkeitsrisikos“ gehören vor allem Defizite in der Entwicklung der Affekt- und Impulskontrolle (Giedd, 2004; Glendon, 2011) und die – im Vergleich zu älteren Verkehrsteilnehmern – erhöhte Risikobereitschaft (Schwarzer, 1995; Sturzbecher, 2005). Zudem spielt das „Sensation Seeking“<sup>1</sup>, das bei Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren besonders stark ausgeprägt ist (Zuckerman, 2007), eine besondere Rolle für das risikobehaftete Verhalten im Straßenverkehr. Weiterhin wird das erhöhte Unfallaufkommen junger Fahrer oft auf die Überschätzung der eigenen Fähigkeiten zurückgeführt sowie auf jugendtypische Lebens- und Freizeitsituationen (Leutner, Brünken & Willmes-Lenz, 2009). Im Alter von 16 bis 24 Jahren befinden sich junge Menschen in einer Phase der Identitäts- und Rollenfindung. Durch den Erwerb der Fahrerlaubnis erhöht sich die Selbstständigkeit und Selbstbestimmtheit junger Erwachsener. Zudem besteht bei typischen Aktivitäten junger Erwachsener, wie beispielsweise beim Besuch von Diskotheken, die Gefahr von Drogen- und Alkoholkonsum sowie der Übermüdung am Steuer. Auch der Einfluss von Gleichaltrigen, die beispielsweise im Pkw mitfahren, kann das Risikoverhalten junger Erwachsener – nicht zuletzt durch den Versuch zu imponieren – verstärken (Doherty, Andrey & MacGregor, 1998; Williams, 2001).

Abschließend muss betont werden, dass die beschriebenen Risikokomponenten häufig gemeinsam wirken, da viele Fahranfänger junge Erwachsene sind. So führt beispielsweise die bewusste Risikoübernahme in Kombination mit den erfahrungsbedingten Fehleinschätzungen bzw. Fahrkompetenzdefiziten zu einem riskanten Fahrverhalten und in Folge dessen häufiger zu Unfällen. Junge Fahrer zählen daher als Risikogruppe im Straßenverkehr. Ihre Beteiligung bei Straßenverkehrsunfällen soll im Folgenden detailliert betrachtet werden.

#### 3.6.3.2 Beteiligung junger Erwachsener (16 bis 24 Jahre) bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden

Die Entwicklung der Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen folgt insgesamt einem positiven Trend. 2010 bis 2013 zeigte sich insgesamt eine Reduktion der im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen. Seit 2014 bleiben die Zahlen auf einem ähnlichen Niveau und lagen deutlich unter denen von 2010. Seit 2016 ist jedoch eine leichte Zunahme der Anzahl der Schwerverletzten zu verzeichnen,

<sup>1</sup> Sensation Seeking ist eine Persönlichkeitseigenschaft, die durch das Bedürfnis nach vielfältigen, neuartigen und komplexen Wahrnehmungen und Erfahrungen gekennzeichnet ist und die Bereitschaft umfasst, für neue Erfahrungen körperliche und soziale Risiken in Kauf zu nehmen.

während die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten seit 2015 jedoch weiter abnehmend ist (s. Abb. 33).

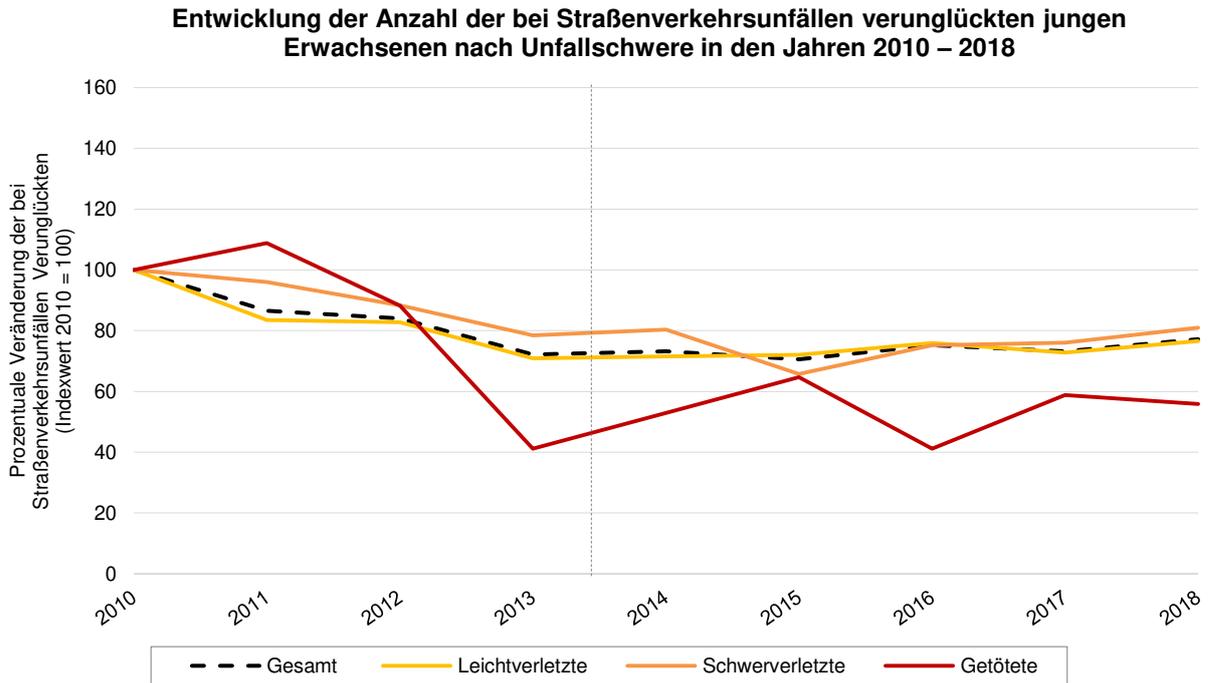


Abbildung 33: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen (16 – 24 Jahre) nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018

In Abbildung 34 wird die Entwicklung der Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen nach einzelnen Jahrgängen veranschaulicht. Hierbei wird deutlich, dass die Anzahl der Verunglückten bei den 16- und 17-Jährigen seit 2009 kontinuierlich gestiegen ist. Bei den 18- bis 21-Jährigen waren hingegen bis 2013 rückläufige Verunglücktenzahlen zu verzeichnen. Seitdem sind diese Werte jedoch leicht gestiegen bzw. konstant geblieben. Ebenso waren die Zahlen für die ab 22-Jährigen bis 2016 bzw. 2017 rückläufig und sind seitdem wieder leicht angestiegen.

Insgesamt ist darauf hinzuweisen, dass der Bevölkerungsanteil der jungen Erwachsenen in den letzten Jahren stetig gesunken ist. Dieser Rückgang ist übergreifend sicherlich mitverantwortlich für die Reduktion der Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten jungen Erwachsenen, da weniger junge Erwachsene auf Brandenburgs Straßen unterwegs sind.

**Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen nach Alter in den Jahren 2010 – 2018**



Abbildung 34: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen (16 – 24 Jahre) nach Alter in den Jahren 2010 – 2018

Tiefergehende Analysen der Verkehrsbeteiligung der verunglückten jungen Erwachsenen zeigen unter Beachtung des Vorher- (2010 – 2013) und Nachherzeitraumes (2014 – 2018) eine Abnahme der Verunglücktenzahlen insbesondere bei den Pkw-Unfällen um durchschnittlich 268 Personen. Ebenso sind die Verunglückten in den Kategorien „Zu Fuß gehend“, „Lkw“, „Motorrad“ und „Andere“ leicht zurückgegangen. Demgegenüber stieg die Zahl der Verunglückten bei Fahrradunfällen um durchschnittlich 39 Personen (s. Abb. 35).

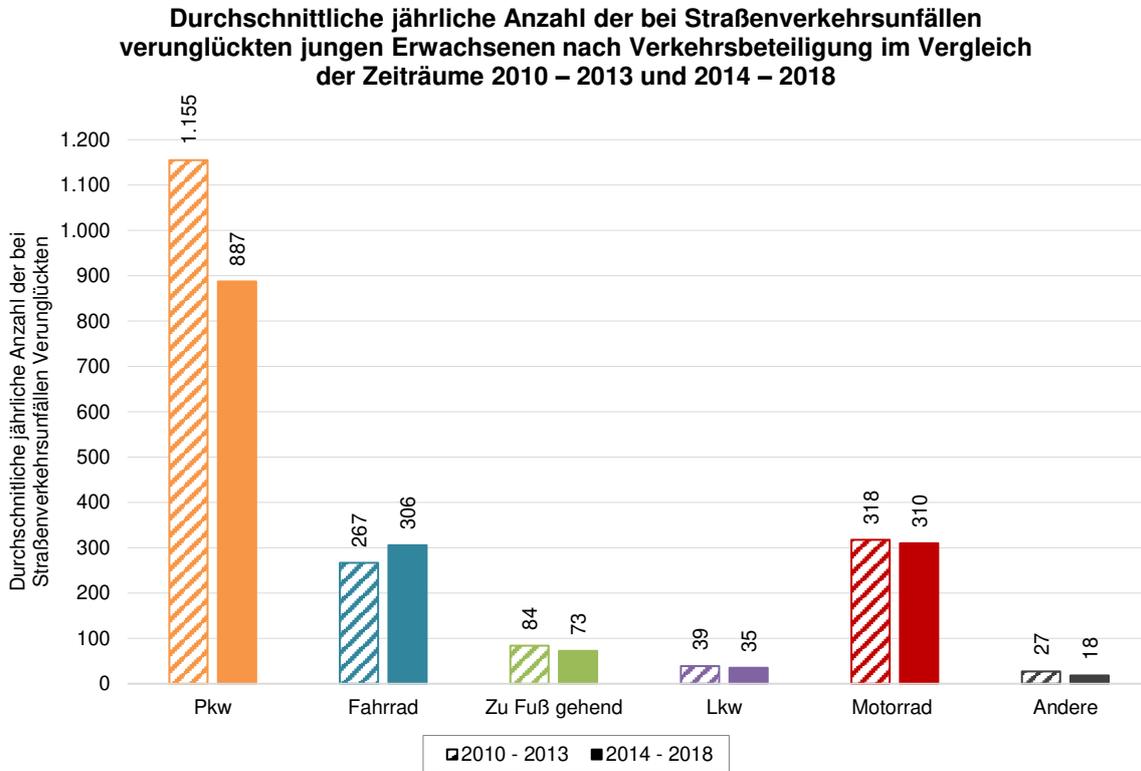


Abbildung 35: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018

In der Fachliteratur wurde in den letzten Jahrzehnten immer wieder auf das hohe Risiko der jungen Erwachsenen für „Diskounfälle“ hingewiesen. In Brandenburg zeigt sich – wie bereits erwähnt – insgesamt eine Abnahme der verunglückten jungen Erwachsenen. Aufgeschlüsselt nach Zeitfenstern zeigt sich, dass dieser Effekt über alle Tageszeitfenster erkennbar ist (s. Abb. 36). Die Verunglücktenzahlen in den Abendstunden (18:00 bis 23:59 Uhr) nahmen – ausgehend vom Basiswert von 2010 – kontinuierlich bis 2015 ab. In den Jahren 2016 sowie 2018 zeigt sich ein leichter Anstieg, der jedoch deutlich unter dem Niveau von 2010 liegt. Auch für die frühen Morgenstunden (00:00 bis 05:59 Uhr) zeigt sich insgesamt eine rückläufige Entwicklung seit 2010. Ausnahmen bilden die Jahre 2014 und 2016, in denen wieder leichte Zuwächse zu verzeichnen sind.

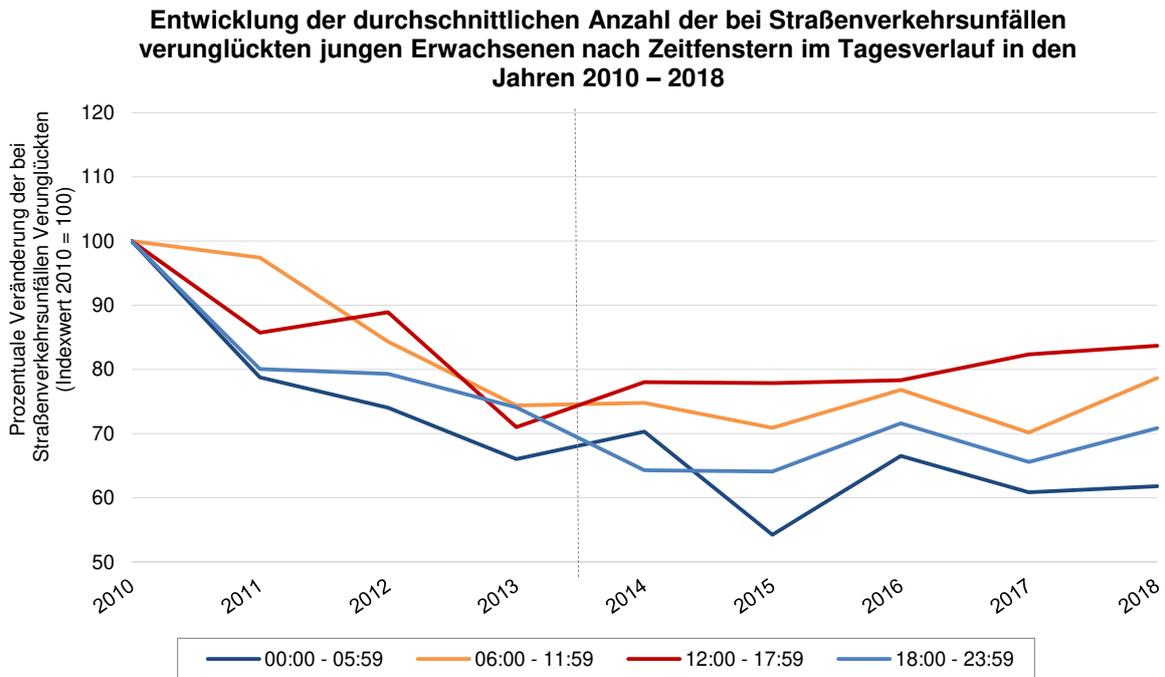


Abbildung 36: Entwicklung der durchschnittlichen Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten jungen Erwachsenen (16 – 24 Jahre) nach Zeitfenstern im Tagesverlauf in den Jahren 2010 – 2018

Ebenso stehen junge Erwachsene allgemein in der Kritik, häufig Straßenverkehrsunfälle zu verursachen. Je nach Verkehrsbeteiligung zeigt sich hier im Laufe der letzten 10 Jahre ein anderes Muster. Die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, die von jungen Erwachsenen in einem Pkw verursacht wurden, nahmen seit 2010 mit 1.227 Unfällen bis 2015 ab und stiegen dann bis 2017 leicht an. 2018 betrug sie mit 687 Unfällen nur noch knapp die Hälfte gegenüber 2010. Die durch junge Erwachsene auf Motorrädern verursachten Straßenverkehrsunfälle sind ausgehend von 192 Unfällen bis 2012 auf 155 gesunken und bis 2018 wieder auf 199 gestiegen. Die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, die von Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden jungen Erwachsenen verursacht wurden, zeigen hingegen große Schwankungen und insgesamt keinen eindeutigen Abwärts- oder Aufwärtstrend. Insgesamt lagen die Unfälle von 2018 jedoch unter dem Niveau von 2009.

### 3.6.4 Erwachsene (25 bis 64 Jahre)

#### 3.6.4.1 Theoretische Vorbemerkungen

Die Erwachsenen sind die Altersgruppe mit den verhältnismäßig wenigsten Unfällen. Sie verfügen einerseits über die nötige Fahrerfahrung, die den jungen Fahrern noch fehlt, andererseits haben sie die jugendliche Risikobereitschaft abgelegt. Darüber hinaus sind sie noch nicht von den physischen und kognitiven Einschränkungen betroffen, die bei den älteren Verkehrsteilnehmern ab 65 Jahren auftreten. Unter diesen Voraussetzungen sind sie die sichersten Fahrenden im Straßenverkehr und Referenzgruppe in der Beurteilung der Risiken anderer Altersgruppen.

#### 3.6.4.2 Beteiligung Erwachsener (25 bis 64 Jahre) bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschäden

In der Gruppe der 25- bis 64-Jährigen ist eine Zunahme der Anzahl der Leicht- und Schwerverletzten zu beobachten (s. Abb. 37). Lediglich bei den Getöteten ist die Zahl der Verunglückten eher zurückgegangen. Diese Entwicklungen sind maßgeblich für die allgemeinen Tendenzen in der Statistik zu den Verunglückten verantwortlich, da die 25- bis 64-Jährigen die mit Abstand größte Altersgruppe in der Analyse einnehmen.

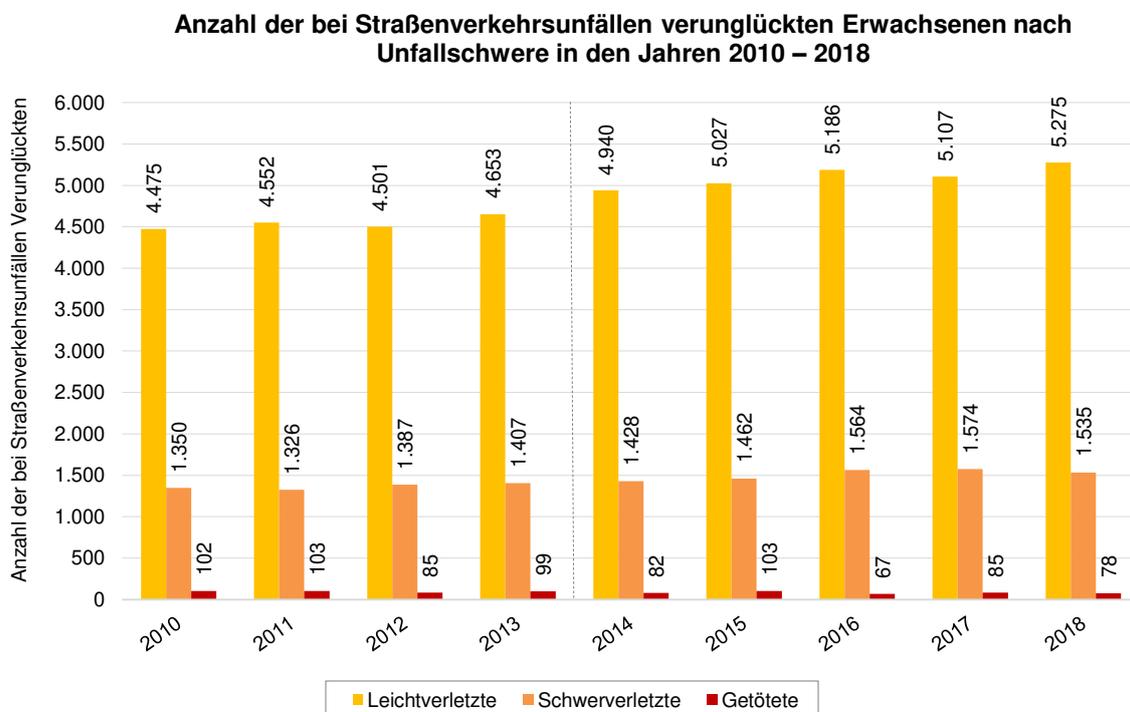


Abbildung 37: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Erwachsenen (25 – 64 Jahre) nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018

In der Betrachtung des durchschnittlichen Anteils von Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten offenbaren sich nur geringfügige Abweichungen. Aufgrund des stärkeren Anstiegs der Leichtverletzten hat im Nachherzeitraum lediglich der Anteil der Leichtverletzten gegenüber dem Vorherzeitraum um 0,6 Prozent zugenommen. Der Anteil der Schwerverletzten sank dagegen um 0,2 Prozent und der Anteil der Getöteten um 0,4 Prozent.

Im Hinblick auf die Verkehrsbeteiligung zeigt sich, dass die Anzahl der verunglückten Erwachsenen vor allem bei den Pkw-Fahrenden und Fahrradfahrenden gestiegen sind. In Pkws verunglückten im Nachherzeitraum im Vergleich zum Vorherzeitraum 14,4 Prozent und auf Fahrrädern 11,5 Prozent mehr Erwachsene. Dabei zeigt die Entwicklung der in Pkws Verunglückten über die Jahre ab 2010 bis 2017 eine kontinuierliche Steigerung. Im Jahr 2018 sank die Anzahl erstmals – im Vergleich zum Vorjahr – um 2,8 Prozent. Bei auf Fahrrädern verunglückten Erwachsenen zeigte sich über die Jahre eine schwankende Entwicklung mit einem insgesamt deutlichen Trend zur Zunahme. Auch die Verunglücktenzahlen der Verkehrsbeteiligung „Zu Fuß gehend“ (+ 4,2 %), „Lkw“ (+ 8,6 %) und „Motorrad“ (+2,9 %) zeigten im Nachherzeitraum eine Zunahme (s. Abb. 38).

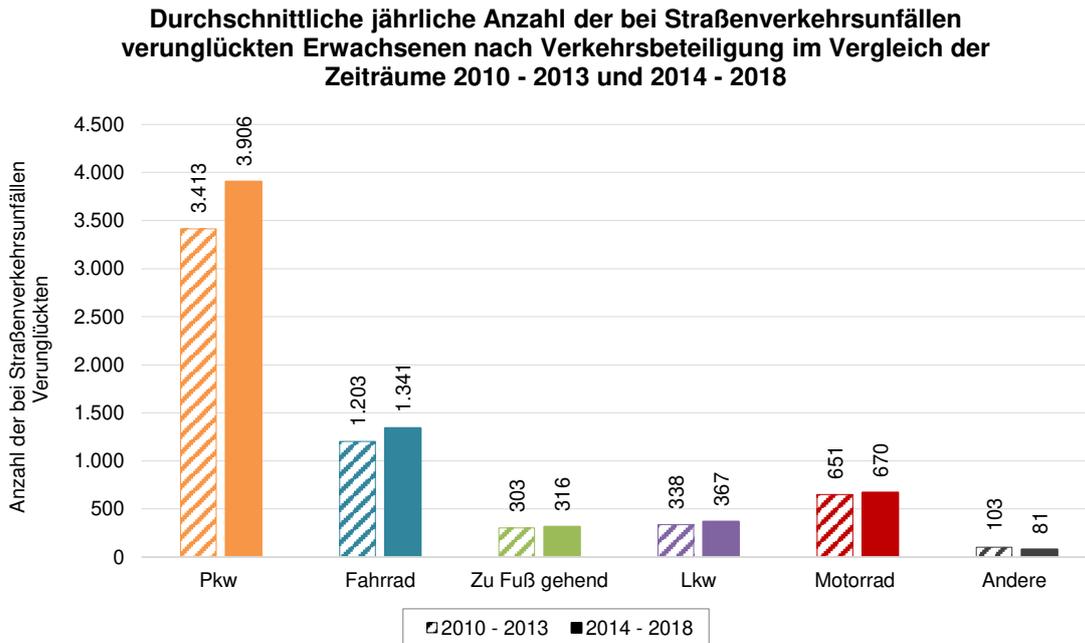


Abbildung 38: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Erwachsenen (25 bis 64 Jahre) nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018

Weitere Analysen zur Verkehrsbeteiligung des Hauptverursachenden zeigen eine Zunahme der durch Pkw-Fahrende, Fahrradfahrende, Zu Fuß gehende und Motorradfahrende verursachten Unfälle. Die Zahl der Pkw-Unfälle nahm von durchschnittlich 3.644 Unfälle im Vorherzeitraum auf durchschnittlich 3.951 Unfälle zu, bei den Fahrradfahrenden von durchschnittlich 398 auf 458 Unfälle, bei den Zu Fuß Gehenden von durchschnittlich 67 auf 72 Unfälle und bei den Motorradfahrenden von durchschnittlich 323 auf 346 Unfälle. Demgegenüber sank die Zahl der von anderen Verkehrsteilnehmern verursachten Unfälle von durchschnittlich 103 auf 95 Unfälle, während die Zahl der von Lkw-Fahrenden verursachten Unfälle mit durchschnittlich 577 Unfälle gleich blieb.

### **3.6.5 Ältere Erwachsene (ab 65 Jahren)**

#### **3.6.5.1 Theoretische Vorbemerkungen**

Die demographische Entwicklung in Deutschland und Brandenburg deutet darauf hin, dass sich auch in den kommenden Jahren die Zahl der älteren Erwachsenen in der Gesellschaft erhöhen wird. Bei insgesamt rückläufiger Bevölkerung steigt der Anteil von Personen ab 65 Jahren kontinuierlich an, sodass sich im Jahr 2030 voraussichtlich 34 Prozent der Brandenburger Bevölkerung im Seniorenalter befinden werden (vor 50 Jahren waren es nur 15 Prozent). Die Zahl der über 80-Jährigen wird sich bis 2030 gegenüber 2013 sogar verdoppeln (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2015). Natürlich spiegelt sich dies auch im Verkehrsgeschehen und in der Unfallbilanz wieder (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2018).

Die Mobilität spielt auch im hohen Lebensalter für viele Menschen eine große Rolle und wird als wichtige Ressource für Selbstständigkeit und Autonomie – und damit einhergehend mit Lebensqualität – im Alter betrachtet (ebd.). Neben der Nutzung des eigenen Pkws sind ältere Erwachsene zu einem großen Anteil auch als zu Fuß Gehende und Fahrradfahrende auf den Straßen unterwegs (Engeln & Schlag, 2001). Gleichzeitig zeigt die statistische Entwicklung der letzten 15 Jahre eine deutliche Zunahme des Anteils älterer Menschen mit Führerscheinbesitz, insbesondere der Anteil älterer Frauen mit Führerscheinbesitz ist in den letzten Jahren gestiegen (Mobilität in Deutschland, 2018). Neuere Technologien wie Pedelecs werden besonders von älteren Verkehrsteilnehmern immer häufiger in Anspruch genommen: Senioren legen mittlerweile gut 12 Prozent ihrer Fahrradwege mit dem Pedelec zurück (Mobilität in Deutschland, 2018), dieser Hintergrund soll daher im Folgenden ebenfalls Beachtung finden.

Durch physische und kognitive Einschränkungen birgt der Straßenverkehr für die Altersgruppe der älteren Erwachsenen ab 65 Jahren ein erhöhtes Risiko (Florack, Leder, Söllner, Brandenstein & Gehlert, 2015). Vor allem die visuelle und auditive Wahrnehmung, die Reaktionszeit und die Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit sind bei älteren Menschen häufig – und insbesondere in komplexen Situationen im Straßenverkehr – schlechter als bei jüngeren Menschen (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2018). In Studien wurde jedoch belegt, dass die Fahrkompetenz älterer Fahrender nicht abnimmt, da sie physische, sensorische und kognitive Defizite durch ein hohes Maß an Fahrerfahrung kompensieren können (ebd.). Außerdem zeigen Forschungsarbeiten, dass ältere Fahrende ihr Fahrverhalten den eigenen Defiziten anpassen, indem sie beispielsweise Fahrten bei schlechter Sicht oder schlechtem Wetter vermeiden. Dennoch sollte bedacht werden, dass die Gruppe der älteren Erwachsenen eine inhomogene Altersgruppe bezüglich ihrer Wahrnehmungs- und Leistungsfähigkeit sowie ihres Gesundheitsstands darstellt. Obwohl ältere Menschen insgesamt ein erhöhtes Mortalitätsrisiko bei gleicher Unfallschwere vorweisen, gibt es in dieser Altersgruppe starke individuelle Unterschiede, die eine Verallgemeinerung nicht zulassen.

### **3.6.5.2 Beteiligung älterer Erwachsener (ab 65 Jahren) bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden**

Die stetige Zunahme des Anteils älterer Erwachsener in der Bevölkerung spiegelt sich auch in der Unfallbilanz wider. Im Vergleich des Vorherzeitraums (2010 – 2013) mit dem Nachherzeitraum (2014 – 2018) ist insbesondere eine Zunahme der mit dem Pkw oder dem Fahrrad verunglückten älteren Erwachsenen festzustellen. Betrachtet man die Zunahme genauer, so wird deutlich, dass sich diese insbesondere auf Verkehrsteilnehmende zurückführen lässt, welche zur Altersgruppe der Erwachsenen über 75 Jahren gehören. Während die durchschnittliche Pkw-Unfallzahl für 65- bis 74-Jährige vom Vorherzeitraum (2010 – 2013) zum Nachherzeitraum (2014 – 2018) lediglich um 2,0 Prozent gestiegen ist, erhöhte sie sich bei der Personengruppe der ab 75-Jährigen um 60,3 Prozent. Bei den Fahrradunfällen zeigte sich ein noch deutlicheres Bild. Hier verringerte sich die Unfallzahl der 65 bis 74-Jährigen zwischen den Zeiträumen 2010 bis 2013 und 2014 bis 2018 sogar um 12,7 Prozent. Bei den ab 75-Jährigen stieg sie jedoch um 56,2 Prozent an.

Schaut man sich die Daten der Hauptverursachenden an, wird der Unterschied zwischen den Altersgruppen ebenfalls deutlich. Vergleicht man die Anzahl der Unfälle von 2009 bis 2013, in denen 65 bis 74-Jährige die Hauptverursachenden waren, mit der Anzahl von 2014 bis 2018 so ist festzustellen, dass diese um 4,2 Prozent gestiegen ist. Bei der Gruppe der ab 75-Jährigen erhöhte sich die Anzahl im selben Vergleich um 64,9 Prozent. Blickt man auf die Fahrradunfälle, für welche ältere Erwachsene Hauptverursachende waren, so sieht man, dass die durchschnittliche Unfallzahl der 65 bis 74-Jährigen zwischen 2009 bis 2013 und 2014 bis 2018 um 9,4 Prozent gesunken ist. Bei den ab 75-Jährigen ist sie hingegen um 72,8 Prozent gestiegen.

Sowohl die Zunahme der verunglückten älteren Erwachsenen als auch die steigende Rate der Hauptunfallverursacher im Alter ab 75 Jahren wird durch den o. g. wachsenden Anteil an älteren Fahrenden mit Führerscheinbesitz und die zunehmende Verbreitung von Pedelecs begünstigt. Das Pedelec besitzt den Vorteil, dass es den Radfahrenden unterstützen kann, wenn dessen Kraft nachlässt. Gerade deshalb ist es bei älteren Erwachsenen so beliebt. Gleichzeitig bietet das Pedelec ein anderes Fahrgefühl als ein herkömmliches Fahrrad und ist deutlich schwerer als dieses, sodass das Fahren eines Pedelecs besondere Übung und Geschick bedarf. Dies kann von Radfahrenden leicht unterschätzt werden.

Eine gesonderte Betrachtung der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre und der Altersgruppe ab 75 Jahre zeigt ein differenzierteres Bild des Unfallgeschehens mit einem höheren Anteil Schwerverletzter bei den über 75-Jährigen im Vergleich zu den 65- bis 74-Jährigen. Dies ist Ausdruck dafür, dass die natürlicherweise im Alter nachlassende physische Widerstandskraft bei Unfällen zu schwerwiegenden Verletzungen führt.

Unterschiede zwischen beiden Altersgruppen zeigen sich bei der Entwicklung der Unfallzahlen der vergangenen neun Jahre. Die Altersgruppe 65 bis 74 Jahre zeigt keine Tendenz, die es erlaubt, über eine Zu- oder Abnahme der Leicht- und Schwerverletzten zu sprechen. Die durchschnittliche Zahl der tödlichen Unfälle ist vom Vorherzeitraum (2010 – 2013) mit durchschnittlich 23 Getöteten zum Nachherzeitraum (2014 – 2018) mit durchschnittlich 15 Getöteten sogar deutlich gesunken. Bei den über 75-Jährigen ist hingegen eine stetige Zunahme der Leicht- und Schwerverletzten zu verzeichnen. So ist die Zahl der Leichtverletzten bei den älteren Erwachsenen ab 75 Jahren mit durchschnittlich 384 im Vorherzeitraum (2010 – 2013) auf durchschnittlich 607 Leichtverletzte im Nachherzeitraum (2014 – 2018) um 58,1 Prozent und die Zahl der Schwerverletzten dieser Altersgruppe um 47,9 Prozent deutlich angestiegen (durchschnittlich 199 Schwerverletzte im Vorher- und 294 Schwerverletzte im Nachherzeitraum). Bei den tödlich Verunglückten zeigt sich hingegen keine derartige Tendenz. Das Unfallgeschehen macht deutlich, dass die Kompensationsstrategien mit zunehmendem Alter nachlassen und insbesondere die Altersgruppe 75+ einem erhöhten Unfallrisiko unterliegt (s. Abb. 39 und 40).

**Anzahl und durchschnittlicher Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten älteren Erwachsenen (65+ Jahre) nach Altersgruppen und Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018**

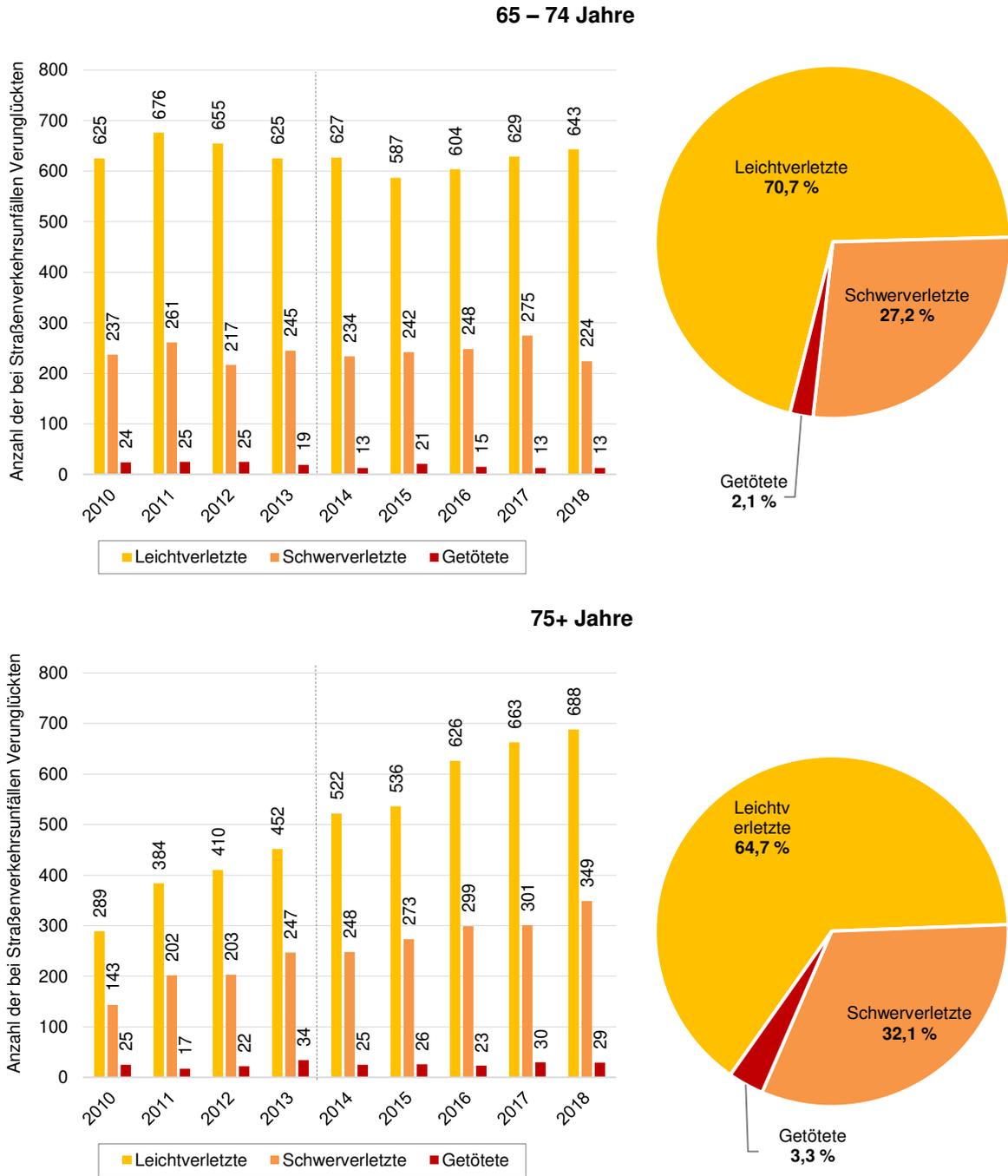


Abbildung 39: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten älteren Erwachsenen nach Altersgruppen (65 – 74 Jahre und 75+ Jahre) und Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018 (links) und durchschnittlicher Anteil der verunglückten älteren Erwachsenen nach Unfallschwere in den Jahren 2010 - 2018 (rechts)

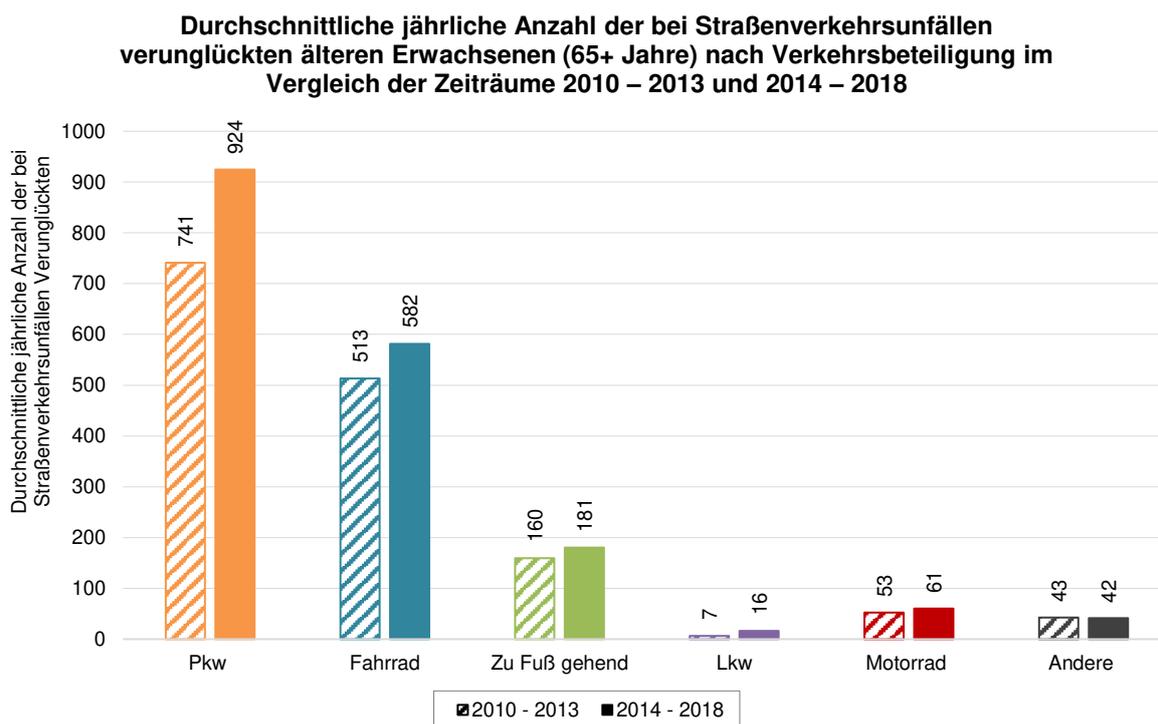


Abbildung 40: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten älteren Erwachsenen (65+ Jahre) nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018

### 3.6.6 Straßenverkehrsunfälle nach anderen Eigenschaften der Verkehrsteilnehmenden

Neben dem Alter wurden noch zwei weitere Eigenschaften der Hauptverursachenden von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden untersucht. Zunächst wird der Zusammenhang zwischen der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis dargestellt. Hierbei fällt der Unterschied zwischen den Unfallzahlen von Fahranfängern und erfahrenen Fahrern auf. Im Vorherzeitraum (2010 – 2013) war in fast allen Kategorien ein Rückgang der Unfallzahlen zu verzeichnen; einzig bei Fahranfängern mit bis einschließlich sechs Monaten Fahrerfahrung stieg die Unfallzahl (+14,2 %). Im Nachherzeitraum (2014 – 2018) setzt sich der Abwärtstrend bei den erfahrenen Fahrern mit mehr als zwei Jahren Fahrerfahrung weiter fort; die Unfallzahlen sanken zwischen 11,1 und 22,7 Prozent. Bei den Fahranfängern (bis 2 Jahre Fahrerfahrung) stiegen die Unfallzahlen hingegen: In der Kategorie „Bis einschließlich 6 Monate“ stieg die Unfallzahl um 14,1 Prozent, in der Kategorie „7 bis einschließlich 12 Monate“ um rund 10 Prozent und in der Kategorie „1 bis 2 Jahre“ um 8,9 Prozent. Positiv zu verzeichnen ist die Stagnation der Unfallzahlen bei den Fahranfängern mit bis einschließlich sechs Monaten Fahrerfahrung ab 2016 sowie der abnehmende Trend bei den Fahrern mit sieben bis einschließlich zwölf Monaten Fahrerfahrung ab 2017 und bei den Fahrern mit ein bis zwei Jahren Fahrerfahrung ab 2016 (s. Abb. 41).

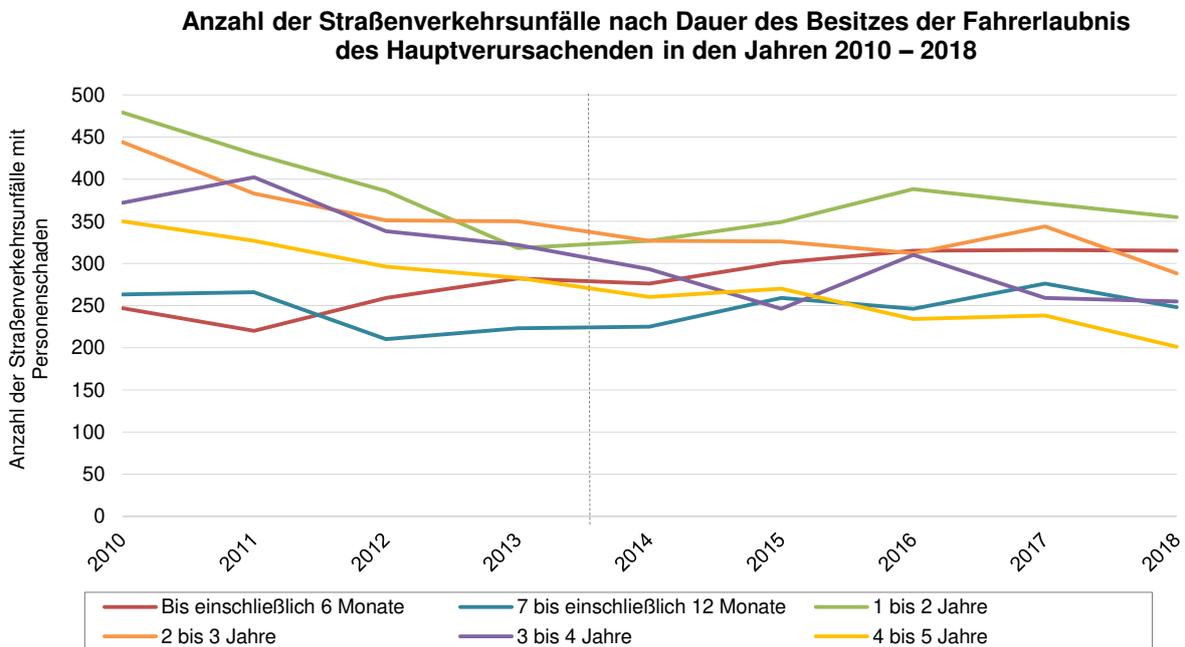


Abbildung 41: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis des Hauptverursachenden in den Jahren 2010 – 2018

Weiterhin wurde die durchschnittliche tägliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss der Hauptverursachenden werktags und am Wochenende nach Tageszeiten untersucht. Bei der Betrachtung der Unfallzahlen unter der Woche fällt auf, dass im Vorherzeitraum (2010 – 2013) bei fast allen Tageszeiten ein Abfall der Unfallzahlen zu verzeichnen war. Im Zeitfenster zwischen 06:00 und 11:59 Uhr stieg die Unfallzahl nur leicht (von 4 auf 5). Im Nachherzeitraum (2014 – 2018) stagnierten bzw. sanken die Unfallzahlen zunächst. Ab 2016 bzw. 2017 stiegen jedoch zu fast allen Tageszeiten die Unfallzahlen wieder an; zwischen 06:00 und 11:59 Uhr stagnierten die Unfallzahlen. Am Wochenende ist der gleiche Trend zu verzeichnen. Im Vorherzeitraum sanken die Unfallzahlen zu allen Tageszeiten zwischen 18,2 und 31,3 Prozent. Von 2015 bis 2018 stiegen jedoch die Unfallzahlen zwischen 13,8 und 25 Prozent mit der Tendenz nach oben wieder an. Einzig zwischen 12:00 und 17:59 Uhr ist ab 2017 ein negativer Trend zu verzeichnen (s. Abb. 42).

**Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Anzahl der Straßenverkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss der Hauptverursachenden werktags und wochenends nach Tageszeit in den Jahren 2010 – 2018**

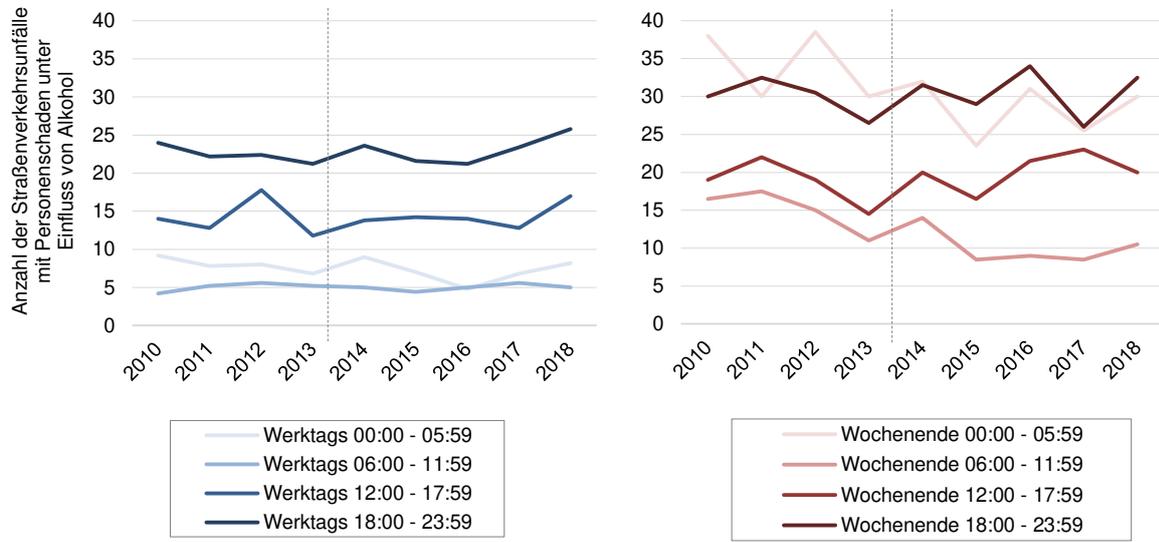


Abbildung 42: Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Anzahl der Straßenverkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss des Hauptverursachers werktags und wochenends nach Tageszeit in den Jahren 2010 – 2018

Anschließend soll die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss nach Alter der Hauptverursachenden dargestellt werden (s. Abb. 43). Im Vorherzeitraum (2009 – 2013) sanken die Unfallzahlen in allen Altersgruppen zum Teil erheblich. Wurden 2009 noch 114 entsprechende Straßenverkehrsunfälle in der Altersgruppe der jungen Erwachsenen registriert, sank die Zahl auf 53 im Jahr 2013 (-53,5 %); in den beiden anderen Altersgruppen sanken die Unfallzahlen um 18,2 Prozent (65+ Jahre) bzw. 7,3 Prozent (16 bis 24 Jahre). Im Nachherzeitraum (2014 – 2018) stiegen die Unfallzahlen in fast allen Altersgruppen im Durchschnitt wieder an. Die Ausnahme bildete die Gruppe „Junge Erwachsene“ mit einer Abnahme der Unfallzahlen von 2014 zu 2018 um 21,6 Prozent. Es ist weiterhin festzuhalten, dass in allen Altersgruppen der Trend von 2017 zu 2018 eine Zunahme der Unfallzahlen zeigt.

**Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Einfluss von Alkohol nach Alter des Hauptverursachenden in den Jahren 2009 – 2018 und Anteil der jeweiligen Altersgruppen in Brandenburgs Gesamtbevölkerung<sup>1</sup>**

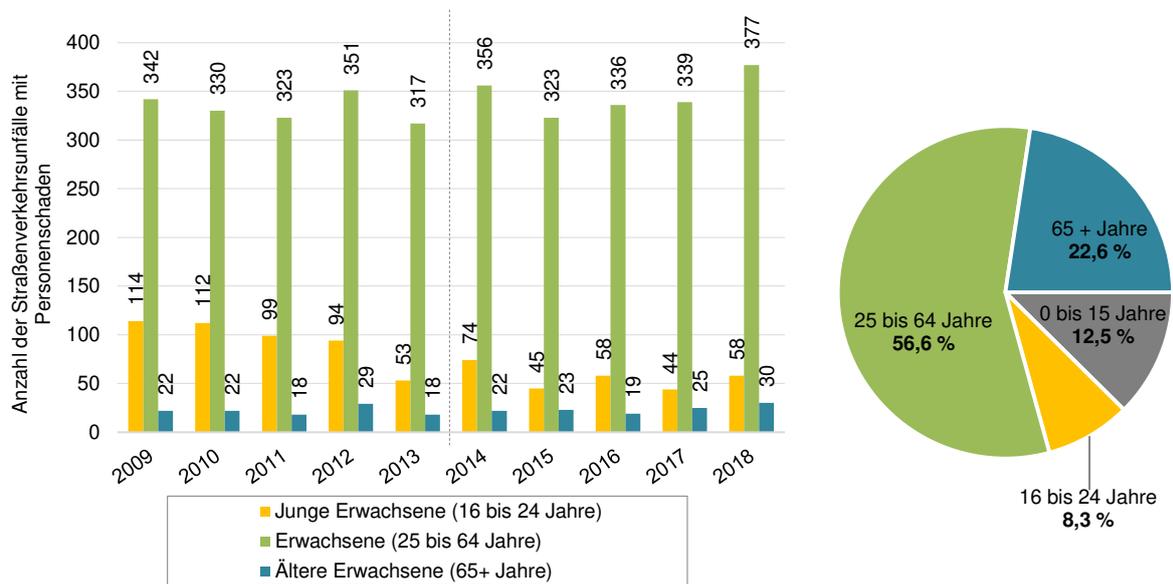


Abbildung 43: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Einfluss von Alkohol nach Alter der Hauptverursachenden in den Jahren 2009 – 2018 (links) und Anteil der jeweiligen Altersgruppen in Brandenburgs Gesamtbevölkerung (rechts)

<sup>1</sup> Die Bevölkerungszahlen beziehen sich auf die Daten des Bevölkerungszensus aus dem Jahr 2011.

### **3.7 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach weiteren Parametern 2009 – 2018**

#### **3.7.1 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp**

In den folgenden Kapiteln werden weitere Parameter der Unfalldatenanalyse betrachtet. Zunächst werden die Unfalltypen und die Analyse nach Unfalltypen vorgestellt. Analog dazu werden in den folgenden Kapiteln die Unfallarten, Hindernisse und Unfallursachen betrachtet.

Neben den bereits beschriebenen Unfallmerkmalen können die Straßenverkehrsunfälle auch nach Unfalltypen klassifiziert werden. Als Unfalltyp bezeichnet man den Verkehrsvorgang bzw. die Konfliktsituation, aus der ein Unfall entstanden ist. Maßgeblich ist hier ausschließlich die Entstehungsphase des Unfalls, nicht aber die Unfallart (z. B. eine Kollision der Verkehrsteilnehmer), die Unfallursache (z. B. Alkoholeinfluss) oder die Schuldfrage. Das polizeiliche Register sieht sieben Unfalltypen vor, die in Tabelle 3 vorgestellt werden.

Zudem soll betont werden, dass die Analyse der Straßenverkehrsunfälle in diesem Kapitel nicht nach Unfallschwere, sondern nach Unfallkategorie vorgenommen wird. Die Unfallkategorie gibt an, welche Unfallschwere maximal bei dem jeweiligen Unfall registriert wurde. Werden bei einem Zusammenstoß von zwei Pkws beispielsweise zwei Insassen leichtverletzt und ein Insasse getötet, wird dieser Unfall als „Unfall mit Todesfolge“ gewertet.

Bei der Darstellung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp zeigt sich – mit Ausnahme der Abbiege-Unfälle und Unfälle durch ruhenden Verkehr – ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Vorherzeitraum (2009 – 2010) und dem Nachherzeitraum (2014 – 2018). Im Vorherzeitraum veränderten sich die Unfallzahlen in Abhängigkeit vom Unfalltyp nur geringfügig; mit tendenziell sinkenden Unfallzahlen. Beim Nachherzeitraum zeigte sich bei den Unfalltypen „Sonstige Unfall“ (+13,8 %), „Unfall im Längsverkehr“ (+13,1 %) und „Abbiege-Unfall“ (+11,7 %) eine deutliche Zunahme der Unfallzahlen. Bei den Unfalltypen „Fahrunfälle“ (+1,6 %) und „Einbiegen-/Kreuzen-Unfall“ (+2,8 %) war die Zunahme hingegen nur marginal. Schließlich ist festzuhalten, dass ab 2017 bei fünf von sieben Unfalltypen eine Zunahme der Unfallzahlen zu verzeichnen ist (s. Abb. 44).

Tabelle 3: Kurzbeschreibungen der Unfalltypen

| Unfalltyp                            | Kurzbeschreibung (vgl. Statistisches Bundesamt, 2018)   | Symbol (Abbildungen)  |
|--------------------------------------|---|---|
| <b>Fahrerunfall</b>                  | Als Fahrerunfälle werden Straßenverkehrsunfälle bezeichnet, bei denen der Fahrende die Kontrolle über das Fahrzeug verliert und so – ohne Beteiligung eines weiteren Fahrzeugs oder einer Person – unkontrollierte Fahrzeugbewegungen entstehen. Diese können im weiteren Verlauf beispielsweise zum Abkommen von der Fahrbahn oder zum Zusammenstoß mit einem anderen Verkehrsteilnehmer führen.   |    |
| <b>Abbiege-Unfall</b>                | Ein Abbiege-Unfall entsteht aus einem Konflikt zwischen einem abbiegenden Verkehrsteilnehmer und einem in gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer. Diese Konfliktsituation wird beispielsweise häufig an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken beobachtet und kann wiederum im weiteren Verlauf zu verschiedenen Unfallarten führen, z. B. zum Zusammenstoß zweier Pkws oder zum Anfahren eines zu Fuß Gehenden von einem Fahrradfahrendem. |    |
| <b>Einbiegen/ Kreuzen-Unfall</b>     | Ein Straßenverkehrsunfall, der als Einbiegen/Kreuzen-Unfall kategorisiert wird, wird durch eine Situation definiert, bei der ein einbiegender oder kreuzender Wartepflichtiger im Konflikt mit einem vorfahrberechtigten Verkehrsteilnehmer steht. Auch dieser Unfalltyp findet häufig an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten statt.   |    |
| <b>Überschreiten-Unfall</b>          | Überschreiten-Unfälle werden definiert als Straßenverkehrsunfälle, bei denen ein Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem zu Fuß Gehenden, der die Straße überquert, entsteht. Dabei darf der zu Fuß Gehende nicht in Längsrichtung zum fließenden Verkehr gegangen oder der Konflikt in Folge eines Abbiegens entstanden sein.   |  |
| <b>Unfall durch ruhenden Verkehr</b> | Unfälle durch ruhenden Straßenverkehr sind Unfälle, bei denen es zum Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs mit einem parkenden oder ruhenden Fahrzeug kommt. Dazu zählen auch ein- und ausparkende Fahrzeuge. Dies gilt unabhängig davon, ob das Halten oder Parken an dieser Stelle erlaubt ist.  |  |
| <b>Unfall im Längsverkehr</b>        | Unfälle im Längsverkehr sind Straßenverkehrsunfälle, die sich zwischen zwei Verkehrsteilnehmern ereignen, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen.   |  |
| <b>Sonstiger Unfall</b>              | Als Sonstiger Unfall werden Unfälle kategorisiert, bei denen die Konfliktsituation zu keinem der anderen Unfalltypen passt. Hierunter fallen klassischerweise Unfälle durch plötzliche Reaktionsunfähigkeit des Fahrzeugführenden (z. B. Einschlafen, Ablenkung), ein plötzlich auftretender Mangel am Fahrzeug oder ein Hindernis auf der Fahrbahn (z. B. verlorene Last, Fahrzeugteile, Tiere).   |  |

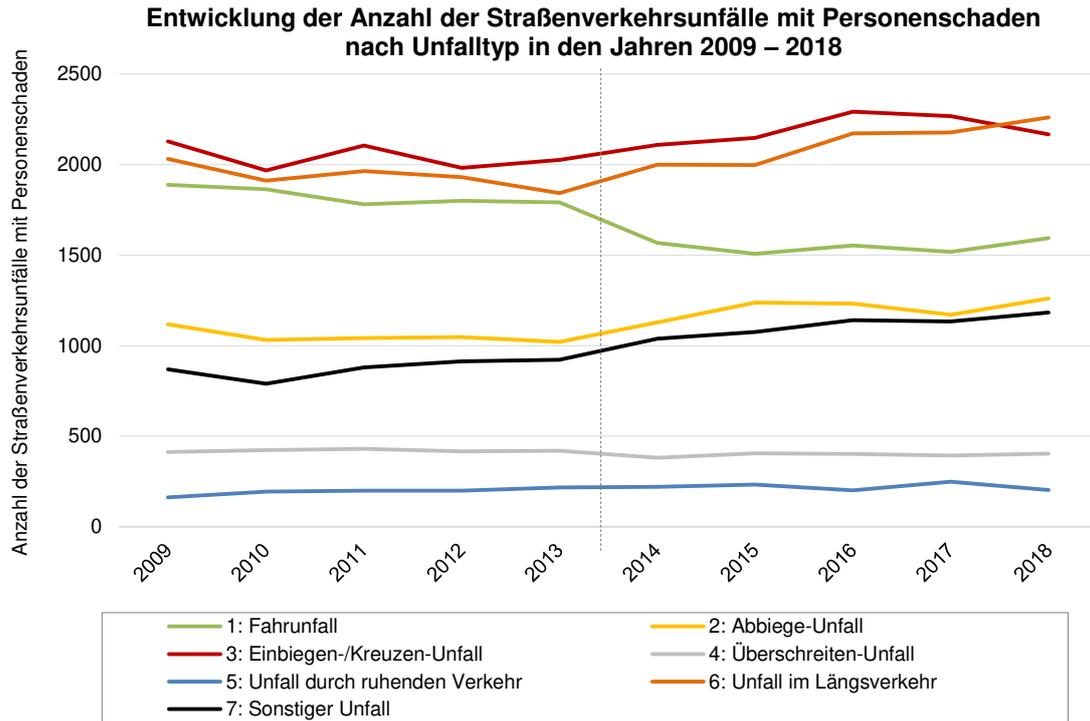


Abbildung 44: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp in den Jahren 2009 – 2018

Bei der Darstellung der durchschnittlichen jährlichen Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Leichtverletzten zeigt sich bei fast allen Unfalltypen eine Zunahme vom Vorherzeitraum (2009 – 2013) zum Nachherzeitraum (2014 – 2018): Die Zunahme beträgt zwischen 7,3 und 24,8 Prozent. Bei den Fahrunfällen hingegen sank die Anzahl der Unfälle um 15,1 Prozent und bei den Überschreiten-Unfällen um 4,9 Prozent.

Das gleiche Bild zeigte sich bei den Unfällen mit Schwerverletzten. Wie bei den Unfällen mit Leichtverletzten schwankte die Zunahme der Unfallzahlen bei den gleichen Unfalltypen zwischen 9,2 und 36,8 Prozent. Die Senkungen der Unfallzahlen betraf wieder die Fahrunfälle (-13,2 %) und die Überschreiten-Unfälle (-9,2 %). Positiver fielen die Zahlen bei den Unfällen mit Todesfolge aus. Nur bei Abbiege-Unfällen und Unfällen im Längsverkehr war eine Zunahme zu verzeichnen. Vom Vorherzeitraum zum Nachherzeitraum waren bei Unfällen des erstgenannten Unfalltyps ein Todesopfer und bei Unfällen des letztgenannten Unfalltyps drei Todesopfer mehr zu beklagen. Bei den Unfalltypen „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ und „Sonstigen Unfall“ stagnierten die Unfallzahlen. Eine Abnahme der Unfallzahlen mit Todesfolge zeigte sich bei den Fahrunfällen (-33,3 %) und den Überschreiten-Unfällen (-41,7 %). Weiterhin gab es im Nachherzeitraum im Durchschnitt keine Unfälle mit Todesfolge durch ruhenden Verkehr (s. Abb. 45).

**Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere und Unfalltyp im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018**

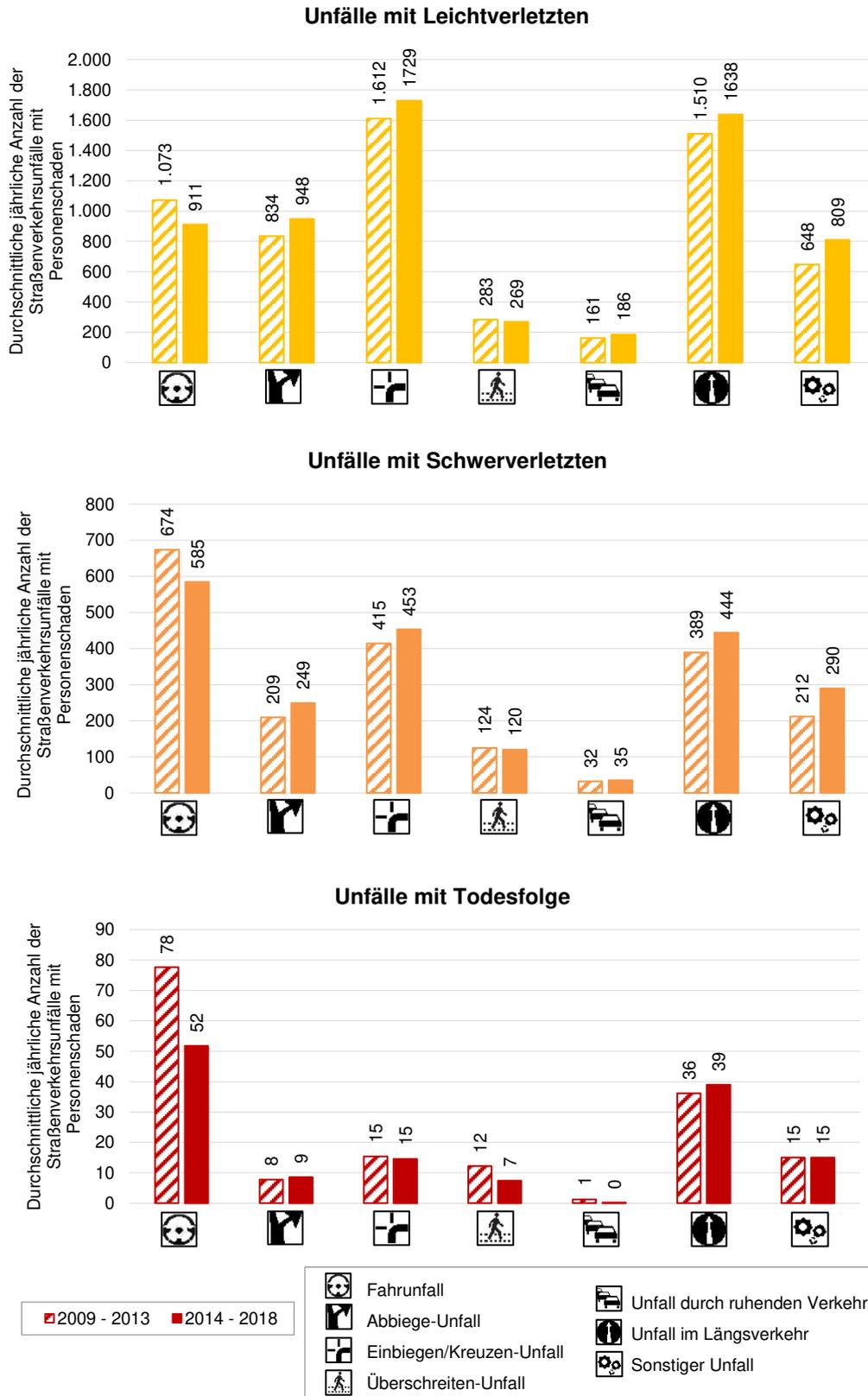


Abbildung 45: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallkategorie und Unfalltypen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

### 3.7.2 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallart

Die in den letzten zehn Jahren häufigste Unfallart war der „Zusammenstoß mit einem einbiegenden/kreuzenden Fahrzeug“. Diese Unfallart hat sich in den letzten fünf Jahren um durchschnittlich 280 Unfälle erhöht. Ebenso hat die zweithäufigste Unfallart „Zusammenstoß mit vorausfahrendem/wartendem Fahrzeug“ um durchschnittlich 297 Unfälle zugenommen. Demgegenüber haben die Unfälle „Abkommen von der Fahrbahn“ (Abkommen nach links und rechts zusammengefasst) um durchschnittlich 186 Unfälle abgenommen. Bei den anderen Unfallarten gab es keine größeren Veränderungen (s. Abb. 46).

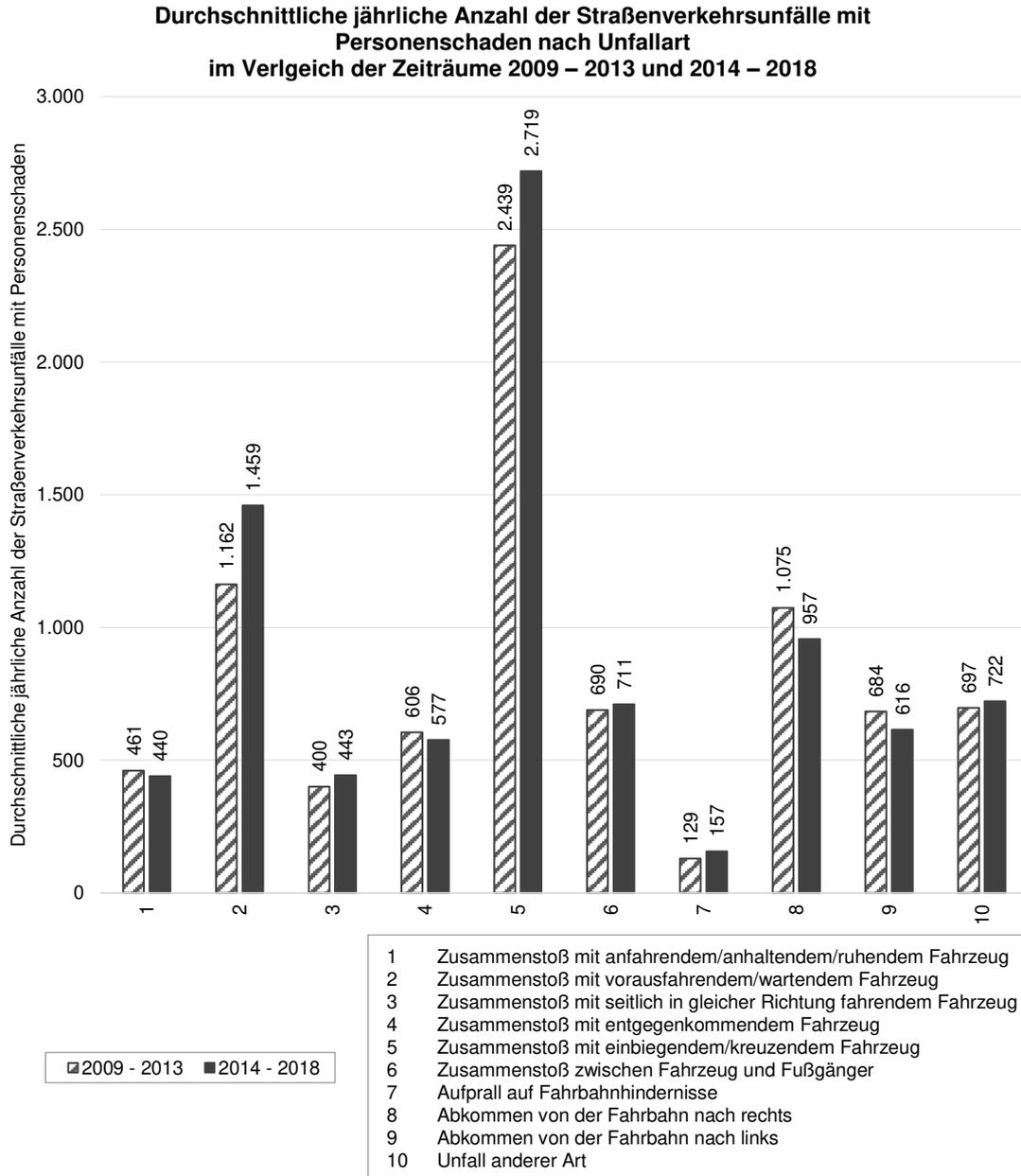


Abbildung 46: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallart im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

In der Betrachtung des Anteils der Unfallarten an den schweren Unfällen (Unfälle mit mindestens Schwerverletzten) geschahen die wenigsten Unfälle als „Aufprall auf Fahrbahnhindernisse“ (s. Abb. 47). Dagegen sind Unfälle der Unfallarten „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ und „Abkommen von der Fahrbahn nach links“ mit zusammengefasst 31,0 Prozent am häufigsten. Darauf folgt „Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“ mit 24,6 Prozent. Diese zwei bzw. drei Unfallarten sind bereits für mehr als die

Hälfte der schweren Unfälle verantwortlich. In Abbildung 48 werden daher die Entwicklungen dieser Unfallarten im Zeitraum von 2009 bis 2018 nach Unfallschwere dargestellt.

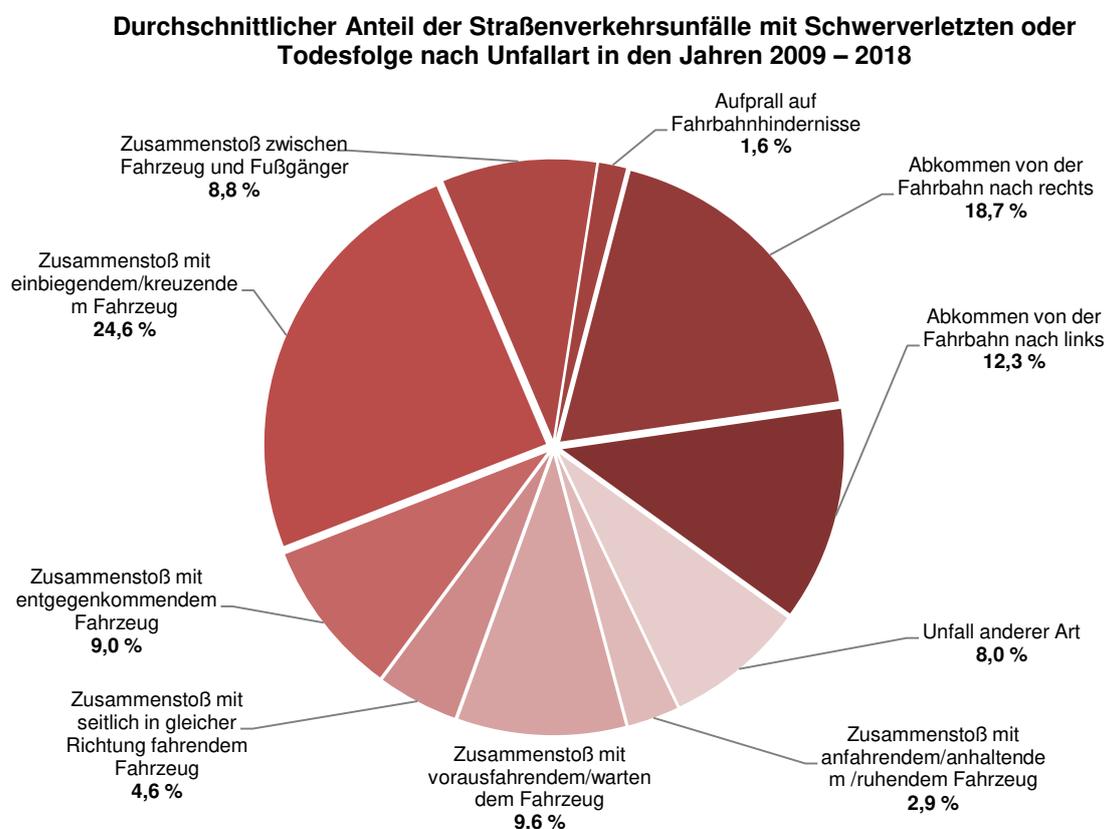


Abbildung 47: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Todesfolge nach Unfallart in den Jahren 2009 – 2018

Beim „Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“ lag das Niveau der Unfallzahlen mit Leicht- oder Schwerverletzten bis 2013 weitgehend unter dem von 2009; die Zahlen stiegen danach allerdings an. Insbesondere die Unfälle mit Schwerverletzten stiegen seit 2012 zunächst kontinuierlich an, sind jedoch 2018 wieder gesunken. Die Unfälle mit Todesfolge haben demgegenüber im gesamten Verlauf abgenommen – mit Ausnahme der Jahre 2013 und 2017, in denen sie deutlich anstiegen. Ebenso abgenommen haben die Unfälle aller Unfallschweren, bei denen die Fahrzeuge von der Fahrbahn abkommen. Vor allem die Zahl der Unfälle „Abkommen von der Fahrbahn nach links“ mit Getöteten sank 2016 um über zwei Drittel gegenüber 2009, sie liegt 2018 aber wieder bei 53,7 Prozent (s. Abb. 48).

Weitere Analysen zur Unfallart und Unfallschwere geben Auskunft, dass die meisten Unfälle mit Todesfolge durch von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge verursacht werden (s. Abb. 49). Wie bereits erwähnt, haben diese Unfälle jedoch abgenommen. Bei den Unfällen mit Todesfolge haben im Vergleich des Vorherzeitraums (2009 bis 2013) zum Nachherzeitraum (2014 bis 2018) lediglich die „Zusammenstöße mit vorausfahrenden/wartenden Fahrzeugen“ zugenommen; für alle anderen Unfallarten sind die Fälle zurückgegangen. Unfälle mit Leicht- und Schwerverletzten treten dagegen häufiger im Zusammenhang mit „Zusammenstößen mit einbiegenden/kreuzenden Fahrzeugen“ auf.

Die Analysen zeigen, dass insbesondere mit der Reduzierung der Unfallarten „Abkommen von der Fahrbahn nach links“ und „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ die Anzahl der besonders schweren Unfälle deutlich verringert werden können. Zur Reduzierung der allgemeinen Anzahl der Verkehrsunfälle sind vor allem Maßnahmen effektiv, die Zusammenstöße mit einbiegenden bzw. kreuzenden Fahrzeugen verhindern. Hierbei lassen sich beispielsweise Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit in Kreuzungsbereichen oder die Unterstützung durch Fahrerassistenzsysteme zu nennen.

**Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle der drei häufigsten Unfallarten mit Schwerverletzten und Todesfolge nach Unfallschwere in den Jahren 2009 – 2018**

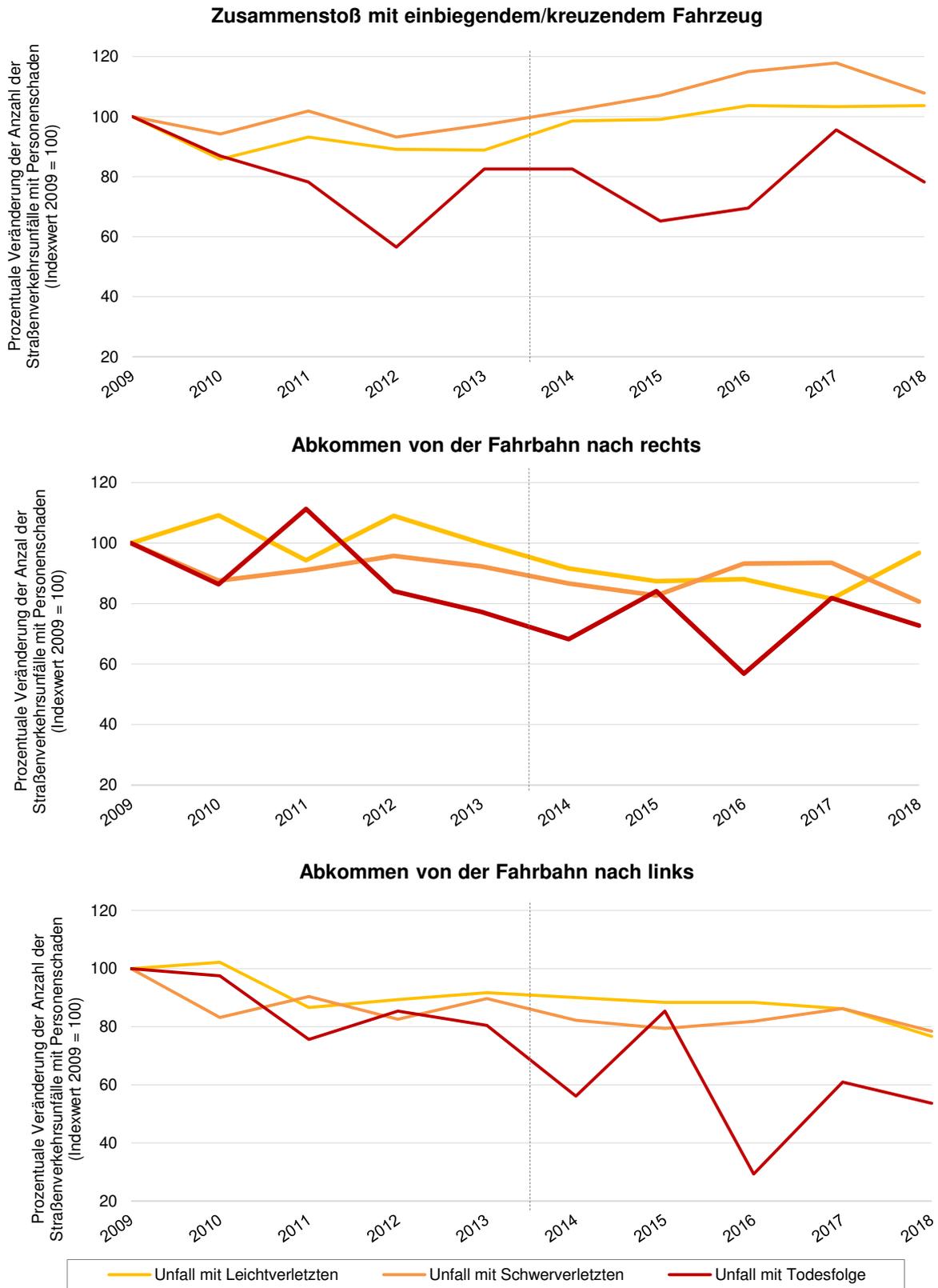


Abbildung 48: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden der drei häufigsten Unfallarten mit Schwerverletzten und Todesfolge nach Unfallkategorie in den Jahren 2009 – 2018

**Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle nach Unfallschwere und Unfallart im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018**

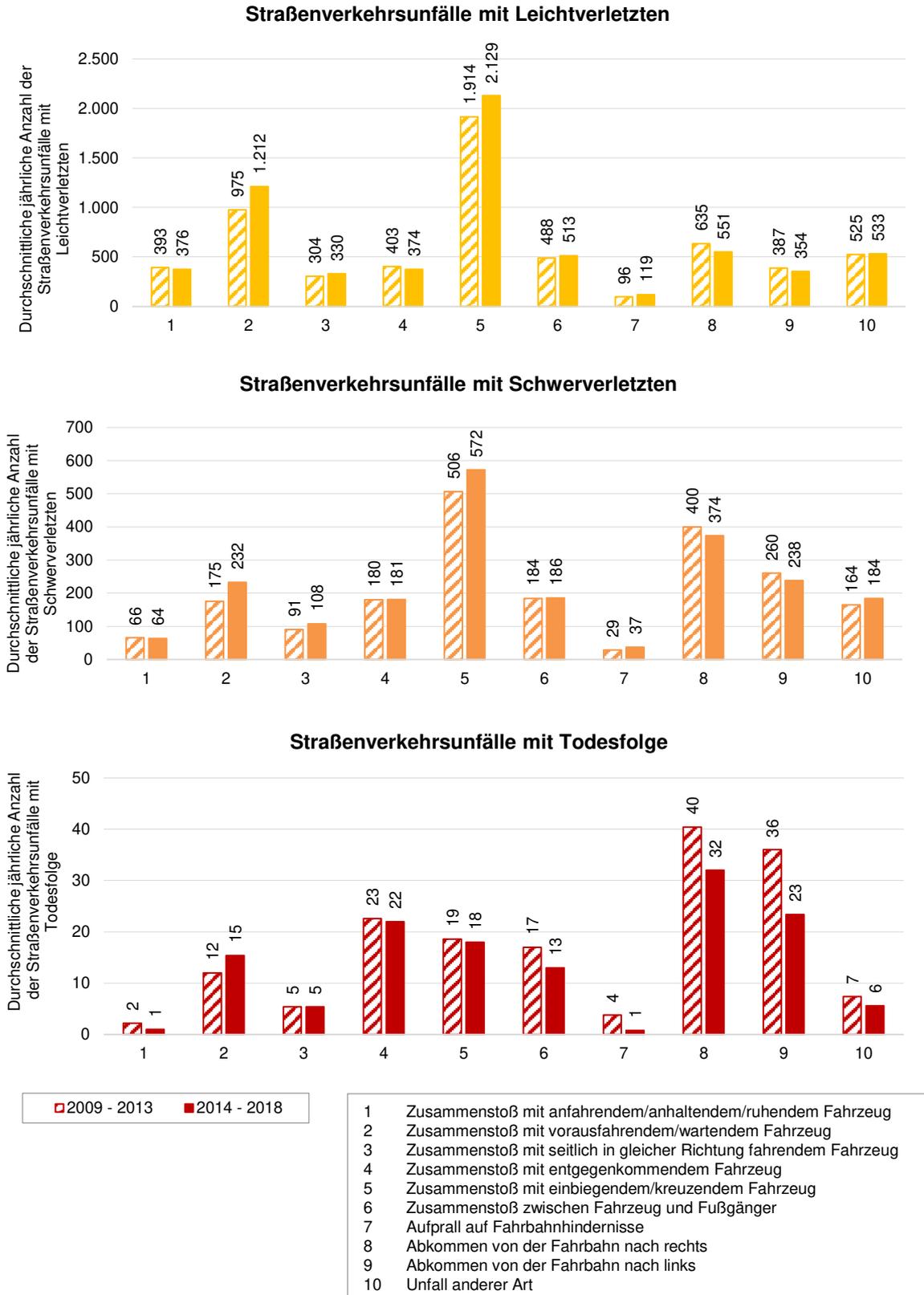


Abbildung 49: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle nach Unfallkategorie und Unfallart im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

### 3.7.3 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Hindernis

Im Folgenden wird die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Hindernis in den Jahren 2009 bis 2018 prozentual dargestellt. Hierbei werden verschiedene Hindernisse betrachtet.

Betrachtet man den Zahlenverlauf der Unfälle mit Schutzplanken, so wird deutlich, dass zwar über die einzelnen Jahren Schwankungen bestehen, jedoch jeder Wert über dem Ausgangswert von 2009 lag. Der durchschnittliche Wert von den Jahren 2010 bis 2018 lag um 13,5 Prozent höher als der Startwert von 2009. Die höchste prozentuale Zunahme an Unfällen mit Schutzplanken besteht im Jahr 2017; hier war die Anzahl der Unfälle um 24,1 Prozent höher als der Vergleichswert von 2009. In 2018 war die Anzahl der Unfälle mit Schutzplanken um 15,5 Prozent höher als der Ausgangswert von 2009. Von allen Unfällen mit Schwerverletzten zwischen 2009 und 2018 nahmen Schutzplankenunfälle 7,3 Prozent ein; bei Unfällen mit Todesfolge wurden 9,0 Prozent durch Zusammenstöße mit Schutzplanken verursacht.

Bei Unfällen mit (Einzel-)Bäumen zeigt sich ein gegensätzlicher Trend. Zwar bestehen auch hier Schwankungen, jedoch lagen alle Werte unterhalb des Ausgangswertes von 2009. Die größte prozentuale Abnahme von Baumunfällen lässt sich im Jahr 2018 verzeichnen (-32,3 %). Allerdings nehmen Baumunfälle – nach den Unfällen ohne einen Aufprall – den zweitgrößten Anteil aller Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden mit Schwerverletzten (16,3 %) oder Todesfolge (36,7 %) zwischen 2009 und 2018 ein.

Die Anzahl der Unfälle ohne Aufprall blieb insgesamt zwischen 2009 und 2018 relativ stabil. Zwischen 2010 und 2013 sank die Anzahl zunächst leicht; 2014 stieg sie jedoch wieder knapp über den Ausgangswert von 2009 an. 2018 wurde mit der höchste Wert im Betrachtungszeitraum erreicht (110,9 % des Ausgangswertes). Sowohl bei den Unfällen mit Schwerverletzten als auch bei den Unfällen mit Todesfolge zwischen 2009 und 2018 nehmen die Unfälle ohne einen Aufprall mit Abstand den größten prozentualen Raum ein (Schwerverletzte: 66,1 %; Todesfolge: 46,4 %).

Betrachtet man die Unfälle mit sonstigen Hindernissen, so ist festzustellen, dass sich die Werte von 2010 bis 2018 um höchstens 8,0 Prozent vom Ausgangswert von 2009 unterscheiden: Im Jahr 2018 wurden annähernd so viele Unfälle mit sonstigen Hindernissen verursacht wie 2009 (+1,2 %). Zwischen 2009 und 2018 nahmen Unfälle mit sonstigen Hindernissen einen Anteil von 8,8 Prozent aller Unfälle mit Schwerverletzten und 6,4 Prozent der Unfälle mit Todesfolge ein.

Sowohl bei Unfällen mit Widerlagern als auch mit Masten sind starke Schwankungen festzustellen, jedoch ist ihr prozentualer Anteil an Unfällen mit Schwerverletzten oder Todesfolge verschwindend gering (Mast: 1,4 bzw. 1,5 %; Widerlager: 0,1 bzw. 0,0 %). Insgesamt ist die Unfallrate mit Widerlagern seit 2009 stark gesunken. Auch die Rate der Unfälle mit Masten liegt 2018 unterhalb des Ausgangswertes von 2009 (s. Abb. 50 und Abb. 51).

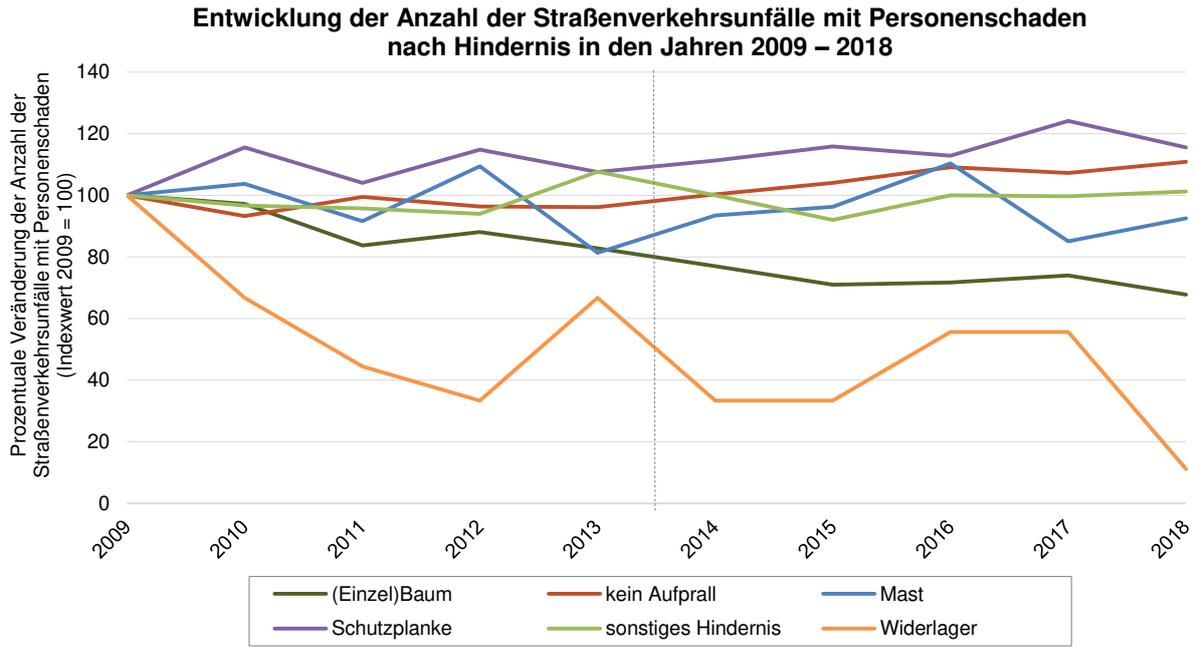


Abbildung 50: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Hindernis in den Jahren 2009 – 2018

### Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder Todesfolge nach Hindernis in den Jahren 2009 – 2018

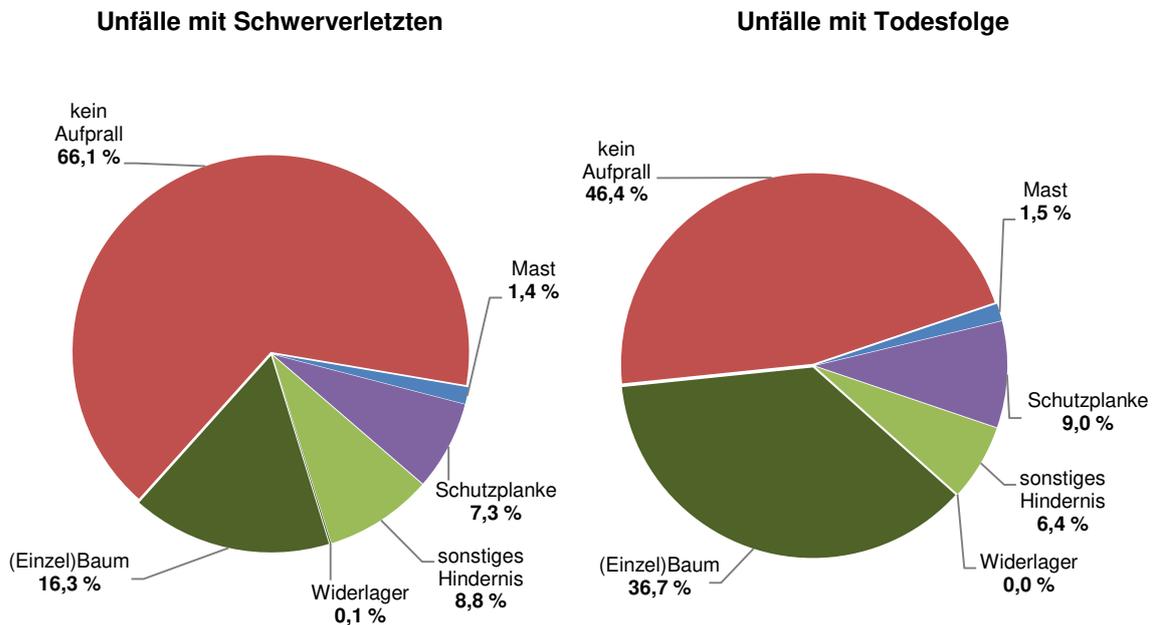


Abbildung 51: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder Todesfolge nach Hindernis in den Jahren 2009 – 2018

Im Folgenden wird die Unfallschwere von Baumunfällen in den Jahren 2009 bis 2018 detaillierter betrachtet. Im Gegensatz zur Verteilung über alle Unfälle endeten beinahe so viele Unfälle mit Schwerverletzten wie mit Leichtverletzten. Trotz Schwankungen in den Unfallzahlen lässt sich zwischen 2009 und 2018 eine Abnahme feststellen. Insgesamt nahmen die Baumunfälle um circa ein Drittel ab. Hierbei sank die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten um 33,6 Prozent, die der Unfälle mit Schwerverletzten um 29,9 Prozent und die der Unfälle mit Todesfolge um 37,0 Prozent (s. Abb. 52).

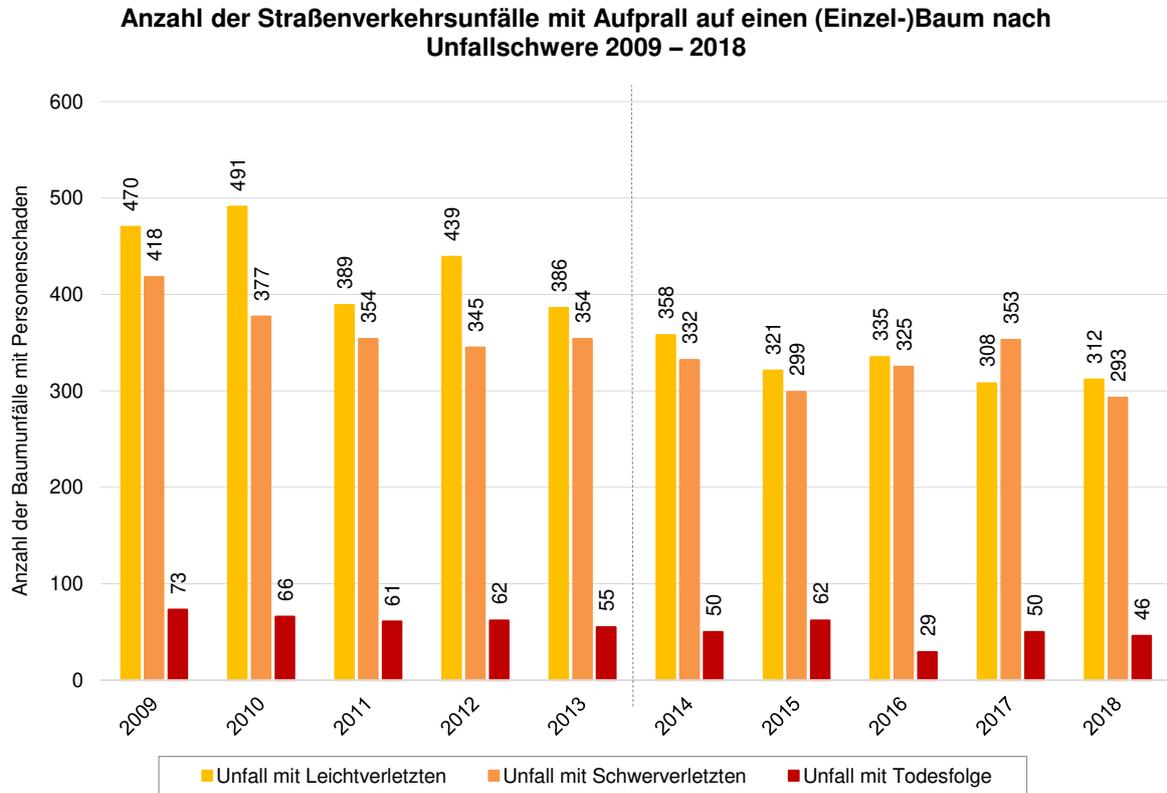


Abbildung 52: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Aufprall auf einen (Einzel-)Baum („Baumunfälle“) nach Unfallkategorie in den Jahren 2009 – 2018

### 3.7.4 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen

Im Folgenden wird die Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den fünf häufigsten Unfallursachen nach Verkehrsteilnehmenden im Vergleich der Zeiträume 2009 bis 2013 und 2014 bis 2018 dargestellt. Bei den häufigsten Unfallursachen handelt es sich um „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“, das „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“, einen „Ungenügenden Sicherheitsabstand“, eine „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ und „Fehler beim Abbiegen“.

Betrachtet man die Daten hinsichtlich der eben genannten Unfallursachen zusammenfassend, so ist zu sehen, dass bei fast allen Verkehrsteilnehmenden die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden vom Zeitraum 2009 bis 2013 zum Zeitraum 2014 bis 2018 gestiegen ist (Pkw: +2,5 %; Fahrrad: +46,3 %; Motorrad: +9,3 %). Die Zahl der Unfälle, die zu Fuß Gehenden zuzuordnen sind, verdoppelten sich auf sehr geringem Niveau. Lediglich bei den Lkw-Fahrenden ist eine leichte Verringerung der Unfallzahlen um 2,0 Prozent festzustellen.

Sieht man sich die Hauptunfallursachen für Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesondert an, so ist auffällig, dass die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle aufgrund „Anderer Fehler beim Fahrzeugführer“ für alle Verkehrsteilnehmenden stark gestiegen ist. Besonders ausgeprägt ist hierbei der Anstieg der Verkehrsunfälle bei den Fahrradfahrenden (+79,8 %). Bei zu Fuß Gehenden ist die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden durch „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ von 8 auf 22 gestiegen und hat sich damit nahezu verdreifacht. Auch für Pkw- und Motorradfahrende ist bei dieser Ursache ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen zu beobachten (Pkw: +30,1 %; Motorrad: +27,5 %).

Auch im Bereich „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ sind die Verkehrsunfallzahlen bei Pkw- und Fahrradfahrenden um rund ein Achtel gestiegen. Bei Lkw- und Motorradfahrenden ist, bei dieser Ursache, hingegen ein Abfallen der Unfallzahlen zu beobachten (Lkw: -11,6 %; Motorrad: -21,4%).

Die Anzahl der Unfälle durch einen ungenügenden Sicherheitsabstand ist sowohl bei Pkw-Fahrenden (+5,8 %) als auch Lkw-Fahrenden (+13,2 %) gestiegen. In Bezug auf Motorradfahrende ist die Anzahl unverändert und bei zu Fuß Gehenden stieg die Zahl lediglich von 1 auf 2 Unfälle pro Jahr. Eine Verbesserung der durch einen ungenügenden Sicherheitsabstand verursachten Unfälle ist bei den Fahrradfahrenden zu verzeichnen. Hier ist die Zahl der Unfälle um etwas mehr als ein Drittel gesunken (-35,2 %).

Zwischen den Zeiträumen von 2009 bis 2013 und 2014 bis 2018 reduzierten sich die Verkehrsunfälle, die durch eine „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ verursacht wurden, bei Pkw- und Lkw-Fahrenden um circa ein Viertel (Pkw: -25,9 %; Lkw: -22,5 %). Auch bei zu Fuß Gehenden ist die Anzahl von 3 auf 2 gesunken. Bei Fahrrad- und Motorradfahrenden ist eine Erhöhung der Straßenverkehrsunfallzahlen mit Personenschaden zu verzeichnen. Hierbei hat sich die Zahl der Fahrradunfälle von 31 auf 40 erhöht und die der Motorradunfälle von 169 auf 178.

Die Zahl der Unfälle, die durch Fehler beim Abbiegen entstehen, ist bei den Fahrradfahrenden leicht von 54 auf 56 gestiegen. Bei allen anderen Verkehrsteilnehmenden sind die Zahlen aus dem Zeitraum von 2014 bis 2018 niedriger als die aus dem Zeitraum von 2009 bis 2013 (Pkw: -10,4 %; Zu Fuß gehend: -100,0 %; Lkw: -22,2 %; Motorrad: -20,7 %), (s. Abb. 53 und 54).

**Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den fünf häufigsten Unfallursachen und Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 (1. Teil)**

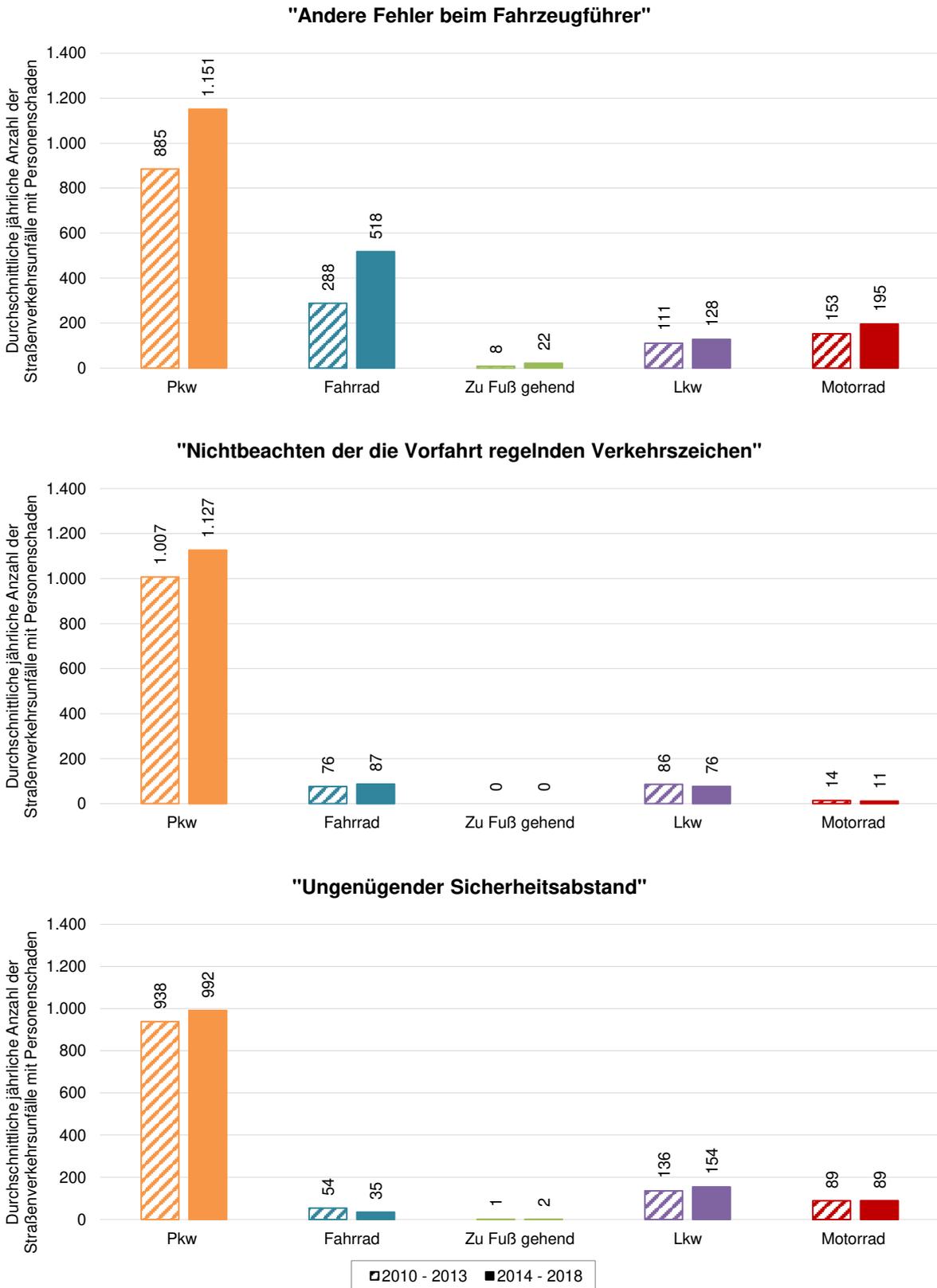


Abbildung 53: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den fünf häufigsten Unfallursachen und Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 (1. Teil)

**Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den fünf häufigsten Unfallursachen und Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 (2. Teil)**

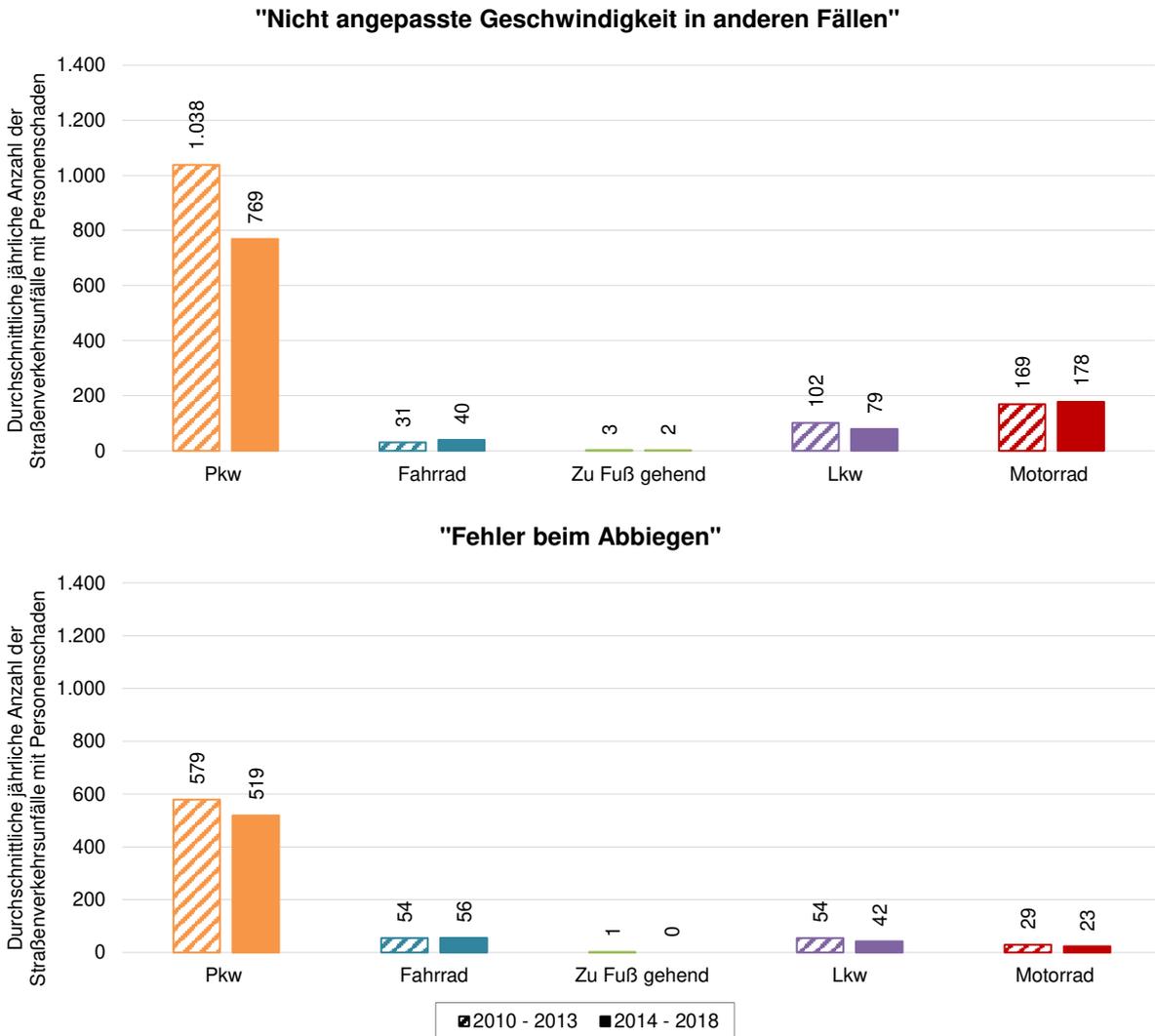


Abbildung 54: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach den fünf häufigsten Unfallursachen und Verkehrsbeteiligung im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 (2. Teil)

Betrachtet man die Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden mit der Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ nach Ortslage im Vergleich der Zeiträume 2009 bis 2013 und 2014 bis 2018, so wird deutlich, dass die Zahl der Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften um 20,5 Prozent gesunken ist. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist die Anzahl solcher Unfälle hingegen um 8,1 Prozent von 34 auf 37 gestiegen. Bei Unfällen, die durch eine nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen entstehen, zeigt sich innerhalb geschlossener Ortschaften ein ähnliches Bild. Hier ist die Unfallanzahl von 2009 bis 2013 zu 2014 bis 2018 um 21,8 Prozent gesunken. Auch außerhalb geschlossener Ortschaften sanken zwischen 2009 bis 2013 und 2014 bis 2018 die Zahlen der Unfälle, welche auf Grund einer nicht angepassten Geschwindigkeit entstanden, von 687 auf 520 (- 24,3 %), (s. Abb. 55).

**Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“ nach Ortslage im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018**

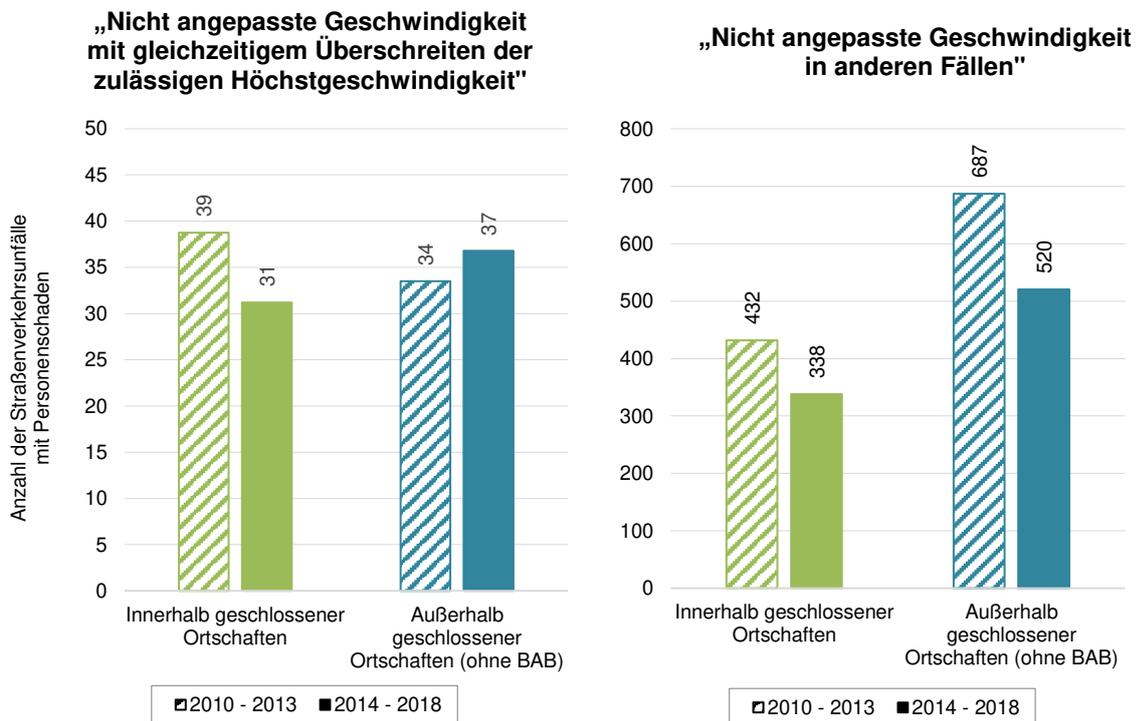


Abbildung 55: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“ nach Ortslage im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

### 3.7.5 Straßenverkehrsunfälle nach Herkunft des Unfallfahrzeugs auf Ebene der Nationalitäten und der Bundesländer

Im Folgenden wird die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle in Brandenburg nach internationaler Herkunft des hauptverursachenden Unfallfahrzeugs dargestellt. Hierbei ist festzustellen, dass die meisten hauptverursachenden Unfallfahrzeuge, wie zu erwarten, aus Deutschland stammten. Die Unfallzahlen der aus Deutschland stammenden hauptverursachenden Unfallfahrzeuge blieben zwischen 2010 und 2018 sehr konstant. Vergleicht man den Zeitraum von 2010 bis 2013 mit dem von 2014 bis 2018, so ist lediglich eine Verringerung der Unfallzahlen um 0,1 Prozent festzustellen. Ein gegensätzliches Bild zeigte sich bei aus Polen stammenden Unfallfahrzeugen. Hier ist die Anzahl der Unfälle kontinuierlich gestiegen. Während 2010 noch 105 der hauptverursachenden Unfallfahrzeuge aus Polen stammten, waren es 2018 bereits 255 Fahrzeuge. Dies stellt einen prozentualen Anstieg von 142,9 Prozent dar. An dritter und vierter Stelle folgten, mit einem großen Abstand zu Polen, die Niederlande und Tschechien. Zwischen 2010 und 2013 waren im Durchschnitt jährlich 8,5 Unfälle durch Fahrzeuge aus den Niederlanden hauptverursacht. Derselbe Durchschnitt zeigte sich für Fahrzeuge aus Tschechien. Im Zeitraum von 2014 bis 2018 stieg die durchschnittliche jährliche Unfallzahl der aus den Niederlanden stammenden Fahrzeuge auf 10,8. Bei aus Tschechien stammenden Fahrzeugen sank die durchschnittliche Zahl der Unfälle, bei denen diese Hauptunfallverursachende waren, leicht auf 8,4.

Bei einer näheren Betrachtung der Herkunft der unfallhauptverursachenden Fahrzeuge auf Ebene der Bundesländer ist zunächst festzuhalten, dass sich in dieser Auswertung lediglich darauf bezogen wird, in welchem Bundesland die Fahrzeuge zugelassen sind. Da seit Januar 2015 die bundesweite Mitnahme des Kennzeichens möglich ist, kann dies zu Abweichungen führen, jedoch ist in den Daten kein großer Einfluss erkennbar.

Für die meisten Unfälle in Brandenburg stammte das hauptverursachende Unfallfahrzeug aus Brandenburg selbst. Zwischen 2010 und 2013 entfielen 78,8 Prozent der Unfälle, bei denen die Fahrzeugherkunft erfasst werden konnte, auf ein brandenburgisches Fahrzeug. Im Zeitraum von 2014 bis 2018 sank dieser Anteil leicht auf 76,7 Prozent.

Weiterhin zeigt sich, dass – neben Fahrzeugen aus Brandenburg – insbesondere Fahrzeuge aus Bundesländern, welche das Land Brandenburg im Wesentlichen umgeben, die hauptverursachenden Unfallfahrzeuge waren. Zwischen 2010 und 2013 nahmen vor allem Berliner Fahrzeuge einen großen Anteil ein (10,6 % der Unfälle, bei denen die Fahrzeugherkunft erfasst wurde). Im Zeitraum von 2014 bis 2018 stieg dieser Anteil auf 11,8 Prozent an. Fahrzeuge, die in Sachsen zugelassen waren, nahmen in der Periode von 2010 bis 2013 einen Anteil von 2,2 Prozent ein, dicht gefolgt von Fahrzeugen aus Sachsen-Anhalt (1,7 %) und Mecklenburg-Vorpommern (1,3 %). Die prozentualen Anteile von Fahrzeugen, welche in diesen Bundesländern zugelassen wurden blieben auch im Abschnitt von 2014 bis 2018 konstant (Sachsen: 2,3 %; Sachsen-Anhalt: 1,7 %; Mecklenburg-Vorpommern: 1,4 %). Die Fahrzeuge der übrigen Bundesländer hatten nur einen geringen Anteil an den Unfallzahlen. 2010 bis 2013 wurden insgesamt 5,4 Prozent der Unfälle, bei denen die Fahrzeugherkunft verzeichnet wurde, von Fahrzeugen aus den verbleibenden Bundesländern hauptverursacht. Zwischen 2014 und 2018 stieg dieser Anteil auf 6,1 Prozent an.

## 3.8 Unfallanalyse zur Verkehrssicherheit auf Landstraßen

### 3.8.1 Übersicht der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen

In den Jahren 2010 bis 2018 fand durchschnittlich jeder vierte Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden auf Landstraßen statt. Dabei wurden 38,0 Prozent der schwerverletzten und sogar 57,0 Prozent der getöteten Verkehrsteilnehmenden in Brandenburg auf Landstraßen registriert. Eine genaue Betrachtung dieser Straßenverkehrsunfallbelastung ist somit von besonderer Bedeutung für die Verkehrssicherheitsarbeit. Im folgenden Kapitel sollen daher Unfälle auf Landstraßen genauer analysiert werden, um Schwerpunkte im Unfallgeschehen aufzuzeigen und gezielt Handlungsmöglichkeiten ableiten zu können.

Für die Landstraßen Brandenburgs ist der Unfalltyp „Fahrunfall“ trotz seiner positiven Entwicklung in den letzten fünf Jahren immer noch der Unfalltyp, der die meisten Schwerverletzten und Getöteten fordert. Aber auch der „Unfall im Längsverkehr“ ist als deutlicher Schwerpunkt des Unfallgeschehens auf Landstraßen zu kennzeichnen (s. Kap. 3.8.2). Als häufigste Unfallursachen sind in den letzten fünf Jahren die „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ zu nennen. Im weiteren Verlauf der Unfälle spielt vor allem das „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts oder links“ eine große Rolle. Fast vier von zehn Unfällen auf Landstraßen werden dieser Unfallart zugeordnet. Hervorzuheben ist, dass das „Abkommen von der Fahrbahn“ in den letzten fünf Jahren im Vergleich zu den Vorjahren fast kontinuierlich abnimmt. Für die Entwicklung auf Brandenburgs Landstraßen ist aber auch die Unfallart „Zusammenstoß mit einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen“ von Bedeutung, da hier die Anzahl der Unfälle in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Im Sinne der Unfallschwere ist die Unfallart „Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Fahrzeug“ relevant, welcher vergleichsweise wenige Unfälle, jedoch mit einer hohen Anzahl an Schwerverletzten und Getöteten zugeschrieben wird (s. Kap. 3.8.3).

Eine große Problematik auf Landstraßen im Land Brandenburg bilden nach wie vor die Baumunfälle. Obwohl die Anzahl der Baumunfälle im betrachteten Zehnjahreszeitraum kontinuierlich abnimmt, endete in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt immer noch fast jeder vierte Unfall mit Personenschaden auf Brandenburgs Landstraßen mit einem Aufprall auf einen Baum. So starb in den letzten fünf Jahren durchschnittlich jeder zweite auf Landstraßen Getötete durch einen Baumunfall. Neben Baumunfällen bilden auch die Unfälle bei Dunkelheit und Unfälle in Kurven weitere Schwerpunkte des Unfallgeschehens, da diese Unfälle zumeist mit schweren Folgen, d. h. einer hohen Anzahl an schwer verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmenden einher geht (s. Kap. 3.8.4).

Die Anzahl der auf Landstraßen verunglückten Personen ist im Jahr 2018 (3.121 Verunglückte) im Vergleich zum Jahr 2012 (2.903 Verunglückte) um 7,5 Prozent gestiegen. Je nach Unfallschwere unterliegt diese Anzahl im Beobachtungszeitraum leichten Fluktuationen (s. Abb. 56). Die stärksten Schwankungen finden sich jedoch bei den auf Landstraßen Getöteten.

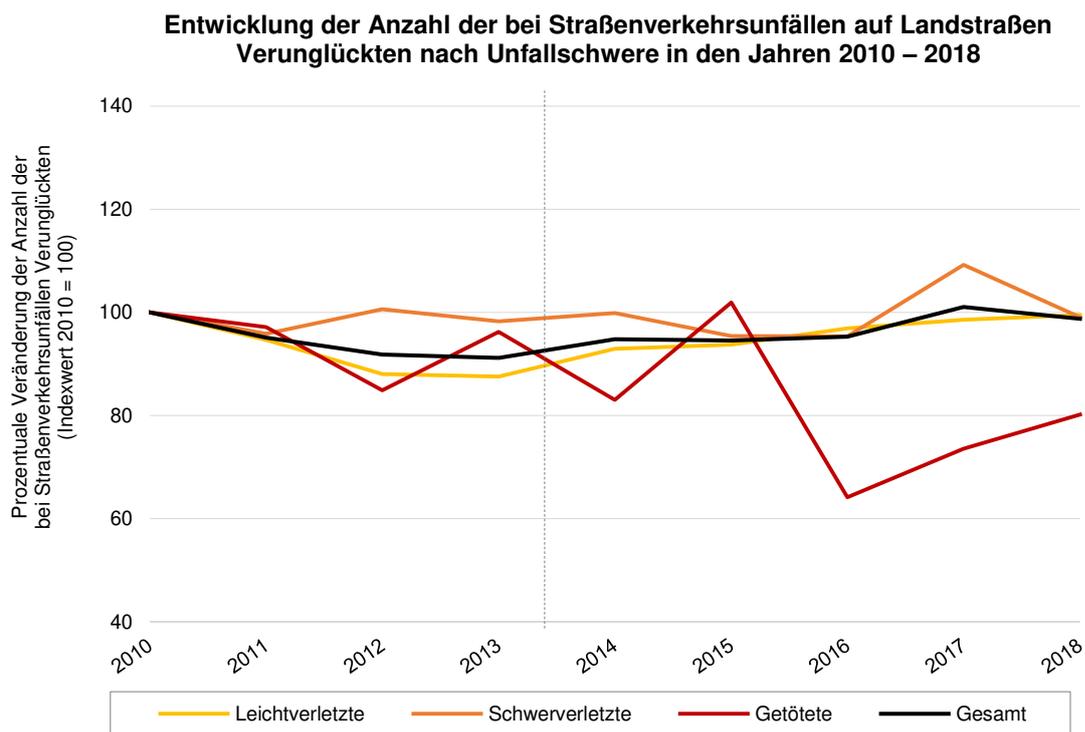


Abbildung 56: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018

Insgesamt betrachtet hat sich der durchschnittliche Anteil der auf Landstraßen Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten im Zeitraum von 2014 bis 2018 (Nachherzeitraum) – im Vergleich zum Vorherzeitraum – kaum verändert (s. Abb. 57).

### Durchschnittlicher jährlicher Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere

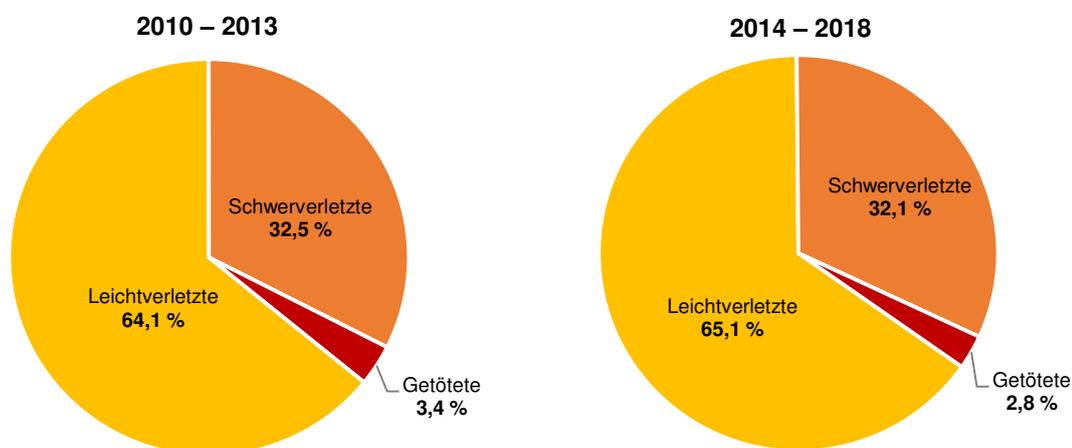


Abbildung 57: Durchschnittlicher jährlicher Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018

Betrachtet man die Entwicklung der Verunglücktenzahlen nach Unfallschwere, so ist festzustellen, dass die Anzahl der Leichtverletzten von 2010 auf 2013 rückläufig war. Mit dem Jahr 2014 stieg die Anzahl der Leichtverletzten wieder an, um im Jahr 2018 ein ähnliches Niveau wie bereits 2010 zu erreichen. Im Vergleich dazu schwankte die Anzahl der auf Landstraßen Schwerverletzten kaum – im Schnitt wurden jedes Jahr 977 Personen schwer verletzt. Einzig im Jahr 2017 verunglückten deutlich mehr Personen schwer (1.075) als in den anderen Jahren des Beobachtungszeitraums. Die Anzahl der Getöteten wiederum unterlag Schwankungen: Im Jahr 2015 wurden auf Landstraßen beispielsweise 108 Verkehrsteilnehmende getötet; im Jahr 2016 waren es 68. Tendenziell ist jedoch eine Abnahme der Anzahl der Getöteten zu verzeichnen (s. Abb. 58).

**Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018**

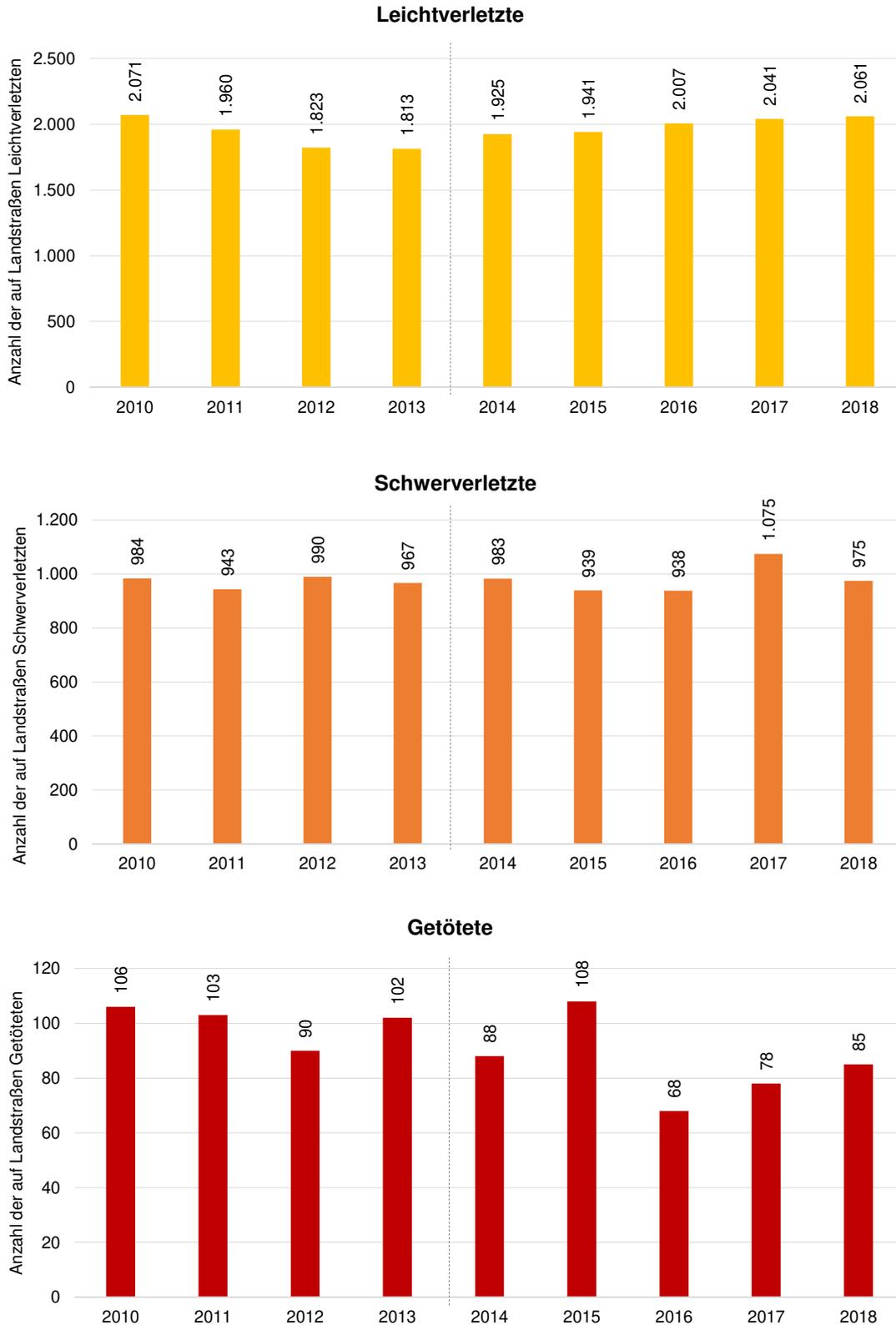


Abbildung 58: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten in den Jahren 2010 – 2018

Die Landstraßen lassen sich in vier Straßenklassen unterteilen: Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen; sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Bewirtschaftungsverantwortung und meist auch ihres Ausbaus. Die Bundesstraßen fallen in den Verantwortungsbereich des Bundes – sie werden durch diesen gebaut und unterhalten (Deutscher Bundestag, 2018). Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen liegen in der Baulastverantwortung der Bundesländer und Kommunen (vgl. Glossar). Bundes- und Landesstraßen sind in der Regel besser ausgebaut als Kreis- und Gemeindestraßen und weisen insgesamt ein höheres Verkehrsaufkommen auf.

Das Brandenburger Straßennetz besteht unter anderem aus 2.740 Kilometern Bundesstraßen, 5.690 Kilometern Landesstraßen und 2.955 Kilometern Kreisstraßen (Stand: 01.01.2017; Land Brandenburg, 2019). Die Kilometeranzahl der Bundesstraßen (-2,7 %), Landesstraßen (-2,1 %) und der Kreisstraßen (-1,8 %) hat sich von 2009 auf 2017 reduziert; bei Bundesautobahnen ist sie um 1,3 Prozent gestiegen (Land Brandenburg, 2017). Die Verkehrsdichte auf Bundes- und Landesstraßen hat sich von 2014 auf 2017 um 8,7 bzw. 4,8 Prozent erhöht<sup>1</sup>. Im Folgenden wird die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen differenziert nach den einzelnen Straßenklassen dargestellt.

In den Jahren 2009 bis 2018 fanden durchschnittlich 43,2 Prozent aller Landstraßenunfälle auf Landesstraßen und weitere 38,9 Prozent auf Bundesstraßen statt. Auf Gemeindestraßen und Kreisstraßen wurde ein deutlich geringerer Anteil an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden verzeichnet (8,7 % bzw. 9,2 %). Die Verunglücktenzahlen je Straßenklasse weisen erwartungsgemäß ein vergleichbares Bild auf: Im Beobachtungszeitraum verunglückten die meisten Verkehrsteilnehmenden auf Landesstraßen (42,4 %) und Bundesstraßen (41,6 %); deutlich weniger Verkehrsteilnehmende verunglückten auf Gemeindestraßen (7,7 %) und Kreisstraßen (8,2 %).

Im Vergleich der bei Unfällen auf Landstraßen verunglückten Verkehrsteilnehmenden nach Unfallschwere und Straßenklassen kann bezogen auf die beiden Beobachtungszeiträume folgendes Auswertungsergebnis festgestellt werden: Die durchschnittliche jährliche Anzahl der Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten auf den verschiedenen Straßenklassen hat sich kaum verändert (s. Abb. 59). Auch die vertiefende Betrachtung der Anzahl der jährlich schwer verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmenden auf Bundes- und Landesstraßen offenbart, dass die Verunglücktenzahlen über den Beobachtungszeitraum schwanken, aber keine klaren Ab- oder Zunahmen von den Jahren 2010 auf 2018 konstatiert werden können (s. Abb. 60).

---

<sup>1</sup> Diese Zahlen wurden durch das MIL zur Verfügung gestellt.

**Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere und Straßenklassen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018**

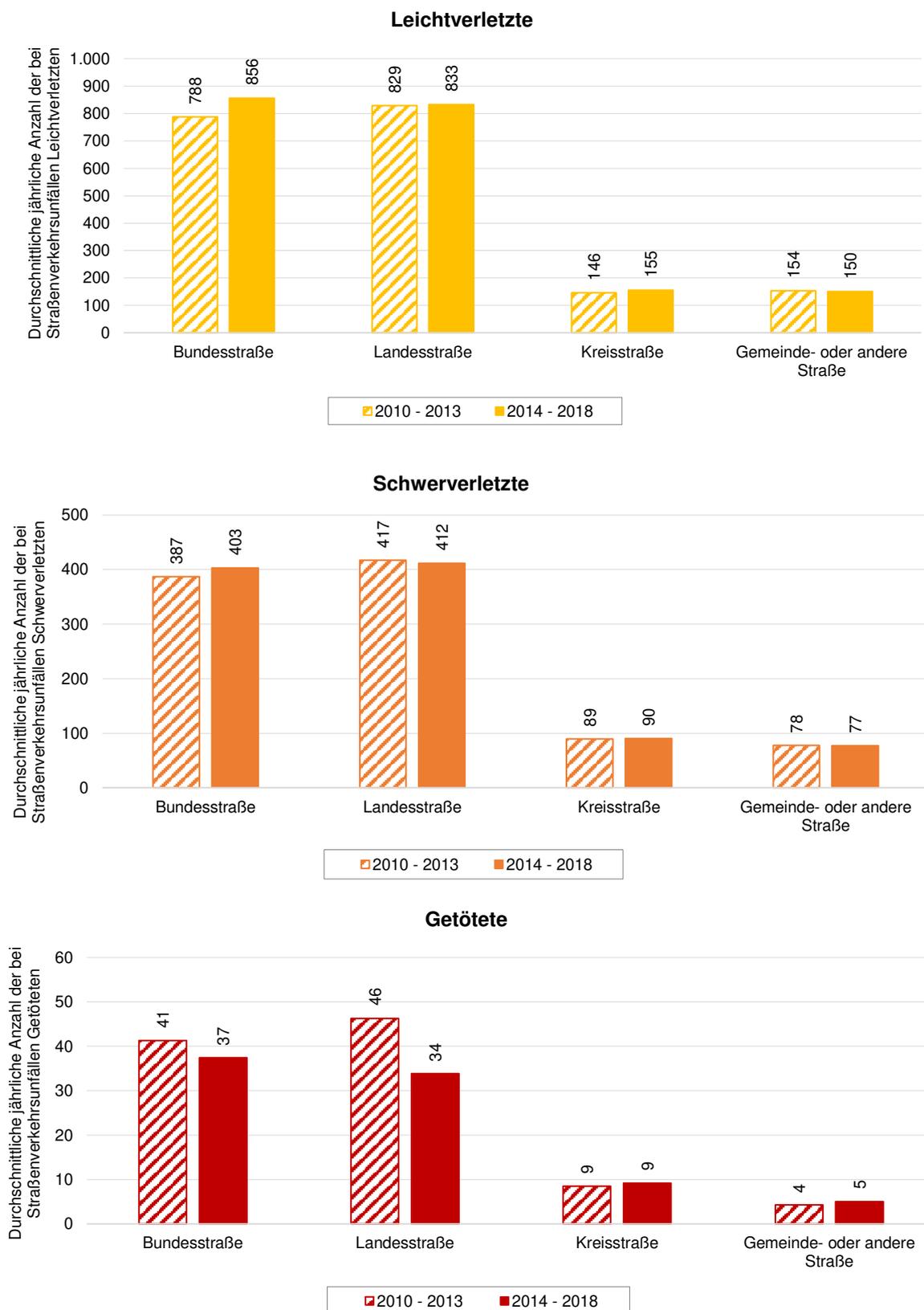


Abbildung 59: Durchschnittliche jährliche Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere und Straßenklasse im Vergleich der Zeiträume 2010 – 2013 und 2014 – 2018

**Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen (ohne BAB) Schwerverletzten und Getöteten auf Bundesstraßen und Landesstraßen in den Jahren 2010 – 2018**

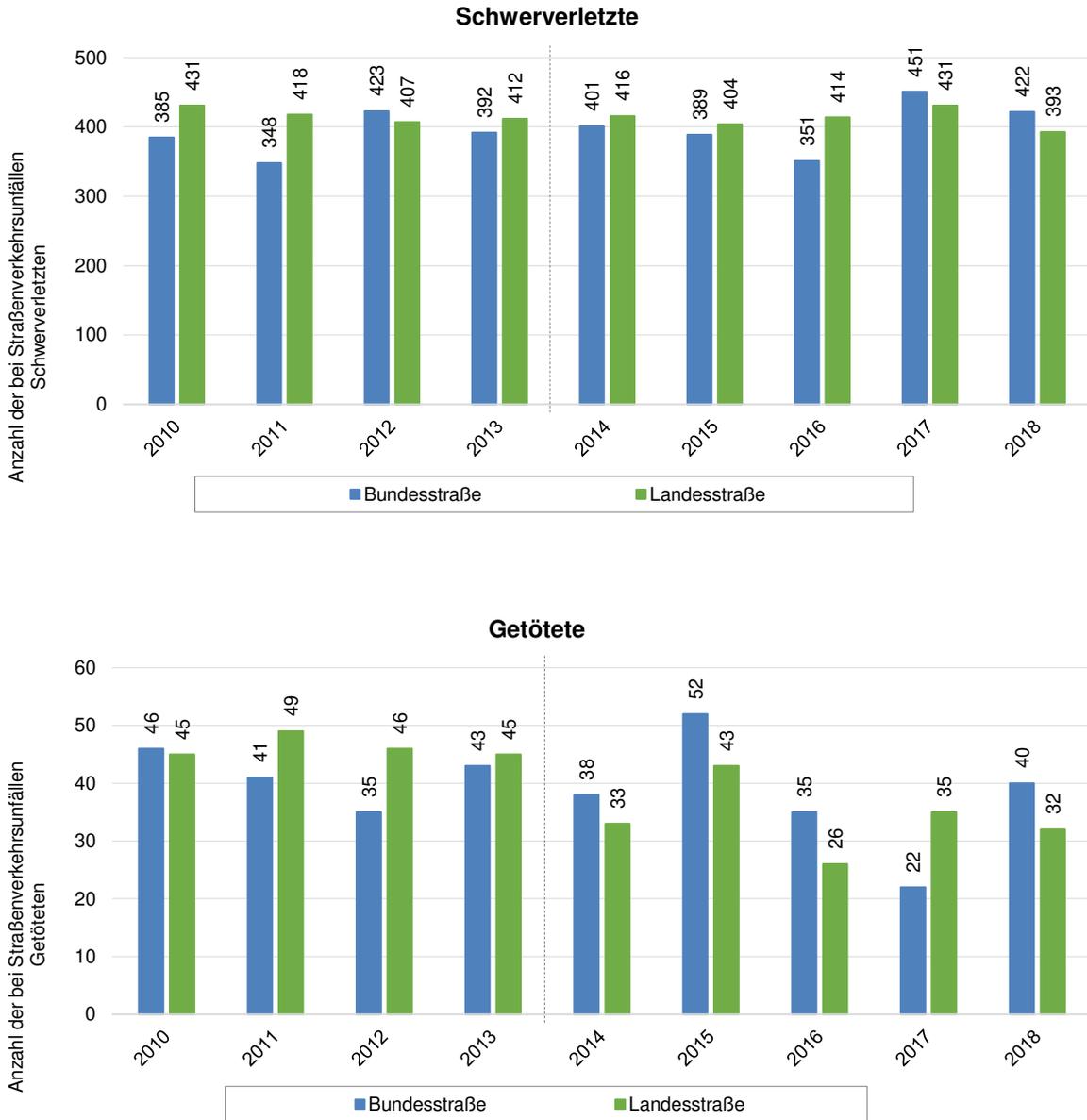


Abbildung 60: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen (ohne BAB) Schwerverletzten und Getöteten auf Bundesstraßen und Landesstraßen in den Jahren 2010 – 2018

### 3.8.2 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen nach Unfalltyp

Der Parameter Unfalltyp gibt grundlegend an, durch welchen Konflikt ein Straßenverkehrsunfall zustande gekommen ist (s. Tabelle 3 in Kap. 3.7.1). Auf Landstraßen dominierten in den letzten zehn Jahren die Unfalltypen „Fahrerunfall“ (38,5 %) und „Unfall im Längsverkehr“ (25,9 %), (s. Abb. 61).

#### Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Unfalltyp im Zeitraum 2009 – 2018

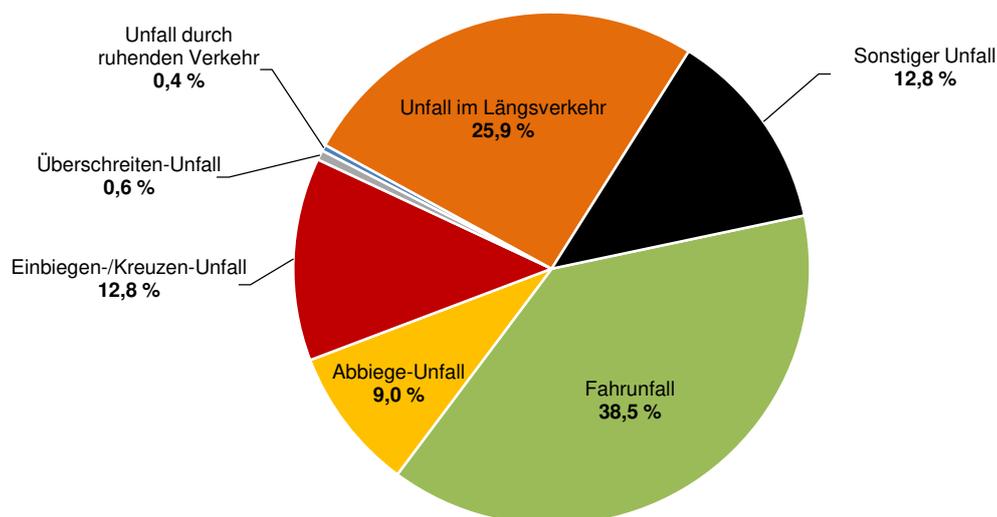


Abbildung 61: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Unfalltyp in den Jahren 2009 – 2018

Im Vergleich des Vorherzeitraums (2009 – 2013) mit dem Nachherzeitraum (2014 – 2018) zeigt sich vor allem eine Zunahme der durchschnittlichen Anzahl der Unfälle mit Personenschaden bei den Unfalltypen „Abbiege-Unfall“ (+24,9 %), „Unfall im Längsverkehr“ (+10,0 %) und „Sonstiger Unfall“ (+26,9 %), (s. Abb. 62). Eine starke Abnahme der Zahlen ist bei den Unfalltypen „Fahrerunfall“ zu verzeichnen (-22,4 %). Die aufgezeigten Veränderungen vollzogen sich über die einzelnen Jahre betrachtet nahezu kontinuierlich. Die durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle der Unfalltypen „Überschreiten-Unfall“ und „Unfall durch ruhenden Verkehr“ – welche auf Landstraßen ohnehin selten vorkommen – sowie des Unfalltyps „Einbiegen-/Kreuzen-Unfall“ veränderte sich nicht bedeutsam (s. Abb. 63).

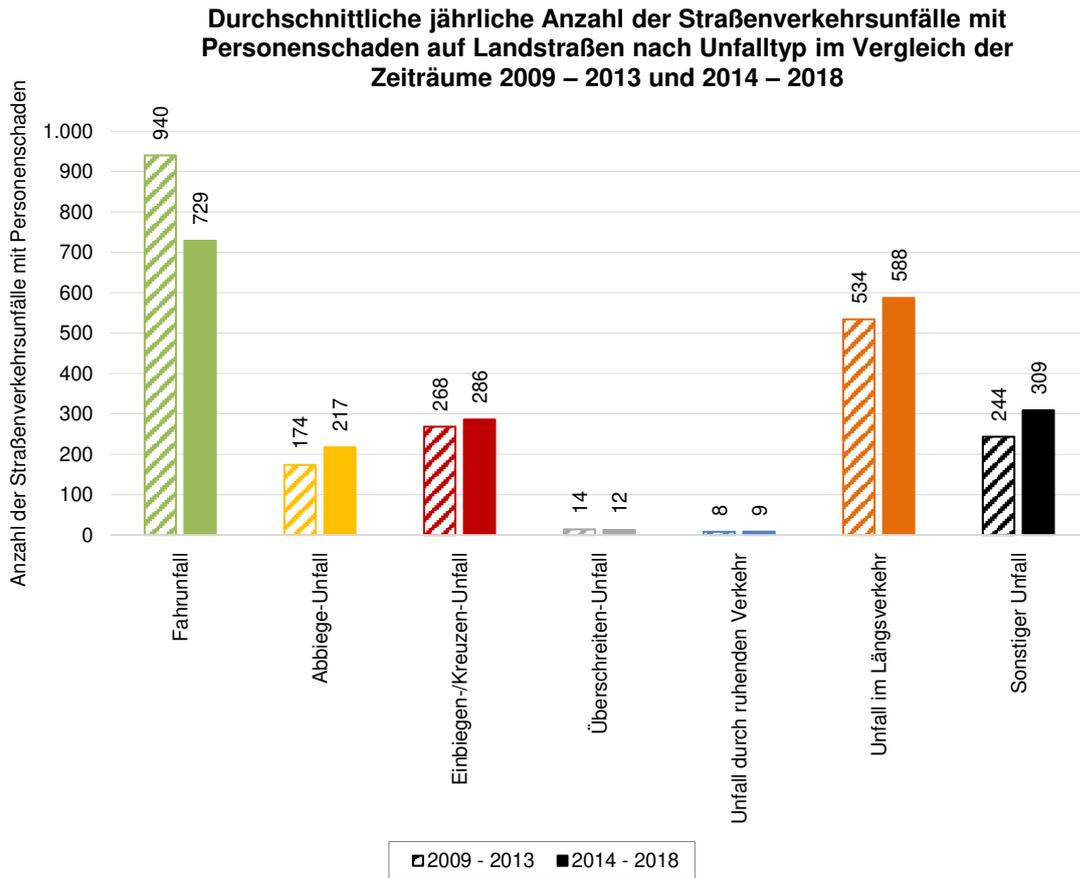


Abbildung 62: Durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Unfalltyp im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

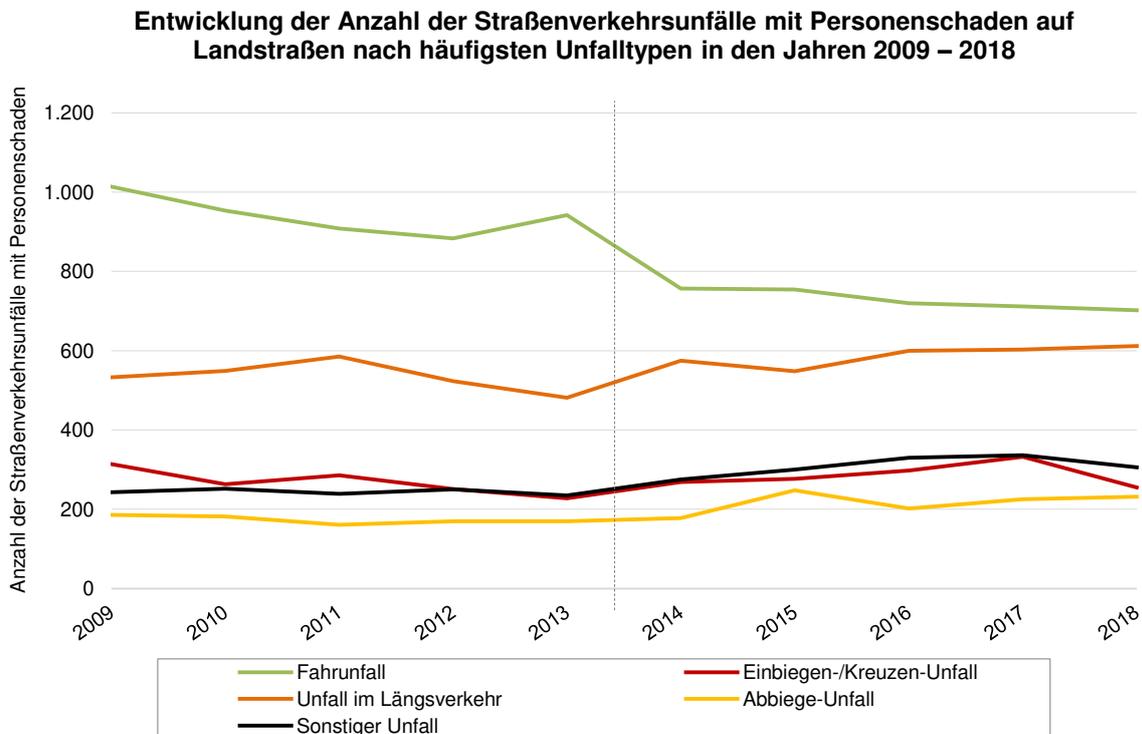


Abbildung 63: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach den fünf häufigsten Unfalltypen in den Jahren 2009 – 2018

### 3.8.3 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen nach Unfallart

Die Unfallart beschreibt den Ablauf des Unfalls nach seiner Entstehung. Zusammenfassend können hierbei drei übergeordnete Kategorien unterschieden werden: (1) Zusammenstoß mit einem bestimmten Kollisionspartner (Unfallarten 1 bis 7), (2) Abkommen von der Fahrbahn (Unfallarten 8 und 9) und (3) andere Unfallarten (Unfallart 0).<sup>1</sup> Im Nachherzeitraum (2014 bis 2018) wurden – wie auch im Vorherzeitraum – am häufigsten Unfälle kategorisiert, bei denen es zu Zusammenstößen kam (56,2 %), (s. Abb. 64).

**Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Unfallarten in den Jahren 2014 – 2018**

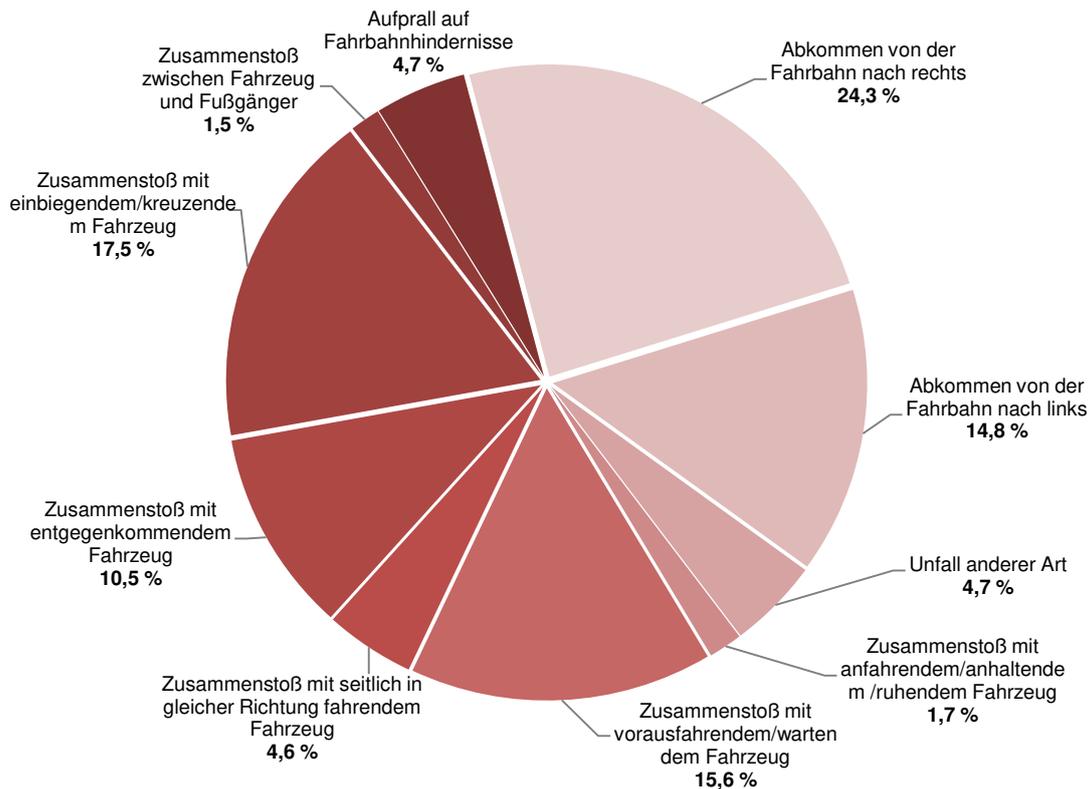


Abbildung 64: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Unfallart in den Jahren 2014 – 2018

Im Vergleich zum Vorherzeitraum nahmen vor allem die Unfälle mit den Unfallarten „Zusammenstoß mit vorausfahrendem/wartendem Fahrzeug“ (+34,5 %) und „Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“ (+16,7 %) zu. Auch die Unfallzahlen mit der weniger prävalenten Unfallart „Aufprall auf Fahrbahnhindernisse“ (+39,9 %) stiegen deutlich an. Eine Abnahme der Unfallzahlen zeigt sich hingegen bei den Unfallarten „Zusammenstoß mit entgegengerichteten Fahrzeugen“ (-7,0 %) und „Zusammenstoß mit anfahren dem/anhaltendem/ruhendem Fahrzeug“ (-26,4 %). Ein gutes Drittel der Unfälle im Nachherzeitraum ist der Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ (24,3 %) oder „nach links“ (14,8 %) zuzuordnen. Dies entspricht einer Abnahme von 16,8 Prozent im Vergleich zum Vorherzeitraum.

Das „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ ist im Jahr 2018 die häufigste Unfallart auf Landstraßen; die Unfallzahlen sanken in den letzten 10 Jahren kontinuierlich. Auch die Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach links“ zeigt trotz einiger Schwankungen insgesamt eine positive Entwicklung hinsichtlich der absoluten Anzahl der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen. Die Unfallzahlen der Unfallarten „Zusammenstoß mit vorausfahrendem/wartendem Fahrzeug“ und „Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“ entwickelten sich im 10-Jahresverlauf hingegen negativ. Während 2012 nur 256 Unfälle registriert wurden, bei denen ein „Zusammenstoß mit einem vorausfahrendem/wartendem Fahrzeug“ erfolgte, waren es im Jahr

<sup>1</sup> Die Einteilung der Unfallarten mit kurzen Beschreibungen kann im Anhang eingesehen werden.

2018 380 Unfälle. Dies entspricht einer Zunahme von 48,4 Prozent. Die Anzahl der Unfälle der Unfallart „Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“ auf Landstraßen stieg von 2012 (308 Unfälle) bis 2017 (426 Unfälle) deutlich an (+38,3 %), um im Jahr 2018 wieder abzusinken (356 Unfälle).

Neben der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden spielt auch die Unfallschwere bei der Einschätzung der Unfallarten eine große Rolle. In den Jahren 2014 bis 2018 verstarben 29,7 Prozent bei Unfällen der Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ und 22,5 Prozent bei Unfällen der Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach links“; weitere 24,6 Prozent wurden bei einem „Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Fahrzeug“ getötet. Insgesamt betrachtet ist – trotz jährlicher Schwankungen – eine Abnahme der Getötetenzahlen auf Landstraßen bei diesen Unfallarten zu verzeichnen.

Auch bei der Untersuchung der Unfälle mit Schwerverletzten auf Landstraßen im Zeitraum zwischen 2014 und 2018 gehören das „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ (26,2 %), der „Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Fahrzeug“ (17,8 %) und das „Abkommen von der Fahrbahn nach links“ (16,8 %) zu den häufigsten Unfallarten. Darüber hinaus sind 18,0 Prozent der Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen mit Schwerverletzten der Unfallart „Zusammenstoß mit einem einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“ zuzuordnen. Die Anzahl der Schwerverletzten bei Straßenverkehrsunfällen der Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ – welche zugleich über alle Jahre des Beobachtungszeitraums die häufigste Unfallart darstellt – hat von 2012 auf 2018 insgesamt am deutlichsten abgenommen (-28,3 %). Bei den Unfallarten „Zusammenstoß mit entgegenkommenden Fahrzeug“, „Abkommen von der Fahrbahn nach links“ und „Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“ verlief die Entwicklung hingegen eher schwankend. Bei allen vier Unfallarten war insbesondere im Jahr 2017 eine deutliche Zunahme der Unfälle mit Schwerverletzten zu verzeichnen.

#### **3.8.4 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf Landstraßen nach Hindernissen, Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Charakteristika der Unfallstelle**

Ein bekanntes Problem der Verkehrssicherheit auf Landstraßen sind die Baumunfälle. In den Jahren 2014 bis 2018 waren knapp ein Viertel der Unfälle auf Landstraßen mit einem Aufprall auf einen oder mehrere Bäume verbunden (s. Abb. 65). Jeder zweite auf einer Landstraße Getötete starb aufgrund eines Aufpralls auf einen Baum (50,8 %) und knapp jeder dritte Schwerverletzte verunglückte bei einem Baumunfall (30,8 %). Die Anzahl der auf Landstraßen bei Baumunfällen Verunglückten schwankt jährlich, zeigt aber tendenziell eine positive Entwicklung im Sinne einer Abnahme der Unfallzahlen (s. Abb. 66).

**Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Hindernis in den Jahren 2014 – 2018**

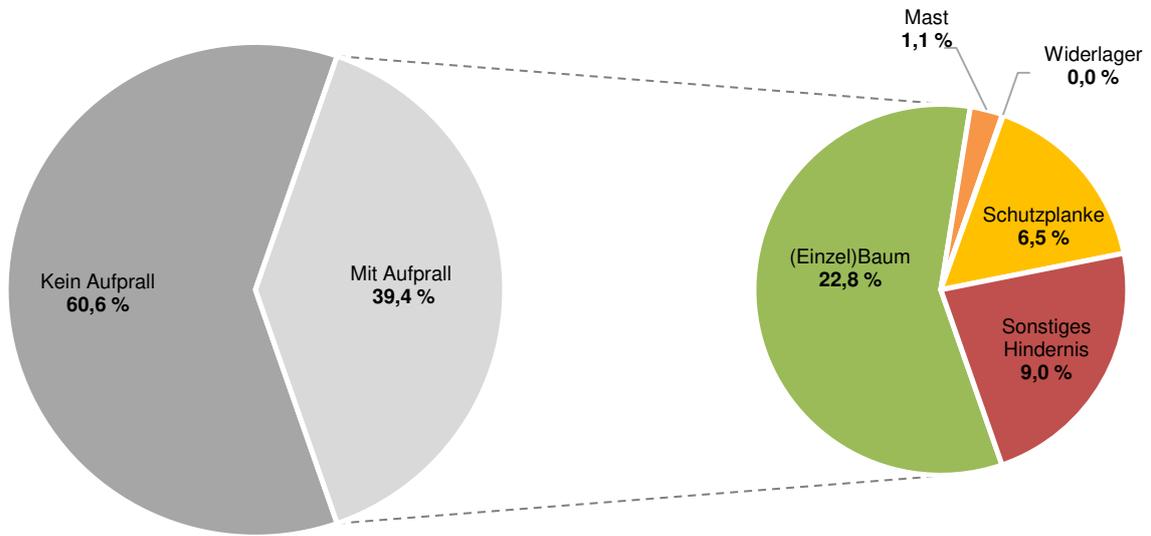


Abbildung 65: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Hindernis in den Jahren 2014 – 2018

**Anzahl der bei Baumfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018**

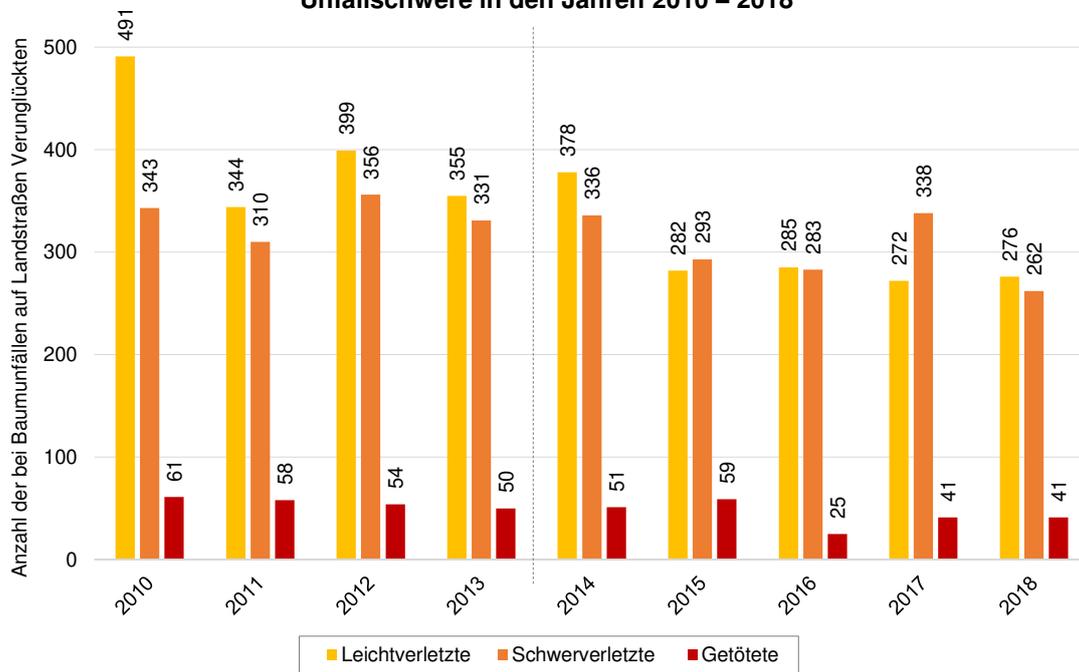


Abbildung 66: Anzahl der bei Baumfällen auf Landstraßen Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018

Auch die unterschiedlichen Witterungsbedingungen und Tageszeiten haben einen Einfluss auf die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle. Im folgenden Abschnitt werden daher die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Straßenzustand (trocken, nass bzw. feucht oder winterglatt) und den Lichtverhältnissen (Tageslicht, Dämmerung oder Dunkelheit) zum Unfallzeitpunkt betrachtet.

Knapp jeder vierte Unfall auf Brandenburgs Landstraßen wurde auf einer nassen oder feuchten Fahrbahn verursacht. Die Anzahl der Unfälle auf nasser bzw. feuchter Straße stieg im Jahr 2017 auf 862 und sank im Jahr 2018 auf 583 Unfälle; die durchschnittliche jährliche Anzahl lag im Beobachtungszeitraum (2010 – 2018) bei 693 Unfällen. 8,8 Prozent der Unfälle wurden auf winterglatten Straßen verursacht. Im Vergleich des Vorherzeitraums mit dem Nachherzeitraum sank die Anzahl der Unfälle auf winterglatten Straßen um 55,0 Prozent.

Mehr als neun von zehn Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden auf Landstraßen fanden zwischen 2010 und 2018 bei Tageslicht statt. Nur durchschnittlich 7,3 Prozent der Landstraßenunfälle wurden bei Dämmerung und 0,7 Prozent bei Dunkelheit registriert. Auffällig ist jedoch, dass jeder vierte Getötete auf Brandenburgs Landstraßen bei Dunkelheit verunglückte. Der Vergleich der Verunglücktenzahlen bei Dunkelheit in den Zeiträumen 2010 bis 2013 und 2014 bis 2018 zeigt zudem, dass im Nachherzeitraum weniger Personen getötet (- 9,1 %) und schwer verletzt (- 3,6 %) wurden als im Vorherzeitraum. Die Anzahl der bei Dunkelheit leicht verletzten Verkehrsteilnehmenden stieg hingegen etwas an (+ 2,5 %), (s. Abb. 67).

**Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen in Dunkelheit Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018**

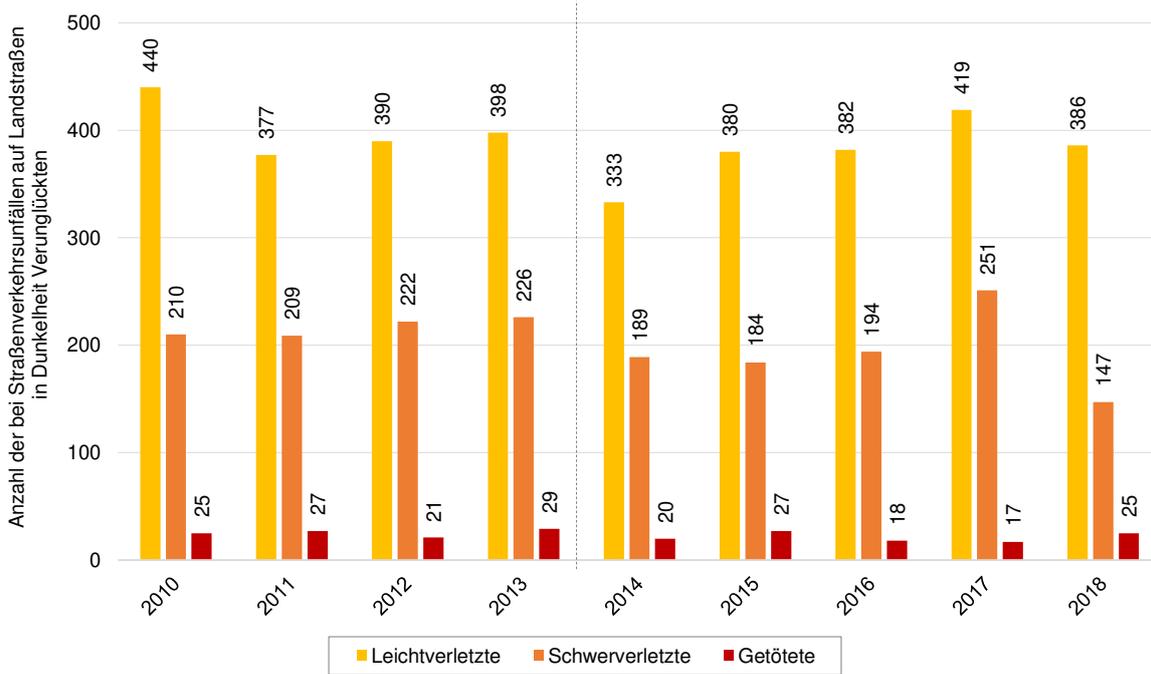


Abbildung 67: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Landstraßen in Dunkelheit Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018

Ein letzter wichtiger Parameter zur Einschätzung des Unfallgeschehens auf Landstraßen ist die Charakteristik der Unfallstelle, anhand derer angegeben wird, ob sich der Unfall beispielsweise in einer Kurve, in einer Steigung oder einem Gefälle ereignet hat. Obwohl die Straßenverkehrsunfälle in den letzten zehn Jahren immer detaillierter dokumentiert wurden, wird zur Charakteristik der Unfallstelle in den letzten fünf Jahren durchschnittlich bei jedem zweiten Unfall keine Angabe gemacht. Da nicht sicher ist, welche Charakteristiken die Unfallstellen aufwiesen, zu denen keine Angaben vorliegen, sollten die nachfolgenden Aussagen allerdings nur mit Vorsicht interpretiert werden.

Im Zeitraum von 2014 bis 2018 wurde etwa jeder fünfte Unfall auf einer Landstraße in einer Kurve und jeder

sechste Unfall in einer Einmündung registriert. Etwa jede zehnte Unfallstelle wies die Charakteristik „Kreuzung“ auf. Die Unfallschwere ist an diesen Unfallstellen hervorzuheben: 27,4 Prozent der auf Landstraßen getöteten und 22,4 Prozent der schwer verletzten Verkehrsteilnehmenden waren im Nachherzeitraum mit Unfällen in Kurven verbunden (s. Abb. 68).

**Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Charakteristik der Unfallstelle in den Jahren 2014 – 2018**

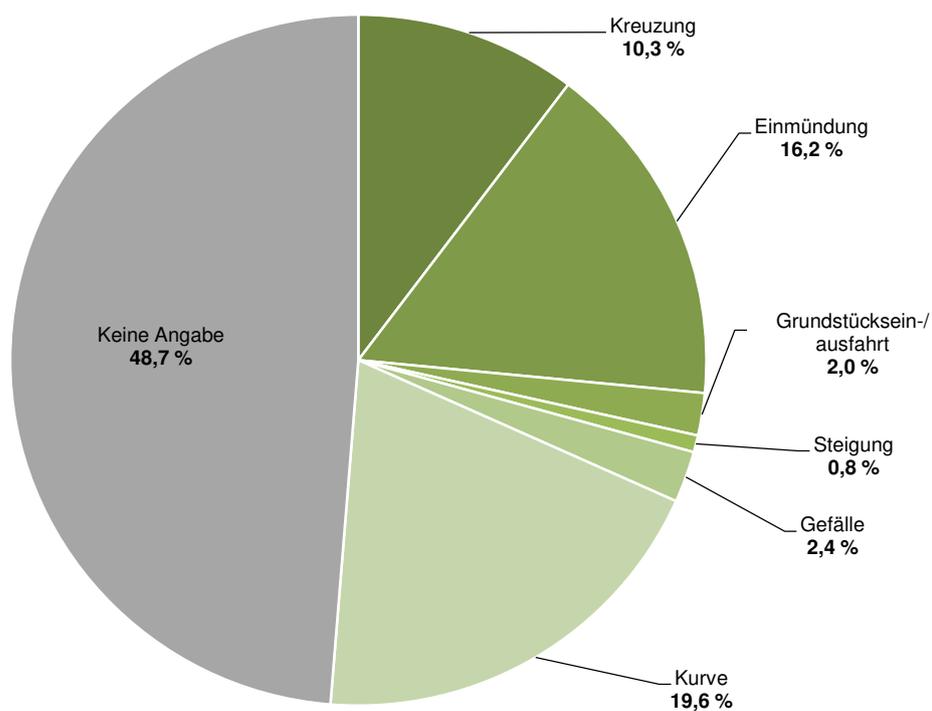


Abbildung 68: Durchschnittlicher Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Landstraßen nach Charakteristik der Unfallstelle in den Jahren 2014 – 2018

## 4 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in den Landkreisen und kreisfreien Städten Brandenburgs 2009 – 2018

### 4.1 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle nach Ortslage und Unfallschwere 2009 – 2018

Wie bereits für das gesamte Bundesland Brandenburg vorgenommen, werden in diesem Kapitel ausgewählte Straßenverkehrsunfallzahlen vorgestellt. Eine Übersicht der Landkreise und kreisfreien Städte sowie deren Einwohnerzahl und Autobahnanteil stellt die Abbildung 69 dar.

Die Unfallentwicklung – nach Ortslage und Unfallschwere – für die einzelnen Landkreise und kreisfreien Städte wird in den Abbildungen 70 und 71 vorgestellt. In diesen wird anhand der Farbe des Landkreises bzw. der kreisfreien Stadt die durchschnittliche jährliche Anzahl der Straßenverkehrsunfälle bzw. der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten im Zeitraum 2014 bis 2018 dargestellt. In den Klammern sind Einzelauswertungen zur Ortslage bzw. zur Unfallschwere der jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte angeführt.

In Abbildung 70 ist eine besonders hohe Unfallbelastung der an Berlin angrenzenden Landkreise erkennbar. Die meisten Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich im Zeitraum von 2014 bis 2018 in Potsdam. Im Vergleich zum Vorherzeitraum stiegen diese um 12,2 Prozent. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark wurden die meisten Personen bei Unfällen auf Autobahnen verletzt. Auch in den anderen um Berlin liegenden Landkreisen sind die Unfallzahlen gestiegen. In den weiter von Berlin entfernten Landkreisen ist die Unfallbelastung deutlich geringer. Allerdings zeigen sich hier in der Entwicklung der Unfallzahlen unterschiedliche Trends: Die nördlich gelegenen Landkreise Prignitz, Ostprignitz-Ruppin und die Uckermark weisen trotz der geringen Unfälle eine Zunahme der Unfallzahlen gegenüber dem Zeitraum 2009 bis 2013 auf. Vor allem die Zahl der tödlichen Unfälle in der Uckermark ist mit einer Zunahme von 129,5 Prozent enorm gestiegen. In den südlich gelegenen Landkreisen Elbe-Elster, Oberlausitz-Spreewald, Spree-Neiße und die Stadt Cottbus haben dagegen die schweren Unfälle abgenommen.

Entsprechend der höheren Unfallzahlen in den an Berlin angrenzenden Landkreisen fallen auch die Verunglücktenzahlen (ohne Autobahn) höher aus (s. Abb. 71). Vor allem in den Landkreisen Oberhavel und Barnim sind besonders viele Verunglückte zu verzeichnen. Hier haben die Leicht- und Schwerletzten zugenommen, während die Anzahl der Getöteten im Vergleichszeitraum gesunken ist. In den Landkreisen Elbe-Elster und Oberspreewald-Lausitz sind die Verunglücktenzahlen in allen Unfallschweren dagegen gesunken. Mit Ausnahme der südwestlichen Landkreise Oder-Spree, Spree-Neiße und der Stadt Cottbus ist die durchschnittliche Anzahl der Getöteten in allen Landkreisen und kreisfreien Städten zurückgegangen. Besonders hervorzuheben ist der Rückgang in den Landkreisen Uckermark, Teltow-Fläming und Oberspreewald-Lausitz mit über 40 Prozent.

Die hohe Unfallbelastung in den um Berlin liegenden Landkreisen erklärt sich durch die hohe Verkehrsdichte auf den dortigen Straßen. Insbesondere die Autobahnen und die nach Berlin führenden Straßen weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Demzufolge erklärt sich die hohe Anzahl der Autobahnunfälle im Landkreis Potsdam-Mittelmark durch das hohe Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen A2, A9 und A10 sowie den Zubringern. Die äußeren Landkreise haben dagegen weit weniger Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, sodass auch die Unfallbelastungszahlen geringer ausfallen. Die in den Abbildungen dargestellten Werte stehen auch nicht in Relation zur Größe eines Landkreises oder kreisfreien Stadt. Daher schneiden insbesondere die kreisfreien Städte, mit Ausnahme von Potsdam, in der Statistik gut ab.

**Übersicht der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg:  
Bevölkerungszahl und Verlauf der Bundesautobahnen**

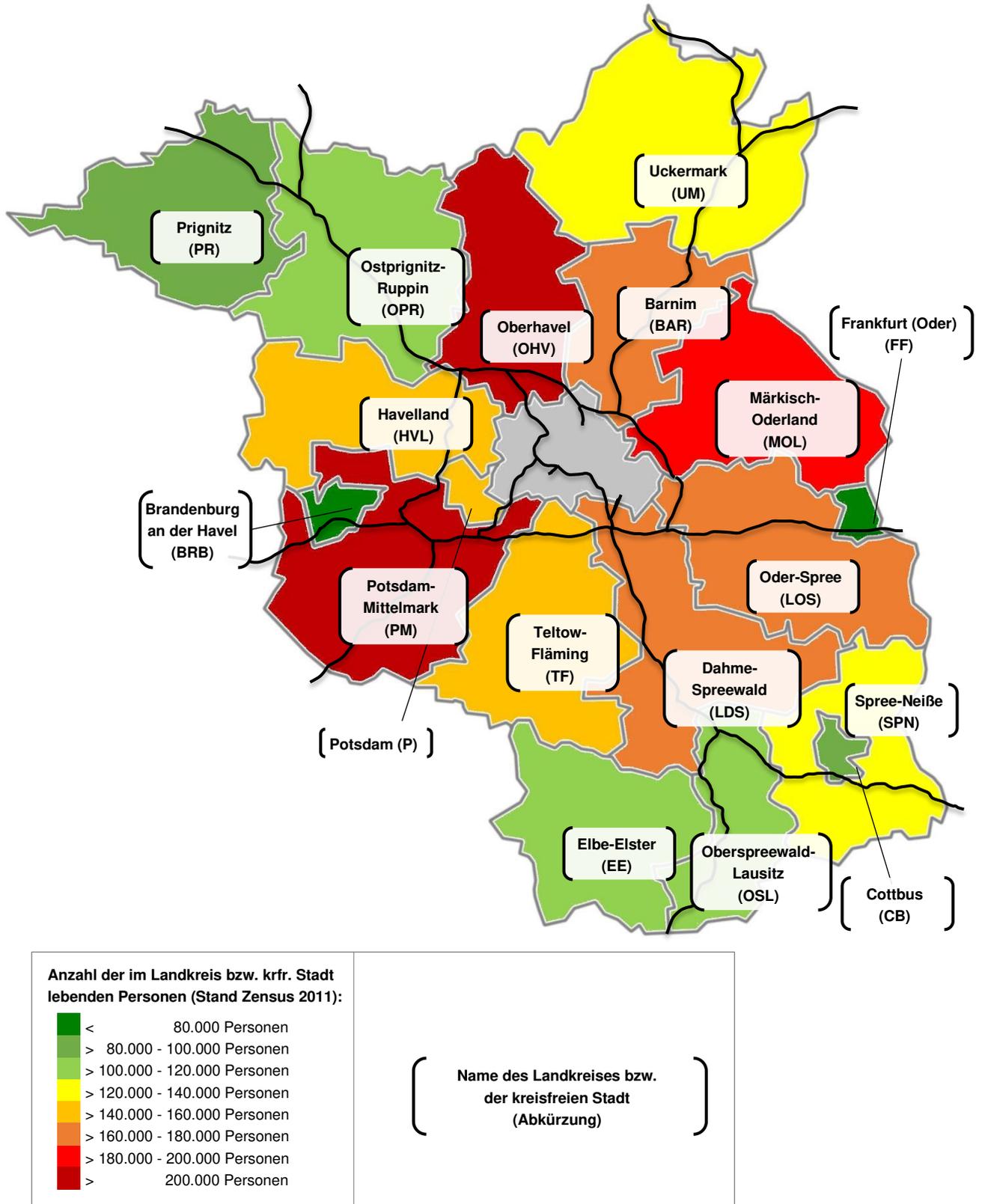
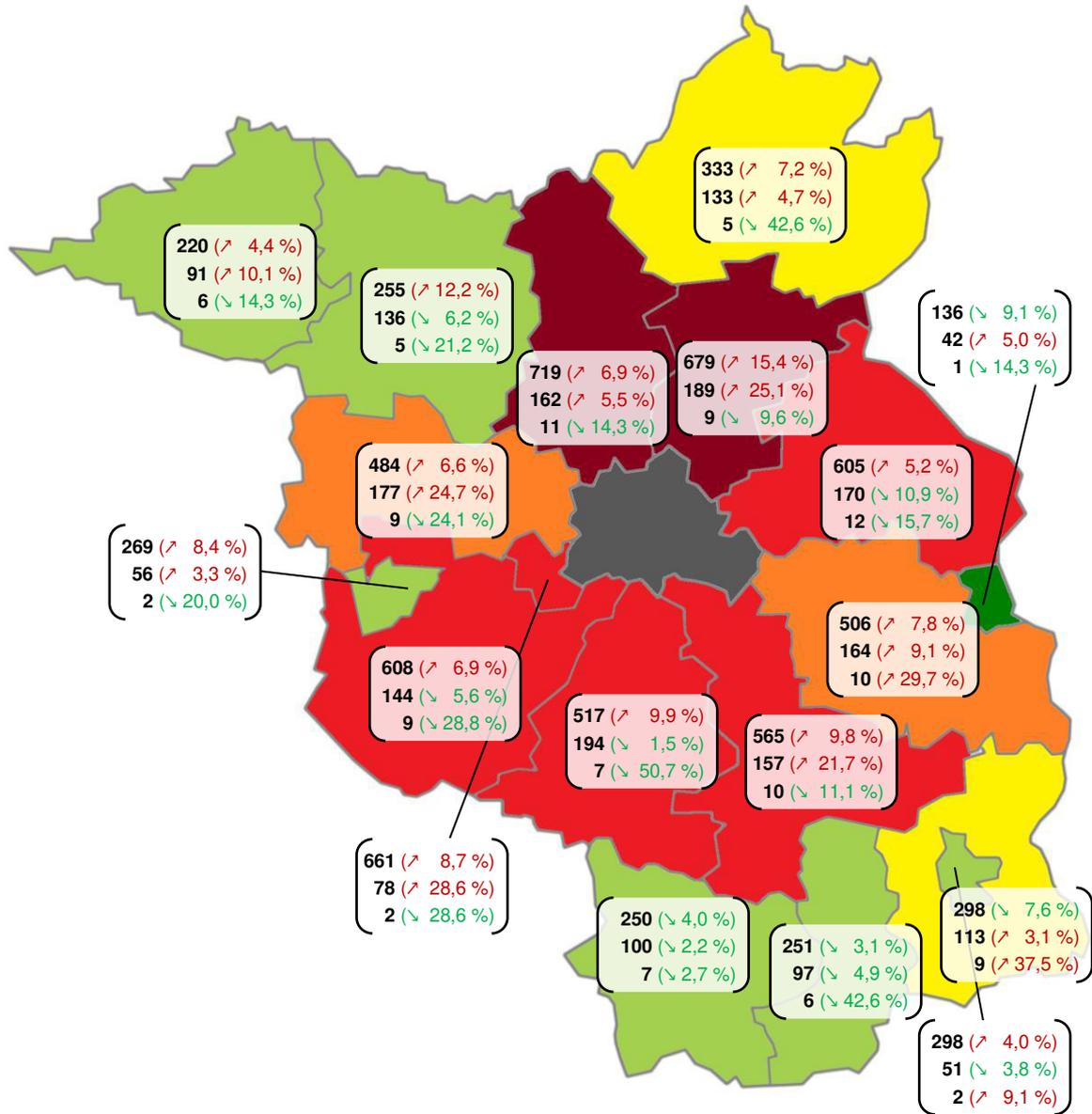


Abbildung 69: Übersicht der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg: Bevölkerungszahl und Verlauf der Bundesautobahnen



**Anzahl der durchschnittlichen jährlich bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten  
in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten 2014 – 2018  
nach Unfallschwere und prozentualer Veränderung zum Zeitraum 2009 – 2013 (ohne BAB)**



|  |  |
|--|--|
| <p><b>Anzahl der durchschnittlichen jährlichen Verunglückten 2014 – 2018:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">■</span> &lt; 200 Verunglückte</li> <li><span style="color: lightgreen;">■</span> &lt; 300 Verunglückte</li> <li><span style="color: yellowgreen;">■</span> &lt; 400 Verunglückte</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> &lt; 500 Verunglückte</li> <li><span style="color: orangeyellow;">■</span> &lt; 600 Verunglückte</li> <li><span style="color: orange;">■</span> &lt; 700 Verunglückte</li> <li><span style="color: redorange;">■</span> &lt; 800 Verunglückte</li> <li><span style="color: red;">■</span> &lt; 900 Verunglückte</li> </ul> | <p><b>Anzahl der durchschnittlichen jährlichen bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten 2014 – 2018 nach Unfallschwere und prozentuale Veränderung im Vergleich zum Zeitraum 2009 – 2013 (ohne Autobahn):</b></p> <p>( Anzahl der Leichtverletzten    ↘ Abnahme in % oder ↗ Zunahme in % )<br/>         ( Anzahl der Schwerverletzten    ↘ Abnahme in % oder ↗ Zunahme in % )<br/>         ( Anzahl der Getöteten    ↘ Abnahme in % oder ↗ Zunahme in % )</p> |
|--|--|

Abbildung 71: Anzahl der durchschnittlich jährlich bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Unfallschwere im Zeitraum 2014 – 2018 und prozentuale Veränderung zum Zeitraum 2009 – 2013 in den Landkreisen und kreisfreien Städten Brandenburgs (ohne BAB)

## 4.2 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen und weiteren Besonderheiten 2009 – 2018

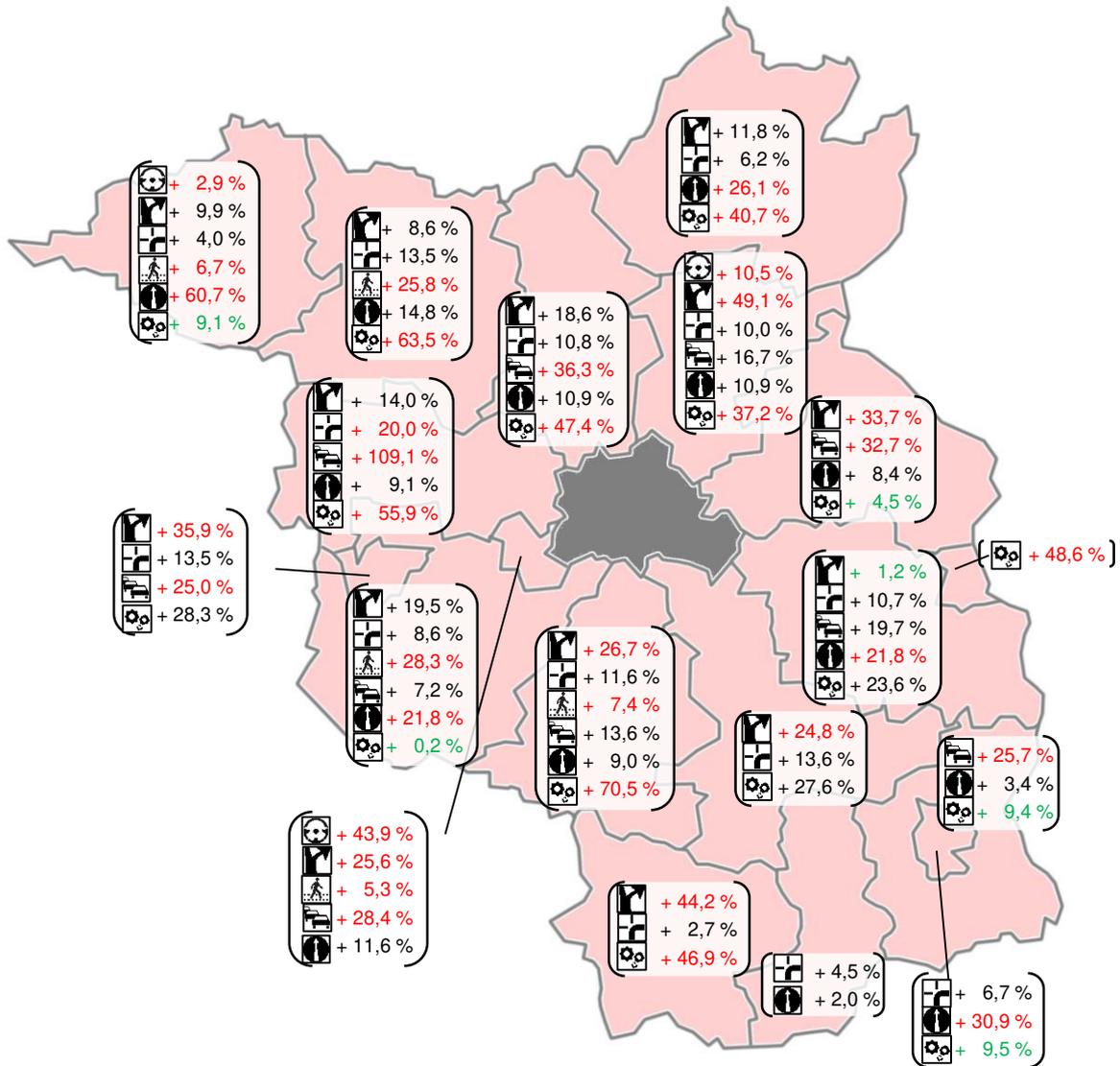
In den Abbildungen 72 und 73 sind die Unfalltypen in den einzelnen Landkreisen und kreisfreien Städte (inkl. Bundesautobahnen) dargestellt. In Abbildung 72 sind die Unfalltypen aufgelistet, die im Vergleichszeitraum zugenommen haben, während in Abbildung 73 die Unfalltypen aufgelistet werden, die in ihrer Anzahl zurückgegangen sind. Farbliche Markierungen zu den prozentualen Veränderungen geben zudem Auskunft darüber, ob die Entwicklung wesentlich besser ( $> 10,0\%$ ), wesentlich schlechter ( $< - 10,0\%$ ) oder etwa ähnlich (weniger als  $10,0\%$  Differenz) zum Landesschnitt verlief. Die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Brandenburg im Vergleich der Zeiträume 2009 bis 2013 und 2014 bis 2018 sind für die Unfalltypen „Fahrunfall“ ( $-15,1\%$ ) und „Überschreiten-Unfall“ ( $-5,5\%$ ) abnehmend, für die Unfalltypen „Abbiege-Unfall“ ( $+14,6\%$ ), „Einbiegen-/Kreuzen-Unfall“ ( $+7,6\%$ ), „Unfall durch ruhenden Verkehr“ ( $+13,9\%$ ), „Unfall im Längsverkehr“ ( $+9,6\%$ ) und für „Sonstiger Unfall“ ( $+27,4\%$ ) zunehmend.

Im direkten Vergleich der Abbildungen 72 und 73 fällt die weitaus größere Anzahl zunehmender Unfalltypen auf. Von den sieben genannten Unfalltypen haben in den Landkreisen Prignitz, Barnim, Potsdam-Mittelmark und Teltow-Fläming jeweils sechs zugenommen (s. Abb. 72). In Frankfurt (Oder) haben dagegen nur die „Sonstigen Unfälle“ zugenommen. Die rot markierten Werte geben die Unfalltypen im Landkreis wieder, die im Vergleich zum Landesschnitt besonders stark gestiegen sind. Am auffälligsten sind die Zunahmen von „Unfällen im Längsverkehr“ in der Prignitz ( $+60,7\%$ ), von „Sonstigen Unfällen“ in Ostprignitz-Ruppin ( $+63,5\%$ ), im Havelland ( $+55,9\%$ ) und in Teltow-Fläming ( $+70,5\%$ ) sowie von „Unfällen durch ruhenden Verkehr“ im Havelland ( $+109,1\%$ ). Demgegenüber kennzeichnen die grün markierten Werte Unfalltypen, die zwar auch zugenommen haben, jedoch im Vergleich zum Landesschnitt weit weniger stark. Das betrifft die „Sonstigen Unfälle“ in der Prignitz, in Potsdam-Mittelmark, Märkisch-Oderland, Cottbus und Spree-Neiße sowie die „Abbiege-Unfälle“ im Landkreis Oder-Spree.

In Abbildung 73 sind schließlich diejenigen Unfalltypen dargestellt, deren Zahlen in den Landkreisen und kreisfreien Städten rückläufig waren. Beispielsweise haben sich bei der Zunahme eines Unfalltyps in Frankfurt (Oder) die Unfallzahlen der übrigen sechs Unfalltypen entsprechend reduziert. Hervorzuheben ist vor allem die Abnahme der „Überschreiten-Unfälle“ im Landkreis Oberspreewald-Lausitz um  $50,5\%$  Prozent.

In Abbildung 74 wird pro Landkreis bzw. kreisfreier Stadt die Entwicklung der Baumunfälle in den letzten zehn Jahren aufgezeigt. Aufgebaut ist diese Abbildung analog zur Abbildung 70. Vor allem die Landkreise Dahme-Spreewald, Märkisch-Oderland und Teltow-Fläming sind stark mit Baumunfällen belastet. Dennoch sind die Unfälle dort und auch in den anderen Landkreisen im Zeitraum 2014 – 2018 im Vergleich zum Zeitraum 2010 – 2013 deutlich zurückgegangen. Die hohe Anzahl dieser Unfallart in einzelnen Landkreisen ist auf einen hohen Bestand aus Alleenabschnitten ohne Schutzplanken zurückzuführen. Schutzplanken können zwar die Unfallzahlen nicht deutlich senken, aber die Unfallschwere reduzieren.

**Zunahme von Unfalltypen in den Landkreisen  
bzw. kreisfreien Städten im Vergleich der Zeiträume von 2009 – 2013 zu 2014 – 2018**



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Unfalltypen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Fahrunfall</li> <li> Abbiege-Unfall</li> <li> Einbiegen-/Kreuzen-Unfall</li> <li> Überschreiten-Unfall</li> <li> Unfall durch ruhenden Verkehr</li> <li> Unfall im Längsverkehr</li> <li> Sonstiger Unfall</li> </ul> | <p><b>Veränderung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp:</b></p> <p>Prozentuale Veränderung von 2009 – 2013 zu 2014 – 2018 innerhalb Landkreis/kreisfreier Stadt in %</p> <p>Grün: Bessere Entwicklung (mind. 10 % Differenz) als im Landesschnitt</p> <p>Rot: Schlechtere Entwicklung (mind. 10 % Differenz) als im Landesschnitt</p> <p>Schwarz: Etwa gleiche Entwicklung wie im Landesschnitt</p> |
|--|---|

Abbildung 72: Zunahme von Unfalltypen in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 und im Vergleich zum Landesschnitt

**Abnahme von Unfalltypen in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten im Vergleich der Zeiträume von 2009 – 2013 zu 2014 – 2018**

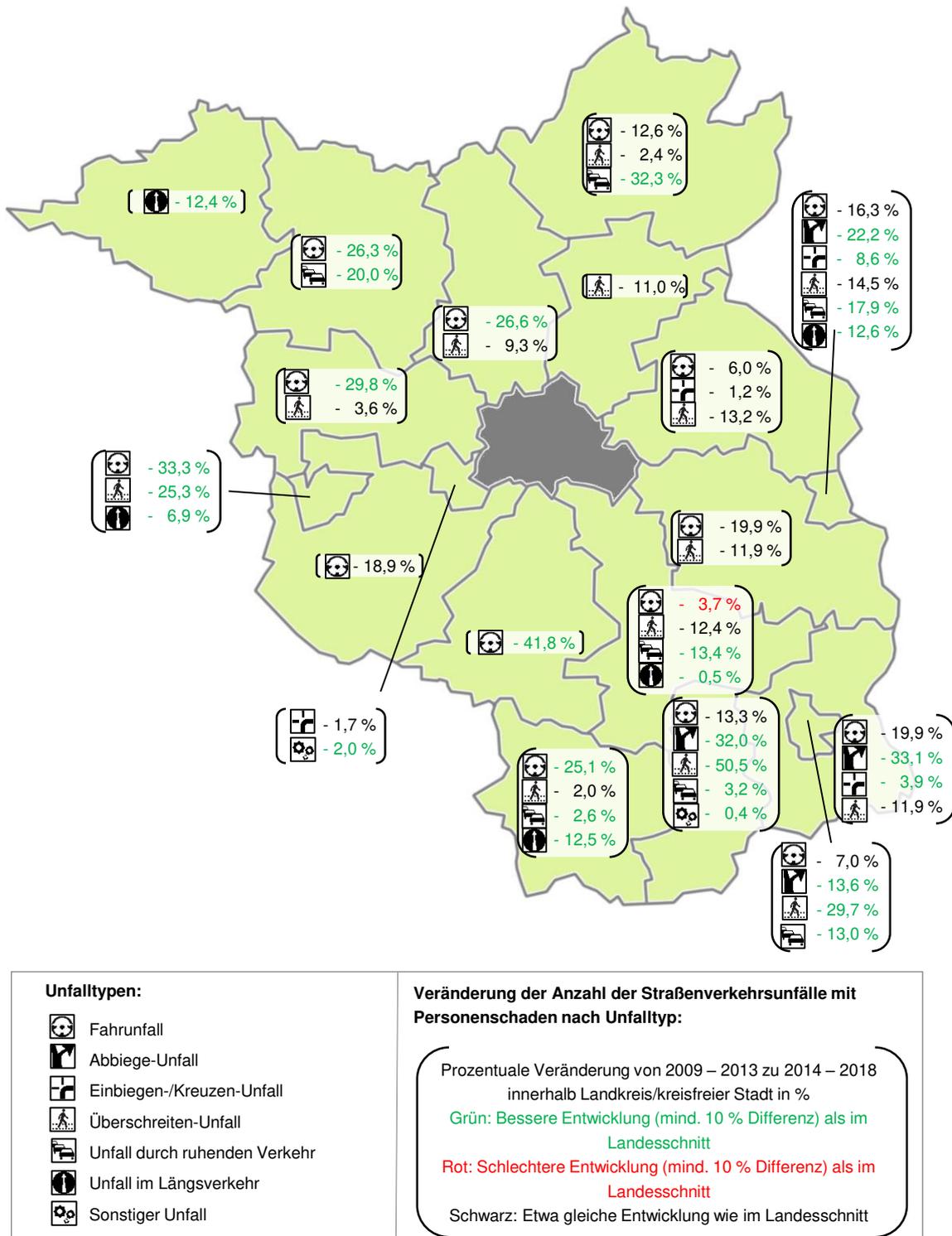
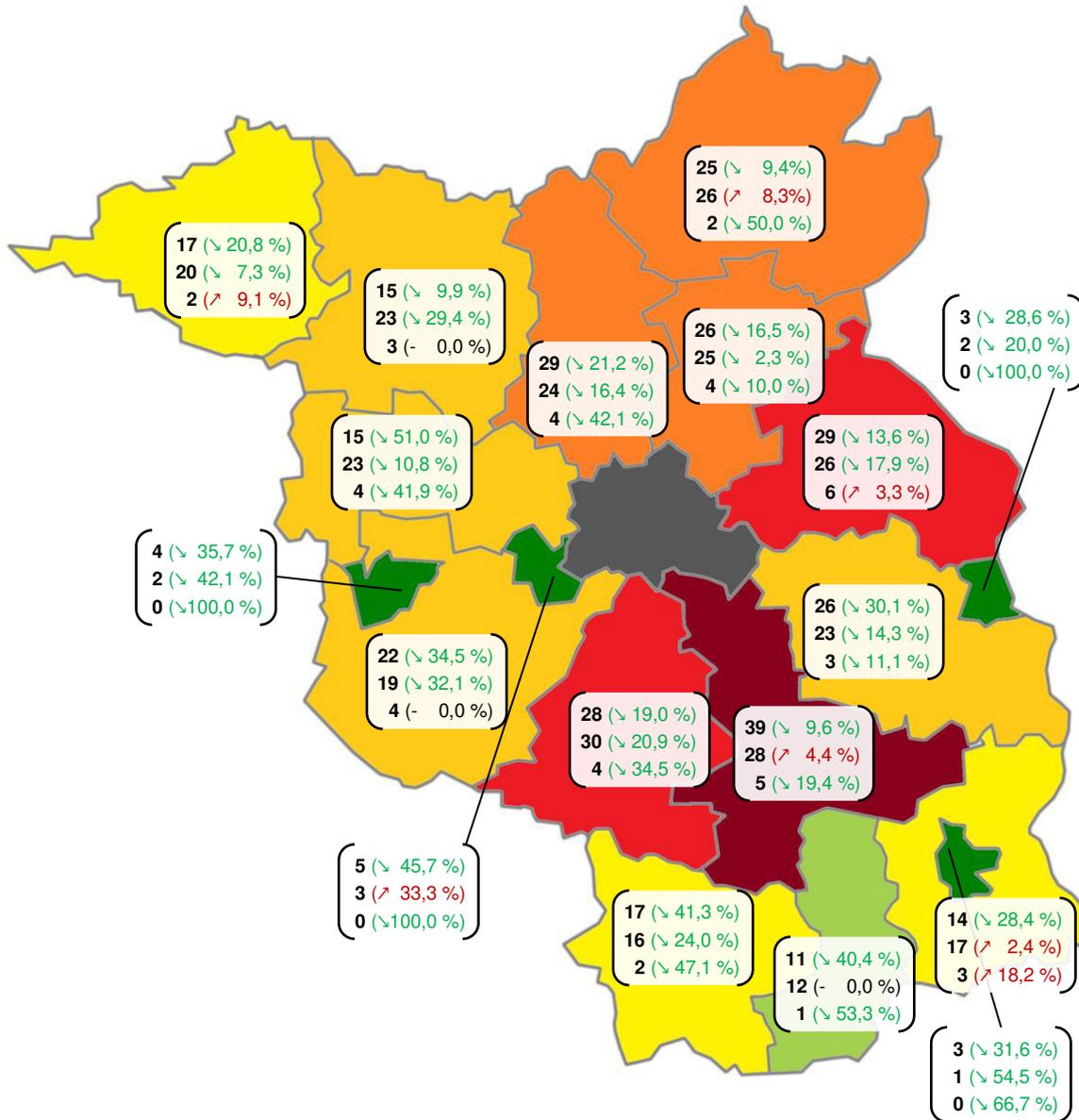


Abbildung 73: Abnahme von Unfalltypen in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018 und im Vergleich zum Landesschnitt

**Anzahl der Baumunfälle in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten 2014 – 2018 nach Unfallschwere und prozentualer Veränderung zum Zeitraum 2009 – 2013**



|  |   |
|--|---|
| <p><b>Anzahl der durchschnittlichen jährlichen Baumunfälle 2014 – 2018:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 1 Unfall</li> <li>&gt; 10 Unfälle</li> <li>&gt; 20 Unfälle</li> <li>&gt; 30 Unfälle</li> <li>&gt; 40 Unfälle</li> <li>&gt; 50 Unfälle</li> <li>&gt; 60 Unfälle</li> <li>&gt; 70 Unfälle</li> </ul> | <p><b>Anzahl der durchschnittlichen jährlichen Baumunfälle 2014 – 2018 nach Unfallschwere; Prozentuale Veränderung im Vergleich zum Zeitraum 2009 – 2013:</b></p> <p>                 ( Unfälle mit Leichtverletzten    (↘ Abnahme in % oder ↗ Zunahme in %) )<br/>                 ( Unfälle mit Schwerverletzten    (↘ Abnahme in % oder ↗ Zunahme in %) )<br/>                 ( Unfälle mit Todesfolge            (↘ Abnahme in % oder ↗ Zunahme in %) )             </p> |
|--|---|

Abbildung 74: Anzahl der Baumunfälle in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten 2014 – 2018 nach Unfallschwere und prozentualer Veränderung zum Zeitraum 2009 – 2013

## **5 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle im Berliner Umland und im weiteren Metropolitanraum 2009 – 2018**

### **5.1 Theoretische Vorbemerkungen**

Im vorliegenden Kapitel wird das Unfallgeschehen im Berliner Umland und im weiteren Metropolitanraum dargestellt. Das Berliner Umland besteht aus den Brandenburger Gemeinden des Stadt-Umland-Zusammenhangs in Berlin und Potsdam gemäß Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 27.05.2015.

Das Berliner Umland, welches sich wie ein Gürtel um die Stadt Berlin zieht, unterscheidet sich in zahlreichen Aspekten vom weiteren Metropolitanraum, d. h. dem Rest Brandenburgs. Zunächst unterscheidet sich die Siedlungsentwicklung des Berliner Umlands vom weiteren Metropolitanraum. Im Berliner Umland setzt sich die Suburbanisierung fort – ähnlich wie im Land Berlin wächst die Bevölkerung hier. Im Gegensatz dazu nimmt die Bevölkerung im weiteren Metropolitanraum eher ab. Insgesamt zeigt sich auch ein Trend zur Alterung, da geburtenstarke Jahrgänge immer weiter in Richtung Seniorenalter vorrücken und die Lebenserwartung in Brandenburg steigt. Die alternde Bevölkerung wird sich – vor allem im weiteren Metropolitanraum – auch auf den Straßenverkehr auswirken (Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, 2016). Neben den unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklungen unterscheiden sich das Berliner Umland und der weitere Metropolitanraum weiterhin durch die Infrastruktur, v. a. im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs. Während durch das Berliner Umland in weiten Teilen S-Bahn-Linien verlaufen, beschränken sich die öffentlichen Verkehrsmittel im weiteren Metropolitanraum vornehmlich auf Busse und wenige Regionalbahnen. Dies trägt dazu bei, dass im weiteren Metropolitanraum häufiger ein eigener Pkw benötigt wird, um beispielsweise den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zur Freizeitgestaltung zu bewältigen.

In den folgenden Kapiteln soll auf die wichtigsten Entwicklungen des Unfallgeschehens im Berliner Umland und im weiteren Metropolitanraum eingegangen werden. Dabei werden vor allem die Unterschiede zwischen den Regionen fokussiert.

### **5.2 Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle im Berliner Umland und im weiteren Metropolitanraum in den Jahren 2010 – 2018**

Im Durchschnitt ereigneten sich – in den Jahren 2010 bis 2018 – 41,1 Prozent der Unfälle im Berliner Umland und 58,9 Prozent im weiteren Metropolitanraum. Im Vergleich des Vorherzeitraums (2010 – 2013) mit dem Nachherzeitraum (2014 – 2018) hat sich die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle in beiden Regionen erhöht: Im Berliner Umland um 5,6 Prozent, im weiteren Metropolitanraum um 6,9 Prozent. Auch die Entwicklung ist in beiden Regionen vergleichbar. Zwischen 2010 und 2013 veränderte sich die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden kaum, seit 2014 konnte jedoch in beiden Regionen ein leichter Anstieg verzeichnet werden. Obwohl 2017 in beiden Regionen weniger Verkehrsunfälle mit Personenschaden registriert wurden als 2016, zeigte sich für 2018 erneut ein Anstieg (s. Abb. 75).

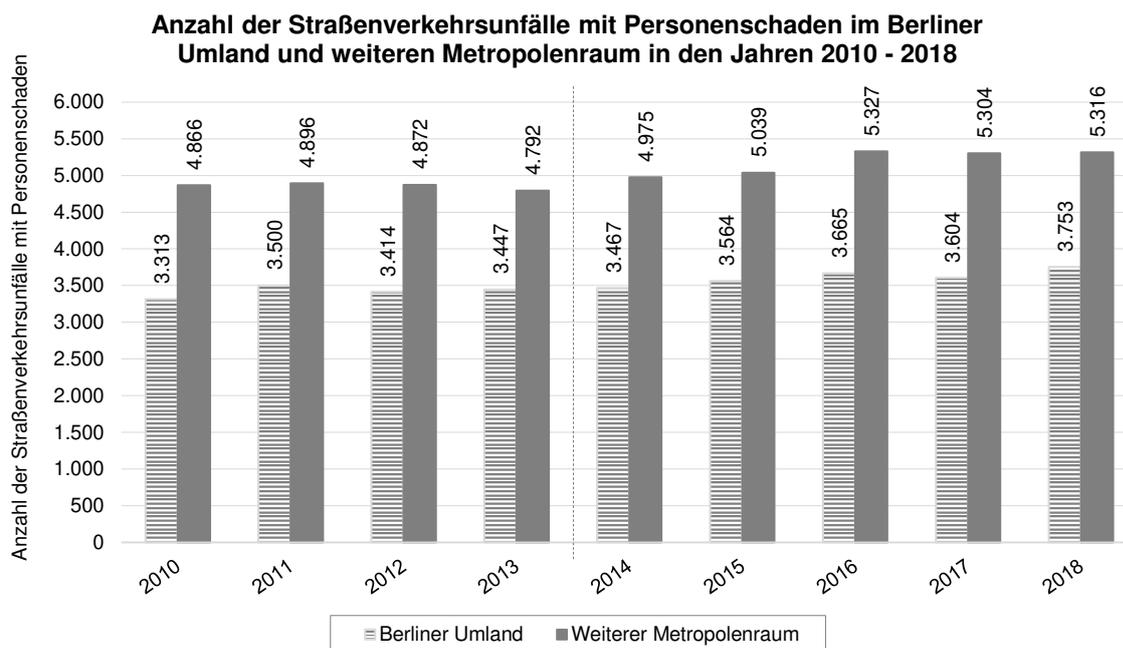


Abbildung 75: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum in den Jahren 2010 - 2018

Die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle nach Ortslage zeigt im Gegensatz zum allgemeinen Unfallgeschehen deutlichere regionale Unterschiede. Während Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Vergleich des Vorherzeitraums mit dem Nachherzeitraum innerhalb geschlossener Ortschaften in beiden Regionen vergleichbar zunehmen (Berliner Umland: +7,0 %; Weiterer Metropolenraum: +8,6 %), zeigen sich außerhalb geschlossener Ortschaften und insbesondere auf Bundesautobahnen Unterschiede. Die Entwicklung der Anzahl der Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften zeigt im weiteren Metropolenraum bis 2014 rückläufigen Trend. Seit 2015 wurden erneut Anstiege verzeichnet, wobei die Anzahl der Unfälle stetig unter dem Niveau von 2010 blieb. Insgesamt lässt sich so eine Reduzierung der Straßenverkehrsunfälle im Nachherzeitraum um 1,2 Prozent benennen. Auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften im Berliner Umland zeigte sich die Entwicklung schwankend und im Nachherzeitraum eine Zunahme von 1,7 Prozent gegenüber den Jahren zuvor. Der deutlichste Unterschied in der Entwicklung zeigte sich jedoch auf Bundesautobahnen. Die Autobahn-Unfälle nahmen im weiteren Metropolenraum im Nachherzeitraum um 19,8 Prozent zu, während sie im Berliner Umland lediglich um 6,5 Prozent anstiegen.

Die Betrachtung der Straßenverkehrsunfälle nach Hauptverursachenden zeigt, dass sich zwischen dem Berliner Umland und dem weiteren Metropolenraum nur geringe Unterschiede im Alter der Verkehrsbeteiligten zeigten. In beiden Regionen nahmen im Nachherzeitraum vor allem die durch Kinder und Jugendliche (Berliner Umland: +62,3 %; weiterer Metropolenraum: +61,4 %) und durch ältere Erwachsene ab 75 Jahren hauptverursachten Unfälle zu. Diese Zunahme zeigte sich jedoch noch deutlicher im weiteren Metropolenraum. Während die durch ab 75-Jährige hauptverursachten Unfälle hier im Nachherzeitraum um 65,9 Prozent anstiegen, waren es im Berliner Umland nur 57,5 Prozent. Dennoch ist die Zunahme in beiden Regionen gravierend und sollte besondere Beachtung finden. In der Altersgruppe der 16- bis 24-Jährigen nahmen die verursachten Unfälle im weiteren Metropolenraum (-18,8 %), noch stärker aber im Berliner Umland ab (-23,4 %). Ebenfalls zeigten sich Unterschiede in der Verkehrsbeteiligung der Hauptverursachenden. Während im Vergleich der Zeiträume im Berliner Umland die durch Lkw-Fahrende verursachten Straßenverkehrsunfälle abnahmen (-7,2 %), steigerten sie sich im weiteren Metropolenraum um 5,9 Prozent. Weiterhin nahmen im weiteren Metropolenraum vor allem die durch zu Fuß Gehende hauptverursachte Unfälle zu (Berliner Umland: +19,6 %; weiterer Metropolenraum: +29,5 %), (s. Abb. 76).

**Übersicht zur prozentualen Veränderung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum nach Alter und Verkehrsbeteiligung der Hauptverursachenden sowie weiteren Unfallcharakteristika im Zeitraum 2014 – 2018 im Vergleich zum Zeitraum 2010 – 2013**

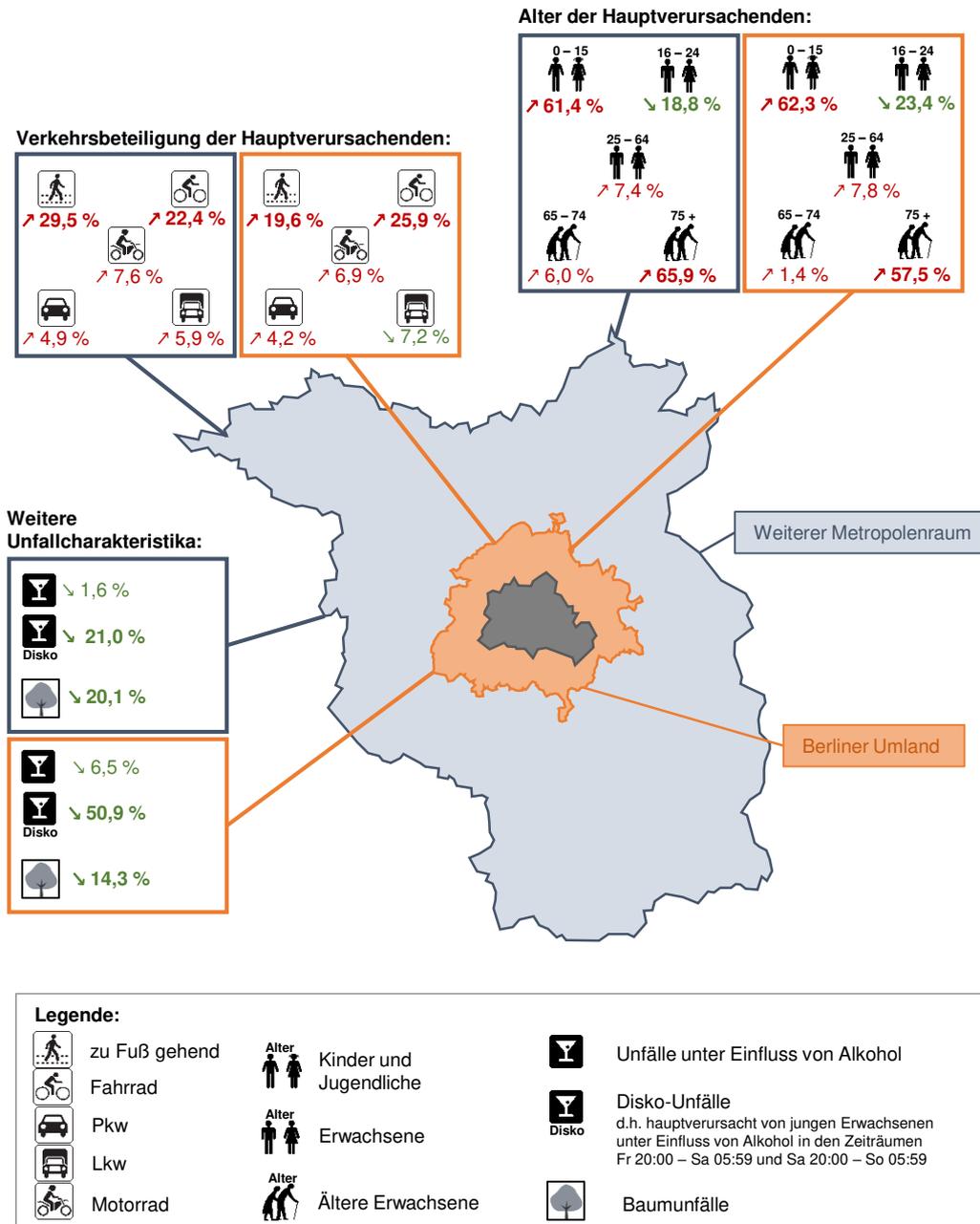


Abbildung 76: Übersicht zur prozentualen Zunahme (rot) oder Abnahme (grün) der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum nach Alter und Verkehrsbeteiligung der Hauptverursachenden sowie weiteren Unfallcharakteristika im Zeitraum 2014 – 2018 im Vergleich zum Zeitraum 2010 - 2013

Betrachtet man die Unfalltypen und Unfallarten, um die Unfälle detaillierter zu beschreiben, so zeigt sich, dass sich diese Parameter des Unfallgeschehens seit 2010 ähnlich zum Landesdurchschnitt veränderten. Der Anteil der einzelnen Unfalltypen am Gesamtunfallgeschehen der Regionen unterschied sich in den letzten 9 Jahren nicht. Rund ein Viertel der Unfälle waren jeweils „Einbiegen-Kreuzen-Unfälle“ und „Unfälle im Längsverkehr“, ein Fünftel „Fahrerunfälle“. Die Entwicklung der Unterschiede zeigte sich ebenfalls vergleichbar: Die stärkste Abnahme der Unfälle konnte – im Vergleich der Zeiträume – in beiden Regionen bei den „Fahrerunfällen“ beobachtet werden (Berliner Umland: -13,9 %; weiterer Metropolitanraum: -14,8 %), die stärkste Zunahme bei den „Sonstigen Unfällen“ (Berliner Umland: +25,3 %; weiterer Metropolitanraum: +28,5 %). Unterschiede in den Entwicklungen konnten vor allem bei den „Überschreiten-Unfällen“ registriert werden: Obwohl in beiden Regionen eine Abnahme zu verzeichnen war, fiel diese im Berliner Umland deutlich stärker aus (-10,2 %) als im weiteren Metropolitanraum (-2,8 %). Weiterhin unterschieden sich die Entwicklungen der „Unfälle im Längsverkehr“, welche im Metropolitanraum (+12,2 %) deutlicher zunahmten als im Berliner Umland (+9,2 %) und bei „Unfällen im Längsverkehr“, bei denen eine umgekehrte Entwicklung zu verzeichnen war (Berliner Umland: +15,9 %; weiterer Metropolitanraum: +5,3 %). Trotz dieser sehr ähnlichen Gesamtentwicklung zeigten sich im Rahmen der Unfalltypen bei Unfällen mit schweren Folgen (Unfälle mit maximal Schwerverletzten und Unfälle mit Todesfolge) teilweise deutliche Unterschiede. Für „Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle“ zeigte sich im Nachherzeitraum eine deutliche Zunahme der Unfälle mit Schwerverletzten (+10,2 %) und mit Todesfolge (+51,1 %), im weiteren Metropolitanraum nahmen jedoch nur die „Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle“ mit Schwerverletzten zu (+7,7 %), während die Unfälle mit Todesfolge deutlich abnahmen (-23,9 %). Ebenfalls im weiteren Metropolitanraum nahmen die schweren „Unfälle im Längsverkehr“ deutlich zu (Unfall mit Schwerverletzten: +20,1 %; Unfall mit Todesfolge: +16,8 %), während sie im Berliner Umland nur einer geringen Schwankung unterlag. Unterschiede in der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallart zeigten sich im Vergleich der Zeiträume vor allem beim „Aufprall auf Fahrbahnhindernisse“: Während im Berliner Umland 32,4 Prozent mehr Unfälle dieser Art registriert wurden, waren es im weiteren Metropolitanraum nur 4,5 Prozent. Entgegengesetzt zeigte sich die Entwicklung der Unfallart „Zusammenstoß mit einem seitlich in gleicher Richtung fahrenden Fahrzeug“: Hier wurden im weiteren Metropolitanraum 16,6 Prozent mehr Unfälle registriert, im Berliner Umland 9,6 Prozent mehr. Die Entwicklung aller weiteren Unfallarten gestaltete sich vergleichbar.

Eine besonders positive Entwicklung zeigte sich in beiden Regionen im Rahmen der Alkohol- und Baumunfälle. Während die Unfälle, bei denen der Hauptverursachende unter dem Einfluss von Alkohol stand, im Berliner Umland um 6,5 Prozent abnahm, reduzierten sich diese Unfälle im weiteren Metropolitanraum um 1,6 Prozent. Es bleibt zu betonen, dass zwischen 2010 und 2018 durchschnittlich 58,3 Prozent der Alkoholunfälle dem weiteren Metropolitanraum zuzuordnen waren. Die geringere Abnahme in dieser Region sollte daher fokussiert werden. Die durch junge Erwachsene zwischen 16 und 24 Jahren verursachten Alkoholunfälle haben sich jedoch im Vergleich zum Vorherzeitraum im Berliner Umland um rund 40 Prozent und im weiteren Metropolitanraum um rund 30 Prozent reduziert. Eine deutliche Abnahme der Alkoholunfälle der jungen Erwachsenen konnte besonders im Berliner Umland zu den typischen Disco-Zeiten registriert werden. Die Anzahl der Unfälle, die in der Nacht von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag (jeweils von 20 Uhr bis 6 Uhr) stattfanden, halbierte sich im Berliner Umland und nahm auch im weiteren Metropolitanraum um ein Fünftel ab. Weiterhin konnten auch die Baumunfälle im Berliner Umland um 14,3 Prozent und im weiteren Metropolitanraum sogar um 20,1 Prozent reduziert werden (s. Abb. 77).

### 5.3 Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Berliner Umland und im weiteren Metropolitanraum Verunglückten in den Jahren 2010 – 2018

Die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nahm im in den Jahren 2010 bis 2018 sowohl im Berliner Umland als auch im weiteren Metropolitanraum zu. Die Anzahl der Leichtverletzten zeigte sich in beiden Regionen bis 2013 unter Schwankungen stabil und seit 2014 eine tendenzielle Zunahme (s. Abb. 77). Im Berliner Umland konnte für die Schwerverletzten eine ähnliche Entwicklung beobachtet werden: Die Anzahl steigerte sich seit 2015 kontinuierlich. Die Anzahl der Schwerverletzten im weiteren Metropolitanraum zeigte sich weniger eindeutig, aber tendenziell ebenfalls in einem zunehmenden Trend. Die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten kann aber insgesamt als positiv eingeschätzt werden: Im Berliner Umland starben im Nachherzeitraum durchschnittlich 17,0 Prozent weniger Menschen im Straßenverkehr, im weiteren Metropolitanraum sogar 19,2 Prozent weniger. Dennoch muss diese Entwicklung mit Vorsicht betrachtet werden, da sich in beiden Regionen über die Jahre starke Schwankungen zeigen.

Um die Entwicklung der im Berliner Umland und weiteren Metropolitanraum Verunglückten besser differenzieren zu können, sollen sie nach Alter und Verkehrsbeteiligung beschrieben werden (s. Abb. 78). Im weiteren Metropolitanraum und im Berliner Umland haben in den letzten Jahren vor allem die verunglückten älteren Erwachsenen ab 75 Jahren zugenommen: Im Berliner Umland wurden im Nachherzeitraum durchschnittlich 48,9 Prozent mehr verletzte oder getötete Personen ab 75 Jahren registriert, im weiteren Metropolitanraum im Durchschnitt 55,6 Prozent mehr. Obwohl in beiden Regionen in dieser Altersgruppe hauptsächlich die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Leicht- oder Schwerverletzten zunahm, wurde im weiteren Metropolitanraum auch ein deutlicher Anstieg bei den im Straßenverkehr getöteten älteren Erwachsenen (ab 75 Jahren) verzeichnet (+13,9 %). Eine weitere Altersgruppe, deren Entwicklung seit 2010 negativ verläuft, ist die Gruppe der Kinder und Jugendlichen. Im Durchschnitt nahm die Anzahl der verunglückten 0- bis 15-Jährigen in beiden Regionen in ähnlichem Maße – wenn auch schwankend – zu (Berliner Umland: +12,7 %; weiterer Metropolitanraum: +11,7 %). Die Anzahl der Getöteten reduzierte sich in den letzten Jahren: Während 2010 im Berliner Umland drei und im weiteren Metropolitanraum vier Kinder oder Jugendliche im Straßenverkehr zu Tode kamen, starb 2017 kein Kind oder Jugendlicher auf Brandenburgs Straßen. Im Berliner Umland konnte auch 2018 diese positive Entwicklung aufrechterhalten werden, im weiteren Metropolitanraum starben erneut 3 Kinder oder Jugendliche. Eine ebenfalls positive Entwicklung zeigt sich in der Altersgruppe der jungen Erwachsenen. Die Anzahl der Verunglückten dieser Altersgruppe reduzierte sich im Nachherzeitraum im Vergleich zu den Vorjahren um 15,4 Prozent im Berliner Umland und um 12,6 Prozent im weiteren Metropolitanraum.

Die Verunglücktenzahlen stiegen sowohl im Berliner Umland als auch im weiteren Metropolitanraum in Bezug auf alle Verkehrsbeteiligungen – Pkw, Fahrrad, Zu Fuß gehend, Lkw, Motorrad und Sonstige – an. Ein besonderer Anstieg bei verunglückten Lkw-Fahrenden und -Mitfahrenden zeigte sich im weiteren Metropolitanraum. Hier wurden im Nachherzeitraum 14,3 Prozent mehr Verunglückte registriert. Dabei ist auffällig, dass in Lkws neben den Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren auch zunehmend 65- bis 74-Jährige verunglückten. Weiterhin zeigte sich eine deutliche Zunahme bei den Fahrradfahrenden in beiden Regionen (Berliner Umland: +13,0 %; weiterer Metropolitanraum: +12,6 %). Die Anzahl der Verunglückten nahm auch bei diesen vor allem in der Gruppe der älteren Erwachsenen ab 75 Jahren zu, im weiteren Metropolitanraum jedoch weniger (+46,4 %) als im Berliner Umland (+71,8 %). Auch die Anzahl der verunglückten fahrradfahrenden Kinder und Jugendlichen erhöhte sich im Berliner Umland deutlicher (+18,2 %) als im weiteren Metropolitanraum (+9,5 %).

**Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018**

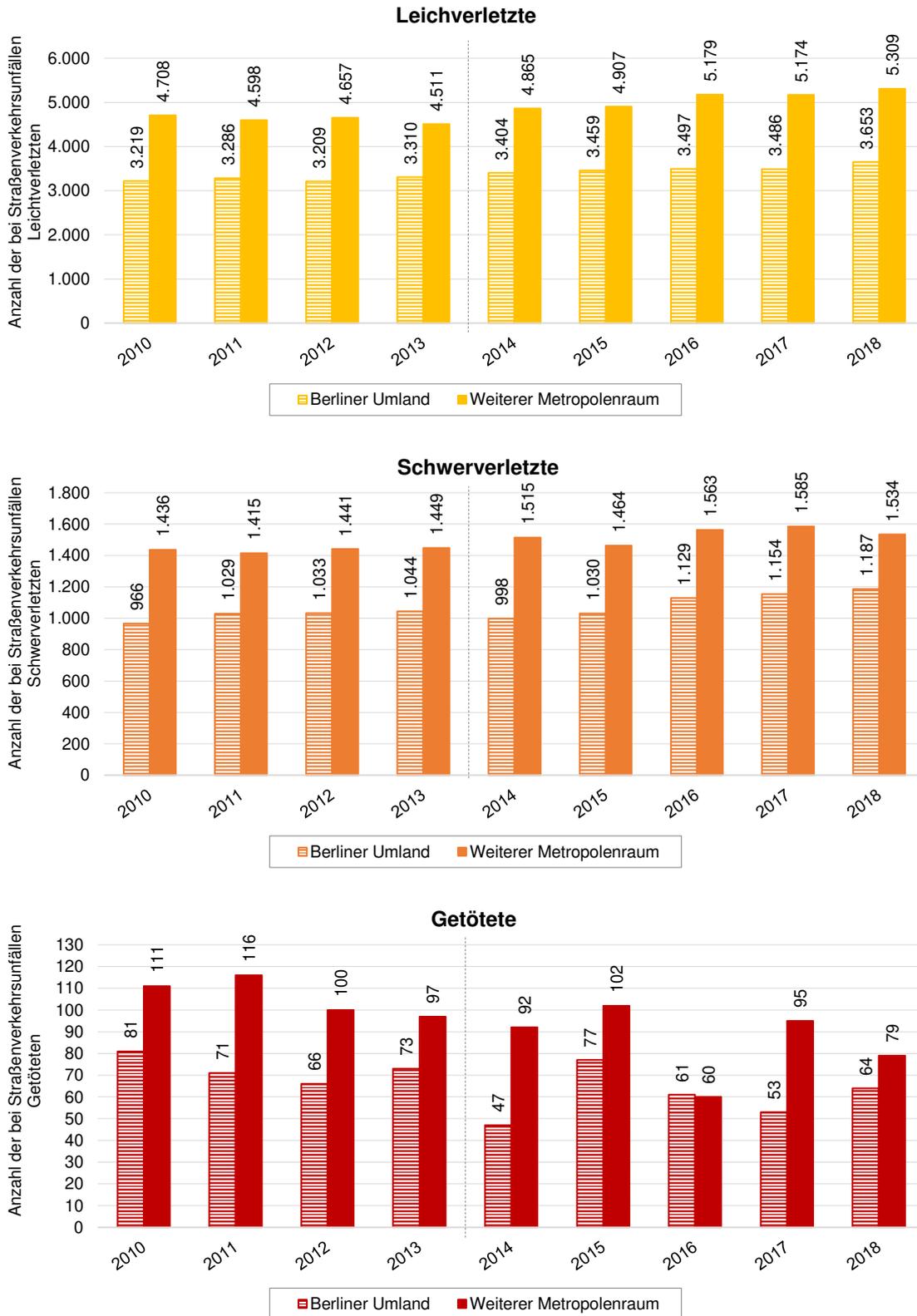


Abbildung 77: Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Berliner Umland und weiteren Metropolenraum Verunglückten nach Unfallschwere in den Jahren 2010 – 2018

### Übersicht zur prozentualen Veränderung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum Verunglückten nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Unfallschwere im Zeitraum 2014 – 2018 im Vergleich zum Zeitraum 2010 – 2013

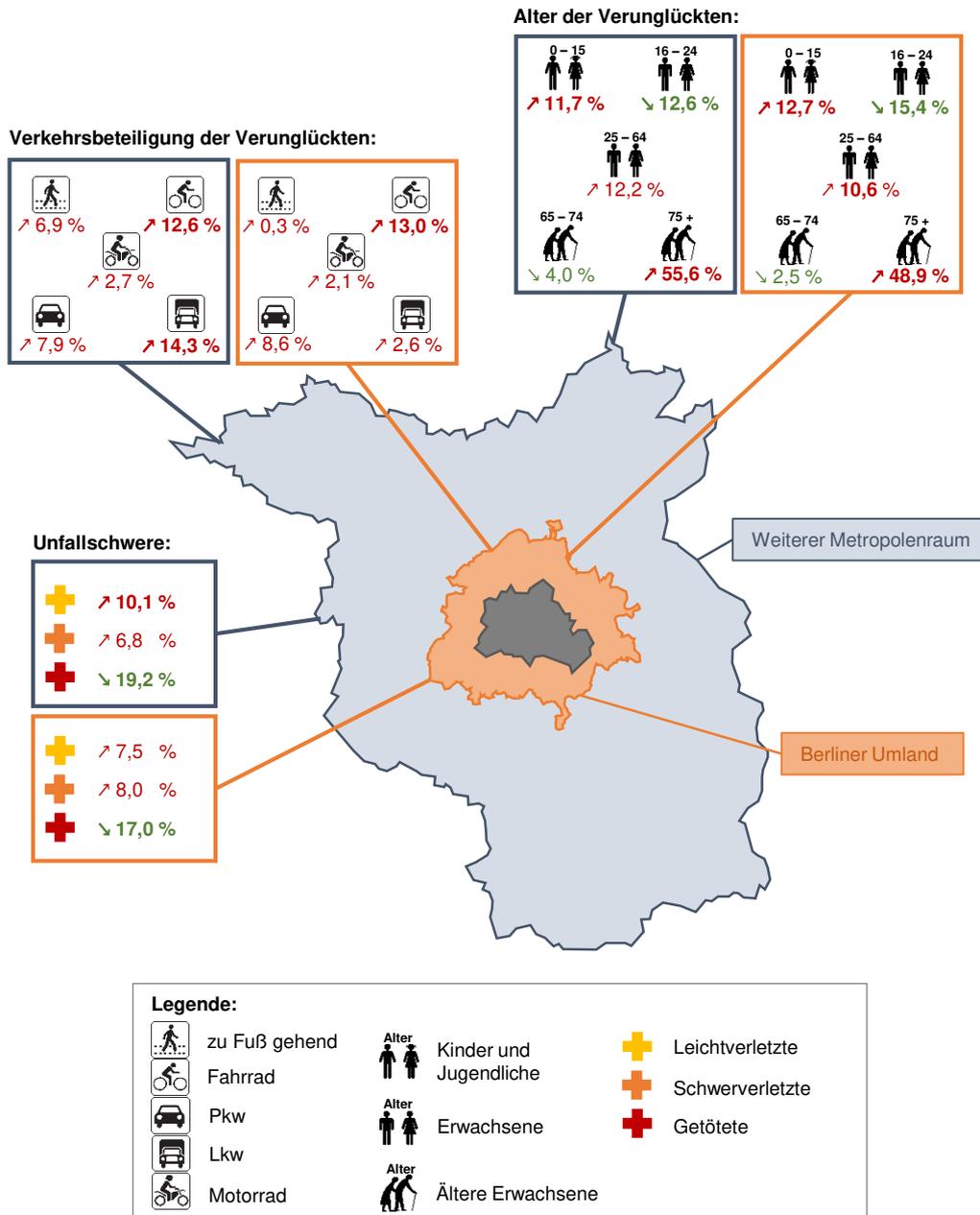


Abbildung 78: Übersicht zur prozentualen Zunahme (rot) und Abnahme (grün) der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum Verunglückten nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Unfallschwere im Zeitraum 2014 – 2018 im Vergleich zum Zeitraum 2010 – 2013

## 6 Zusammenfassung

Insgesamt folgt die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in Brandenburg seit den Neunzigerjahren einem positiven Trend. Die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten wurde seit 1991 um rund 85 Prozent und die Anzahl der Schwerverletzten um 64 Prozent reduziert. Jedoch steigt die Anzahl der im Straßenverkehr Verunglückten – insbesondere die der Leicht- und Schwerverletzten – seit 2014 wieder an. Um die Entwicklung seit der Einführung des Verkehrssicherheitsprogramms im Jahre 2014 („Nachherzeitraum“) einschätzen zu können, wurde sie im Vergleich zur Entwicklung in den fünf Jahren vor Einführung des Programms („Vorherzeitraum“) betrachtet. Im Vergleich dieser Zeiträume konnte die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten um 20,2 Prozent reduziert werden, die Anzahl der Leichtverletzten (+8,2 %) und Schwerverletzten (+6,8 %) stiegen jedoch an.

Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle erhöhte sich dabei vor allem auf Bundesautobahnen (+15,5 %) und innerhalb geschlossener Ortschaften (+7,1 %); in beiden Ortslagen ist ein stetiger Zuwachs mit vergleichsweise wenigen jährlichen Schwankungen zu verzeichnen. Außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich in den Jahren 2014 bis 2018 zwar konstant weniger Unfälle als im Jahr 2009, jedoch stiegen auch hier die Zahlen in den Jahren 2015, 2016 und 2017 um durchschnittlich rund 2 Prozent pro Jahr an. Mit Blick auf die Straßenklasse stiegen sowohl die Unfall- als auch die Verunglücktenzahlen auf Gemeindestraßen und auf Autobahnen am stärksten an, während auf Landes- und Bundesstraßen nur ein leichter Anstieg bis zur Stagnation der Werte verzeichnet werden konnte.

Bezogen auf die Unfallschwere unterscheiden sich die Zahlen nach Ortslage deutlich. So wurden außerhalb geschlossener Ortschaften in den Jahren 2009 bis 2018 deutlich mehr als die Hälfte aller im Straßenverkehr Getöteten und beinahe vier Zehntel der Schwerverletzten außerhalb geschlossener Ortschaften registriert, obgleich der Anteil an Unfällen auf diesen Straßen insgesamt lediglich bei rund 25 Prozent lag. Beachtlich ist zudem, dass 25,7 Prozent der Getöteten innerhalb geschlossener Ortschaften verunglückten; nur 17,1 Prozent der Getöteten verstarben auf Bundesautobahnen. Ein Ausnahmefall war hier das Jahr 2010, in dem sich ein schweres Reisebusunglück ereignete.

Bei einem Blick auf die Tageszeit, in der Unfälle passieren, ergibt sich folgendes Bild: Die Zunahme der Straßenverkehrsunfälle in den letzten fünf Jahren verteilt sich im Tagesverlauf vornehmlich auf die Tagesstunden (9:00 Uhr – 11:59 Uhr: +10,0 %; 12:00 Uhr – 14:59 Uhr: +11,8 %; 15:00 Uhr – 17:59 Uhr: +7,0%). Diese Zeitfenster stellten auch bereits im Vorherzeitraum die unfallintensivsten Tageszeiten dar. Weiterhin lassen sich auch im Wochenverlauf deutliche Unterschiede in der Verteilung der Straßenverkehrsunfälle erkennen. An den einzelnen Werktagen (Montag bis Freitag) wurden seit 2009 im Durchschnitt jeweils 43,0 Prozent mehr Unfälle pro Jahr registriert als an Samstagen und Sonntagen. Zudem nahmen die Unfallzahlen an Werktagen – im Gegensatz zu den Unfällen an Wochenendtagen – in den letzten fünf Jahren weiter zu. Mit Blick auf die Verkehrsunfallzahlen im Jahresverlauf zeigt sich ein deutlicher Schwerpunkt in den Sommermonaten: Während im Zeitraum von 2009 bis 2018 an einem durchschnittlichen Tag von Mai bis September fast 30 Unfälle mit Personenschaden geschahen, waren es von November bis März nur rund 20 Unfälle.

Eine weitere wichtige Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle betrifft die Art der Verkehrsbeteiligung. Im Zeitraum 2014 bis 2018 wurden über ein Fünftel mehr Fahrradunfälle und Unfälle zu Fuß Gehender aufgenommen als in den Jahren 2009 bis 2013. Die meisten Straßenverkehrsunfälle entfielen jedoch auf Pkw-Unfälle (69,5 %). Nachdem sich die Anzahl der Pkw-Unfälle zwischen 2009 und 2014 insgesamt verringerte, wurden ab 2015 wieder mehr Pkw-Unfälle verzeichnet. Von 2014 bis 2016 stieg die Anzahl der Pkw-Unfälle um 6,6 Prozent, seitdem nehmen die Zahlen wieder leicht ab. Die Anzahl der Lkw-Unfälle in Brandenburg variierte in den letzten 10 Jahren.

Trotz insgesamt steigender Unfallzahlen sterben jedoch insgesamt weniger Menschen im Straßenverkehr. In den letzten fünf Jahren wurden im Vergleich zum Vorherzeitraum 22,3 Prozent weniger in Pkws getötete Verkehrsteilnehmer verzeichnet. Die Anzahl der getöteten Motorradfahrenden (-19,2 %) und zu Fuß Gehenden (-17,6 %) sank ebenfalls erheblich. Die Zahl jährlich getöteter Fahrrad- oder Lkw-Fahrender konnte hingegen nicht reduziert werden. Zu Fuß Gehende und Fahrradfahrende wurden zudem besonders häufig

schwerverletzt oder getötet. 29,0 Prozent der Schwerverletzten und 23,4 Prozent der Getöteten entfielen im Zeitraum von 2014 bis 2018 auf diese Gruppen, obwohl ihr Anteil an Straßenverkehrsunfällen als Hauptverursachende nur rund die Hälfte dieser Prozentwerte betrug.

Eine besondere Aufmerksamkeit muss auf die in hohem Maße verunglückten Altersgruppen gelegt werden: Hierbei ist zu sehen, dass die Zahl der verunglückten Personen von 2009 um über 20 Prozent reduziert werden konnte. Jedoch ist seit Beginn des Verkehrssicherheitsprogramms eine leichte Trendumkehr zu beobachten. Ein deutlicher Anstieg ist bei der Zahl verunglückter Kinder und Jugendlicher (0 – 15 Jahre) zu verzeichnen: Im Jahr 2018 verunglückten 28,3 Prozent mehr Personen dieser Altersgruppe als im Jahr 2010. Während die jährlichen Verunglücktenzahlen zu Fuß gehender Kinder und Jugendlicher in etwa stabil blieb (2010 – 2013: 179 Personen; 2014 – 2018: 182 Personen), stiegen die Zahlen der durch Pkw- und Fahrradunfälle jährlich verunglückter Kinder und Jugendlicher vom Vorher- zum Nachherzeitraum um rund 50 bis 60 Personen an. Kinder und Jugendliche waren nur für rund die Hälfte der Unfälle, die zu Fuß gehend oder auf dem Fahrrad geschahen, hauptverursachend verantwortlich. Entsprechend steigen die Verunglücktenzahlen mit fortschreitendem Alter der Kinder und Jugendlichen und somit fortschreitender Selbstständigkeit. Die bedrohlichste Entwicklung zeigt sich jedoch bei den „Älteren Erwachsenen“ (ab 75 Jahre): Im Jahr 2018 verunglückten 133,3 Prozent mehr Personen als im Ausgangsjahr 2009. Durch die demographische Entwicklung gibt es nicht nur deutlich mehr ältere Erwachsene in der Gesamtbevölkerung, auch die Anzahl dieser Altersgruppe mit Führerschein – und somit die Anzahl der ab 75-Jährigen im Straßenverkehr – hat in den letzten Jahren zugenommen. Die Anzahl der verunglückten älteren Erwachsenen ab 75 Jahren hat vor allem in Pkws (+60,3 %) und auf Fahrrädern (+56,2 %) zugenommen. Eine positive Entwicklung zeigte sich jedoch bei der Altersgruppe der jungen Erwachsenen: Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen konnte im Vergleich des Vorher- und Nachherzeitraums um 13,7 Prozent reduziert werden. Vor allem in Pkws verunglückten junge Erwachsene deutlich seltener (-22,8 %). Bei Fahrradfahrenden dieser Altersgruppe ist jedoch eine Zunahme der Verunglückten festzustellen (+14,6 %).

Wichtige weitere Parameter der Analyse des Unfallgeschehens sind der Unfalltyp – welcher die Konflikt- bzw. Ausgangssituation eines Unfalls beschreibt – und die Unfallart, die den weiteren Verlauf des Unfalls charakterisiert. Im Laufe der letzten 10 Jahre zeigt die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle nach Unfalltyp nur geringe Veränderungen. Mit über 2.000 Unfällen pro Jahr werden „Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle“ und „Unfälle im Längsverkehr“ am häufigsten registriert. Diese Unfalltypen haben in den letzten fünf Jahren weiter zugenommen. Ausgehend vom Jahr 2013 haben die „Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle“ zu 2018 um 7,0 Prozent, die „Unfälle im Längsverkehr“ um 26,1 Prozent zugenommen. Weiterhin kann eine Zunahme der „Abbiege-Unfälle“ (+23,4 %) und „Sonstiger Unfälle“ (+28,2 %) in den letzten Jahren verzeichnet werden. Eine positive Entwicklung zeigte zunächst der Unfalltyp „Fahrunfall“. Diese Unfälle nahmen seit 2013 deutlich ab und hielten sich bis 2017 auf einem gleichbleibenden Niveau. Da „Fahrunfälle“ am häufigsten mit Todesfolge enden, ist diese Entwicklung als positiv zu bewerten. 2018 wurde jedoch ein Anstieg verzeichnet. Als Hauptunfallarten können in den letzten fünf Jahren „Zusammenstoß mit einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen“ (30,9%), „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts oder links“ (17,9%) sowie „Zusammenstoß mit vorausfahrendem oder wartendem Fahrzeug“ (16,6%) bezeichnet werden. Die beiden erstgenannten Unfallarten fordern zugleich die meisten Todesopfer oder Schwerverletzten: 55,6 Prozent aller Getöteten oder Schwerverletzten entfielen im Zeitraum von 2009 bis 2018 auf diese beiden Kategorien. Die Unfallarten „Zusammenstoß mit einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen“ und „Zusammenstoß mit vorausfahrendem oder wartendem Fahrzeug“ sind zudem die Unfallarten mit den stärksten Zunahmen: So wurden im Nachherzeitraum (2014 – 2018) bei beiden Unfallarten durchschnittlich rund 300 Unfälle pro Jahr mehr verzeichnet als im Vorherzeitraum.

Im Zusammenhang mit tödlichen Unfällen spielen vor allem die Baumunfälle eine Rolle, d. h. Unfälle, die mit einem Aufprall auf einen Baum endeten. In den Jahren von 2009 bis 2018 starb mehr als jeder dritte Getötete im Straßenverkehr an einem Baum. Seit 2012 nimmt die Anzahl der Baumunfälle kontinuierlich ab: 2018 wurden – im Vergleich zu 2012 – 23,1 Prozent weniger Baumunfälle berichtet. Diese Entwicklung ist besonders bedeutsam, wenn beachtet wird, dass Baumunfälle oft mit besonders schweren Unfallfolgen einhergehen: 2018 endeten – ähnlich wie in den Vorjahren – 45,0 Prozent der Baumunfälle mit Schwerverletzten und 7,1 Prozent sogar mit Todesfolge.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch Autobahnen und anderen vielbefahrenen Straßen sind die Unfallzahlen in den an Berlin angrenzenden Landkreisen und kreisfreien Städten besonders hoch. Bei der Unfallentwicklung in den einzelnen Landkreisen gibt es eine tendenziell positive Entwicklung im Süden Brandenburgs. Im restlichen Brandenburg sind die Unfallzahlen dagegen angestiegen. Daher ist es nicht überraschend, dass auch die Zahl der Verunglückten in den meisten Landkreisen und kreisfreien Städten zugenommen hat. Allerdings ist hervorzuheben, dass trotz der Zunahme der Unfälle die Zahl der Getöteten in den besonders belasteten Landkreisen zurückgegangen ist. Darüber hinaus sind Baumunfälle massiv zurückgegangen, aber weiterhin vor allem in Landkreisen mit Alleen besonders präsent.

Das Unfallgeschehen im Berliner Umland unterscheidet sich in einigen Aspekten von dem im weiteren Metropolitanraum. Seit 2013 zeigt sich eine zunehmende Tendenz der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in beiden Regionen. Dennoch hat die Anzahl der Alkoholunfälle im Vergleich der Zeiträume um 6,5 Prozent im Berliner Umland und um 1,6 Prozent im weiteren Metropolitanraum abgenommen. Die Anzahl der sogenannten Disko-Unfälle, d. h. der Unfälle, die in den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes von jungen Erwachsenen unter Einfluss von Alkohol hauptverursacht werden, hat sich 2014 bis 2018 im Vergleich der Jahre zuvor im Berliner Umland halbiert und im weiteren Metropolitanraum um ein Fünftel reduziert. Auch die Baumunfälle gingen in beiden Regionen deutlich zurück. Von zunehmender Tendenz gestaltete sich jedoch die Entwicklung der Leichtverletzten und Schwerverletzten in beiden Regionen. Die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten konnte – unter deutlichen Schwankungen – in beiden Regionen leicht reduziert werden. Kinder und Jugendliche sowie Erwachsene wurden in beiden Regionen in vergleichbarem Ausmaß häufiger im Straßenverkehr verletzt. Wie auch im gesamten Land Brandenburg, nahm die Altersgruppe der älteren Erwachsenen ab 75 Jahren eine besondere Rolle bei der Zunahme der Verunglücktenzahlen ein. Im Vergleich des Vorherzeitraums mit dem Nachherzeitraum wurde deutlich, dass sich die Anzahl der Verunglückten dieser Altersgruppe im weiteren Metropolitanraum (+55,6 %) deutlicher erhöhte als im Berliner Umland (+48,9 %). Bei dieser Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass ältere Erwachsene im weiteren Metropolitanraum länger und häufiger auf einen Pkw angewiesen sind, während im Berliner Umland ein Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr durch das größere Verkehrsnetz realistischer erscheint. Im Rahmen der Art der Verkehrsbeteiligung konnte v. a. im weiteren Metropolitanraum eine deutliche Zunahme der Verunglückten in Lkws verzeichnet werden (+14,3 %). Auch die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle, die durch Lkw hauptverursacht wurden, nahmen im weiteren Metropolitanraum zu (+5,9 %), während sie im Berliner Umland abnahmen (-7,2 %). Diese Entwicklung verdeutlicht, dass das Land Brandenburg vermehrt als Transitland genutzt wird – nicht nur von Reisenden, sondern vor allem vom Güterverkehr. In beiden Regionen nahm außerdem die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Fahrradfahrenden um etwa 13 Prozent zu.

## 7 Literaturverzeichnis

- ADAC (2018). Neue UNECE-Richtlinie zur Kindersitzzulassung: UN ECE Reg. 129 „i-Size“. München.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2018). *Arbeitsmarkt– Arbeit- und Erwerbslosigkeit – Zeitreihen*. Zugegriffen am 12.02.2019. Verfügbar unter <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/basiszeitreihegrafik/Zeit-Arbeitsmarkt.asp?Ptyp=400&Sageb=13002&creg=BBB&anzwer=5>.
- Bender, S., Weisbrod, M., Bornfleth, H., Resch, F. & Oelkers-Ax, R. (2005). *How do children prepare to react? Imagination maturation of motor preparation and stimulus anticipation by late contingent native variation*. In: *NeuroImage*, 27(4), S. 737-752.
- Blumberg, F. C., Trorenberg, M. & Randall, J. D. (2005). *The relationship between preschoolers' attention and memory for location strategies*. In: *Cognitive Development*, 20 (2), S. 242-255.
- Bredow, B. (2014). *Die Zukunft der Gefahrenlehre in der Fahrschulausbildung – Evaluation des pädagogisch-psychologischen Verkehrssicherheitsprojekts „Regio-Protect 21“*. Hannover: Degener.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2016). *Kindersicherheit im Auto*. Bergisch Gladbach.
- Central Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (2012). *Leerboek voor de RIS-instructeur*. Rijswijk: CBR.
- David, S. S. J., Foot, H. C., Chapman, A. J. & Sheehy, N. P. (1986). *Peripheral vision and the aetiology of child pedestrian accidents*. In: *British Journal of Psychology*, 77 (1), S. 117-135.
- David, S. S. J., Foot, H. C. & Chapman, A. J. (1990). *Children's sensitivity of traffic hazard in peripheral vision*. In: *Applied Cognitive Psychology*, 4 (6), S. 471-484.
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2017). *Unfallstatistik der Bundesländer*. Zugegriffen am 13.11.2018. Verfügbar unter: <https://www.dvr.de/unfallstatistik/de/bundeslaender>.
- Doherty, S. T., Andrey, J. C., MacGregor, C. (1998). *The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates*. In: *Accident Analysis & Prevention*, 30, S. 45-52.
- Funk, W. (2008). *Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens*. In: *Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg*, 5/2008, Nürnberg: IfeS. Zugegriffen am 01.03.2019. Verfügbar unter: [https://www.ifes.fau.de/files/2017/07/FUNK\\_2008\\_lfeS-Materialienband\\_5-2008.pdf](https://www.ifes.fau.de/files/2017/07/FUNK_2008_lfeS-Materialienband_5-2008.pdf).
- Gemeinsame Landesplanungsgemeinschaft Berlin Brandenburg (2016). *Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)*. Zugegriffen am 28.02.2019. Verfügbar unter: [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=2ahU-KEwjNp7DHqd7gAhWCPFAKHc9tCowQFjACegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fgl.berlin-brandenburg.de%2Flandesplanung%2Flandesraumordnungsplaene%2F2016-07-19\\_lep-hr\\_-1-entwurf\\_text.pdf&usq=AOvVaw3Z6XaV5qa8PFW4TP-k\\_sJF](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=2ahU-KEwjNp7DHqd7gAhWCPFAKHc9tCowQFjACegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fgl.berlin-brandenburg.de%2Flandesplanung%2Flandesraumordnungsplaene%2F2016-07-19_lep-hr_-1-entwurf_text.pdf&usq=AOvVaw3Z6XaV5qa8PFW4TP-k_sJF).
- Gerlach, J., Seipel, S., Poschadel, S. & Boenke, D. (2014). *Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer*. Zugegriffen am 01.03.2019. Verfügbar unter: <https://trid.trb.org/view/1363216>.
- Giedd, J. N. (2004). *Structural Magnetic Resonance Imaging of the Adolescent Brain*. In: *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1021, S. 77-85.
- Glendon, A. I. (2011). *Neuroscience and young drivers*. In: B. E. Porter (Hrsg.), *Handbook of traffic psychology* (109-125). Amsterdam: Elsevier.
- Gregersen, N. P. & Nyberg, A. (2002). *Lay instruction during driver training – A study on how it is carried out and its impact on road safety*. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- Herzberg, P. Y. & Schlag, B. (2003). *Sensation Seeking und Verhalten im Straßenverkehr*. In: M. Roth & P. Hammelstein (Hrsg), *Sensation Seeking – Konzeption, Diagnostik und Anwendung* (S. 162-182). Göttingen: Hogrefe.

- Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (2017). *Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2015*. Zugegriffen am 12.03.2019. Verfügbar unter: [http://doku.iab.de/regional/BB/2017/regional\\_bb\\_0117.pdf](http://doku.iab.de/regional/BB/2017/regional_bb_0117.pdf).
- Land Brandenburg (2019). *Zahlen und Fakten*. Zugegriffen am 01.03.2019. Verfügbar unter: <https://www.ls.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.313082.de>.
- Leutner, D., Brünken, R. & Willmes-Lenz, G. (2009). *Fahren Lernen und Fahrausbildung*. In: H. P. Krüger (Hrsg.). Enzyklopädie der Psychologie, Themenbereich D: Praxisgebiete, Serie VI Verkehrspsychologie, Band 2 Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie (S. 1-79). Göttingen: Hogrefe.
- Limbourg, M. (2001). *Psychologische Grundlagen der Lern- und Leistungsmöglichkeit von Kindern im Straßenverkehr*. Vortrag beim 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2001 in Goslar, Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (S. 39-50), Hamburg.
- Limbourg, M., Flade, A. & Schönharting, J. (2000). *Mobilität im Kindes- und Jugendalter*. Opladen: Leske und Budrich.
- Maycock, G., Lockwood, C. & Lester, F. (1991). *The accident liability of car drivers*. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
- McKenna, F. P. & Farrand, P. (1999). *The role of automaticity in driving*. In: G. B. Grayson (Hrsg.), Behavioural Research in Road Safety. 9. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
- OECD/ECMT (2006). *Young Drivers. The Road to Safety*. OECD Publishing. Zugegriffen am 01.03.2019. Verfügbar unter: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06youngdrivers.pdf>.
- Pfafferott, I. (1994). *Straßengestaltung im Interesse von Kindern*. In A. Flade (Hrsg.), Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht (S. 291-304). Weinheim: Beltz.
- Poschadel, S. (2006). *Prototypische Kinderunfälle im innerstädtischen Straßenverkehr. Von Unfallanalysen über Präventionsmöglichkeiten zur Entwicklung eines Unfallmodells*. Unveröffentlichte Dissertation, Ruhr-Universität, Bochum.
- Raithel, J. (1999). *Unfallursache. Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention*. Weinheim/München: Juventa.
- Rollett, B. (1993). *Zur Entwicklung des Sicherheitsbewusstseins bei Kindern und Jugendlichen*. In L. Montada (Hrsg.), Bericht über den 38. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie in Trier 1992 (S. 271-276). Göttingen: Hogrefe.
- Schade, F. D. (2001). *Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung Hansjosten, E. und Schade, F. D. (1997), Legalbewährung von Fahranfängern*. Unveröffentlichtes Manuskript.
- Schlag, B. (2008). *Einleitung: Wie sicher sind die Älteren im Straßenverkehr?* In B. Schlag (Hrsg.), Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter. Köln: TÜV Media GmbH.
- Schwarzer, R. (1995). *Entwicklungskrisen durch Selbstregulation meistern*. Zugegriffen am 01.03.2019. Verfügbar unter: <http://paedpsych.jk.uni-linz.ac.at/4711/LEHRTEXTE/Schwarzer.html>.
- Seipel, S. (2013). *Sicherheit und Komplexität von Knotenpunkten. Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder, Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen*. Unveröffentlichte Dissertation, Bergische Universität, Wuppertal.
- Statistisches Bundesamt (2013). *Pressekonferenz „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2012“*. Statement von Präsident Roderich Egeler. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2018). *Verkehrsunfälle. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2017*. Zugegriffen am 01.03.2019. Verfügbar unter: [https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405177004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405177004.pdf?__blob=publicationFile).

- Statistisches Bundesamt (2018). *Verkehrsunfälle – Zeitreihen – 2017*. Fachserie 8, Reihe 7. Zugriffen am 11.03.2019. Verfügbar unter [https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleZeitreihenPDF\\_5462403.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleZeitreihenPDF_5462403.pdf?__blob=publicationFile).
- Statistisches Bundesamt (2019). *Verkehr – Verkehrsunfälle – Oktober 2018*. Fachserie 8, Reihe 7: Verkehr. Zugriffen am 11.03.2019. Verfügbar unter [https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleMonat/VerkehrsunfaelleM2080700181104.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleMonat/VerkehrsunfaelleM2080700181104.pdf?__blob=publicationFile).
- Stiensmeier-Pelster, J. (2005). *Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrer und Fahrerinnen – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag N. W.
- Sturzbecher, D. (2010). *Methodische Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. In: D. Sturzbecher, J. Bönninger & M. Rüdell (Hrsg.), *Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlage und Optimierungsmöglichkeiten* (S. 17-38). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Summala, H. (1987). *Young driver crashes: Risk-taking or failure of skills?* In: *Alcohol, Drugs and Driving*, 3, S. 79-91.
- Williams, A. F. (2001). *Teenage Passengers in Motor Vehicle Crashes: A Summary of Current Research*. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety.
- ZEIT ONLINE (2018). *Jedes fünfte Kind wird zur Schule gefahren*. Zugriffen am 01.03.2019. Verfügbar unter <https://www.zeit.de/gesellschaft/schule/2018-08/elterntaxi-grundschueler-schulweg-sicherheit-umfrage>.
- Zuckerman, M. (2007). *Sensation seeking and risky behavior*. Washington, DC: American Psychological Association.