

## **18- bis 24-Jährige im Straßenverkehr:**

### **Die sieben risikoreichsten Jahre**

## **Unfallstatistik junger Fahrerinnen und Fahrer 2006**

Der Führerschein hat für Heranwachsende eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Er steht stellvertretend für die Welt der Erwachsenen; wer ihn erwirbt, nimmt mit allen Rechten an der „auto-mobilen“ Gesellschaft teil. Endlich fahren wohin man will, sich mit Leuten treffen und etwas unternehmen, ganz gleich, wann der letzte Bus fährt.

Die Kehrseite: Mit der Fahrerlaubnis und der aktiven Verkehrsteilnahme als Pkw- bzw. Motorradfahrer steigt auch das Unfallrisiko sprunghaft an. Keine andere Altersgruppe ist so gefährdet wie die 18- bis 24-Jährigen.

Wir informieren Sie umfassend über das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer.

### **Die Statistiken des Statistischen Bundesamtes**

Die folgenden Angaben fußen auf der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 2006 des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden. Grundlage der Statistik des Unfallgeschehens der 18- bis 24-Jährigen sind polizeiliche Verkehrsunfallanzeigen. Unfälle, bei denen die Polizei nicht hinzugezogen wurde, sind nicht aufgeführt. Besonders bei Unfällen, an denen außer dem Verursacher niemand beteiligt war, ist von einer gewissen Dunkelziffer auszugehen. Dies gilt auch für Unfälle, bei denen es zu einer gütlichen Einigung zwischen den Unfallparteien kommt. Generell ist davon auszugehen, dass die Dunkelziffer mit zunehmender Unfallschwere abnimmt.

### **Absolute Zahlen 2006**

Junge Fahrer haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. 2006 verunglückten in Deutschland insgesamt 84.303 junge Männer und Frauen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren, davon wurden 1.011 Personen getötet. Dies bedeutet einen Rückgang der Gesamtzahl der Unfälle um 3,8 % gegenüber dem Vorjahr, auch die Zahl der Getöteten fiel mit einem Rückgang um 6,0 % geringer aus.

Unfallzahlen 2006 sowie Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr:

	Jahr 2006	Jahr 2005	Veränderung in %
Gesamtzahl der verunglückten 18- bis 24-Jährigen	84.303	87.597	- 3,8 %
davon Getötete *	1.011	1.076	- 6,0 %
davon Schwerverletzte *	14.324	14.856	- 3,6 %
davon Leichtverletzte *	68.968	71.665	- 3,8 %

Damit gehört jeder fünfte Verletzte und Getötete zu diesen sieben Altersjahrgängen, obwohl nur jeder 12. der Gesamtbevölkerung (8,2 %) dazu zählte.

\* Zur Erläuterung:

- Getötete: Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben.
- Schwerverletzte: Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.
- Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten.

### Die letzten sechs Jahre: 1999 – 2007

Vergleiche zum Vorjahr sind Momentaufnahmen. Von einem Trend kann man erst sprechen, wenn Veränderungen über mehrere Jahre stabil sind. Eine Übersicht über die Entwicklung der letzten acht Jahre unterstreicht den Rückgang der Unfallzahlen, auch wenn man berücksichtigen muss, dass die Zahl der Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung rückläufig ist.

Jahr	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Gesamtzahl der verun- glückten 18- bis 24-Jährigen	84.303	87.597	92.223	97.975	103.889	110.457	112.946	116.620
davon Getötete	1.011	1.076	1.269	1.392	1.550	1.606	1.736	1.694
davon Schwerverletzte	14.324	14.856	16.466	17.849	18.985	21.028	22.788	24.352
davon Leichtverletzte	68.968	71.665	74.488	78.734	83.354	87.823	88.422	90.574

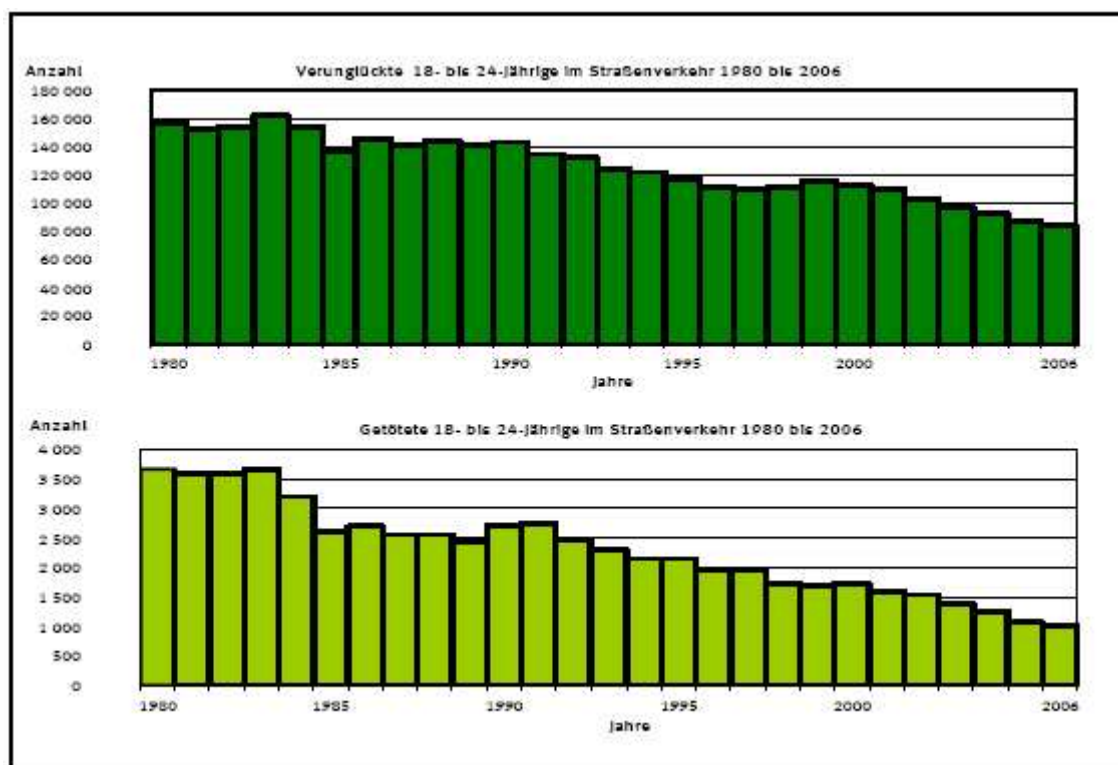
### Langfristige Entwicklung

Im langfristigen Vergleich ist eine positive Entwicklung festzustellen – auch wenn sich die Unfallzahlen nach wie vor auf einem hohen Niveau befinden. Seit 1991 ist die Zahl der Verunglückten dieser Altersgruppe in Deutschland um 37 % zurückgegangen. Die Zahl der Getöteten in dieser Altersgruppe sank innerhalb dieses Zeitraums um 63 % von 2.749 auf 1.011. Seit 1980 sind in Deutschland

## Unfälle junger Fahrerinnen und Fahrer im Straßenverkehr 2006

(einschl. dem Gebiet der DDR) die Zahlen der verunglückten 18- bis 24-Jährigen um 46 % (von 157.331 auf 84.303) und der Getöteten um 72 % (von 3.667 auf 1.011) zurückgegangen.

Jahr	2006	Jahr 1991	Jahr 1980 (Bundes-republik und DDR)
Gesamtzahl der verunglückten 18- bis 24-Jährigen	84.303	134.764	157.331
davon Getötete	1.011	2.749	3.667
davon Schwerverletzte	14.324	35.003	
davon Leichtverletzte	68.968	97.012	



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2006, Wiesbaden 2007, S. 4

### Verunglückte 2006 pro 100.000 Einwohner

Besonders augenfällig wird die Gefährdung junger Menschen, bezieht man ihr Unfallrisiko auf die Einwohnerzahl. Mit 1.243 Verunglückten je 100.000 Einwohner lag ihr Risiko mehr als doppelt so hoch als das des durchschnittlichen Wertes für die Gesamtbevölkerung (518). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch.

	18- bis 24-Jährige	Gesamtbevölkerung
Unfälle im Straßenverkehr pro 100.000 Einwohner	1.243	518

### Getötete 2006 pro 1 Mio. Einwohner

Je 1 Mio. Einwohner wurden 159 junge Erwachsene im Straßenverkehr getötet; im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mit 65 Getöteten pro 1 Mio. Einwohner waren dies fast zweieinhalbmal so viele.

	18- bis 24-Jährige	Gesamtbevölkerung
Getötete im Straßenverkehr pro 1. Mio. Einwohner	149	62

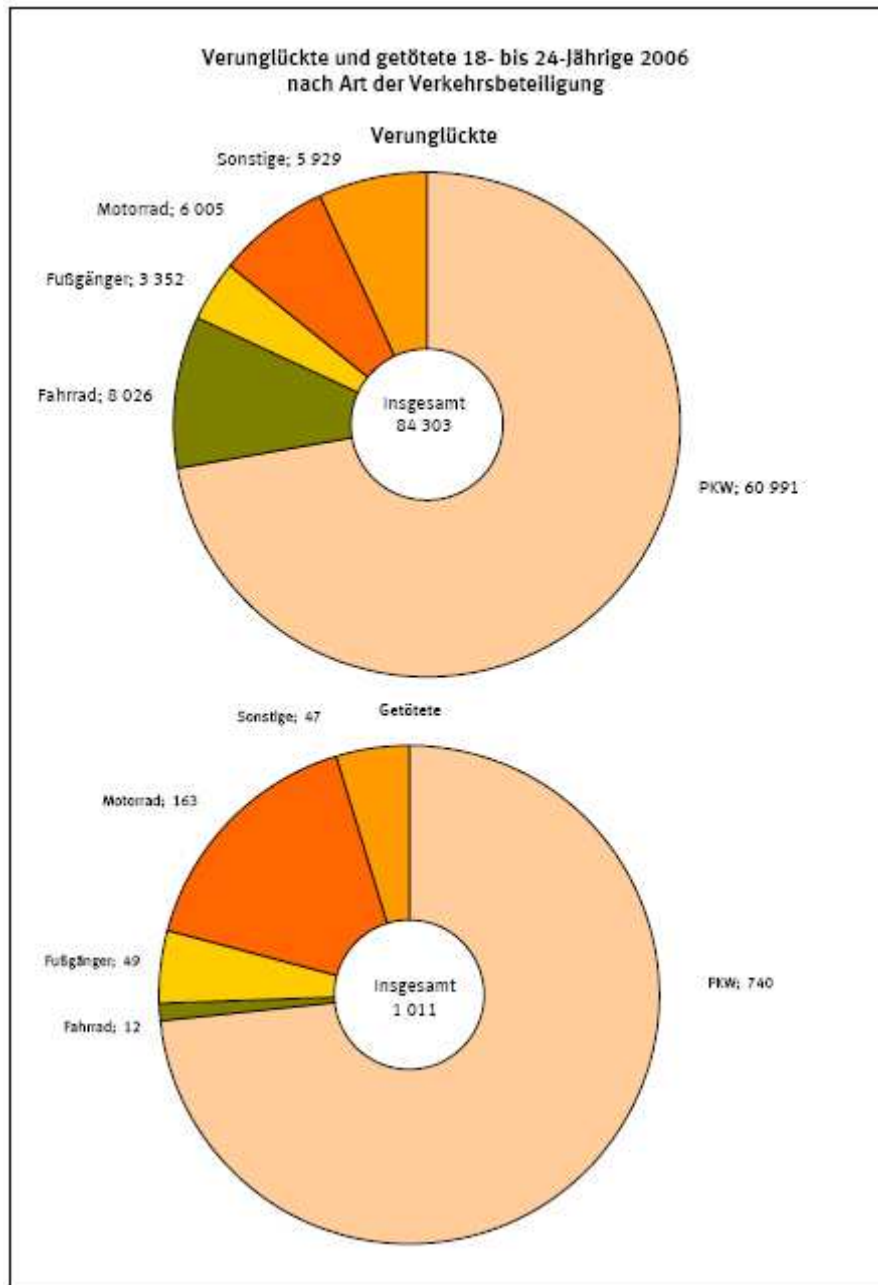
### Art der Verkehrsbeteiligung

Die 18- bis 24-Jährigen verunglücken sowohl als Pkw- als auch als Motorradfahrer häufiger als andere Altersgruppen: So verunglückten 2006 72,0 % als Pkw-Insassen (43.774 als Fahrer, 17.217 als Mitfahrer) (2005: 74,0 %). Mit dem Motorrad verunglückten 7,1 % (2005: 7,0 %), als Radfahrer kamen 9,4 % zu Schaden (2005: 9,1 %) und als Fußgänger 4,0 % (2005: 3,9 %).

Verunglückte 18- bis 24-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung	in %
als Insasse im Pkw	72,0 %
mit dem Motorrad	7,1 %
mit dem Fahrrad	9,4 %
als Fußgänger	4,0 %

Noch höher sind die Anteile bei den Getöteten: Als Pkw-Insassen wurden 73 % (2005: 76 %) und als Motorradfahrer 16 % (2005: 15 %) der jungen Verkehrsteilnehmer getötet.

Tödlich verunglückte 18- bis 24-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung	in %
als Insasse im PKW	73 %
mit dem Motorrad	16 %



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2006, Wiesbaden 2007, S. 6

### Unfallgeschehen im Wochen- und Tagesverlauf

Die meisten Getöteten wurden auch 2006 wieder am Wochenende gezählt: Samstags (18,5 %) und sonntags (18,6 %) wurden deutlich mehr junge Verkehrsteilnehmer tödlich verletzt als am Montag (13,8 %), Dienstag (11,3 %), Mittwoch (12,0 %) oder Donnerstag (13,2 %). Der Freitag kennzeichnet mit 12,7 % den Übergang zum Wochenende, wobei die Unfallzahlen bis zum späten Nachmittag ähnlich verlaufen wie an den Wochentagen, der Abend aber deutlich mehr Unfälle aufweist.

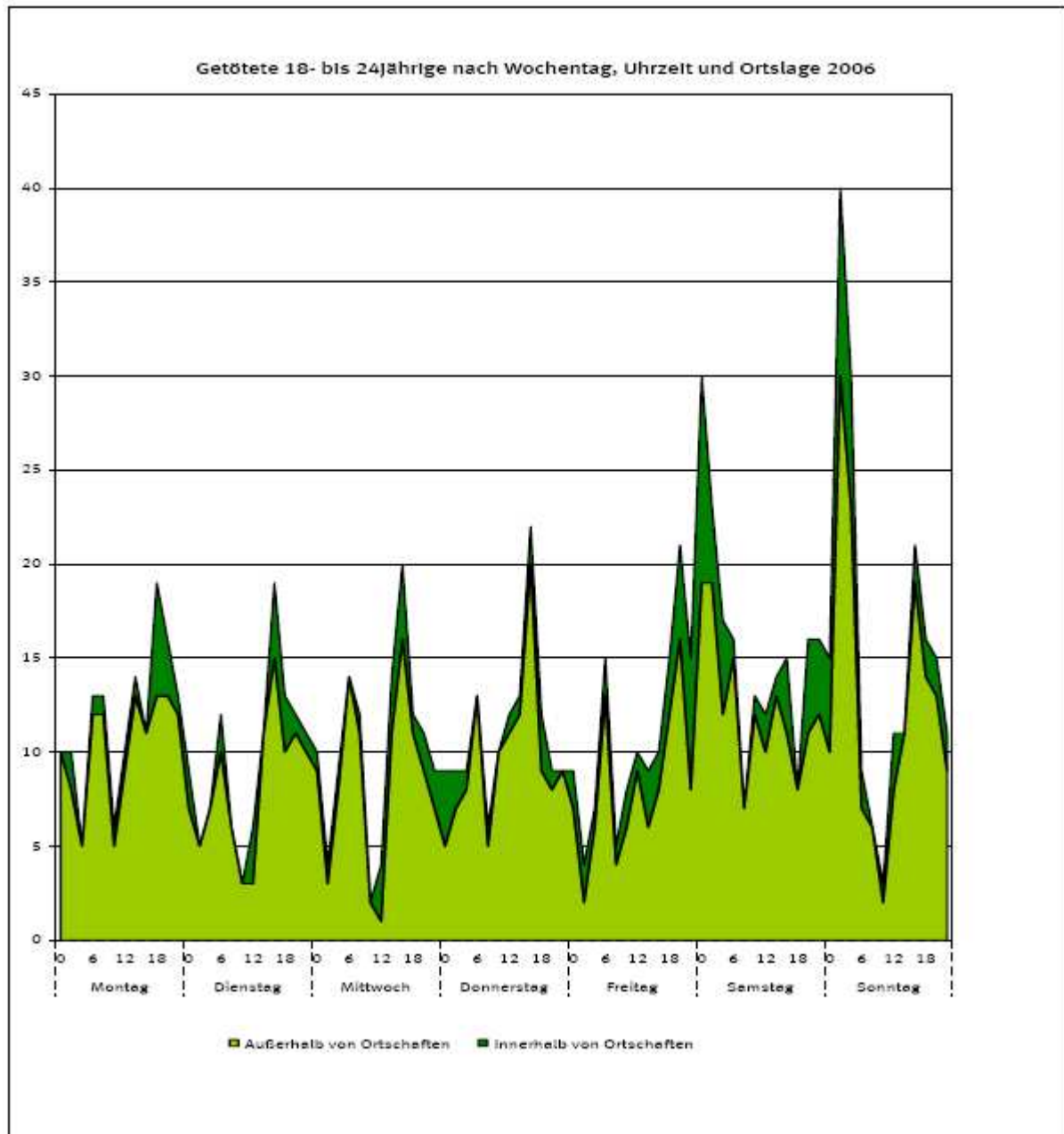
Im Vergleich zu 2005 war der Anteil der Unfälle am Wochenende dennoch geringer; damals wurden freitags (15,0 %), samstags (19,8 %) und sonntags (21,7 %) insgesamt 56,5 % der Getöteten verzeichnet, 2006 waren es 49,8 %.

Die tageszeitliche Verteilung der getöteten 18- bis 24-Jährigen zeigt einen deutlichen Zusammenhang mit ihrem Freizeitverhalten. Relativ viele (31 %) verunfallten in der Zeit zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens, bei den übrigen Altersgruppen waren es nur 17 %. Bei den tödlichen Unfällen fiel fast jeder zweite (45 %) in diese Zeitspanne, bei den anderen Altersgruppen nur gut jeder vierte (27 %).

### **Diskounfälle**

Kombiniert man Wochentag und Tagesstunde, so zeigen sich deutlichere zeitliche Konzentrationen. Junge Verkehrsteilnehmer verunglückten überproportional häufig während der Nachtstunden des Wochenendes. Ein Phänomen, das man seit Jahren beobachtet und das unter dem Namen Diskounfälle zu einer traurigen Bekanntheit gelangt ist.

In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag enden besonders viele Fahrten tödlich: In den 12 Nachtstunden (freitags 20 bis 22 Uhr, samstags 2 bis 6 Uhr sowie sonntags 0-6 Uhr) wurde 2006 mehr als jeder siebte der 1.011 der getöteten 18- bis 24-Jährigen registriert (14,0 %), dagegen nur 6,0 % aller Getöteten der übrigen Altersgruppen.



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2006, Wiesbaden 2007, S. 8

### Gender – Junge Männer gefährdeter als junge Frauen

Junge Männer verunglückten auch 2006 wesentlich häufiger als junge Frauen: Von den verunglückten 18- bis 24-jährigen Pkw-Insassen waren 52 % männlichen und 48 % weiblichen Geschlechts.

	Männer	Frauen
Gesamtzahl der verunglückten 18- bis 24-jährigen Pkw-Insassen 2006 in %	52 %	48 %

Wesentlich augenscheinlicher wird die Gefährdung junger Männer, betrachtet man nur die schwereren Unfälle. Über drei Viertel der Pkw-Verkehrstoten dieser Altersgruppe waren Männer, nur gut ein Viertel Frauen.

	Männer	Frauen
Gesamtzahl der tödlich verunglückten 18- bis 24-jährigen Pkw-Insassen 2006 in %	76 %	24 %

Bei Frauen weist die Statistik nur in einem Punkt eine deutlich höhere Gefährdung auf als bei Männern. Mehr als jede dritte junge Frau wurde als Mitfahrerin im Pkw getötet. Bei den getöteten Männern saß nur knapp jeder vierte nicht selbst am Steuer.

	Männer	Frauen
Gesamtzahl der tödlich verunglückten 18- bis 24-Jährigen als Mitfahrer im Pkw in %	23 %	36 %

### **Beteiligte und Hauptverursacher**

Junge Fahrer sind nicht nur überproportional in Unfälle verwickelt, auch bei den Unfallverursachern spielten sie eine führende Rolle. Mehr als jeder fünfte Unfall (22 %) mit Personenschaden wurde von 18- bis 24-Jährigen verursacht. Überdurchschnittlich häufig trugen junge Pkw-Fahrer die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls. 65 % der unfallbeteiligten jungen Pkw-Fahrer wurden 2006 von der Polizei als Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden eingestuft. Besonders die 18- bis 20-Jährigen – d.h. die Führerscheineulinge – fielen auf; 70 % der unfallbeteiligten Fahrer dieser Gruppe waren auch Hauptverursacher des Unfalls. Von den unfallbeteiligten 21- bis 24-Jährigen trugen immerhin noch 61 % die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls.

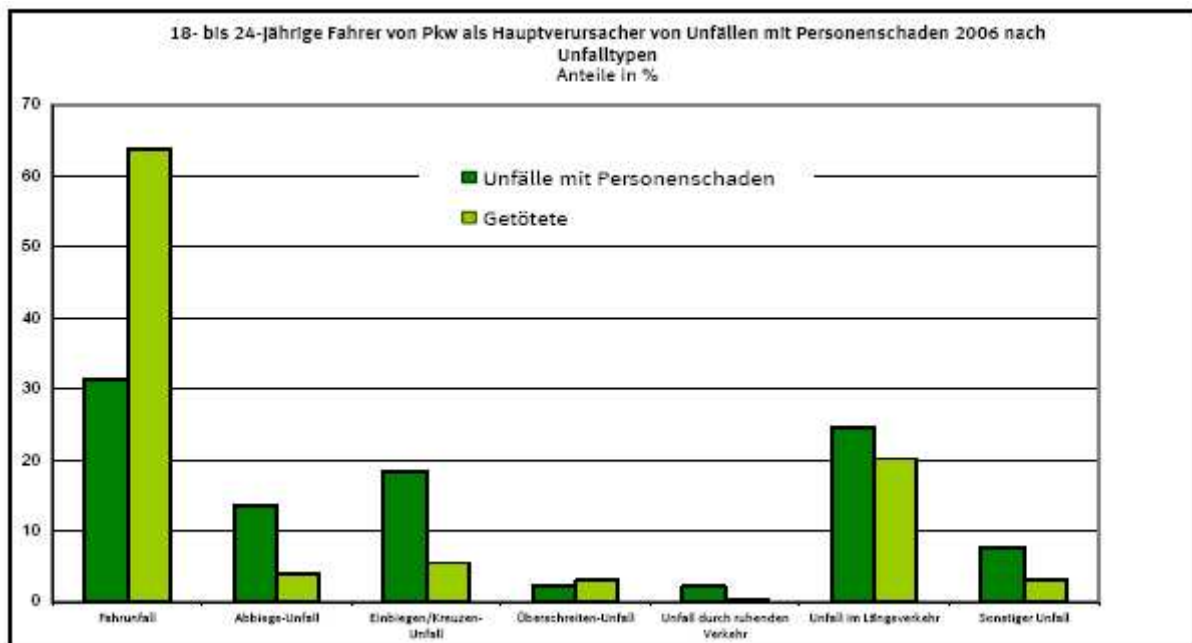
Auch hier spielt das Geschlecht eine Rolle: 68 % der männlichen, aber „nur“ knapp 61 % der weiblichen 18- bis 24-jährigen Unfallbeteiligten galten als Hauptverursacher eines Unfalls.

Das Geschlecht hat auch Auswirkungen auf die Schwere der Unfälle: Die von jungen Fahrerinnen verursachten Unfälle waren meist weniger folgenschwer als die von jungen Fahrern. Je 1.000 Unfälle mit Personenschaden, bei denen eine junge Frau Hauptverursacherin war, verunglückten insgesamt 1.426 Personen, davon wurden 10 Personen getötet und 213 schwerverletzt. Bei den von jungen Männern verursachten Unfällen verunglückten je 1.000 Unfälle mit Personenschaden 1.469 Personen, davon wurden 22 Personen getötet und 261 schwerverletzt.

## Unfalltyp

Fast jeder dritte Unfall mit Personenschaden, den 2006 ein junger Pkw-Fahrer verursacht hat, war ein „Fahrerunfall“ (31 %). Dies sind Unfälle, bei denen der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Solche Unfälle sind meist besonders schwer. So starben 64 % der Getöteten bei von jungen Pkw-Fahrern verursachten Unfällen bei einem Unfall dieses Typs.

Jeder vierte war ein „Unfall im Längsverkehr“ (25 %). Darunter versteht man Unfälle, die durch Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst werden, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen. Dabei kamen 20 % ums Leben. „Einbiegen/Kreuzen-Unfälle“ hatten bei den unfallbeteiligten jungen Hauptverursachern mit Anteilen von 18 % bei den Unfällen mit Personenschaden und 5,5 % bei den Getöteten eine geringere Bedeutung.



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehr. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2006, Wiesbaden 2007, S. 9

## Unfallursachen

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist bei jungen Fahrern mit weitem Abstand die häufigste Unfallursache. Nach Angaben der Polizei fuhr fast jeder vierte unfallbeteiligte Pkw-Fahrer dieser Altersgruppe (22 %) zu schnell. „Abstandfehler“ (11 %) sowie „Vorfahrt-/Vorrangfehler“ (10 %) sind die zweit- und dritthäufigste Unfallursache. Weitere Unfallursachen waren „Abbiegefehler“ (6,3 %), „Einfluss von Alkohol“ (4,8 %), „falsche Straßenbenutzung“ (3,7 %) sowie „Fehler beim Überholen“ (3 %). Drogen tauchen in den Statistiken nur im Promillebereich auf, auch bedingt durch die immer noch unzureichenden Kontrollmöglichkeiten. Bessere Tests werden den Anteil des Drogeneinflusses als

Unfallursachen zukünftig vermutlich etwas steigen lassen, statistisch wird der Wert gering bleiben.

Unfallursachen 18- bis 24-Jähriger (alle Unfälle)	2006 in %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	22 %
Abstandfehler	11 %
Vorfahrt-/Vorrangfehler	10 %
Abbiegefehler	6,3 %
Alkoholeinfluss	4,8 %
Falsche Straßenbenutzung	3,7 %
Fehler beim Überholen	3 %

Betrachtet man die Unfälle mit tödlich Verunfallten, so ergibt sich ein anderes Bild: Fast die Hälfte aller Opfer der 18- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer verloren aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“ ihr Leben (47 %). Auf Platz zwei rangiert „falsche Straßenbenutzung“ (11 %). Es folgen „Alkohol“ (8,8 %) und „Fehler beim Überholen“ (6,9 %). „Vorfahrtsfehler“ sowie „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ waren dagegen seltener Unfallursache.

Unfallursachen 18- bis 24-Jähriger (Unfälle mit Getöteten)	2006 in %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	47 %
Falsche Straßenbenutzung	11 %
Alkoholeinfluss	8,8 %
Fehler beim Überholen	6,9 %
Vorfahrtsfehler	3,9 %
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren	3,5 %

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist auch 2006 bei beiden Geschlechtern wieder das Fehlverhalten Nummer 1, allerdings gibt es signifikante Unterschiede. 25 % der männlichen Pkw-Fahrer fuhren zu schnell, aber nur 17 % der Fahrerinnen. Männer fielen im Vergleich zu Frauen auch häufiger durch „falsche Straßenbenutzung“ (4,1 % gegenüber 3,2 %) und „Fehler beim Überholen“ (3,6 % zu 2,1 %) auf. Frauen begingen dagegen häufiger „Vorfahrts-/Vorrangfehler“ (11 % zu 9,8 %).

Unfallursachen 18- bis 24-Jähriger (alle Unfälle 2006)	Männer in %	Frauen in %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	25 %	17 %
Falsche Straßenbenutzung	4,2 %	3,2 %
Fehler beim Überholen	3,6 %	2,1 %
Vorfahrts-/Vorrangfehler	9,8 %	11 %

## **Alter und Leistung der Pkw**

Einfluss auf die Unfallgefährdung junger Fahrer können auch die Fahrzeuge haben, mit denen sie unterwegs sind. Sie waren auch 2006 häufiger mit älteren – vermutlich technisch schlechter ausgestatteten und unsichereren – Fahrzeugen an Unfällen beteiligt als Verkehrsteilnehmer anderer Altersgruppen. 47 % der unfallbeteiligten 18- bis 24-Jährigen fuhren einen Pkw, der älter als 10 Jahre war. Im Durchschnitt der übrigen Altersgruppen waren es nur 33 %. 29 % der 18- bis 24-Jährigen fuhren einen 6 bis 10 Jahre alten Pkw (übrige: 27 %). Dagegen saßen nur 6,5 % der jungen Menschen in einem unter 2 Jahre alten Pkw am Steuer (übrige: 12 %).

„Hauptsache schnell!“ Dies scheint bei nicht wenigen jungen Männern die wichtigste Anforderung an ihr Fahrzeug zu sein. Es zeigen sich auch hier auffallende geschlechtsspezifische Unterschiede: Unfallbeteiligte junge Frauen fuhren neuere, aber leistungsschwächere Fahrzeuge, junge Männer dagegen ältere und leistungsstärkere. 51 % der 18- bis 24-jährigen Männer waren mit einem über 10 Jahre alten Pkw an einem Unfall beteiligt, bei den Frauen waren dies nur 42 %. Am Steuer eines unter 2 Jahre alten Wagens saßen dagegen 7,4 % der unfallbeteiligten Frauen, aber nur 6,0 % der Männer.

15 % der unfallbeteiligten jungen Frauen fuhren einen Pkw mit unter 40 kW (53 PS) Motorleistung, dagegen nur 8,0 % der jungen Männer. Einen Pkw mit über 75 kW (102 PS) Motorleistung fuhren 32 % der unfallbeteiligten jungen Männer, aber nur 15 % der Frauen.

Alle Angaben nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehr. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2006, Wiesbaden 2007 (pdf unter [www.destatis.de](http://www.destatis.de))