



Verkehrsrechtstag

ACE Studien

zu Verkehrsrecht und Verkehrssicherheit

Auszüge 2009 - 2011

24./25. Juni 2011 | Potsdam

INHALT

- **2011**

- Jeder Achte hat Punkte in Flensburg
u. a.: ACE zur Reform des Flensburger Punktsystems
- Fast jede fünfte Straftat wird im Straßenverkehr verübt

- **2010**

- Verkehrsverstöße von Lkw-Fahrern - Winterreifen für Lkw
- ACE fordert besseren Schutz für Fußgänger
- Motorradfahrer verbessern ihre Unfallbilanz
- Jeder zweite ältere Pkw mit defektem Licht unterwegs
- Studie: Mehr Tempo, mehr Unfälle
- ACE: Alarmierend viele Fahrradunfälle
- Autofahrerinnen im Osten am besten

- **2009**

- Jeder Fünfte stirbt am Baum
- Mehr schlimme Unfälle bei Dunkelheit – Zeitumstellung kommt
- Alkoholunfälle und MPU in Deutschland
- Studie zu Section Control

Presse*Mitteilung*

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

Jeder Achte hat ein Punktekonto in Flensburg

ACE: Mehr Einträge im Verkehrszentralregister als je zuvor

Stuttgart / Potsdam (ACE) 23. Juni 2011 – Deutschlands Raser, Trinker und Rotlichtsünder haben einen zweifelhaften Rekord aufgestellt: Noch nie seit der Einführung des Mehrfachtäter-Punktsystems im Jahr 1974 waren im Verkehrszentralregister des Flensburger Krafftahrt-Bundesamtes (KBA) so viele Verkehrsteilnehmer in der Bundesrepublik mit Einträgen verzeichnet. Die Zahl der mit Punkten behafteten Personen stieg demnach bis Anfang 2010 auf knapp neun Millionen; alleine in den vorherigen zehn Jahren betrug der Anstieg 33 Prozent. Aus einer vom *ACE Auto Club Europa* am Donnerstag in Potsdam veröffentlichten Studie geht weiter hervor, dass heute insgesamt jeder achte strafmündige Einwohner der Bundesrepublik wegen schwerer Verkehrsvergehen in Flensburg gespeichert ist. Allerdings ist der Anteil der Punktesammler je nach Bundesland unterschiedlich hoch. Ob der Grund dafür in einer möglicherweise verschiedenartigen Verkehrsmoral liegt oder in der unterschiedlichen polizeilichen Kontrolldichte zu suchen ist, muss laut ACE zunächst offen bleiben.

Eine von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) Ende April ins Spiel gebrachte Reform des Flensburger Punktesystems betrachtet der ACE mit gewisser Skepsis. „Gegen mehr Transparenz und eine Vereinfachung haben wir nichts einzuwenden, doch jede Änderung muss sich daran messen lassen, ob sie tatsächlich zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr beiträgt“, sagte ACE-Verkehrsrechtsexperte Volker Lempp.

[siehe dazu Pressemitteilung vom 29.04.2011](#)

[Flensburger Punkte: ACE offen für Reform – Club stellt Bedingungen](#)

ACE veranstaltet Juristen-Treffen in Potsdam

Der ACE veranstaltet vom 24. bis 25. Juni 2011 seinen 3. Verkehrsrechtstag in Potsdam, wo sich rund 170 Verkehrsrechtsanwälte unter anderem mit der Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts befassen wollen. Zu dem zweitägigen Kongress (Kongresshotel Potsdam an Templiner See, Am Luftschiffhafen 1, 14471 Potsdam) wird auch der turnusmäßig amtierende Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz des Bundes und der Länder, Jörg Vogelsänger (SPD) erwartet (24. Juni, 15.00 Uhr); er ist zugleich Infrastrukturminister des Landes Brandenburg.

Punktesünder im Länderranking

Überdurchschnittlich viele Punktesünder sind der ACE-Studie zufolge in Nordrhein-Westfalen beheimatet, gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern und Baden-Württemberg (siehe [ACE-Info-Grafik](#)). Verkehrsteilnehmer in Schleswig-Holstein und Thüringen dagegen sammelten die wenigsten Punkte – das größte Wohlergehen jedoch herrscht auf den ersten Blick auf den Straßen des Saarlands. Allerdings, so gibt der ACE hier zu bedenken, ist die Kontroll- und Ahndungsintensität an der Saar möglicherweise nicht so ausgeprägt wie in anderen Bundesländern. Bei früheren Verkehrsstudien des Clubs hatte das Saarland regelmäßig weniger gut abgeschnitten. 2009 verzeichnete das Saarland mit mehr als 7 Prozent bundesweit den höchsten Zuwachs an Punktesündern.

Männer erweisen sich nach der Auswertung der Zahlen als deutlich eifrigere Punktesammler als Frauen. Während bundesweit jeder fünfte männliche Verkehrsteilnehmer im Verkehrszentralregister eingetragen ist trifft dies nur auf jede 18. Frau zu. Annähernd die Hälfte der mit Punkten belegten Ordnungswidrigkeiten und Straftaten wurden von Angehörigen der Altersklasse zwischen 25 und 44 Jahren verübt. Relativ gering fällt dagegen der Anteil der jugendlichen Verkehrsteilnehmer bis 20 Jahren aus – neben dem noch geringen Motorisierungsgrad wirken sich hier offenbar die Restriktionen für Fahranfänger aus. Ebenfalls weit unter dem Mittelwert rangiert die Anzahl der Einträge von Personen, die älter sind als 65 Jahre.

Mit Abstand die meisten geahndeten Vergehen gingen auf das Konto von Rasern. Beinahe ein Drittel der Einträge erfolgte nach gravierenden Geschwindigkeitsüberschreitungen, gefolgt von Vorfahrtverletzungen und Alkohol im Straßenverkehr.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

Daten und Fakten:

Punkte-Sünder

ACE-Studie über Einträge im Verkehrszentralregister

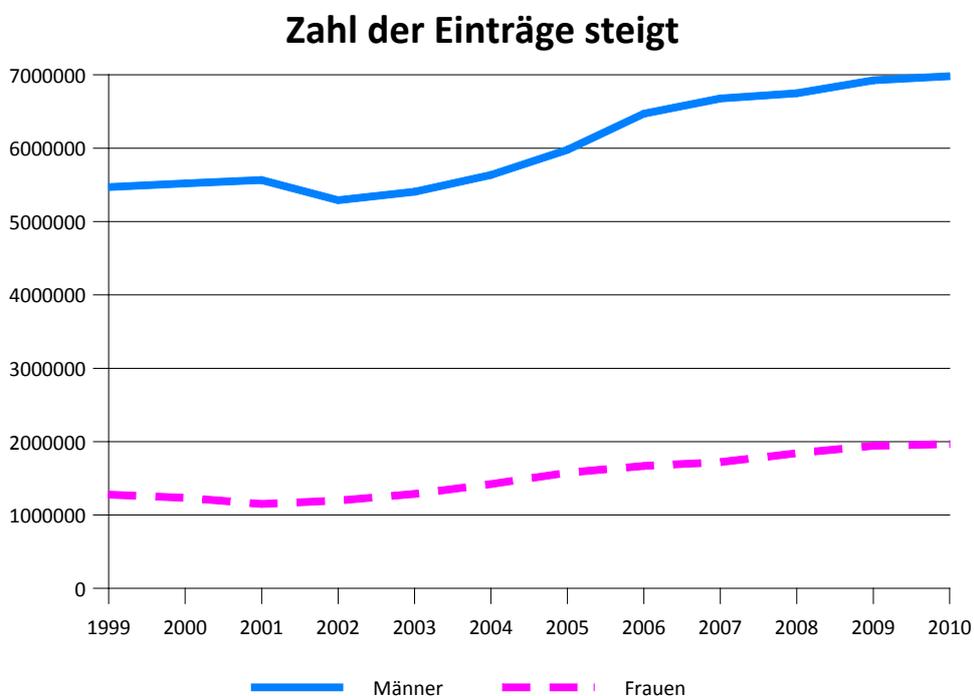
- 1 33 Prozent mehr Punktesünder in den letzten zehn Jahren**
- 2 Regionaldaten: In NRW leben die meisten Punktesünder**
- 3 Mehr Punkte für Männer**
- 4 Wenig Einträge bei Fahranfängern und Senioren**
- 5 Fast zwei Drittel der Einträge wegen Tempoverstößen**
- 6 ACE zur Reform des Flensburger Punktsystems**

1 33 Prozent mehr Punktesünder in den letzten zehn Jahren

Seit der Einrichtung des Verkehrszentralregisters (VZR) im Jahre 1958 werden im Straßenverkehr auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer beim Kraftfahrt-Bundesamt erfasst. Einträge ergeben sich durch Entscheidungen der Fahrerlaubnis- und Bußgeldbehörden, ebenso werden gerichtliche Verurteilungen wegen Straftaten im Straßenverkehr registriert. Durch die Schaffung des Mehrfachtäter-Punktsystems 1974 schlugen sich Verkehrsordnungswidrigkeiten nieder, die mit einem Fahrverbot oder einer Geldbuße von mindestens 40 Euro nieder.

Punkte wegen Ordnungswidrigkeiten werden nach zwei Jahren gelöscht, Punkte wegen Straftaten bleiben fünf Jahre lang bestehen – waren Alkohol oder Drogen im Spiel verdoppelt sich dieser Zeitraum auf zehn Jahre. Ab einem Punktestand von acht Punkten gibt es einmal in fünf Jahren die Möglichkeit, diese durch die Teilnahme an einem Aufbauseminar zu reduzieren. Verkehrsteilnehmern, die 18 Punkte gesammelt haben, wird der Führerschein entzogen.

Die Zahl der Einträge im Verkehrszentralregister ist 2010 auf einen neuen Höchststand angestiegen. 8.951.000 Einträge verzeichnete das Kraftfahrt-Bundesamt zum 1. Januar 2010, gegenüber 2001 ist ein Zuwachs von mehr als 33 Prozent zu verzeichnen.



Datenbasis: KBA 2010, Bestandszahlen

2 Regionaldaten: In NRW leben die meisten Punktesünder

Ein Blick auf die Bestandszahlen nach Regionen offenbart, dass nicht überall in Deutschland in gleicher Häufigkeit gravierend gegen die Straßenverkehrsgesetze verstoßen wird. Da auch Verkehrsteilnehmer ohne Fahrerlaubnis bei Fehlverhalten im Straßenverkehr mit einem Eintrag ins Verkehrszentralregister zu rechnen haben wurde als Vergleichsgröße die Anzahl der strafmündigen Einwohner pro Bundesland gewählt.

Spitzenreiter bei den Punktesündern ist Nordrhein-Westfalen, wo 1.422 von 10.000 strafmündigen Einwohnern mit Punkten in Flensburg belegt sind. An zweiter Stelle folgt Mecklenburg-Vorpommern mit einem Wert von 1.365. Fast gleichauf liegt Baden-Württemberg, wo 1.359 pro 10.000 Einwohner im Straßenverkehr auffällig wurden. Niedersachsen belegt mit einer Quote von 1.351 den vierten Rang.

Deulich unter dem bundesdeutschen Durchschnittswert von 1.276 befindet sich Sachsen mit 1.114 im VZR eingetragenen Personen. Thüringen liegt mit 1.077 Punktesündern auf 10.000 Einwohner auf dem zweitbesten Platz. Die wenigsten Punktesünder leben im Saarland, wo nur gut jeder zehnte Einwohner (1.065) mit Punkten in Flensburg behaftet ist.

Nicht unerwähnt bleiben sollte jedoch, dass es im Saarland in 2009 den größten Zuwachs an Punktesündern gab (+7,2%), gefolgt von Rheinland-Pfalz und Berlin mit je 5,6 Prozent. Gesteigerte Gesetzestreue legten im Jahr 2009 die Verkehrsteilnehmer in Hessen an den Tag, wo 5,5 Prozent weniger Personen nach Flensburg gemeldet wurden als im Jahr zuvor.

Verkehrssünder nach Bundesländern 2009			
Bundesland	Strafmündige Einwohner	Im VZR eingetragene Personen	pro 10.000 strafm. EW
NRW	13.896.960	1.976.000	1.422
Mecklenburg-Vorpommern	1.458.099	199.000	1.365
Baden-Württemberg	8.148.394	1.107.000	1.359
Niedersachsen	6.405.918	865.000	1.351
Brandenburg	2.198.978	294.000	1.337
Deutschland	65.196.045	8.305.000	1.276
Hamburg	1.337.683	170.000	1.271
Berlin	2.611.796	327.000	1.252
Bremen	511.931	62.000	1.211
Sachsen-Anhalt	2.111.768	252.000	1.193
Bayern	9.783.542	1.157.000	1.183
Rheinland-Pfalz	3.238.347	382.000	1.180
Schleswig-Holstein	2.325.586	270.000	1.161
Hessen	4.680.176	534.000	1.141
Sachsen	3.655.025	407.000	1.114
Thüringen	1.996.197	215.000	1.077
Saarland	835.645	88.000	1.065
Datenquelle: Statistisches Bundesamt/ KBA, Bestand zum 01.01.2010; Zahlen gerundet ohne Personen ohne Angabe zum inländischen Wohnort oder mit ausländischem Wohnsitz			

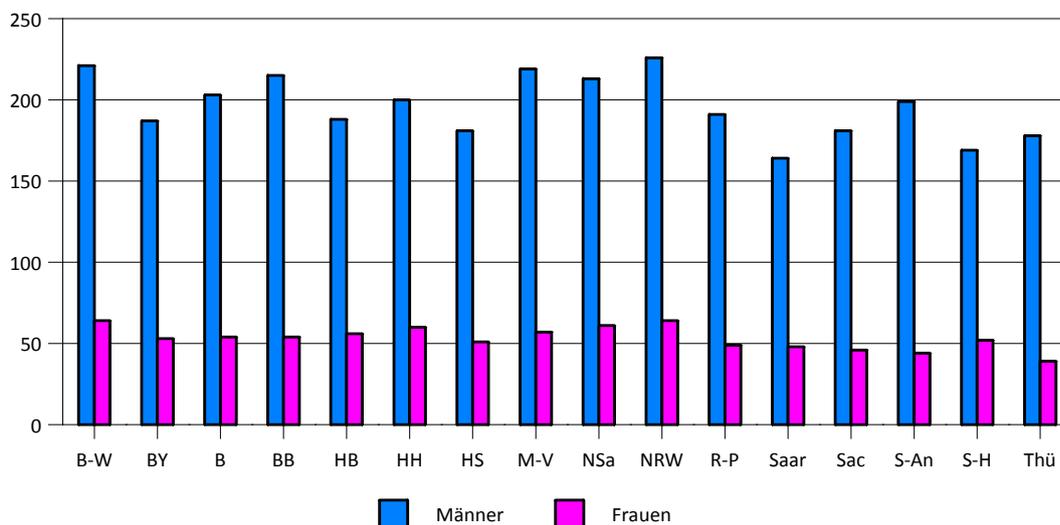
3 Mehr Punkte für Männer

Auf einen Eintrag einer Frau im VZR kommen 3,8 Einträge männlicher Verkehrsteilnehmer. Damit drückt sich nicht nur die stärkere männliche Präsenz im motorisierten Verkehr aus, sondern auch ein unterschiedliches Risikoverhalten.

Auf Länderebene gesehen wiesen im Jahr 2009 Männer in NRW die größten Bestandzahlen im VZR aus (226 pro 1.000 stm. EW). Ebenfalls weit über dem Schnitt von 202 lagen die männlichen Verkehrsteilnehmer in Mecklenburg-Vorpommern (219), Brandenburg (215), Niedersachsen (213) und Baden-Württemberg (212). Die geringste Zahl von Einträgen wurde bei Männern in Thüringen (178), Schleswig-Holstein (169) und im Saarland notiert (164).

Auch die nordrhein-westfälischen Frauen lagen 2009 mit 64 pro 1.000 Einwohnerinnen an der Spitze – gleichauf mit den Verkehrsteilnehmerinnen in Baden-Württemberg. Auf Rang drei folgt Niedersachsen (61), dann Hamburg (60) und Mecklenburg-Vorpommern (57). Die wenigsten Punkte sammelten Verkehrsteilnehmerinnen in Sachsen (46), Sachsen-Anhalt (44) und Thüringen (39).

VZR-Einträge nach Bundesländern und Geschlecht



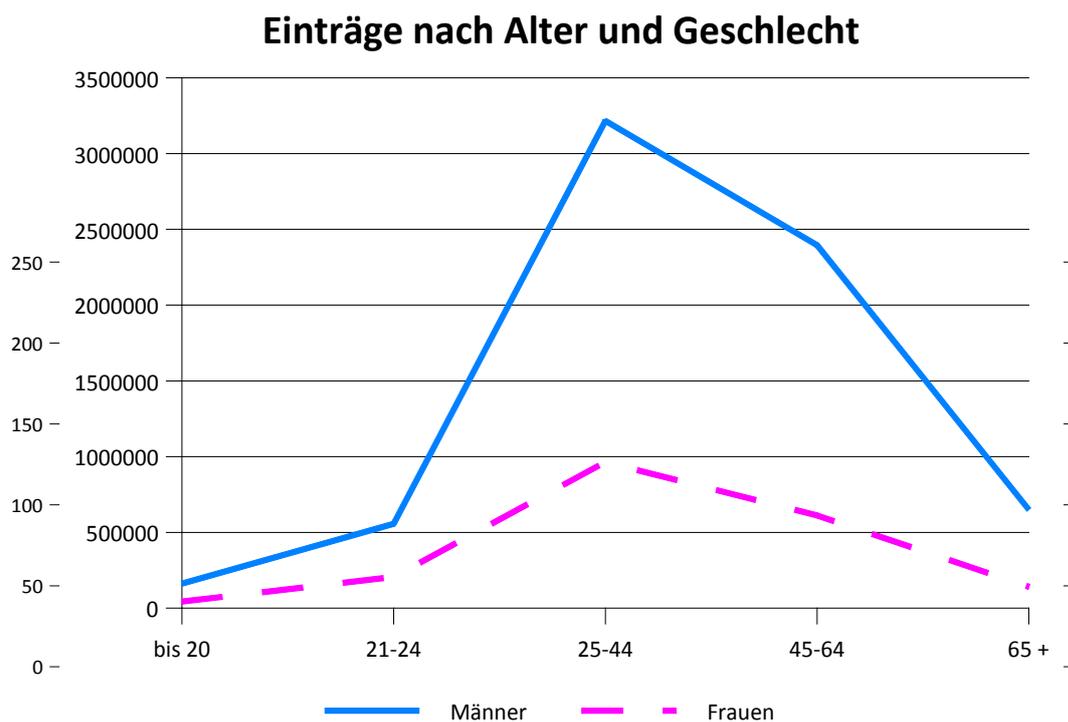
Datenbasis: Statistisches Bundesamt/ KBA, Bestand zum 01.01.2010;
pro 1.000 strafmündige Männer bzw. Frauen

4 Wenig Einträge bei Fahranfängern und Senioren

Fast die Hälfte alle Einträge geht auf das Konto der Altersklasse zwischen 25 und 44 Jahren. Kaum verwunderlich, spiegelt sich doch hier sowohl die aktive Teilnahme am Straßenverkehr als auch die Bereitschaft wider, erhöhte Risiken einzugehen.

Bei jungen Fahrern bis 21 Jahre wirken sich offenbar die Restriktionen des Führerscheins auf Probe positiv aus.

In der Altersklasse ab 45 Jahren nimmt die Häufigkeit, durch Fehlverhalten im Straßenverkehr Punkte zu sammeln, deutlich ab. Dies gilt erst recht für Fahrer, die das Rentenalter erreicht haben.



Datenbasis: KBA, Bestandszahlen 1.1.2010

Datenbasis: Statistisches Bundesamt/ KBA, Bestand zum 01.01.2010;
pro 1.000 strafmündige Männer bzw. Frauen

5 Fast ein Drittel der Einträge wegen Tempoverstößen

Deutlich mehr als die Hälfte der im Jahr 2009 neu hinzugekommenen Einträge hatten ihre Ursache in Geschwindigkeitsübertretungen. Nachdem die Zahlen der Temposünder in den Jahren 2007 und 2008 auf ein etwas niedrigeres Niveau zurück gegangen waren stiegen die geahndeten Verfehlungen 2009 sichtbar an.

An zweiter Stelle der Gründe für eine Eintragung stehen Vorfahrtverletzungen. Fast 400.000 mal sorgten Delikte wie das Überfahren einer roten Ampel oder eines Stoppschildes, möglicherweise mit daraus resultierendem Unfall, für ein Bußgeld.

Alkohol steht an dritter Stelle der Punkte-Hitliste. Immerhin 191.000 Bußgeldverfahren schlugen sich 2009 in der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes nieder. Diese Zahl markiert den niedrigsten Wert seit Jahren. Im Jahr 2000 wurde noch ein Höchstwert von 346.000 Punktesündern wegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr verzeichnet.

Rückläufig sind in den letzten Jahren auch die Zahlen derer, die ohne Fahrerlaubnis unterwegs waren. 2009 wurden dennoch über 100.000 Personen belangt, die ein Fahrzeug führten, ohne im Besitz des entsprechenden Führerscheins zu sein.

Auf Platz fünf der Punkteliste steht das Unerlaubte Entfernen vom Unfallort. 32.000 Verkehrsteilnehmer wurden abgestraft, weil sie nach einem Unfall Fahrerflucht begingen.

Neue Eintragungen ins VZR 2009		
Rang	Delikt (Auswahl)	Anzahl
1	Geschwindigkeitsübertretungen	2.886.000
2	Vorfahrtverletzung	395.000
3	Alkohol-/ Drogen	191.000
4	Fahren ohne Fahrerlaubnis	106.000
5	Fahrerflucht	32.000
	gesamt	4.741.000
Datenbasis: KBA 2010		

6 ACE zur Reform des Flensburger Punktsystems

Von Volker Lempp, Leiter Verkehrsrecht beim *ACE Auto Club Europa*

Die Effektivität des Punktsystems als präventive Maßnahme einerseits und als Hilfestellung für auffällig gewordene Kraftfahrer andererseits ist unbestritten und längst Teil unseres Verkehrsalltags. Gleichwohl gab es immer wieder Kritik und Verbesserungsvorschläge. So auf den Verkehrsgerichtstagen 1990, 1995 und 2009. Der Arbeitskreis VII des 47. Verkehrsgerichtstags 2009 formulierte in seiner Empfehlung kurz und bündig: „Eine Vereinfachung der Vorschriften des bestehenden Punktsystems ist dringend erforderlich“.

Tilgungs- und Überliegefristen

Schon ein Blick auf die Paragraphen §§ 4 und 29 StVG zeigt, dass sich die Kompliziertheit des Regelwerks hauptsächlich in den Tilgungs- und Überliegefristen manifestiert. Sie sind für den Laien schlechterdings unverständlich, selbst der Fachjurist muss sie regelrecht „studieren“.

Je nach Tat und Fahrerlaubnismaßnahme kann die Tilgungsfrist von 2 Jahren bis maximal 15 Jahren betragen. Was eine Überliegefrist ist, weiß kaum jemand. Sie bedeutet, dass nach Ablauf von 2 Jahren u.U. doch keine Tilgung erfolgt, wenn eine vorher begangene weitere Tat erst später, aber noch während der Überliegefrist (1 Jahr) eingetragen wird.

Der Nutzen solcher Spitzfindigkeiten und des damit einhergehenden Verwaltungsaufwands ist fraglich. Der ACE spricht sich dafür aus, auf eine besondere Überliegefrist zu verzichten und die Tilgungsfristen zu vereinheitlichen. Dabei sollte die Unterscheidung nach Ordnungswidrigkeiten und Straftaten aufgegeben und eine ausschließlich an der Gefährlichkeit der Verstöße orientierte allgemeinverständliche Tilgungsregelung eingeführt werden.

Tilgungshemmung

Ebenso bedeutsam wie die Tilgungsfristen sind die Modalitäten einer Tilgungshemmung. Hier ist die Situation ähnlich unübersichtlich. Dass man sich innerhalb von 2 Jahren keinen weiteren Verstoß zu Schulden kommen lassen darf und sich andernfalls die Tilgungsfrist verlängert, ist den meisten geläufig. Im Einzelnen wird es dann wieder kompliziert.

Deshalb gibt es Überlegungen, die Tilgungshemmung durch Neueintragungen überhaupt abzuschaffen, wobei gleichzeitig eine Verlängerung bzw. Vereinheitlichung von Tilgungsfristen erwogen wird.

Der ACE hält eine Beibehaltung der derzeitigen Regelung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit vorzugswürdig, also eine Hemmung der Punktilgung, wenn während der Tilgungsfrist neue Verstöße hinzukommen. Andererseits könnte die Frist von 5 Jahren, nach deren Ablauf OWi-Eintragungen in jedem Fall gelöscht werden, herabgesetzt werden.

So müssen sich die Verkehrsteilnehmer weiterhin 2 Jahre „bewähren“, wenn sie in den Genuss einer Tilgung kommen wollen. Auf diesen spezialpräventiven Effekt sollte man keinesfalls verzichten. Insbesondere der Kraftfahrer, der weiß, dass die Tilgung einer Eintragung von seinem Verhalten abhängt, wird seine Fahrweise regelmäßig darauf einstellen und besonders vorsichtig fahren.

Zahl der Punkte

Der ACE sieht keine Veranlassung, die derzeitige Höchstgrenze von 18 Punkten zu verändern, wie dies teilweise vorgeschlagen wird. Es gibt bislang keine Hinweise, dass sie innerhalb des geltenden Systems zu unangemessenen Ergebnissen geführt hätte. Der Schutz des Straßenverkehrs vor ungeeigneten Kraftfahrern ist unverändert dringlich.

Es sollte aber die Trennung zwischen Ordnungswidrigkeiten und Straftaten aufgegeben und allein die Gefährlichkeit des Verstoßes zum Maßstab der Bepunktung gemacht werden – wobei es auf die Vorwerfbarkeit des Verhaltens und nicht auf dessen Folgen ankommt. So ist es ungemessen, wenn heute eine fahrlässige Körperverletzung, die auf einen relativ unbedeutenden Verkehrsverstoß zurückzuführen ist, als Straftat mit 5 Punkten bewertet wird, gegenüber einem qualifizierten Rotlichtverstoß, der nur mit 4 Punkten zu Buche schlägt. Auch die Höchstbewertung der für die Verkehrssicherheit kaum relevanten Unfallflucht mit 7 Punkten passt nicht ins System. Stattdessen sollte im Punktesystem der Unterschied zwischen einem Bagatelldelikt (z.B. Handyverstoß) und Delikten, wie sie normalerweise nur Verkehrsrowdys begehen (z.B. nötiges Drängeln) stärker zum Ausdruck kommen.

Der ACE fordert daher eine grundlegende, an der Bedeutung des Verstoßes für die Verkehrssicherheit orientierte Überarbeitung der Punktebewertung, die allein auf das Verhalten der Betroffenen abzustellen hat.

Rabatt-System

Das geltende Recht sieht in § 4 StVG die Möglichkeit vor, sich durch Teilnahme an einem Aufbauseminar oder durch Inanspruchnahme einer verkehrspsychologischen Beratung einen Punkteerlass zu „verdienen“. Dieser Erlass ist auch davon abhängig, bei Erreichen welcher „Punkteschwelle“ von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird. Dass auch diese Regelung alles andere als einfach ist, zeigt schon die Vielzahl der dazu ergangenen verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen.

Nach Auffassung des ACE sollte dieses Bonus-System einfacher und effektiver gestaltet werden. Anstatt die Tilgung eingetragener Punkte ohne Zutun des Betroffenen zu erleichtern, sollten vermehrt Anreize geschaffen werden, Angebote zu Schulung, Fortbildung, Erfahrungsaustausch und psychologischen Trainings wahrzunehmen, um die Punktesituation zu verbessern. Die Einwirkungsmöglichkeiten, die das Punktesystem bietet, sollten nicht verschenkt werden. Dabei sollte das allgemein anerkannte Verkehrssicherheitstraining seinen Platz finden, da es auf die Schulung eines verkehrssicherheitsgerechten Fahrens und dadurch auf Unfallvermeidung ausgerichtet ist.

Der Punkteerlass sollte unabhängig davon Platz greifen, bei welchem Punktstand sich der Betroffene zu einer Teilnahme entschließt. Es mag wünschenswert sein, dass dies in einem möglichst frühen Stadium geschieht. Gleichwohl erscheint es unangemessen und ist der Akzeptanz des Schulungsangebots auch nicht förderlich, eine spätere Teilnahme zu „sanktionieren“.

Der ACE regt an, nicht nur über einen Punkteerlass, wie derzeit praktiziert, sondern auch über regelrechte Bonus-Punkte nachzudenken, die unabhängig vom Punktstand durch verkehrsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr erworben werden können, z.B. durch langes unfallfreies Fahren oder beanstandungsfreie Verkehrsteilnahme über einen langen Zeitraum. Solche „Belohnungen“ könnten zusätzlich motivieren und hätten den Vorteil, dass das Punktesystem neben seinem – in der Öffentlichkeit so empfundenen - „Strafzweck“ auch eine positive Komponente bekäme.

Presse*Mitteilung*

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

ACE: Bald jede fünfte Straftat wird im Straßenverkehr verübt

Spitzenreiter Saarland – 60 Prozent mehr Verurteilungen als im Norden

Stuttgart (ACE) 24. Januar 2011 – Der „Tatort Auto und Verkehr“ scheint sich zu einem neuen Quotenbringer zu entwickeln: Nahezu 190.000 Verkehrssünder wurden im Jahr 2009 wegen Straftaten im Straßenverkehr verurteilt. 22 Prozent aller in Deutschland begangenen Straftaten wurden im Verkehr verübt. Dies geht aus einer neuen Studie hervor, die der *ACE Auto Club Europa* am Montag in Stuttgart unmittelbar vor Beginn des 49. Deutschen Verkehrsgerichtstages (26.–28. Januar in Goslar) veröffentlicht hat. Der ACE stützt sich bei seiner Erhebung auf Angaben des Statistischen Bundesamtes.

85 Prozent aller geahndeten Vergehen im Straßenverkehr haben sich demnach Männer zuschulden kommen lassen. Überproportional hoch ist der Anteil verurteilter junger Verkehrsteilnehmer zwischen 21 und 25 Jahren. Einer der vor Gericht am häufigsten verhandelten Tatbestände ist immer noch Alkohol am Steuer: Über die Hälfte der richterlichen Entscheidungen (54 Prozent) hatten verbotene Trunkenheitsfahrten zum Inhalt, knapp jede vierte davon endete in einem Unfall, merkte der Stuttgarter Autoclub an.

Der ACE machte zugleich auf den sogenannten Trichtereffekt aufmerksam, wonach bei weitem nicht alle angezeigten Verkehrsverstöße Folgen nach sich ziehen. Von 295 polizeilich bekanntgewordenen Fällen auf dem Gebiet von Straftaten werden am Ende zusammengenommen nur 71 Sünder vom Gericht verurteilt oder sie werden auf andere Weise zur Rechenschaft gezogen beispielsweise in Form eines behördlich auferlegten Bußgeldes.

Ein genauerer Blick in die Studie des ACE offenbart zum Teil große regionale Unterschiede bei der Strafverfolgung: Wurden im Jahr 2009 im bundesweiten Schnitt 289 Verkehrsteilnehmer pro 100.000 strafmündige Einwohner wegen im Straßenverkehr begangener Straftaten verurteilt, lag deren Zahl im Saarland bei 367 Verurteilten; das sind 60 Prozent mehr Verurteilungen in Verkehrsstrafsachen, als sie im Norden der Republik im Namen des Volkes ausgesprochen wurden.

Das Saarland ist aufgrund bereits früher festgestellter negativer Auffälligkeiten auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit vom ACE auf einen „Problemindex“ gesetzt worden. Deutlich über dem Mittelwert liegen auch Rheinland-Pfalz (342), Baden-Württemberg (340) und Brandenburg (334). Mecklenburg-Vorpommern brachte es sogar auf 357 Verurteilungen in Verkehrsstrafsachen. Demgegenüber wurden in Schleswig-Holstein lediglich 224 Verurteilungen pro 100.000 strafmündige Bürger ausgesprochen. Deutlich unter dem gesamtdeutschen Mittelwert liegt mit 231 Verurteilten auch der Stadtstaat Bremen.

ACE geht auf Ursachensuche für Länderunterschiede

Für die Unterschiede zwischen den Bundesländern kann nach Einschätzung des ACE nicht zwangsläufig eine mutmaßlich höhere Gesetzestreue norddeutscher Verkehrsteilnehmer ins Feld geführt werden. Die Berliner Verkehrsrechtsexpertin und ACE-Vertrauensanwältin Gesine Reisert sagte: „Es mag sein, dass auch regional unterschiedlich ausgeprägtes Verhalten eine Rolle spielen kann – vielleicht sind in Bremen einfach weniger Menschen mit Fahrzeugen als im Saarland unterwegs.“ Wahrscheinlicher aber sei, dass seitens der Polizei weniger kontrolliert werde. Nach Darstellung von ACE-Anwältin Reisert spielt auch die Anwaltschaft eine wichtige Rolle. „Diese muss die Verfahren ja auch erst einmal einleiten.“

Reisert kann sich auch vorstellen, dass Richter in Stadtstaaten wie Berlin, Hamburg und ähnlichen Großstädten eine härtere Gangart an den Tag legten, „soweit es sich um ein Fahrverbot oder den Entzug der Fahrerlaubnis handelt“, fügte die Anwältin einschränkend hinzu.

Dass etwa sechsmal so viele Männer wie Frauen wegen Straftatdelikten im Straßenverkehr verurteilt worden sind, erklärt die ACE-Verkehrsrechtsexpertin damit, dass Männer auch in anderen Lebensbereichen generell häufiger straffällig würden. Weiter sagte Reisert: „Überdies gilt wohl als statistisch erwiesen und durch die Kraftfahrzeugversicherer durch niedrigere Tarife entsprechend bedacht, dass Frauen deutlich weniger Unfälle verursachen.“ Schon dies sei bereits ein Indikator für eine geringere Strafanfälligkeit, betonte die ACE-Verkehrsrechtsexpertin. Nach ihren Angaben unterscheiden sich Frauen auch in der Deliktstruktur. Sie würden wegen Delikten belangt, die im Schnitt strafrechtlich deutlich weniger schwer wiegen als die der Männer.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), <http://www.eac-web.eu>

Daten und Fakten: Straftaten im Straßenverkehr

- 1 Positiver Gesamt-Trend**
- 2 Regionaldaten: große Differenzen zwischen Saar und Schleswig**
- 3 Ein Drittel der Verurteilten zwischen 18 und 30 Jahren**
- 4 Männerquote liegt über 85 Prozent**

Stand: Januar 2011

1 Positiver Gesamt-Trend

Während die Anzahl aller Straftaten im früheren Bundesgebiet zwischen 1995 und 2009 um sieben Prozent zurück ging anstieg sank die Zahl der strafrechtlich relevanten Delikte im Straßenverkehr im gleichen Zeitraum um 41 Prozent. Der Anteil der Verkehrsdelikte an der Gesamtzahl sank demnach von 34 auf 22 Prozent. Im gesamten Bundesgebiet war zwischen 2007 und 2009 ein Rückgang der Verurteilungen wegen Verkehrsdelikten um 11 Prozent auf 188.398 zu beobachten.

Bei strafrechtlich relevanten Delikten im Straßenverkehr kommt sowohl das Strafgesetzbuch (StGB/V) als auch das Straßenverkehrsrecht (StVG) zur Anwendung. Typische Straftatbestände des StGB sind Alkoholdelikte, Fahrerflucht, gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr sowie fahrlässige Tötung bzw. Körperverletzung. Nach dem Straßenverkehrsrecht werden beispielsweise das Fahren ohne Führerschein oder das Fahren mit einem nicht zugelassenen Fahrzeug geahndet. Das Verhältnis von Straftaten im Straßenverkehr nach StGB zu solchen nach Straßenverkehrsgesetz veränderte sich zwischen 1995 und 2009 von 3,6 : 1 zu 3 : 1.

2 Regionaldaten: große Differenzen zwischen Saar und Schleswig

Deutschlandweit sind im Jahr 2009 289 Verkehrsteilnehmer pro 100.000 strafmündige Einwohner wegen im Straßenverkehr begangener Straftaten verurteilt worden. Weit über dem Durchschnitt liegt das Saarland mit 367 Verurteilten, dicht gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern (357). Deutlich über dem Mittelwert liegen auch Rheinland-Pfalz (342), Baden-Württemberg (340) und Brandenburg (334).

Am anderen Ende der Skala findet sich Schleswig-Holstein mit nur 224 Verurteilungen pro 100.000 strafmündige Bürger. Bremen weist mit 231 Verurteilten wegen Straßenverkehrsdelikten die zweitniedrigste Quote auf.

Nur auf den ersten Blick deuten die vorliegenden Zahlen auf eine höhere Gesetzestreue norddeutscher Verkehrsteilnehmer hin. Ist die Kontrolldichte gering, bleibt z.B. ein unbekannter Teil der Fahrten unter Alkoholeinfluss ungeahndet. Als weiterer Faktor muss zudem die Effizienz der Arbeit strafverfolgender Behörden genannt werden: Sind diese wegen Überlastung nicht in der Lage, in der zur Verfügung stehenden Frist Anklage zu erheben, läuft die Strafverfolgung ins Leere. Zahlen über die Anzahl dieser Vorgänge liegen nicht vor.

Wegen Verkehrsstrafsachen Verurteilte 2009			
Bundesland	Strafmündige Einwohner	Verurteilte	pro 100.000 strafm. EW
Saarland	835.645	3.067	367
Mecklenburg-Vorpommern	1.458.099	5.203	357
Rheinland-Pfalz	3.238.347	11.061	342
Baden-Württemberg	8.148.394	27.713	340
Brandenburg	2.198.978	7.347	334
Bayern	9.783.542	31.454	321
Deutschland	65.195.946	188.398	289
Berlin	2.611.796	7.387	283
Niedersachsen	6.405.918	17.840	278
Sachsen	3.655.025	9.963	273
Hessen	4.680.176	12.465	272
NRW	13.896.960	34.931	251
Sachsen-Anhalt	2.111.768	5.308	251
Hamburg	1.337.683	3.334	249
Thüringen	1.996.197	4.940	247
Bremen	511.931	1.182	231
Schleswig-Holstein	2.325.586	5.203	224
Datenquelle: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2009			

3 Ein Drittel der Verurteilten zwischen 18 und 30 Jahren

Der größte Anteil der wegen Straftaten im Straßenverkehr verurteilten Verkehrsteilnehmer gehörte im Jahr 2009 der Altersklasse der 21- bis 25-Jährigen an. Pro Jahrgang ist hier ein Anteil von 3,3 Prozent zu verzeichnen. Die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen brachte es pro Jahrgang auf einen Anteil von 2,7 Prozent, dicht gefolgt von den 25- bis 30-Jährigen mit 2,6 Prozent.

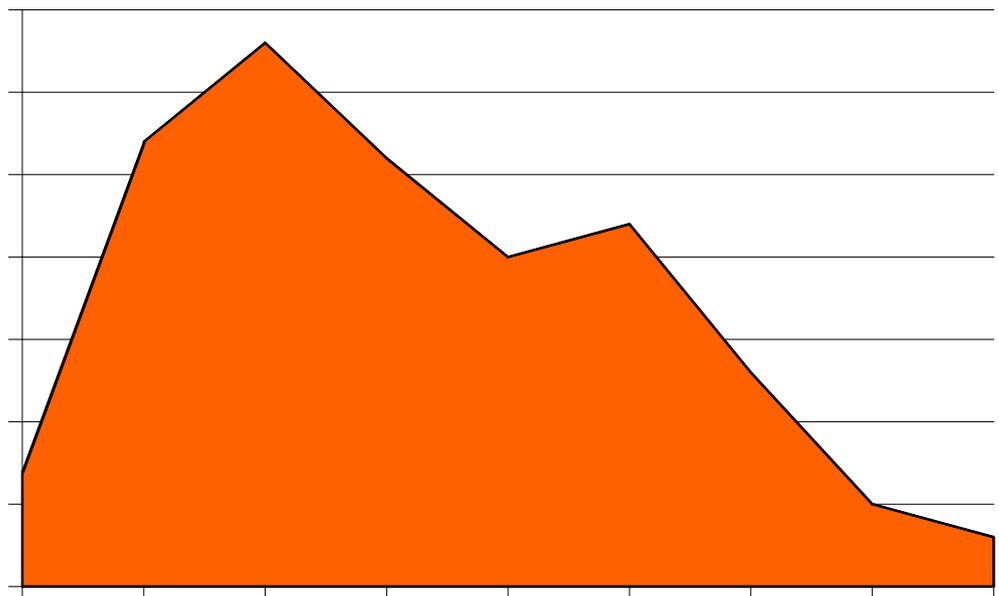
Junge Fahrer im Alter zwischen 18 und 30 Jahren machten somit 2009 mit 34,2 Prozent den größten Anteil der Strafverfahren aus. Obwohl die Gruppe der 40- bis 50-Jährigen wieder leicht erhöhte Werte zeigt, lässt sich feststellen, dass die Gefahr, im Straßenverkehr straffällig zu werden, mit steigendem Lebensalter abnimmt.

4 Männerquote liegt über 85 Prozent

Die Masse aller Straftaten im Straßenverkehr, immerhin 85,6 Prozent, werden von Männern begangen. Darüber kann auch der Rückgang der absoluten Zahlen um nahezu 31 Prozent zwischen 1995 und 2009 nicht hinwegtäuschen.

Nachdem jahrelang weniger Straftaten im Straßenverkehr verzeichnet wurden, ging die Zahl der Verurteilten 2009 gegenüber 2008 wieder deutlich nach oben. Männer haben an dieser Entwicklung einen dominierenden Anteil.

Die absolute Zahl der verurteilten Frauen ist seit Jahren relativ konstant. Im Verhältnis gesehen sank ihre Beteiligung an Straßenverkehrsdelikten um nur fünf Prozent. Nach Einschätzung von Fachleuten ist zu berücksichtigen, dass sich im genannten Zeitraum die aktive Beteiligung von Frauen am Straßenkehr deutlich erhöht hat.

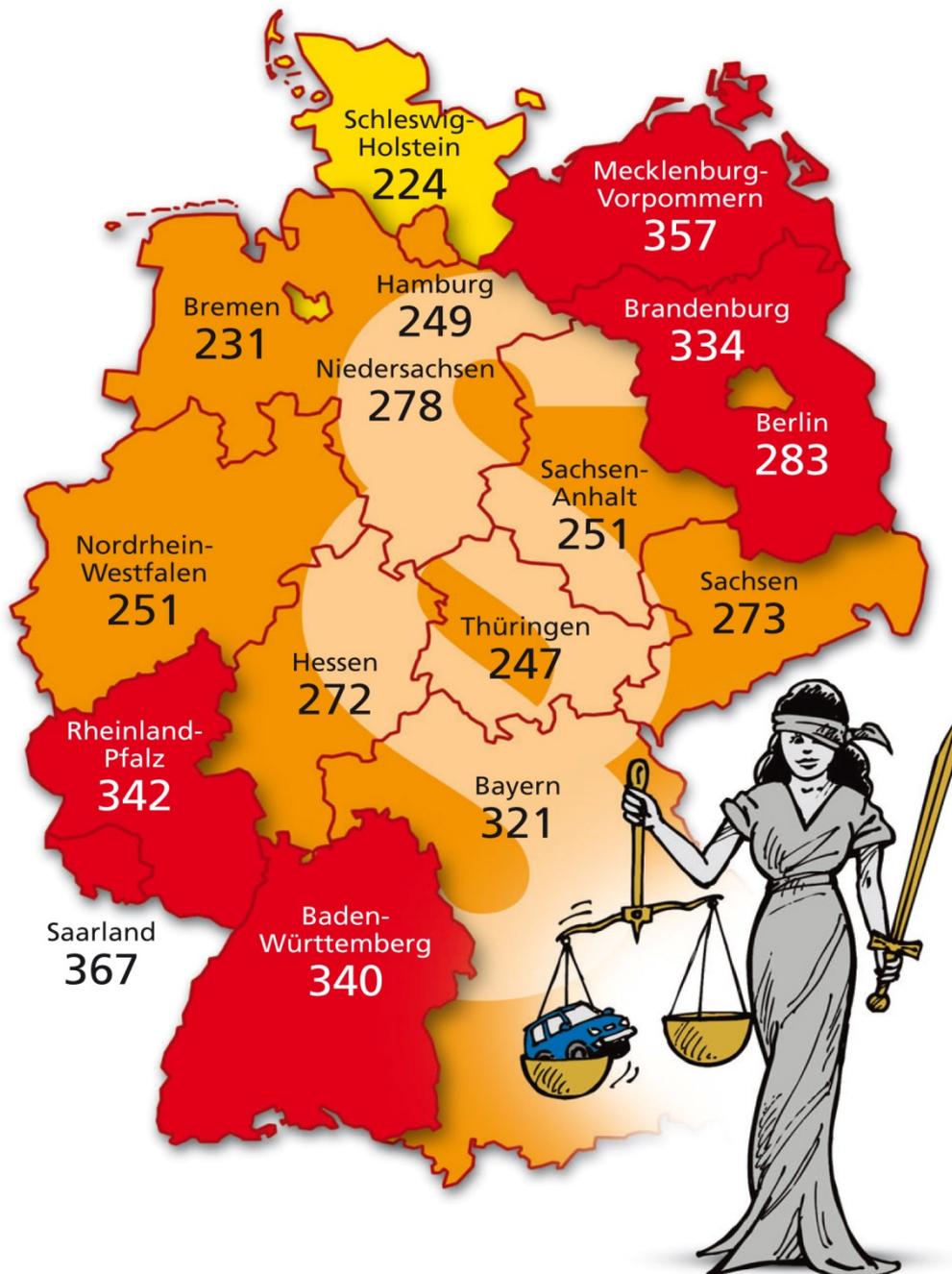


Wegen Straßenverkehrsdelikten Verurteilte					
1995 - 2009, nach Geschlecht					
Jahr	Straftaten im Straßenverkehr, gesamt	männlich	%	weiblich	%
1995	262.054	233.489	89,1	28.565	10,9
1996	251.872	233.607	92,7	28.265	7,3
1997	250.219	221.272	88,4	28.947	11,6
1998	237.422	209.096	88,1	28.326	11,9
1999	214.217	187.267	87,4	26.950	12,6
2000	209.894	182.666	87,0	27.228	13,0
2001	201.584	175.374	87,0	26.210	13,0
2002	196.835	170.613	86,7	26.222	13,3
2003	195.278	168.432	86,3	26.846	13,7
2004	196.484	169.361	86,2	27.123	13,8
2005	189.302	162.988	86,1	26.314	13,9
2006	176.235	151.026	85,7	25.209	14,3
2007	174.924	150.046	86,1	24.878	13,9
2008	169.352	144.791	85,5	24.561	14,5
2009	188.398	161.273	85,6	27.125	14,4
Datenbasis: Statistisches Bundesamt					

Im Namen des Volkes ... Deutschlands verurteilte Verkehrssünder

Wegen Verkehrsstrafsachen Verurteilte
pro 100 000 Einwohner*
Bundesdurchschnitt: 289

- Rang 1-5
- Rang 6-14
- Rang 15-16



* Zeitraum 2009

ace-online.de/grafiken

Quelle: Statistisches Bundesamt

© 2011 ACE

Presse*Mitteilung*

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

Lkw touren mit Ganzjahresreifen durch den Winter

ACE veröffentlicht Studie über Winter-Verkehrsverstöße von Lkw-Fahrern

Stuttgart (ACE) 14. November 2010 – Die im Bundesrat zur Entscheidung (26. 11.) anstehende verschärfte Winterreifenpflicht gerät möglicherweise zu einem Flop. Ursprünglich wollte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), mit der neuen Vorschrift in der Straßenverkehrsordnung (StVO), „besonders für Lkw“ eine Gefährdung auf schneeglatten Straßen unterbinden. Doch die Verordnungsnovelle wird nach Einschätzung des *ACE Auto Club Europa* genau für diese Hauptzielgruppe wahrscheinlich ohne Folgen bleiben. Wie der Club am Sonntag in Stuttgart berichtete, sind nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Winterreifen für Lkw an den Antriebsachsen zwar vorgesehen, die Verpflichtung hat offenbar aber nur deklaratorischen Charakter. Für alle übrigen Achsen genügen heute schon die üblichen Nutzfahrzeugreifen. Sie verfügen im Unterschied zu Pkw-Sommerreifen über erhöhte Naturkautschukanteile und sind daher „von vornherein für den Ganzjahreseinsatz an den übrigen Achsen geeignet“, zitierte der ACE aus der ministeriellen Begründung zur Änderung der StVO.

Laut ACE geht das Bundesverkehrsministerium zudem aber davon aus, dass „derzeit“ sogenannte Allwetter- beziehungsweise Ganzjahresreifen als solche den Anforderungen an einen Winterreifen genügen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) selbst zählt in einem auf der Internetseite seines Ministeriums publizierten Interview „Alljahresreifen“ ausdrücklich zur Kategorie der Winterreifen. Für den ACE stellt sich deshalb die Frage: Dürfen Lkw-Halter auch auf der Antriebsachse ganz normale Ganzjahresreifen montieren, ohne dass sie damit gegen die geplante neue Winterreifenvorschrift verstoßen? Von Winterreifen ist in der jüngsten Fassung der umstrittenen Neufassung der StVO-Vorschrift ohnehin schon keine Rede mehr, merkte der ACE an. Ramsauer hatte jüngst mehrfach noch angekündigt, dass der Begriff „Winterreifen“ erstmals in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden solle.

Für einen schneereichen Winter, wie er im vergangenen Jahr herrschte, oder für Strecken in Bergregionen sind herkömmliche Lkw-Ganzjahresreifen nach Einschätzung des ACE nur bedingt geeignet.

Bei widrigen Straßenverhältnissen sei es im Interesse der Verkehrssicherheit vielmehr geboten, Lkw auf extra taugliche Winterreifen umzurüsten, die auch auf festen Schneedecken und auf nicht geräumten Fahrbahnen eine sichere Traktion gewährleisten. Montiert werden sollten Winterreifen im Interesse der Unfallverhütung auf der Antriebsachse sowie auf der Lenkachse, verlangte der ACE.

Der Club erinnerte an die vom Bundesverkehrsministerium selbst ausgesprochene Warnung, dass es „ohne die notwendige Traktion und Haftreibung von Winterreifen nur eine Frage der Zeit“ sei, „bis der Verkehr behindert oder gefährdet wird“. Bereits geringe Steigungen könnten dazu führen, dass Kraftfahrzeuge stehen blieben oder sich quer stellten und mit erheblichen Staus unvorhersehbaren volkswirtschaftlichen Schaden anrichteten, betonte der ACE unter Berufung auf eine ähnlich lautende Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums. Während die meisten Pkw-Fahrer – nach einer vom Ministerium zitierten Umfrage etwa 87 Prozent – ihre Autos mit Winterreifen ausrüsten, sieht es im gewerblichen Güterverkehr ganz anders aus, vermutet der ACE.

Spediteure scheuen mehr Sicherheitsaufwand

Die Bereitschaft der Speditionen, den allgemeinen Empfehlungen folgend zumindest die Antriebsachsen ihrer Lkw mit speziellen Winterreifen zu bestücken, hat nach Beobachtungen des Clubs in den letzten Jahren nachgelassen. Grund dafür seien aber nicht nur technologische Fortschritte auf dem Gebiet einer besseren Allwettertauglichkeit von Lkw-Reifen. Es könne auch nicht ausgeschlossen werden, dass Speditionen wegen des Kostendrucks im Transportgewerbe und im Vertrauen auf milde Winter bei Investitionen in die Sicherheit sparen und auf den Einsatz von speziellen Winterreifen verzichten.

Die Neubereifung einer Sattelzugmaschine mit Markenreifen schlägt in der Regel mit mehr als 2.500 Euro zu Buche, die Preise für spezielle Winterreifen liegen laut ACE noch darüber. Doch ein wegen ungeeigneter Bereifung liegender gebliebener Lkw verursache ungleich höhere betriebs- und volkswirtschaftliche Kosten, gibt der ACE zu bedenken.

Der Club appellierte an Fuhrunternehmen und an die Fahrer von Nutzfahrzeugen, es auch mit der Ladungssicherheit besonders genau zu nehmen. Bereits bei Nässe könne eine unsachgemäße Ladungsverteilung dazu führen, dass das Fahrverhalten in gefährlicher Art und Weise beeinträchtigt werde. Unter winterlichen Witterungsbedingungen gelte dies erst recht.

Umso wichtiger sei es, schon bei der Disposition auf eine den Witterungsverhältnissen entsprechende Beladung zu achten und diese auch so zu sichern, wie es dem Stand der Technik entspricht, forderte der Club.

Mehr Unfälle durch mangelhafte Bereifung als bei Pkw, aber kaum Ahndung

Aus einer vom ACE zugleich vorgelegten Studie geht hervor, dass die durch falsche oder mangelhafte Bereifung von Nutzfahrzeugen verursachten Unfälle mit Personenschaden verhältnismäßig selten passieren, im Jahr 2009 lag ihre Zahl bei 162. Gemessen an allen schweren Unfällen, an denen Lkw beteiligt waren liegt die relativ niedrige Quote der Unfallursache bei 0,46 Prozent, allerdings ist sie doppelt so hoch wie bei gleichartigen Unfällen von Pkw.

Auffallend gering ist die vom ACE ermittelte Zahl der im Flensburger Zentralregister eingetragenen Ordnungswidrigkeiten von Truckern im Winter. Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte in einer vom Club in Auftrag gegebenen Sonderauswertung festgestellt, dass im Jahr 2009 gerade mal 62 Lkw-Fahrer wegen nicht an die Wetterverhältnisse angepasster Ausrüstung und einer daraus resultierenden Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer eine Anzeige bekamen. 14 Führer von Gefahrgut-Transportern hatten trotz Schnee und Eis nicht den nächsten Parkplatz angesteuert. Der ACE geht mit Blick auf die geringe Zahl der Ahndungen von einer hohen Dunkelziffer von Lkw-Winterreifenmuffel aus. Der Club führt dazu ins Feld, dass rund 2,4 Millionen in Deutschland zugelassene Lkw mit jährlich mehr als 366 Millionen Fahrten unterwegs sind und viele winterbedingte Lkw-Blockaden verursacht wurden.

Der ACE kritisierte, im gewerblichen Personen- und Güterverkehr werde in punkto Winterbereifung zu wenig hingeschaut. Das müsse sich ändern, die Polizei müsse in die Lage versetzt werden, den Verkehr besser zu überwachen. Außerdem fordert der Club, wer jetzt das Bußgeld bei einem Verstoß gegen die Winterreifenpflicht verdoppeln wolle – von 20 auf 40 Euro und bei Behinderung von 40 auf 80 Euro – der müsse auch besser kontrollieren. Das gelte ebenso für den Gütertransitverkehr, der durch Deutschland führe.

Daten und Fakten: Winterreifen für Lkw

- 1 Lkw-Unfälle wegen falscher oder mangelhafter Bereifung**
- 2 Anforderungen an Lkw-Bereifung**
- 3 Winterreifen für Nutzfahrzeuge**
- 4 Markierung von wintertauglichen Lkw-Reifen**
- 5 Winterreifen-Regelungen für Lkw im Ausland**
- 6 Verkehrsverstöße von Lkw-Fahrern**

1 Lkw-Unfälle wegen falscher oder mangelhafter Bereifung

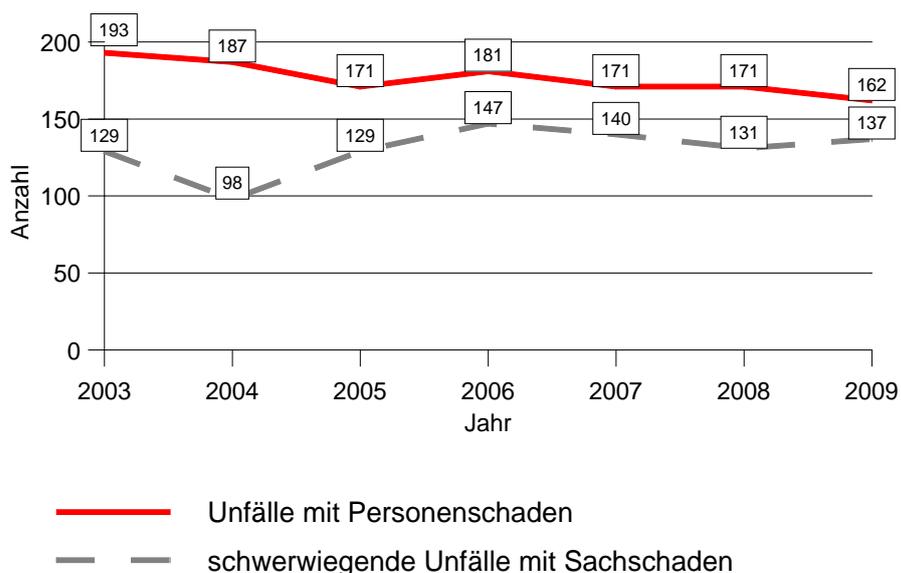
Die Anzahl der auf die Bereifung zurückzuführenden Unfälle mit Personenschäden, an denen Güter-Kfz beteiligt waren, ist seit 2003 leicht rückläufig und lag im Jahr 2009 bei 162. Bei den schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden ist ein leichter, aber nicht gravierender Rückgang zu beobachten. Die Quote der Reifen-Unfälle von Güter-Kfz beträgt 0,46 Prozent.

Im Vergleich zu Pkw wird bei Güter-Kfz dennoch mehr als doppelt so oft der Faktor Reifen als Grund für Unfälle mit Personenschaden genannt. Gemessen am Unfallaufkommen macht falsche oder mangelhafte Bereifung bei Pkw 0,21 Prozent der Fälle aus.

Unter den technischen Mängeln als Ursache für Unfälle mit Personenschaden liegt die Bereifung bei Güter-Kfz mit einem Anteil von 45,5 Prozent klar an erster Stelle vor Mängeln an der Bremsanlage (14,3 %).

Die Unfallursache „Bereifungsmängel“ wird bei der Unfallaufnahme von der Polizei vermerkt, ist jedoch nicht immer offensichtlich. Nicht offensichtliche Mängel werden in der Regel erst bei einer Untersuchung durch Kfz-Sachverständige erkannt. Solche Unfälle werden allerdings nicht bei jedem Unfall durchgeführt. Insofern ist von einer statistisch nicht erfassbaren Dunkelziffer auszugehen.

Unfallursache Bereifung bei Lkw



Datenbasis: Statistisches Bundesamt

2 Anforderungen an Lkw-Bereifung

Während ein Pkw auf vier identischen Reifen rollt, die etwa gleichmäßig belastet werden und untereinander austauschbar sind gibt es bei Nutzfahrzeugen grundsätzlich andere Erfordernisse an die verwendeten Pneus.

Unterschieden wird zwischen Reifen für die Lenkachse, für die Antriebsachse und für den Trailer. Maßgeblich für die Traktion auf der Straße sind die Reifen auf der Antriebsachse, die nicht nur die Beschleunigungskräfte übertragen, sondern durch die Bremswirkung von Motorbremse beziehungsweise Retarder einen Großteil der Verzögerungskräfte auf die Straße bringen. Aufgrund des positiven Verhältnisses von Masse zu Geschwindigkeit ist Aquaplaning bei (schweren) Nutzfahrzeugen nahezu ausgeschlossen. Zur Verdeutlichung: Die zulässige Achslast einer schweren Sattelzugmaschine beträgt für die Lenkachse etwa sieben, für die Antriebsachse etwa elf Tonnen. Dies entspricht dem Leergewicht von fast sechs bzw. neun VW Golf.

Die Faktoren Laufleistung, Rollwiderstand und Traktion bei Nässe sind maßgeblich bei der Entwicklung von Lkw-Reifen. Die Laufleistung beträgt je nach Einsatzzweck im Regional- und Fernverkehr bis zu 350.000 Kilometer.

Während deutsche Spediteure in der Vergangenheit regelmäßig vor dem Winter die Reifen der Antriebsachse gewechselt haben, werden Traktionsreifen / Antriebsreifen heute meist ganzjährig gefahren. Dies liegt unter anderem an einer verbesserten Reifentechnologie. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass der Kostendruck im Transportgewerbe so groß ist, dass im Vertrauen auf milde Winter auf den Einsatz von Bereifung für extreme Witterungsverhältnisse verzichtet wird.

3 Winterreifen für Nutzfahrzeuge

Aufgrund der speziellen Anforderungen an Lkw-Reifen verfügen diese im Gegensatz zu Pkw-Pneus über einen hohen Anteil von Naturkautschuk. Damit reagieren sie weniger merklich auf Temperaturen unter sieben Grad Celsius.

Zu den grundsätzlichen Anforderungen an Reifen für Nutzfahrzeuge gehört ihre Tauglichkeit bei mitteleuropäischen Witterungsverhältnissen. Darunter fallen zeitlich bzw. streckenmäßig schnell wechselnde Fahrbahnbedingungen inklusive Schnee und Schneematsch, wenn von kurzen Intervallen der Räum- und Streudienste im Winter ausgegangen werden kann.

Darüber hinaus werden Reifen für überwiegend winterliche Bedingungen angeboten. Der Einsatzzweck hat skandinavische Verhältnisse zur Grundlage, die durch schneereiche Gebiete sowie durch ungeräumte Straßen in Mittel- und Hochgebirgslagen gekennzeichnet sind. Dabei wird von langanhaltend gleichbleibenden Fahrbahnbedingungen mit Eis oder festgefahretem Schnee sowie von längeren Intervallen der Räumdienste ausgegangen.

Markenhersteller klassifizieren die Reifen für die Antriebsachse fast durchgängig als M+S-Reifen, womit sie dem Einsatz bei mitteleuropäischen Witterungsbedingungen gerecht werden. Für die Verwendung von Reifen unter schneereichen Bedingungen lautet die Empfehlung, der Bestückung der Antriebsachse Priorität einzuräumen, da auf diese sowohl Antrieb als auch Motorbremse beziehungsweise Retarder wirken. In einigen europäischen Staaten bezieht sich die Winterreifenpflicht allein auf die Antriebsachsen. Auch die in Deutschland vorgesehene Verschärfung der Winterreifenpflicht läuft darauf hinaus.

Von etwas geringerer Bedeutung ist die Bestückung der Lenkachse, obwohl auch hier Brems- und Lenkkräfte übertragen werden.

An letzter Stelle kommen die Vor- oder Nachlaufachsen – also beispielsweise die Achsen des Trailers.

Bei hoher Schneewahrscheinlichkeit im Bergland sollten alle Achsen mit Winterreifen ausgerüstet sein.

Aus Sicht des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk BRV kann die Ladungsverteilung einen größeren Einfluss auf das Fahrverhalten haben als die Bereifung.

Lkw-Reifen für überwiegend winterliche Bedingungen können durch den erhöhten Rollwiderstand der andersartigen Lamellierung einen bis zu zehn Prozent höheren Verschleiß aufweisen, der Kraftstoffverbrauch kann unter bestimmten Bedingungen (Regionalverkehr) um zwei bis vier Prozent höher ausfallen als bei Reifen für mitteleuropäische Verhältnisse. In der Beschaffung stellen sie zudem einen höheren Kostenfaktor dar.

4 Markierung von wintertauglichen Lkw-Reifen

In Deutschland gilt ein Reifen dann als wintertauglich, wenn er an der Reifenflanke mit einer M+S-Markierung (auch M&S bzw. M.S.) gekennzeichnet ist. Die erforderliche Ausführung von M+S-Reifen ist in den Vorschriften UN-ECE 30 und 54, EU-Richtlinie 92/93 sowie in der StVZO § 36 festgelegt.

Das Schneeflocken-Symbol hat keine rechtliche Relevanz, da es für Europa für bestimmte Hersteller als warenzeichenrechtliches Zeichen geschützt ist und somit nur von ihnen verwendet werden darf.

Der Wirtschaftsrat der Vereinten Nationen (UN-ECE) ist zurzeit dabei, in einer Neufassung der Regelung 117 eine weitergehende Definition für Winterreifen festzuschreiben. Die dafür erforderlichen Prüfmaßnahmen würden dann z.B. einen Bremstest beinhalten. Mit einer Beschlussfassung ist jedoch nicht vor dem Jahr 2012 zu rechnen, die Umsetzung in nationales Recht dürfte weitere Zeit in Anspruch nehmen.

Die in Deutschland vorgenommene Beschreibung der Reifen in der Vorschrift orientiert sich an der Verordnung 661/ 2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und dergleichen. Der ACE fordert weitergehend eine von Angaben der Hersteller unabhängige europäische Zulassungsvorschrift, in der die technischen Mindesteigenschaften von Winterreifen einheitlich und rechtlich verbindlich festgelegt werden, beispielsweise eine Mindestprofiltiefe von 4 Millimetern. Einen entsprechenden EU-Standard erwartet der ACE aber nicht vor 2014.

5 Winterreifen-Regelungen für Lkw im Ausland

Dänemark	Keine gesetzliche Winterreifenpflicht.
Deutschland	Die Ausrüstung des Fahrzeugs ist an die Wetterverhältnisse anzupassen. Dazu gehören eine geeignete Bereifung sowie Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage. Bei plötzlich auftretenden winterlichen Wetterverhältnissen und unzureichender Winterausrüstung ist auf die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zu verzichten. Bei entsprechenden Witterungsbedingungen kann auf bestimmten Streckenabschnitten eine Schneekettenpflicht vorgeschrieben werden.
Estland	Keine gesetzliche Winterreifenpflicht.
Finnland	Keine gesetzliche Winterreifenpflicht.
Frankreich	Regional und/ oder zeitlich begrenzte Winterreifen- oder Schneekettenpflicht.
Italien	Regional und/ oder zeitlich begrenzte Winterreifen- (oder M+S-Reifen) oder Schneekettenpflicht.
Lettland	Keine gesetzliche Winterreifenpflicht.
Norwegen	Winterreifen- oder Schneekettenpflicht auf winterlichen bzw. glatten Fahrbahnen. In der Zeit zwischen dem 15.10. bis 30.04 (im Norden) bzw. 01.11. bis zum ersten Montag nach Ostern (Süden) darf die Mindestprofilgrenze 3 mm nicht unterschreiten.
Österreich	Bei Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht sind zwischen dem 01.11. bis zum 15.04. des Folgejahres M+S-gekennzeichnete Reifen auf mindestens einer Antriebsachse vorgeschrieben. Darüber hinaus müssen für mindestens zwei angetriebene Räder Schneeketten mitgeführt werden. Für Fahrzeuge über 3,5 t beträgt die Mindestprofiltiefe 5 mm bei Radialreifen bzw. 6 mm bei Diagonalreifen. Fahrzeuge unter 3,5 t müssen mit M+S-Reifen bestückt sein, wenn sie sich auf winterlichen Fahrbahnen bewegen. Es gilt eine Mindestprofiltiefe von 4 mm (Radialreifen) bzw. 5 mm (Diagonalreifen).
Schweden	Bei winterlichen Bedingungen beträgt die Mindestprofiltiefe für Fahrzeuge über 3,5 t zul. Gesamtgewicht 5 Millimeter.

Schweiz	Es gibt keine explizite Vorschrift zur Bereifung im Winter, die Geschwindigkeit ist den Verhältnissen anzupassen. De facto heißt dies, dass ein Fahrzeug mit den Witterungsbedingungen entsprechenden Reifen bestückt sein muss, der Fahrer muss Fahrverhalten und Tempo den Straßenverhältnissen anpassen.
Slowenien	Keine gesetzliche Winterreifenpflicht.
Tschechien	Winterreifenpflicht (M+S-Reifen) vom 01.11. bis 30.03. auf allen Antriebsachsen, mindestens 5 mm Profiltiefe.

6 Verkehrsverstöße von Lkw-Fahrern

Eintragungen von Winter-Verkehrsverstößen von Lkw-Fahrern 2009				
TBNR	Text	Punkte	Euro	Eintragungen ins VZR 2009
102702	Sie passten als Führer des Kraftfahrzeugs die Ausrüstung nicht an die Wetterverhältnisse an und behinderten dadurch andere. § 2 Abs. 3a, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 5a.1 BKat; § 19 OwiG	1	40,00	62
102696	Sie haben als Führer eines kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugs mit gefährlichen Gütern bei Schneeglätte oder Glatteis nicht den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufgesucht, obwohl die Umstände es erfordert hätten. § 2 Abs. 3a, § 49 StVO; § 24 StVG; 6 BKat	3	75,00	14
102012	Sie passten als Führer des Kraftfahrzeugs die Ausrüstung nicht an die Wetterverhältnisse an. § 2 Abs. 3a, § 49 StVO; § 24 StVG; 5a Bkat	1	20,00	2

102690	Sie verhielten sich als Führer eines kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugs mit gefährlichen Gütern bei Schneeglätte oder Glatteis nicht so, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen war. § 2 Abs. 3a, § 49 StVO; § 24 StVG; 6 BKat	3	75,00	2
102684	Sie haben als Führer eines kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugs mit gefährlichen Gütern bei einer Sichtweite von weniger als 50 m bei Nebel, Schneefall oder Regen nicht den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufgesucht, obwohl die Umstände es erfordern hätten. § 2 Abs. 3a, § 49 StVO; § 24 StVG; 6 BKat	3	75,00	1
103636	Sie überschritten die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften bei einer Sichtweite von weniger als 50 m durch Nebel, Schneefall oder Regen um bis 20 km/h. / Zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h. § 3 Abs. 1, § 49 StVO; § 24 StVG; 9 Bkat (Lkw usw.) Tab.: 703000	3	50,00	1
103637	Sie überschritten die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften bei einer Sichtweite von weniger als 50 m durch Nebel, Schneefall oder Regen um 21 - 25 km/h. / Zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h. § 3 Abs. 1, § 49 StVO; § 24 StVG; 9.1 BKat (Lkw usw.) Tab.: 703000	3	60,00	1
Datenquelle: KBA Tatbestandskatalog/ KBA				

Presse*Mitteilung*

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

ACE fordert besseren Schutz für Fußgänger

Kinder und Senioren überproportional an Fußgängerunfällen beteiligt

Stuttgart (ACE) 27. Oktober 2010 – Die Folgen des demografischen Wandels schlagen sich mehr denn je auch im Verkehrsgeschehen nieder. So nimmt das Risiko für ältere Fußgänger zu, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden. Die Unfallgefahr ist bei Dunkelheit und in Großstädten überdurchschnittlich hoch. Diesen Schluss zieht der *ACE Auto Club Europa* nach Auswertung von Unfallzahlen des Statistischen Bundesamtes. Der Club fordert, mit geeigneten Maßnahmen dieser Entwicklung entgegenzusteuern. Hierzu gehören beispielsweise der Ausbau und der intakte Zustand des Fußwegenetzes sowie eine altersgerechte Gestaltung und Steuerung der Signalanlagen. Innerorts sind nach Schätzung des ACE rund 80 Prozent älterer Verkehrsteilnehmer nahezu ständig zu Fuß unterwegs. Häufig kommt es in den Städten zu so genannten Überquerungsunfällen an Straßen, die über keine besondere Sicherung für die Passage verfügen.

Wie der ACE Mittwoch in Stuttgart berichtete, ist in den vergangenen 15 Jahren zwar ein Rückgang der schweren Fußgängerunfälle um etwa ein Viertel zu verzeichnen gewesen. Sowohl bei den Getöteten als auch bei den Schwerverletzten sank die Zahl der Opfer um die Hälfte. Dennoch stellten Fußgänger im Jahre 2009 mit einer Zahl von 593 und einem Anteil von 14 Prozent die drittgrößte Gruppe aller Verkehrstoten, gleich hinter Autoinsassen und Motorradfahrern.

Von den 30 513 im Jahr 2009 bei Kollisionen zwischen Fahrzeugen und Fußgängern verunglückten Personen kamen fast 95 Prozent im innerstädtischen Straßenverkehr zu Schaden. In rund 30 Prozent der Fälle sind Fußgänger selbst die Verursacher eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden gewesen. Neuralgische Punkte im innerstädtischen Bereich sind Einmündungsbereiche sowie Fußgängerüberwege. Zahlenmäßig deutlich geringer, doch von besonderer Schwere sind Fußgängerunfälle, die außerhalb geschlossener Ortschaften geschehen. Mehr als ein Viertel der bei derartigen Unfällen Getöteten kamen außerhalb geschlossener Ortschaften ums Leben.

Besonders hoch sind die Opferzahlen bei Kindern sowie Menschen, die das gesetzliche Rentenalter erreicht haben. Etwa die Hälfte der 2008 als Fußgänger tödlich verletzten Verkehrsoffer ist über 65 Jahre alt gewesen, bei einem Viertel der schwer verletzten Fußgänger handelte es sich um Kinder und Jugendliche, die vor ihrem 15. Lebensjahr

im Straßenverkehr zu Schaden kamen. Der ACE hatte erst kürzlich in einer Studie über Schulwegsicherheit auf die besondere Gefährdung von Kindern hingewiesen.

Dunkelheit erhöht Unfallrisiko

Zwei Drittel der innerstädtischen Unfälle mit Fußgängern geschehen bei Tageslicht, doch jeder zweite Getötete kommt bei Dunkelheit zu Tode. Noch besorgniserregender ist die Situation bei solchen Fußgängerunfällen, die außerhalb geschlossener Ortschaften passieren. Etwa jeder zweite Fußgängerunfall geschieht auf der Landstraße in den dunklen Abend- und Nachtstunden, nachts sterben dort fünfmal mehr Menschen als tagsüber.

Berlin gefährliches Pflaster für Fußgänger

Die Gefahr, als Fußgänger bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden, liegt im bundesdeutschen Mittel bei 40,7 pro 100 000 Einwohner, hat der ACE ausgerechnet. Erwartungsgemäß hoch liegen die Unfallquoten in den Stadtstaaten Bremen, Hamburg und Berlin. In der Bundeshauptstadt ist das Risiko, bei einem Fußgängerunfall verletzt oder getötet zu werden, doppelt so hoch wie in Brandenburg, Niedersachsen oder Baden-Württemberg.

In den Städten: Lebensraum statt Verkehrsraum

Der ACE wertet die Erkenntnisse seiner Studie als Aufforderung, auch den nicht motorisierten Verkehr sicherer zu gestalten. „Wir wollen eine Verkehrswelt, die keine Unfallopfer mehr zurücklässt; deshalb müssen sich insbesondere die innerstädtischen Verkehrsräume zu Lebensräumen wandeln“, sagte ACE- Sprecher Rainer Hillgärtner. Dem Interesse wirksamer Unfallverhütung diene sicherlich auch eine allgemeine Entschleunigung des Verkehrs. Daher solle auch darüber nachgedacht werden, ob es Sinn mache, die Grünphase bei Fußgängerbedarfsampeln zu verlängern. „Eine wachsende Zahl ältere Leute hat ja immer mehr Mühe, mit Gehstock oder Rollator die Straße schnell genug zu überqueren.“ Die Verkehrslogistik müsse hier den menschlichen Befähigungen angepasst werden, nicht umgekehrt, meinte der ACE Sprecher.

Daten und Fakten

Schwere Verkehrsunfälle

unter Beteiligung von Fußgängern

- 1 Unfallzahlen sinken**
- 2 Gefährliche Stadt, tödliche Landstraßen**
- 3 Dunkle Jahreszeit birgt Gefahren**
- 4 Fußgängerunfälle nach Sichtverhältnissen**
- 5 Regionaldaten: Unfallschwere**
- 6 Regionaldaten: Risiko schwerer Fußgängerunfälle**
- 7 Gefahr für jung und alt**
- 8 Unfallursachen**

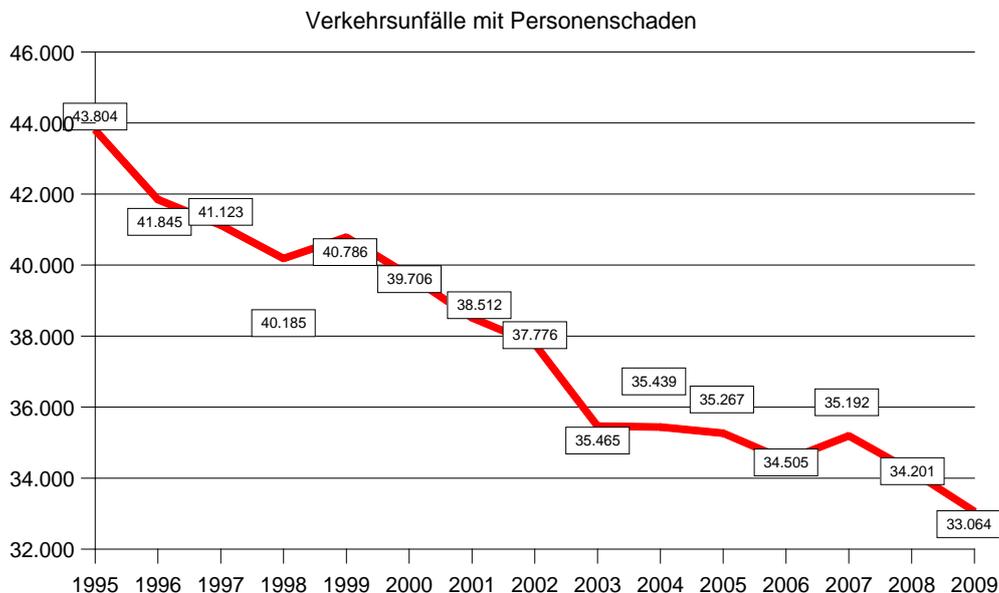
1 Unfallzahlen sinken

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, hat sich innerhalb der letzten 15 Jahre um etwa ein Viertel reduziert.

In besonderem Maße war ein Rückgang der Unfallschwere zu beobachten: Starben 1995 bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung noch 1 359 Menschen sank die Zahl der Todesopfer bis 2009 auf 607 Opfer, was etwa einer Halbierung entspricht. Ähnlich erfreulich ist die Entwicklung bei den Schwerverletzten: Mitte der 90er Jahre waren noch 16 087 Schwerletzte zu beklagen, 2009 nur noch 8 757. Damit entsprechen schwere Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung der allgemeinen Unfallentwicklung der letzten 15 Jahre.

Wegen der besonderen Schwere der Unfallfolgen bleiben diese Verkehrsunfälle jedoch nach wie vor im Fokus der Unfallforschung. Im Jahr 2009 machten Fußgänger nach Pkw-Insassen und Motorradfahrern mit einem Anteil von 14 Prozent die drittgrößte Gruppe der im Straßenverkehr um Leben Gekommenen aus.

Fußgängerunfälle: Deutlicher Rückgang



Datenquelle: Statistisches Bundesamt

2 Gefährliche Stadt, tödliche Landstraßen

Von den 30 513 im Jahr 2009 bei Kollisionen zwischen Fahrzeugen und Fußgängern verunglückten Personen kamen fast 95 Prozent im innerstädtischen Straßenverkehr zu Schaden. Damit spiegeln die Unfallzahlen wider, dass die Verkehrswege von Fußgänger fast ausschließlich durch den innerörtlichen Bereich führen.

Neuralgische Punkte im innerstädtischen Bereich sind die Fußgängerüberwege. 5 569 Menschen verunglückten im Jahr 2008 an Zebrastreifen, 26 wurden tödlich verletzt, 914 wurden mit schweren Verletzungen ins Krankenhaus gebracht.

Noch gravierender sind im gleichen Zeitraum die Unfallzahlen an Fußgängerfurten, die z.B. im Kreuzungsbereich Fußgängern die sichere Passage ermöglichen sollen. Hier waren im Jahr 2008 8 107 Verkehrstopfer zu beklagen. 1 575 Menschen wurden bei Kollisionen mit Fahrzeugen schwer verletzt, 89 starben an den Unfallfolgen.

Offenbar ist vielen motorisierten Verkehrsteilnehmern die besondere Gefahrenlage an diesen Stellen nicht bewusst. Dabei ist die Ahndung strikt: Der Bußgeldkatalog sieht ein Bußgeld von 80 Euro sowie vier Punkte im Flensburger Verkehrszentralregister vor, wenn Fußgängern das Passieren der Fahrbahn an einem Fußgängerüberweg trotz erkennbarer Überquerungsabsicht nicht ermöglicht wird.

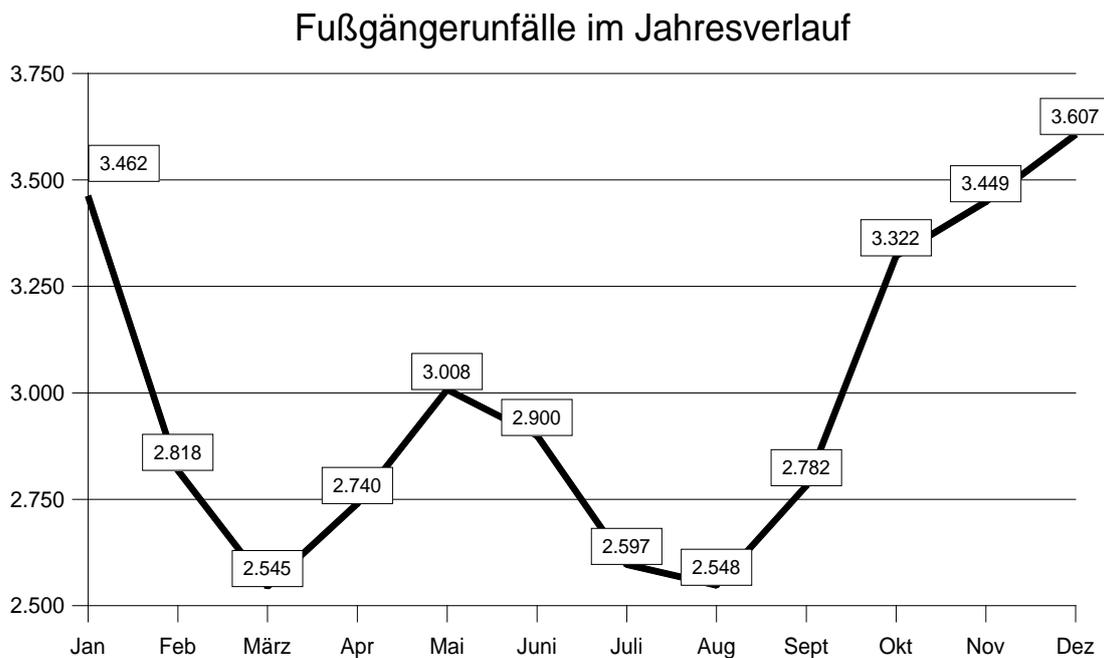
Zahlenmäßig deutlich geringer, doch von besonderer Schwere sind Fußgängerunfälle, die außerhalb geschlossener Ortschaften geschehen. Mehr als ein Viertel der bei derartigen Unfällen Getöteten kamen außerorts ums Leben.

Unfallsschwere steigt mit Geschwindigkeit				
	Innerorts		Außerorts	
	gesamt	Anteil	gesamt	Anteil
Verunglückte	30.513	94,7%	1.712	5,3%
Leichtverletzte	22.493	95,7%	1.001	4,3%
Schwerverletzte	7.579	93,1%	559	6,9%
Getötete	441	74,4%	152	25,6%
Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2009				

3 Dunkle Jahreszeit birgt Gefahren

Während in den Sommermonaten die schweren Unfälle mit Fußgängerbeteiligung zurück gehen ist in den dunklen Wintermonaten eine sichtbare Zunahme zu erkennen. Zwischen Oktober und Januar kommt es zu einer deutlichen Anhäufung, im Dezember passieren nahezu 42 Prozent mehr Unfälle mit Fußgängerbeteiligung als im August. Hier schlägt sich z.B. nieder, dass in den Wintermonaten selbst zu Fuß zurück gelegte Arbeitswege bei schlechten Lichtverhältnissen bewältigt werden.

Beachtenswert ist dennoch der Anstieg der Unfallzahlen im Mai und Juni, was auf ein verändertes Freizeitverhalten zurück zu führen sein dürfte.



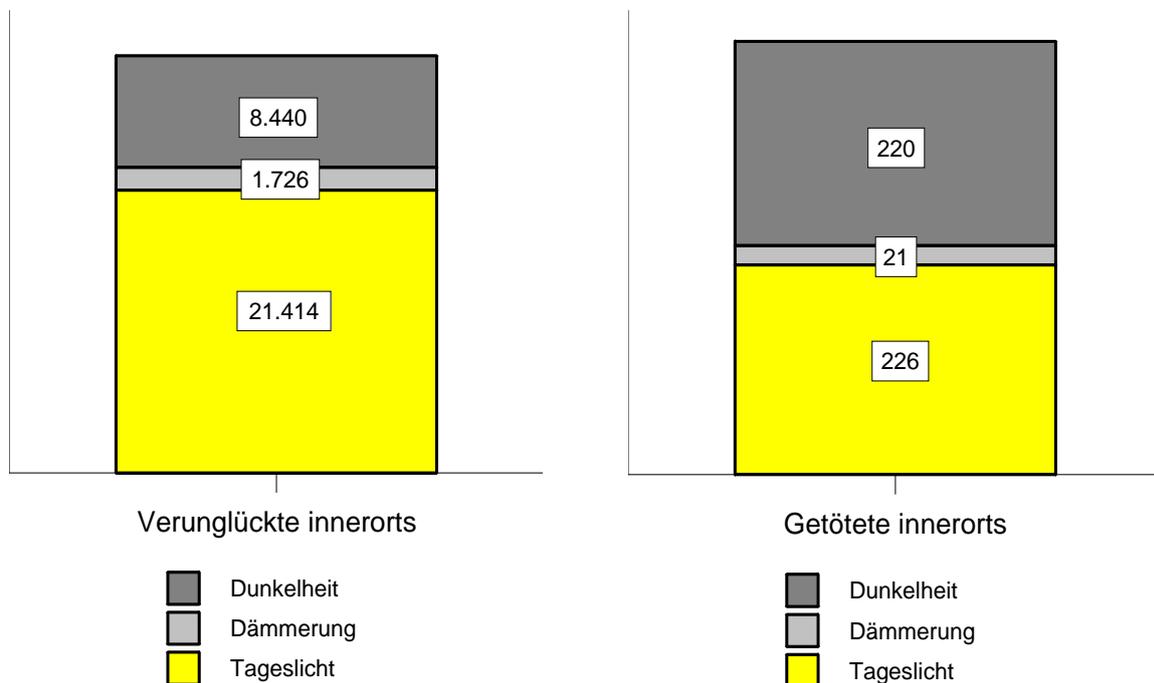
Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2008

4 Fußgängerunfälle nach Sichtverhältnissen

Nachts sind nicht nur die Katzen grau – je schlechter die Sichtverhältnisse, um so schwerwiegender sind die Unfallfolgen. Zwei Drittel der innerstädtischen Unfälle mit Fußgängern geschehen bei Tageslicht, doch jeder zweite Getötete kommt bei Dunkelheit zu Tode.

Ausschlag gebend dafür dürfte die schlechte Erkennbarkeit von Fußgängern bei diffusen Lichtverhältnissen und in der Dunkelheit sein. Kommen im innerstädtischen Bereich variierende optische Reize wie Leuchtreklamen hinzu sinkt die Möglichkeit, Fußgänger bereits aus sicherer Entfernung wahr zu nehmen. Dies trifft vor allem dann zu, wenn Fußgänger mit Bekleidung in gedeckten Farben unterwegs sind. Lichtreflexe auf regennasser Straße verstärken die Problematik.

Während motorisierte Verkehrsteilnehmer bei schlechten Lichtverhältnissen Gefahr laufen, Fußgänger erst zu spät zu erkennen ist das Bewusstsein für die besonderen Risiken bei vielen Fußgängern nur ansatzweise ausgeprägt. Die Annahme, z.B. durch den Lichtschein beleuchteter Schaufenster auch für andere sichtbar zu sein, trügt. Die Akzeptanz von bunter oder mit reflektierenden Elementen versehener Bekleidung ist gering.



Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2008

Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2008

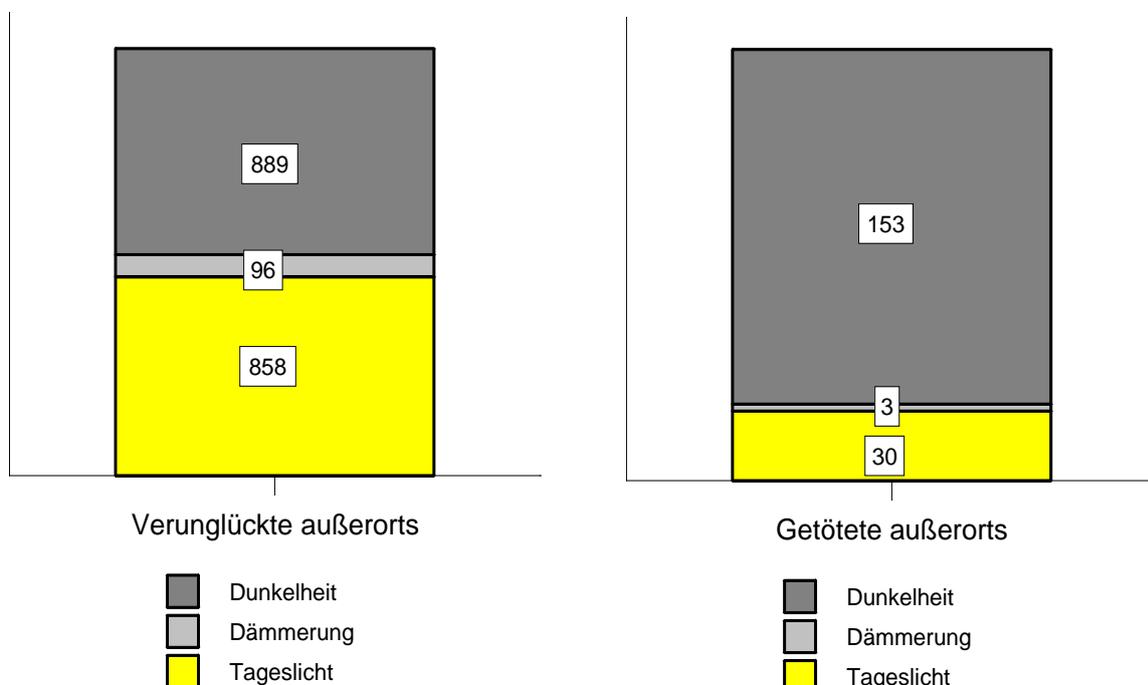
Noch gravierender ist das Bild bei den Fußgängerunfällen, die außerhalb geschlossener Ortschaften passieren. Etwa jeder zweite Fußgängerunfall geschieht dort in den dunklen Abend- und Nachtstunden, doch sterben fünfmal mehr Menschen auf nächtlichen Landstraßen als tagsüber.

Dafür dürften mehrere Gründe maßgeblich sein:

Im Gegensatz zum innerstädtischen Bereich wird von motorisierten Verkehrsteilnehmern auf Außerortsstraßen nicht mit Fußgängern gerechnet. Dies trifft vor allem nach Einbruch der Dunkelheit zu.

Während bei Dunkelheit voraus fahrende Fahrzeuge frühzeitig an ihren Rücklichtern erkannt werden und entgegenkommender Verkehr am Scheinwerferkegel geortet werden kann rücken Fußgänger mangels Beleuchtung erst spät in das Sichtfeld von Autofahrern.

Nicht zuletzt trägt die außerorts gefahrene hohe Geschwindigkeit dazu bei, bei einer Kollision die Unfallschwere zu erhöhen.



Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2008

Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2008

5 Regionaldaten: Unfallschwere

Im Jahr 2008 wurden bei Fußgängerunfällen im Straßenverkehr bundesweit fast acht Menschen pro eine Million Einwohner getötet. Die Anzahl der Verletzten betrug etwa 37 pro 100 000 Einwohner.

Unrühmlicher Spitzenreiter bei den unfallbedingten Todesfällen ist Thüringen mit einer Quote von 13,11 Getöteten pro eine Million Einwohner des Bundeslandes. Brandenburg (11,83) und das Saarland (11,57) nehmen die Plätze zwei und drei ein. Ebenfalls weit über dem Durchschnitt rangiert die Rate der tödlich verlaufenen Fußgängerunfälle in Mecklenburg-Vorpommern (10,71) und Sachsen (10,19).

Bundesland	Einwohner	Fußgänger, getötet		Fußgänger, verletzt		Fußgänger, verletzt oder getötet	
		Anzahl	pro 1 Mio EW	Anzahl	pro 100.000 EW	Anzahl	pro 100.000 EW
Deutschland	82.218	653	7,94	32.770	37,15	33.423	41
Baden-Württemberg	10.750	75	6,98	3.546	32,99	3.621	34
Bayern	12.520	88	7,03	4.381	34,99	4.469	36
Berlin	3.416	30	8,78	2.260	66,16	2.290	67
Brandenburg	2.536	30	11,83	716	28,23	746	29
Bremen	663	1	1,51	365	55,05	366	55
Hamburg	1.771	13	7,34	1.122	63,35	1.135	64
Hessen	6.073	49	8,07	2.279	37,53	2.328	38
Mecklenburg-Vorpommern	1.680	18	10,71	565	33,63	583	35
Niedersachsen	7.972	63	7,90	2.596	32,56	2.659	33

NRW	17.997	127	7,06	8.622	47,91	8.749	49
Rheinland-Pfalz	4.046	32	7,91	1.521	37,59	1.553	38
Saarland	1.037	12	11,57	446	43,01	458	44
Sachsen	4.220	43	10,19	1.672	39,62	1.715	41
Sachsen-Anhalt	2.412	22	9,12	816	33,83	838	35
Schleswig-Holstein	2.837	20	7,05	985	34,72	1.005	35
Thüringen	2.289	30	13,11	878	38,36	908	40
Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2008							

6 Regionaldaten: Risiko schwerer Fußgängerunfälle

Die Gefahr, als Fußgänger bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden, liegt im bundesdeutschen Mittel bei 40,7 pro 100 000 Einwohner. Doch nicht überall in Deutschland ist das Risiko gleich groß.

Am sichersten leben Fußgänger in Brandenburg. Die Quote von 29,4 pro 100 000 Einwohner liegt mehr als ein Viertel unter dem Bundesdurchschnitt. Zu bedenken ist jedoch, dass in Brandenburg zwar die wenigsten Verletzten zu beklagen sind, das Land jedoch die zweithöchsten Getötetenzahlen pro eine Million Einwohner aufweist.

Auf Platz zwei folgt Niedersachsen mit einem Wert von 33,4, nur knapp dahinter kommt Baden-Württemberg mit einer Quote von 33,7 auf den dritten Rang. Mit nahezu gleichen Ergebnissen (34,7) liegen Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt auf Platz vier und fünf der sichersten Bundesländer für Fußgänger. Schleswig-Holstein weist 35,4 Schwerstverletzte oder Getötete pro 100 000 Einwohner auf, Bayern bringt es auf eine Quote von 35,7.

Noch knapp über dem Durchschnitt liegen die Zahlen für Hessen (38,3) und Rheinland-Pfalz (38,4) sowie Thüringen (39,7) und Sachsen (40,6).

Unter dem bundesweiten Durchschnitt befinden sich mit 44,2 Verletzten oder getöteten Verkehrsoffern bei Fußgängerunfällen die Werte für das Saarland. In Nordrhein-Westfalen sind zwar relativ wenige Getötete zu beklagen – die hohe Verletztenquote bringt das Bundesland mit einem Wert von 48,6 dennoch auf den viertletzten Platz.

Am Ende des Skala rangieren erwartungsgemäß die Stadtstaaten. Die meisten Fußgänger sind in Städten zu finden, die allermeisten Fußgängerunfälle geschehen im innerstädtischen Bereich. So ist es zwar erfreulich, dass in der Hansestadt Bremen im Jahr 2008 nur ein getöteter Fußgänger im Straßenverkehr zu beklagen war. Bei den Gesamtzahlen bleibt der Hansestadt mit einer Quote von 55,2 dennoch nur der drittschlechteste Rang.

Noch schlechter stellt sich die Situation in Hamburg dar: 64,1 verletzte oder getötete Fußgänger wurden hier im Jahr 2008 pro 100 000 Einwohner gezählt. Die Bundeshauptstadt Berlin liegt mit einem Wert von 67,0 auf dem letzten Rang. Die hohe Anzahl von Verletzten, aber auf überdurchschnittlich viele Todesopfer wirken sich aus.

Die vorliegenden Ergebnisse legen die Forderung nahe, den unmotorisierten Verkehr innerhalb geschlossener Ortschaften sicherer zu gestalten. Der Auto Club Europa fordert die zuständigen Behörden und Entscheidungsträger auf, schnellstmöglich die entsprechenden Schritte zur Entschärfung des Verkehrsklimas einzuleiten.

Unfallrisiko von Fußgängern nach Bundesländern in 2008				
Rang	Bundesland	Einwohner	Fußgänger, verletzt oder getötet	
			Anzahl	pro 100.000 EW
1	Brandenburg	2.536.000	746	29,4
2	Niedersachsen	7.972.000	2.659	33,4
3	Baden-Württemberg	10.750.000	3.621	33,7
4	Mecklenburg- Vorpommern	1.680.000	583	34,7
5	Sachsen-Anhalt	2.412.000	838	34,7
6	Schleswig-Holstein	2.837.000	1.005	35,4
7	Bayern	12.520.000	4.469	35,7
8	Hessen	6.073.000	2.328	38,3
9	Rheinland-Pfalz	4.046.000	1.553	38,4
10	Thüringen	2.289.000	908	39,7
11	Sachsen	4.220.000	1.715	40,6
	Deutschland	82.218.000	33.423	40,7
12	Saarland	1.037.000	458	44,2
13	NRW	17.997.000	8.749	48,6
14	Bremen	663.000	366	55,2
15	Hamburg	1.771.000	1.135	64,1
16	Berlin	3.416.000	2.290	67,0

7 Gefahr für jung und alt

Sowohl bei den Beteiligten an Fußgängerunfällen als auch bei den Zahlen der zu Schaden gekommenen Fußgänger ist ein deutlich erhöhtes Risiko für Menschen beiderlei Geschlechts unter 25 Jahren sowie über 65 Jahren fest zu stellen. Kinder und Jugendliche legen ebenso wie Senioren die Masse ihrer Verkehrswege als Fußgänger zurück.

Männliche Fußgänger verunglückten 2008 häufiger tödlich als weibliche (363 : 290). Bei den zu Tode gekommenen Fußgängerinnen war jedes zweite Unfallopfer älter als 75 Jahre alt. Ein Vergleich: Männer der gleichen Altersgruppe dagegen machten nicht einmal ein Viertel der tödlich verletzten männlichen Fußgänger aus.

Mehr Frauen als Männer wurden bei Fußgängerunfällen schwer verletzt (4 471 : 4 174). Auch hier nimmt die Gruppe der über 75-jährigen Fußgängerinnen, zusammen mit den Jungen unter 15 Jahren, einen Spitzenplatz ein.

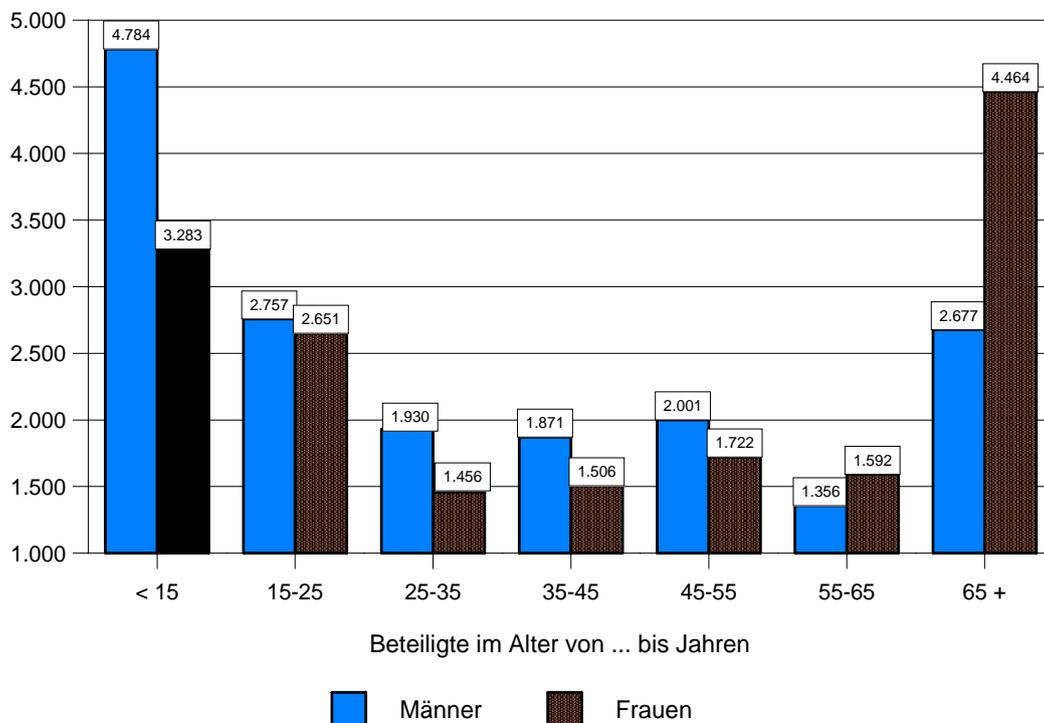
Bei den Leichtverletzten sorgt die hohe Anzahl der Unfälle von 6- bis 15-jährigen Jungen für höhere Opferzahlen bei männlichen Fußgängern (12 214 : 11 844).

8 Unfallursachen

Fußgänger gehören zu den schwächsten Gruppen im Straßenverkehr. Dessen sind sie sich offenbar bewusst. Sieben von zehn Unfälle mit Fußgängerbeteiligung und Personenschaden werden von anderen Verkehrsteilnehmer verursacht – innerhalb geschlossener Ortschaften etwas häufiger als außerorts.

Vor allem innerorts legen die Unfallzahlen den Schluss nahe, dass von Fußgängern verursachte Unfälle in Zusammenhang mit der Wahrnehmbarkeit der Unfallgegner stehen. So werden nur knapp jede fünfte Kollision mit einem Lkw von einem Fußgänger verursacht, aber mehr als jeder zweite Unfall mit einem Motorrad. Deutlich über dem Durchschnitt liegt auch die Fußgänger-Verursacherquote bei Unfällen mit Mofas und Mopeds.

Fußgängerunfälle nach Alter



Datenquelle: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2009

Verschulden von Fußgängern an Verkehrsunfällen*		
	innerorts	außerorts
gesamt	30,0%	32,0%
bei Unfallgegner...		
... Pkw	27,0%	33,0%
... Lkw	19,0%	31,0%
... Motorrad	56,0%	44,0%
... Mofa, Moped	47,4 %	29,8%
... Fahrrad	37,0%	34,0%
<p>* Unfälle mit Personenschaden, Datenbasis: Statistisches Bundesamt für 2008</p>		

Geht es um Verfehlungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer, die zu einem Unfall mit Personenschaden führten ergibt sich ein differenziertes Bild:

Unfallursachen der Fußgänger	
1	Plötzliches Hervortreten auf die Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten.
2	Plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen.
3	Alkohol
4	Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war.
5	Falsches Verhalten in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr.
Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2009	

Unfallursachen anderer Verkehrsteilnehmer	
1	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen.
2	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten.
3	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen.
4	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Haltestellen.
Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2009	

PresseMitteilung

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

Motorradfahrer verbessern ihre Unfallbilanz

Stuttgart (ACE) 11. Mai 2010 – Die Zahl der Motorradunfälle geht langsam aber sicher zurück. Wie der *ACE Auto Club Europa* am Dienstag in Stuttgart berichtete, passierten im vergangenen Jahr rund 10.000 Biker-Unfälle weniger als noch zu Beginn des Jahrzehnts. Das sei auch deshalb bemerkenswert, weil der Bestand an motorisierten Zweirädern in etwa gleich geblieben ist. Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Bikern kamen im vergangenen Jahr 789 Verkehrsteilnehmer ums Leben, davon wurden 750 Motorradfahrer selbst oder deren Beifahrer getötet. Damit wurde der bislang niedrigste Stand innerhalb von zehn Jahren erreicht; im Jahr 2000 starben noch 1 188 Menschen bei Motorradunfällen. Rückläufig ist auch die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten bei Unfällen mit Personenschäden, in die Motorradfahrer verwickelt waren, teilte der ACE unter Berufung auf Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) weiter mit.

Nach Ansicht des Clubs darf die insgesamt positive Entwicklung allerdings nicht darüber hinweg täuschen, dass noch immer viel zu viele Motorradfahrer in oft folgenschwere Unfälle verwickelt sind. Obwohl der Anteil von Motorrädern am motorisierten Straßenverkehr lediglich knapp 7,5 Prozent beträgt, gehen fast 19 Prozent der Verkehrstoten in Deutschland auf das Konto von Motorradunfällen, merkte der ACE kritisch an. Der Club rief Motorradfahrer dazu auf, die oft unterschätzte unbändige Kraft ihrer Maschinen nicht voll auszureizen. Besser sei es, beispielsweise die Angebote spezieller Fahrtrainings aufzugreifen. Auf diese Weise könnten Biker einen eigenen wirksamen Beitrag leisten, um Unfälle künftig besser zu verhüten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Weitere Informationen zu ACE-Fahrtrainings für Biker unter

www.ace-online.de/sicherheitstraining

Motorisierte Zweiräder:					
Sinkende Unfallzahlen in den letzten 10 Jahren					
	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte gesamt	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte
2000	58.185	67.730	1.188	18.929	47.613
2001	55.346	64.275	1.180	17.679	45.416
2002	54.054	62.860	1.127	17.058	44.675
2003	55.077	63.979	1.140	17.072	45.767
2004	51.043	58.902	1.029	15.790	42.083
2005	51.587	59.628	1.040	15.575	43.013
2006	51.619	59.330	953	15.465	42.912
2007	54.319	62.170	944	15.761	45.465
2008	51.142	58.099	822	14.442	42.835
2009	48.545	55.285	789	14.127	40.369

Quelle: BAST

Presse*Mitteilung*

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

Jeder zweite ältere Pkw mit defektem Licht unterwegs

Auto Club Europa empfiehlt Licht-Check vor dem Herbst

Stuttgart (ACE) 23. September 2010 – Pünktlich zum Herbstanfang hat der *ACE Auto Club Europa* alle Fahrzeugbesitzer aufgerufen, den Zustand ihrer Beleuchtungseinrichtungen spätestens von Oktober an auf ihre Funktionstüchtigkeit hin zu kontrollieren. Wie der Club am Donnerstag in Stuttgart mitteilte, ergibt sich nach Auswertung der Mängelquoten der Hauptuntersuchungen des Jahres 2009 sowie der Ergebnisse der letztjährigen Licht-Test-Wochen ein erschreckend düsteres Bild auf Deutschlands Straßen: Fast jedes dritte Fahrzeug (30,1 Prozent) wurde demnach im vergangenen Jahr von den Prüforganisationen wegen Mängeln an der Beleuchtungsanlage beanstandet. Besonders hoch lag die Ausfallquote bei Bussen und Lastwagen (45,7 Prozent), mehr als neun Jahre alte Fahrzeuge dieser Fahrzeugkategorie wurden zu 59,3 Prozent beanstandet.

Auch im Pkw-Bereich fielen vor allem ältere Wagen durch mangelbehaftete Lichteinrichtungen auf. Etwa ein Drittel der sieben- bis neun Jahre alten Autos (32,7 Prozent) wurde wegen der Lichtenanlage gerügt, bei den noch älteren Wagen stieg der Wert auf 47,1 Prozent. Fast jeder zweite alte Personenwagen weist somit Schwächen der Beleuchtung auf.

Noch eindeutiger sind dem ACE-Bericht zufolge die Ergebnisse der Licht-Test-Wochen, die im vergangenen Oktober durch den Zentralverband des Kfz-Gewerbes und seine angeschlossenen Fachwerkstätten durchgeführt wurden. Ein Drittel aller getesteten Personenwagen und 40 Prozent der Nutzfahrzeuge wiesen Mängel auf. Fast jeder siebte Pkw (15,44 Prozent) und sogar knapp 20 Prozent der Lkw nahmen quasi einäugig am Verkehr teil. Jeder zehnte Pkw fiel durch unzureichende Heckbeleuchtung auf, bei jedem 20. Wagen wurden Mängel an den Bremsleuchten festgestellt.

Mehr als zehn Prozent der geprüften Fahrzeuge waren mit zu hoch eingestellten Scheinwerfern unterwegs. Bei einem Drittel davon war die Leuchtweitenregulierung nicht in Ordnung. Für den entgegenkommenden Verkehr kann dies einen gefährlichen Blindflug bedeuten. Allerdings weist der ACE in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass die Windschutzscheibe regelmäßig gereinigt werden sollte, um derartige Blendeffekte nicht noch zusätzlich zu verstärken. Immerhin vermindert eine verschmutzte Frontscheibe in Verbindung mit Blendung durch Gegenverkehr den Durchblick um bis zu 77 Prozent.

Nicht nur Brille sondern auch Scheibe putzen

So sollte die äußere Reinigung der Windschutzscheibe, der Scheinwerfer und der Rücklichter bei jedem Tankstopp vorgenommen werden. In regelmäßigen Abständen muss die Scheibe auch von innen gesäubert werden. Dabei sollte nebenbei ein kritischer Blick auf den Zustand der Scheibe geworfen werden. In vorhandenen Kratzern kann sich das Licht brechen und zu Verzerrungen führen. Dies sei besonders bei Regen und Dunkelheit gefährlich. „Nicht nur die Brille sondern auch die Scheibe gehört regelmäßig geputzt“, mahnen die ACE-Experten.

Außerdem sollten die Wischerblätter auf jeden Fall ausgetauscht werden, wenn trotz vorheriger Säuberung der Gummilippen beim Wischen immer noch Schlieren entstehen, die das Sichtfeld einengen.

Club bietet Vorteil bei Reparatur

Während der Licht-Test-Wochen im Oktober wird das Kfz-Gewerbe erneut schwerpunktmäßig die Beleuchtungseinrichtungen überprüfen. Mitglieder des ACE können diesen Service bei einer der mehr als 500 Partner-Werkstätten des Clubs kostenfrei in Anspruch nehmen. Mit der ACE-Vorteilskarte erhalten die ACE-Mitglieder außerdem einen Sofortrabatt von zehn Prozent auf Teile bei in der Werkstatt durchgeführten Wartungs-, Reparatur- und Montagearbeiten.

Gutes Licht kann überlebenswichtig sein: Jeder zweite Verkehrstote bei Nacht war zu Fuß in der Stadt unterwegs, auf nächtlichen Landstraßen sterben fünfmal mehr Menschen als tagsüber. Der ACE empfiehlt, defekte oder in der Leistung nachlassende Lampen immer paarweise zu wechseln und für den Bedarfsfall Ersatzlampen mitzuführen.

Daten und Fakten: Licht und Sicht

- 1 Hintergrund**
- 2 Licht-Test: Erneut schlechtere Ergebnisse**
- 3 Mehr als jeder Siebte auf einem Auge blind**

1 Hintergrund

30,1 Prozent aller vorgeführten Fahrzeuge wurden im Jahr 2009 bei der Hauptuntersuchung wegen fehlerhafter aktiver Lichttechnischer Einrichtungen bemängelt. Im Vergleich zu 2008 entspricht dies einem Rückgang von 0,1 Prozent.

Bei fast jedem zweiten Lkw oder Bus (45,7 Prozent) wurden die Beleuchtungseinrichtungen moniert, im Jahr zuvor waren es noch 0,6 Prozent weniger. Mit 59,3 Prozent erreichen die Lastwagen über neun Jahren einen unrühmlichen Spitzenwert. Fast jede dritte Zugmaschine (32 Prozent) rollte mit einer mangelbehafteten Lichtanlage zur Prüfung.

Leicht über dem Durchschnitt lagen mit 30,8 Prozent Mängelquote auch die Beleuchtungen der untersuchten Personenwagen.

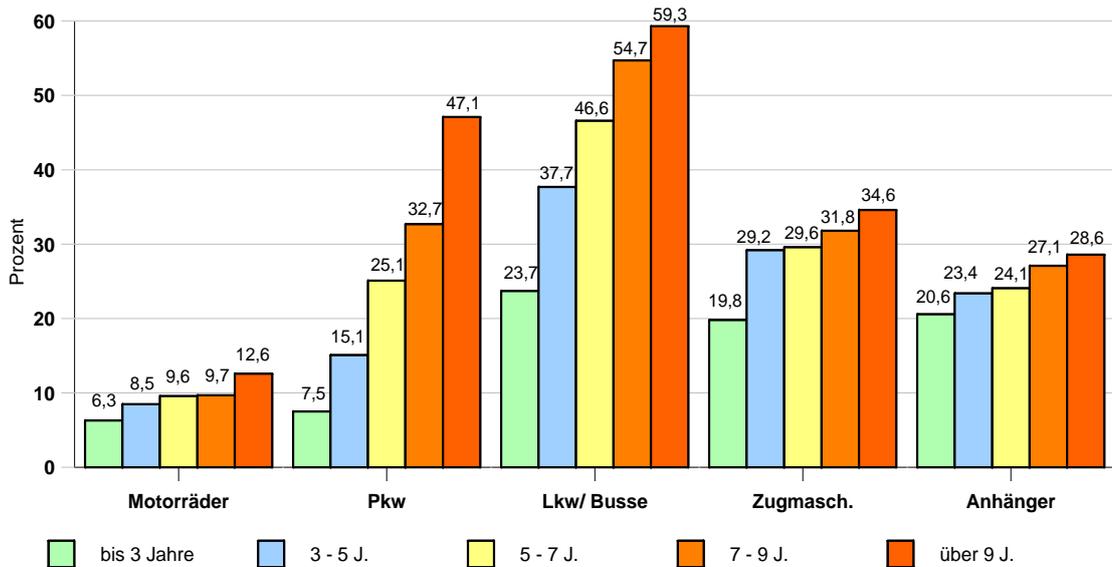
Während hier die Jahrgänge bis zu einem Alter von fünf Jahren sowie die 7 - 9-jährigen Pkw besser abschnitten als noch im Vorjahr verschlechterten sich die Werte der 5 - 7-jährigen Fahrzeuge (von 24,5 auf 25,1 Prozent).

Fast jeder zweite Pkw, der älter als neun Jahre alt war, fiel durch schlechte Beleuchtung auf (47,1 Prozent). In dieser Altersklasse gibt es zudem die negativste Entwicklung dieses Sektors. Im Vorjahr betrug die Mängelquote noch 45,8 Prozent.

Immerhin gut jeder vierte Anhänger (26,8 Prozent) fiel während der Hauptuntersuchung durch eine unzureichende Beleuchtungsanlage auf. Motorräder brachten es mit elf Prozent auf die wenigsten Beanstandungen.

Auffallend ist die relativ hohe Rate von Fahrzeugen, die trotz eines geringen Alters von bis zu drei Jahren Mängel zeigten. Liegt deren Quote bei den Motorrädern (6,3 Prozent) und Pkw (8,1 Prozent) noch relativ niedrig wurden bei Anhängern (20,6 Prozent) und Zugmaschinen (19,8 Prozent) deutlich mehr Mängel festgestellt. Busse, Lkw und sonstige Fahrzeuge fallen schon nach drei Jahren zu 23,7 Prozent durch fehlerhafte Beleuchtung auf.

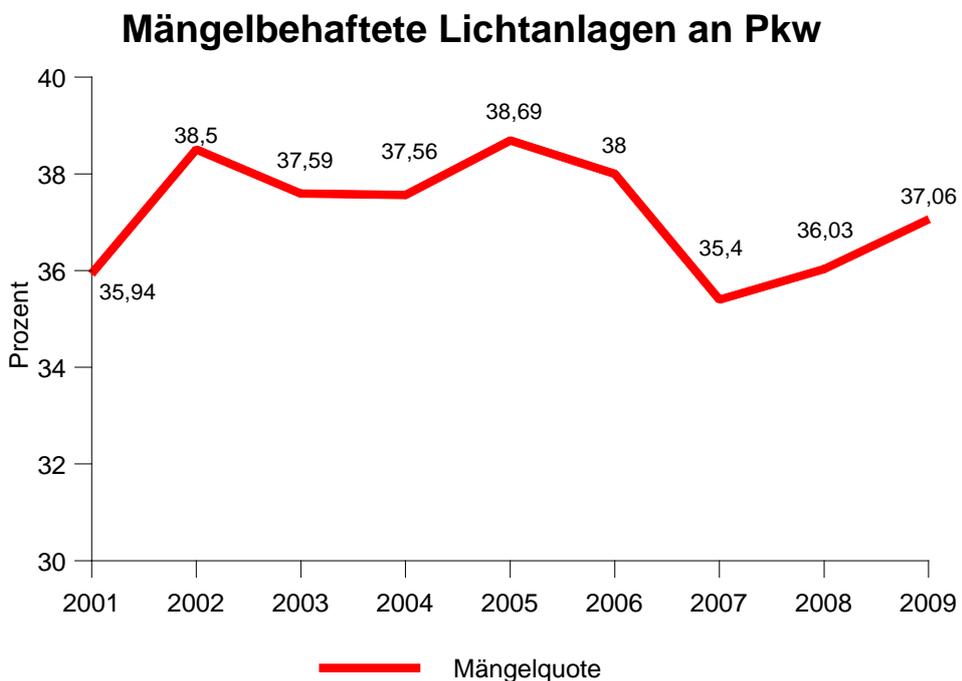
HU: Mängel an lichttechnischen Einrichtungen



Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Mängel bei Fahrzeuguntersuchungen 2009

2 Licht-Test: Erneut schlechtere Ergebnisse

Etwa zehn Millionen Fahrzeuge wurden im vergangenen Jahr während der Licht-Test-Wochen im Oktober von Fachwerkstätten auf den einwandfreien Zustand ihrer Beleuchtungseinrichtungen überprüft. Nach Angaben des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe zeigen die Ergebnisse dieser freiwilligen Durchsicht eine Verschlechterung der Situation: Die Mängelquote stieg von 36,03 Prozent im Jahr 2008 auf 37,06 Prozent in 2009 an. Bereits ein Jahr zuvor hatte die Zahl der bemängelten Pkw von 35,4 auf 36,03 Prozent zugenommen.



Datenbasis: ZDK: Licht-Test-Aktionen, alle Mängel

3 Mehr als jeder Siebte auf einem Auge blind

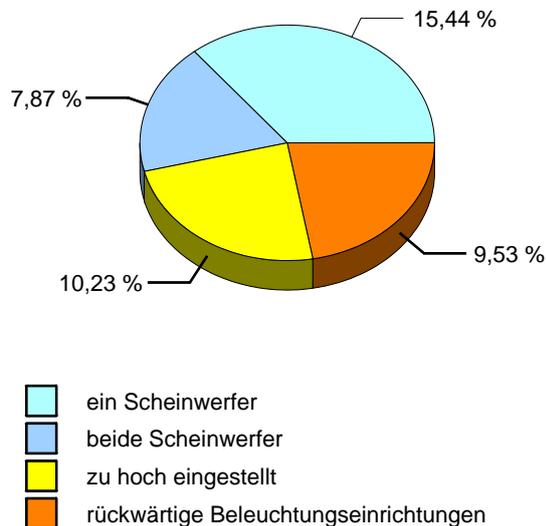
Zugenommen hat vor allem die Anzahl der Personenwagen, die auf einem Auge blind waren: Mängel an einem Scheinwerfer stiegen binnen eines Jahres von 13,79 auf 15,44 Prozent an.

Beide Scheinwerfer wurden an 7,87 Prozent der begutachteten Pkw festgestellt. Auch hier war eine Steigerung der Mängel zu beobachten – im Jahr zuvor lag die Quote noch bei 7,43 Prozent.

Wie im Jahr zuvor war auch 2009 jeder zehnte Pkw (10,23 Prozent) mit zu hoch eingestellten Scheinwerfern unterwegs. In jedem dritten Fall war die Leuchtweitenregelung ohne Funktion.

Ebenfalls auf eine fast zehnpromtente Mängelrate kommen die rückwärtigen Beleuchtungseinrichtungen. Der Wert von 9,53 Prozent entspricht einer leichten Verschlechterung gegenüber dem Vorjahreswert, der 9,41 Prozent betrug. Jeder 20. Pkw (5,2 Prozent) war mit defekten Bremsleuchten unterwegs.

Mängel an Pkw-Beleuchtungseinrichtungen



Datenbasis: ZDK, Ergebnisse Licht-Test 2009

Presse*Mitteilung*

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

Studie: Mehr Tempo, mehr Unfälle

Überhöhte Geschwindigkeit schuld an fast 40 Prozent aller Verkehrstoten

Stuttgart (ACE) 16. August 2010 – Gegen den Trend der vergangenen Jahre haben die durch nicht angepasste Geschwindigkeit verursachten Verkehrsunfälle mit Personenschaden wieder zugelegt. Mit einem Anteil von 15,1 Prozent rückten sie trotz der im vergangenen Jahr erhöhten Bußgelder auf Rang zwei der Unfallursachen vor, berichtete jetzt der *ACE Auto Club Europa*, der sich dabei auf Daten des Statistischen Bundesamtes beruft.

Noch weitaus gravierender wirkt sich der zu feste Druck aufs Gaspedal auf die Zahl der Verkehrstoten aus: Nahezu 40 Prozent der Verkehrstoten starben 2009 bei Unfällen infolge überhöhter Geschwindigkeit, teilte der ACE in Stuttgart weiter mit.

Auch fast 27 Prozent der Schwerverletzten gehen auf das Konto von Rasern. Gemessen an der Einwohnerzahl ereigneten sich die meisten Unfälle wegen nicht angepasster Geschwindigkeit laut ACE-Studie auf den Straßen von Rheinland-Pfalz, Thüringen und Schleswig-Holstein. Die wenigsten Tempounfälle passierten hingegen in Brandenburg und Berlin.

ACE kritisiert Verkehrspolitik – Europäer sehen überhöhtes Tempo als Problem

Der ACE kritisierte die Verantwortlichen in Bund und Ländern, sie gingen gegen Raserei häufig nur mit „gebremstem Schaum“ vor. Auch hätten sie es seit mehr als einem Jahr versäumt, die dringenden Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages aufzugreifen und umzusetzen. Das Beratergremium aus Juristen und Verkehrsunfallexperten hatte nach Angaben des ACE unter anderem vorgeschlagen, im Interesse der Unfallverhütung und zur Tempoüberwachung die neue Methode „Section Control“ auf gesetzlicher Grundlage und im Rahmen rechtsstaatlicher Regeln zu erproben. Bei „Section Control“ wird die Geschwindigkeit nicht nur auf einen Punkt hin gemessen, sondern über einen längeren Abschnitt hinweg. Der ACE monierte, Bund und Länder zögerten und verschleppten die geforderte Erprobung, was nicht zu verstehen sei. Der Club wies zudem auf eine von der Europäischen Kommission beauftragten und kürzlich von ihr veröffentlichten Studie hin, wonach 8 von 10 Europäern (78 Prozent), überhöhte Geschwindigkeiten als wesentliches Sicherheitsproblem betrachten.

Tempounfälle: Rheinland-Pfalz unrühmlicher Spitzenreiter

Vor allem junge männliche Verkehrsteilnehmer sind überproportional an unfallträchtigen Temposünden beteiligt. Je älter Fahrer oder Fahrerin, desto sicherheitsbewusster wird offenbar die eigene Geschwindigkeit eingeschätzt. Im Vergleich zum Fahrzeugbestand sind Motorradfahrer deutlich häufiger an Unfällen beteiligt, die auf unangemessenes Tempo zurückzuführen sind.

Beim Blick auf die Unfallzahlen der einzelnen Bundesländer aus dem Jahr 2008 zeigen sich nach Darstellung des ACE gravierende regionale Abweichungen. Gemessen an der Zahl von 1 Million Einwohner ab 14 Jahren passieren in Berlin mit 450 Crashes die wenigsten Tempounfälle. Auch Brandenburg (552) und Niedersachsen (619) liegen mit ihren Unfallraten klar unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 778 Unfällen. Massiv aufs Gas getreten wird dagegen offenbar in Schleswig-Holstein (1.006) und Thüringen (1.148). Unrühmlicher Spitzenreiter bei den Geschwindigkeitsunfällen ist mit 1.272 tempobedingten Unfällen mit Personenschaden pro 1 Million Einwohner ab 14 Jahren das Bundesland Rheinland-Pfalz. Der ACE wollte nicht völlig ausschließen, dass sich bestimmte Besucher des Nürburgrings von der dortigen Rennatmosphäre so sehr animieren lassen, dass deren riskante Nachahmungsversuche später im Crash endeten.

Volkssport Tempo – Flensburg führt Buch

Die Tatsache, dass im Laufe der vergangenen Jahre die Zahl der Tempounfälle massiv zurückgegangen ist, kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass zu schnelles Fahren sich offenbar zum Volkssport entwickelt hat. Fast 5,2 Millionen Führerscheinbesitzer waren im Jahr 2009 im Flensburger Verkehrszentralregister eingetragen, weil sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit massiv überschritten hatten.

Höhere Bußgelder für Raser

Der ACE erinnerte an die seit 1. Februar 2009 in Kraft gesetzte Strafverschärfung für Raserei. Wer außerorts mehr als 51 Kilometer pro Stunde (km/h) zu schnell fährt, muss 240 (statt zuvor 150) Euro zahlen, bei 61 km/h sogar 440 (statt 275) Euro. Innerorts wird bei Tempoverstößen die Bußgeldschraube noch um einige Windungen höher gedreht; Geschwindigkeitsverstöße werden hier mit bis zu 680 Euro (statt 425) bestraft, hinzu kommen noch vier Punkte und drei Monate Fahrverbot.

Wer die Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h überschreitet, begeht zwar keine Ordnungswidrigkeit, kann aber bei einem Unfall sich grundsätzlich nicht auf ein „unabwendbares Ereignis“ berufen. Er hat wenigstens einen Teil des fremden und eigenen Schadens selbst dann zu tragen, wenn ihn kein Verschulden trifft, erläuterte der ACE.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), <http://www.eac-web.eu>

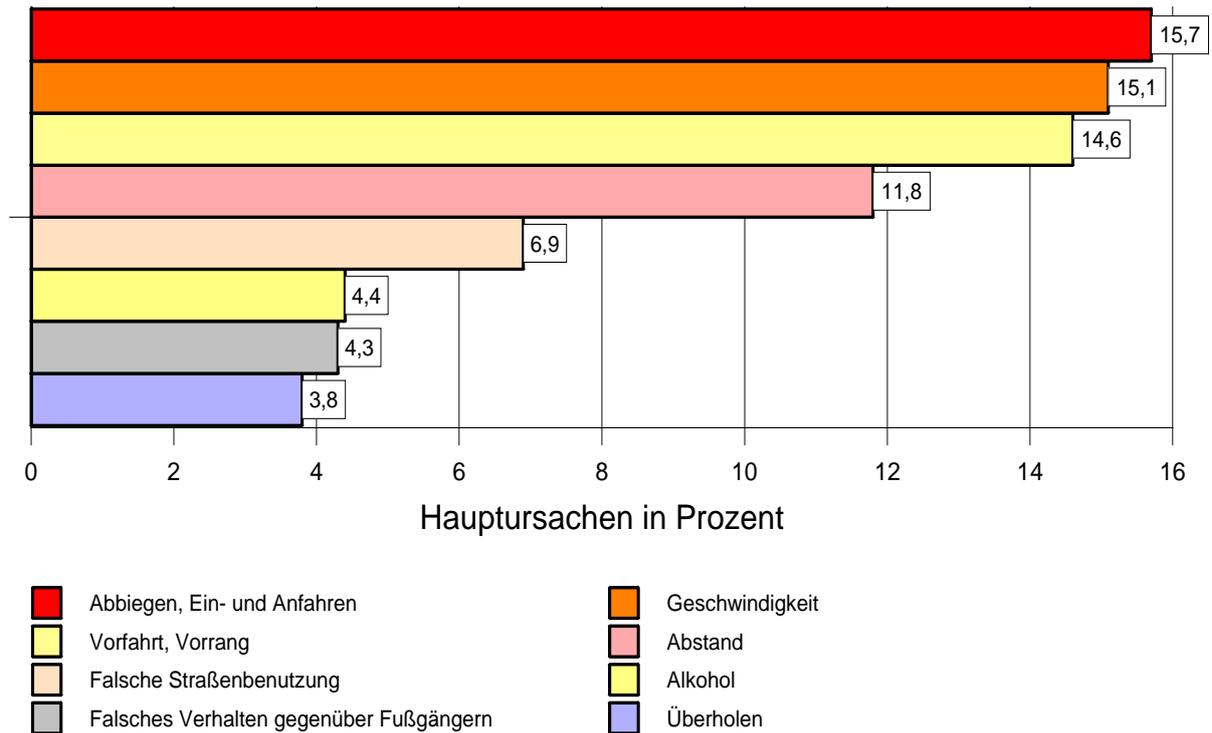
Daten und Fakten: Geschwindigkeitsunfälle

- 1 Überblick und Tendenz**
- 2 Nicht angepasste vs. zugelassene Geschwindigkeit**
- 3 Motorräder überproportional beteiligt**
- 4 Tempo: eine Frage des Alters**
- 5 Ländervergleich**
- 6 Temposünder im Verkehrszentralregister**

1 Überblick und Tendenz

Insgesamt 310.806 Unfälle mit Personenschaden wurden im Jahr 2009 aufgenommen. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten sank auf 4.152 Personen, zudem waren 68.567 Schwerverletzte sowie 329.104 Leichtverletzte zu beklagen. Der Anteil der Unfälle, bei denen während der Unfallaufnahme nicht angepasste Geschwindigkeit angegeben wurde, stieg laut dem Statistischen Bundesamt auf 15,1 Prozent. Zu hohes Tempo hat sich damit gegenüber 2008 vom dritten auf den zweiten Platz der Unfallursachen vorgeschoben.

Unfälle mit Personenschaden 2009



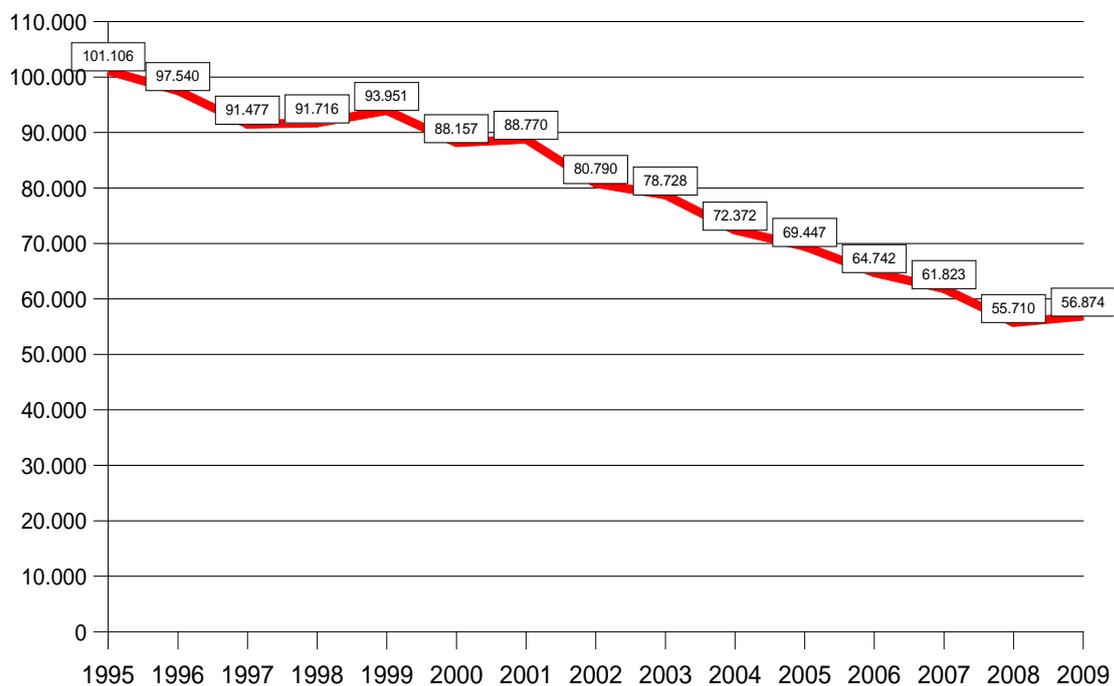
Datenquelle: Statistische Bundesamt , 2010

Geschwindigkeitsunfälle sind in der Regel schwere Unfälle. Auf außerörtlichen Straßen passieren sie zu einem Drittel häufiger als innerhalb geschlossener Ortschaften. Das auf Landstraßen und Autobahnen gefahrene höhere Tempo wirkt sich direkt auf die Unfallschwere aus. Bei 39,2 Prozent aller im Jahr 2009 im Straßenverkehr getöteten Menschen war unangepasste Geschwindigkeit im Spiel, ebenso bei 26,9 Prozent der Schwerverletzten und 17,5 Prozent der Leichtverletzten.

Trotz der Zunahme der durch unangemessenes Tempo hervorgerufenen Unfälle im Jahr 2009, die auf 2,1 Prozent beziffert wird, kann in der Langzeitbetrachtung von einer positiven Entwicklung gesprochen werden. Lag die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle 1995 noch bei über 100.000, ist sie binnen der letzten 15 Jahre massiv zurückgegangen. Im vergangenen Jahr lag die Gesamtzahl der auf zu hohes Tempo zurückzuführenden Unfälle bei 56.874.

Deutlicher Rückgang von Tempounfällen

Geschwindigkeitsunfälle mit Personenschaden



Datenquelle: Statistisches Bundesamt

2 Nicht angepasste versus zugelassene Geschwindigkeit

Nicht angepasste Geschwindigkeit bedeutet nicht zwangsläufig, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde. Lediglich bei 6,5 Prozent der Geschwindigkeitsunfälle wurde auch das auf der Strecke geltende Tempolimit überschritten. Bei allen anderen Unfällen konnte sich der Fahrer in dem Glauben wähnen, sich innerhalb des legitimen Geschwindigkeitsrahmens zu bewegen, und war dennoch für die Verkehrssituation zu schnell.

Nur wenigen Fahrern ist bewusst, dass es sich bei angegebenen Tempolimits um jene Geschwindigkeiten handelt, die unter besten Voraussetzungen zulässig sind. Bei Witterungseinflüssen wie Glätte, Schnee oder Nebel, aber auch Regen und Dunkelheit kann selbst ein durch die Behörden limitiertes Höchsttempo zu schnell sein. Bei unklarer Verkehrssituation gilt ebenfalls, den Fuß vom Gas zu nehmen. Auch dass auf deutschen Autobahnen kein generelles Tempolimit besteht, ist nicht als Freibrief für maximal erzielbare Geschwindigkeiten zu verstehen. Wer schneller als mit der Richtgeschwindigkeit von 130 unterwegs ist, wird bei einem Unfall grundsätzlich in die Mitverantwortung genommen, er gilt rechtlich gesehen nicht mehr als „Idealfahrer“.

„Raser“ nicht so einfach zu definieren

Die mitunter aufgeworfene Frage, ab wie viel Kilometer pro Stunde (km/h) über dem zulässigen Tempo ein Kraftfahrer als Raser gilt, stellt sich deshalb nur am Rande. Zu schnell fährt der, der in Bezug auf Straßenzustand, Wetter und Verkehrslage riskiert, den unter den gegebenen Bedingungen erforderlichen Brems- und Anhalteweg zu vergrößern. Ein „Raser“ kann auch sein, wer trotz schlechter Sicht durch Regen mit „nur“ 50 km/h durch eine Wohnstraße fährt.

In diesem Zusammenhang ist eine Studie der Weltgesundheitsorganisation WHO interessant: Besteht bei einer Kollision zwischen Auto und Fußgänger bis Tempo 30 noch eine 90-prozentige Überlebenschance für den Fußgänger, verringert sich diese bei Tempo 45 km/h schon auf weniger als die Hälfte. Bei einem Aufprall mit über Tempo 80 km/h hat ein Fußgänger kaum noch eine Chance, den Unfall lebend zu überstehen.

3 Motorräder am Unfallgeschehen überproportional beteiligt

Gemessen an ihrem hohen Anteil von 83,3 Prozent am motorisierten Verkehrsaufkommen sind Pkw bei Geschwindigkeitsunfällen leicht unterrepräsentiert. 69,5 Prozent der Unfälle, bei denen im Jahr 2008 zu hohes Tempo für den Unfall ursächlich war, wurden von Pkw-Fahrern verursacht.

Motorräder dagegen liegen nach der vom ACE vorgenommenen Auswertung der Zahlen des Statistischen Bundesamtes 50 Prozent über der Quote, die ihnen – gemessen am Anteil am gesamten Kfz-Bestand – zusteht. Nur 7,38 Prozent aller am 1.1.2009 in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge waren Motorräder. Bei den Tempounfällen machen sie mit 11,3 Prozent einen relativ hohen Anteil aus. In diese Zahlen fließt nicht die im Vergleich zu Autos deutlich geringere Kilometerleistung pro Jahr ein. Allerdings auch nicht, dass gerade bei den physikalisch instabileren Zweirädern schon dann der Verdacht auf unangepasste Geschwindigkeit aufkommt, wenn beispielsweise nasse Straßen ein Wegrutschen begünstigt haben.

Ebenfalls über dem zu erwartenden Durchschnitt liegen Güter-Kraftfahrzeuge, wenn die gefahrene Geschwindigkeit als unfallursächlich erachtet wird. Hier steht dem Lastwagenbestand von 5,11 Prozent eine Unfallbeteiligung von 6,2 Prozent gegenüber.

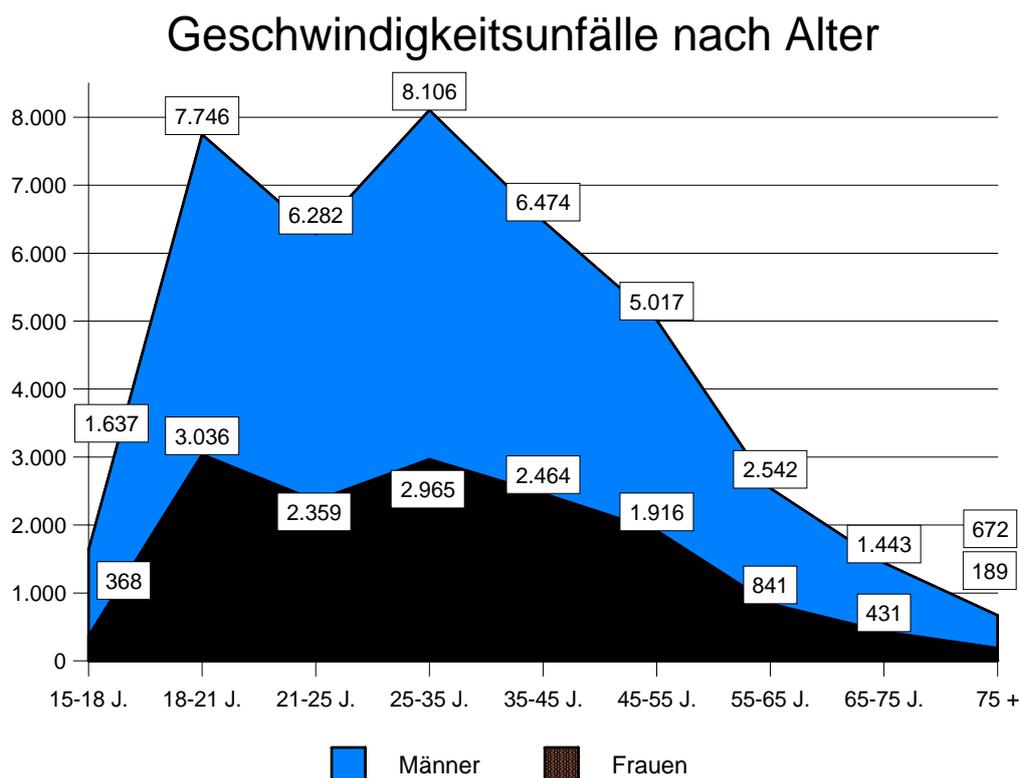
Geschwindigkeitsunfälle nach Fahrzeugart				
Verursacher	Kfz-Bestand		Geschwindigkeitsunfälle	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Pkw	41.321.171	83,30 %	38.691	69,5 %
Motorrad	3.658.590	7,38 %	6.314	11,3 %
Güter-Kfz	2.533.561	5,11 %	3.438	6,2 %
andere	n.a.	n.a.	7.267	13,0 %

Datenquelle: Statistisches Bundesamt, Unfälle mit Personenschaden, Zeitraum 2008; KBA, Kfz-Bestand 1.1.2009

4 Tempo: eine Frage des Alters

Je jünger, desto schneller. Auf diese Grundformel lässt sich im Kern die Beteiligung an Geschwindigkeitsunfällen bringen. Auffallend hoch ist der Anteil von Fahrern zwischen 18 und 21 Jahren, wenn das Tempo zu schnell für die Situation war. Mit einigen Jahren Erfahrung sinkt die Unfallquote in der Altersklasse 21 bis 25 Jahre ab, um dann zwischen 25 und 35 Jahren auf einen Spitzenwert anzusteigen. In den folgenden Alterssegmenten gehen die Unfallzahlen beständig zurück.

Der Altersfaktor beim Unfallgeschehen weist bei Männern und Frauen in allen Altersklassen ähnliche Tendenzen auf. Die tatsächliche Risikobereitschaft durch schnelles Fahren ist dagegen bei männlichen Fahrern weitaus stärker ausgeprägt. Pro Unfall einer Frau wegen nicht angepasster Geschwindigkeit kommen knapp 2,6 gleichartige Unfälle von Männern.



Datenquelle: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2008

5 Ländervergleich

Etwa alle zehn Minuten passierte im Jahr 2008 ein Verkehrsunfall, der durch nicht angepasste Geschwindigkeit bedingt war. Aufgenommen wurden knapp 153 Unfälle pro Tag, geschehen in jedem Winkel Deutschlands. Durchschnittlich 778 derartige Unfälle mit Personenschaden wurden bundesweit pro 1 Million Einwohner über 14 Jahren registriert. Nicht in allen Regionen aber war die Häufigkeit gleich stark ausgeprägt.

Unrühmlicher Spitzenreiter bei den durch Temposünden verursachten Unfällen mit Personenschaden war Rheinland-Pfalz, wo je 1 Million Einwohner über 14 Jahren 1.272 Unfälle passierten. Nur knapp dahinter rangiert Thüringen mit einer Quote von 1.148 Unfällen. Zu häufig zu fest aufs Gas gedrückt wurde auch in Schleswig-Holstein. Hier liegt die Anzahl der auf die Einwohnerzahl berechneten Geschwindigkeitsunfälle bei 1.006. Nur wenig besser stellt sich die Situation in Sachsen-Anhalt dar, wo die Unfallrate bei 935 liegt. Gar nicht als Musterlände stellt sich Baden-Württemberg mit einem Wert von 904 dar.

Den schlechtesten Wert im unteren Mittelfeld beansprucht das Saarland mit 854 Tempo-Unfällen pro 1 Million Einwohner ab 14 Jahren. Etwas besser schneidet Hessen mit einer Quote von 836 ab, nur knapp unter dem Bundesdurchschnitt liegt Sachsen mit 800 Kollisionen. Geringfügig besser als der Mittelwert präsentieren sich die Zahlen aus Hamburg, wo im Jahr 2008 759 Unfälle (je 1 Million Einwohner ab 14 Jahren) wegen zu flotter Fahrweise verursacht wurden. Noch einen Hauch gemütlicher ließen es bayerische Autofahrer mit einem Wert von 730 angehen.

NRW legt Manta-Image ab

Sein Manta-Image abgelegt hat Nordrhein-Westfalen, wo es mit einer Quote von 672 zu einem guten Mittelfeldplatz reicht. Noch etwas umsichtiger ist man offenbar auf den Straßen von Mecklenburg-Vorpommern unterwegs. Die Quote von 660 liegt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Nur 649 durch zu forsches Tempo bedingte Havarien wurden aus der Hansestadt Bremen vermeldet.

Spitzenreiter bei der Entschleunigung: Berlin

Auf einem guten dritten Platz landet mit einem Wert von 619 das Bundesland Niedersachsen. Deutlich besser, weil offenbar langsamer oder vorausschauender unterwegs, ist Brandenburg platziert. Hier passierten 2008 ins Verhältnis zur Einwohnerzahl gesetzt nur 550 Tempounfälle. Unangefochtener Spitzenreiter in der Entschleunigung des Straßenverkehrs aber ist mit einer Unfallquote von nur 450 auf 1 Million Einwohner über 14 Jahren die Bundeshauptstadt Berlin. Für ein sicheres Vorwärtskommen lässt man sich hier offenbar nicht den Bleifuß-Bären aufbinden.

Verkehrsunfälle mit Personenschaden wegen nicht angepasster Geschwindigkeit			
Bundesland	Einwohner ab 14 Jahre	Anzahl der Unfälle	Tempo-Unfälle pro 1 Million Einwohner
Rheinland-Pfalz	3.510.000	4.464	1.272
Thüringen	2.039.000	2.341	1.148
Schleswig-Holstein	2.458.000	2.472	1.006
Sachsen-Anhalt	2.149.000	2.010	935
Baden-Württemberg	9.294.000	8.404	904
Saarland	913.000	780	854
Hessen	5.277.000	4.411	836
Sachsen	3.762.000	3.010	800
Deutschland	71.653.000	55.710	778
Hamburg	1.561.000	1.185	759
Bayern	10.864.000	7.930	730
NRW	15.571.000	10.467	672
Mecklenburg-Vorpommern	1.493.000	985	660
Bremen	584.000	379	649
Niedersachsen	6.875.000	4.256	619
Brandenburg	2.258.000	1.246	552
Berlin	3.046.000	1.370	450
Datenquellen: Statistisches Bundesamt, KBA, Zeitraum 2008			

6 Temposünder im Verkehrszentralregister

Während die tempobedingten Unfälle in Deutschland seit Jahren sichtbar zurückgehen, steigt die Anzahl der Fahrer, die wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen mit Punkten im Flensburger Verkehrszentralregister belegt wurden, deutlich an. Lag noch im Jahr 1991 die Anzahl der mit Punkten geahndeten Temposünder bei etwa 1,2 Millionen, wurde 2009 mehr als die doppelte Zahl von Fahrern für anzeigenträchtiges Schnellfahren mit Punkten bestraft. Im vergangenen Jahr waren etwa 1.129.000 Frauen und 4.064.000 Männer wegen zu schnellen Fahrens in der Flensburger Kartei eingetragen. Geschwindigkeitsdelikte machen damit den größten Teil der erfassten Punktesünder aus.

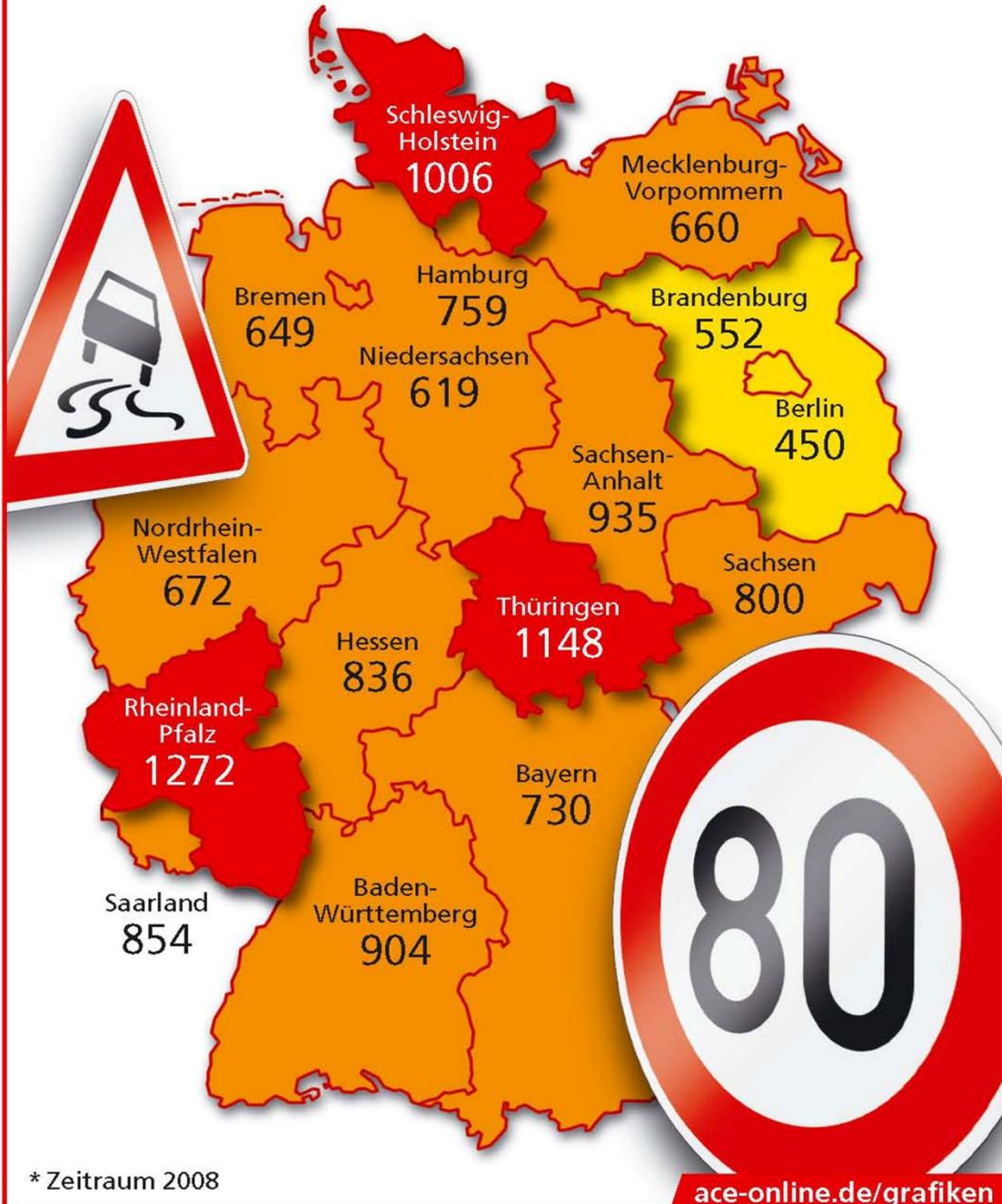
Eintragungen ins Verkehrszentralregister wegen Geschwindigkeitsüberschreitung			
Bundesland	Einwohner ab 14 Jahre	erfasste Temposünder	Eintragungen pro 1.000 Einwohner
Brandenburg	2.258.000	197.000	87
Thüringen	2.039.000	127.000	62
Niedersachsen	6.875.000	373.000	54
Hessen	5.277.000	284.000	54
Mecklenburg-Vorpommern	1.493.000	74.000	50
Bremen	584.000	29.000	50
NRW	15.571.000	647.000	42
Deutschland	71.653.000	2.781.000	39
Baden-Württemberg	9.294.000	328.000	35
Schleswig-Holstein	2.458.000	80.000	33
Bayern	10.864.000	333.000	31
Rheinland-Pfalz	3.510.000	90.000	26

Saarland	913.000	23.000	25
Sachsen	3.762.000	90.000	24
Hamburg	1.561.000	34.000	22
Sachsen-Anhalt	2.149.000	42.000	20
Berlin	3.046.000	28.000	9
Datenquellen: Statistisches Bundesamt, KBA, Zeitraum 2009			

Endstation Crash: Die Deutschlandbilanz der Temposünder

Verkehrsunfälle mit Personenschaden
wegen nicht angepasster Geschwindigkeit
pro 1 000 000 Einwohner*
Bundesdurchschnitt: 778

- Rang 1-3
- Rang 4-14
- Rang 15-16



Quelle: Statistisches Bundesamt, KBA

© 2010 ACE

ACE: Alarmierend viele Fahrradunfälle

In Bremen mehr als dreimal so viele Fahrradunfälle wie im Saarland

Stuttgart (ACE) 27. Juli 2010 – Niemals zuvor wurde in Deutschland so viel geradelt. Rund 65 Millionen Zweiräder werden derzeit durch Körperkraft bewegt. In jedem Haushalt der Bundesrepublik sind im statistischen Schnitt damit 1,5 Fahrräder in Gebrauch. Rad fahren gilt als gesunder Ausgleichssport und Fitnessstraining. Radeln wird auch bei Berufspendlern immer beliebter. Doch die wachsende Velo-Mobilität löst bei Unfallforschern Besorgnis aus. Das Ergebnis einer vom *ACE Auto Club Europa* jetzt veröffentlichten Untersuchung zeigt, dass die Gefährdung von Radfahrern im Straßenverkehr seit Jahren überproportional hoch ist. Für seinen Bericht hatte der Club Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) ausgewertet.

Danach kann die insgesamt positive Entwicklung der Unfallstatistik nicht darüber hinweg täuschen, dass innerhalb der letzten zwölf Jahre die Zahl der mit dem Rad Verunglückten um nahezu zwölf Prozent zugenommen hat. Knapp 14 Prozent aller im Straßenverkehr Verletzten kamen auf einem Fahrrad zu Schaden.

Erschreckend hoch ist der Anteil von Kindern an schweren Radunglücken. Jeder dritte Junge unter 15 Jahren, der bei einem Verkehrsunfall starb, war auf einem Fahrrad unterwegs. Bedenklich auch, dass die meisten Verletzten in der Altersklasse zwischen 45- bis 55- Jährigen zu finden sind. Männer sind ungleich häufiger in schwere Fahrradunfälle verwickelt als Frauen. Jeder zweite im Jahr 2009 auf dem Fahrrad tödlich Verunglückte ist über 65 Jahre alt gewesen, berichtet der ACE.

Besonders häufig kamen Radfahrer im Nordwesten der Bundesrepublik zu Schaden: In Bremen wurden 187 Radler pro 100.000 Einwohner verletzt oder getötet, in Berlin waren es 155. Deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 97 pro 100.000 Einwohner lagen auch die Opferzahlen in Hamburg und Schleswig-Holstein.

Relativ gering war die Gefahr, in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt zu werden, für Radfahrer in Rheinland-Pfalz und Hessen (je 64), Thüringen (56) und dem Saarland (51). Dort ist das Risiko, mit dem Rad zu Schaden zu kommen, weniger als ein Drittel so groß wie in Bremen.

42 Prozent der schweren Radunfälle wurden von den Pedalisten selbst verschuldet. Die Gründe hierfür lagen in über einem Drittel der Fälle bei falscher Straßenbenutzung (36%), gefolgt von falschem Abbiegen (16,2%) und Vorfahrtmissachtung (14,5%).

Viele berauschte Radler

Während nur jeder 22. Pkw-Unfall auf Alkoholeinfluss zurück zu führen war, stand etwa jeder achte in einen Unfall mit Personenschaden verwickelte Radfahrer unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln. Bei mehr als jedem vierten Unfall, der von Radfahrern verschuldet wurde, war der Radler berauscht.

Mehr gegenseitige Rücksicht angemahnt

ACE-Sprecher Rainer Hillgärtner sagte: "Wir wollen eine humane Verkehrswelt für alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig davon, welches Verkehrsmittel sie nutzen". Dieser Anspruch lasse sich am ehesten einlösen, wenn gegenseitige Rücksichtnahme zur Maxime werde. Neue Vorschriften hingegen riefen häufig Widerwillen hervor. Der Club rief motorisierte Verkehrsteilnehmer dazu auf, Fahrradfahrer als gleichwertige Verkehrsteilnehmer zu achten und ihnen den entsprechenden Raum im Straßenverkehr zu geben. An Radfahrer appellierte der ACE, sich im öffentlichen Verkehrsraum verantwortungsbewusst, respektvoll und regelgerecht zu bewegen. Dies gelte insbesondere in deren Verhalten gegenüber Fußgängern. Radler besäßen auch keine über die Straßenverkehrsordnung hinausreichenden Sonderrechte. „Wer als Radler den Eindruck eines rücksichtslosen Rabauken vermittelt, zieht sich den berechtigten Unmut aller anderen zu“, sagte Hillgärtner.

ACE-Tipps zum sicheren Fahrradfahren:

- Rad fahrende Kinder müssen bis zu einem Alter von acht Jahren mit ihrem Fahrzeug den Gehweg benutzen, bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen sie dort fahren. Die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad sollte ihnen erst gestattet werden, wenn sie das Fahrzeug sicher beherrschen und eine Fahrrad-Prüfung abgelegt haben.
- Das Tragen eines Helmes sollte obligatorisch sein – auch für Erwachsene. Obwohl ein Fahrradhelm 80 Prozent der Schädelverletzungen verhindern kann tragen nur sechs Prozent der erwachsenen Radfahrer einen Helm. Neben der Risikoerhöhung für sich selbst wird so ein schlechtes Beispiel für heran wachsende Radfahrer gegeben.
- Nach langer Rad-Abstinenz sollte Unsicherheit nicht durch allzu forsches Auftreten ausgeglichen werden. Radfahren verlernt man zwar nicht, doch können die ungewohnten Bewegungsabläufe die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr beeinträchtigen. Als Gelegenheitsradler langsam anzufangen ist sicherer als auf dem ungewohnten Gefährt auftrumpfen zu wollen.
- Das die Straßenverkehrsvorschriften eingehalten werden müssen, wenn man mit dem Rad unterwegs ist, dürfte sich von selbst verstehen, bedarf aber mitunter der Erinnerung.
- Besonderes Augenmerk sollte auf den technischen Zustand gelegt werden – auch ältere Drahtesel müssen über funktionierende Lichtanlagen verfügen.
- Vor Fußgängerüberwegen und Einmündungen ohne Radstreifen sollte abgestiegen werden, wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist. Vorsicht auch auf Radwegen, die gemeinsam mit Fußwegen verlaufen: Durch parkende Autos kann die Sicht auf den fließenden Verkehr versperrt sein – auch Autofahrer können Radfahrer auf derartigen Strecken nur schlecht erkennen.
- Radfahrer haben keine Knautschzone, bei einem Unfall besteht die erhöhte Gefahr von körperlichen Schäden. Auch wenn Radfahrer im Recht sind, sollten sie nicht blindlings darauf bestehen. Bei einer Kollision zieht der Radfahrer den Kürzeren.
- Radfahrer gehören zwar zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern, sind aber nicht die schwächsten. Ein besonders rücksichtsvolles Verhalten ist gegenüber Fußgängern geboten.
- Wegen ihrer schmalen Silhouette werden Radler schnell übersehen. Vorsicht also bei am Straßenrand geparkten Fahrzeugen – mit sich plötzlich öffnenden Autotüren muss gerechnet werden.
- Die Spiegel von Lastwagen und Transportern haben einen toten Winkel, in dem Radfahrer vom Fahrzeugführer nicht gesehen werden können. An Lkw, die vor Ampeln und Einmündungen stehen bleiben, sollte deshalb hinter dem Fahrzeug gewartet werden statt rechts an ihm weiter zu fahren.

- Bereits das Radfahren mit aufgedrehtem MP3-Player oder Walkman kann ein Knöllchen nach sich ziehen, Telefongespräche mit dem Handy sind auch auf dem Drahtesel bußgeldpflichtig.

- Alkoholkonsum ist mit Straßenverkehr nicht zu vereinbaren. Dies gilt auch, wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist. Abgesehen von den Gefahren, in die alkoholisierte

Radfahrer sich und andere bringen, drohen auch ihnen Punkte in der Verkehrssünderkartei.

Mehr Infos zum Thema:

<http://www.radschlag-info.de>

<http://www.effizient-mobil.de>

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), <http://www.eac-web.eu>

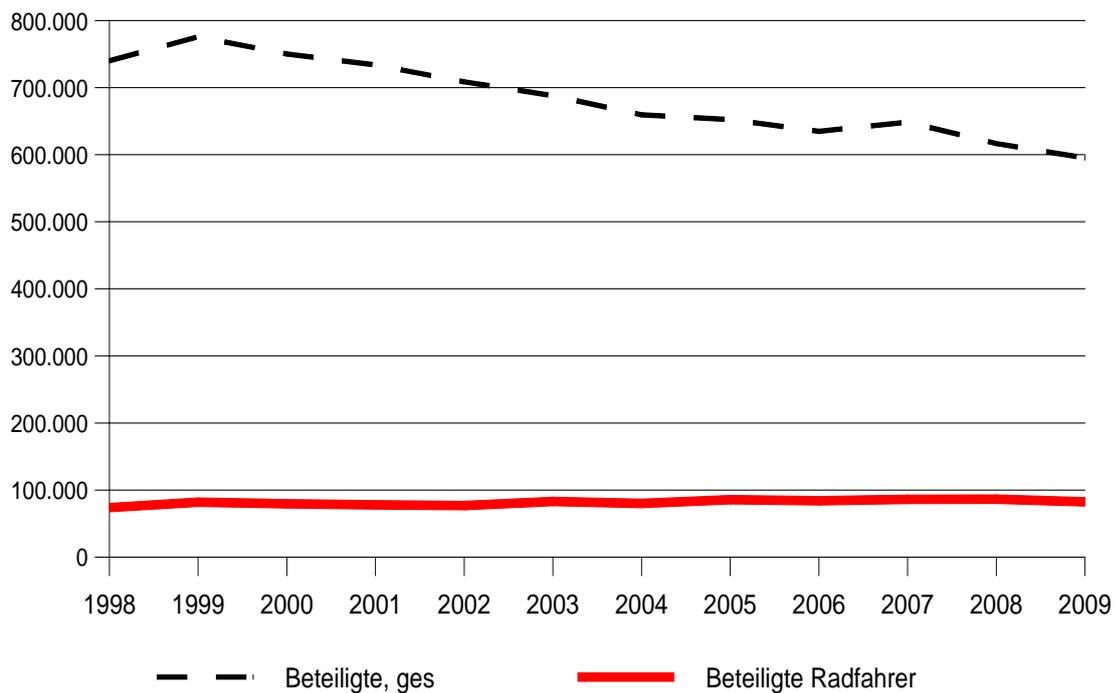
Daten und Fakten: Fahrrad-Unfälle

- 1 Mehr Unfälle in den letzten 12 Jahren**
- 2 Positive Tendenz gegenüber dem Vorjahr**
- 3 Riskanter Stadtverkehr**
- 4 Fahrradunfälle nach Bundesländern**
- 5 Je nach Alter ungleiche Gefährdung**
- 6 Jeder 2. Getötete ist über 65 Jahre alt**
- 7 Risikogruppe Mann**
- 8 Unfallverursacher: Problem Alkohol**

1 Mehr Unfälle in den letzten 12 Jahren

Während die Anzahl der an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden Beteiligten in den Jahren von 1998 bis 2009 um über 24 Prozent zurück ging stieg die Zahl der zu Schaden gekommenen Radler im gleichen Zeitraum um fast zwölf Prozent an. Der Anteil der verunglückten Radfahrer im Straßenverkehr belief sich im Jahr 2009 auf knapp 14 Prozent am Gesamtvolumen.

Radlerunfälle auf hohem Niveau



Beteilig>	740.237	775.950	750.315	733.761	708.800	688.254	659.646	652.487	634.947	648.796	616.741	595.395
Beteilig>	73.825	81.962	79.612	77.986	76.885	83.033	80.229	85.666	84.108	86.209	86.569	82.508

Quelle: Destatis

2 Positive Tendenz gegenüber dem Vorjahr

Sowohl die absolute Zahl der Fahrradunfälle mit Personenschaden als auch die Anzahl der dabei zu Schaden gekommenen Radfahrer ist im vergangenen Jahr zurück gegangen. Gegenüber 2008 wurden 4,7 Prozent weniger Unfälle gezählt, innerhalb geschlossener Ortschaften ging die Unfallrate etwas deutlicher zurück als außerorts.

Fast analog dazu sank die Zahl derer, die bei einem Fahrradunfall zu Schaden kamen, um 4,6 Prozent. Am deutlichsten war der Rückgang mit minus 5,3 Prozent bei den Leichtverletzten. Allerdings stieg die Anzahl der Getöteten auf 462, was einer Zunahme von 1,3 Prozent entspricht.

Eckdaten:	2009	Rückgang gegenüber 2008:
Fahradunfälle mit Personenschaden	82.508	- 4,7 %
davon innerorts	74.462	- 4,8 %
Radfahrer, getötet	462	+ 1,3 %
... schwer verletzt	14.180	- 1,5 %
... leicht verletzt	61.142	- 5,3 %
gesamt	75.784	- 4,6 %

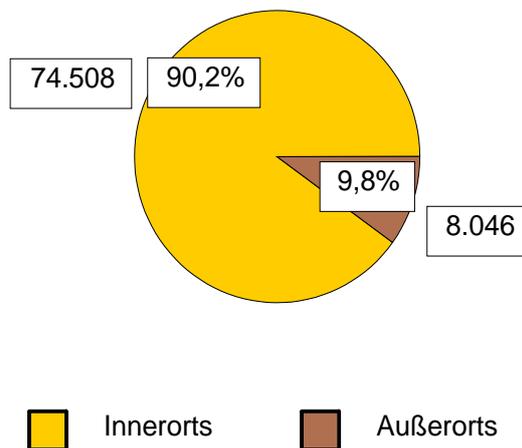
3 Riskanter Stadtverkehr

Als besonders gefährlich erweist sich der Stadtverkehr. Mehr als 90 Prozent der verunfallten Radfahrer kamen 2009 innerhalb geschlossener Ortschaften zu Schaden.

Entgegen der Annahme, dass die größte Sicherheit für Radler auf Radwegen bestünde, kam die BAST in einer 2009 veröffentlichten Studie zu dem Ergebnis, dass die Unfallhäufigkeit hier etwas höher ausfällt als auf Straßen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Als Problem erweist sich die durch die Trennung der Verkehrsläufe bedingte schlechtere Sichtbarkeit von Radfahrern, aber auch von Autos durch Radfahrer.

Gefährlicher Stadtverkehr

Unfälle mit Radfahrer-Beteiligung 2009



Unfälle mit Personenschaden, Quelle: Destatis

4 Fahrradunfälle nach Bundesländern

Im Jahr 2008 waren bundesweit 86.589 Fahrradfahrer an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt – die höchste Zahl seit Beginn der Aufzeichnungen in der um sechs Bundesländer erweiterten Bundesrepublik. Dabei erlitten 78.967 Radfahrer Verletzungen, 456 wurden getötet. Pro 100.000 Einwohner kamen 97 Pedalisten körperlich zu Schaden.

Eine Auswertung der vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Unfallzahlen durch den Auto Club Europa macht jedoch deutlich, dass die Gefahr, als Radfahrer verletzt oder sogar getötet zu werden, regional äußerst unterschiedlich ist. So ist in den Stadtstaaten die höchste Verletztenrate zu beklagen, während das Saarland Fahrradfahrern nahezu 50 Prozent mehr Sicherheit als der deutschlandweite Durchschnitt verspricht.

Am gefährlichsten leben Radfahrer in Norddeutschland. Spitzenreiter in der Unfallstatistik ist das Bundesland Bremen, wo pro 100.000 Einwohner 187 Radler bei Kollisionen zu Schaden kamen. Mit einer Geschädigtenquote von 155 belegt die Hauptstadt Berlin den unrühmlichen zweiten Platz. Auch Hamburg ist offenbar kein sicheres Pflaster für Velo-Benutzer: Mit 140 radelnden Unfallopfern belegt die Hansestadt den drittschlechtesten Rang in bundesweiten Vergleich.

Nur unwesentlich besser ist die Situation in Schleswig-Holstein, wo 138 Fahrradfahrer zu Schaden kamen. Noch etwa ein Fünftel schlechter als der Mittelwert sind mit 118 die Zahlen aus Niedersachsen.

Im unteren Mittelfeld bewegen sich die Opferzahlen von Sachsen-Anhalt (108), Brandenburg (104) und Bayern (103). Knapp über dem Bundesdurchschnitt liegen mit 96 pro 100.000 Einwohner die Verletztenquoten in Mecklenburg - Vorpommern. Auch die Unfallzahlen von Sachsen (93) und Nordrhein-Westfalen dürfen als besseres Mittelmaß angesehen werden.

Sicherer sind die Radfahrer im Musterländle Baden-Württemberg unterwegs, das auf eine Quote von 78 Unfallgeschädigten kommt. Rheinland-Pfalz und Hessen liegen mit einer Rate von nur je 64 auf dem drittbesten Rang im Bundesvergleich. Noch sicherer sind offenbar die Radfahrer in Thüringen unterwegs – in dem ostdeutschen Bundesland waren im Jahr 2008 nur 56 Radler pro 100.000 Einwohner in schwere Verkehrsunfälle verwickelt.

Spitzenreiter aber ist das Saarland mit einer Quote von nur 51 verletzten bzw. getöteten Radfahrern auf 100.000 Einwohner des Bundeslandes. Im Vergleich zu Berlin oder Bremen kamen an der Saar zwei Drittel weniger Radler zu Schaden.

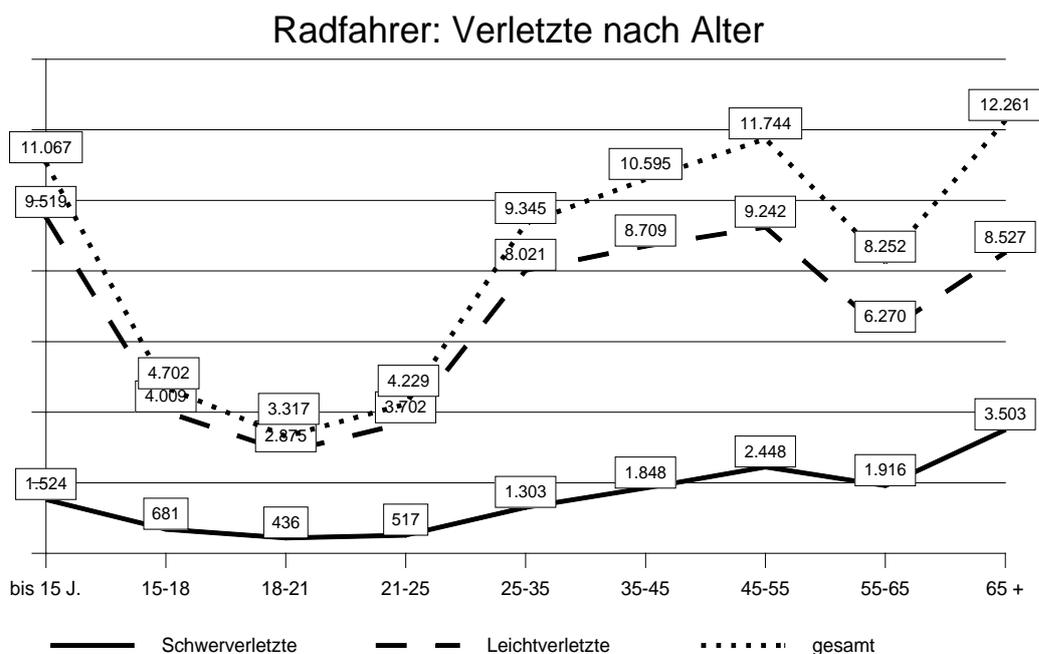
Unfallrisiko von Radfahrern nach Bundesländern in 2008			
Bundesland	Einwohner	Radfahrer, verletzt oder getötet	
		Anzahl	pro 100.000 EW
Bremen	663.000	1.239	187
Berlin	3.416.000	5.303	155
Hamburg	1.771.000	2.478	140
Schleswig-Holstein	2.837.000	3.905	138
Niedersachsen	7.972.000	9.394	118
Sachsen-Anhalt	2.412.000	2.609	108
Brandenburg	2.536.000	2.627	104
Bayern	12.520.000	12.948	103
Deutschland	82.218.000	79.423	97
Mecklenburg-Vorpommern	1.680.000	1.618	96
Sachsen	4.220.000	3.943	93
NRW	17.997.000	16.633	92
Baden-Württemberg	10.750.000	8.411	78
Rheinland-Pfalz	4.046.000	2.603	64
Hessen	6.073.000	3.903	64
Thüringen	2.289.000	1.277	56
Saarland	1.037.000	532	51
Quelle: Destatis			

5 Je nach Alter ungleiche Gefährdung

Das Risiko, bei einem Fahrradunfall verletzt zu werden ist nicht in jeder Altersklasse gleich groß. Besorgnis erregend ist der hohe Anteil an Kindern bis 15 Jahren – vor allem, wenn man bedenkt, dass die meisten Kinder erst nach Absolvierung einer Fahrradprüfung im Alter von etwa zehn Jahren aktiv am Straßenverkehr teilnehmen. Nach Erkenntnissen des ACE stellen im Jahr 2008 Radfahrer mit 45,63 Prozent den größten Anteil der auf dem Schulweg verunglückten Kinder.

Nach einer deutlichen Abnahme der Unfallzahlen zwischen 15 und 25 Jahren steigt die Unfallquote dann deutlich an, um in der Altersklasse von 45 bis 55 Jahren ihren Höhepunkt zu erreichen. Die Gefahr, mit dem Rad ernsthaft zu verunglücken ist in dieser Altersgruppe größer als für Schulkinder. Bedenklich ist in diesem Zusammenhang, dass nur sechs Prozent der Erwachsenen beim Radfahren einen Helm tragen, obwohl durch den Kopfschutz die Gefahr schwerer Schädelverletzungen um 80 Prozent gesenkt wird.

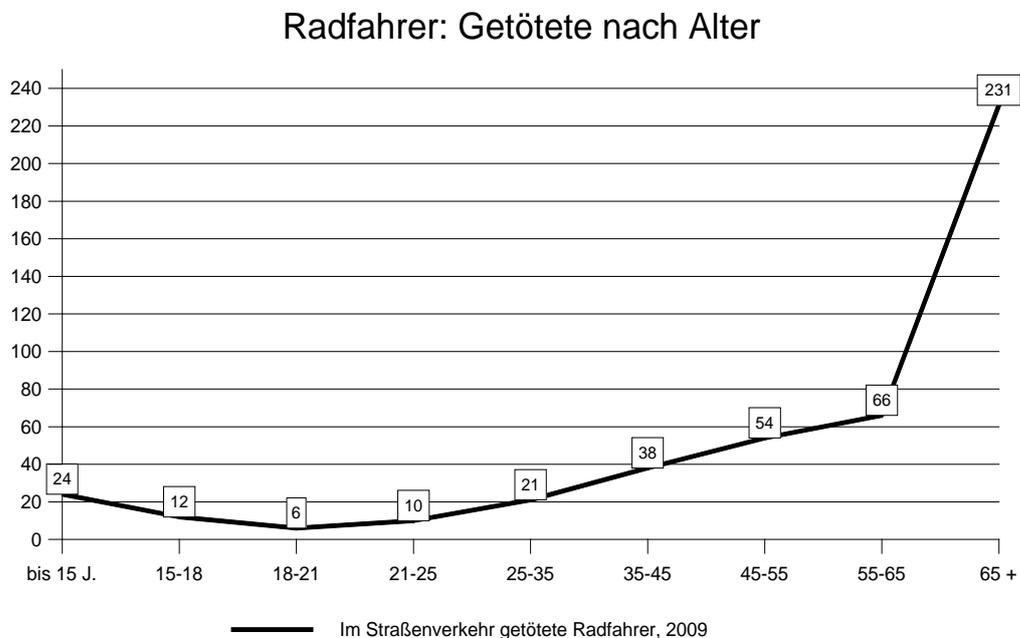
Noch deutlicher steigen die Verletztenzahlen ab einem Alter von 65 Jahren an. Dies dürfte unter anderen durch eine schlechtere körperliche Konstitution sowie eine größere, altersbedingte Verletzungstendenz zu erklären sein.



Quelle: Destatis

6 Jeder 2. Getötete ist über 65 Jahre alt

Ein proportional gesehen eher dem Fahrrad zugewandtes Mobilitätsverhalten sowie eine größere Verletzbarkeit im Alter lässt die Quote der bei Radunfällen ums Leben gekommenen Senioren deutlich nach oben schnellen. Gemessen an der Anzahl der Gesamtunfälle mit Personenschaden besteht ab dem 55. Lebensjahr eine erhöhte Gefahr, mit dem Rad zu Tode zu kommen. Nach Erreichen des Rentenalters mit 65 Jahren wächst das Risiko überproportional an. Die Altersklasse der Generation 65 plus weist eine etwa dreieinhalb mal höhere Getötetenrate auf als noch die Gruppe der 55 bis 65-Jährigen.

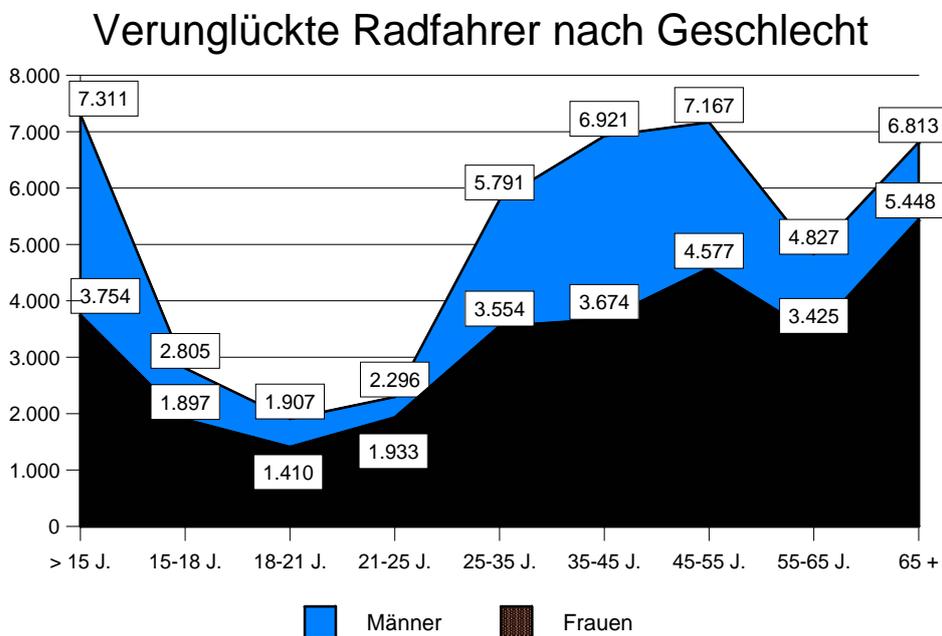


Quelle: Destatis

7 Risikogruppe Mann

Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken ist für männliche Radler erheblich größer als für Frauen. Bei Kindern beträgt das Verhältnis der Verunglückten etwa 2 :1 – das Risiko, bei einem Fahrradunfall zu sterben, ist für Jungen elf Mal so groß wie für Mädchen. Jeder dritte Junge unter 15 Jahren, der im Straßenverkehr ums Leben kam, saß auf einem Fahrrad.

Während es dann bis zu einem Alter von 25 Jahren fast zu einer Angleichung der Verunglücktenrate kommt, geht die Schere in späteren Jahren deutlich auseinander. Das größte Risikopotenzial legen (nach Kindern) Männer zwischen 35 und 55 Jahren an den Tag. Nach Erreichen des 65. Lebensjahrs steigen die Unfallquoten sowohl für Männer als auch für Frauen linear an, wobei auch in dieser Altersklasse Frauen nicht so häufig verunglücken wie Männer.



Männer	7.311	2.805	1.907	2.296	5.791	6.921	7.167	4.827	6.813
Frauen	3.754	1.897	1.410	1.933	3.554	3.674	4.577	3.425	5.448

Quelle: Destatis

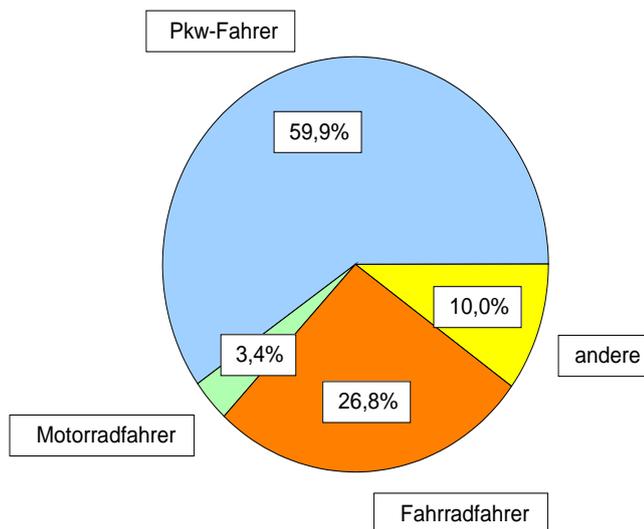
8 Unfallverursacher: Problem Alkohol

Gut 62 Prozent der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, an denen Fahrradfahrer beteiligt sind, werden von anderen Verkehrsteilnehmern verursacht. Die selbstverschuldeten Unfälle der Radler machten 2008 einen Anteil von 41,9 Prozent aus und liegen damit auf dem Niveau der vergangenen Jahre.

Lag ein Unfall im Verschulden des Radfahrers war im vergangenen Jahr falsche Straßenbenutzung mit 36 Prozent die mit Abstand häufigste Verfehlung. Zu den unfallträchtigen Sünden gehören zudem falsches Abbiegen (16,2 %) sowie Vorfahrtsmissachtung (14,5 %). Etwa jeder achte Radfahrer, der einen Unfall verursachte (12,6 %) stand unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer Rauschmittel. Zum Vergleich: Bei den Pkw-Fahrern betrug dieser Wert nur 4,6 Prozent. An absoluten Zahlen gemessen verschulden Radfahrer mehr als jeden vierten Unfall, der durch Alkohol verursacht wurde (4.416 von 16.500, entspricht 26,8 %).

Alkoholunfälle mit Personenschaden

Verursacher:



Quelle: Destatis

Presse*Mitteilung*

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

Autofahrerinnen im Osten am besten

Große regionale Unterschiede bei Unfallhäufigkeit

Stuttgart (ACE) 07. März 2010 – Von wegen schwaches Geschlecht: Hinterm Steuer sind Frauen besonders stark. Das geht aus einer neuen Studie hervor, die der *ACE Auto Club Europa* anlässlich des Frauentages (8. März), jetzt in Stuttgart veröffentlicht hat. Im Straßenverkehr zeigen sich Frauen danach von ihrer guten Seite und fallen deutlich weniger durch Alkoholdelikte oder aggressives Fahren auf. Auch die durch Autofahrerinnen verursachten Unfälle mit Personenschaden liegen wesentlich hinter den von Männern verursachten gleichartigen Karambolagen zurück. Bei genauerer Betrachtung allerdings ergeben sich laut ACE deutliche regionale Unterschiede. So kann den weiblichen Verkehrsteilnehmern in Brandenburg bescheinigt werden, besonders sicher unterwegs zu sein. Auf den Bundesdurchschnitt bezogen bauen PKW-Lenkerinnen im Saarland hingegen die mit Abstand meisten Unfälle mit Personenschaden.

Mehr als 320.000 Unfälle im Straßenverkehr hatten im Jahr 2008 Verletzungen eines oder mehrerer Beteiligten zur Folge. Gut zwei Drittel davon, nämlich 217.843 Unfälle, wurden durch Männer hinterm Steuer herbeigeführt. Frauen waren daran nur zu einem relativ geringen Anteil als Verursacher beteiligt: Die Quote der weiblichen Fahrer, die schuldhaft mit einem PKW einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, liegt bei 37 Prozent. Hochgerechnet auf die weibliche Bevölkerung der Bundesrepublik ergibt sich daraus eine Quote von 216 Unfällen mit Personenschäden pro 100.000 volljährige Frauen.

Nicht überall aber geht von Frauen am Steuer das gleiche Risiko aus. So kann der weiblichen Bevölkerung in Brandenburg das Kompliment gemacht werden, mit besonderer Vorsicht am Straßenverkehr teilzunehmen. Mit einer Quote von nur 187 Unfällen auf 100.000 Einwohnerinnen des Bundeslands stehen sie bundesweit an der Spitze, dicht gefolgt allerdings von den sächsischen Fahrerinnen, die mit einem Wert von 188 nur knapp die Bestmarke verfehlen. Auch die Ränge drei und vier werden von östlichen Teilen des Landes erobert: Thüringen (193) und Berlin (196) liegen danach weit über dem Durchschnitt, wenn es um die Verkehrssicherheit weiblicher Fahrer geht.

Mehr als 7,6 Millionen Frauen leben in Nordrhein-Westfalen, dem bevölkerungsreichsten Bundesland Deutschlands. Trotz mehrerer Ballungsgebiete bringen sie es mit einer Quote von 202 auf Platz Fünf im Sicherheitsranking. Dicht gefolgt von den Frauen in Baden-Württemberg, die mit 203 immer noch klar im oberen Mittelfeld rangieren. Ebenfalls über dem bundesweiten Durchschnitt von 216 liegen auch die PKW-Lenkerinnen in Sachsen-Anhalt (207) und Mecklenburg-Vorpommern (210). Hauchdünn über dem Schnitt schneiden mit einer Quote von 216 die weiblichen Verkehrsteilnehmer im Stadtstaat Bremen ab.

Bayerische Frauen fahren riskanter

Knapp unterdurchschnittliche Werte, die aber immer noch für das untere Mittelfeld ausreichen, können Fahrerinnen in Hessen (230) und Rheinland-Pfalz (234) bescheinigt werden. Auch Fahrerinnen in der Hansestadt Hamburg (251) und Schleswig-Holstein (252) provozieren mehr Unfälle als der Mittelwert aller deutschen Frauen. Noch mehr Risikopotenzial muss den bayerischen Fahrerinnen mit einer Quote von 257 angekreidet werden.

Doch geht es noch schlechter, wie PKW-Lenkerinnen in Niedersachsen belegen: Mit einer Quote von 265 bescheren sie ihrem Bundesland den zweitschlechtesten Wert in Deutschland.

Saarland wieder mit roter Laterne

Mit nochmaligem Abstand und einem Wert von 274 landen die weiblichen Autofahrerinnen im Saarland auf dem letzten Platz der Statistik. Gegenüber dem Bundesschnitt bedeutet dies eine Mehrbeteiligung an Unfällen mit Personenschaden von fast 27 Prozent. Bereits in früheren Verkehrsunfallanalysen des ACE fiel das Saarland aus dem Rahmen. Dort passieren – allerdings unabhängig vom Geschlecht- im Schnitt auch die meisten Baumunfälle und die meisten Unfälle wegen Alkoholmissbrauch. Verglichen mit Spitzenreiter Brandenburg stellte der ACE fest, dass saarländische Frauen fast eineinhalb mal so viele schwere Unfälle verursachen.

Schlechtere Autofahrerinnen sind immer noch besser als Männer

Selbst die schlechtesten Werte bei den Frauen sind indes noch deutlich besser als die der männlichen Autofahrer, die mit einer Quote von 413 nahezu doppelt so häufig schwere Unfälle mit Personenschaden verursachen.

Der ACE wies allerdings auch darauf hin, dass seiner Auswertung absolute Zahlen zugrunde gelegt worden sind. So verfügen zwar 82 Prozent aller volljährigen Frauen über einen Führerschein, jedoch immerhin 93 Prozent der Männer. Hinzu kommt, dass die jährliche Fahrleistung der weiblichen Bevölkerung derzeit noch weit unter jener der Männer liegt. Die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie 'Mobilität in Deutschland' kam bereits im Jahr 2002 zu dem Ergebnis, dass Männer pro Tag durchschnittlich 30 Kilometer mit dem Auto zurücklegen, Frauen dagegen nur zwölf Kilometer.

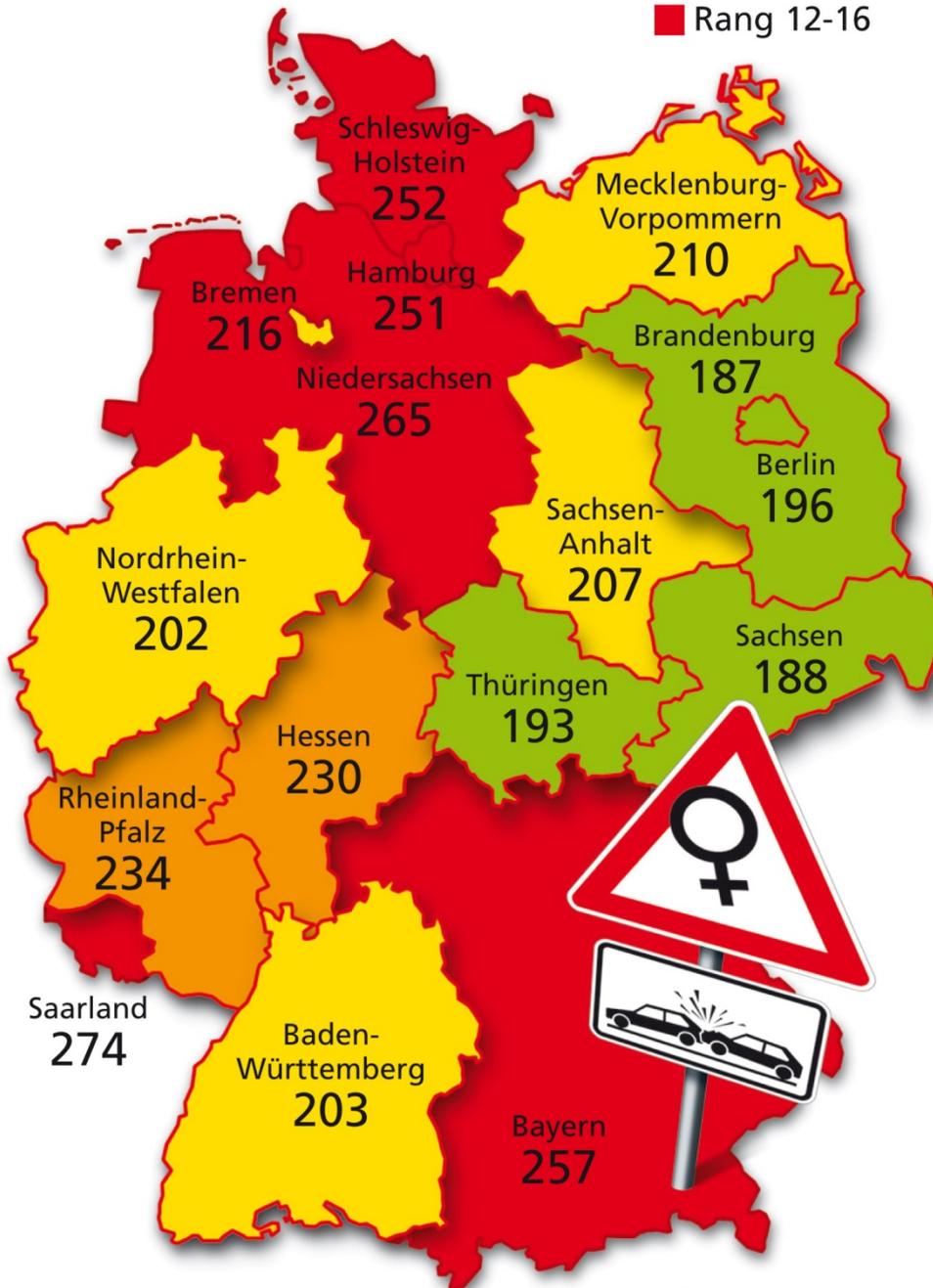
Dass Frauen dennoch zu den sichereren Verkehrsteilnehmern gehören lässt sich unter anderem aus dem Flensburger Verkehrszentralregister ablesen. Nur 21,7 Prozent der hier am 31.12.2008 erfassten Verkehrssünder waren weiblich. Nur 2,9 Prozent der Punktesünderinnen hatten mehr als acht Punkte angesammelt – bei den Männern waren es immerhin 6,6 Prozent, berichtete der ACE.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), <http://www.eac-web.eu>

Am sichersten hinterm Steuer – die Frauen im Osten

Von Frauen verursachte
Verkehrsunfälle mit Personenschaden
pro 100.000 volljährige Frauen

- Rang 1-4
- Rang 5-9
- Rang 10-11
- Rang 12-16



ace-online.de/grafiken

Quelle: Statistisches Bundesamt, BASt, ACE-Berechnungen

© 2010 ACE

Jeder Fünfte stirbt am Baum

Niedersachsens Landstraßen laut ACE-Studie am gefährlichsten

Stuttgart (ACE) 16. Dezember 2009 – Immer noch ist jeder fünfte Verkehrstote in Deutschland das Opfer einer Baumkollision, obwohl die Zahl der Baumunfälle insgesamt sinkt. Das mit Abstand höchste Risiko, bei einem Unfall an einem Baum zu landen, besteht in Niedersachsen. Dort passierten 2008 außerhalb geschlossener Ortschaften im Schnitt 95 Baumunfälle pro 1.000 Kilometer Straßennetz. Es folgen in der Häufigkeit solcher Unfälle das Saarland (75) sowie Brandenburg (74) und Sachsen (73). Das geht aus einer Studie hervor, die der *ACE Auto Club Europa* nach Auswertung von Daten des statistischen Bundesamtes am Mittwoch in Stuttgart veröffentlichte. Danach hat sich die Zahl der jährlichen Baumunfälle mit Personenschaden seit 1995 von knapp 25.000 etwa auf die Hälfte reduziert, entsprechend sank auch die Zahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer. Doch die Gesamtbilanz bleibt erschreckend: Seit Einführung der „Baumunfallstatistik“ (1995) starben nahezu 22.000 Menschen durch Baumunfälle.

Im vergangenen Jahr (2008) kamen knapp 99 Prozent aller Opfer von Verkehrsunfällen mit dem Leben davon – jedoch nur, wenn kein Baum im Weg stand. Bei einem Baumaufprall hingegen erhöhte sich das Risiko einer tödlichen Verletzung gleich um ein Vielfaches. In Brandenburg beispielsweise ist jeder dritte Getötete im Straßenverkehr Opfer eines Baumunfalls. Im Bundesdurchschnitt sterben 20 Prozent der verunglückten Kraftfahrer bei einem Aufprall gegen einen Baum, teilte der ACE mit.

Höchstes Aufprall-Risiko auf Landstraßen bei Nacht

Die Wahrscheinlichkeit eines Baumunfalls auf einer Landstraße (61 Unfälle auf 1.000 km) ist nach der Studie des Clubs ungleich höher als auf einer Autobahn, wo im bundesweiten Schnitt lediglich 46 dieser Unfälle auf 1.000 Kilometer ermittelt worden sind. 2008 starben bei 10.161 Baumunfällen 768 Menschen. 4.316 oder 42,5 Prozent dieser Unfälle geschahen bei Dunkelheit oder Dämmerung, obwohl die Kilometerfahrleistung in dieser Zeit nur rund 25 Prozent beträgt. Gemessen daran ist auch die Zahl der nachts bei Baumunfällen Getöteten mit 344 oder 44,8 Prozent überproportional hoch.

Autobahnen in Bayern gefährlich

Obwohl Niedersachsen über das drittlängste Autobahnnetz Deutschlands verfügt, liegt die Gefahr, dort auf einen Baum zu treffen, mit 44 Unfällen auf 1.000 Kilometer Autobahn unter dem Bundesdurchschnitt (46). Als besonders unfallträchtig erwiesen sich mit 85 Unfällen pro 1.000 Kilometer Streckenlänge die bayerischen Autobahnen.

Die sichersten Autobahnen in punkto Vermeidung von Baumunfällen attestierte der ACE dem Land Mecklenburg-Vorpommern, wo es 2008 nur sieben Baumunfälle auf 1.000 Kilometer gab.

Baumunfälle vermeidbar

Der ACE sieht das größte Unfallvermeidungspotenzial auf außerörtlichen Landstraßen. Noch immer sind dort die meisten Opfer zu beklagen. Zudem ist die Zahl der Baumunfälle auf Landstraßen in den vergangenen Jahren am wenigsten zurückgegangen. Ein flächendeckendes Abholzen von Wäldern und Alleen entlang von Straßentrassen lehnt der ACE allerdings ab. Der Club befürwortet vielmehr, auf Nachpflanzungen am unmittelbaren Fahrbahnrand zu verzichten.

Laut ACE zeigt die Erfahrung, dass sich auch durch weitere verkehrstechnische Maßnahmen die Gefahr von Baumunfällen reduzieren lässt. Dazu gehören Schutzplanken, vor allem in Kurvenbereichen, die nicht nur Autofahrer vor der Begegnung mit dem Baum schützen, sondern auch Motorradfahrer vor Verletzungen bewahren. In Alleen und walдреichen Gebieten haben sich zudem Geschwindigkeitsüberwachungen sowie Überholverbote im Bereich besonders gefährlicher Streckenabschnitte bewährt. Allgemeine Tempolimits ohne Kontrollen verfehlen dagegen meist ihren Zweck, betonte der ACE.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), <http://www.eac-web.eu>

Daten und Fakten: Baumunfälle

1 Fazit

2 Daten und Zahlen

2a Baumunfälle pro 1 000 km Streckenlänge außerorts

2 b Baumunfälle pro 1000 km Autobahn

2 c Baumunfälle: Überproportional viele Todesopfer

2 d Anteil der Baumunfälle am Unfallgeschehen

2 e Baumunfälle mit Personenschaden nach Ortslage

2 f Baumunfälle: Verunglückte nach Ortslage

1 Fazit

Seit 1995 hat sich die Anzahl der Baumunfälle auf Deutschlands Straßen auf etwa die Hälfte reduziert, die Zahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer sank im gleichen Maße. Kein Grund, sich zurück zu lehnen – noch immer lässt jeder fünfte tödlich Verletzte im Straßenverkehr an einem Baum sein Leben.

Baumunfälle – der Tod droht am Wegesrand

Nicht einmal 4,4 Prozent der Verkehrsunfälle, die im vergangenen Jahr Opfer forderten, waren mit einem Aufprall an einen Baum verbunden. Doch kann die relativ geringe Anzahl nicht über die gravierenden Folgen hinwegtäuschen: Mehr als jeder fünfte Unfalltote im Straßenverkehr ließ im Jahr 2008 an einem Baum sein Leben, fast jeder zehnte Schwerverletzte wurde Opfer eines Baumunfalls.

Eine vom Auto Club Europa ACE durchgeführte Untersuchung des Unfallgeschehens ergibt, dass es sich bei Baumunfällen um besonders schwere Unfälle handelt. Im Durchschnitt aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden kamen vier von fünf Unfallopfer mit leichten Verletzungen davon. Bei Baumunfällen dagegen betrug die Quote der Leichtverletzten nur etwa 60 Prozent. Der Anteil der Schwerverletzten lag bei Baumunfällen mit 34,4 Prozent sogar doppelt so hoch wie der Mittelwert. Ausgesprochen hoch ist das Unfalltoderisiko: Auf alle Unfälle mit Personenschaden gerechnet kamen im vergangenen Jahr knapp 99 Prozent aller Unfallopfer mit dem Leben davon – jedoch nur, wenn kein Baum im Weg stand. Die Gefahr, bei einem Baumunfall getötet zu werden ist fünfmal so hoch wie bei anderen Unfallarten im Straßenverkehr.

Niedersächsische Landstraßen sind mehr als dreimal so gefährlich wie die in Rheinland-Pfalz

Fast 73 Prozent aller Baumunfälle ereignen sich außerhalb geschlossener Ortschaften. Besonders hoch ist der Anteil am landesweiten Unfallgeschehen in Thüringen (82,6%), Mecklenburg-Vorpommern (81,7%) und Niedersachsen (81,6%).

Legt man das landesweite Netz an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen als Maßstab zu Grunde offenbart der Ländervergleich deutliche Unterschiede. Unrühmlicher Spitzenreiter der Unfallstatistik ist Niedersachsen, wo es im vergangenen Jahr auf 1 000 Kilometer außerörtlicher Straßen zu 95 Baumunfällen kam. Jeder fünfte Baumunfall Deutschlands mit Personenschaden geschah in dem norddeutschen Flächenstaat, der damit über 50 Prozent schlechter als der bundesdeutsche Durchschnitt liegt. Ebenfalls bedenklich unter dem durchschnittlichen Level schneiden die Bundesländer Saarland (75 Unfälle auf 1 000 km), Brandenburg (74) sowie Sachsen mit 73 Baumunfällen auf Kreis-, Landes- und Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ab.

Nur wenig besser, jedoch immer noch über dem Bundesschnitt von 61 Unfällen auf 1 000 km Wegstrecke lagen Thüringen (70), Sachsen-Anhalt (66), Mecklenburg-Vorpommern (65) und Nordrhein-Westfalen (63).

Eine besonnenere Fahrweise auf baumgesäumten Landstraßen darf Fahrern auf bayerischen (55) und schleswig-holsteiner Straßen (50) attestiert werden. Noch sicherer waren Krafftfahrer in Hessen (48) und Baden-Württemberg (45) unterwegs. Mit 30 Baumunfällen auf 1 000 Kilometern lag Rheinland-Pfalz um mehr als 50 Prozent unter dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Am besten schneiden erwartungsgemäß die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg ab, wo sich das Unfallgeschehen in Ermangelung von Landstraßen auf das innerstädtische Wegenetz und die Autobahnen konzentriert.

Risiko Autobahn

Im Vergleich zur Landstraße scheint die Gefahr eines Baumunfalls auf der Autobahn geringer – mit 46 Unfällen auf 1 000 Kilometer Autobahn, bei den Personen zu Schaden kamen, liegt das Risiko um ein knappes Drittel niedriger als auf anderen Außerortsstraßen. Zu beobachten sind jedoch regionale Häufungen: So ist die Gefahr, bei einem Unfall auf bayerischer Autobahnen an einem Baum zu landen, fast doppelt so hoch wie im übrigen Deutschland. Fast ein Drittel der Verkehrsoffer, die bei einem Baumunfall auf Bundesautobahnen ums Leben kamen waren in Bayern zu beklagen. Als besonders riskant erweisen sich auch die Autobahnen in Hessen (66), Baden-Württemberg (52) und Schleswig-Holstein (48).

Obwohl Niedersachsen über das drittlängste Autobahnnetz Deutschlands verfügt liegt die Gefahr, auf einen Baum zu treffen, mit 44 Unfällen auf 1 000 Kilometer Autobahn unter dem Durchschnitt. Die sichersten Autobahnen darf man Mecklenburg-Vorpommern attestieren, wo es 2008 nur sieben Baumunfälle auf 1 000 Kilometer gab.

Jeder Fünfte stirbt an einem Baum

Setzt man Baumunfälle in Bezug zum gesamten Unfallaufkommen der Bundesrepublik Deutschland zeigt sich die überdurchschnittliche Bedeutung. Jede 23. Unfallfahrt endete an einem Baum.

Allerdings ist die Gefahr, bei einem Unfall an einen Baum zu prallen je nach Bundesland unterschiedlich hoch. Mehr als jeder zehnte Unfall in Brandenburg (10,6%) war 2008 ein Baumunfall. Auch Mecklenburg-Vorpommern sind Unfälle, die an einem Baum enden, mehr als doppelt so häufig wie der Bundesdurchschnitt von 4,36 Prozent. Deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt liegen auch Thüringen (7,42%), Niedersachsen (7,31%) und Sachsen-Anhalt (7,14 %) sowie Sachsen mit 5,4 Prozent.

Knapp unter dem bundesweiten Mittelwert liegen Bayern (4,31%) und Schleswig-Holstein (4,28%). Noch bessere Ergebnisse weisen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes für die Länder Hessen (3,54%), Rheinland-Pfalz (3,3%), Nordrhein-Westfalen (3,25 %) und Baden-Württemberg (3,24 %) aus. Von den Stadtstaaten abgesehen passierten im Saarland im Verhältnis zu anderen Unfällen die wenigsten Baumunfälle.

Überproportional hoch ist die Zahl der 2008 bei einem Baumunfall Getöteten. Auf Bundesniveau gesehen beträgt der Anteil 20,8 Prozent – also mehr als jeder Fünfte Verkehrstote. In Bundesländern mit hohem Landstraßenanteil muss die Gefahr als wesentlich größer angesehen werden: Mehr als ein Drittel der Getöteten im Straßenverkehr wurden in Brandenburg (35,59%), Niedersachsen (35,13%) und Mecklenburg-Vorpommern (34,85%) Opfer von Baumunfällen. Über dem Durchschnitt lagen auch die Zahlen von Thüringen (24,32%), Sachsen (22,22 %) und dem Saarland (20,93 %).

Geeignete Maßnahmen senken die Zahl der Unfälle

Von besonderer Dringlichkeit ist ein besserer Schutz auf außerörtlichen Landstraßen. Hier sind die Unfälle mit Baumbeteiligung in den vergangenen Jahren am wenigsten zurück gegangen, hier sind noch immer die meisten Opfer zu beklagen. Ein flächendeckendes Abholzen von Wäldern und Alleen entlang von Straßentrassen kann nicht als Mittel der Wahl angesehen werden. Auf der anderen Seite erscheint es fraglich, ob eine Nachpflanzung von Bäumen direkt neben der Straße sinnvoll und zeitgemäß ist. Empfohlen wird, bei Pflanzungen einen Abstand von neun Metern zur Straße einzuhalten.

Aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre ergibt sich, dass auch verkehrstechnische Maßnahmen die Anzahl der Unfälle eindämmen können. Dazu gehören Schutzplanken, vor allen in Kurvenbereichen, die nicht nur Autofahrer vor der Begegnung mit dem Baum schützen, sondern auch Motorradfahrer vor Verletzungen bewahren. In Alleen und waldreichen Gebieten haben sich zudem Geschwindigkeitsüberwachungen sowie Überholverbote an gefährlichen Streckenabschnitten bewährt. Willkürliche Tempolimits und Kontrollen verfehlen dagegen ihre Wirksamkeit.

2 Daten und Zahlen

2a Baumunfälle pro 1 000 km Streckenlänge außerorts

Die größte Gefahr, mit einem Baum zu kollidieren besteht auf Landstraßen. Im bundesweiten Mittel passieren dort auf einer Streckenlänge von 1 000 Kilometern 61 Unfälle mit Personenschaden.

Um mehr als 50 Prozent größer ist das Risiko eines Baumunfalls in Niedersachsen, wo 95 Unfälle auf 1 000 km ermittelt wurden.

Das gute Abschneiden der Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg erklärt sich durch die geringe Streckendichte von Außerortsstraßen.

Bundesland	Verunglückte, außerorts				Unfälle mit Personen- schaden	Strecken- länge außerorts in km	Baum- Unfälle/ 1000 km- außerorts
	gesamt	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Getötete			
Niedersachsen	2 686	1 583	914	189	2 049	21 471	95
Saarland	104	71	28	5	81	1 076	75
Brandenburg	833	374	391	68	641	8 652	74
Sachsen	758	395	316	47	577	7 954	73
Thüringen	622	248	235	39	484	6 878	70
Sachsen-Anhalt	691	282	272	37	517	7 816	66
Mecklenburg-Vorpommern	667	367	255	45	478	7 384	65
Nordrhein Westfalen	1 698	919	689	90	1 288	20 508	63
Deutschland gesamt	13 312	7 617	4 927	768	10 161	167 348	61
Bayern	2 241	1 381	763	97	1 777	32 236	55
Schleswig-Holstein	472	284	166	22	371	7 367	50

Bundesland	Verunglückte, außerorts				Unfälle mit Personen schaden	Strecken- länge außerorts in km	Baum- Unfälle/ 1000 km- außerorts
	gesamt	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Getötete			
Hessen	739	445	263	31	570	11 882	48
Baden Württemberg	1 216	703	447	66	913	20 384	45
Rheinland-Pfalz	585	365	188	32	415	13 666	30
Berlin	0	0	0	0	0	28	0
Hansestadt Bremen	0	0	0	0	0	24	0
Hansestadt Hamburg	0	0	0	0	0	22	0

Alle Angaben: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008

2 b Baumunfälle pro 1000 km Autobahn

Das Risiko, bei einem Autobahnunfall mit einem Baum zu kollidieren ist geringer als bei einer Havarie auf der Landstraße.

Die meisten Baumunfälle auf Autobahnen geschehen in Bayern, wo auch jeweils etwa ein Drittel der Schwerverletzten und Getöteten zu beklagen sind.

Bemerkenswert ist das gute Abschneiden von Mecklenburg-Vorpommern, das die besten Unfallwerte auf Autobahnen aufzuweisen hat – obwohl die Streckenlänge über der von Schleswig-Holstein (viertschlechtestes Ergebnis) liegt.

Bundesland	Verunglückte, Autobahnen				Unfälle mit Personen schaden	Strecken- länge Autobahnen	Baum- Unfall/ 1000 km Autobahn
	gesamt	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Getötete			
Bayern	322	217	87	18	208	2 447	85
Hessen	96	54	35	7	64	972	66
Baden Württemberg	89	60	22	7	54	1 039	52
Schleswig-Holstein	35	22	12	1	24	498	48
Deutschland gesamt	882	568	262	52	579	12 594	46
Niedersachsen	95	69	18	8	62	1 405	44
Hansestadt Bremen	4	3	1	0	3	71	42
Nordrhein Westfalen	109	66	39	4	75	2 189	34
Brandenburg	40	24	15	1	24	790	30
Saarland	12	7	5	0	7	240	29
Sachsen-Anhalt	15	9	5	1	10	383	26
Rheinland-Pfalz	28	16	12	0	21	872	24
Thüringen	13	7	4	2	11	465	23,7
Sachsen	15	5	7	3	10	531	19
Berlin	1	1	0	0	1	73	14
Hansestadt Hamburg	4	4	0	0	1	81	12
Mecklenburg-Vorpommern	4	4	0	0	4	538	7

Alle Angaben: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008

2 c Baumunfälle: Überproportional viele Todesopfer

Jeder Fünfte, der im Straßenverkehr ums Leben kommt, stirbt an einem Baum. Noch gravierender ist die Situation in Flächenstaaten, die über einen hohen Landstraßenanteil verfügen.

In Brandenburg, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern liegt der Anteil der Verkehrstoten durch Baumunfälle bei über einem Drittel, auch Thüringen, Sachsen und das Saarland liegen über dem Bundesdurchschnitt.

Das gute Abschneiden der Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg erklärt sich durch den geringen Anteil an außerörtlichen Straßen.

Bundesland	Verunglückte											
	gesamt			Leichtverletzte			Schwerverletzte			Getötete		
	allg	Baum-unfall	%	allg	Baum-unfall	%	allg	Baum-unfall	%	allg	Baum-unfall	%
Brandenburg	10 891	1 209	11,10	8 135	595	7,31	2 534	535	21,1	222	79	35,59
Niedersachsen	44 612	3 314	7,43	37 311	2 029	5,44	6 706	1 076	16	595	209	35,13
Mecklenburg-Vorpommern	8 332	821	9,85	6 593	474	7,19	1 607	301	18,7	132	46	34,85
Thüringen	10 423	748	7,18	7 773	426	5,48	2 465	277	11,2	185	45	24,32
Sachsen	19 048	1 038	5,45	14 410	574	3,98	4 395	410	9,33	243	54	22,22
Saarland	5 995	183	3,05	5 279	126	2,39	673	48	2,67	43	9	20,93
Deutschland gesamt	413 524	18 475	4,47	338 403	11 194	3,31	70 644	6 350	8,99	4 477	931	20,8
Sachsen-Anhalt	12 302	917	7,45	9 532	535	5,61	2 547	340	13,3	223	42	18,83
Schleswig-Holstein	15 853	697	4,40	13 535	440	3,25	2 169	229	10,6	149	28	18,79
Nordrhein Westfalen	80 842	2 734	3,38	66 345	1 631	2,46	13 803	977	7,08	694	126	18,16

Bundesland	Verunglückte											
	gesamt			Leichtverletzte			Schwerverletzte			Getötete		
	allg	Baum- unfall	%	allg	Baum- unfall	%	allg	Baum- unfall	%	allg	Baum- unfall	%
Bayern	71 898	2 992	4,16	58 623	1 916	3,27	12 487	947	7,58	788	129	16,37
Hessen	30 406	1 087	3,58	25 134	682	2,71	4 954	358	7,23	318	47	14,78
Rheinland-Pfalz	21 081	743	3,52	16 912	479	2,83	3 942	231	5,86	227	33	14,54
Baden Württemberg	49 656	1 683	3,39	39 814	1 041	2,61	9 291	562	6,05	551	80	14,52
Hansestadt Hamburg	10 725	130	1,21	9 864	114	1,16	821	14	1,71	40	2	5,00
Berlin	17 685	152	0,86	15 816	112	0,71	1 814	38	2,09	55	2	3,64
Hansestadt Bremen	3 775	27	0,72	3 327	20	0,60	436	7	1,61	12	0	0

Alle Angaben: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008

2 d Anteil der Baumunfälle am Unfallgeschehen

Baumunfälle fordern mehr Opfer als andere Unfallarten. Jeder Unfall mit Personenschaden durch Anprall an einen Baum schlug sich 2008 mit 1,32 Verunglückten in der Unfallstatistik nieder. Die Anzahl der bei Baumunfällen Verunglückten ist regional unterschiedlich hoch. Auffallend ist, dass sowohl in Niedersachsen als auch in den fünf neuen Bundesländern überdurchschnittlich viele Opfer zu beklagen sind. In Brandenburg beträgt die Quote der bei Baumunfällen zu Schaden gekommenen mehr als das Doppelte des bundesweiten Mittelwertes.

Der Ländervergleich von Unfällen und Verunglückten verdeutlicht die Gefahr: Wo viele Baumunfälle geschehen liegen die Verunglücktenquote entsprechend hoch.

Verkehrsunfälle 2008				Bei Verkehrsunfällen Verunglückte 2008			
Bundesland	Unfälle gesamt	davon Baum- unfälle	%	Bundesland	Verun- glückte gesamt	davon bei Baum- unfällen	%
Brandenburg	8 690	920	10,59	Brandenburg	10 891	1 209	11,10
Mecklenburg- Vorpommern	6 421	585	9,00	Mecklenburg- Vorpommern	8 332	821	9,85
Thüringen	7 893	586	7,42	Sachsen-Anhalt	12 302	917	7,45
Niedersachsen	34 318	2 510	7,31	Niedersachsen	44 612	3 314	7,43
Sachsen-Anhalt	9 636	688	7,14	Thüringen	10 423	748	7,18
Sachsen	14 807	800	5,40	Sachsen	19 048	1 038	5,45
Deutschland gesamt	320 614	13 984	4,36	Deutschland gesamt	413 524	18 475	4,47
Bayern	53 774	2 320	4,31	Schleswig- Holstein	15 853	697	4,40
Schleswig- Holstein	12 369	530	4,28	Bayern	71 898	2 992	4,16

Verkehrsunfälle 2008				Bei Verkehrsunfällen Verunglückte 2008			
Bundesland	Unfälle gesamt	davon Baum- unfälle	%	Bundesland	Verun- glückte gesamt	davon bei Baum- unfällen	%
Hessen	23 139	820	3,54	Hessen	30 406	1 087	3,58
Rheinland-Pfalz	15 966	527	3,30	Rheinland-Pfalz	21 081	743	3,52
Nordrhein Westfalen	64 515	2 098	3,25	Baden Württemberg	49 656	1 683	3,39
Baden Württemberg	37 955	1 230	3,24	Nordrhein Westfalen	80 842	2 734	3,38
Saarland	4 507	134	2,97	Saarland	5 995	183	3,05
Hansestadt Hamburg	8 594	89	1,04	Hansestadt Hamburg	10 725	130	1,21
Berlin	14 897	127	0,85	Berlin	17 685	152	0,86
Hansestadt Bremen	3 133	20	0,64	Hansestadt Bremen	3 775	27	0,72

Alle Angaben: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008

2 e Baumunfälle mit Personenschaden nach Ortslage

Nur ein knappes Viertel der Baumunfälle in Deutschland geschehen innerhalb geschlossener Ortschaften. Mehr als drei mal so viele Unfälle mit Baumbeteiligung sind im außerörtlichen Verkehr zu beklagen. Der Anteil der Baumunfälle auf Bundesautobahnen fällt mit 4,14 Prozent relativ gering aus.

Bundesland	Baumunfälle mit Personenschaden						
	gesamt	inner-orts	%	außer-orts	%	BAB	%
Deutschland gesamt	13 984	3 244	23,20	10 161	72,66	579	4,14
Baden Württemberg	1 230	263	21,30	913	74,23	54	4,39
Brandenburg	920	255	27,72	641	69,67	24	2,61
Bayern	2 320	335	14,44	1 777	76,59	208	8,97
Hansestadt Bremen	20	17	85,00	0	0	3	15,00
Berlin	127	126	99,21	0	0	1	0,79
Hansestadt Hamburg	89	88	98,88	0	0	1	1,12
Hessen	820	186	22,68	570	69,51	64	7,80
Mecklenburg-Vorpommern	585	103	25,81	478	81,71	4	0,68
Niedersachsen	2 510	399	15,90	2 049	81,63	62	2,47
Nordrhein Westfalen	2 098	735	35,03	1 288	61,39	75	3,57
Rheinland-Pfalz	527	91	17,27	415	78,75	21	3,98
Saarland	134	46	34,33	81	60,48	7	5,22
Sachsen	800	213	26,63	577	72,13	10	1
Sachsen-Anhalt	688	161	23,40	517	75,15	10	1,45
Schleswig-Holstein	530	135	25,47	371	70,00	24	4,53
Thüringen	586	91	15,53	484	82,59	11	1,88

Alle Angaben: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008

2 f Baumunfälle: Verunglückte nach Ortslage

Die Zahl der bei Baumunfällen Verunglückten korrespondiert mit der Anzahl der Unfälle. Das Verhältnis von innerörtlichen und Landstraßenunfällen spiegelt groß die Infrastruktur der einzelnen wider, der Anteil der Verunglückten auf Bundesautobahnen entspricht dagegen nicht dem landesweiten Streckennetz.

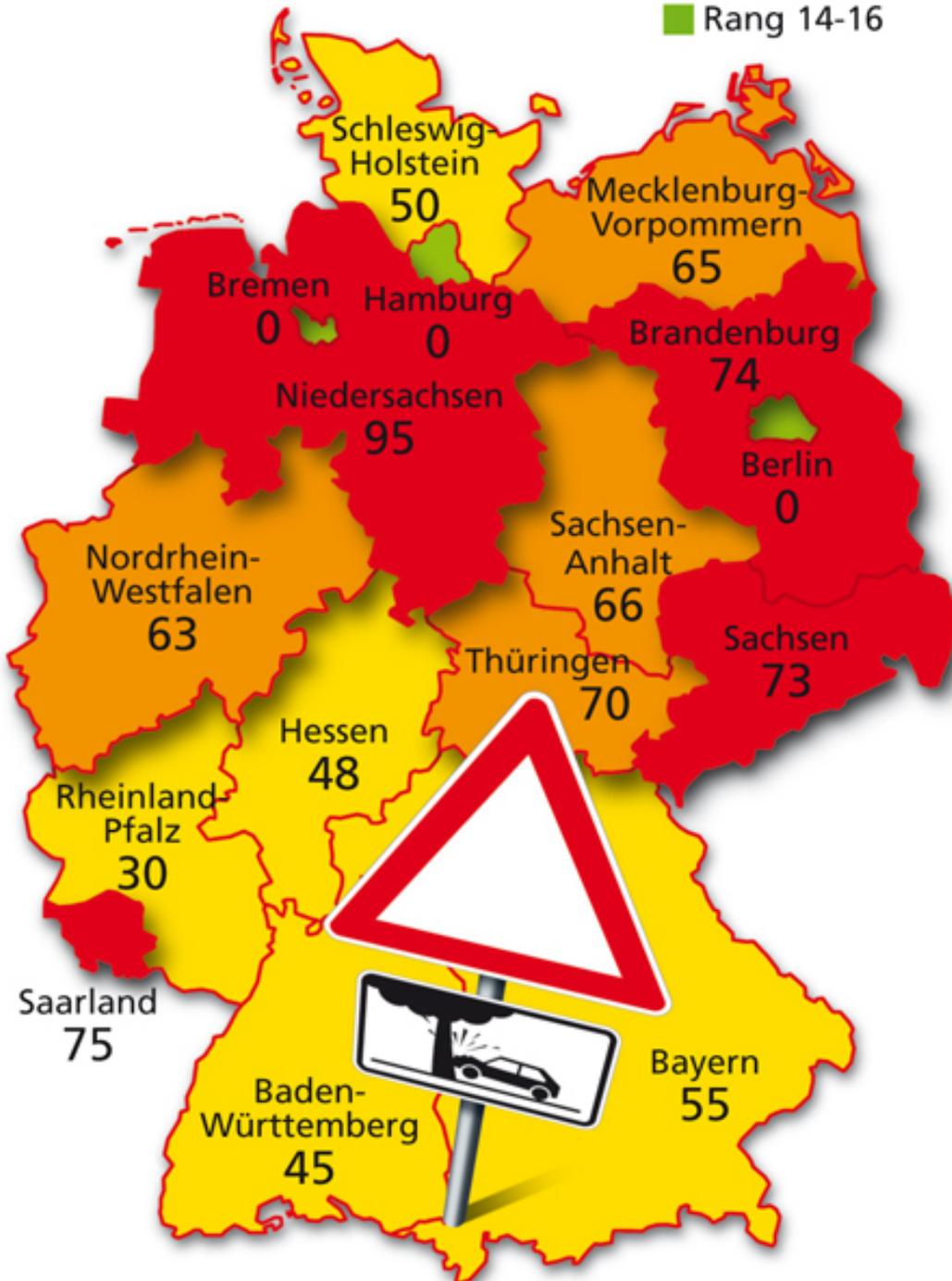
Bundesland	Verunglückte bei Baumunfällen						
	gesamt	inner-orts	%	außer-orts	%	BAB	%
Deutschland gesamt	18 475	4 281	23,17	13 312	72,05	882	4,77
Baden Württemberg	1 683	378	22,46	1 216	72,25	89	5,29
Bayern	2 992	429	14,34	2 241	74,9	322	10,76
Berlin	152	151	99,34	0	0	1	0,66
Brandenburg	1 209	336	27,79	833	68,9	40	3,31
Hansestadt Bremen	27	23	85,19	0	0	4	14,81
Hansestadt Hamburg	130	126	96,92	0	0	4	3,08
Hessen	1 087	252	23,18	739	67,99	96	8,83
Mecklenburg-Vorpommern	821	150	18,27	667	81,24	4	0,49
Niedersachsen	3 314	533	16,08	2 686	81,05	95	2,87
Nordrhein Westfalen	2 734	927	33,91	1 698	62,11	109	3,99
Rheinland-Pfalz	743	130	17,5	585	78,73	28	3,77
Saarland	183	67	36,61	104	56,83	12	6,56
Sachsen	1 038	265	25,53	758	73,03	15	1,45
Sachsen-Anhalt	917	211	23,01	691	75,35	15	1,64
Schleswig-Holstein	697	190	27,26	472	67,72	35	5,02
Thüringen	748	113	15,11	622	83,16	13	1,74

Alle Angaben: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008

Baumunfälle: Hier kracht es am häufigsten

Baumunfälle mit Personenschaden
außerhalb geschlossener Ortschaften
pro 1.000 km Straßennetz

- Rang 1-4
- Rang 5-8
- Rang 9-13
- Rang 14-16



ace-online.de/grafiken

Quelle: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008

© 2009 ACE

Presse*Mitteilung*

Mehr schlimme Unfälle bei Dunkelheit – Zeitumstellung kommt

ACE-Appell:

Licht an, Augen auf, Tempo runter – Tipps zur Unfallverhütung

Stuttgart (ACE) 19. Oktober 2009 – Licht an, Augen auf, Tempo runter. Mit diesem Appell hat der *ACE Auto Club Europa* Kraftfahrer auf die bevorstehende Zeitumstellung aufmerksam gemacht. Obwohl das Verkehrsaufkommen bei Dunkelheit zurückgehe, nehme das Risiko folgenschwerer Unfälle in dieser Zeit stark zu, mahnte der Club am Montag in Stuttgart. Zugleich wies der ACE auf neueste Zahlen der Verkehrsunfallstatistik hin. Danach sind Fußgänger besonders gefährdet.

Die Umstellung der Uhren von Sommerzeit auf Winterzeit erfolgt am Sonntag, 25. Oktober (Rückstellung um 3.00 auf 2.00 Uhr). Die Dämmerung setze nach der Umstellung bereits nachmittags ein, die Sonne geht schon gegen 17.00 Uhr unter. Hell wird es laut ACE erst zwischen 7.00 und 8.00 Uhr.

Unter Berufung auf Angaben des Statistischen Bundesamtes berichtete der ACE, dass sich 21,5 Prozent (%) der Unfälle mit Personenschaden bei Dunkelheit ereigneten. Als besonders unfallgefährdet gelten danach Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (24,3 %) und Autobahnen (27,7 %). Doch nicht nur die Häufigkeit von Kollisionen steigt zwischen Sonnenuntergang und Morgenrot deutlich an – auch die Schwere der Unfälle nimmt zu. Nahezu ein Drittel der Schwerverletzten im Straßenverkehr sind aufgrund von Unfällen zu beklagen, die während der Dämmerung und in der Dunkelheit passiert sind. 42 Prozent der Menschen, die auf der Autobahn ihr Leben lassen, werden nachts getötet. Auch die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden liegt mit 33,1 % (Autobahn) beziehungsweise 33,8 Prozent (Landstraßen) deutlich über dem Tagesdurchschnitt.

Sind die der Auswertung des ACE zugrunde gelegten Ganzjahreszahlen aus dem Jahrbuch 2008 des Statistischen Bundesamtes schon erschreckend genug, verschärft sich die Situation im dunklen Winterhalbjahr ein weiteres Mal. Denn die Gefahr, in den Wintermonaten bei Dunkelheit in einen Unfall verwickelt zu werden ist statistisch gesehen viermal so hoch wie im Sommer. Der ACE zitierte dazu aus einem Bericht des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), wonach der Anteil der Nachtunfälle in den Sommermonaten bei nur zwölf Prozent liegt – im Dezember dagegen steigt er auf über 50 Prozent an.

Ein besonderes Risiko besteht für Fußgänger – vor allem, wenn sie sich außerhalb geschlossener Ortschaften bewegen. Die Gefahr, dort bei einem Unfall ums Leben zu kommen ist etwa viermal so groß wie während der hellen Tagesstunden. Selbst innerhalb von Ortschaften besteht Grund, besonders vorsichtig zu sein: Obwohl nur knapp jeder fünfte innerörtliche Unfall abends oder nachts geschieht, liegt die Rate der in der Dunkelheit getöteten Fußgänger ebenso hoch wie tagsüber.

Auf Sicht fahren

Verkehrsunfälle, die sich in der Dunkelheit ereignen, haben häufig andere Ursachen als jene, die tagsüber passieren. Sehen und gesehen werden sind bei schlechten Sichtverhältnissen überlebenswichtige Faktoren, betont der ACE. Obwohl der Paragraph 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) eindeutig vorschreibt, dass ein Verkehrsteilnehmer nur so schnell fahren darf, dass er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann, wird nur selten auf Sicht gefahren. Der ACE erinnerte an eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), der zufolge es unmöglich ist, dunkel gekleidete Fußgänger rechtzeitig zu erkennen, wenn die Geschwindigkeit des Autofahrers mehr als 60 Kilometer pro Stunde (km/h) beträgt. Verbessert werden kann die Erkennbarkeit allerdings durch helle Kleidung. Reflexbänder- oder Gürtel sorgen dafür, dass Fußgänger bereits auf 160 Meter Entfernung gesehen werden können.

Verminderte Sehkraft bei Dunkelheit

Um ein rechtzeitiges Sehen und Erkennen sicher zu stellen bedarf es erstklassiger Lichtquellen. Der ACE weist darauf hin, dass bereits Menschen mit normaler Sehleistung bei Nacht nur noch über fünf Prozent ihrer Tagessehleistung verfügen. Als zusätzliche Schwierigkeit kommt hinzu, dass das menschliche Auge in der Dunkelheit Geschwindigkeiten unterschätzt. Bewegungen, die das Auge registriert, werden um ein Viertel langsamer an das Gehirn übermittelt. Folge ist eine schlechtere Einschätzbarkeit von Distanzen. Als problematisch wird auch die nachlassende Sehkraft in zunehmendem Alter angesehen. Immerhin benötigt ein 60-jähriger im Vergleich zu einem 20-jährigen eine achtmal höhere Lichtmenge, um ein Objekt in der gleichen Helligkeit erkennen zu können.

Gravierende Beleuchtungsmängel festgestellt

Voraussetzung für eine Teilnahme am Straßenverkehr während der dunklen Tagesstunden ist deshalb eine gute Ausleuchtung der Straße. Die jedoch ist nur dann gegeben, wenn die Lichtanlage des Fahrzeugs einwandfrei funktioniert und richtig eingestellt ist. "Die Anzahl der Fahrzeuge, die mit einer mangelbehafteten Beleuchtung unterwegs sind, ist erschreckend hoch. Während der Lichttestwochen im vergangenen Jahr stieg die Zahl der PKW, deren Beleuchtungseinrichtungen nicht in Ordnung waren, auf über 36 Prozent" kritisierte ACE-Sprecher Rainer Hillgärtner. Es sei ein vermeidbares Sicherheitsrisiko, wenn bei jedem fünften Wagen einer oder beide Scheinwerfer defekt seien und jedes zehnte Fahrzeug den Gegenverkehr mit zu hoch eingestellten Scheinwerfern blende. Übertroffen werden diese Werte nur noch von der Mängelquote bei den Nutzfahrzeugen: Bei 43 Prozent der LKW- und Busse wurde

anlässlich des freiwilligen Checks im vergangenen Jahr eine defekte oder falsch eingestellte Lichtanlage festgestellt.

In diesem Zusammenhang weist der ACE darauf hin, dass Lichtmängel um so häufiger auftreten, je älter das Fahrzeug ist. Bei Fahrzeugen, die bereits sechs bis acht Jahre im Verkehr sind fallen viermal so viele Instandsetzungen an der elektrischen Anlage an wie bei Neuwagen bis zu einem Alter von zwei Jahren, erfuhr der ACE aus Kreisen der Deutschen Automobil Treuhand (DAT). Auf Anfrage des Clubs gab der TÜV SÜD bekannt, dass im ersten Halbjahr 2009 über 25 Prozent der zur Hauptuntersuchung vorgeführten Fahrzeuge Defekte an der Lichtanlage aufwiesen.

Der ACE rät allen Autobesitzern, noch die bis Ende Oktober stattfindenden Lichttest-Wochen zu nutzen, um die Beleuchtung ihrer Fahrzeuge fachkundig überprüfen zu lassen. Die vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeughandwerk (ZDK) und der Deutschen Verkehrswacht initiierte Aktion steht laut ACE unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums und ist für Werkstattkunden kostenfrei. Bezahlte werden müssen nur eventuell fällige Ersatzteile.

Darüber hinaus hat der ACE eine Liste mit Tipps für die dunkle Jahreszeit herausgegeben. Damit die Fahrt durch die Nacht nicht länger gefährlicher ist als die am Tage.

Der ACE empfiehlt – Tipps für die dunkle Jahreszeit

1. Überprüfung der Fahrzeugbeleuchtung:

Noch bis Ende Oktober bieten die Mitgliedsbetriebe des Deutsche Kraftfahrzeug-Handwerks eine kostenfreie Überprüfung der kompletten Lichtanlage an. Bezahlte werden müssen nur benötigte Ersatzteile.

2. Umrüsten auf hochwertige Glühlampen:

Die Originalausstattung von Scheinwerfern lässt oftmals an Leuchtkraft zu wünschen übrig. Durch eine Umrüstung auf Premium-Glühlampen wird eine Vergrößerung des Scheinwerferkegels erreicht. Auch wenn Nachrüst-Leuchten im ersten Moment als teuer erscheinen – mit einer bis zu fünffachen Lebenserwartung gewinnen sie den Vergleich mit Billig-Produkten auch auf lange Sicht.

3. Scheiben regelmäßig säubern:

Eine verschmutzte oder verkratzte Windschutzscheibe absorbiert Licht und sorgt bei Gegenverkehr für eine verzerrte und verminderte Wahrnehmung. Abhilfe schafft die regelmäßige Reinigung, auch von innen, sowie eine extra Säuberung der Scheibenwischer. Defekte oder beschädigte Wischerblätter gehören rechtzeitig ausgetauscht. Konstant sauber gehalten werden sollten auch die Scheinwerfergläser – schon eine geringe Verschmutzung führt zu einer Reduzierung der Leuchtweite. Obligatorisch sollte die Kontrolle des Wischwassers bei jedem Tankstopp sein.

4. Gas weg bei Dämmerung und in der Dunkelheit:

Ab einem Lebensalter von etwa 40 Jahren lässt die Augenkraft nach. Blendung durch den Gegenverkehr kann zu einem gefährlichen Blindflug führen. Deshalb runter vom Gas bei Dunkelheit. Bei entgegen kommenden Fahrzeugen am Straßenrand orientieren statt in die Scheinwerfer zu schauen. Sehtests, spätestens alle fünf Jahre, schaffen Klarheit, wie gut das Sehvermögen bei Nacht ist.

5. Sicherheit durch helle Kleidung:

Bei diffusen Lichtverhältnissen ist ein dunkel gekleideter Fußgänger nicht mehr rechtzeitig zu erkennen, wenn Autos mit mehr als 60 km/h unterwegs sind. Durch helle Kleidung wird die Sichtbarkeit verdoppelt. Sind Jacke oder Mantel mit Reflexstreifen versehen steigert sich die Erkennbarkeit auf bis zu 160 Meter.

6. Warnwesten schützen:

Hält man sich nach einem Unfall oder bei Panne außerhalb des Fahrzeugs auf, ist eine Warnweste anzulegen. Das Tragen, auch auf kurzen Strecken, empfiehlt sich auch für Radfahrer, die so deutlich eher von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden können.

7. Dem Trübsinn keine Chance lassen:

Am 25. Oktober werden die Uhren auf Winterzeit zurück gestellt, danach legen viele Berufstätige sowohl den morgendlichen als auch den abendlichen Arbeitsweg in der Dunkelheit zurück. Nicht wenige Menschen reagieren auf den Entzug von Sonnenlicht mit einer vermehrten Ausschüttung des Hormons Melatonin, was zu Niedergeschlagenheit und Lustlosigkeit führen kann. Der "Herbst-Blues" kann durch Regen und Nebel verstärkt werden. Gegensteuern lässt sich mit vitaminreicher Ernährung sowie mehr Bewegung in frischer Luft bei Tageslicht – zum Beispiel in der Mittagspause. Vom 28. März 2010 an gilt wieder die Sommerzeit, die Uhren werden dann um eine Stunde vorgestellt.

Zahl der MPU-Beratungsstellen verdoppelt

ACE veröffentlicht Deutschlandkarte mit Alkoholunfällen –

„Suff-Crash-Schneise“ führt quer durchs Land

Stuttgart / Trier (ACE) 26. Juni 2009 – Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss hinterlassen eine von überdurchschnittlich vielen Verkehrsopfern gesäumte Schneise des Grauens. Sie zieht sich quer durch Deutschland. Die breiteste Spur mit Toten und Verletzten reicht vom Südwesten bis in den Nordosten. Die meisten Alkoholunfälle mit Personenschaden (2007: 20.785) auf Deutschlands Straßen passieren – gemessen an der Einwohnerzahl – in Mecklenburg-Vorpommern und im Saarland. Doch die betroffenen Bundesländer ziehen bei der erforderlichen Bereitstellung von Einrichtungen zur Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) daraus offenbar unterschiedliche Konsequenzen. Dies geht aus einer Studie hervor, die der *ACE Auto Club Europa* anlässlich einer Tagung von Verkehrsrechtsexperten am Freitag in Trier vorgelegt hat. Während Mecklenburg-Vorpommern mit neun MPU-Einrichtungen inzwischen über ein relativ dichtes Netz von Begutachtungsstellen verfügt – auf solch eine Institution entfallen rechnerisch weniger als 187.000 Einwohner –, landet das Saarland bei der Versorgung mit derartigen Begutachtungsstellen von allen 16 Bundesländern auf dem letzten Platz. An der Saar kommen mit lediglich zwei Begutachtungsstellen mehr als eine halbe Million Einwohner auf eine einzige Einrichtung.

Nach Darstellung des ACE hat sich die Zahl der staatlich lizenzierten MPU-Begutachtungsstellen in den vergangenen zehn Jahren mit jetzt 259 Einrichtungen bundesweit mehr als verdoppelt, während gleichzeitig die Zahl der polizeilich festgestellten Alkoholverstöße von 230.800 (2001) auf 190.000 (2008) zurückgegangen ist. Bundesweit wurden auch deutlich weniger MPU-Gutachten ausgestellt, die sich speziell Alkoholsündern widmeten; 2001 waren es in dieser Kategorie noch 81.160, im Jahr 2007 wurden lediglich 61.293 solcher Testverfahren gezählt. Alkoholisierte Unfallverursacher beispielsweise müssen sich zur Wiedererlangung ihrer Fahrerlaubnis einer MPU-Untersuchung unterziehen, die im Volksmund gewöhnlich Idiotentest genannt wird.

62,32 Prozent der Untersuchten, die im Jahr 2007 wegen Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr erstmals aufgefallen waren, erhielten ihren Führerschein nach der MPU beziehungsweise nach einer anschließenden erfolgreich absolvierten Nachschulung wieder zurück. Von den Wiederholungstätern dagegen wurden im gleichen Zeitraum bereits 45 Prozent als ungeeignet für das Führen eines Kraftfahrzeugs angesehen, zitierte der ACE aus einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Der ACE kritisierte zugleich die Weigerung von Behörden, ihre Erkenntnisse der Öffentlichkeit vollständig zugänglich zu machen. So würden nach Bundesländern aufgeschlüsselte Zahlen über MPU-Absolventen nicht veröffentlicht.

Wie der ACE weiter berichtete, ist erstmals seit mehr als zehn Jahren 2007 die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden gegenüber dem Vorjahr wieder leicht angestiegen (20.785 = + 0,2 %). Unter Berufung auf Angaben des Statistischen Bundesamtes (destatis) teilte der ACE mit, dass in jenem Jahr insgesamt 565 Menschen infolge eines Alkoholunfalls starben, das sind elf Prozent aller Verkehrstoten. 26.029 Menschen wurden den Angaben zufolge bei derartigen Unfällen teils schwer verletzt. Addiert man alle sonstigen Alkoholunfälle hinzu, gingen 2007 insgesamt 51.153 Kollisionen auf das Konto alkoholisierter Verkehrsteilnehmer. Die daraus resultierenden Unfallfolgekosten dürften nach Schätzungen des Clubs mehrere hundert Millionen Euro betragen.

Laut ACE will Anfang 2010 der 48. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar den sogenannten Idioten-Test einer kritischen Bewertung unterziehen. Die MPU stellt unter anderem Alkoholtätern eine Prognose zur Verkehrsbewährung aus. Den Fahrerlaubnis-Behörden dienen die Ergebnisse der MPU zur Vorbereitung ihrer Entscheidung über die Entziehung oder Neuerteilung einer Fahrerlaubnis.

Der ACE forderte, der Kampf gegen Alkohol hinterm Steuer müsse auf allen gesellschaftlichen Ebenen energisch fortgeführt werden. Alkoholkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr seien prinzipiell unvereinbar. Der Club erinnerte zugleich daran, dass seit Februar 2009 die Bußgelder für Alkoholdelikte verdoppelt worden sind und bei Mehrfachtätern bis 1.500 Euro betragen können. Vom ACE wird allerdings auch auf eine polizeiliche Erfahrung hingewiesen, wonach allein das Risiko der Entdeckung und nicht die Höhe der Strafe abschrecke. Statistisch gesehen müsse jemand 600 Mal unter Alkoholeinfluss Auto fahren, um ein Mal erwischt zu werden.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), <http://www.eac-web.eu/>.

Daten und Fakten

Alkoholunfälle und MPU in Deutschland

- 1 Alkoholunfälle nach Bundesländern**
- 2 Regionale Unterschiede: Unfall-Schwerpunkte**
- 3 MPU in Deutschland**
- 4 MPU-Begutachtungsstellen pro 1 000 Einwohner nach Ländern**
- 5 Alkoholverstöße und MPU in Deutschland**
- 6 MPU-Begutachtungen wegen Alkohol-Auffälligkeit in Deutschland**
- 7 MPU-Begutachtungen wegen Alkohol-Auffälligkeit 2001-2007**

1 Alkoholunfälle nach Bundesländern

Alkohol ist auch weiterhin eine der maßgeblichen Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr. Trotz Einführung der 0,5-Promillegrenze zum 1. April 2001 und der Maßgabe nach völliger Abstinenz für Fahranfänger in der Probezeit bzw. bis zum vollendeten 21. Lebensjahr seit August 2007 registrierte das Kraftfahrt Bundesamt (KBA) im Jahr 2008 über 190.000 Alkoholverstöße im Straßenverkehr. Allein für das Jahr 2007 zählt das Statistische Bundesamt mehr als 21.000 Unfälle mit Personenschaden, die auf Alkoholkonsum zurück zu führen sind.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Gefahr, durch einen betrunkenen Verkehrsteilnehmer zu Schaden zu kommen, regional erheblich unterscheidet. Auf 1.000 Einwohner und pro Bundesland berechnet ist die Gefahr, von einem betrunkenen Fahrer "auf die Schippe genommen" zu werden in Mecklenburg-Vorpommern fast doppelt so hoch wie in Nordrhein-Westfalen oder Hamburg.

Das größte Risiko, durch einen alkoholisierten Verkehrsteilnehmer zu Schaden zu kommen, besteht in Mecklenburg-Vorpommern. Auf die Anzahl der gemeldeten Bürger umgesetzt kommt dort ein Trunkenheitsunfall auf nur 2.641 Einwohner. Gleich dahinter rangiert das Saarland mit einer durch Alkohol bedingten Unfallquote von 1:2,8.

Erhöhte Aufmerksamkeit ist auch in Schleswig-Holstein (1:3,1) und Hessen (1:3,2) angeraten. Im unteren Mittelfeld finden sich die Hansestadt Bremen, Rheinland-Pfalz und Brandenburg (je 1:3,5) sowie Thüringen (1:3,4) und Sachsen-Anhalt (1:3,3). Nur knapp unter dem Durchschnitt liegen Baden-Württemberg, Niedersachsen und Sachsen mit einem Wert von jeweils 1:3,8. Über dem Bundesschnitt vom 1:3,9 liegt mit einem Wert von 1:4,0 das Bier-Land Bayern.

Fast schon als vorbildlich können die Verkehrsteilnehmer in Berlin (1:4,9), Hamburg (1:5,0) und Nordrhein Westfalen (1:5,0) angesehen werden. Ein Alkoholunfall auf etwa 5.000 Einwohner markiert einen bundesdeutschen Spitzenwert. Offenbar ist man sich in all diesen Ländern darüber im Klaren, dass sich Trinken und Verkehrstauglichkeit nicht miteinander vereinbaren lassen.

Dass Alkohol im Straßenverkehr nicht zwangsläufig Trunkenheit am Steuer bedeuten muss zeigt die Unfallstatistik von Berlin: Hier wird fast jeder fünfte Alkohol-Unfall mit Personenschaden (19,2 %) durch betrunkene Fußgänger verursacht. In Bayern dagegen liegt diese Quote bei nur 4,2 Prozent.

2 Regionale Unterschiede:

Alkoholunfälle: Hier kracht es am häufigsten

Rang	Bundesland	Anzahl: Alkoholunfälle mit			Einwohner/ Alkohol- Unfall	Faktor (auf 1.000 gerundet)
		Verursacht durch		gesamt		
		Fahrzeuga-	Fußgänger			
1	Mecklenburg- Vorpommern	582	54	636	2 641	2,6
2	Saarland	353	17	370	2 802	2,8
3	Schleswig-Holstein	857	64	921	3 081	3,1
4	Hessen	1 728	149	1 877	3 235	3,2
5	Sachsen-Anhalt	672	60	732	3 296	3,3
6	Thüringen	635	37	672	3 407	3,4
7	Brandenburg	667	67	734	3 455	3,5
8	Rheinland-Pfalz	1 094	72	1 166	3 470	3,5
9	Hansestadt Bremen	169	20	189	3 508	3,5
10	Sachsen	988	122	1 110	3 802	3,8
11	Niedersachsen	1 881	198	2 079	3 834	3,8
12	Baden Württemberg	2 612	186	2 798	3 842	3,8
	Deutschland gesamt	19 443	1 591	21 034	3 909	3,9
13	Bayern	2 990	130	3 120	4 013	4,0
14	Berlin	561	134	695	4 915	4,9
15	Hansestadt Hamburg	313	41	354	5 002	5,0
16	Nordrhein Westfalen	3 341	240	3 581	5 026	5,0

Basisangaben: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008

3 MPU in Deutschland

Zwischen 1999 und 2008 hat sich die Anzahl der MPU-Begutachtungsstellen im Bundesgebiet mehr als verdoppelt. Standen Ende der neunziger Jahre noch 122 Adressen zur Verfügung hat der MPU-Kunde heute die Wahl zwischen 259 Begutachtungsstellen im gesamten Bundesgebiet.

17 Träger von Begutachtungsstellen sind zurzeit bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) akkreditiert, einige von ihnen agieren in mehreren Bundesländern. Grundsätzlich hat der zur MPU Bestellte die freie Wahl, bei welcher Organisation und an welchem Ort er die Untersuchung durchführen lässt. Dabei ist er auch nicht an die Grenzen des Bundeslandes gebunden, in dem er gemeldet ist.

Auffällig ist die regional unterschiedliche Verteilung der Begutachtungsstellen. So gibt es in Thüringen, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern eine Anlaufadresse auf 164.000 bis 187.000 Einwohner, was der höchsten Flächendichte gleich kommt. Der Stadtstaat Bremen liegt rechnerisch zwar mit 1:166.000 auf Platz zwei - bedient aber gleichzeitig das niedersächsische Umland.

Die geringste Dichte an Begutachtungsstellen ist im Saarland (1:518.000), Schleswig-Holstein (1:473.000) und Niedersachsen (1:469.000) gegeben.

4 MPU-Begutachtungsstellen pro 1 000 Einwohner nach Ländern

Rang	Land	Anzahl MPU-Begutachtungsstellen	Einwohner	Einwohner/MPU-Stellen	Faktor (in 1.000, gerundet)
1	Thüringen	14	2 289 219	163 516	1:164
2	Hansestadt Bremen	4	663 082	165 771	1:166
3	Sachsen-Anhalt	13	2 412 472	185 575	1:186
4	Mecklenburg-Vorpommern	9	1 679 682	186 631	1:187
5	Sachsen	21	4 220 200	200 962	1:201
6	Rheinland-Pfalz	19	4 045 643	212 929	1:213
7	Hansestadt Hamburg	7	1 770 629	252 947	1:253
8	Berlin	12	3 416 255	284 688	1:285
9	Brandenburg	8	2 535 737	316 967	1:317
	Deutschland gesamt	259	82 217 837	317 443	1:317
10	Hessen	17	6 072 555	357 209	1:357
11	Baden Württemberg	30	10 749 755	358 325	1:358
12	Bayern	34	12 520 332	368 245	1:368
13	Nordrhein Westfalen	46	17 996 621	391 231	1:391
14	Niedersachsen	17	7 971 684	468 923	1:469
15	Schleswig-Holstein	6	2 837 373	472 896	1:473
16	Saarland	2	1 036 598	518 299	1:518

Basisangaben: BASt, Statistisches Bundesamt

5 Alkoholverstöße und MPU in Deutschland

Die Akzeptanz von Alkohol im Straßenverkehr hat in den letzten Jahren abgenommen. Zwischen 2001 und 2007 sank die Anzahl der geahndeten Alkoholverstöße von 230.800 auf 195.000. Im gleichen Zeitraum ging die Zahl der durchgeführten MPU mit Alkoholproblematik um fast ein Viertel zurück.

Die Häufigkeit der durchgeführten MPU gibt also nicht die Zahl aller Alkoholsünder wider, kann aber als "Spitze des Eisbergs" angesehen werden.

Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass im gleichen Zeitraum die Zahl der Drogen- und Medikamentendelikte im Straßenverkehr von 9.700 auf 31.000 anstieg. Als Grund für die enorme Steigerung dürften bessere Mess- und Untersuchungsmethoden ursächlich sein. Bei den auf Grund von Drogen- und Medikamentenkonsum angeordneten MPU gab es zwischen 2001 und 2007 eine Steigerung von 9.705 auf 16.685 Begutachtungen (davon 1.812 in Verbindung mit Alkohol).

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Alkoholverstöße	230 800	225 300	219 100	218 700	214 000	197 900	195 000	190 800
Alkohol bedingte MPU	81 160	79 161	75 727	72 903	65 115	63 141	61 293	— *

Zahlen: KBA, BASt

*= Zahlen für 2008 liegen noch nicht vor

6 MPU-Begutachtungen wegen Alkohol-Auffälligkeit in Deutschland

Es gibt verschiedene Gründe dafür, dass eine medizinisch-psychologische Untersuchung, kurz: MPU angeordnet wird. Nur die wenigsten haben etwas mit Alkohol im Straßenverkehr zu tun. Dennoch stellen Alkoholsünder die Masse derer, die diese medizinischen und psychologischen Tests absolvieren müssen. Angeordnet wird die MPU bei Alkoholsündern z.B., wenn:

- bei einer Trunkenheitsfahrt eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von mindestens 1,6 Promille gemessen wurde oder
- jemand bereits wiederholt wegen Alkohol (am Steuer) aufgefallen ist.

In den vergangenen Jahren hat die Anzahl der Begutachtungen sichtbar abgenommen. Dies dürfte auf die sinkende Zahl von Alkoholsündern zurück zu führen sein. Zwischen 2001 und 2007 sank ihre Zahl um etwa ein Viertel und macht heute knapp 60 Prozent der Untersuchungen aus.

7 MPU-Begutachtungen wegen Alkohol-Auffälligkeit 2001-2007

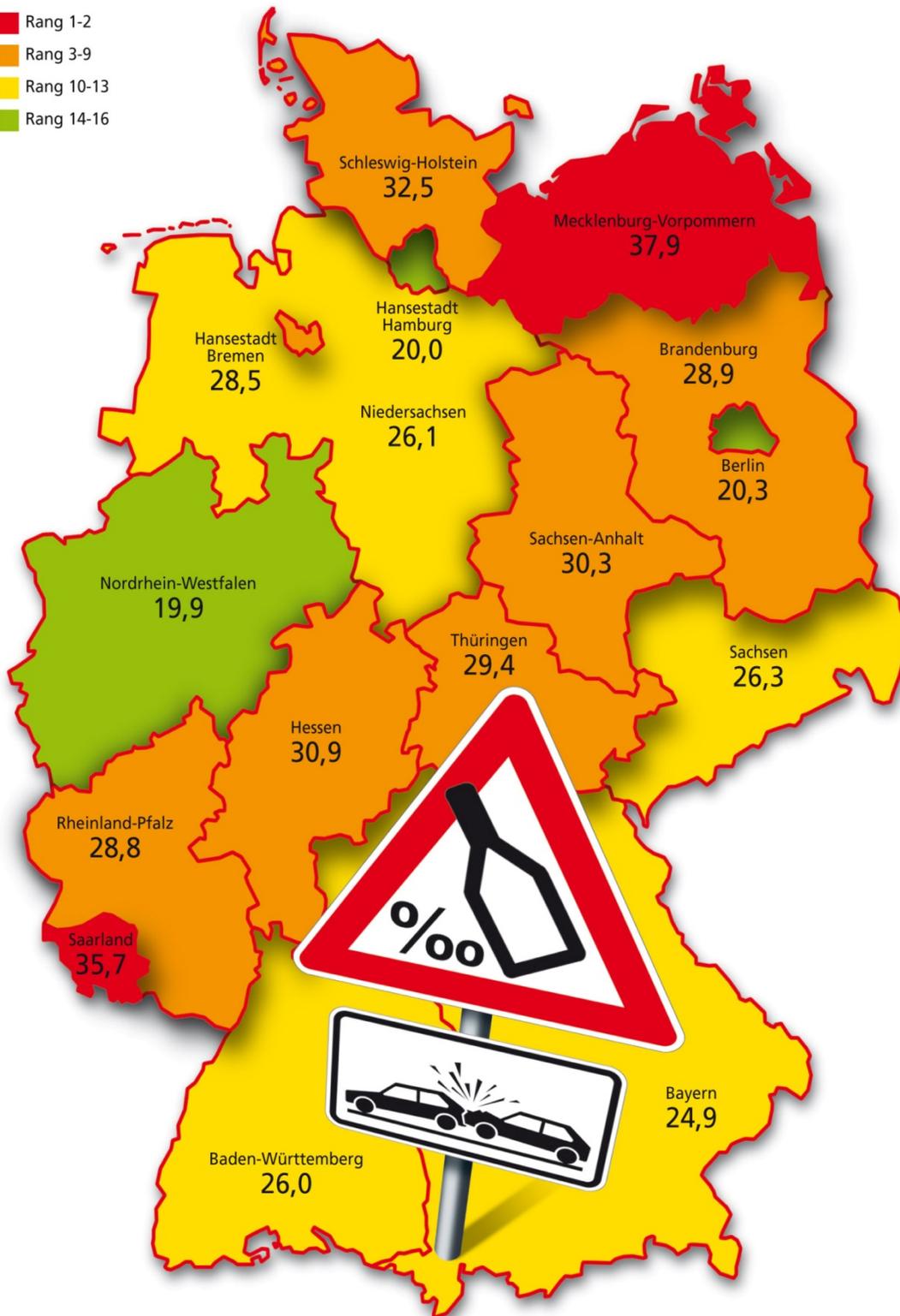
Jahr	MPU gesamt	Alkohol erstmalig	Alkohol wiederholt	Alkohol in Kombination mit allg. Verkehrsauffälligkeit bzw. sonstigen strafrecht- lichen Auffälligkeiten	Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten	Alkohol gesamt
2007	104 181	34 119	18 153	7 209	1 812	61 293
	100 %	32,66 %	17,37 %	6,9 %	1,73 %	58,66 %
2006	105 470	35 472	18 328	7 516	1 825	63 141
	100 %	33,63 %	17,38 %	7,13 %	1,73 %	58,87 %
2005	104 325	36 720	18 313	8 325	1 757	65 115
	100 %	35,20 %	17,55 %	7,98 %	1,68 %	62,41 %
2004	111 438	41 501	20 147	9 321	1 934	72 903
	100 %	37,24 %	18,08 %	8,36 %	1,74 %	65,42 %
2003	110 776	43 330	20 408	10 076	1 913	75 727
	100 %	39,11 %	18,42 %	9,10 %	1,73 %	68,36 %
2002	112 359	46 061	20 457	10 751	1 892	79 161
	100 %	40,93 %	18,18 %	9,55 %	1,68 %	70,34 %
2001	112 583	51 515	19 669	9 976	—	81 160
	100 %	45,76 %	17,47 %	8,86 %	—	73,09 %

Zahlen: BAST

Alkoholunfälle: Hier kracht es am häufigsten

Alkoholunfälle mit Personenschaden
je 100.000 Einwohner

- Rang 1-2
- Rang 3-9
- Rang 10-13
- Rang 14-16



ace-online.de/grafiken

Basisangaben: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2008 / eigene Berechnungen

© 2009 ACE

Pressedienst

ACE Auto Club Europa e. V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Rainer Hillgärtner

Schmidener Str. 227

70374 Stuttgart

47. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2009

AK V – Section Control: Neuer Weg zur Tempoüberwachung?

ACE für Korridor-Kontrolle gegen Raser

Stuttgart / Goslar (ACE) 28. – 30. Januar 2009 - Im Kampf gegen Raser hält der *ACE Auto Club Europa* die Einrichtung von Langstrecken-Tempokontrollen in ihrer Wirkung für nachhaltiger als herkömmliche Radaranlagen. Überall dort in Europa, wo die neue Methode zur Tempoüberwachung praktiziert werde, seien die Unfallzahlen drastisch gesunken. „Deshalb wollen wir das auch haben“, sagte ACE-Sprecher Rainer Hillgärtner auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar. Im Bereich des Kaiser-Mühlen-Tunnels in Österreich beispielsweise habe sich das Unfallrisiko mithilfe von Section Control um 42 Prozent verringert.

Die datenschutzrechtlichen Klippen, die in Deutschland einer Einführung der elektronischen Stoppuhr noch im Wege stünden, können nach Überzeugung des ACE durchaus überwunden werden. Der Verkehrsrechtsexperte des Clubs, Volker Lempp, fügte hinzu, als Beweismittel für Tempoverstöße reiche es hierzulande nicht, das am Fahrzeugheck angebrachte Kennzeichen des Temposünder festzuhalten. Aus Beweisgründen müsse im Unterschied zur sonstigen Praxis in Europa deshalb auch der Fahrer von vorne fotografiert werden.

„Wir wollen jedenfalls nicht, dass mit Section Control klammheimlich die Halterhaftung eingeführt wird“, warnte Lempp. In Deutschland müsse es grundsätzlich dabei bleiben, dass nur derjenige belangt wird, der das Auto tatsächlich gefahren hat. „Klar ist aber auch, dass die Verhinderung tödlicher Verkehrsunfälle für uns schwerer wiegt als der Datenschutz.“

Der ACE legt in Goslar eine Studie vor, in der die Erfahrungen mit Section Control in Österreich, Italien, den Niederlanden und Großbritannien aufgeführt sind.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC). <http://www.eac-web.eu/>

Daten und Fakten

Studie zu Section Control

- 1. Überblick**
- 2. Funktionsweise**
- 3. Erfahrungen in anderen Ländern**
 - 3.a. Österreich**
 - 3.b. Italien**
 - 3.c. Niederlande**
 - 3.d. Großbritannien**

1. Überblick

Die herkömmliche Form der Überwachung von Tempolimits im Straßenverkehr besteht darin, die gefahrene Geschwindigkeit an einem bestimmten Punkt zu messen. In Deutschland werden dazu stationäre als auch mobile Anlagen eingesetzt. In beiden Fällen wird bei überhöhter Geschwindigkeit das Fahrzeug von vorne fotografiert, um sowohl das Kennzeichen des Fahrzeugs zu erfassen als auch den Fahrer abzulichten.

Bei der Section Control, zu Deutsch: Abschnittskontrolle, wird nicht das aktuelle Tempo an einem Messpunkt, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke gemessen. Dazu werden zwei mit Kameras ausgestattete Kontrollpunkte benötigt. Anhand der zwischen den Messstellen benötigten Zeit wird das gefahrene Durchschnittstempo ermittelt. Liegt dieses über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden die Daten an die zuständigen Behörden weiter geleitet. Da die bisherigen Systeme von hinten fotografieren lässt sich nur das Kennzeichen erfassen, nicht aber der Fahrer.

Mehrere Länder setzen Section Control seit einigen Jahren zur Tempoüberwachung ein:

- In den Niederlanden wird die Trajectcontrole auf Autobahnen und Landstraßen eingesetzt.
- In Italien werden mit dem TUTOR-System schon mehr als ein Viertel des Autobahnnetzes kontrolliert.
- Auch in Großbritannien darf von einer großflächigen Überwachung durch SPECS ausgegangen werden.
- Österreich hat zurzeit zwei stationäre sowie zwei mobile Section Control Anlagen in Betrieb.

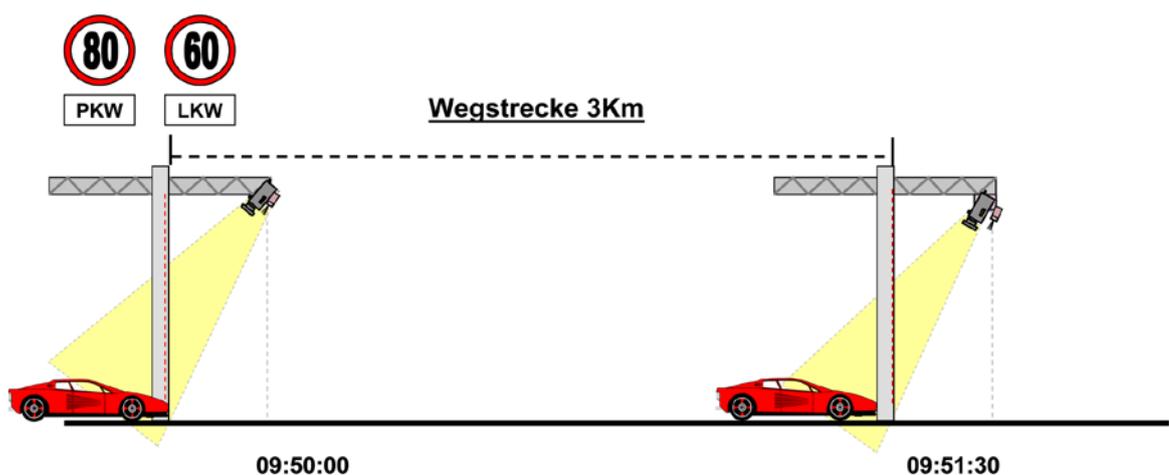
2. Funktionsweise

Im Gegensatz zur herkömmlichen Geschwindigkeitsüberwachung gibt es bei der Section Control zwei Messpunkte. Am Anfang und am Ende des Kontrollabschnitts nimmt ein Kamerasystem mit Infrarotblitz das Kennzeichen auf, gleichzeitig werden Datum und Ein- bzw. Ausfahrzeit festgehalten. Die erlangten Informationen werden daraufhin mittels einer automatischen Nummernschilderkennung (OCR = Optische Zeichen Erkennung-Software) ausgewertet. Die Daten des Einfahrtquerschnittes und des Ausfahrtquerschnittes werden miteinander verglichen, die erhaltenen Daten lassen eine Berechnung der genauen Durchschnittsgeschwindigkeit über den gesamten Streckenabschnitt zu.

Bereits bei der Einfahrt in den Streckenabschnitt werden die Fahrzeuge entsprechend ihrer Fahrzeugkategorie (LKW, Bus, PKW mit/ ohne Anhänger, Motorrad etc.) klassifiziert. Verschiedene Tempolimits können ebenso berücksichtigt werden wie eine witterungsbedingte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Grafik: ACE LENKRAD

Abschnittskontrollen (Section Control)



Drei Kilometer lang ist die kontrollierte Strecke. Der „brave“ PKW-Fahrer, der sich an Tempo 80 hält, braucht dafür mindestens 2:15 Minuten. Im Beispiel passiert das Fahrzeuge schon nach 1:30 Minuten den Endkontrollpunkt – Durchschnittsgeschwindigkeit 120 km/h!
Konsequenz: Drei Punkte in Flensburg sowie eine Strafe und Verwaltungsgebühr von 102 Euro.

Fahrstreifenwechsel oder Überholvorgänge werden registriert und führen nicht zu Messungenauigkeiten. Die komplette Anlage ist geeicht und arbeitet nach Herstellerangaben mit 100-prozentiger Messgenauigkeit – sowohl tagsüber als auch bei Nacht.

Ermittelte Übertretungen der Durchschnittsgeschwindigkeit werden automatisch an die Behörden weiter geleitet. Das österreichische Asfinag-System ist so programmiert, dass die Daten nicht auffälliger Verkehrsteilnehmer nicht länger als fünf Minuten gespeichert werden.

Bei stationären Anlagen erfolgt die Aufnahme des Kennzeichens in der Regel über Kopf, d.h. die Kameras sind üblicherweise z.B. an Schilderbrücken befestigt. Auf den ersten Blick unterscheiden sich die Überwachungsanlagen nicht von den Brücken-Portalen zur Erfassung der LKW-Maut. Die Unterscheidungen der beiden Systeme liegen in der verwendeten Software, in Deutschland wird das Tempo des Fahrzeugs durch Maut- Anlagen nicht erfasst.

Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, mobile Anlagen zur Überwachung der Durchschnittsgeschwindigkeit einzusetzen. Praktiziert wird dies in den Niederlanden auf wechselnden Streckenabschnitten sowie in Österreich.

3. Erfahrungen in anderen Ländern

3.a. Österreich

Section Control wird in Österreich seit September 2003 zur Tempoüberwachung eingesetzt. Wegen verfassungsrechtlicher Bedenken wurde die Anlage Kaisermühlentunnel auf richterliche Anordnung im Jahr 2007 für kurze Zeit außer Betrieb gesetzt. Beginn und Ende der kontrollierten Strecke werden angezeigt.

Die ASFINAG verfügt derzeit über zwei stationäre und zwei mobile Anlagen:

Stationär:

A 22 Donauufer-Autobahn im Kaisermühlentunnel

A 2 Süd zw. Krumbach und Grimmenstein, RFB Wien

Mobil:

A 2 Süd Lassnitzhöhe bei Graz (mobile Baustellenanlage)

A 2 Süd Ehrentalerbergtunnel (ab Juni 2009)

Die Betreiber-Gesellschaft Asfinag gibt an, dass es bereits im ersten Halbjahr nach der Installierung auf dem entsprechenden Abschnitt keinen Unfall mehr gegeben habe.

3.b. Italien

Das in Italien zur Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit verwendete System nennt sich TUTOR und ist mittlerweile landesweit verbreitet. Zurzeit werden auf italienischen Autobahnen 1.835 Kilometer per Section Control überwacht. Dies entspricht etwa 26 Prozent des Netzes der "Gruppo Autostrade per l' Italia". Bis Ende 2009 soll das TUTOR-System 2.500 Kilometer umfassen.

Auf den folgenden Autobahnen wird derzeit (zum Teil in mehreren Streckenabschnitten) kontrolliert:

A 1	Mailand - Neapel
A 4	Mailand - Brescia
A 7	Mailand - Genua
A 13	Bologna - Padova
A 14	Bologna - Taranto
A 24	Rom - L'Aquila - Teramo
A 25	Torano - Pescara
A 26	Genua - Gravellona

In Italien wird davon ausgegangen, dass etwa 60 Prozent der Verkehrstoten auf Autobahnen durch überhöhte Geschwindigkeit ums Leben kommen.

Laut Angaben der Autobahngesellschaft wurde durch die Einführung von TUTOR die durchschnittliche Geschwindigkeit um 15 Prozent (16 km/h) reduziert, die Spitzengeschwindigkeit um sogar 25 Prozent. Auf den kontrollierten Abschnitten ging die Zahl der Verkehrstoten um 50 Prozent zurück. Gleichzeitig war ein Rückgang aller Unfälle um 19 Prozent zu verzeichnen, die Unfälle mit Verletzten verringerten sich um 27 Prozent.

3.c. Niederlande

In den Niederlanden wird Section Control unter der Bezeichnung Trajectcontrole (Streckenkontrolle) seit 2002 zur Verkehrsüberwachung eingesetzt. Die Kameras befinden sich auf der Rückseite von Tempolimitanzeigen, fotografiert wird von hinten mit Hilfe von Infrarotblitzen.

Dem Pilotprojekt auf einem Teilstück der Autobahn A13 bei Overschie (Rotterdam) folgten weitere Strecken, u.a. werden die Ringstraßen um Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht auf diese Weise überwacht. Zurzeit wird Section Control nur auf Autobahnen bzw. Landstraßen eingesetzt.

Stationäre Kontrollstrecken:

- A 2 Maarsen - Breukelen
- A 4 Hoofddorp - Nieuw Vennep
- A 10 Nieuwe Meer - Coentunnel (beide Richtungen)
- A 12 in fünf Abschnitten
- A 13 Berkel - Rodenrijs - Delft Noord (beide Richtungen)
- A 20 Kleinpolderplein - Terbregseplein (beide Richtg.)
- N 62 Westerscheldetunnel (beide Richtungen)
- N 256 Zeelandbrug
- N 919 bei Veenhuizen

Zusätzlich werden zur Trajectcontrole mobile Messstationen an wechselnden Einsatzorten eingesetzt.

Eine im Jahr 2005 durchgeführte Untersuchung zur Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erbrachte keine eindeutigen Ergebnisse. Die Anzahl der Unfälle war zwar zurück gegangen, es konnte jedoch kein Nachweis geführt werden, dass allein Section Control dafür verantwortlich war. Dennoch kann festgehalten werden, dass die Unfallhäufigkeit auf dem kontrollierten Abschnitt der A 13 deutlich gesunken ist. Gab es hier noch im Jahr 2002 (gesamt) 163 Unfälle, ging deren Anzahl in 2003 auf 81 und im Jahr 2004 auf 37 zurück.

Eine BVOM-Studie zufolge erzielt Section Control mit 69 % die zweithöchste Akzeptanz bei Tempo-Überwachungen (nach sofortigem angehalten werden).

3.d. Großbritannien

In Großbritannien wurde in den vergangenen Jahren ein landesweites Netz automatischer Kameras zur automatischen Nummernschilderkennung angelegt. Mit mehreren dieser Anlagen wird auch die durchschnittliche Geschwindigkeit der durchfahrenden Verkehrsteilnehmer erfasst. Die erste, nach dem Hersteller als SPECS bezeichnete, "average speed camera"-Anlage wurde auf der A 616 bei Stocksbridge installiert.

Mittlerweile befinden sich SPECS-Überwachungen an folgenden Überlandstrecken (z.T. mehrere Abschnitte):

M 1, M 4, M 6, M 5, M 25, M 26,

A 1, A 2, A 14, A 30, A 38, A 43, A 46, A 52, A 77, A 228,

A 428, A 610, A 616, A 631, A 1203, A 6514,

Der bislang längste Abschnitt mit einem solchen System befindet sich in Schottland an der A77 zwischen Glasgow und Ayr auf einer Länge von 30 Meilen (48 Kilometern).

Darüber hinaus findet das System im innerörtlichen Verkehr Verwendung – z.B. in Anliegerzonen, die nur mit 20 Meilen pro Stunde durchfahren werden dürfen.

Zur permanenten Tempoüberwachung wird SPECS in den folgenden Distrikten eingesetzt: Northamptonshire, Greater London, Northern Ireland, Strathclyde, Cornwall, Gloucestershire, South Yorkshire und Nottinghamshire. Allein in Nottinghamshire gibt es 43 derartige Anlagen.

An wechselnden Standorten wird das System in den Distrikten: Hertfordshire, Kent, Wiltshire/Berkshire, Devon, Perthshire, Cheshire, Greater Manchester, Staffordshire und West Midlands eingesetzt.

Auf die Geschwindigkeitsmessung wird durch normale Straßenbeschilderung hingewiesen.

Impressum

ACE Auto Club Europa

Rainer Hillgärtner
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 5303-266
Fax: 0711 5303-288
rainer.hillgaertner@ace-online.de
www.ace-online.de