

Straßenverkehrsunfälle 2020

Entwicklung in Zeiten der Corona-Pandemie



Von Dr. Dirk Schneider

Die Corona-Pandemie hat das Leben für jeden Einzelnen einschneidend verändert. Homeoffice statt dem gewohnten Arbeiten im Büro, Home-schooling statt Präsenzunterricht, Einkäufe im Internet statt in Geschäften vor Ort, der Wegfall von Kultur- und Freizeitveranstaltungen und die Reduzierung der persönlichen Kontakte sind nur einige Beispiele. Zum Schutz vor einer Ansteckung mit dem Virus waren alle gehalten, sich mehr zu Hause aufzuhalten und nur in notwendigen Situationen den Weg in die Öffentlichkeit zu suchen. Die Straßen wurden nach der Verkündung des ersten bundesweiten sogenannten Lockdowns schlagartig leerer. Die Anzahl der Verkehrsbewegungen sank drastisch. Dieser Beitrag zeigt auf, wie sich die durch die Polizei aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle in Zeiten der Corona-Pandemie entwickelt haben.

Deutlich weniger Unfälle im Jahr 2020

Definition eines Verkehrsunfalls

Ein Verkehrsunfall im Sinne der Verkehrsaufnahmerichtlinie des Landes Rheinland-Pfalz ist jedes mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren ursächlich zusammenhängende plötzliche Ereignis, bei dem ein nicht völlig belangloser Personen- oder Sachschaden entstanden ist. Die Polizei nimmt alle ihr bekannt werdenden Verkehrsunfälle auf. Die Aufnahme dient dabei u. a. der Beseitigung unfallbedingter Gefahren und Störungen, durch die die öffentliche Sicherheit und Ordnung bedroht werden und der Gewinnung von Hinweisen für die Verkehrssicherheitsarbeit.

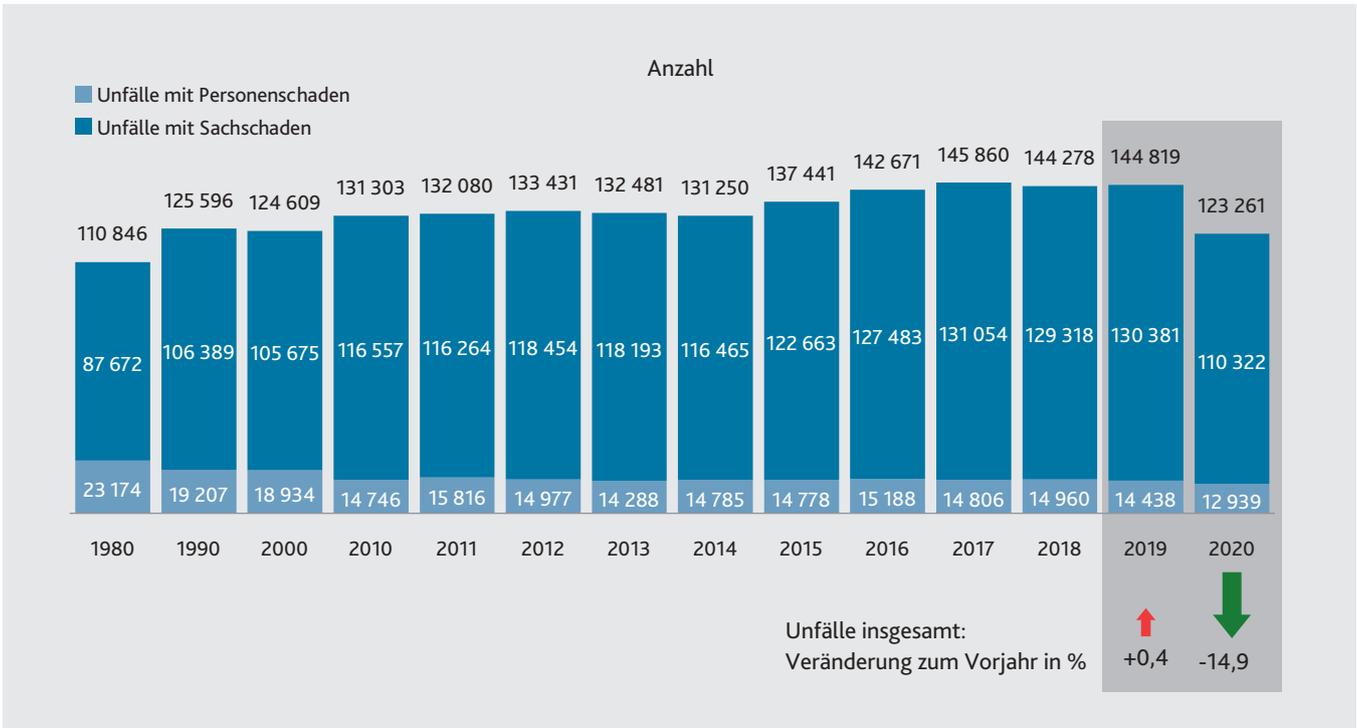
Die Straßenverkehrsunfälle sind im Jahr 2020 in Rheinland-Pfalz gegenüber dem Vorjahr deutlich um 14,9 Prozent auf 123 261 Unfälle zurückgegangen. Dies war ein historisch starker Rückgang. Eine geringere Anzahl an Unfällen hatte es zuletzt im Jahr 2006 gegeben, in dem 122 197 Unfälle registriert wurden. Eine längere Periode mit Unfällen unterhalb dieses Niveaus begann nach der Wiedervereinigung und erstreckte sich bis 1998.

14,9 Prozent
weniger
Unfälle

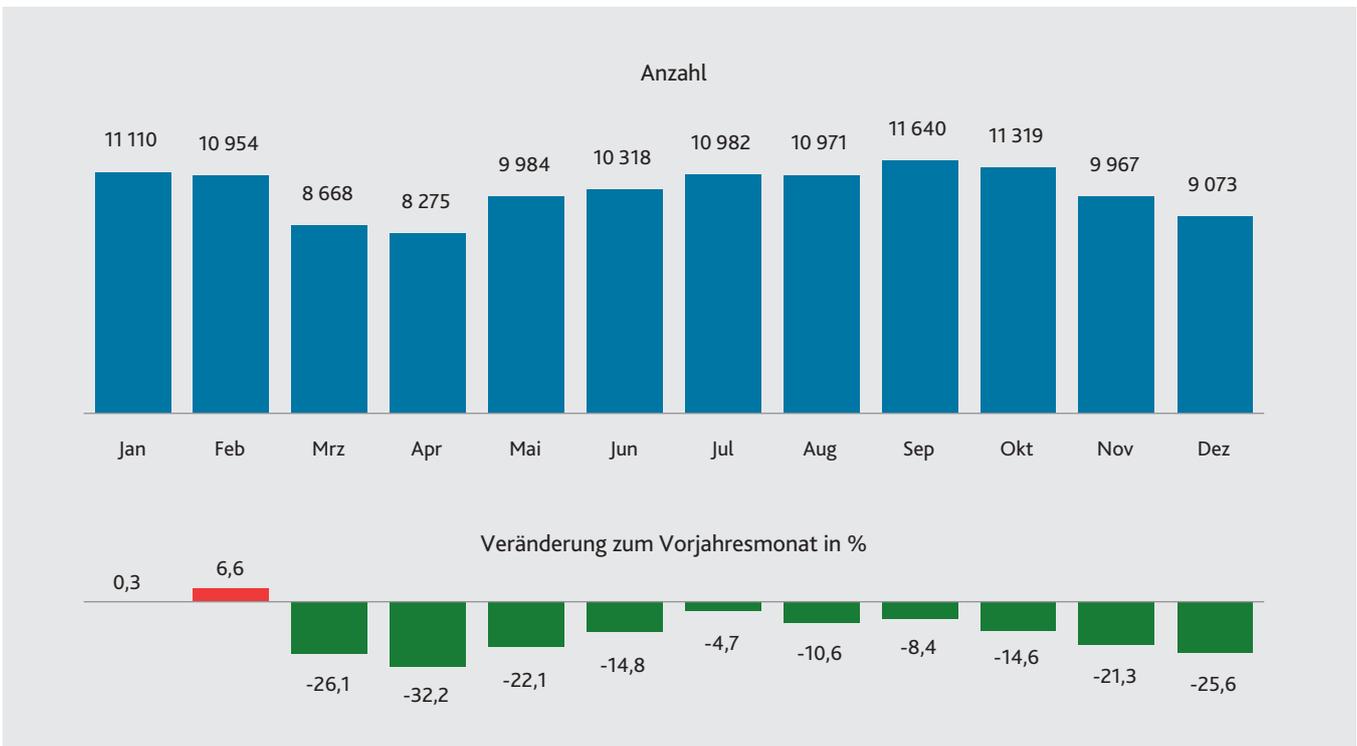
Die Rückgänge im Jahr 2020 ergaben sich erstmals im Monat März – dem Monat, in dem durch die Bundesregierung der erste Lockdown verhängt wurde – und erreichten im April 2020 mit einem Rückgang um 32,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahres-



G1 Straßenverkehrsunfälle 1980–2020 nach Unfallkategorie



G2 Straßenverkehrsunfälle 2020 nach Monaten



Verkehrsunfälle

Tatbestandsmerkmale von Straßenverkehrsunfällen und deren Bedeutung:

- **jedes „plötzliche Ereignis“:** Jedes ungewollte Ereignis, das nicht in betrügerischer Absicht vorsätzlich herbeigeführt wurde, oder, wenn dabei ein unbeteiligter Dritter in das Geschehen hineingezogen wird, jedes ungewollte Ereignis, das in betrügerischer Absicht vorsätzlich herbeigeführt wurde.
- **jedes „mit seinen typischen Gefahren ursächlich zusammenhängende Ereignis“:** Jedes zum Schaden führende Ereignis, das die unmittelbare Folge eines Verkehrsvorganges ist und dessen eingetretener Schaden auf die besondere Gefahr zurückzuführen ist, die dem Straßenverkehr eigen ist.

Dies ist z. B. nicht der Fall, wenn das Fahrzeug als Werkzeug oder Waffe in verkehrsfeindlicher Art und Weise zur Verwirklichung eines außerhalb des Straßenverkehrs liegenden Erfolges benutzt wird, wenn ein verkehrstypisches Verhalten vorliegt, dessen Schadensfolgen Auswirkung einer deliktischen Planung sind, oder wenn ein Baum auf ein Fahrzeug fällt und den Fahrer erschlägt oder eine Dachlawine auf ein Fahrzeug stürzt.
- **„nicht völlig belangloser Personen- oder Sachschaden“:** Ein belangloser Schaden kann z. B. vorliegen bei einer bloßen Beschmutzung des Körpers, bei geringen Hautabschürfungen, blauen Flecken oder Hautrötungen aufgrund der Einwirkung eines Sicherheitsgurtes, bei Reparaturkosten von weniger als 25 EUR (Stand: September 2014) oder bei Überfahren eines Huhnes. Die Schadenshöhe bemisst sich nach objektiven Maßstäben nach der Erkenntnislage zum Unfallzeitpunkt.

monat ihren Höhepunkt. Im Sommer 2020, als die Beschränkungen weitreichend gelockert wurden, gingen sie wieder zurück. Seit Oktober – dem Monat, in dem der zweite Lockdown notwendig wurde – vergrößerten sich die Rückgänge wieder. Angesichts dieses Verlaufs ist davon auszugehen, dass die Rückgänge der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2020 maßgeblich durch die Auswirkungen der staatlichen Beschränkungen zur Verminderung der Ansteckung der Bevölkerung mit dem Coronavirus zu erklären sind.

In den übrigen Bundesländern gab es deutliche Rückgänge der Straßenverkehrsunfälle. Diese lagen mit Ausnahme von Mecklenburg-Vorpommern, wo der Rückgang „nur“ 9,3 Prozent betrug, in allen Bundesländern im zweistelligen Bereich. Den höchsten Rückgang gab es in Nordrhein-Westfalen mit –18,4 Prozent. In Deutschland insgesamt stand ein Rückgang um 16,4 Prozent zu Buche. Die Entwicklung in Rheinland-Pfalz war alles in allem im Vergleich zu Deutschland weniger stark. Diese Tendenz zeigt sich auch ähnlich bei den Unfällen nach Unfallkategorien.

Rückgang der Unfälle in Rheinland-Pfalz unterdurchschnittlich

Unfälle nach Unfallkategorien

Straßenverkehrsunfälle können einen Sach- oder einen Personenschaden zur Folge haben. Dementsprechend unterscheidet die Polizei zwischen Unfällen mit Sachschaden und Unfällen mit Personenschaden. Entscheidend für die Zuordnung ist dabei die schwerste eingetretene Unfallfolge. Ein Personenschaden gilt als eine schwerere Folge als ein Sachschaden. Unfälle mit Sachschaden sind folglich Unfälle mit „nur“ Sachschaden. Unfälle mit Personenschaden können hingegen Unfälle mit „nur“

Unfälle mit Personenschaden vs. Unfälle mit Sachschaden



Unfälle mit Personenschaden: -10,4 Prozent

Personenschaden, aber auch Unfälle mit Personen- und Sachschaden sein.

Die Unfälle mit Personenschaden sind 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 10,4 Prozent auf 12 939 Unfälle gesunken. Dieser prozentuale Rückgang ist zwar niedriger als der prozentuale Rückgang der Unfälle insgesamt. Dennoch ist auch er historisch hoch. Jedoch weisen die Unfälle mit Personenschaden im Gegensatz zu den Unfällen insgesamt seit Jahrzehnten eine sinkende Tendenz auf, sodass negative Änderungs-raten bei Unfällen mit Personenschaden ein gewohntes Bild der meisten vergangenen Jahre sind. Eine zweistellige Rückgangsrate hatte es jedoch zuletzt 1985 gegeben. Diese betrug damals 10,1 Prozent.

Die Ursachen für die sinkende Tendenz der Unfälle mit Personenschaden der letzten

Jahrzehnte sind mannigfaltig. Die Länder verbessern stetig die Sicherheit der Straßen, indem sie Unfallschwerpunkte identifizieren und z. B. durch bauliche Änderungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen abzubauen versuchen. Sie führen ferner Verkehrssicherheitsberatung und Verkehrserziehung durch um die Kompetenz der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erhöhen. Durch all diese Maßnahmen wird die Anzahl der Unfälle insgesamt potenziell gesenkt. Die Fahrzeughersteller verbessern darüber hinaus laufend die Sicherheit der Fahrzeuge. Durch den Einbau von Sicherheitsgurten, Airbags und Assistenten wie ABS, ESP und Notbremsassistent wird die Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge von Fahrzeuggeneration zu Fahrzeuggeneration umfangreicher. Die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden so besser vor

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

T1 Straßenverkehrsunfälle 1980–2020 in Rheinland-Pfalz und Deutschland

	Einheit	1980	1990	2000	2010	2019	2020	Einheit	Veränderung 2020 zu	
									1980	2019
Rheinland-Pfalz										
Unfälle insgesamt	Anzahl	110 846	125 596	124 609	131 303	144 819	123 261		11,2	-14,9
Unfälle mit Personenschaden	Anzahl	23 174	19 207	18 934	14 746	14 438	12 939		-44,2	-10,4
Anteil an insgesamt	%	20,9	15,3	15,2	11,2	10,0	10,5	%	x	x
Getötete	Anzahl	840	528	362	205	153	128		-84,8	-16,3
Verletzte	Anzahl	31 270	25 802	25 141	19 192	18 557	16 333		-47,8	-12,0
Unfälle mit Sachschaden	Anzahl	87 672	106 389	105 675	116 557	130 381	110 322		25,8	-15,4
Deutschland										
Unfälle insgesamt	Anzahl	.	.	2 350 227	2 411 271	2 685 661	2 245 245		x	-16,4
Unfälle mit Personenschaden	Anzahl	412 672	389 350	382 949	288 297	300 143	264 499		-35,9	-11,9
Anteil an insgesamt	%	x	x	16,3	12,0	11,2	11,8	%	x	x
Getötete	Anzahl	15 050	11 046	7 503	3 648	3 046	2 719		-81,9	-10,7
Verletzte	Anzahl	540 916	510 931	504 074	371 170	384 230	327 550		-39,4	-14,8
Unfälle mit Sachschaden	Anzahl	.	.	1 967 278	2 122 974	2 385 518	1 980 746		x	-17,0

möglichen Verletzungen geschützt. Die Schwere der Unfälle wird potenziell reduziert. Im Jahr 2020 wurde die aufgrund der vorgenannten Maßnahmen sinkende Tendenz der Unfälle mit Personenschaden durch den „Corona-Effekt“ verstärkt.

Unfälle mit
Sachschaden:
-15,4 Prozent

Die Unfälle mit Sachschaden sind 2020 gegenüber dem Vorjahr um 15,4 Prozent auf 110 322 Unfälle gesunken. Dies entspricht einem Rückfall auf das Niveau des Jahres 2009. In den Jahren vor 2009 lag die Anzahl der Unfälle mit Sachschaden durchgängig unterhalb des Wertes von 2020. Der Verlauf der Unfälle mit Sachschaden ähnelt dem Verlauf der Unfälle insgesamt. Die Unfälle mit Sachschaden sind daher durch eine im Zeitverlauf steigende Tendenz gekennzeichnet. Dieser Umstand dürfte auf ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen zurückzuführen sein. Da das Verkehrsaufkommen 2020 insbesondere während der Lockdown-Perioden zurückging, war ein gegenläufiger Effekt präsent, der letztlich überwog und die Gesamtentwicklung der Unfälle prägte.

Verhältnis zwi-
schen Unfällen
mit Personen-
schaden und
Unfällen mit
Sachschaden
nahezu
unverändert

Die Unfälle insgesamt errechnen sich als Summe der Unfälle mit Personenschaden und der Unfälle mit Sachschaden. Der Großteil der Unfälle sind Unfälle mit Sachschaden. Im Jahr 2020 waren dies 89,5 Prozent aller polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle. Die Unfälle mit Personenschaden machten die restlichen 10,5 Prozent der Unfälle aus. Aufgrund des hohen Anteils der Unfälle mit Sachschaden ist die Entwicklung der Unfälle mit Sachschaden praktisch identisch mit der Entwicklung der Unfälle insgesamt. Gegenüber dem Jahr 2019 hat sich der Anteil der Unfälle mit Sachschaden an allen Unfällen um 0,5 Prozentpunkte vermindert und dementsprechend der Anteil der Unfälle mit Personenschaden um 0,5 Prozentpunkte

erhöht. Dies erklärt sich dadurch, dass – wie dargestellt – die Unfälle mit Sachschaden im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Gegebenheiten im Vergleich zu den Unfällen mit Personenschaden stärker zurückgegangen sind.

Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden an den Unfällen insgesamt ist im Zeitverlauf rückläufig. Im Jahr 1980 z. B. lag er noch bei 20,9 Prozent, d. h. fast doppelt so hoch wie 2020. Ausschlaggebend dafür ist das Zusammenwirken der sinkenden Tendenz der Unfälle mit Personenschaden und der steigenden Tendenz der Unfälle mit Sachschaden.

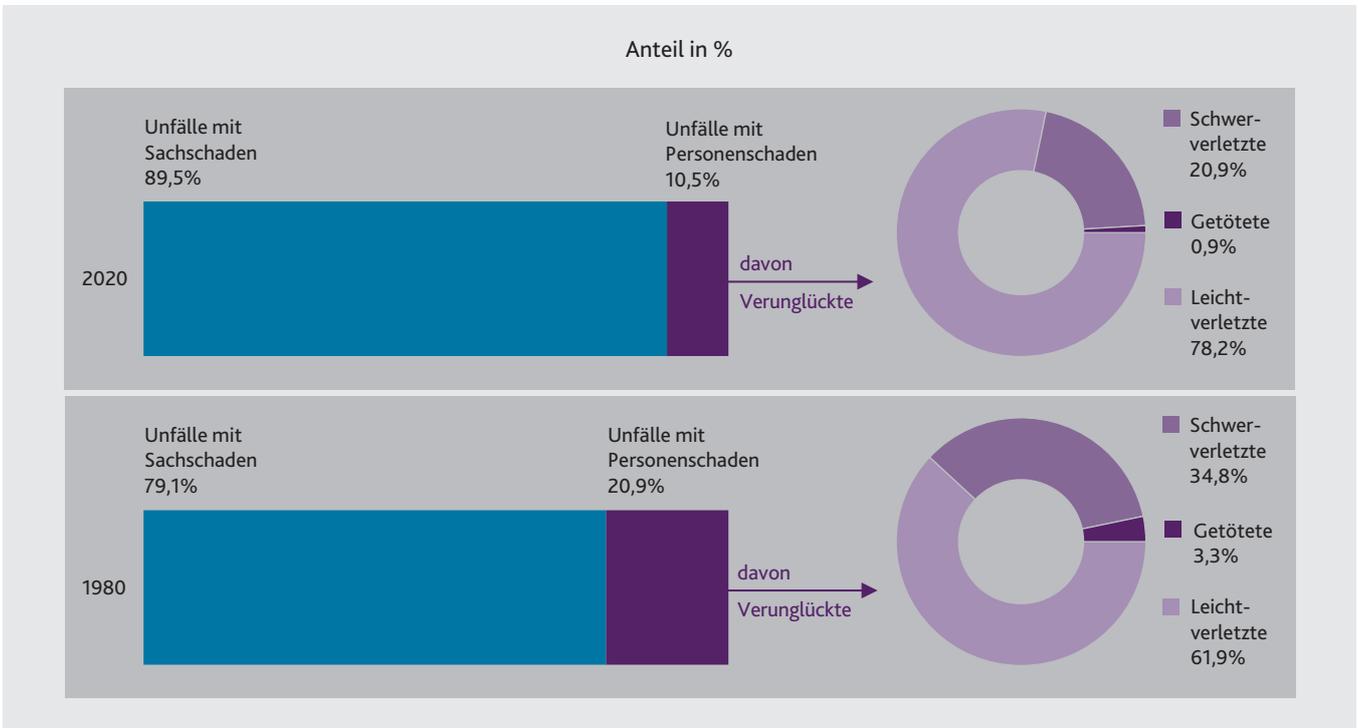
Ein Personenschaden kann unterschiedliche Schweregrade aufweisen. Eine verunglückte Person kann getötet, schwerverletzt oder leichtverletzt werden. Dementsprechend unterscheidet die Polizei innerhalb der Unfälle mit Personenschaden zwischen Unfällen mit Getöteten, Unfällen mit Schwerverletzten und Unfällen mit Leichtverletzten. Als Getötete gelten Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben, als schwerverletzte Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden, und als Leichtverletzte alle übrigen Verletzten. Wie bei der Abgrenzung zwischen Unfällen mit Personenschaden und Unfällen mit Sachschaden gilt auch hier der Grundsatz, dass die schwerste Folge maßgebend für die Zuordnung eines Unfalls zu einer Kategorie ist.

Unfälle mit
Getöteten,
Unfälle mit
Schwerverletz-
ten, Unfälle
mit Leichtver-
letzten

Die Häufigkeit der einzelnen Unfallkategorien der Unfälle mit Personenschaden nimmt mit der Schwere des Personenschadens ab. Von den Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2020 waren 78,2 Prozent Unfälle mit Leichtverletzten, 20,9 Prozent Unfälle mit Schwerverletzten und 0,9 Prozent Unfälle



G3 Straßenverkehrsunfälle 1980 und 2020 nach Unfallkategorie und Personenschaden



Anteil der Getöteten sinkt langfristig im Zeitverlauf

mit Getöteten. Der Anteil der Unfälle mit Getöteten an den Unfällen mit Personenschaden ist im Zeitverlauf kleiner geworden. Im Jahr 1980 betrug er noch 3,3 Prozent. Eine spürbare Änderung der Anteilsverhältnisse im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr ist nicht auszumachen.

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden, Sonstige Sachschadensunfälle

Ein Sachschaden kann gleichfalls unterschiedliche Ausprägungen haben. Die Polizei differenziert zwischen schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden und sonstigen Sachschadensunfällen. Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden werden wiederum weiter unterteilt in schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne und in sonstige Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel. Relevante Abgrenzungskriterien zwischen den vorgenannten Unfallkategorien sind,

- (1) ob der Unfall im Verwargeldverfahren abgeschlossen werden kann, ob eine Ordnungswidrigkeit, für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist, vorliegt, oder ob ein Straftatbestand vorliegt,
- (2) ob ein am Unfall beteiligtes Kraftfahrzeug aufgrund eines durch den Unfall verursachten Schadens fahrbereit oder nicht mehr fahrbereit ist und
- (3) ob ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stand.

Von den Unfällen mit Sachschaden im Jahr 2020 waren 94,8 Prozent sonstige Sachschadensunfälle, 4,5 Prozent schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne und 0,7 Prozent sonstige Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel. Der Anteil der sonstigen Sach-

Fast 95 Prozent sonstige Sachschadensunfälle

schadensunfälle ist im Zeitverlauf leicht zunehmend und der Anteil der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne dafür leicht abnehmend. Eine merkliche Änderung der Verhältnisse im Jahr 2020 hat es nicht gegeben.

Rückgang der Unfälle mit Personenschaden in Rheinland-Pfalz unterdurchschnittlich

Der prozentuale Rückgang der Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2020 war in Rheinland-Pfalz, wie bereits beschrieben, geringer als der Rückgang der Unfälle insgesamt. Er war zudem auch niedriger als in Deutschland insgesamt und in den meisten Bundesländern. Lediglich in Schleswig-Holstein und Sachsen sank er weniger stark.

Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden

Anzahl Beteiligter: -12,8 Prozent

Von Straßenverkehrsunfällen sind stets Menschen betroffen, die mit einem Verkehrsmittel im Straßenverkehr unterwegs waren.¹ Beteiligte an einem Unfall sind alle Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst – oder deren Fahrzeug – Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen somit nicht zu den Unfallbeteiligten. Die Entwicklung der Anzahl der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden korrespondiert zur Entwicklung der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden. Im Jahr 2020 ergab sich in Rheinland-Pfalz ein Rückgang der Beteiligten um 12,8 Prozent auf 23 648. Auch dies ist ein historisch hoher prozentualer Rückgang.

Mehr als drei Viertel der Beteiligten mit Pkw oder Fahrrad unterwegs

Die deutlich größte Anzahl der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden war mit einem Personenkraftwagen unterwegs. Im Jahr 2020 waren dies 14 826 Personen bzw. 62,7 Prozent aller Beteiligten. Die

¹ Bezeichnungen entsprechend dem einschlägigen Verzeichnis der Polizei. Auf geschlechtsspezifische Differenzierungen (z. B. „Fußgängerinnen und Fußgänger“ anstatt „Fußgänger“) wird darin verzichtet.

Arten der Verkehrsbeteiligung

Krafträder mit Versicherungskennzeichen: Kleinkrafträder mit Versicherungskennzeichen, Mofas, S-Pedelecs, drei- und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (Fahrzeugklassen L2e, L6e)

Krafträder mit amtlichem Kennzeichen: Leichtkrafträder, Motorräder/-roller, drei- und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (Fahrzeugklassen L5e, L7e)

Busse: Kraftomnibusse a. n. g. mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz, Reisebusse, Linienbusse einschließlich Fernlinienbusse, Schulbusse

Güterkraftfahrzeuge: Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, andere Zugmaschinen, Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung (Tankkraftwagen, Silofahrzeuge, Viehtransportwagen, Langmaterialfahrzeuge, usw.)

Sonstige Kraftfahrzeuge: Wohnmobile, Krankenkraftwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Straßenreinigungsfahrzeuge, Müllwagen, Abschleppwagen, Kranwagen, Bagger, Krankenfahrstühle

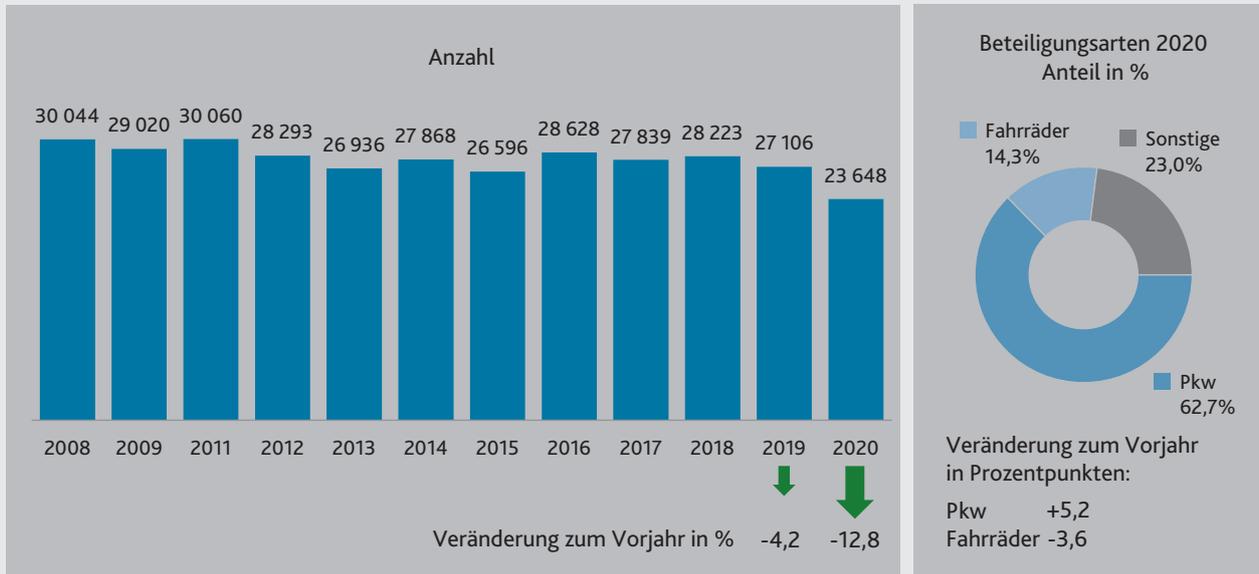
Fahrräder: Fahrräder (ohne Pedelecs), Pedelecs

Fußgänger: „Normale“ Fußgänger, Personen mit Hunden oder Kinderwagen, fahrradschiebende Personen, Kinder im Kinderwagen, spielende Kinder, Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten

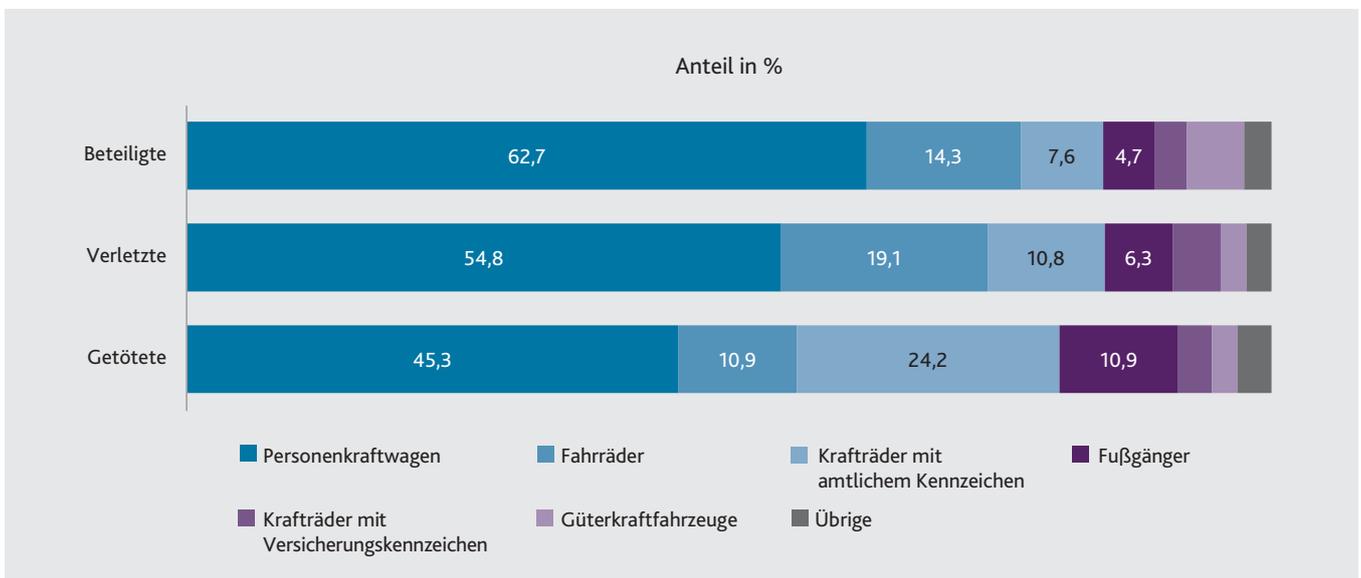
Sonstige: Straßenbahnen, Eisenbahnen, Handwagen, Handkarren, Tierführer, Tierreiber, Fuhrwerke, Tiergespanne, zu Fuß Gehende, die sich durch ihr besonderes Verhalten bzw. durch verkehrsrechtliche Vorschriften von normalen Fußgängern unterscheiden (z. B. Straßenbauarbeiter, Polizeibeamte bei der Verkehrsregelung oder Unfallaufnahme, Marschkolonnen, Reiter oder Lastenträger sowie unfallbeteiligte Personen, die nicht die Straße oder den Gehweg benutzen)



G4 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden insgesamt 2008–2020 und nach Verkehrsbeteiligungsarten 2020



G5 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden, Verletzte und Getötete 2020 nach Verkehrsbeteiligungsarten



zweitgrößte Anzahl der Beteiligten war mit einem Fahrrad unterwegs, und zwar 3 370 Personen bzw. 14,3 Prozent aller Beteiligten. Die Beteiligten mit Personenkraftwagen und

Fahrrädern machen somit zusammen mehr als drei Viertel aller Beteiligten aus. Danach folgen mit jeweils einstelligen Prozentanteilen die Beteiligten mit Krafträdern mit

T2 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden 2020 nach Bundesländern

Land	Beteiligte	darunter mit					
		Personen- kraftwagen	Anteil an insgesamt		Fahrrädern	Anteil an insgesamt	
	Anzahl	Anzahl	%	Rang	Anzahl	%	Rang
Baden-Württemberg	58 917	33 697	57,2	9	11 943	20,3	9
Bayern	81 900	45 928	56,1	12	19 562	23,9	3
Berlin	26 606	14 489	54,5	15	6 130	23,0	5
Brandenburg	14 824	8 253	55,7	13	3 410	23,0	6
Bremen	5 105	2 792	54,7	14	1 316	25,8	1
Hamburg	13 163	7 109	54,0	16	3 079	23,4	4
Hessen	33 698	21 727	64,5	2	4 529	13,4	15
Mecklenburg-Vorpommern	8 555	4 957	57,9	7	1 809	21,1	8
Niedersachsen	52 480	32 111	61,2	4	10 305	19,6	11
Nordrhein-Westfalen	102 556	59 301	57,8	8	20 468	20,0	10
Rheinland-Pfalz	23 648	14 826	62,7	3	3 370	14,3	14
Saarland	5 949	3 914	65,8	1	757	12,7	16
Sachsen	21 792	12 296	56,4	10	4 813	22,1	7
Sachsen-Anhalt	13 067	7 989	61,1	5	2 321	17,8	12
Schleswig-Holstein	19 925	11 187	56,1	11	4 966	24,9	2
Thüringen	9 298	5 503	59,2	6	1 381	14,9	13
Deutschland	491 483	286 079	58,2	x	100 159	20,4	x
Westdeutsche Flächenländer	379 073	222 691	58,7	x	75 900	20,0	x

amtlichem Kennzeichen, die Beteiligten mit Güterkraftfahrzeugen, die Fußgänger und die Beteiligten mit Krafträdern mit Versicherungskennzeichen.

Der Anteil der Beteiligten, die mit einem Personenkraftwagen in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, ist in Rheinland-Pfalz, verglichen mit Deutschland insgesamt, höher. Dafür ist der Anteil der Beteiligten mit einem Fahrrad geringer. In Deutschland betrug der Anteil der Beteiligten, die mit einem Personenkraftwagen unterwegs waren, im Jahr 2020 nur 58,2 Prozent. Dies sind 4,5 Prozentpunkte weniger als in Rheinland-Pfalz. Demgegenüber lag der Anteil der Beteiligten, die mit einem Fahrrad unterwegs waren, bei 20,4 Prozent. Dies sind 6,1 Prozentpunkte mehr als in Rheinland-Pfalz.

Aufgegliedert nach Bundesländern ist für Rheinland-Pfalz für das Jahr 2020 der dritthöchste Anteil an verunglückten Beteiligten mit einem Personenkraftwagen und der drittniedrigste Anteil an Beteiligten mit Fahrrädern zu konstatieren. Lediglich in Hessen und im Saarland sind Nutzer von Personenkraftwagen häufiger und Nutzer von Fahrrädern weniger häufig an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. In den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg ist der Anteil der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden, die mit einem Personenkraftwagen unterwegs waren, am niedrigsten.

Die beschriebenen Verhältnisse dürften durch die ländliche Struktur in Rheinland-Pfalz mit vielen kleinen Ortsgemeinden und nur wenigen Großstädten zu erklären sein. Aufgrund dieser Struktur haben die Einwoh-

Jeweils dritthöchster Anteil der Verunglückten mit Pkw und mit Fahrrad



nerinnen und Einwohner für ihre täglichen Erledigungen oft weitere Wege zurückzulegen als in Bundesländern mit größeren Ortsgemeinden und mehr Großstädten. Aufgrund der dadurch bedingten weiten Entfernungen sind sie häufig auf einen Personenkraftwagen angewiesen. Das Fahrrad eignet sich hingegen eher weniger. Personenkraftwagen haben daher in Rheinland-Pfalz eine höhere und Fahrräder eine geringere Bedeutung als in anderen Bundesländern und damit in Deutschland insgesamt.

Fahrräder –
Anteil der
verunglückten
Beteiligten:
+3,2 Prozent

Der Anteil der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden, die mit einem Fahrrad unterwegs waren, an allen Beteiligten ist in Rheinland-Pfalz im Jahr 2020 um 3,2 Prozentpunkte angestiegen. Der Anteil der Beteiligten, die einen Personenkraftwagen als Verkehrsmittel gewählt hatten, ist dagegen um 3,6 Prozentpunkte und damit in ähnlicher Größenordnung zurückgegangen. Dieser Effekt ist auch in Deutschland insgesamt zu beobachten. Er ist jedoch in Rheinland-Pfalz weniger stark ausgeprägt als in Deutschland insgesamt. Dies hängt vermutlich mit der steigenden Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel zusammen.

Die Anzahl der Beteiligten mit Fahrrädern an Unfällen mit Personenschaden ist seit einigen Jahren tendenziell im Steigen begriffen. Im Jahr 2020 waren in Rheinland-Pfalz, wie bereits dargestellt, 3 370 Verkehrsteilnehmer mit Fahrrädern in Unfälle mit Personenschaden verwickelt. Fünf Jahre zuvor z. B. sind es nur 2 653 gewesen. Dies entspricht einem Anstieg des Anteils der beteiligten Fahrradbenutzer an allen Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden um 4,2 Prozentpunkte. Dieser Anstieg war niedriger als für Deutschland, wo er sich zwischen 2015 und 2020 um 5,9 Prozentpunkte erhöhte.

Dieser Anstieg ist durch ein gestiegenes Umweltbewusstsein der Bevölkerung sowie durch die Fahrräder mit elektromotorischem Hilfsantrieb zu erklären, die sich bei der Bevölkerung von Jahr zu Jahr größerer Beliebtheit erfreuen. Umgangssprachlich wird für diese Räder in der Regel die Bezeichnung E-Bikes verwendet. Diese Bezeichnung entspricht jedoch nicht der der Polizei und damit auch nicht der amtlichen Statistik. Die Polizei bezeichnet die betreffenden Fahrräder vielmehr als Pedelecs bzw. S-Pedelecs.

E-Bikes:
Pedelecs und
S-Pedelecs

Zum Berichtsjahr 2016 wurden die Pedelecs und S-Pedelecs in den Katalog der Verkehrsbeteiligungsarten der amtlichen Statistik aufgenommen und haben so Eingang in die amtliche Statistik gefunden. Die Pedelecs werden darin zu den Fahrrädern gerechnet. Die im Vergleich zu den Pedelecs schnelleren sogenannten S-Pedelecs werden unter den Krafträdern mit Versicherungskennzeichen geführt. Bei den Krafträdern mit Versicherungskennzeichen zeigt sich im Gegensatz zu den Fahrrädern im Zeitverlauf allerdings keine steigende Entwicklung der Beteiligungszahlen.

Pedelecs und S-Pedelecs

Pedelec: Fahrrad mit einer Trethilfe und einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit progressiv verringert und spätestens beim Erreichen von 25 km/h unterbrochen wird.

S-Pedelec: Kleinkraftrad mit Trethilfe, dessen elektromotorischer Hilfsantrieb unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält oder eine Fahrgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht.

Zahl der Getöteten sinkt seit Jahren

„Politisches Ziel:
Vision Zero“

Eine besondere Aufmerksamkeit bei den Straßenverkehrsunfällen wird regelmäßig der Anzahl der Getöteten zuteil. Deutschland hat sich die „Vision Zero“ zum Ziel gesetzt: Die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr soll auf null reduziert werden. Das Land Rheinland-Pfalz strebt an, wie der zuständige Minister im Februar dieses Jahres anlässlich der jährlichen Pressekonferenz zur Verkehrsunfallbilanz verkündete, dieses Ziel bis zum Jahr 2050 zu erreichen, d. h. dass bis 2050 möglichst niemand mehr bei Straßenverkehrsunfällen sterben muss.

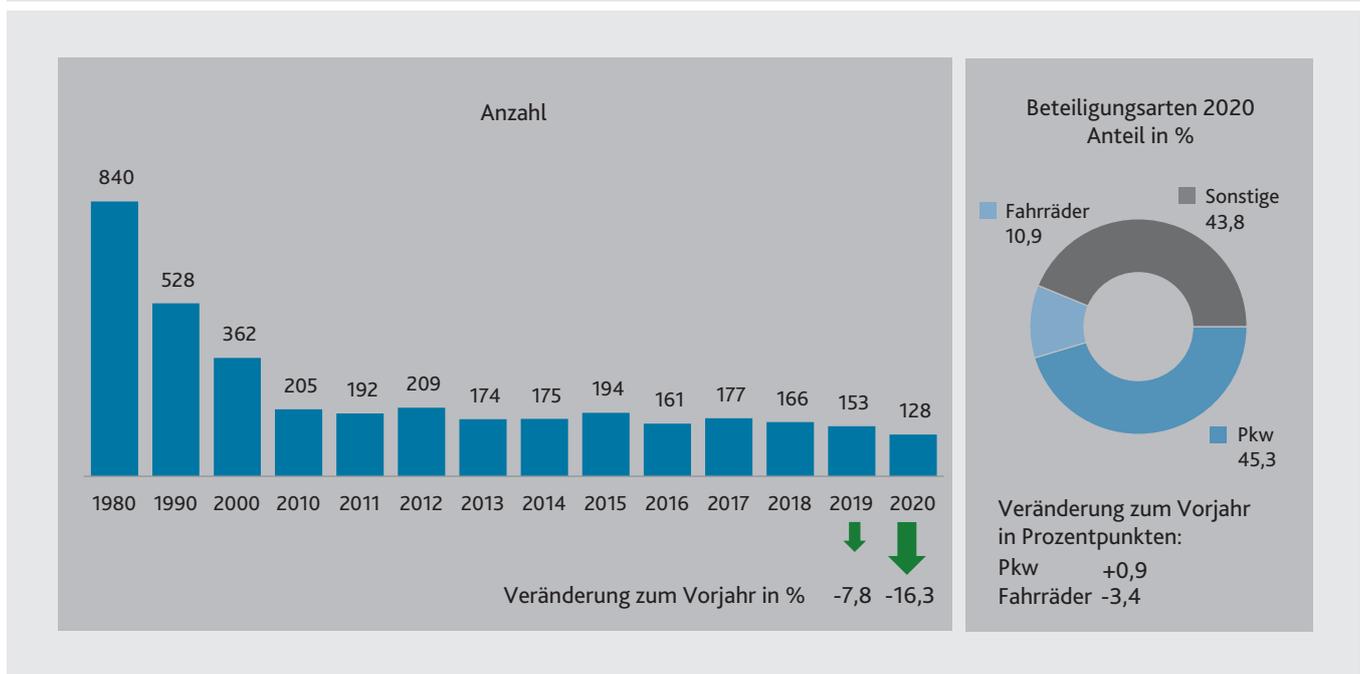
Sinkende
Tendenz, aber
mit Schwankungen

Die Anzahl der Getöteten weist seit Jahren entsprechend den unternommenen Anstrengungen eine sinkende Tendenz auf. Kamen im Jahr 1980 noch 840 Personen ums Leben, so waren dies im Jahr 2020 nur noch 128. Dieser Wert stellt einen historischen Tiefstand dar. Er entspricht einem

Rückgang gegenüber 1980 um 84,8 Prozent und gegenüber dem Vorjahr um 16,3 Prozent. Die Änderungsrate 2020 ist jedoch keine historisch hohe. Die Anzahl der Getöteten ist deutlich stärkeren Schwankungen unterworfen als z. B. die Anzahl der Unfälle. Rückgänge in der Größenordnung von 2020 waren zuvor bereits in verschiedenen Jahren zu beobachten und wechseln sich mit Anstiegen in zum Teil auch signifikanter Höhe ab.

Die Zahl der Getöteten bezogen auf die Einwohnerzahl weist einen ähnlichen Zeitverlauf auf wie die Zahl der Getöteten absolut. Die Anzahl der Getöteten je eine Million Einwohnerinnen und Einwohner lag im Jahr 2020 in Rheinland-Pfalz bei 31 und war damit leicht niedriger als in Deutschland insgesamt, wo sie 33 betrug. Sie ging in Rheinland-Pfalz gegenüber dem Vorjahr um sechs Personen zurück. Dies ist verglichen mit den übrigen Bundesländern der fünftstärkste Rückgang.

G6 Getötete bei Straßenverkehrsunfällen insgesamt 1980–2020 und nach Verkehrsbeteiligungsarten der Getöteten 2020





T3 Unfälle und Getötete 2020 nach Bundesländern

Land	Unfälle insgesamt Anzahl	Veränderung zum Vorjahr		darunter Unfälle mit Personenschaden Anzahl	Veränderung zum Vorjahr		Getötete je 1 Million Einwohner/-innen Anzahl
		%	Rang		%	Rang	
Baden-Württemberg	269 267	-17,9	3	32 204	-11,3	9	30
Bayern	345 411	-17,1	5	46 017	-11,1	10	37
Berlin	126 287	-14,3	11	13 148	-12,1	5	14
Brandenburg	71 893	-14,4	10	8 184	-11,0	11	55
Bremen	20 163	-15,9	6	2 628	-17,0	1	21
Hamburg	58 201	-15,6	7	6 600	-10,6	13	8
Hessen	122 610	-17,7	4	17 407	-15,8	2	33
Mecklenburg-Vorpommern	54 459	-9,3	16	4 758	-11,3	8	43
Niedersachsen	183 858	-15,5	8	27 804	-14,0	3	46
Nordrhein-Westfalen	554 466	-18,4	1	54 250	-11,7	6	24
Rheinland-Pfalz	123 261	-14,9	9	12 939	-10,4	14	31
Saarland	28 836	-18,2	2	3 229	-13,5	4	21
Sachsen	93 442	-13,1	14	12 018	-10,1	15	37
Sachsen-Anhalt	65 605	-12,6	15	7 053	-10,8	12	56
Schleswig-Holstein	79 566	-13,7	13	11 099	-9,6	16	37
Thüringen	47 920	-14,1	12	5 161	-11,5	7	39
Deutschland	2 245 245	-16,4	x	264 499	-11,9	x	33
Westdeutsche Flächenländer	1 707 275	-17,2	x	204 949	-12,0	x	32

Vergleich der Bundesländer

Die höchste relative Anzahl an Getöteten im Jahr 2020 gab es in Sachsen-Anhalt und Brandenburg mit 56 bzw. 55 Getöteten je eine Million Einwohnerinnen und Einwohner. Die niedrigsten Werte wurden in den Stadtstaaten Hamburg, Berlin und Bremen mit 8, 14 und 21 Getöteten je eine Million Einwohnerinnen und Einwohner erreicht. Die stärksten Rückgänge waren in Mecklenburg-Vorpommern und in Baden-Württemberg zu verzeichnen, und zwar in Höhe von elf bzw. zehn Personen. In Bremen, Brandenburg, Berlin und Schleswig-Holstein stieg die Anzahl der Getöteten 2020 sogar an.

Werden Fahrräder, aber auch Krafträder oder Fußgänger in einen Unfall verwickelt, kommt es vergleichsweise häufiger zu einem Personenschaden als wenn andere Verkehrs-

mittel, z. B. Personenkraftwagen, involviert sind. Im Jahr 2020 waren in Rheinland-Pfalz 35 Verkehrstote mit einem Kraftrad und 14 mit dem Fahrrad unterwegs, und ebenfalls 14 waren Fußgänger. Insgesamt waren somit 63 der 128 Getöteten, d. h. knapp die Hälfte aller Getöteten, Verkehrsteilnehmer, die den vorgenannten Verkehrsbeteiligungsarten zuzurechnen sind. Auffallend hoch ist dabei die Anzahl der Getöteten, die zum Zeitpunkt des Unfalls ein Kraftrad nutzten. Die größte Anzahl von ihnen waren jedoch Nutzer von Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen. Nur vier Getötete waren Nutzer von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen.

Die hohe Anzahl der Nutzer von Fahrrädern, der Nutzer von Krafträdern und der Fußgänger an den Getöteten hängt damit zusammen, dass diese entweder gar nicht

Knapp die Hälfte der Getöteten Nutzer von Fahrrädern und Krafträdern oder Fußgänger

oder nur geringem Maße gegen potenzielle Verletzungen durch Verkehrsunfälle geschützt sind. Das Risiko bei Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen ist merklich höher, da die Motorleistung dieser Krafträder stärker ist.

Die Anzahl der Getöteten bezogen auf die Einwohnerzahl ist in Rheinland-Pfalz in den Landkreisen im Durchschnitt deutlich höher als in den kreisfreien Städten. In den Landkreisen verloren im Jahr 2020 im Durchschnitt 3,8 Personen je 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner bei Straßenverkehrsunfällen ihr Leben. In den kreisfreien Städten waren dies nur 1,1 Personen.

Entwicklung auf Kreisebene: Vier von fünf Getöteten außerhalb von Ortschaften

Ein Grund dafür, dass die Anzahl der Getöteten je 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner in den Landkreisen deutlich größer ist als in den kreisfreien Städten, könnte sein, dass Unfälle außerhalb von Ortschaften z. B. aufgrund höherer Geschwindigkeiten häufiger zu Todesfällen führen als Unfälle innerhalb von Ortschaften. Im Jahr 2020 ließen vier von fünf Getöteten ihr Leben bei Unfällen außerhalb von Ortschaften. Die Ortslage der Unfälle wird jeweils durch die gelben Ortstafeln bestimmt. Als innerorts gilt somit ein Unfallort, wenn er innerhalb einer mit den Zeichen 310 und 311 kenntlich gemachten geschlossenen Ortschaft liegt. Alle Unfälle auf Autobahnen, auch die auf Stadtautobahnen, werden als Unfälle außerhalb

von Ortschaften gewertet. Der Unfallort ist stets der Ort, wo sich der auslösende Konflikt ereignet hat. Die Endlage eines Fahrzeugs ist somit nicht maßgebend.

Ursachen von Straßenverkehrsunfällen

Jeder Straßenverkehrsunfall hat seine Ursachen. Die Polizei und damit auch die Statistik unterscheiden zwischen allgemeinen und personenbezogenen Unfallursachen. Allgemeine Ursachen sind ungünstige Straßenverhältnisse, ungünstige Witterungsverhältnisse oder Hindernisse auf der Fahrbahn. Sie sind dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zuzurechnen. Personenbezogene Ursachen hingegen sind ein Fehlverhalten der Fahrzeugführer bzw. der Fußgänger aber auch fahrzeugbezogene Mängel wie technische Mängel oder Wartungsmängel. Je Unfall können bis zu zwei allgemeine Ursachen erfasst werden. Darüber hinaus können beim Hauptverursacher und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei personenbezogene Unfallursachen festgehalten werden. Insgesamt liegen somit zu einem Unfall bis zu acht Ursachen vor.

Allgemeine und personenbezogene Ursachen

Die häufigste Unfallursache ist ein Fehlverhalten der Fahrzeugführer. Von den erfassten Ursachen der Unfälle mit Personenschaden 2020 in Rheinland-Pfalz waren 89,4 Prozent auf ein Fehlverhalten der Fahrzeugführer zurückzuführen. Danach folgten mit

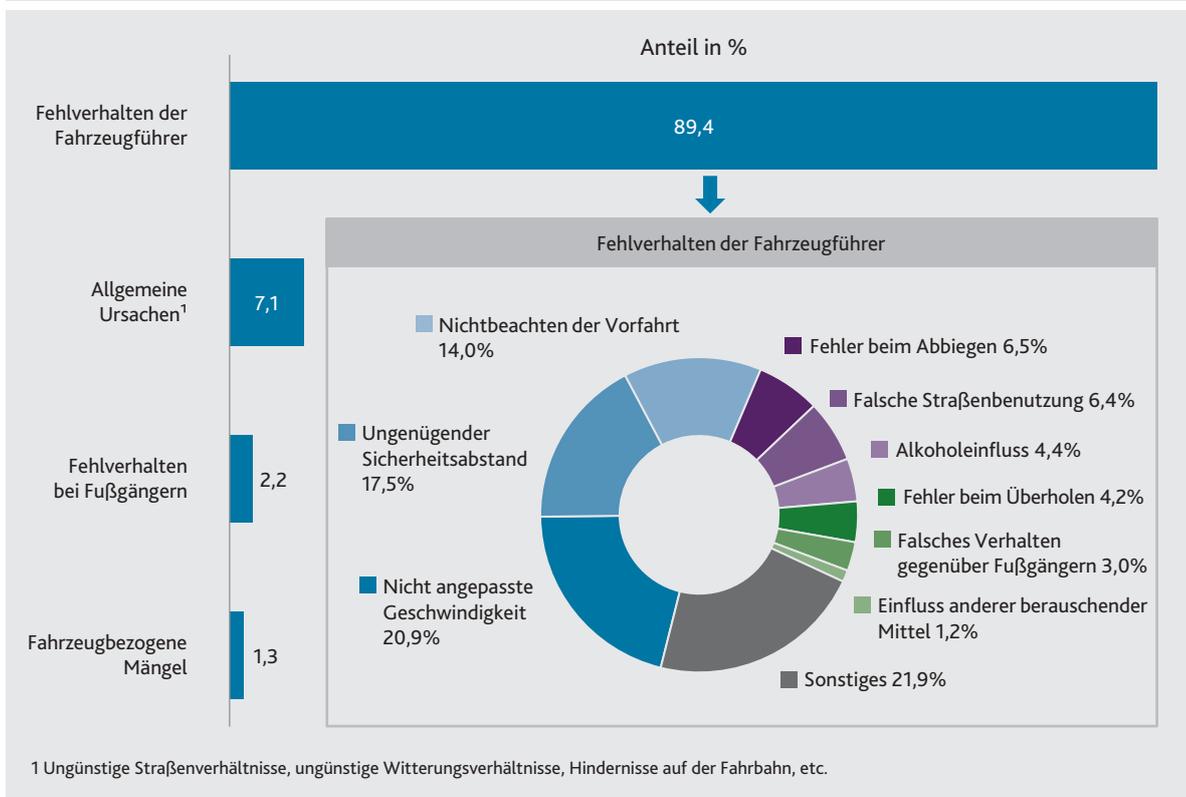
Fehlverhalten ist häufigste Fehlerursache

Info

Regionale Schwerpunkte von Unfällen mit Personenschaden auf tiefster regionaler Ebene können dem interaktiven Unfallatlas der amtlichen Statistik entnommen werden. Die Unfälle sind dort kartografisch visualisiert. Die zugrunde liegenden Daten können in verschiedenen Dateiformaten heruntergeladen werden. Der Unfallatlas steht zur Verfügung unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de>



G7 Ursachen von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 2020



7,1 Prozent die allgemeinen Unfallursachen, mit 2,9 Prozent das Fehltragen der Fußgänger und schließlich mit einem Prozent die fahrzeugbezogenen Mängel.

Ein Fehltragen der Fahrzeugführer kann wiederum zahlreiche unterschiedliche Ausprägungen haben. Die am häufigsten vorkommenden Ausprägungen sind eine nicht angepasste Geschwindigkeit, ein ungenügender Sicherheitsabstand und ein Nichtbeachten der Vorfahrt. Im Jahr 2020 machten diese Ursachen zusammen 52,5 Prozent, d. h. mehr als die Hälfte aller erfassten Ursachen aus. Eine nicht angepasste Geschwindigkeit und ein ungenügender Sicherheitsabstand hatten dabei Anteile von 20,9 und 17,5 Prozent. In Deutschland insgesamt betragen diese Anteile 11,9 und 12,1 Prozent. Die beiden Ursachen sind

folglich in Rheinland-Pfalz stärker vorherrschend als in Deutschland insgesamt.

Im Jahr 2020 haben sich die Fälle der einzelnen Unfallursachen verringert, da sich auch die Unfälle verringert haben. Wesentliche Verschiebungen der Relevanz der Ursachen haben sich nicht ergeben. Verglichen mit dem Vorjahr haben sich die Anteile der meisten Ursachen nur um weniger als einen Prozentpunkt verschoben. Die größte Änderung gab es bei dem ungenügenden Sicherheitsabstand. Der Anteil dieser Ursache verminderte sich 2020 um 1,9 Prozentpunkte. Ursächlich dafür könnte die aufgrund der Corona-Pandemie verringerte Verkehrsdichte sein. Weil die Straßen „freier“ waren, hatten einige Fahrzeugführer weniger Veranlassung, dicht auf ihren Vordermann aufzufahren.

Keine Verschiebung der Unfallursachen in 2020

Fazit

Das Land Rheinland-Pfalz ist seit Jahren darum bemüht, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dem Leitgedanken „Vision Zero“ näherzukommen. Im Jahr 2020 hat sich die Zahl der Straßenverkehrsunfälle und der Getöteten deutlich vermindert und historische Tiefstände erreicht. Die Maßnahmen des Landes zur Steigerung der Verkehrssicherheit waren dafür allerdings nicht hauptverantwortlich. Sie wurden vielmehr überlagert von den Auswirkun-

gen der Beschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Es ist folglich davon auszugehen, dass mit zunehmender Rückkehr zur „Normalität“ die Zahl der Straßenverkehrsunfälle und der Getöteten wieder steigen wird. Somit wird es noch ein weiter Weg sein, die gesteckten Ziele zu erreichen.

Dr. Dirk Schneider leitet das Referat „Steuern, Verwaltungsstatistiken“.