

## **15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr:**

### **Mehr Mobilität, höheres Unfallrisiko**

#### **Unfallstatistik 2011**

Mit dem 15. Geburtstag beginnt für Jugendliche ein neues Kapitel ihrer Verkehrsbeteiligung. Sie können nun außer mit dem Fahrrad auch motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen. Mit Vollendung des 15. Lebensjahres dürfen sie die Fahrerlaubnis für ein Mofa, mit 16 für ein Moped oder Leichtkraftrad erwerben. Mit 17 können sie bereits „begleitet fahren“. Mit dem Einstieg in die Motorisierung steigt die Mobilität – und leider auch die Unfallgefahr. Die 15- bis 17-Jährigen sind neben den 18- bis 24-Jährigen die Altersgruppe mit dem höchsten Verunglückungsrisiko im Straßenverkehr.

Wir informieren Sie umfassend über das Unfallrisiko dieser Altersgruppe.

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

Die folgenden Angaben fußen auf der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 2011 des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden. Grundlage sind polizeiliche Verkehrsunfallanzeigen. Unfälle, bei denen die Polizei nicht hinzugezogen wurde, sind nicht aufgeführt. Besonders bei Unfällen, an denen außer dem Verursacher niemand beteiligt war, ist von einer gewissen Dunkelziffer auszugehen. Dies gilt auch für Unfälle, bei denen es zu einer gütlichen Einigung zwischen den Unfallparteien kommt. Generell ist davon auszugehen, dass die Dunkelziffer mit zunehmender Unfallschwere abnimmt.

#### **Absolute Zahlen 2011**

Im Jahr 2011 verunglückten in Deutschland insgesamt 20.398 junge Menschen im Alter von 15 bis 17 Jahren im Straßenverkehr (2010: 19.297), davon 116 tödlich (2010: 101). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 5,7 % bei den Verunglückten und von 14,9 % bei den Getöteten.

Somit ist für Jugendlichen das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, bei gleichzeitig abnehmender Bevölkerungszahl 2011 gestiegen. Auf die Einwohner ihrer Altersgruppe bezogen, verunglückten 850 je 100.000 Jugendliche. 42 Jugendliche je 1 Million Einwohner starben im Straßenverkehr. Verglichen mit den Kindern bis 14 Jahren ist das Todesrisiko der Jugendlichen mehr als sechsmal so hoch.

Unfallzahlen 2011 sowie Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr:

	Jahr 2011	Jahr 2010	Veränderung in %
Gesamtzahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen	20.398	19.297	+ 5,7 %
davon Getötete *	116	101	+ 14,9 %
davon Schwerverletzte *	3.469	3.255	+ 6,6 %
davon Leichtverletzte *	16.813	15.941	+ 5,5 %

\* Zur Erläuterung:

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

### Die letzten fünf Jahre: 2007 – 2011

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

Jahr	Gesamtzahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen	davon Getötete	davon Schwerverletzte	davon Leichtverletzte
2007	26.940	176	4.728	22.036
2008	24.168	174	4.099	19.895
2009	21.720	133	3.752	17.835
2010	19.297	101	3.255	15.941
2011	20.398	116	3.469	16.813

### Langfristige Entwicklung

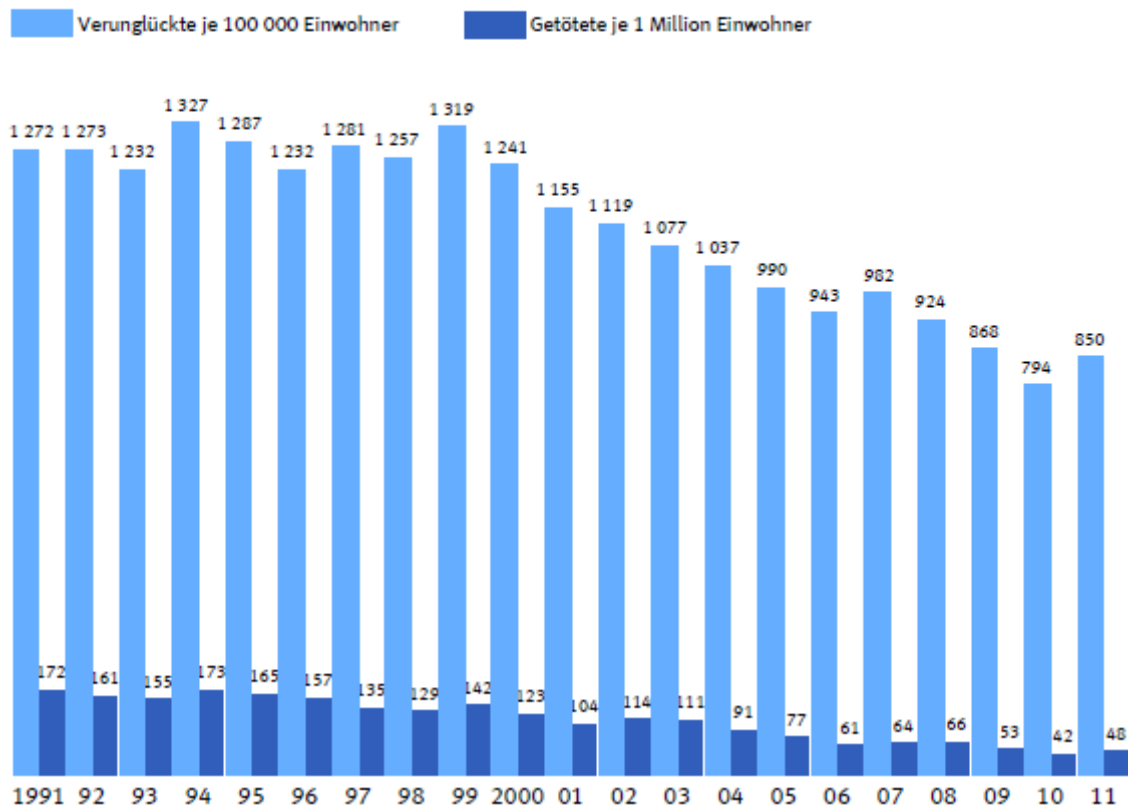
Auch im langfristigen Vergleich ist eine positive Entwicklung festzustellen – wenn auch nach wie vor auf hohem Niveau. Seit 1991 ist die Zahl der Verunglückten dieser Altersgruppe in Deutschland um 33,5 % von 30.694 auf 20.398 Personen in 2011 zurückgegangen. Die Zahl der Getöteten sank in diesem Zeitraum um knapp drei Viertel von 415 auf 116 (-72 %).

Jahr	2011	Jahr 1991
Gesamtzahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen	20.398	30.694
davon Getötete	116	415
davon Schwerverletzte	3.469	9.155
davon Leichtverletzte	16.813	21.124

## Verunglückte 2011 pro 100.000 Einwohner ihrer Altersgruppe

Im Jahr 2011 wurden 2,4 Millionen Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren gezählt, 0,6 % weniger als 1991. Bezogen auf jeweils 100.000 Einwohner ihrer Altersgruppe verunglückten 1991 bei Straßenverkehrsunfällen 1.272 junge Menschen im Alter von 15 bis 17 Jahren. 2011 waren es mit 850 ein Drittel weniger. Das Risiko, tödlich verletzt zu werden, ging im gleichen Zeitraum um knapp drei Viertel - von 172 auf 44 Getötete je 1 Million Einwohner - zurück.

Abb 1 Verunglückte und Getötete 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2011 gemessen an der Bevölkerung ihrer Altersgruppe



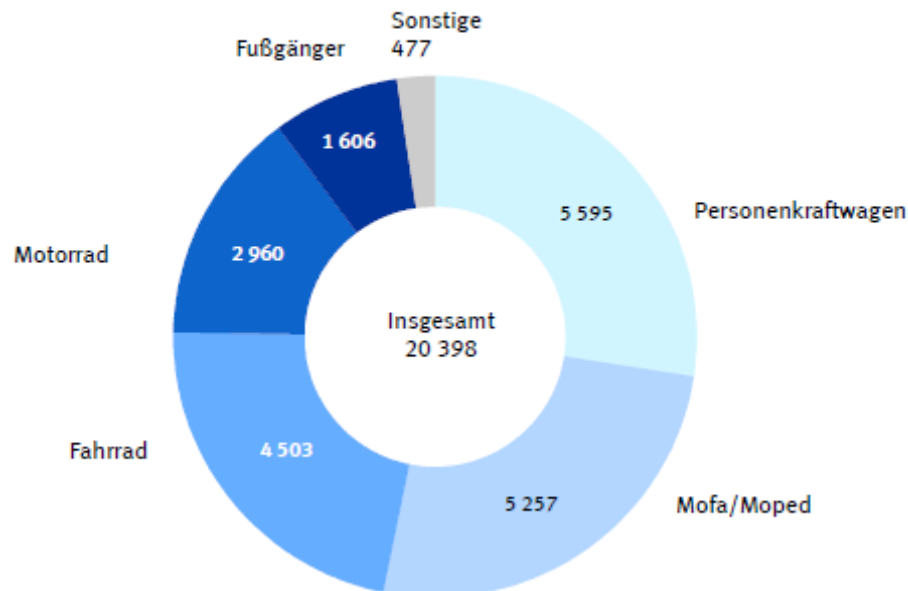
Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012, S. 6

## Art der Verkehrsbeteiligung

Überdurchschnittlich oft verunglückten 15- bis 17-Jährige mit Zweirädern. Gut drei von fünf verunglückten Jugendlichen (62,4 %) benutzten ein Zweirad: 25,8 % ein Mofa/Moped, 14,5 % ein Motorrad und 22,1 % ein Fahrrad. In einem Pkw kamen 27,4 % der verunglückten Jugendlichen zu Schaden, als Fußgänger waren 7,9 % unterwegs.

Verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung	in %
in einem Pkw	27,4 %
mit Mofa/Moped	25,8 %
mit Fahrrad	22,1 %
mit Motorrad	14,5 %
als Fußgänger	7,9 %

Abb 3 Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2011 nach Art der Verkehrsbeteiligung



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012, S. 8

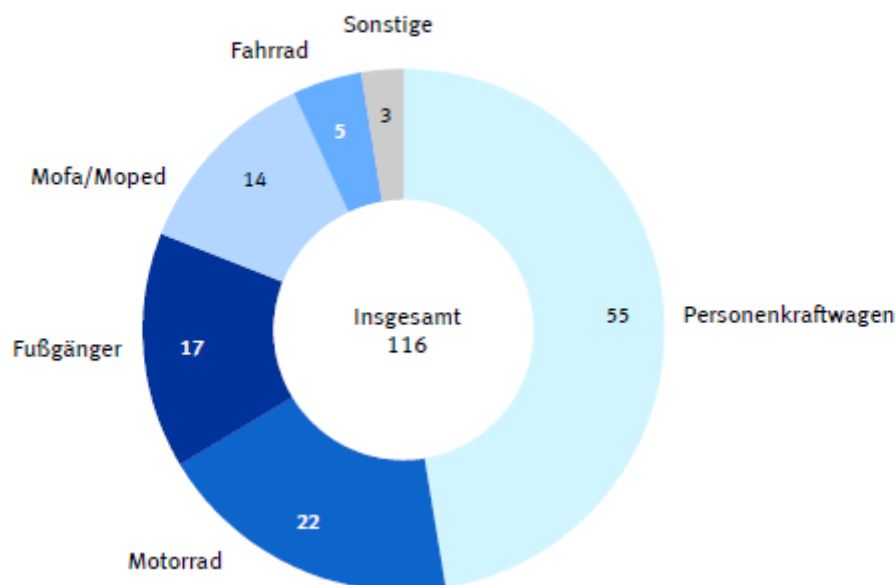
Von den 116 getöteten Jugendlichen kamen 47,4 % in einem Pkw ums Leben, im Vorjahr waren es 39 %. Auf Zweirädern verunglückten 35,3 % (2010: 27 %): 19 % als Fahrer bzw. Mitfahrer von Motorrädern, 12,1 % als Benutzer von Mofas/Mopeds und 4,3% als Radfahrer. Der Anteil tödlich verletzter Fußgänger lag bei 14,7 %.

Tödlich verunglückte 15- bis 17-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung	in %
als Insasse im PKW	47,4 %
mit dem Motorrad	19,0 %
mit dem Mofa/Moped	12,1 %
als Fußgänger	4,3 %
mit dem Fahrrad	14,7 %

43 der 99 Jugendlichen, die in bzw. auf einem Fahrzeug tödlich verunglückten, lenkten das Fahrzeug selbst, davon 39 ein Zweirad. 56 Jugendliche starben als Mitfahrer, die meisten davon (51) in einem Pkw.

2011 ist die Zahl der tödlich verunglückten Jugendlichen im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Deutlich zugenommen hat die Zahl der getöteten Pkw-Insassen, die im Vorjahr stark gesunken war, von 39 auf 55 (+ 41 %) und Fußgänger. Dagegen sank die Zahl der getöteten Motorradbenutzer 2011 von 27 auf 22 (- 18,5 %), die der Fahrradbenutzer von 9 auf 4 (- 44,4 %).

Abb 4 Getötete 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2011 nach Art der Verkehrsbeteiligung



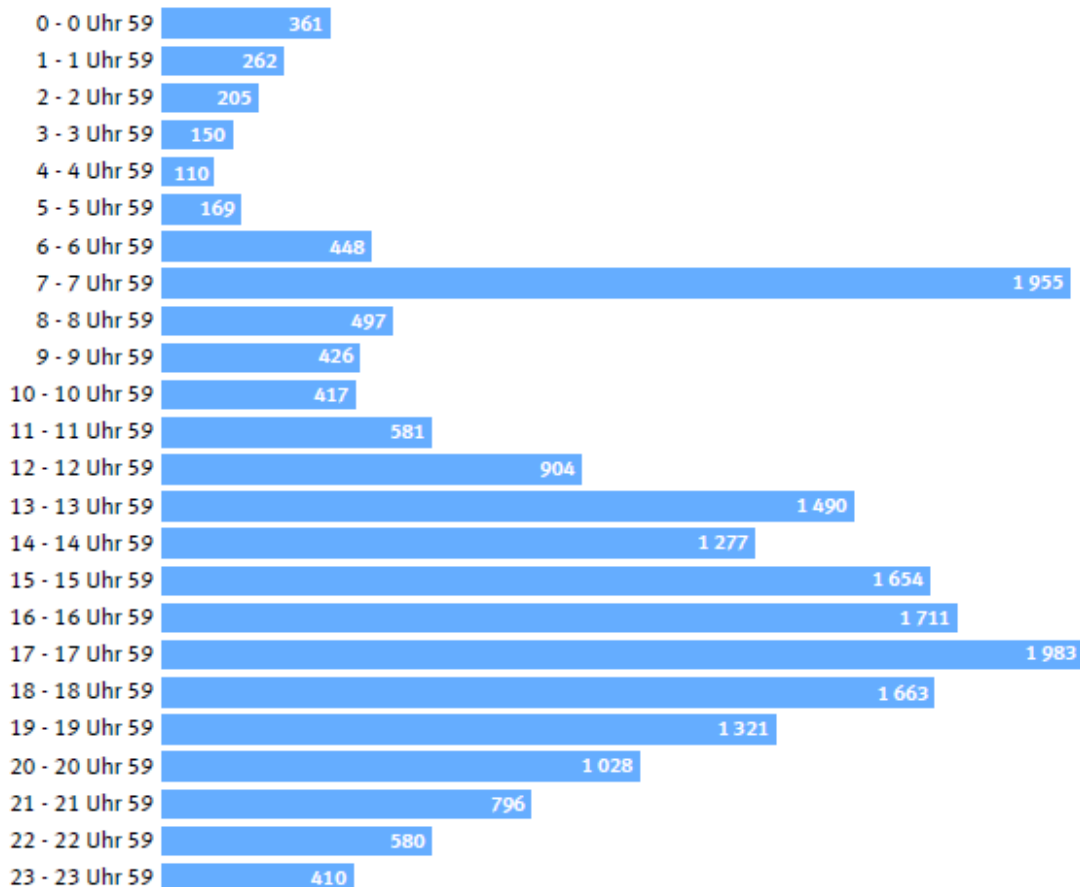
Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012, S. 9

## Unfallgeschehen im Wochen- und Tagesverlauf

Die Verteilung der verunglückten jungen Verkehrsteilnehmer nach Wochentagen: montags 15,1 %; (2010: 9 %), dienstags 14,6 % (2010: 12,8 %), mittwochs 14,4 % (2010: 13,8 %), donnerstags 14,2 % (2010: 9,9 %), freitags 17,4 % (2010: 21,8 %), samstags 13,9 % (2010: 16,8 %) und sonntags 10,3 % (2010: 15,8 %). Somit war der Freitag der gefährlichste Tag der Woche: sowohl 17,4 % aller Verunglückten als auch 21,6 % der Getöteten wurden an diesem Wochentag gezählt.

Die tageszeitliche Verteilung der verunfallten 15- bis 17-Jährigen zeigt zwei Spitzen. Der morgendliche Weg zur Schule zwischen 7 und 8 Uhr weist mit einem Anteil von 9,6 % eine erste Häufung auf. Die meisten Jugendlichen (9,7 %) kamen zwischen 17 und 18 Uhr zu Schaden. Mehr als jeder dritte Verunglückte kam in der Zeit zwischen 15 und 19 Uhr zu Schaden. Die meisten Unfälle mit Todesfolge gab es zwischen 7 und 8 Uhr (12,1 %).

Abb 5 Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2011 nach Uhrzeiten



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012, S. 10

Die 15- bis 17-Jährigen sind häufiger als der Bevölkerungsdurchschnitt abends und nachts unterwegs, was sich auch im Unfallgeschehen widerspiegelt. 48,3 % der im Verkehr ums Leben gekommenen 15- bis 17-Jährigen verunglückten zwischen 18 Uhr abends und 6 Uhr morgens (2010: 55 %), 51,7 % in den restlichen 12 Stunden (2010: 45 %). Zum Vergleich: Bei der Durchschnittsbevölkerung lag der Anteil der Verkehrstoten zwischen 18 Uhr abends und 6 Uhr morgens bei 35 %.

Von Freitag auf Samstag bzw. von Samstag auf Sonntag in der Zeit von 18 Uhr abends bis 6 Uhr morgens starben 28 Jugendliche. Das heißt, in den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes kam fast jeder vierte der im Straßenverkehr getöteten Jugendlichen ums Leben.

Diese sog. Diskounfälle tragen dazu bei, dass über die Hälfte der 116 tödlich verunglückten Jugendlichen an Wochenende zu Tode kamen, insgesamt 67. (freitags 15; samstags 21 und sonntags 21.) Montags verstarben 12, dienstags 10, mittwochs 20 und donnerstags 7 Heranwachsende.

### Gender – Junge Männer gefährdeter als junge Frauen

Der Anteil der männlichen Unfallopfer lag 2011 bei 59,7 %, bei den tödlich Verunglückten sogar bei 80,2 % (2010: 67 %). Die Jungen haben bei den 15- bis 17- Jährigen einen Bevölkerungsanteil von 51,3 %.

Dass männliche Jugendliche häufiger mit motorisierten Zweirädern unterwegs sind als weibliche, zeigen folgende Angaben: Über die Hälfte (51,3 %) der verunglückten Jungen waren Fahrer bzw. Mitfahrer von motorisierten Zweirädern, bei den Mädchen waren es nur knapp ein Viertel (23,9 %). Die meisten verunglückten Mädchen saßen in einem Pkw (39,8 %). Bei den verunglückten Jungen waren es 19,1 %.

	Männer	Frauen
Gesamtzahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen 2011 in %:	59,7 %	40,3 %
• mit motorisierten Zweirädern	51,3 %	23,9 %
• mit dem Pkw	19,1 %	39,8 %

Noch augenscheinlicher wird die Gefährdung junger Männer, betrachtet man nur die schwereren Unfälle. Vier Fünftel der Pkw-Verkehrstoten dieser Altersgruppe waren Männer, nur ein Fünftel Frauen.

	Männer	Frauen
Gesamtzahl der tödlich verunglückten 15- bis 17-jährigen 2011 in %	80,2 %	19,2 %

## Gefährdung nach Jahrgängen

Von den 2,4 Millionen 15- bis 17-Jährigen in Deutschland waren 2011 32,5 % 15 Jahre alt, 33 % 16 Jahre und 34,4 % 17 Jahre. Der Anteil der Altersjahrgänge an den Verunglückten sieht deutlich anders aus: 24,6 % der Verunglückten waren 15 Jahre alt, 33,9 % 16 Jahre und 41,5 % hatten ein Alter von 17 Jahren. Noch deutlicher fällt der Unterschied bei den Getöteten aus: Mehr als die Hälfte der Todesopfer (52,6 %) gehörte zu den 17-Jährigen. Der Anteil der 16-Jährigen betrug weitere 37,9 % und der der 15-Jährigen 9,5 %. Die meisten der 61 getöteten 17-Jährigen saßen als Mitfahrer in einem Pkw (37,7 %), mehr als jeder vierte fuhr ein Motorrad.

	17-Jährige	16-Jährige	15-Jährige
Anteil der 15-17 Jährigen nach Jahrgängen in %	34,4 %	33 %	32,5 %
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtzahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen 2011 in %</li> <li>• Gesamtzahl der tödlich verunglückten 15- bis 17-Jährigen 2011 in %</li> </ul>	41,5 %	33,9 %	24,6 %
	52,6 %	37,9 %	9,5 %

## Verunglückte nach Bundesländern

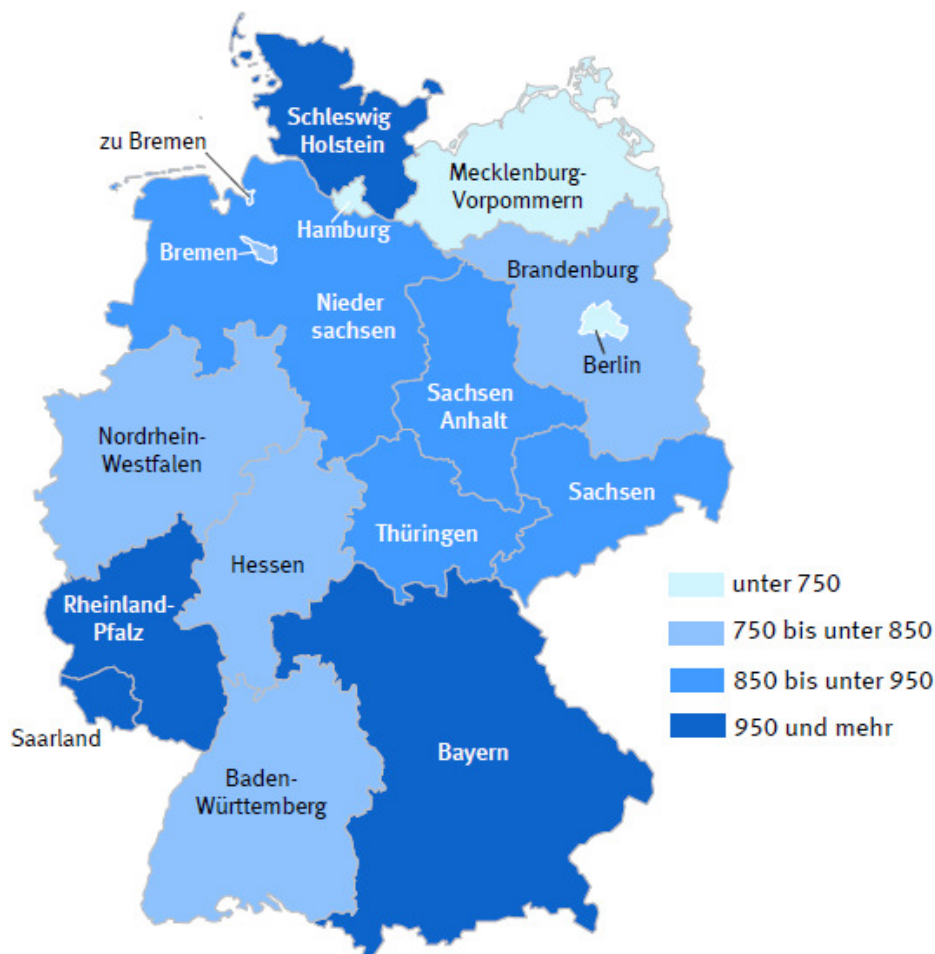
Das Unfallrisiko der 15- bis 17-Jährigen zeigt 2011 wieder deutliche Unterschiede in den einzelnen Bundesländern. Im Bundesdurchschnitt verunglückten 850 je 100.000 Einwohner. Am stärksten gefährdet waren die Jugendlichen im Saarland mit 1.026 Verunglückten je 100.000 Einwohner, gefolgt von Bayern (995), Schleswig-Holstein (992) und Rheinland-Pfalz (961). Am niedrigsten lagen die Werte wie im Vorjahr in den Stadtstaaten Berlin (485) und Hamburg (530).

Pro 1 Million Einwohner kamen in Sachsen-Anhalt die meisten 15- bis 17-Jährigen ums Leben (120), gefolgt von Niedersachsen mit 76 sowie Baden-Württemberg und Bayern mit jeweils 63. Erheblich niedrigere Werte wurden in Sachsen (14), Hessen (27), Rheinland-Pfalz (31) und dem Saarland (32) ermittelt. In den Stadtstaaten Bremen und Hamburg sowie in Mecklenburg-Vorpommern gab es 2011 erfreulicherweise keine Getöteten.

Bundesweit starben 48 Jugendliche je 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe im Straßenverkehr.



Abb 2 Verunglückte 15- bis 17-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2011  
je 100 000 Einwohner



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012, S. 7

### Beteiligte und Hauptverursacher

83,4 % der 15- bis 17-jährigen Unfallbeteiligten waren als Zweiradfahrer unterwegs, die meisten als Fahrer von Mofas/Mopeds (33,2 %) und Fahrrädern (32,7 %). Mehr als jeder Sechste (17,4 %) war auf einem Motorrad unterwegs. Als Fußgänger an einem Unfall mit Personenschaden waren 11,4 % der Jugendlichen beteiligt.

Gut die Hälfte (50,8 %) der 15.182 unfallbeteiligten Jugendlichen haben diesen auch verursacht. Entsprechend ihrer hauptsächlichen Verkehrsteilnahme verursachten 15- bis 17-Jährige die meisten Unfälle als Fahrer von Mofas/Mopeds (37,5 %), am zweithäufigsten als Radfahrer (30,6 %) und am dritthäufigsten als Motorradfahrer (17,9 %).

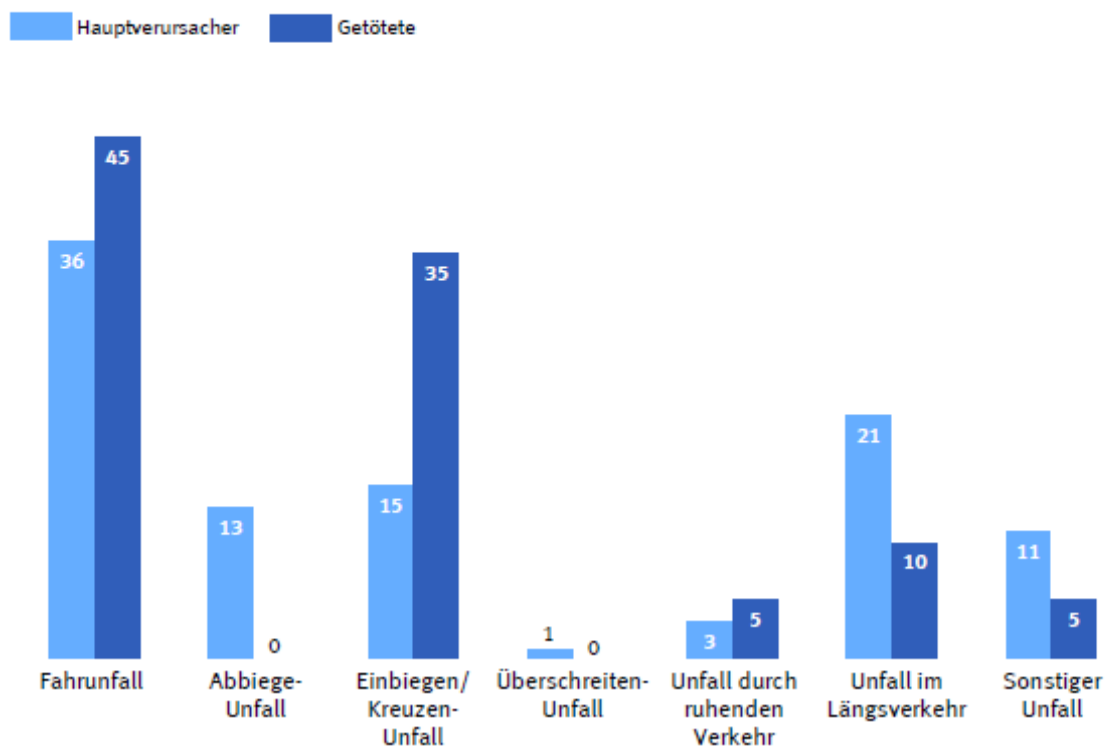
Auch hier spielt das Geschlecht eine Rolle: Knapp drei Viertel der Unfallverursacher waren Männer, obwohl ihr Bevölkerungsanteil nur bei 51,3 % liegt. Bei den Motorradfahrern waren 88,8 % der Hauptverursacher männlich, bei den Fahrern von Mofas/Mopeds 75,7 % und bei den Pkw-Fahrern 73,2 %.

## Unfalltyp

36,1 % der Unfälle mit Personenschaden, die durch einen Mofa-, Moped- bzw. Motorradfahrer dieser Altersgruppe verursacht wurden, entstanden durch den Kontrollverlust über das Zweirad, vor allem durch nicht angepasste Geschwindigkeit oder falsche Einschätzung des Straßenverlaufs. Diese Unfälle sind besonders folgenschwer: Fast jede(r) zweite Getötete bei Unfällen (45 %), die durch eine(n) 15- bis 17-Jährigen verursacht wurden, starb bei einem „Fahrerunfall“. Hohe Risikobereitschaft sowie noch mangelnde Fahrpraxis spielen bei diesem Unfalltyp eine große Rolle.

Mehr als jeder fünfte Unfall war ein „Unfall im Längsverkehr“, das heißt ein Unfall, der durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, entstanden ist. Bei den von jungen Radfahren verursachten Unfällen waren es überwiegend Vorfahrtsmissachtungen an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen (zu 38,4 %).

Abb 6 15- bis 17-Jährige Fahrer von motorisierten Zweirädern als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden und dabei Getötete 2011 nach Unfalltypen  
Anteile in %



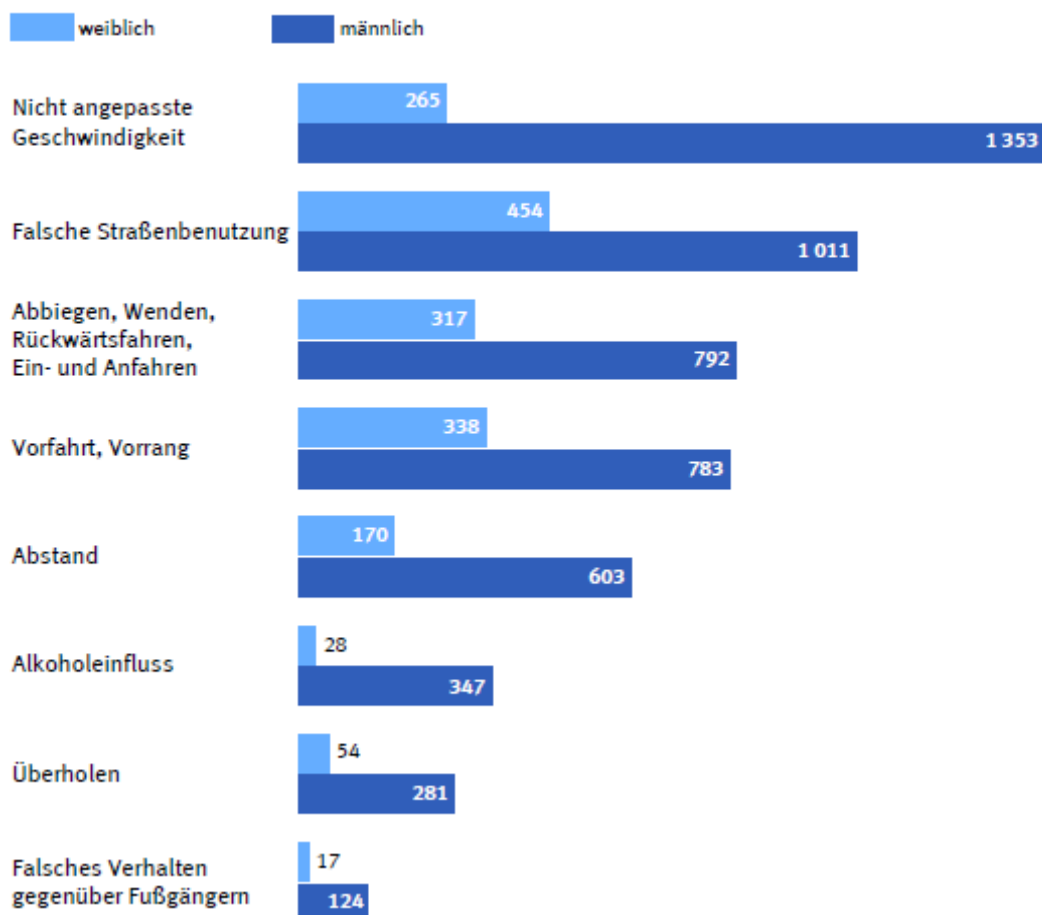
Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012, S. 12

## Unfallursachen

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist bei jugendlichen Fahrzeugführern mit 16,7 % die häufigste Unfallursache, gefolgt von „falscher Straßenbenutzung“ (15,1 %), „Vorfahrt-/Vorrangfehlern“ (11,6 %) und „Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit 11,5 %.

Unfallursachen 15- bis 17-Jähriger (alle Unfälle)	2011 in %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	16,7 %
Falsche Straßenbenutzung	15,1 %
Vorfahrt-/Vorrangfehler	11,6 %
Abbiegefehler	11,5 %

Abb 7 Häufigste Fehlverhalten der 15- bis 17-Jährigen Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012, S. 13

Betrachtet man die Unfälle mit tödlichem Ausgang, ergibt sich ein anderes Bild: Mehr als ein Viertel aller Opfer der 15- bis 17-jährigen Fahrzeugführer verlor aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“ ihr Leben (28,8 %), gefolgt von „Vorfahrt-/Vorrangfehlern“ (19,2 %).

Unfallursachen 15- bis 17-Jähriger (Unfälle mit Getöteten)	2011 in %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	28,8 %
Vorfahrt-/Vorrangfehler	19,26 %

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ war 2011 mit 18,5 % bei den männlichen Jugendlichen Fehlverhalten Nummer 1. Demgegenüber stehen 11,1 % der Fahrerinnen. Häufigstes Fehlverhalten der weiblichen Jugendlichen war mit 19 % die „falsche Straßenbenutzung“, die bei männlichen Fahrzeugführern mit 13,9 % zu Buche schlägt.

Unfallursachen 15- bis 17-Jähriger	Männer in %	Frauen in %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	18,5 %	11,1 %
Falsche Straßenbenutzung	13,9 %	19 %

**Quelle:** Alle Angaben nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehr. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012 (pdf unter [www.destatis.de](http://www.destatis.de))