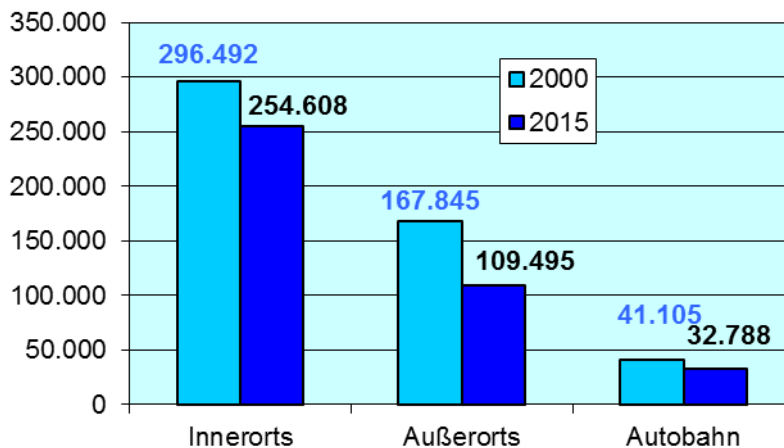


4.5 Vergleich des Unfallgeschehens nach Straßenarten

Verunglückte im Straßenverkehr nach der Ortslage

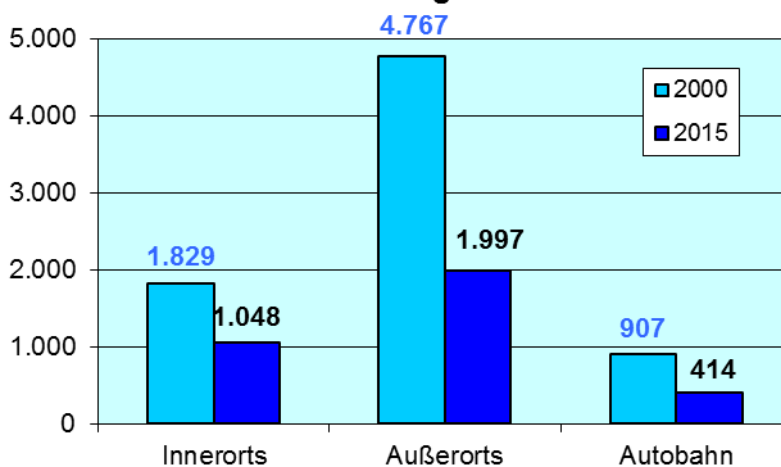


Quelle: DESTATIS

Innerorts ist die Zahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer am größten. Auf den Autobahnen hingegen werden zwar 31,3 Prozent der gesamten Kfz-Fahrleistungen erbracht – trotzdem ereignen sich dort nur 6,4 Prozent aller polizeilich erfassten Unfälle. Der Anteil der bei Verkehrsunfällen auf Autobahnen Verunglückten beträgt 8,3 Prozent.

Obwohl die Anzahl der tödlich Verunglückten auf Landstraßen in den vergangenen Jahren überproportional stark zurückging, ist der Anteil mit 57,7 Prozent nach wie vor am größten. Aber auch im Innerortsbereich haben wir mit 1.048 Verkehrsoptionen noch einen problematisch hohen Anteil von 30,3 Prozent.

Getötete im Straßenverkehr nach der Ortslage

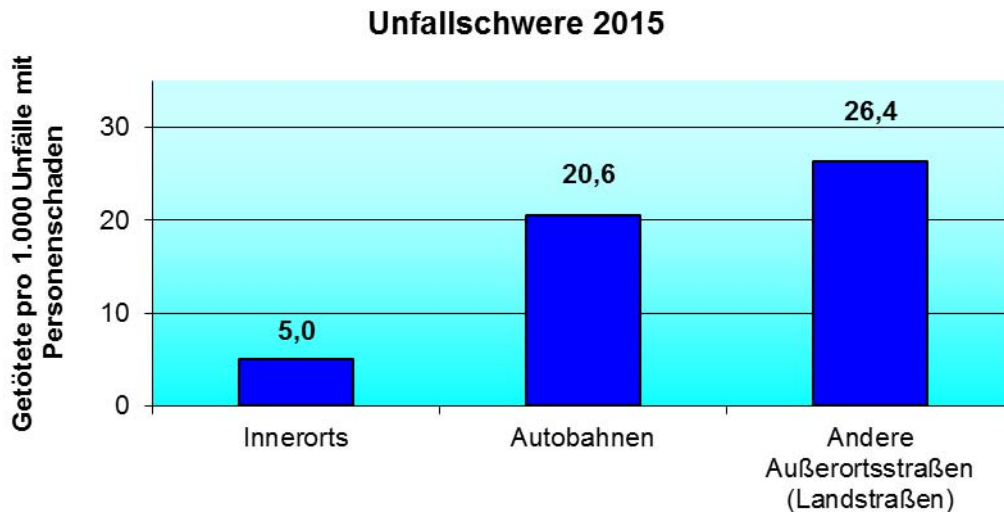


Quelle: DESTATIS

Die Unfallschwere der verschiedenen Straßenarten wird durch das Verhältnis der tödlich Verunglückten zur Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden dargestellt: Innerorts

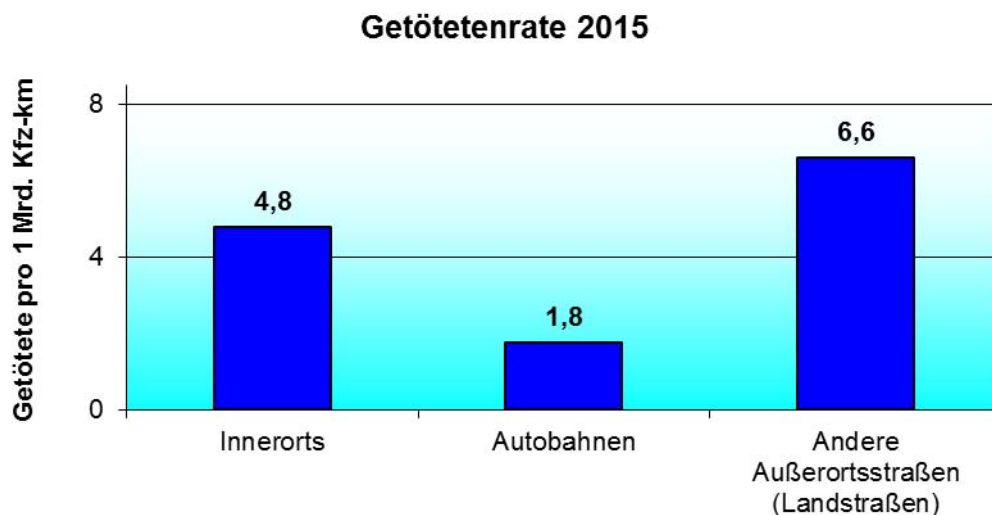
geschehen die meisten Unfälle mit Personenschaden – es werden hier aber nur 30,3 Prozent der Getöteten gezählt, was die Zahl von 5,0 tödlich Verunglückten bei 1.000 Unfällen mit Personenschaden zeigt.

Die Unfallschwere ist innerorts also gering. Auf Landstraßen hingegen errechnet sich mit 26,4 tödlich Verunglückten pro 1.000 Unfälle mit Personenschaden der höchste Wert.



Quelle: DESTATIS

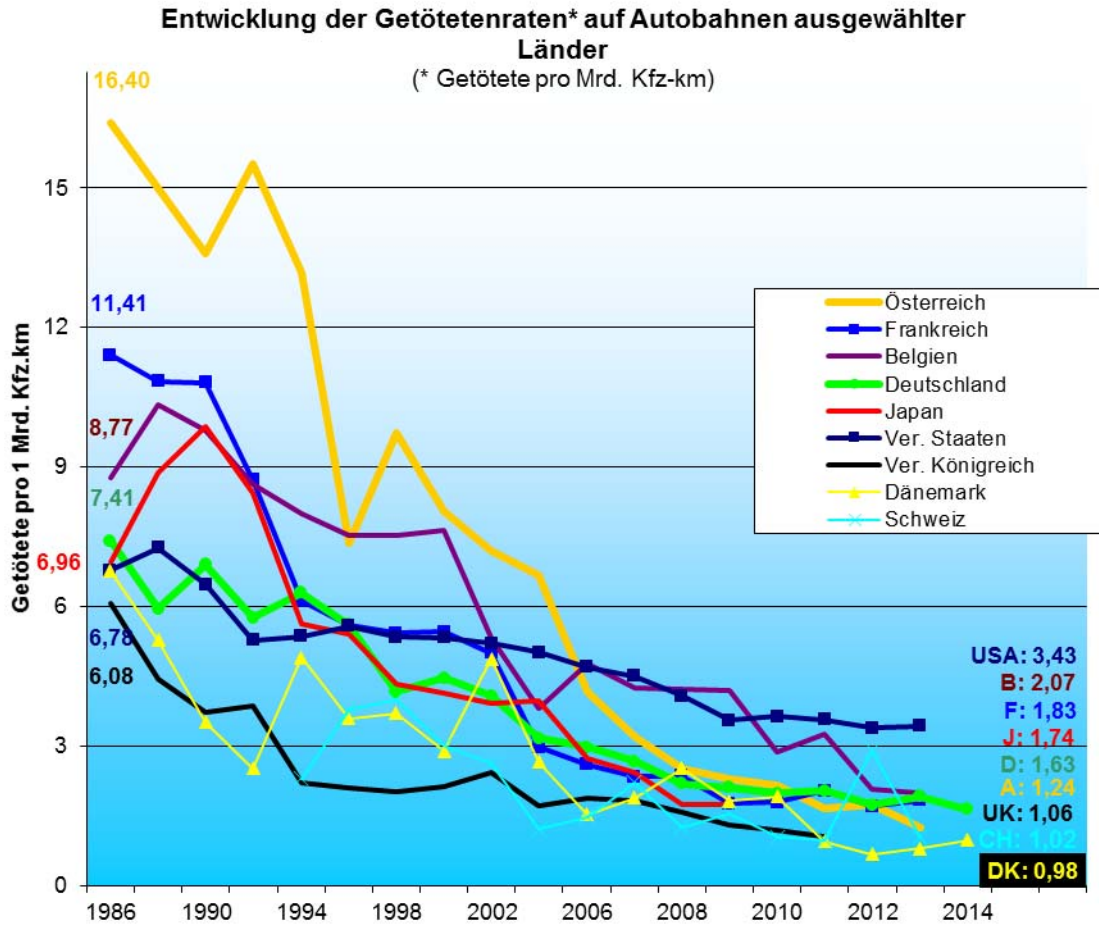
31 % der Kfz-Fahrleistungen werden auf Autobahnen erbracht. Für die anderen Außerortsstraßen wird angenommen, dass sie einen Anteil von 40 % haben. Wird das Unfall- bzw. das Verunglückten geschehen auf die von Kraftfahrzeugen erbrachten Fahrleistungen bezogen, stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar.



Quellen: DESTATIS, BASt

Auch hier schneiden Landstraßen mit 6,6 Getöteten pro einer Milliarde von Kraftfahrzeugen gefahrenen Kilometern am schlechtesten ab. Der Innerortsbereich weist mit 4,8 ebenfalls einen schlechteren Wert als die Autobahn auf. Grund hierfür ist bei einem Verkehrsleistungsanteil von nur 29 Prozent die gemeinsame Nutzung der Straßen durch alle Verkehrsteilnehmer – arten, was zu vielen unterschiedlichen möglichen Konfliktsituationen führen kann.

Das hohe Sicherheitsniveau der Autobahnen in Deutschland erkennt man auch bei einem Vergleich mit den Unfallraten von Autobahnen anderer Länder. So sind die Getötetenraten auf ähnlichem Niveau und zum Teil sogar geringer als in anderen vergleichbaren Ländern, obwohl dort Geschwindigkeitsobergrenzen vorgeschrieben sind.



Quelle: IRTAD

Tempolimit allein bringt keine Sicherheit

Dass die Geschwindigkeit nicht alleine ausschlaggebend für das Sicherheitsniveau ist, kann an zwei Beispielen verdeutlicht werden: In Deutschland erlaubt die sogenannte Richtgeschwindigkeitsregelung dann höhere Fahrgeschwindigkeiten, wenn es die äußeren Bedingungen zulassen. Dennoch liegt die Getötetenrate, also die Zahl der pro einer Milliarde gefahrenen Kfz-Kilometer tödlich verunglückten Personen, unter der von den USA, Belgien und Frankreich, wo streng kontrollierte Tempo-Obergrenzen gesetzlich vorgeschrieben sind.

Auch das Beispiel Dänemark zeigt, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht der alleinige Maßstab für das Sicherheitsniveau sind. Im Jahr 2006 wurde dort auf etwa der Hälfte des gesamten Streckennetzes das bis dahin strenge Tempolimit von 110 auf 130 Stundenkilometer angehoben. Die Zahl der auf Autobahnen tödlich Verunglückten stieg nicht an. Im Gegenteil – sie halbierte sich nach dieser Maßnahme: Im Jahr 2005 wurden auf dänischen Autobahnen noch 37 Verkehrsteilnehmer getötet, im Jahr 2012 reduzierte sich diese Zahl auf zehn.