

# Straßenverkehrsunfälle – Beteiligung von Seniorinnen und Senioren

Das Verkehrsunfallgeschehen ist in der öffentlichen Wahrnehmung von hohem Interesse. Hierzu werden in der amtlichen Statistik monatlich Daten, Ergebnisse und Informationen gesammelt, erstellt und veröffentlicht. Die Grundlage bilden dabei die von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfalldaten vor Ort und deren Übermittlung in elektronischer Form an die Statistischen Ämter der Länder. Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung steigt, und in der Öffentlichkeit wird zunehmend über die Fahrtüchtigkeit älterer Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen diskutiert. Daher soll im folgenden Beitrag untersucht werden, wie sich die Beteiligung von Seniorinnen und Senioren an Straßenverkehrsunfällen entwickelt hat.

Bei der monatlich erstellten Straßenverkehrsunfallstatistik, die dezentral in jedem Land durchgeführt wird, handelt es sich um eine Totalerhebung, da sämtliche von der Polizei erfassten Unfälle berücksichtigt werden. Allein die Unfälle, bei denen sich die Beteiligten einvernehmlich geeinigt haben und keine Polizei hinzugezogen wurde, sind nicht in der Statistik enthalten. Deren Anzahl kann aber als relativ gering und für die Aussagekraft der statistischen Ergebnisse als wenig relevant eingeschätzt werden. Mit zunehmender Unfallschwere wird die Erfassung der Unfälle bei nahezu 100 Prozent liegen. Die gesetzliche Grundlage für die monatliche Erhebung bildet das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle<sup>1)</sup>.

Zur Kennzeichnung und Klassifizierung der Unfälle in der Straßenverkehrsunfallstatistik wird zwischen Unfällen, Beteiligten, Verunglückten und Unfallursachen differenziert. Bei den Unfällen erfolgt eine Unterscheidung nach der Schwere der Unfallfolgen, die nachfolgend unter 1. dargestellt werden:

## 1. Unfälle

### a. Unfall mit Personenschaden

Hierunter fallen Unfälle, bei denen mindestens eine Person entweder getötet, oder schwer oder leicht verletzt wurde. Als getötet wird eine Person registriert, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall verstirbt. Schwer verletzt ist eine Person, die unmittelbar nach dem Unfall stationär für mindestens 24 Stunden in einem Krankenhaus behandelt werden muss. Als Leichtverletzte werden alle übrigen Verletzten erfasst.

### b. Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im engeren Sinn

Bei einem Unfall mit nur Sachschaden im engeren Sinne liegt als Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit (Buß-

geld) oder Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr vor. Gleichzeitig muss in diesen Fällen ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden (Kfz ist nicht fahrbereit); dies betrifft auch Fälle unter dem Einfluss berauschender Mittel.

### c. Übrige Sachschadensunfälle

Die übrigen Sachschadensunfälle werden quantitativ nach der Ortslage ihres Ereignisses ermittelt. Es wird dabei zwischen innerorts, außerorts und Autobahnen unterschieden.

## 2. Beteiligte

Zu den Beteiligten an einem Unfall zählen neben der Person, die das Fahrzeug führte, auch Fußgängerinnen und Fußgänger, die bei dem Unfall einen Schaden erlitten, bzw. den Unfall verursacht haben. Dabei nicht berücksichtigt werden verunglückte Mitfahrende. Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei der Hauptverursacher bzw. die -verursacherin ermittelt, also wer bei dem Unfall der oder die 1. Beteiligte ist (im Folgenden auch als Hauptverantwortliche bezeichnet).

## 3. Verunglückte

Verunglückte Personen, zu denen auch Mitfahrende zählen, kommen bei einem Unfall zu Schaden, das sind Getötete, schwer und leicht Verletzte. Die Definitionen finden sich unter 1.a.

## 4. Unfallursachen

Bei den Unfallursachen wird differenziert zwischen allgemeinen Ursachen und solchen, die auf personenbezogenes Fehlverhalten zurückzuführen sind.

Zu den allgemeinen Ursachen zählen:

- Straßenverhältnisse (z. B. Glätte, Spurrillen, mangelhafte Beleuchtung der Straße)
- Witterungseinflüsse (z. B. Nebel, Starkregen, Seitenwind)
- Hindernisse (z. B. unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn, Wild)

Ursachen durch personenbezogenes Fehlverhalten:

- Verkehrstüchtigkeit (z. B. Alkoholeinfluss, Drogen, Übermüdung)
- Straßenbenutzung (z. B. Nutzung der falschen Fahrbahn)
- Geschwindigkeit (z. B. Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)
- Abstand (z. B. ungenügender Sicherheitsabstand)

1) Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfalStatG) vom 15. Juni 1990 (BGBl I S. 1078), das zuletzt durch Artikel 497 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl I S. 1474) geändert worden ist.

- Überholen (z. B. unzulässiges Rechtsüberholen)
- Vorbeifahren (z. B. Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen oder Hindernissen)
- Nebeneinanderfahren (fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens)
- Vorfahrt, Vorrang (z. B. Nichtbeachten der rechts vor links-Regel)
- Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (z. B. Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Einfahren in den fließenden Verkehr)
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern (z. B. an Fußgängerüberwegen oder beim Abbiegen)
- Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung (z. B. unzulässiges Halten oder Parken, mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge)
- Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften
- Ladung, Besetzung (z. B. Überladung, Überbesetzung)
- Falsches Verhalten der Fußgängerinnen und Fußgänger (z. B. beim Überschreiten der Fahrbahn, Nichtbenutzen des Gehweges)
- Technische Mängel, Wartungsmängel am Fahrzeug

## Allgemeine Unfallentwicklung

Schauen wir zunächst auf die allgemeine Straßenverkehrsunfallentwicklung der letzten 12 Jahre. Die Zahl der Unfälle insgesamt sank von 2003 bis 2014 um 11,1 % auf 39 296 (vgl. Tabelle T1.1). Besonders erfreulich ist die Tatsache, dass die Zahl der Unfälle mit Getöteten ebenfalls deutlich zurückging. Sie sank von 715 im Jahr 2003 auf 423 im Jahr 2014, dies entspricht einem Rückgang um 40,8 %. Leider gab es bei den Unfällen mit Getöteten zwischenzeitlich im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr 2010 eine deutliche Zunahme um 11,3 % auf 493.

Die Zahl der Unfälle mit Verletzten ging über den Zeitraum der letzten 12 Jahre um 8,1 % auf 32 588 im Jahr 2014 zurück. In gleicher Größenordnung sank die Zahl der Unfälle mit Personenschaden (hierzu zählen neben den Verletzten auch die Getöteten), und zwar um 8,8 % auf 33 011. Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden nahmen um ein Viertel auf 4 890 im Jahr 2014 ab. Im Jahr 2014 wurden von der Polizei 1 395 sonstige Alkoholunfälle registriert, 7,1 % weniger als im Jahr 2003.

Bei den klar abgrenzbaren und gesetzlich klassifizierten Straßenarten Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ereigneten sich die meisten Unfälle mit Personenschaden auf den Landesstraßen. 2014 wurden dort 6 795 Unfälle erfasst, gegenüber dem Jahr 2003 entspricht dies einem Rückgang um 3,5 %. Auf die Sammelposition „andere Straßen“ entfielen im Jahr 2014 insgesamt 13 443 Unfälle, 9,1 % weniger als im Jahr 2003.

Bei den Unfällen mit Personenschäden (vgl. T1.2) waren Kraftfahrzeuge die am häufigsten beteiligten Verkehrsmittel (65,2 %). Unter den Unfällen, an denen Kraftfahrzeuge

beteiligt waren, gingen 82,2 % auf Unfälle mit Personenkraftwagen zurück. Gegenüber dem Jahr 2003 (81,5 %) hat sich dieser Wert kaum verändert. Im Jahr 2014 erfasste die Polizei 41 946 PKW-Unfälle mit Personenschäden, 10,8 % weniger als 2003. Der Tiefststand wurde in der betrachteten Zeitspanne im Jahr 2010 mit 37 919 PKW-Unfällen erreicht.

An Unfällen mit Personenschaden waren 2014 insgesamt 1 487 Fahrerinnen und Fahrer von Mofa- und Kleinkrafträdern beteiligt. Gegenüber 2003 entsprach dies einem Rückgang um 22,4 %. Bei den Motorzweirädern war über den gleichen Zeitraum ein Rückgang um 7,8 % auf 2 989 Unfälle festzustellen.

Bei den Kraftomnibussen gab es seit 2003 dagegen eine Zunahme der Unfälle um 15,8 % auf 425 im Jahr 2014. Auch bei den Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern sowie bei Fußgängerinnen und Fußgängern stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschäden an. Die Zahl der Fahrradunfälle mit Personenschaden nahm von 2003 bis 2014 um nahezu 10 % auf 9 998 zu. Die Höchststände wurden hier in den Jahren 2008 (10 301 Unfälle) und 2009 (10 007 Unfälle) erreicht. Bei den Fußgängern blieb die Zahl der Unfälle relativ konstant und stieg von 2003 bis 2014 um 1,8 % auf 2 985.

Insgesamt verunglückten im Jahr 2014 in Niedersachsen 43 418 Personen (vgl. T1.3). Deren Zahl ging damit gegenüber dem Jahr 2003 um 10,1 % zurück. Der niedrigste Wert lag in den berücksichtigten Jahren bei 39 715 Verunglückten im Jahr 2010.

Im Jahr 2014 waren insgesamt 446 bei Unfällen getötete Personen zu beklagen. Im Vergleich zum Jahr 2003 entsprach dies erfreulicherweise einem Rückgang um 42,4 %. Die wenigsten Verkehrstoten gab es mit 412 im Jahr 2013.

Im Jahr 2014 kamen 13 Kinder unter 15 Jahren bei Verkehrsunfällen ums Leben. Deren Anteil an den Getöteten betrug 2,9 %. Im Jahr 2003 waren es noch 29 tödlich verletzte Kinder gewesen (Anteil: 3,7 %). Von 2013 zu 2014 ist die Zahl der getöteten Kinder leider wieder deutlich von 3 auf 13 angestiegen.

Insgesamt 76 Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 18 bis unter 25 Jahren verloren im Jahr 2014 ihr Leben (Anteil an allen Getöteten: 17 %). Die entsprechende Zahl im Jahr 2003 betrug mit 164 mehr als das Doppelte (Anteil: 21,2 %).

Bei Verkehrsunfällen wurden im Jahr 2014 auch 119 Personen, die 65 Jahre und älter waren, getötet. Die Altersgruppe 65 Plus hatte damit den höchsten Anteil an allen Getöteten (26,7 %). Gegenüber dem Jahr 2003 war für Personen dieser Altersgruppe ein Rückgang von knapp einem Viertel (23,7 %) zu verzeichnen. Der niedrigste absolute Wert datiert in dem betrachteten Zeitraum von 2003 bis 2014 mit 88 getöteten Seniorinnen und Senioren aus dem Jahr 2010.

## T1.1 | Unfälle im Straßenverkehr und Unfallursachen in Niedersachsen

Ausgewählte Merkmale	2003	2010	2013	2014	Veränderung	
					2014 gg. 2013	2014 gg. 2003
	Anzahl				%	
<b>Unfälle insgesamt</b>	<b>44 202</b>	<b>37 890</b>	<b>37 750</b>	<b>39 296</b>	<b>+4,1</b>	<b>-11,1</b>
Unfälle mit Personenschäden	36 182	30 429	31 206	33 011	+5,8	-8,8
davon						
Unfälle mit Getöteten	715	443	387	423	+9,3	-40,8
Unfälle mit Verletzten	35 467	29 986	30 819	32 588	+5,7	-8,1
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden i. e. S.	6 519	6 212	5 169	4 890	-5,4	-25,0
Sonstiger Alkoholunfall	1 501	1 249	1 375	1 395	+1,5	-7,1
<b>Von den Unfällen mit Personenschaden ereigneten sich auf:</b>						
Autobahnen	2 298	1 764	1 824	1 939	+6,3	-15,6
Bundesstraßen	6 752	5 390	5 390	5 702	+5,8	-15,6
Landesstraßen	7 043	6 224	6 421	6 795	+5,8	-3,5
Kreisstraßen	5 295	4 738	4 967	5 132	+3,3	-3,1
anderen Straßen	14 794	12 313	12 604	13 443	+6,7	-9,1
<b>Polizeilich festgestellte Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden:</b>						
Fehlverhalten der Fahrzeugführer:						
Alkoholeinfluss	2 131	1 526	1 422	1 374	-3,4	-35,5
Nicht angepasste Geschwindigkeit	7 635	5 126	4 352	4 154	-4,5	-45,6
Nichtbeachten der Vorfahrt	6 890	5 315	5 878	6 304	+7,2	-8,5
Fehler beim Abbiegen	3 701	3 086	3 331	3 566	+7,1	-3,6
Falsche Fahrbahnbenutzung	2 509	1 961	2 085	2 293	+10,0	-8,6
Ungenügender Sicherheitsabstand	4 490	2 542	3 116	3 671	+17,8	-18,2
Fehler beim Überholen	1 918	1 343	1 361	1 444	+6,1	-24,7
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern/-innen	1 768	984	1 149	1 142	-0,6	-35,4
Sonstiges Fehlverhalten	14 058	14 622	13 864	13 896	+0,2	-1,2
Fehlverhalten der Fußgänger/-innen	1 697	1 389	1 281	1 263	-1,4	-25,6
Fahrzeugbezogene Mängel (Wartungs-, Tech. Mängel)	427	366	375	378	+0,8	-11,5
Unfallbezogene Ursachen	3 170	8 618	6 336	5 828	-8,0	+83,8
Straßenverhältnisse	1 772	3 295	1 754	1 360	-22,5	-23,3
Witterungseinflüsse	444	524	631	546	-13,5	+23,0
Hindernisse und sonstige	954	4 799	3 951	3 922	-0,7	+311,1

Bei Verkehrsunfällen verletzten sich im Jahr 2014 insgesamt 42 972 Personen. Deren Zahl ging im Vergleich zum Jahr 2003 um 9,6 % zurück. Bei den Kindern unter 15 Jahren lag die Zahl der Verletzten im Jahr 2014 mit 3 260 um ein Fünftel (- 21,9 %) unter dem Wert aus dem Jahr 2003. Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 18 bis unter 25 Jahren wurden in 8 131 Fällen verletzt, ein Rückgang um 17,6 % gegenüber 2003. Bei den Senioren gab es im gleichen Zeitraum dagegen einen Anstieg um ein Fünftel (+ 20,1 %) auf 5 224 Verletzte.

### Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren

Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung nimmt stetig zu. Gleichzeitig bleiben die Senioren auch länger mobil und nehmen am Straßenverkehr teil. Als Seniorinnen bzw. Senioren werden in der folgenden Analyse Menschen im Alter von 65 Jahren und älter bezeichnet. Ihr Anteil an der niedersächsischen Gesamtbevölkerung betrug im Jahr 2014 21,4 %. Im Jahr 2003 lag deren Anteil noch bei

18,3 %. Insgesamt nahm die ältere Bevölkerung von 2003 bis 2014 um 15 % auf nahezu 1,68 Mio. Menschen zu.

Noch im Jahr 2010 waren bei Unfällen mit Personenschäden (ohne Mitfahrende) 4 397 Personen am Steuer von Personenkraftwagen und Wohnmobilen 65 Jahre und älter und auch Hauptverursachende oder Beteiligte des Unfalls (vgl. T2). Deren Anzahl stieg bis zum Jahr 2014 kontinuierlich auf 5 343 an (+21,5 %). Bei der Unfallbeteiligung älterer Menschen, die per Fahrrad oder zu Fuß am Straßenverkehr teilnehmen, ist eine analoge Entwicklung festzustellen: Waren es im Jahr 2010 noch 1 313 Radfahrerinnen und Radfahrer im Alter von über 65 Jahren, so stieg die Zahl bis zum Jahr 2014 auf 1 705 (+ 29,9 %). Auch bei den Fußgängerinnen und Fußgängern der gleichen Altersklasse stieg die Zahl im gleichen Zeitraum von 559 auf 609 (+8,9 %). Bei einer Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt sich, dass deutlich mehr Senioren in Unfälle verwickelt waren als Seniorinnen: Im Jahr 2010 waren es 3 087 männliche, ältere PKW-Fahrer, das entspricht 70,2 %, die hauptverantwortlich für einen Unfall oder zumindest daran beteiligt waren. Bis zum Jahr 2014 stieg deren Zahl stetig auf 3 599 (67,4 %). Trotz steigender absoluter Zahlen war der Anteil der älteren Männer im Vergleich der Jahre 2010 und 2014 also leicht rückläufig. Dies liegt darin begründet, dass im gleichen Zeitraum die Zahl der durch ältere Frauen verursachten Unfälle stärker gestiegen ist als die der Männer, und zwar von absolut 1 310 im Jahr 2010 auf 1 744 im Jahr 2014. Ihr Anteil stieg damit von 29,8 % auf 32,6 %. Der insgesamt höhere Anteil von Senioren wird auch darin seine Ursache haben, dass im betrachteten Zeitraum noch mehr Männer der Altersgruppe Auto gefahren sind als Frauen. Dies dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass viele

Frauen dieser Generation das Autofahren nicht erlernt haben oder ihre Fahrerlaubnis nicht nutzen.

Bei den männlichen und weiblichen Rad fahrenden im Alter von 65 Plus zeigte sich im Vergleich zu denjenigen, die mit dem PKW fuhren, ein etwas ausgeglicheneres Bild. Zwar sind auch hier mehr Radfahrer Hauptverursacher und Beteiligte eines Unfalls, doch der Unterschied zur Anzahl der Radfahrerinnen, die ebenfalls einen Unfall verursacht haben oder beteiligt waren, ist geringer. Im Jahr 2010 wurden 669 ältere Radfahrer sowie 644 Radfahrerinnen gezählt, die einen Unfall verursacht haben oder an einem Unfall beteiligt waren. Das Geschlechterverhältnis war damit nahezu ausgeglichen (Männer 51 %, Frauen 49 %). Bis zum Jahr 2014 wuchs die Zahl der Rad fahrenden, Unfall verursachenden Senioren auf 910. Bei den Seniorinnen waren es im Jahr 2014 hingegen „nur“ 794. Der Anteil der Männer entsprach damit im Jahr 2014 53,4 %.

Bei den Fußgängerinnen und Fußgängern waren dagegen überwiegend Seniorinnen bei Unfällen hauptverantwortlich oder beteiligt. Im Jahr 2010 lag deren Zahl bei 347, während es 212 Senioren waren (Anteil der Seniorinnen: 62,1 %). Im Jahr 2014 stiegen die entsprechenden Werte auf 381 Seniorinnen und 228 Senioren. Es ist auffallend, dass insbesondere in der Altersklasse 75 Jahre und älter deutlich mehr Fußgängerinnen und Fußgänger bei Unfällen in Erscheinung treten, als in den Altersklassen 65 bis 70 Jahre bzw. 70 bis 75 Jahre. Ein Grund dürfte in der mit zunehmendem Alter abnehmenden Reaktionsfähigkeit und -geschwindigkeit liegen. Dadurch sind die älteren Menschen einem erhöhten Risiko ausgesetzt, Gefahrensituationen nicht mehr rechtzeitig erkennen und einschätzen zu können.

## T1.2 | Beteiligte Verkehrsteilnehmer/-innen an Unfällen mit Personenschaden in Niedersachsen

	2003	2010	2013	2014	Anteil	Veränderung	
						2014 gg. 2013	2014 gg. 2003
						%	
	Anzahl					%	
Mofas, Kleinkrafträder	1 917	1 571	1 443	1 487	2,3	+3,0	-22,4
Motorzweiräder mit amlt. Kennzeichen	3 241	2 556	2 531	2 989	4,6	+18,1	-7,8
Personenkraftwagen	47 021	37 919	39 734	41 946	65,2	+5,6	-10,8
Kraftomnibusse, O-Busse	367	412	399	425	0,7	+6,5	+15,8
Landwirtschaftliche Zugmaschinen	379	278	303	327	0,5	+7,9	-13,7
Güterkraftfahrzeuge	4 477	4 033	3 727	3 679	5,7	-1,3	-17,8
übrige Kraftfahrzeuge	318	326	236	172	0,3	-27,1	-45,9
<b>Kraftfahrzeuge zusammen</b>	<b>57 720</b>	<b>47 095</b>	<b>48 373</b>	<b>51 025</b>	<b>79,3</b>	<b>+5,5</b>	<b>-11,6</b>
Fahrräder	9 091	7 982	8 944	9 998	15,5	+11,8	+10,0
Fußgänger/-innen	2 933	2 807	2 821	2 985	4,6	+5,8	+1,8
Sonstige	409	313	314	371	0,6	+18,2	-9,3
<b>Verkehrsteilnehmer/-innen insgesamt</b>	<b>70 153</b>	<b>58 197</b>	<b>60 452</b>	<b>64 379</b>	<b>100</b>	<b>+6,5</b>	<b>-8,2</b>
darunter							
18 bis unter 21 Jahre	6 494	5 245	4 759	4 871	7,6	+2,4	-25,0
21 bis unter 25 Jahre	6 798	5 205	5 368	5 684	8,8	+5,9	-16,4
65 Jahre und älter	6 527	6 728	7 652	8 217	12,8	+7,4	+25,9

### T1.3 | Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen in Niedersachsen

Ausgewählte Merkmale	2003	2010	2013	2014	Anteil	Veränderung	
						2014 gg. 2013	2014 gg. 2003
	Anzahl					%	
<b>Verunglückte Personen</b>	<b>48 309</b>	<b>39 715</b>	<b>40 778</b>	<b>43 418</b>	<b>x</b>	<b>+6,5</b>	<b>-10,1</b>
<b>Getötete insgesamt</b>	<b>774</b>	<b>479</b>	<b>412</b>	<b>446</b>	<b>100</b>	<b>+8,3</b>	<b>-42,4</b>
darunter							
unter 6 Jahre	9	7	1	2	0,4	+100,0	-77,8
6 bis unter 15 Jahre	20	11	2	11	2,5	+450,0	-45,0
18 bis unter 21 Jahre	80	48	40	32	7,2	-20,0	-60,0
21 bis unter 25 Jahre	84	49	40	44	9,9	+10,0	-47,6
65 Jahre und älter	156	88	127	119	26,7	-6,3	-23,7
Getötete Benutzer von:							
Mofas, Kleinkrafträder	13	6	17	6	1,3	-64,7	-53,8
Motorzweiräder mit aml. Kennzeichen	88	82	54	69	15,5	+27,8	-21,6
Personenkraftwagen	491	260	220	242	54,3	+10,0	-50,7
Güterkraftfahrzeuge	30	23	18	19	4,3	+5,6	-36,7
Fahrräder	67	51	54	51	11,4	-5,6	-23,9
Fußgänger/-innen	72	49	46	54	12,1	+17,4	-25,0
Übrige	13	8	3	5	1,1	+66,7	-61,5
<b>Verletzte insgesamt</b>	<b>47 535</b>	<b>39 236</b>	<b>40 366</b>	<b>42 972</b>	<b>100</b>	<b>+6,5</b>	<b>-9,6</b>
darunter							
unter 6 Jahre	777	496	532	576	1,3	+8,3	-25,9
6 bis unter 15 Jahre	3 399	2 652	2 501	2 684	6,2	+7,3	-21,0
18 bis unter 21 Jahre	5 026	4 160	3 803	3 908	9,1	+2,8	-22,2
21 bis unter 25 Jahre	4 840	3 722	4 017	4 223	9,8	+5,1	-12,7
65 Jahre und älter	4 349	4 272	4 828	5 224	12,2	+8,2	+20,1
Verletzte Benutzer von:							
Mofas, Kleinkrafträder	1 909	1 561	1 398	1 440	3,4	+3,0	-24,6
Motorzweiräder mit aml. Kennzeichen	3 164	2 479	2 484	2 905	6,8	+16,9	-8,2
Personenkraftwagen	29 584	23 231	23 922	25 097	58,4	+4,9	-15,2
Güterkraftfahrzeuge	1 458	1 417	1 194	1 218	2,8	+2,0	-16,5
Fahrräder	8 142	7 205	8 139	9 054	21,1	+11,2	+11,2
Fußgänger/-innen	2 633	2 508	2 511	2 596	6,0	+3,4	-1,4
Übrige	645	835	718	662	1,5	-7,8	+2,6

Zur Einordnung: Die Altersgruppe der 18 bis 25-Jährigen zeigt das höchste Gefährdungspotenzial für die Hauptverursachung eines Unfalls mit Personenschaden (vgl. T3). Dabei stellt diese Alterskohorte den geringsten Anteil an der Bevölkerung bei der Betrachtung der Altersklassen im 10-Jahresabstand. Im Jahr 2003 lag der Anteil der Fahranfängerinnen und -anfänger bei 7,7 % der Bevölkerung, bei der Hauptverursachung eines Unfalls hatten sie aber einen Anteil von 22,7 %. Diese Verhältnisse zeigen sich auch in den Jahren 2010 mit 8,2 % und 21,6 % sowie im Jahr 2014 mit knapp 8 % Bevölkerungsanteil und 19,7 % Unfallhauptverursachung. Auch die Altersklassen der 25 bis

35-Jährigen sowie der 35 bis 45-Jährigen haben ein relativ hohes Risiko, einen Unfall mit Personenschaden hauptverantwortlich zu verursachen. Dagegen haben die Seniorinnen und Senioren ein umgekehrt proportionales Verhältnis zwischen Bevölkerungsanteil und Unfallverursachungsrisiko. Die älteren Menschen in der Altersklasse 65 bis 75 Jahre hatten im Jahr 2003 einen Anteil an der Gesamtbevölkerung von 10,2 %, bei der Verursachung eines Unfalls lag ihr Anteil aber nur bei 6,2 %. Ähnlich sieht es in den Jahren 2010 und 2014 aus: Der Bevölkerungsanteil betrug im Jahr 2010 11,4 % bei einem Anteil von 7,5 % Unfallhauptverursacherinnen und -verursachern. Im Jahr 2014

**T2 | Hauptverursacher/-innen und übrige Beteiligte (ohne Mitfahrer/-innen) bei Unfällen mit Personenschaden nach dem Alter, Geschlecht und Verkehrsbeteiligung in Niedersachsen**

Geschlecht Alter von ... bis unter ... Jahren	Hauptverursacher/-innen und übrige Beteiligte bei Unfällen mit Personenschaden											
	insgesamt	Fahrzeugführer/-innen von									Fußgänger/-innen	sonstige
		Krafträder mit Versicherungskennzeichen	Krafträder mit amtl. Kennzeichen	Personenkraftwagen, Wohnmobil	Kraftomnibusse, O-Busse	landw. Zugmaschinen	Güterkraftverkehr	übrige Kraftfahrzeuge	Kraftfahrzeuge zusammen	Fahreräder, Pedelec		
<b>2014</b>												
<b>Insgesamt (einschl. ohne Angabe)</b>												
18 - 25	10 555	234	523	7 874	8	72	299	21	9 031	1 153	354	17
65 - 70	2 194	46	78	1 431	15	7	69	6	1 652	413	125	4
70 - 75	2 409	54	53	1 563	3	9	39	8	1 729	542	131	7
75 u. älter	3 614	50	41	2 349	5	12	22	16	2 495	750	353	16
65 u. älter insges.	8 217	150	172	5 343	23	28	130	30	5 876	1 705	609	27
ohne Angabe	2 564	26	18	1 910	15	11	141	20	2 141	235	81	107
<b>insgesamt</b>	<b>64 379</b>	<b>1 487</b>	<b>2 989</b>	<b>41 946</b>	<b>425</b>	<b>327</b>	<b>3 679</b>	<b>172</b>	<b>51 025</b>	<b>9 998</b>	<b>2 985</b>	<b>371</b>
<b>Männlich</b>												
18 - 25	6 348	167	443	4 538	8	71	284	19	5 530	626	185	7
65 - 70	1 456	38	74	969	15	7	69	6	1 178	224	51	3
70 - 75	1 541	44	52	1 045	2	9	35	6	1 193	279	63	6
75 u. älter	2 240	43	37	1 585	4	12	22	7	1 710	407	114	9
65 u. älter insges.	5 237	125	163	3 599	21	28	126	19	4 081	910	228	18
ohne Angabe	326	6	1	184	5	1	8	-	205	96	21	4
<b>insgesamt</b>	<b>39 156</b>	<b>1 127</b>	<b>2 618</b>	<b>23 824</b>	<b>372</b>	<b>314</b>	<b>3 427</b>	<b>131</b>	<b>31 813</b>	<b>5 671</b>	<b>1 480</b>	<b>192</b>
<b>Weiblich</b>												
18 - 25	4 207	67	80	3 336		1	15	2	3 501	527	169	10
65 - 70	738	8	4	462	-	-	-	-	474	189	74	1
70 - 75	867	10	1	518	1	-	4	2	536	262	68	1
75 u. älter	1 374	7	4	764	1	-	-	9	785	343	239	7
65 u. älter insges.	2 979	25	9	1 744	2	-	4	11	1 795	794	381	9
ohne Angabe	153	2	-	93	-	-	-	-	95	43	14	1
<b>insgesamt</b>	<b>23 137</b>	<b>342</b>	<b>354</b>	<b>16 489</b>	<b>43</b>	<b>3</b>	<b>119</b>	<b>21</b>	<b>17 371</b>	<b>4 230</b>	<b>1 459</b>	<b>77</b>
<b>2010</b>												
<b>Insgesamt (einschl. ohne Angabe)</b>												
18 - 25	10 450	285	426	8 031	6	57	345	38	9 188	911	336	15
65 - 70	2 125	44	55	1 410	11	5	68	13	1 606	400	116	3
70 - 75	2 150	41	42	1 412	4	14	37	16	1 566	429	146	9
75 u. älter	2 453	28	21	1 575	2	11	12	17	1 666	484	297	6
65 u. älter insges.	6 728	113	118	4 397	17	30	117	46	4 838	1 313	559	18
ohne Angabe	2 126	19	20	1 575	7	4	162	24	1 811	218	48	49
<b>insgesamt</b>	<b>58 197</b>	<b>1 571</b>	<b>2 556</b>	<b>37 919</b>	<b>412</b>	<b>278</b>	<b>4 033</b>	<b>326</b>	<b>47 095</b>	<b>7 982</b>	<b>2 807</b>	<b>313</b>
<b>Männlich</b>												
18 - 25	6 456	175	371	4 833	5	55	320	32	5 791	461	195	9
65 - 70	1 417	41	52	966	11	5	65	11	1 151	207	56	3
70 - 75	1 412	39	41	976	4	14	36	16	1 126	225	58	3
75 u. älter	1 566	27	21	1 145	2	10	11	12	1 228	237	98	3
65 u. älter insges.	4 395	107	114	3 087	17	29	112	39	3 505	669	212	9
ohne Angabe	278	5	5	151	-	-	12	-	173	88	13	4
<b>insgesamt</b>	<b>36 282</b>	<b>1 177</b>	<b>2 287</b>	<b>22 124</b>	<b>359</b>	<b>267</b>	<b>3 704</b>	<b>262</b>	<b>30 180</b>	<b>4 430</b>	<b>1 477</b>	<b>195</b>
<b>Weiblich</b>												
18-25	3 994	110	55	3 198	1	2	25	6	3 397	450	141	6
65 - 70	708	3	3	444	-	-	3	2	455	193	60	-
70 - 75	738	2	1	436	-	-	1	-	440	204	88	6
75 u. älter	887	1	-	430	-	1	1	5	438	247	199	3
65 u. älter insges.	2 333	6	4	1 310		1	5	7	1 333	644	347	9
ohne Angabe	112	-	-	74	1	-	-	1	76	27	9	-
<b>insgesamt</b>	<b>20 179</b>	<b>380</b>	<b>254</b>	<b>14 445</b>	<b>47</b>	<b>7</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>15 353</b>	<b>3 449</b>	<b>1 304</b>	<b>73</b>



### T3 | Hauptverursacher/-innen von Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen in Niedersachsen

Alter von ... bis unter ... Jahren	2003			2010			2014		
	Hauptverursacher/ -innen		Bevölkerung am 31.12.	Hauptverursacher/ -innen		Bevölkerung am 31.12.	Hauptverursacher/ -innen		Bevölkerung am 31.12.
	Anzahl	Anteil		Anzahl	Anteil		Anzahl	Anteil	
		%			%			%	
dar. 18 - 21	4255	11,76	3,24	3 475	11,42	3,54	3 186	9,65	3,34
21 - 25	3 975	10,99	4,49	3 086	10,14	4,62	3 313	10,04	4,63
25 - 35	6 639	18,35	12,24	4 709	15,48	10,97	5 311	16,09	11,45
35 - 45	6 795	18,78	16,86	4 906	16,12	14,26	4 529	13,72	11,94
45 - 55	4 334	11,98	13,53	4 818	15,83	16,07	5 311	16,09	17,02
55 - 65	3 065	8,47	11,91	2 910	9,56	12,31	3 715	11,25	13,43
65 - 70	1 318	3,64	6,05	1 085	3,57	5,33	1 112	3,37	5,12
70 - 75	942	2,60	4,18	1 183	3,89	6,10	1 267	3,84	5,49
75 u. älter	1 346	3,72	8,01	1 480	4,86	9,35	2 176	6,59	10,82
dar. 65 u. älter insges.	3 606	9,97	18,25	3 748	12,32	20,78	4 555	13,80	21,44
ohne Angabe des Alters	1 535	4,24	x	1 268	4,17	x	1 508	4,57	x
<b>insgesamt</b>	<b>36 182</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>30 429</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>33 011</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

lagen die entsprechenden Werte bei 10,6 % bzw. 7,2 %. Weitert man die Betrachtung auf alle Menschen ab 65 Jahren aus, steigt der Anteil an der Gesamtbevölkerung zwar spürbar auf nahezu ein Fünftel an, der Anteil bei der Hauptverursachung eines Unfalls mit Personenschaden liegt aber mit einem Anteil von 10 bis 14 % in der Zeitspanne zwischen 2003 und 2014 nach wie vor deutlich unter den Werten der Altersklasse der Fahranfängerinnen und -anfänger.

#### Tagsüber mehr Unfälle mit Seniorinnen und Senioren

Die Gesamtzahl der Personen, die Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren hauptsächlich verursacht haben und dabei selbst verunglückt sind, hat im Zeitraum von 2010 bis 2014 kontinuierlich zugenommen. Sie stieg von 6 139 im Jahr 2010 auf 7 443 im Jahr 2014, eine Zunahme um ein Fünftel (+21,2 %; vgl. T4.1). Analog entwickelte sich darunter die Zahl der Personen, die 65 Jahre und älter waren. Sie erhöhte sich ebenfalls um ein Fünftel (+21,5 %) auf 4 555. Sowohl im Jahr 2010 als auch im Jahr 2014 waren Seniorinnen und Senioren damit zu gut 61 % selbst hauptverantwortlich für Unfälle, bei denen sie beteiligt waren.

Von den für einen Unfall hauptverantwortlichen Menschen im Alter von 65 Plus wurden 51 im Jahr 2010 getötet, 2014 waren es 67, eine Zunahme um annähernd ein Drittel (+31,4 %). Hier waren in der Altersklasse von 65 bis unter 75 Jahren mit jeweils 30 Personen die meisten Getöteten zu beklagen. Auch die Zahl der Schwerverletzten hat zugenommen. Im Jahr 2010 ermittelte die Polizei 383 schwer verletzte Seniorinnen und Senioren, bis zum Jahr 2014 stieg deren Anzahl auf 506. Dies entspricht einer Zunahme

um nahezu ein Drittel (+32,1 %). Den 979 leichtverletzten, älteren Menschen des Jahres 2010 stehen 1 176 Leichtverletzte im Jahr 2014 gegenüber. Ihre Zahl ist damit über den Zeitraum der letzten fünf Jahre um 20,1 % gestiegen. Die relativ deutlich gestiegenen Zahlen bei den getöteten sowie schwer und leicht verletzten Seniorinnen und Senioren sind eine Folge des gestiegenen Anteils älterer Menschen in der Gesellschaft und im Straßenverkehr.

Bei Betrachtung der Uhrzeit, zu der die meisten Unfälle mit Seniorinnen und Senioren passieren, ausgewertet nach verunglückten Hauptverursachenden, zeigt sich durchgehend über die letzten fünf Jahre eine Häufung zwischen 12 Uhr mittags und 18 Uhr abends (vgl. T4.2). Im Vergleich zum Vormittag (von 6 Uhr bis 12 Uhr) lag die absolute Zahl der Nachmittagsunfälle mit 2 380 Fällen um die Hälfte (51,4 %) über dem Vormittagswert. Von 2010 bis 2014 stieg die Zahl der verunglückten älteren Menschen, die einen Unfall selbst hauptverantwortlich verschuldet haben, in der Zeitspanne des Nachmittags um ein Viertel (26,4 %) auf 2 380. Der entsprechende Wert für den Vormittag lag 2010 bei 1 368 Fällen und damit um 14,9 % unter dem Wert des Jahres 2014.

Deutlich geringer sind die Fallzahlen in den Abendstunden ab 18 Uhr. Am Abend verlassen wahrscheinlich weniger Seniorinnen und Senioren ihre Wohnung, was sich auch in den sinkenden Zahlen von Verunglückten widerspiegelt. In der Zeit zwischen 18 und 24 Uhr lag deren Zahl im Jahr 2010 bei 464 Verunglückten. Sie stieg bis zum Jahr 2014 um 21,6 % auf 564 Fälle. Erwartungsgemäß sind in der Nacht noch weniger ältere Menschen unterwegs, so dass auch die Zahl der Verunglückten deutlich sinkt. Zwischen 24 Uhr und sechs Uhr morgens gab es 2010 nur 33 Verunglückte, 2014 waren es 39.

#### T4.1 | Verunglückte Hauptverursachende bei Unfällen mit Seniorinnen und Senioren (65 Jahre und älter) nach Verletzungsschwere in Niedersachsen

Hauptverursachende nach Verletzungsschwere	Insgesamt	Darunter im Alter von 65 Jahren und mehr	davon im Alter von ... bis unter ... Jahren		
			65 - 75	75 - 85	85 und älter
<b>2014</b>					
<b>insgesamt</b>	<b>7 443</b>	<b>4 555</b>	<b>2 379</b>	<b>1 820</b>	<b>356</b>
darunter					
Getötete	74	67	30	27	10
Schwerverletzte	649	506	208	250	48
Leichtverletzte	1 788	1 176	626	461	89
<b>2010</b>					
<b>insgesamt</b>	<b>6 139</b>	<b>3 748</b>	<b>2 268</b>	<b>1 241</b>	<b>239</b>
darunter					
Getötete	59	51	30	16	5
Schwerverletzte	474	383	206	138	39
Leichtverletzte	1 487	979	556	347	76

#### T4.2 | Verunglückte Hauptverursachende bei Unfällen mit Seniorinnen und Senioren (65 Jahre und älter) nach Unfallzeit in Niedersachsen

Hauptverursachende nach Unfallzeitpunkt	Insgesamt	Darunter im Alter von 65 Jahren und mehr	davon im Alter von ... bis unter ... Jahren		
			65 - 75	75 - 85	85 und älter
<b>2014</b>					
<b>insgesamt</b>	<b>7 443</b>	<b>4 555</b>	<b>2 379</b>	<b>1 820</b>	<b>356</b>
6-12	2 536	1 572	770	663	139
12-15	1 874	1 167	614	460	93
15-18	2 076	1 213	635	490	88
18-24	889	564	333	197	34
24-6	68	39	27	10	2
<b>2010</b>					
<b>insgesamt</b>	<b>6 139</b>	<b>3 748</b>	<b>2 268</b>	<b>1 241</b>	<b>239</b>
6-12	2 249	1 368	803	467	98
12-15	1 417	875	536	282	57
15-18	1 675	1 008	596	352	60
18-24	744	464	308	133	23
24-6	54	33	25	7	1

Unfälle mit geschädigten Personen aller Altersklassen, die von Seniorinnen und Senioren verschuldet worden sind, ereigneten sich vor allem in der Zeit zwischen 15 und 18 Uhr (vgl. A1). Im Jahr 2010 waren es 1 285, und im Jahr 2014 lag die Zahl bei 1 548, das entspricht einer Zunahme um ein Fünftel (+20,5 %). Die Unfallhäufung am Nachmittag dürfte auf eine größere Zahl von Personen zurückgehen, die dann auf den Straßen unterwegs sind, z. B. auf dem Rückweg von der Arbeitsstätte. Der Anstieg bei den Unfällen liegt auch darin begründet, dass der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung gestiegen ist.

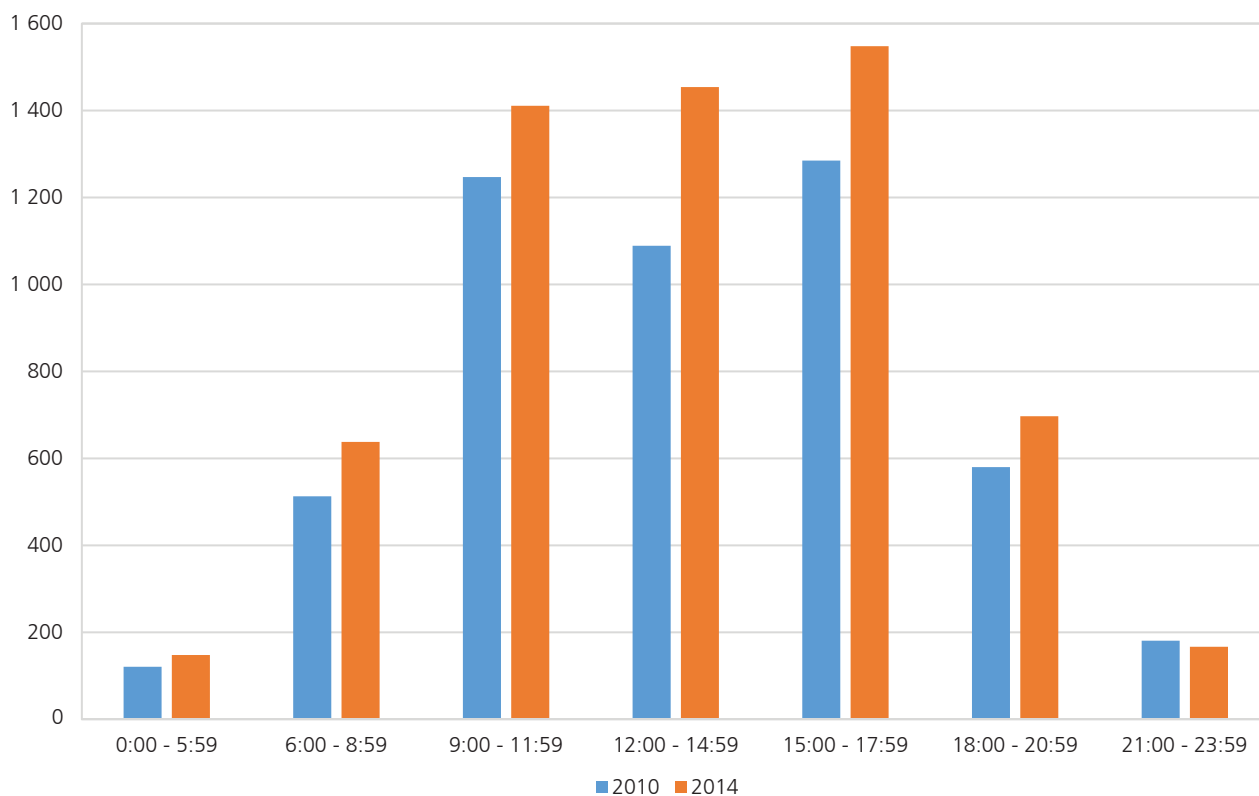
#### Ältere verursachen Unfälle vor allem in der Wochenmitte

Von montags bis freitags verunglückten im Jahr 2010 insgesamt 2 967 ältere Unfallhauptverantwortliche. Bis zum Jahr 2014 stieg deren Zahl auf 3 608, eine Zunahme um 21,6 %. Am Wochenende, samstags und sonntags lag die entsprechende Zahl im Jahr 2010 bei 781 und im Jahr 2014 bei 947. Dies entspricht einem Zuwachs um 21,3 %.

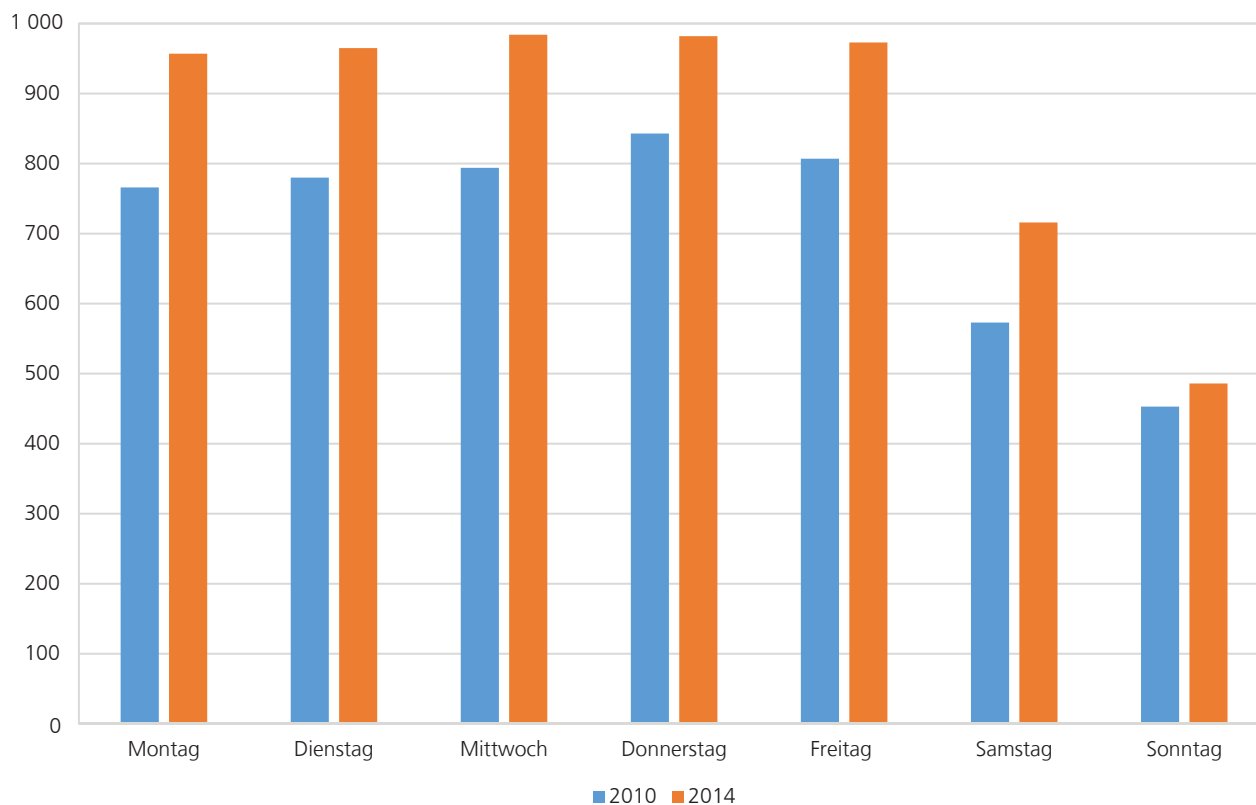
Bei einer differenzierten Betrachtung nach den einzelnen Wochentagen der Jahre 2010 und 2014 zeigt sich, dass die



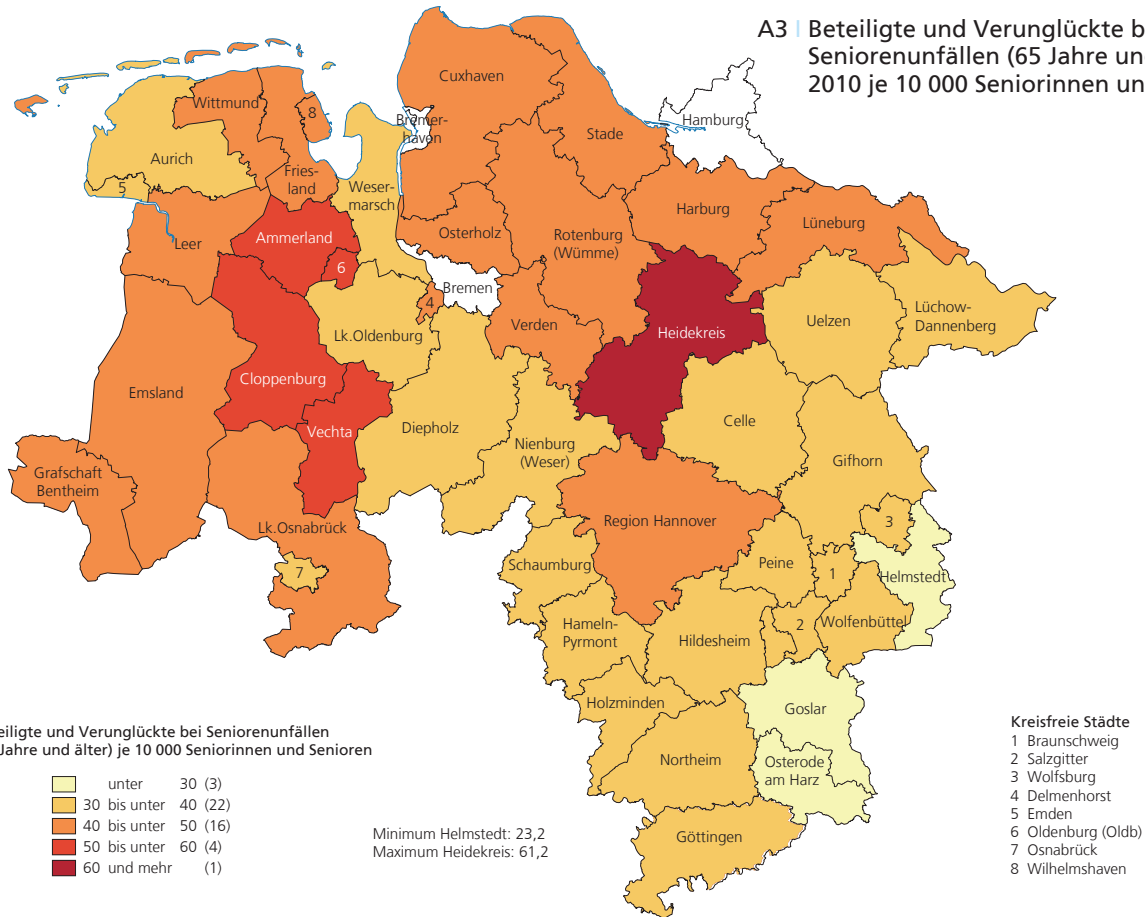
**A1 | Hauptverursachende (65 Jahre und älter) bei Unfällen mit Personenschaden nach Unfallzeit in Niedersachsen**



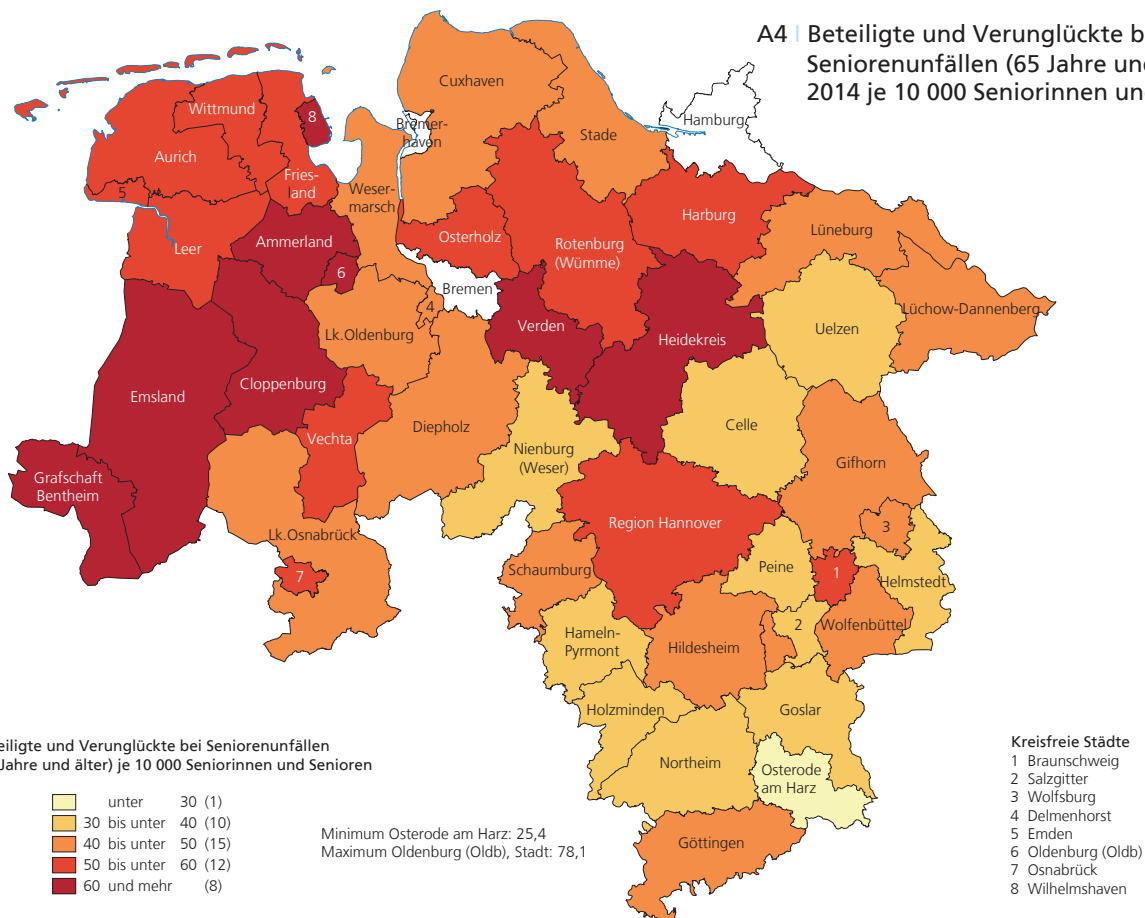
**A2 | Hauptverursachende (65 Jahre und älter) bei Unfällen mit Personenschaden nach Wochentag in Niedersachsen**



**A3 | Beteiligte und Verunglückte bei Seniorenunfällen (65 Jahre und älter) 2010 je 10 000 Seniorinnen und Senioren**



**A4 | Beteiligte und Verunglückte bei Seniorenunfällen (65 Jahre und älter) 2014 je 10 000 Seniorinnen und Senioren**



Zahl der älteren Hauptverantwortlichen eines Unfalls mit Personenschaden kontinuierlich von Montag bis zur Wochenmitte angestiegen und dann zum Wochenende wieder abgefallen ist (vgl. A2). Im Jahr 2010 wurde der Höchststand am Donnerstag mit 843 erreicht und im Jahr 2014 am Mittwoch mit 984. Insgesamt waren die Unterschiede der Tage Montag bis Freitag im Jahr 2014 jedoch gering.

### **Anstieg der Unfälle von Seniorinnen und Senioren in den Landkreisen – Ausnahmen: Osterode am Harz, Stade und Celle**

Die Situation der Verkehrsunfälle von Seniorinnen und Senioren auf Kreisebene ist für die Jahre 2010 und 2014 in den Abbildungen 3 und 4 dargestellt. Dabei wurde als Parameter die Zahl der Beteiligten und Verunglückten (65 Jahre und älter) je 10 000 Seniorinnen und Senioren zu Grunde gelegt, um die Werte in den einzelnen Kreisen miteinander vergleichen zu können.

Niedersachsenweit gab es im Jahr 2010 durchschnittlich 40,9 beteiligte und verunglückte ältere Menschen je 10 000 der Bevölkerung von 65 Plus, bis 2014 stieg der Wert auf nahezu 49. Die höchsten Zunahmen waren über die letzten fünf Jahre in der Stadt Oldenburg (von 53,4 auf 78,1), in Aurich (von 37,9 auf 59,7) und in der Stadt Emden (von 30,5 auf 50,0) festzustellen. Die Stadt Oldenburg wies dabei auch den absolut höchsten Wert mit 78,1 im Jahr 2014 auf. Die geringste Zahl an verunglückten und beteiligten Menschen im Alter von 65 Jahren und mehr hatte der Landkreis Osterode. Hier ging der Wert von 26,3 im Jahr 2010 auf 25,4 im Jahr 2014 leicht zurück. Auch in Stade (von 41,9 auf 40,9) und in Celle (von 39,9 auf 39,6) lagen die Werte 2014 unter dem Niveau des Jahres 2010 und dabei auch unter dem Landesdurchschnitt. Bemerkenswert ist die Verteilung der Landkreise in den einzelnen Größenklassen. Waren im Jahr 2010 noch in über der Hälfte aller Landkreise (25) bis zu

40 Beteiligte und Verunglückte bei Unfällen von älteren Menschen je 10 000 Seniorinnen bzw. Senioren festzustellen, konnten diese Werte im Jahr 2014 nur noch in elf Landkreisen beobachtet werden. Besonders deutlich stieg im gleichen Zeitraum die Zahl der Landkreise, in denen je 10 000 der Bevölkerung 50 bis unter 60 beteiligte und verunglückte Seniorinnen und Senioren ermittelt wurden, und zwar von 4 auf 12. In der obersten Größenklasse mit 60 und mehr Beteiligten und Verunglückten gab es 2010 einen Landkreis, in 2014 lag deren Zahl bereits bei acht.

### **Fazit**

Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung nimmt stetig zu. Damit einher geht eine längere Mobilität auch mit zunehmendem Alter. Somit steigt auch das Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden. Die Anzahl der bei Unfällen getöteten älteren Menschen schwankte im Zeitraum der letzten fünf Jahre. Die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Seniorinnen und Senioren ist im gleichen Zeitraum kontinuierlich angestiegen. Vor allem am Nachmittag verunglückten ältere Menschen bei selbst verschuldeten Unfällen. Als Hauptverantwortliche und Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden war die Gruppe der Menschen im Alter von 65 Plus besonders als Rad fahrende oder zu Fuß gehende betroffen. Insgesamt betrachtet hatte die Altersklasse der 18 bis 25-Jährigen das höchste Gefährdungspotenzial, einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen. Gleichzeitig stellen die Fahranfängerinnen und -anfänger den geringsten Bevölkerungsanteil. Seniorinnen und Senioren machten in den betrachteten Jahren etwa ein Fünftel der Gesamtbevölkerung aus. Bei der Hauptverursachung eines Unfalls mit Personenschaden sind ihre Anteile im Zeitverlauf zwar leicht angestiegen, lagen dabei aber deutlich unter den Werten der 18 bis 25-Jährigen.