



VERKEHR

Unfallentwicklung auf Thüringens Straßen seit den 90er Jahren

Sybille Aßmann

Referat: „Preise, Verdienste, Arbeitskosten und Verkehr“

0361 57331-9220
Sybille.Assmann
@statistik.thueringen.de

Statistisch betrachtet, ereignete sich im vergangenen Jahr alle 11 Minuten ein Unfall auf den Straßen des Freistaates Thüringens. In fast jeder Stunde wird eine Person bei einem Verkehrsunfall verletzt und alle 4 Tage verlor ein Mensch sein Leben im Straßenverkehr. Auch wenn seit dem Anfang der 1990er Jahre die Unfallentwicklung nicht nur in Thüringen, sondern auch bundesweit rückläufig ist, müssen weiterhin große Anstrengungen unternommen werden, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Die Straßenverkehrsunfallstatistik erfasst und dokumentiert wichtige Sachverhalte über die Unfälle und deren Beteiligte. Sie liefert damit eine wichtige Datengrundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland.

Das Unfallgeschehen wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst. Sie lassen sich durch die Polizei mitunter schwer erfassen. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, Straßenqualität oder Witterungsverhältnisse spielen dabei eine wichtige Rolle, um nur einige Faktoren zu nennen.

Im Thüringer Landesamt für Statistik wird seit Anfang der 90er Jahre, wie in allen Bundesländern auch die Bundesstatistik der Straßenverkehrsunfälle durchgeführt. Zusätzlich zu diesen Bundesaufgaben erhielt der Fachbereich Verkehr vom Thüringer Minis-

terium für Inneres und Kommunales und der Landespolizeidirektion den Auftrag für die kontinuierliche Erstellung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle sowie spezielle Sonderauswertungen. Damit soll die Verkehrssicherheitsarbeit in den Polizeiinspektionen unterstützt werden.

1. „Damals war’s ...“ - Eine Retrospektive in die Bearbeitung der Statistik der Verkehrsunfälle in den 90er Jahren

In den meisten Büros der Statistischen Ämter türmten sich bis Mitte der 90er Jahre noch Postkisten mit Belegen, die von den jeweiligen Berichtsstellen für die Erfassung in der Statistik angeliefert wurden. Natürlich auch im Thüringer Landesamt für Statistik im damaligen Fachbereich „Verkehr“. Die Kopien der Unfallanzeigen wurden von den thüringischen Polizeidienststellen regelmäßig an das Thüringer Landesamt für Statistik (TLS) abgegeben und durch die Mitarbeiter erfasst, plausibilisiert, ausgewertet und für die Veröffentlichung aufbereitet.

Abbildung 1: Ausschnitt einer Verkehrsunfallanzeige der Polizei wie sie seit den 90er Jahren genutzt wird

VERKEHRUNFALLANZEIGE

innerorts 2 1 13 außerorts 2 13 Fahrtrichtung Ordn.-Nr. aufsteigend 1 absteigend 2

Straßenschlüssel 15 23 Haus-Nr. 24 27 Straßenklasse B Straßen-Nr. 29 32 33 34 39 km m

von Netzknoten A 40 46 47 nach B 48 54 55 Station (km) 56 60

Unfalltyp 61 62 63 64 Sondererhebung 65 66 67 Wild 68 Aquaplan 69

Sondermerkmal AB-Knoten u.a. 71 72 Gesamtschaden (volle DM) 74 75 76 77 78 79 80

Abschnitt

Abgelöst wurden sie Mitte der 90er Jahre von Disketten mit den Unfallmeldungen. Diese wurden in das Fachverfahren V 302 – ein Großrechnerverfahren – eingelesen. Das Großrechnerverfahren wurde 2008 durch die Fachanwendung Straßenverkehrsunfallstatistik (STUS), die aktuell noch im Einsatz ist, abgelöst. Die Unfallmeldungen wurden fast täglich vom Landeskriminalamt (LKA) via Intranet geliefert und in das Fachverfahren importiert.

Die Bearbeitung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle wird ständig an die neuen Anforderungen und Entwicklungen in der Methodik und Technik angepasst

Das Vorgangsbearbeitungssystem „ComVor“ nahm am 7. Juli 2019 den Onlinebetrieb auf und exportiert die Daten an die EUSKa-Datenbank. Alle Unfalldaten für die Straßenverkehrsunfallstatistik werden daraus exportiert. EUSKa ist die Abkürzung für Elektronische Unfalltypensteckkarte. Dieses Softwaresystem ermöglicht die Analyse und Auswertung von Verkehrsunfällen und das Erkennen von Unfallhäufungsstellen. Mit dieser Softwareumstellung meldet das LKA einmal monatlich an den Fachbereich „Verkehr“ des TLS.

Die unterdessen mehr als 30jährige Zusammenarbeit mit den Polizeidienststellen, der Landespolizeidirektion und dem Landeskriminalamt ist von einem freundlichen, respektvollen und vor allem sehr hilfsbereiten Umgang der beteiligten Mitarbeiter geprägt. Einer der Akteure, der zu Beginn der 90er Jahre maßgeblich an dem Aufbau dieser Kooperation beteiligt war und für die Autorin dieses Aufsatzes freundlicherweise sein persönliches „Archiv“ durchsucht hat, ist Uwe Scherf. Er ist noch im Dienst.

Abbildung 2: Presseartikel aus dem Allgemeinen Anzeiger vom 25. August 2010



Dienstleiter VPI Gera Uwe Scherf, Erster Polizeihauptkommissar. Foto: Reinhard Schulze

Ungewisse aber sehr interessante Zeit

Geraer VPI-Chef Uwe Scherf erinnert sich an das Wendejahr 1990

Von Reinhard Schulze

GERA. „Es war eine ungewisse, aber doch sehr interessante Zeit“, meint der Erste Polizeihauptkommissar Uwe Scherf, wenn er sich an die Ereignisse des gesellschaftlichen Umbruchs 1989/90 erinnert. Es war die Zeit des Übergangs von der alten zur neuen Polizeistruktur, die dann ab dem 1. August 1991 mit der Bildung der Polizeidirektion Gera voll zu greifen begann. Aus der Verkehrspolizei wurde die Verkehrspolizeiinspektion Gera mit der Zuständigkeit für die heutigen Kreise Altenburger Land, Stadt Gera und Landkreis Greiz.

Viele Entscheidungen mussten damals von der Basis aus getroffen werden. Die zentralen Vorgaben ließen nach, fielen dann ganz weg. Dennoch ist es uns gelungen, den öffentlichen Verkehr wie auch die innerpolizeiliche Arbeit sicherzustellen“, erinnert sich Uwe Scherf.

Besonders gefordert in dieser Zeit, die Mitarbeiter der Zulassungsstelle. Um den wachsenden Ansturm von Anmeldungen und Umschreibungen zu bewältigen, wurden sogar Mitarbeiter der Transportpolizei zur Verstärkung eingesetzt. Noch heute kann sich Uwe Scherf an die langen Schlangen vor dem Dienstgebäude in der Berliner Straße erinnern. „Es war irgendwie kurios. Von meinem Dienst-

zimmerfenster aus konnte ich die Menschenmassen entlang der Berliner Straße stadteinwärts sehen und ihnen entgegenkommend die Autoschlange an der damaligen Tankstelle in der Berliner Straße.“

Schon bis an die Grenze des Möglichen ausgelastet, wurden zu diesem Zeitpunkt noch Anträge auf Verkehrseinschränkungen durch Bauarbeiten oder für das Aufstellen von Gerüsten von der Verkehrspolizei bearbeitet. Nicht selten waren es täglich 10 bis 15 dicke Postmappen mit Anträgen, die dann bis spät in die Nacht hinein abgearbeitet wurden. „Es war noch nicht so bürokratisch. Es gab Spielräume, so dass man sich selbst einbringen und mitgestalten konnte, was den ganzen Stress für uns etwas erträglicher machte“, so der heutige Dienststellenleiter der VPI Gera.

Mit dem 3. Oktober 1990 erfolgte die Umstellung auf bundesdeutsches Strafrecht. „Was fehlte waren die Gesetzbücher. So sind wir nach Nürnberg gefahren, haben von dort ausgesonderte Gesetzbücher geholt, die wir dann auszugswise für die Kollegen vervielfältigt haben. Wir selbst hatten zu diesem Zeitpunkt nur einen Thermokopierer“, erzählt Uwe Scherf.

Mit der Wiedervereinigung wuchs auch der Wunsch nach dem Besitz eines bundesdeutschen Führerscheins. „Das Pro-

blem war, dass die im Führerschein angegebenen Klassen, die der Inhaber nicht hatte, weggelocht werden mussten. Was uns aber fehlte, war die dafür notwendige Speziallochanlage. So konnten Anfangs nur Anträge bearbeitet werden, wenn der Antragsteller für alle Klassen die Berechtigung hatte“, so der VPI-Chef.

Nicht selten war es auch recht abenteuerlich, wie bei der Asphaltierung der Sommerbadstraße, die bei fließendem Verkehr erfolgte und fabelhaft nur manuell geregelt wurde.

Gut erinnern kann er sich noch an die Überführung der Führerschein- und Zulassungsstelle an die Kommunen und Landkreise. Führerschein- und Fahrzeuginhaber waren auf Karteikarten erfasst, diese mussten nun nach Stadt Gera und Landkreis Gera aufgeteilt werden. Rückblickend meint Uwe Scherf, dass alle diese Veränderungen letztlich doch fast reibungslos verlaufen sind und die Bürger selbst wenig davon mitbekommen haben. Ausgeblieben seien auch größere Unmutsbekundungen. Die Bürger haben gespürt, dass vieles auch für uns neu war und sich jeder bemüht hat, sein Bestes zu geben. „Ich meine, wir als Polizei haben auch in dieser, doch etwas verrückten Zeit, immer die Akzeptanz bei den Bürgern gehabt“, so Uwe Scherf, der auch den Teamgeist in den eigenen Reihen lobt.

Die Veröffentlichung des Artikels erfolgt mit der freundlichen Genehmigung der Funke Mediengruppe Thüringen.

2. Wie entwickelte sich die Zahl der Unfälle seit den 90er Jahren

Mobilität – ein Fluch und ein Segen zugleich? Zunehmend ist unser Leben von Mobilität geprägt. Im Arbeitsleben ist das Vorhandensein des PKW-Führerscheins ein wichtiges Einstellungskriterium. Darüber hinaus erfordert eine gut funktionierende Wirtschaft stabile Lieferketten und somit reibungslose Verkehrsabläufe. Doch auch für die Freizeit bedeutet „Mobilität“, Komfort und Lebensqualität.

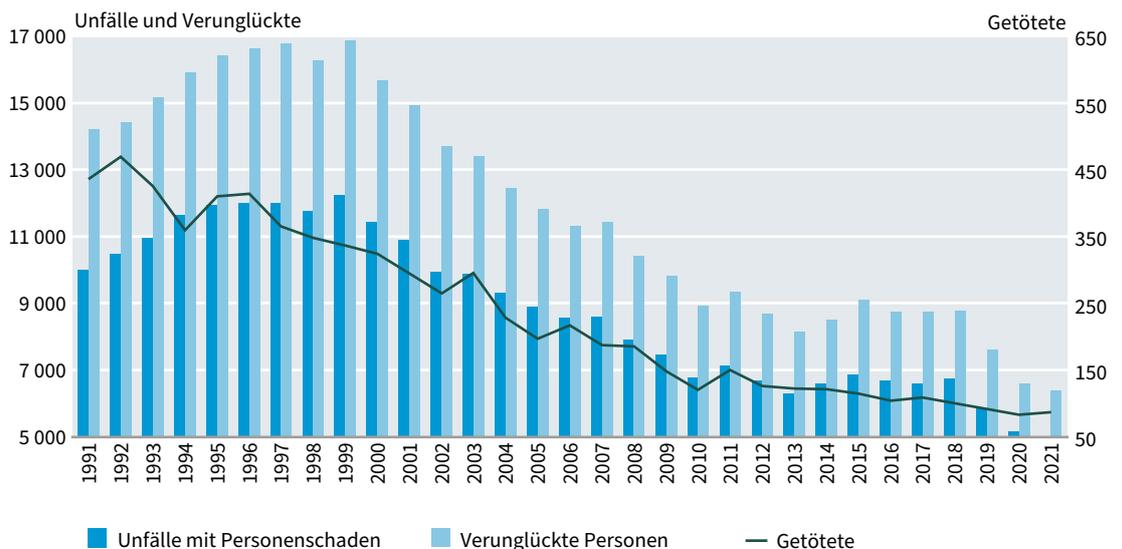
Die Wende war hinsichtlich der „neuen“ Mobilität eine Herausforderung. Allein im Jahr 1991 stieg die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Thüringen im Vergleich zum Ende der 80er Jahre (die Bezirke Erfurt, Gera und Suhl zusammen) um mehr als 60 Prozent. Die Zahl der Verkehrstoten hat sich mehr als verdoppelt.¹⁾ Im Vergleich zu den alten Ländern gab es in dem vergleichbaren Zeitraum einen Anstieg der Unfälle von nicht einmal 1 Prozent. Von 1990 zu 1991 stiegen die Unfallzahlen Deutschlands um 13,3 Prozent.

Infolge des gestiegenen Verkehrsaufkommens stieg die Zahl der Verkehrsunfälle bis Mitte der 90er Jahre an

Bislang nur moderat befahrene Autobahnen und Straßen in häufig schlechtem Zustand entwickelten sich rasch zu bedeutenden Verkehrswegen. Durch das gestiegene Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr unmittelbar nach der Wiedervereinigung stieg die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ab dem Jahr 1991 (10 001 Unfälle) bis zum Jahr 1996 (12 012 Unfälle) stetig an. Seit dem Jahr 1997 war die Zahl der Unfälle fast jedes Jahr rückläufig. Im vergangenen Jahr wurde die Polizei zu 5 004 Unfällen mit Personenschaden gerufen. Das ist ein Rückgang um die Hälfte im Vergleich zum 1. Jahr nach der Wiedervereinigung.

Im Jahr 1992 wurden in Thüringen mit 469 Getöteten die meisten Verkehrstoten nach der deutschen Wiedervereinigung verzeichnet. Die Zahl der Verunglückten stieg ebenso wie die Zahl der Unfälle zunächst an und sank seit dem Jahr 1999 stetig.

Abbildung 3: Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und dabei verunglückte Personen



1) Daten stammen aus den vorhandenen Statistischen Jahrbüchern der Bezirke Erfurt, Gera und Suhl. Die Unfallzahlen wurden summiert.

Zahl der Getöteten in den letzten 30 Jahren deutlich gesunken

Die langfristige Betrachtung des Unfallgeschehens in Thüringen zeigt, dass nach dem Jahr 2000 die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr tendenziell zurückgegangen ist (2021: 87 Getötete). Dies ist eine Entwicklung, die mit wenigen Ausnahmen bis heute anhält.

Diese rückläufige Entwicklung bei der Zahl der Unfälle, Verunglückten und auch Verkehrstoten ist umso bemerkenswerter, als dass der Fahrzeugbestand und somit auch das Verkehrsaufkommen im Verlaufe der vergangenen 30 Jahre stetig gestiegen sind.

Kraftfahrzeugbestand nahm seit der Wende stetig zu

In den 1980er Jahren lag der Kfz-Bestand des heutigen Gebietes von Thüringens bei unter einer Million Kraftfahrzeuge. Dieser stieg bereits im Jahr der Wiedervereinigung auf ca. 1,1 Millionen Fahrzeuge an und pendelte sich bis zum Jahr 2021 auf einen Bestand von etwa 1,5 Millionen Kraftfahrzeugen ein.

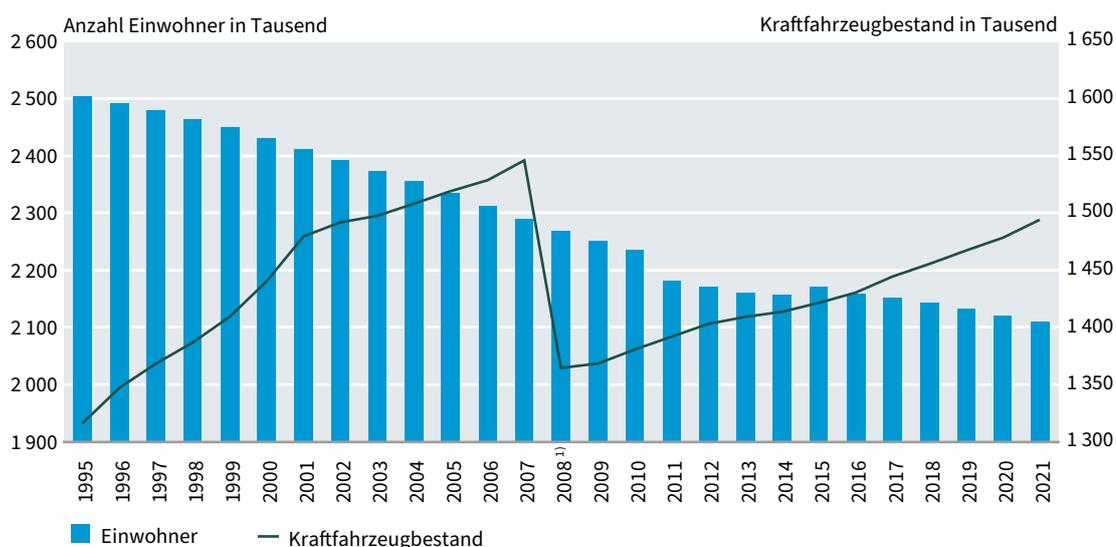
Im Jahr 2021 kommen auf 1000 Personen mehr als 500 Fahrzeuge

Zum 1.1.2021 veröffentlichte das Kraftfahrtbundesamt eine Pkw-Dichte von 560 Fahrzeugen auf 1000 Personen für Thüringen.

Durch seine geographische Lage sowohl in Deutschland als auch innerhalb Europas kam dem Freistaat Thüringen eine wichtige Bedeutung für den Transitverkehr zu. Die nahezu bedeutendsten Nord-Süd und Ost-West-Verkehrsachsen Deutschlands führen direkt durch das Bundesland Thüringen. Mobilitätsstudien der vergangenen Jahre, aber auch die leicht zunehmende Kraftfahrzeugdichte zeigen, dass sich das Verkehrsaufkommen kaum verändert hat.²⁾

Lediglich der signifikante Rückgang der Unfallzahlen im Jahr 2020 ist auf ein geringeres Verkehrsaufkommen während des Lockdowns zurück zu führen. Von Anfang des Jahres 2020 bis Ende 2021 wurde die Mobilität der Menschen durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie eingeschränkt. Dadurch waren deutlich weniger Pendler, Urlauber oder Tagestouristen unterwegs. Die Gesamtfahrleistung auf Deutschlands Straßen sank im Vergleich zum Jahr 2019 um etwa 13 Prozent.²⁾³⁾

Abbildung 4: Kraftfahrzeugbestand und Einwohnerzahlen in Thüringen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

1) Ab 1. Januar 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge, ohne vorübergehende Stilllegungen bzw. Außerbetriebsetzungen erfasst.

2) siehe: „Mobilität und Verkehrssicherheit“ – Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2010

3) siehe: Umweltbundesamt, Verkehrsleistung und Personentransport, abgerufen am 27.06.2022

Abbildung 5: Verkehrsleistung im Personentransport

Verkehrsart	2000	2005	2010 ¹⁾	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ²⁾	Veränderung 2020 zu 2019 in Prozent
	Milliarden Personenkilometer									
Motorisierter Straßenverkehr	926,9	958,2	980,5	1 027,5	1 046,4	992,1	993,4	996,3	866,7	-13,0
Motorisierter Individualverkehr ³⁾	849,6	875,7	902,4	945,7	965,3	912,4	913,3	917,4	822,5	-10,3
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	77,3	82,5	78,1	81,8	81,1	79,7	80,1	78,9	44,2	-44,0

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2021/2022, Kapitel B5, S. 218f.

Personenverkehr nach Verkehrsbereichen, Erfassung der Verkehrsleistung nach dem Inlandskonzept

1) Ab 2010 geänderte Erfassungsmethode, ohne Durchgangsverkehr (- 5,6 Mrd. Pkm im Vergleich zu 2009). Werte ab 2010 nicht mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

2) zum Teil vorläufige Zahlen

3) Ab 2017 Neuberechnung der Fahrleistungs- und Verbrauchsrechnung und des Personenverkehrsmodells. Werte ab 2017 nicht mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Um die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle über einen längeren Beobachtungszeitraum einzuordnen und zu beurteilen, werden gerne Vergleiche mit Bevölkerungsdaten oder auch dem Bestand an Kraftfahrzeugen herangezogen.

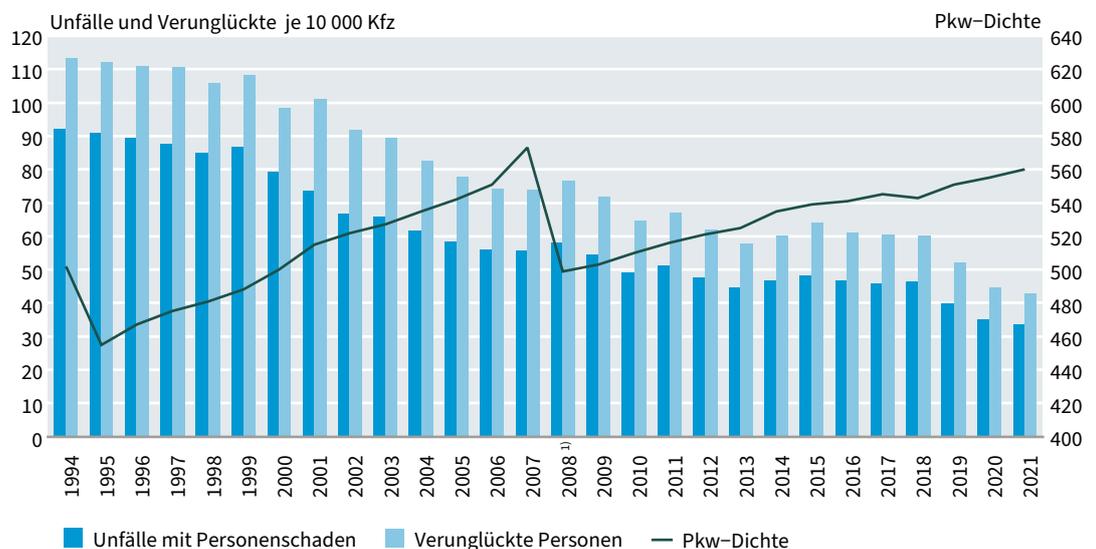
Die Entwicklung zeigt auch hier eine rückläufige Tendenz seit den 90er Jahren. Im Jahr 1995 ereigneten sich je 10 Tausend Kraftfahrzeugen 91 Unfälle mit Personenschaden. Im vergangenen Jahr waren es nur noch 34 Unfälle. Analog verlief die Entwicklung bei den Zahlen der Verunglückten im Verhältnis zu den Kraftfahrzeugen. Von 126 Verunglückten im Jahr 1995 sank die Zahl auf 43 Verunglückte je 10 Tausend Kraftfahrzeugen im vergangenen Jahr.

3. Dafür wird unsere Arbeit gebraucht

Tendenziell wird ein Rückgang der Verkehrsunfälle insgesamt festgestellt. Auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank in den vergangenen Jahren stetig. Im Jahr 2019 lag die Zahl der tödlich verunglückten Menschen auf Thüringer Straßen mit 92 erstmals unter 100. Das war bis dahin der niedrigste Stand seit 25 Jahren. In den beiden Pandemie-jahren 2020 und 2021 sank diese Anzahl weiter.

Das Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm, welches 2010 durch das Thüringer Ministerium für Bau

Abbildung 6: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen je 10 000 motorisierte Kfz sowie die Pkw-Dichte seit 1994



1) Ab 1. Januar 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge, ohne vorübergehende Stilllegungen bzw. Außerbetriebsetzungen erfasst.

und Verkehr erstmals aufgelegt wurde, formulierte eine Reihe von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Umgesetzt wurde und werden die Verkehrssicherheitsaktivitäten in erster Linie auf regionaler und örtlicher Ebene. Die Aktivitäten beinhalten beispielsweise die Verkehrserziehung und -aufklärung durch verschiedene Institutionen, Verbände oder Clubs. Des Weiteren überwachen und kontrollieren z. B. Ordnungsämter und Polizei die Einhaltung von Verkehrsregelungen. Die Unfalluntersuchungen und -analysen sind schließlich ein wichtiger Aspekt, um die Wirksamkeit der genannten Maßnahmen zu überprüfen.⁴⁾

Mit seiner Arbeit kann das Team des Fachbereichs „Verkehr“ im TLS einen wichtigen Beitrag zu dieser Arbeit leisten. Das Faltblatt „Straßenverkehrsunfälle in Thüringen“ hat sich unterdessen bei den Verkehrswachern, in Schulen und anderen Organisationen als beliebtes Informationsmaterial für Schulungen etabliert. Für die ständige Unfallanalyse liefert das TLS nicht nur wie die anderen Statistischen Ämter Daten an die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), sondern ebenso an die Thüringer Polizei bzw. das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV).

NEUAUFLAGE FALTBLATT STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE IN THÜRINGEN

Die neuste Auflage des Faltblattes Straßenverkehrsunfälle in Thüringen – Ausgabe 2022 ist erschienen.

Hier finden Sie u. a. Daten zu den polizeilich erfassten Unfällen, den Verunglückten, den Straßenverkehrsunfällen unter Alkoholeinwirkung und zum Fehlverhalten der Fahrzeugführer nach ausgewählten Ursachen.

Die Veröffentlichung kann als PDF-Datei kostenlos im Internet unter www.statistik.thueringen.de heruntergeladen werden. Bestellen können Sie die Printausgabe (Bestellnummer: 80105) ebenfalls kostenlos beim

Thüringer Landesamt für Statistik
 Postfach 90 01 63
 99104 Erfurt
 Telefon: 0361 57331-9642
 Fax: 0361 57331-9699
 E-Mail: auskunft@statistik.thueringen.de



4) siehe: „Mobilität und Verkehrssicherheit“ – Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2010