

Az.: 66 K 16 05_13/0035
SB: Samsa, POK
Tel.: 0641/7006-3804 (Geschäftszimmer)
Fax: 0641/7006-3809
E-Mail: dvs.ppmh@polizei.hessen.de

Datum: 28.08.2012 / 28.01.2013

Generation 65 **Plus**



Analyse der Verkehrsunfallentwicklung im Polizeipräsidium Mittelhessen

1. Einleitung

Die **Sichere Landstraße 2012** ist in diesem Jahr das landesweite Verkehrspräventionsprojekt. Von jedem Polizeipräsidium werden einer der unten aufgeführten Schwerpunkte betreut sowie landesweite Aktionstage mit Schwerpunktkontrollen geplant. Neben den „Jungen Fahrern“ und den „Kradfahrern“ wurde die **Generation 65^{Plus}** aufgrund der Unfallentwicklung der vergangenen Jahre als Zielgruppe ausgewählt.



Junge Fahrer



Wildunfälle



Kradfahrer



Güterverkehr



Geschwindigkeit



Alkohol / Drogen



Personenverkehr



Schwerpunktthema **Generation 65^{Plus}**

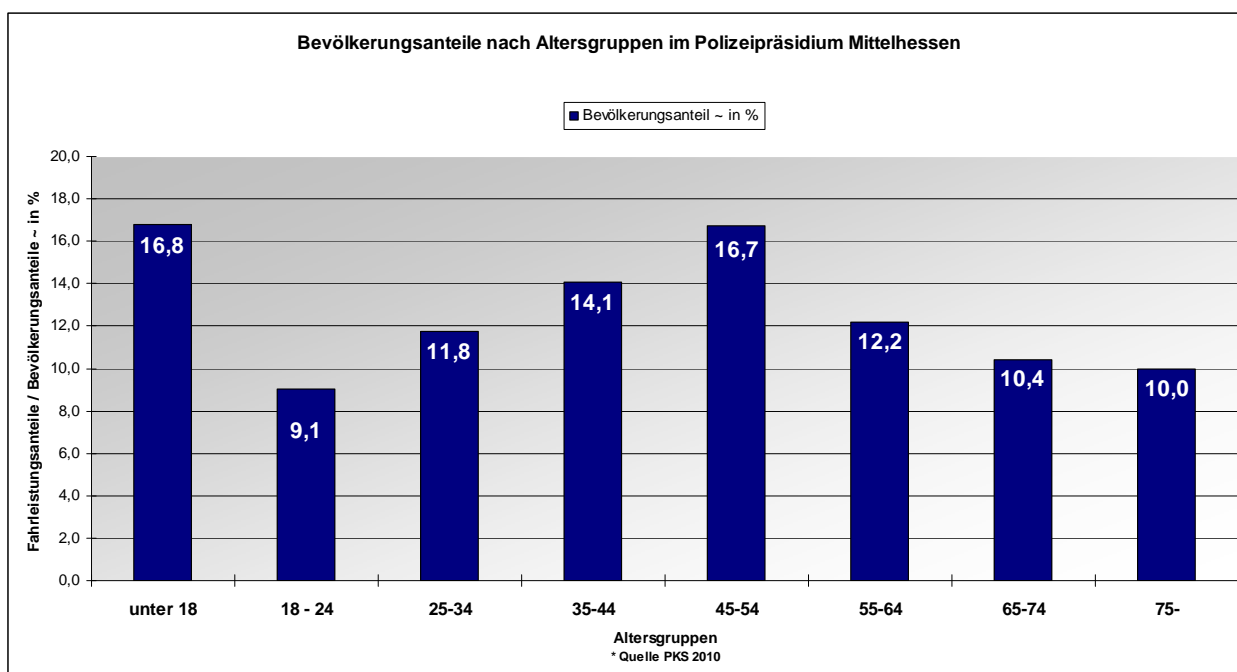
Die Bevölkerungszahlen der **Generation 65^{Plus}** werden in Deutschland und in den meisten Ländern Europas in den nächsten Jahrzehnten deutlich ansteigen. Folgt man aktuellen Prognosen, so wird z. B. in Hessen bis 2050 etwa jeder Dritte älter als 65 Jahre sein (Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2011).

In Hessen waren im Jahr 2011 bei 18.601 Verkehrsunfällen Personen der **Generation 65^{Plus}** beteiligt. 70 Verkehrsunfälle hatten einen tödlichen Ausgang, bei 917 Unfällen gab es einen

schweren und bei 3.138 Unfällen einen leichten Personenschaden. Damit erscheint das aktuelle Unfallgeschehen zurzeit noch weitgehend unauffällig. Die Prognose aufgrund der Rahmendaten macht jedoch bereits jetzt ein vernetztes Handeln erforderlich.¹

Um zielgerichtete Präventionsmaßnahmen für die Verkehrsteilnehmer der **Generation 65^{Plus}** zu entwickeln, wurde eine detaillierte Analyse der Verkehrsunfallentwicklung durchgeführt. Grundlage der Analyse waren die Verkehrsunfallzahlen² sowie die Bevölkerungsentwicklung³ im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidioms Mittelhessen, in dem Betrachtungszeitraum von 2006 bis 2011. Des Weiteren wurden Daten des hessischen statistischen Landesamtes sowie statistische Inhalte einer Studie des ADAC über das Fahrverhalten der **Generation 65^{Plus}** übernommen.

Ausgehend von der generellen Aussage, dass der Anteil der **Generation 65^{Plus}** am Gesamtbevölkerungsanteil in den nächsten Jahren weiter ansteigen wird, wurde die Bevölkerungsentwicklung im Polizeipräsidium Mittelhessen analysiert und in Altersgruppen eingeteilt. Um die **Generation 65^{Plus}** detaillierter zu betrachten, wurde sie im gesamten Verlauf dieser Analyse in zwei Altersgruppen, 65 bis 74- Jährige und über 75- Jährige, unterteilt.



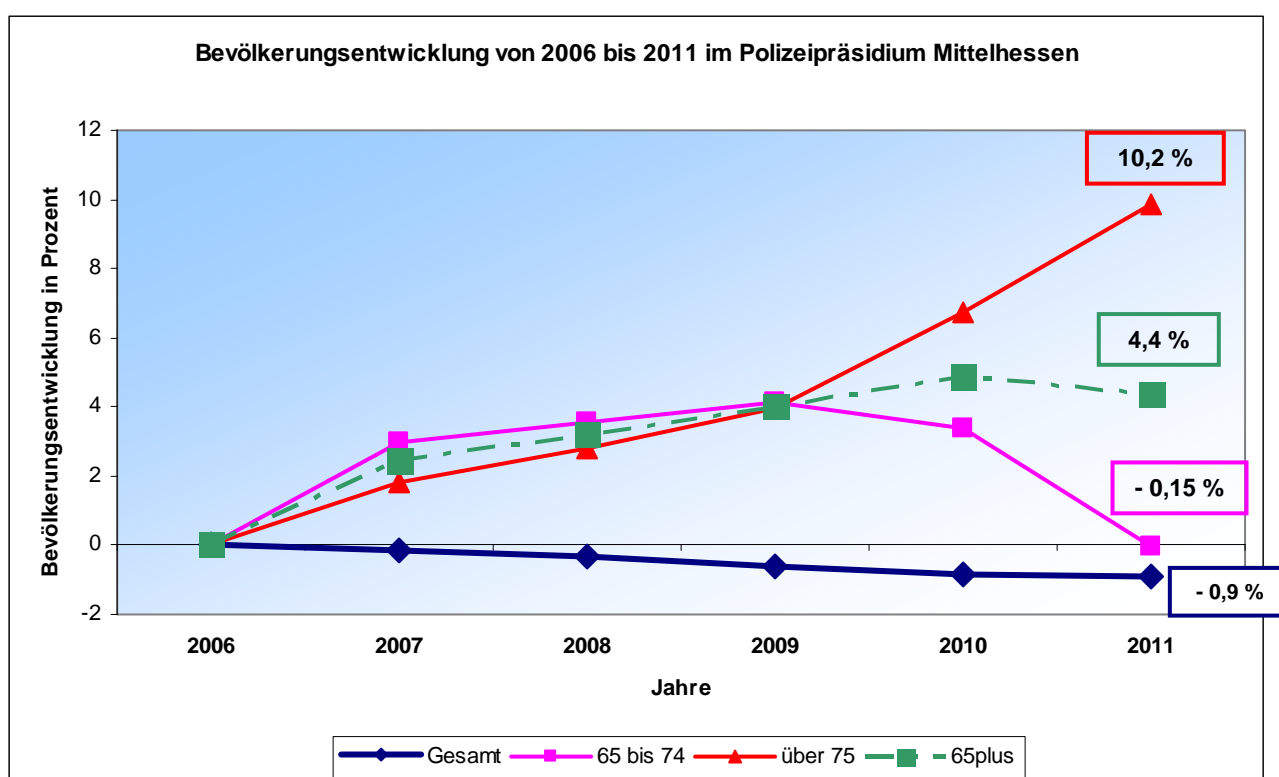
¹ Quelle: Rahmenkonzeption LPP zur Sicheren Landstraße 2012

² EUSKA Unfallanalyse der Jahre 2006 bis 2011, insgesamt wurden 132.346 VU einer Analyse unterzogen.

³ Quelle: Einwohnerzahlen der PKS mit den Stichtagen 31.12.2005 bis 31.12.2010

Im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen mit seinen vier zu betreuenden Landkreisen leben mit Stichtag 31.12.2010 ~ 1.060.000 Menschen. Dem oben stehenden Diagramm ist zu entnehmen, dass im Jahr 2010 ~ 20 % der Bevölkerung der **Generation 65^{Plus}** angehören.

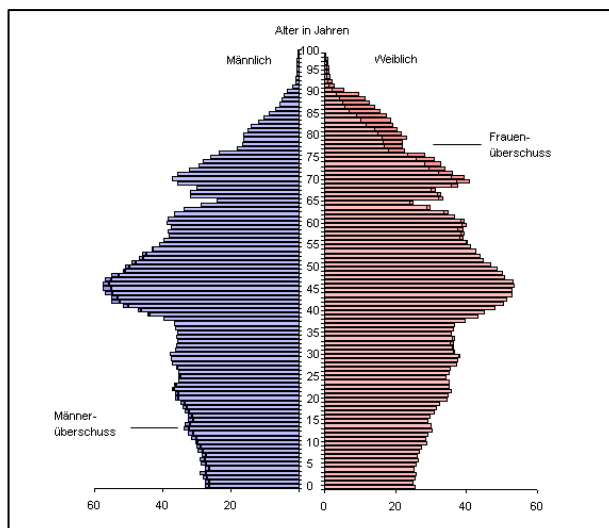
Das unten stehende Diagramm zeigt, dass die Bevölkerung der **Generation 65^{Plus}** im Betrachtungszeitraum 2006 bis 2011 um 4,4 % angestiegen ist. Dieser Anstieg hat jedoch im Bereich der über 75- Jährigen stattgefunden, während der Anteil der 65 bis 74- Jährigen annähernd konstant geblieben ist.



Diese Entwicklung bestätigt sich bei detaillierter Betrachtung der Alterspyramide⁴, die den Altersaufbau der Bevölkerung in Hessen mit Stichtag 31.12.2010 zeigt. Der sich aus der Alterspyramide ergebende Anteil an männlicher und weiblicher Bevölkerung entspricht jedoch nicht der geschlechtsspezifischen Verteilung der Unfallverursachereigenschaft. Im Zuständigkeitsbereich des PP Mittelhessen wurde im Jahr 2011 ca. 70 % der Verkehrsunfälle durch männliche Fahrzeugführer verursacht und nur ca. 30 % durch weibliche. Unberücksichtigt bleiben bei der Berechnung für die prozentuale Verteilung 3.568 ungeklärte Verkehrsunfallfluchten, da hier keine Fahrereigenschaft festgelegt werden konnte.

⁴ Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt (www.statistik-hessen.de).

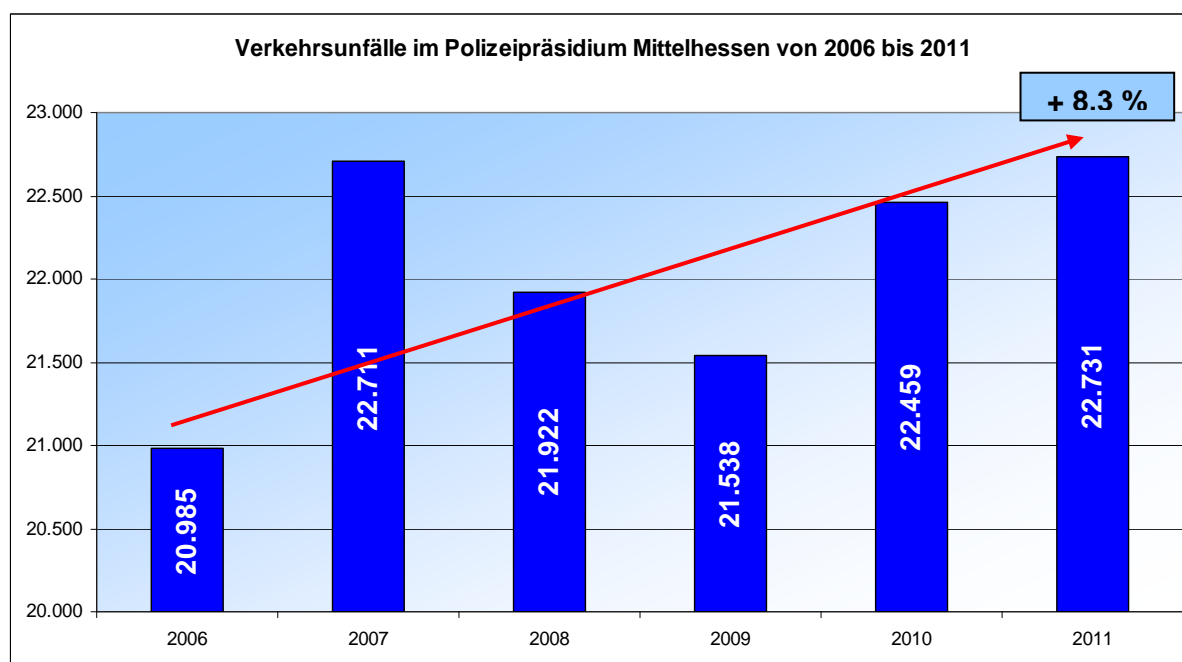
Laut einer Studie des ADAC beträgt der Fahrleistungsanteil der männlichen Verkehrsteilnehmer 68 %, der der weiblichen Verkehrsteilnehmer 32 %, was in etwa der Verteilung der Unfallverursachereigenschaft entspricht.



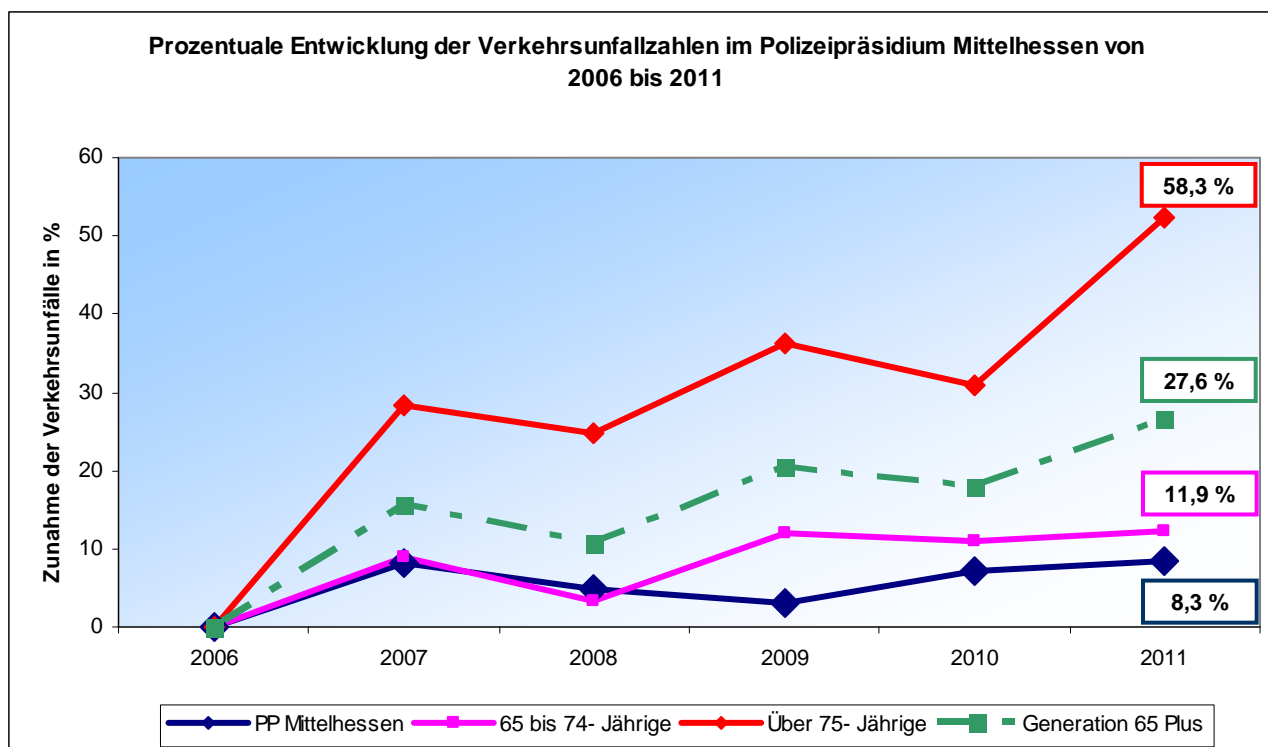
Bei lebensnaher Auslegung ist davon auszugehen, dass sich diese Verteilung mit zunehmendem Alter in Richtung der männlichen Verkehrsteilnehmer verschiebt.

Bei den Unfallverursachern der **Generation 65^{Plus}** verhält sich die prozentuale Verteilung in der Altersgruppe der 65 bis 74- Jährigen mit 70% männlich / 30% weiblich analog zu den Gesamtunfallzahlen des PP Mittelhessen. In der Altersgruppe der über 75- Jährigen sind 74 % der Unfallverursacher männlich und 26 % weiblich, was ebenfalls dafür spricht, dass mit zunehmendem Alter eher die „Männer“ das Fahren übernehmen bzw. es sich zutrauen.

Die Analyse der Verkehrsunfallentwicklung der **Generation 65^{Plus}** im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen ergab im Zeitraum von 2006 bis 2011 und im Vergleich zur Gesamtunfallentwicklung einen signifikanten Anstieg.



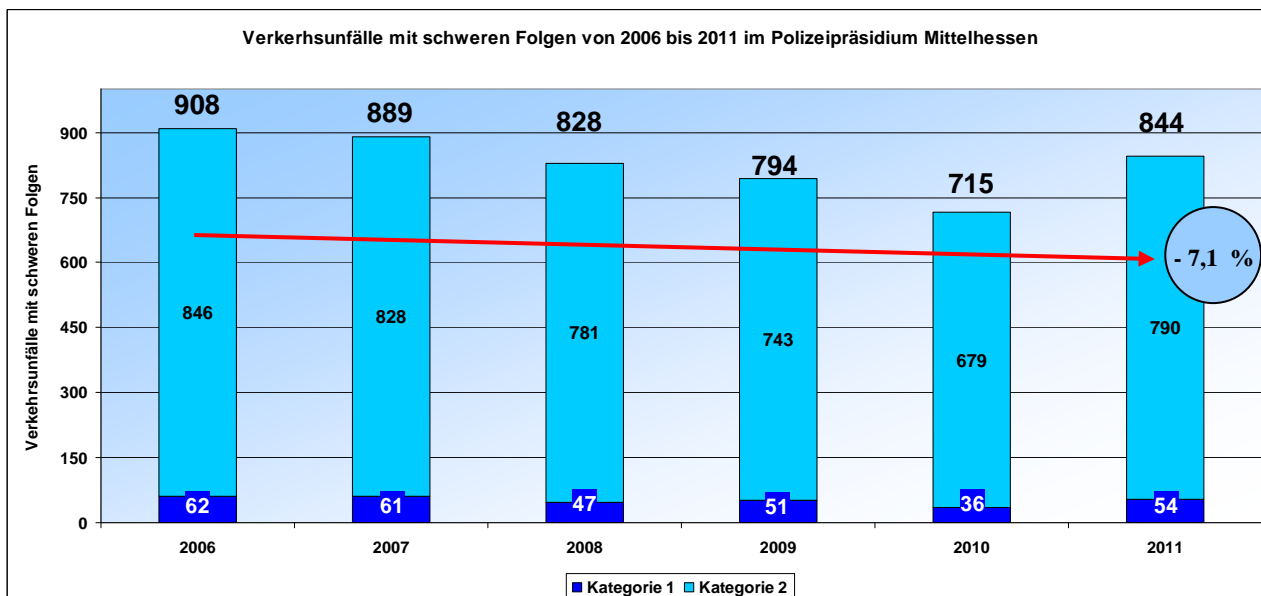
Während die Gesamtunfälle im Polizeipräsidium Mittelhessen im Zeitraum von 2006 bis 2011 um 8,3 % anstiegen, ergab sich bei der **Generation 65^{Plus}** eine Zunahme von 27,6 %. Für eine genauere Betrachtung wurden, wie schon bereits oben erwähnt, die **Generation 65^{Plus}** in zwei Altersgruppen, 65 bis 74- Jährige und über 75- Jährige, unterteilt.



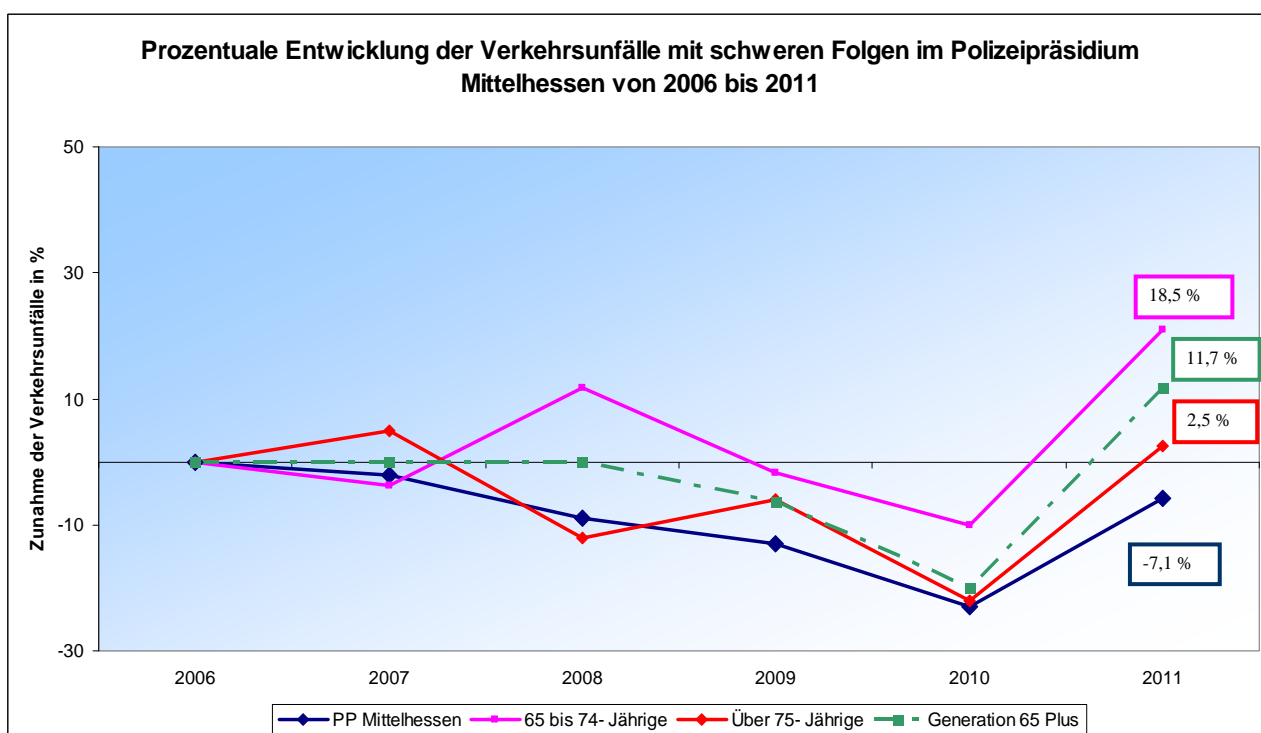
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Gesamtunfälle | 20.985 | 22.711 | 21.922 | 21.538 | 22.459 | 22731 |
| 65plus | 1655 | 1912 | 1818 | 1997 | 1943 | 2113 |
| 65 bis 74 | 1093 | 1191 | 1123 | 1221 | 1210 | 1223 |
| über 75 | 562 | 721 | 695 | 776 | 733 | 890 |

Bei einer genaueren Betrachtung der Unfallzahlen der **Generation 65^{Plus}** stellte sich heraus, dass der im Vergleich zu der Gesamtunfallentwicklung überproportionale Anstieg von 27,6 % von der Altersgruppe der **über 75- Jährigen** verursacht wurde, die eine Zunahme von 58,3 % aufweist. Zu beachten ist hierbei, dass die Bevölkerungsrate der über 75- Jährigen im selben Zeitraum lediglich um 10,2 % gestiegen ist.

Bei den Verkehrsunfällen mit schweren Folgen (VU mit Toten / Schwerverletzten) ergab sich für das Polizeipräsidium Mittelhessen im Zeitraum von 2006 bis 2011 ein geringfügiger Rückgang um 7,1 Prozent.



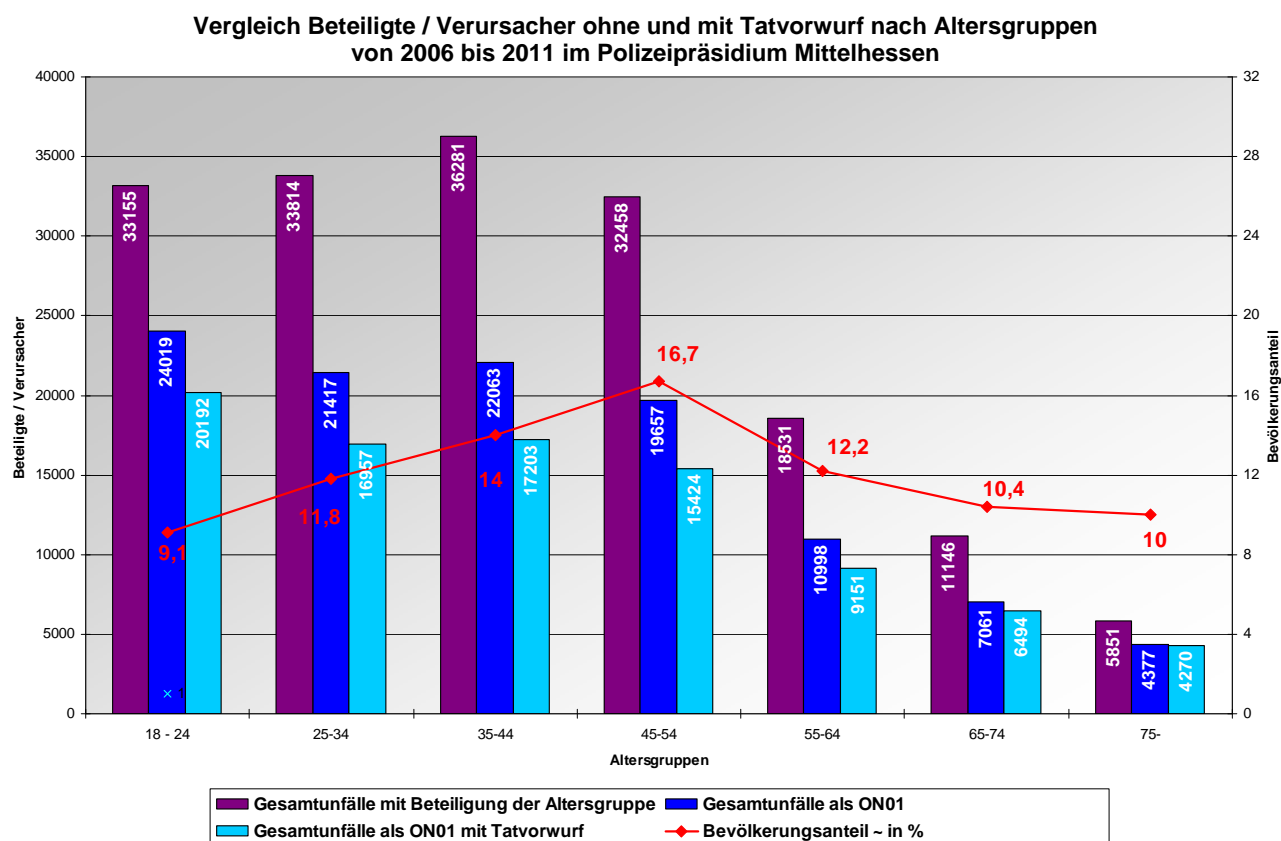
Bei den Verkehrsunfällen mit schweren Folgen, die von der **Generation 65^{Plus}** verursacht wurden (ON01), ergab sich im Vergleichszeitraum eine Zunahme von 11,7 %. Hier stellte sich bei einer genaueren Betrachtung heraus, dass der Anstieg diesmal von den 65 bis 74- Jährigen verursacht wurde, während die Unfallzahlen bei den über 75- Jährigen annähernd konstant geblieben sind.



| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Gesamtunfälle | 908 | 889 | 828 | 794 | 715 | 844 |
| 65plus | 94 | 94 | 94 | 88 | 75 | 105 |
| 65 bis 74 | 54 | 52 | 60 | 52 | 46 | 64 |
| über 75 | 40 | 42 | 34 | 36 | 29 | 41 |

2. Vergleich verschiedener Altersgruppen / Kategorien

Im folgenden Abschnitt wird die Verkehrsunfallentwicklung verschiedener Altersgruppen einschließlich der Jungen Fahrer (18 bis 24- Jährige) mit der **Generation 65^{Plus}**, die wie bereits oben erwähnt in die Altersgruppen der 65 bis 74- Jährigen und der über 75- Jährigen unterteilt wird, verglichen.



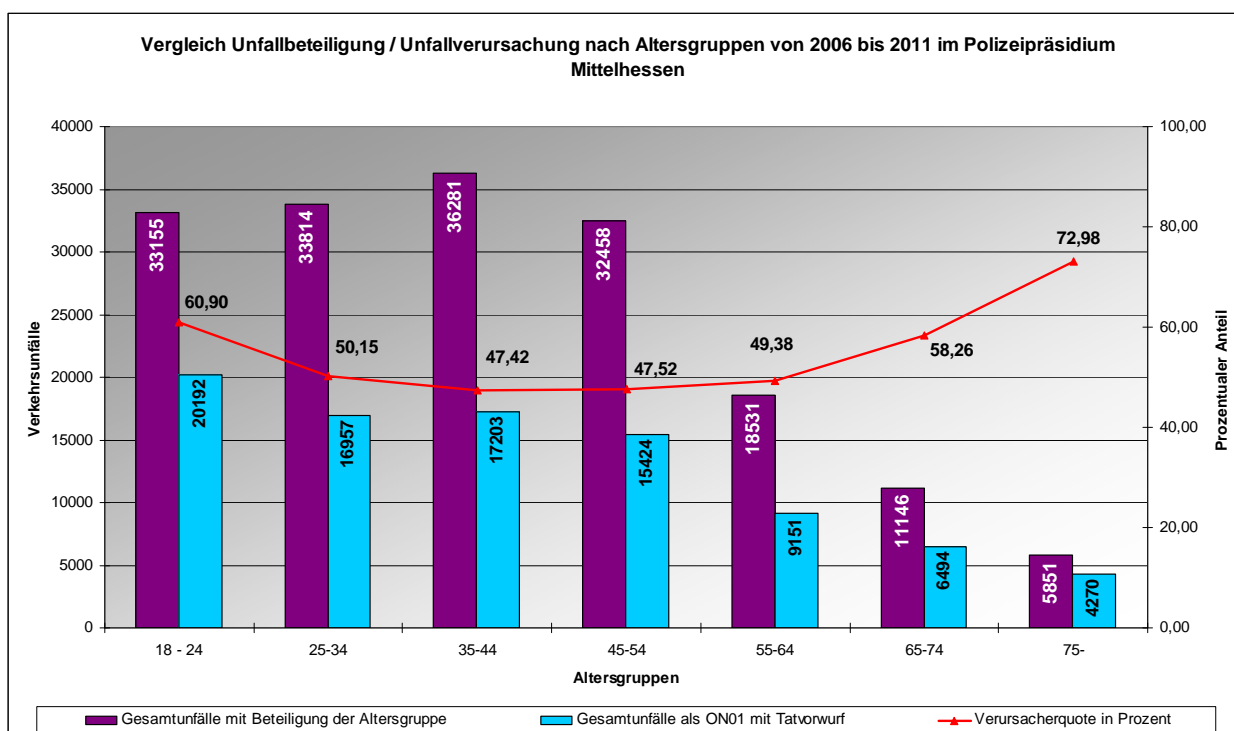
Wie aus dem obigen Diagramm bereits ersichtlich ist, wurde eine bisher nicht verwendete EUSKA- Abfragekombination generiert, die eine genauere Betrachtung der Unfallverursachereigenschaft ermöglichen soll. Hierbei wird der Unfallverursacher nicht nur nach der Vergabe der Ordnungsnummer ON01 abgefragt, sondern es wurde zusätzlich die Unfallursache abgefragt. Durch diese Abfragekombinationen wurden alle Unfälle herausgefiltert, bei denen kein Tatvorwurf gegen den Unfallbeteiligten mit der Ordnungsnummer ON01 ergangen ist. Wie sich nach der Abfrage herausstellte, fielen hierbei in der Hauptsache zu ca. 95 % die Verkehrsunfälle mit der Ursache 86 (Wild) und zu ca. 5 % die Verkehrsunfälle mit der Ursache 88 (sonstige Hindernisse) heraus, da bei diesen Verkehrsunfällen in der Regel kein Tatvorwurf gegen die in der Hauptsache allein beteiligte ON01 ergeht. Ziel dieser Abfragekombination ist es, nur Unfallverursacher mit der Ordnungsnummer 01 zu analysieren, die einen Verkehrsunfall schuldhaft verursacht haben.

Eine weitere zu beachtende Besonderheit ergibt sich bei der Zielgruppe der **Jungen Fahrer**, in dieser Vergleichsgruppe sind lediglich 7 Jahrgänge zusammengefasst.

Vergleicht man die sich aus diesem Diagramm ergebenden tatsächlichen **Unfallzahlen ON01 mit Tatvorwurf** der einzelnen Altersgruppen miteinander, sind die 18 bis 24- Jährigen (Jungen Fahrer) mit einem Anteil von 22,5 % an den Gesamtunfällen, gefolgt von den 35 bis 44- Jährigen mit einem Anteil von 19,4 %, am höchsten unfallbelastet.

Die **Generation 65^{Plus}** stellt mit zusammen 12 %⁵ (10.764 Unfälle) des gesamten Unfallaufkommens nur einen vergleichsweise geringen Anteil, der gemessen an dem Bevölkerungsanteil nahezu unbedeutend erscheint.

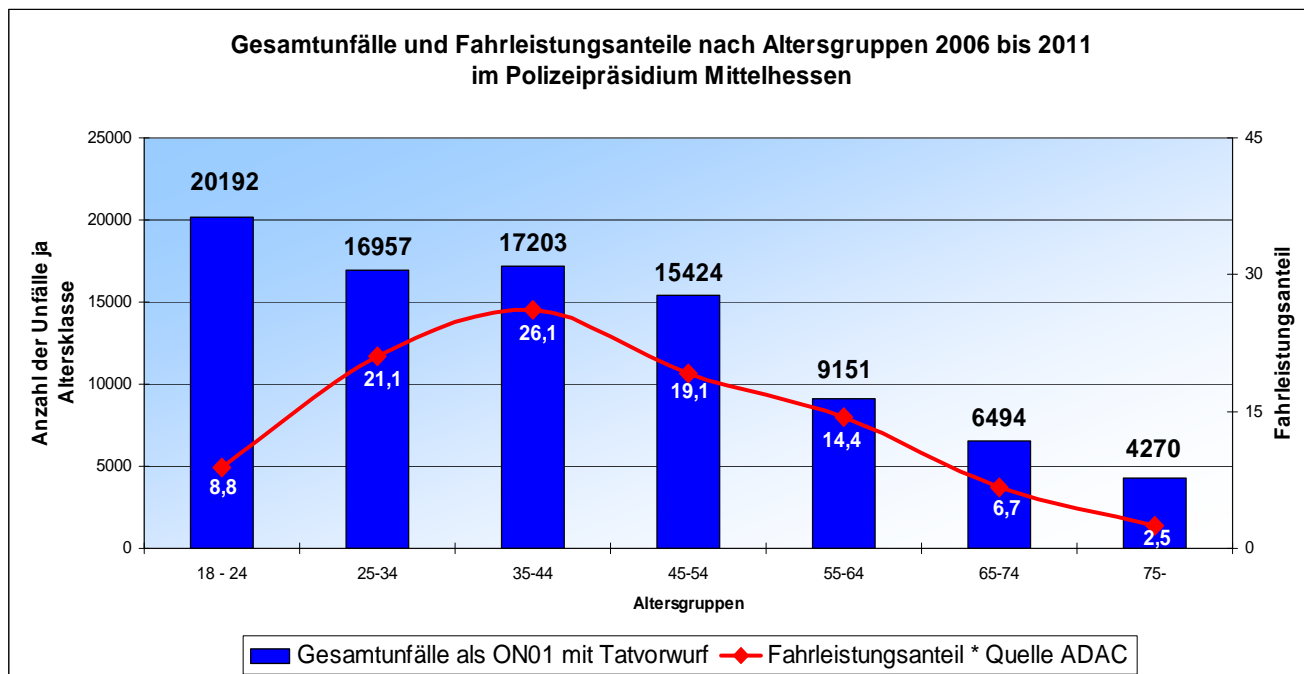
Eine erste Auffälligkeit der Verkehrsteilnehmer der **Generation 65^{Plus}** ergibt sich, wenn man das Verhältnis der Unfallbeteiligung zur Verursachereigenschaft betrachtet.



Während die 65 bis 74- Jährigen ca. 58 Prozent aller Verkehrsunfälle verursachen, an denen sie beteiligt sind, liegt die Verursacherquote bei den über 75- Jährigen bei ca. 73 Prozent. **Hieraus ergibt sich, dass über 75- Jährige nahezu ¾ aller Verkehrsunfälle, an denen sie beteiligt sind, verursachen.** Die Zielgruppe der 18 bis 24- Jährigen liegt in diesem Vergleich in etwa gleich auf mit den 65 bis 74- Jährigen, jedoch noch deutlich hinter den über 75- Jährigen. Bei Verkehrsunfällen mit schweren Folgen liegt die Verursacherquote der über 75- Jährigen bei ca. 58 Prozent und damit nur leicht über dem allgemeinen Durchschnitt.

⁵ 65 bis 74- Jährige 7,2 %; über 75- Jährige 4,8 %

In die weitere Betrachtung der Verkehrsunfallzahlen ist der sogenannte **Fahrleistungsanteil**⁶, der den prozentualen Anteil der jeweiligen Altersgruppen am gesamten Fahraufkommen beschreibt, eingeflossen.



Wird der Fahrleistungsanteil ins Verhältnis zu den Gesamtunfällen der jeweiligen Altersgruppen gesetzt, zeigt sich im weiteren Verlauf dieser Analyse deutlich, dass die Altersgruppe der über 75-Jährigen hinter den 18 bis 24-Jährigen die am stärksten unfallbelastete Altersgruppe ist. Die Altersgruppe der 65 bis 74-Jährigen zeigt sich im Vergleich mit den anderen Altersgruppen des mittleren Alterssegments unauffällig, hier sind in wenigen Bereichen allenfalls minimal erhöhte Werte festzustellen.

Die folgende Matrix zeigt einen Vergleich aller Altersgruppen in den verschiedenen Unfallkategorien. Der **Index** beschreibt das Verhältnis der **Verkehrsunfälle / Fahrleistungsanteile / 100**. Bei den Unfallkategorien beschreibt der Index ebenfalls das Verhältnis der Verkehrsunfälle / Fahrleistungsanteile / den prozentualen Anteil der Unfälle der jeweiligen Kategorie an den Gesamtunfällen⁷.

⁶ Quelle: ADAC; DIW; IVT; BSt. / Bundesweite Studie / Zahlen wurden aus dem Diagramm der Ausarbeitung 1.3 – Entwicklung der Fahrleistungen entnommen.

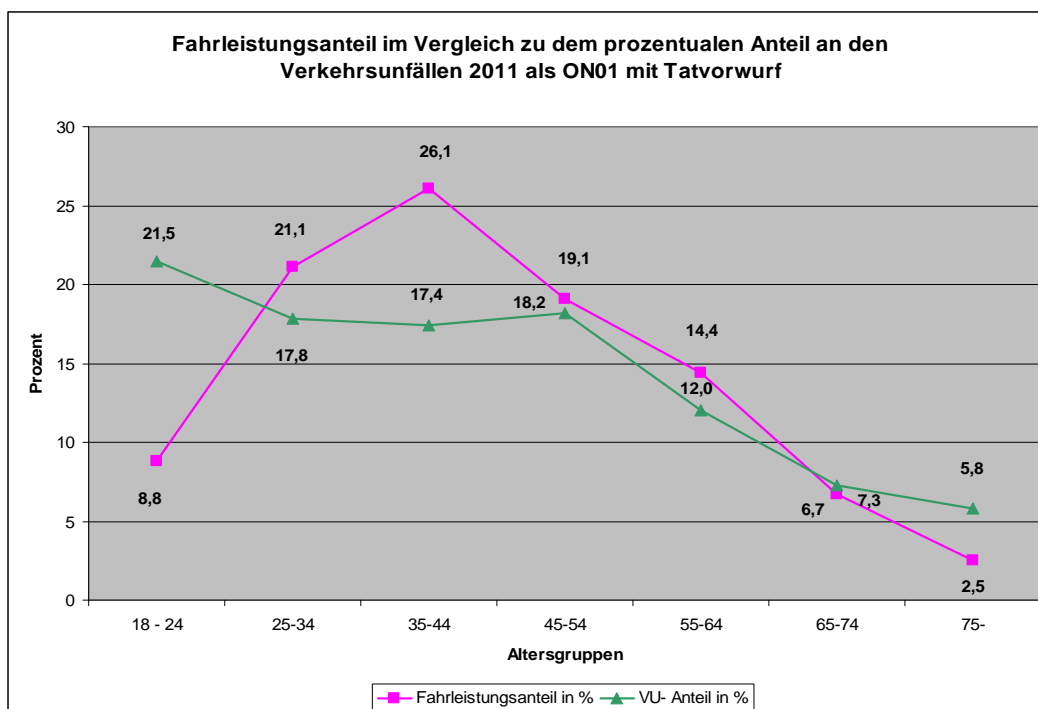
⁷ Beispiel: 303 Unfälle der Kategorie 1 ergeben einen Anteil von 0,34 % an 89691 Gesamtunfällen.

| Auswertung der Verkehrsunfalldaten 2006 bis 2011 verschiedener Altersklassen als ON01 mit Tatvorwurf im Verhältnis zu den Fahrleistungsanteilen im Polizeipräsidium Mittelhessen | | | | | | | | |
|--|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 0- 18 | 18 - 24 | 25-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65-74 | 75- |
| Bevölkerungsanteil ~ in % | 16,8 | 9,1 | 11,8 | 14 | 16,7 | 12,2 | 10,4 | 10 |
| Gesamtunfälle als ON01 mit Tatvorwurf | x | 20192 | 16957 | 17203 | 15424 | 9151 | 6494 | 4270 |
| Fahrleistungsanteil * Quelle ADAC | 1,1 | 8,8 | 21,1 | 26,1 | 19,1 | 14,4 | 6,7 | 2,5 |
| Anteil am Unfallgeschehen in % 2006 bis 2010 | | 22,5 | 18,9 | 19,2 | 17,2 | 10,2 | 7,2 | 4,8 |
| Index Gesamtunfälle/ Fahrleistungsanteil/ 100(Unfallanteil) | x | 22,95 | 8,04 | 6,59 | 8,08 | 6,35 | 9,69 | 17,08 |
| Kat 1 ON01 2006-2011 | | 71 | 53 | 47 | 50 | 33 | 23 | 26 |
| Index Unfälle Kat1/ Fahrleistungsanteil / 0,34 | x | 23,88 | 7,44 | 5,33 | 7,75 | 6,78 | 10,16 | 30,79 |
| Kat 2 ON01 2006-2011 | | 1134 | 780 | 756 | 720 | 356 | 304 | 195 |
| Index Unfälle Kat2/ Fahrleistungsanteil/ 4,73 | x | 27,23 | 7,81 | 6,12 | 7,96 | 5,22 | 9,59 | 16,48 |
| Kat 3 ON01 2006-2011 | | 4500 | 3241 | 3157 | 2834 | 1541 | 1136 | 680 |
| Index Unfälle Kat3/ Fahrleistungsanteil/ 19,05 | x | 26,84 | 8,06 | 6,35 | 7,79 | 5,62 | 8,90 | 14,28 |
| Kat 4 ON01 2006-2011 | | 1725 | 1383 | 1248 | 991 | 532 | 383 | 238 |
| Index Unfälle Kat4/ Fahrleistungsanteil/ 7,25 | x | 27,05 | 9,04 | 6,60 | 7,16 | 5,10 | 7,89 | 13,14 |
| Kat 5 ON01 2006-2011 | | 12423 | 11172 | 11688 | 10530 | 6537 | 4568 | 3116 |
| Index Unfälle Kat5/ Fahrleistungsanteil/ 66,93 | x | 21,09 | 7,91 | 6,69 | 8,24 | 6,78 | 10,19 | 18,62 |
| Kat 6 ON01 2006-2011 | | 339 | 328 | 307 | 299 | 152 | 80 | 15 |
| Index Unfälle Kat6/ Fahrleistungsanteil/ 1,69 | x | 22,73 | 9,17 | 6,94 | 9,24 | 6,23 | 7,05 | 3,54 |

Die Tabelle zeigt eindeutig, dass die Zielgruppe der 18 bis 24- Jährigen mit Abstand die meisten Verkehrsunfälle im Verhältnis zu den von ihnen zurückgelegten Kilometern in allen Unfallkategorien verursacht.

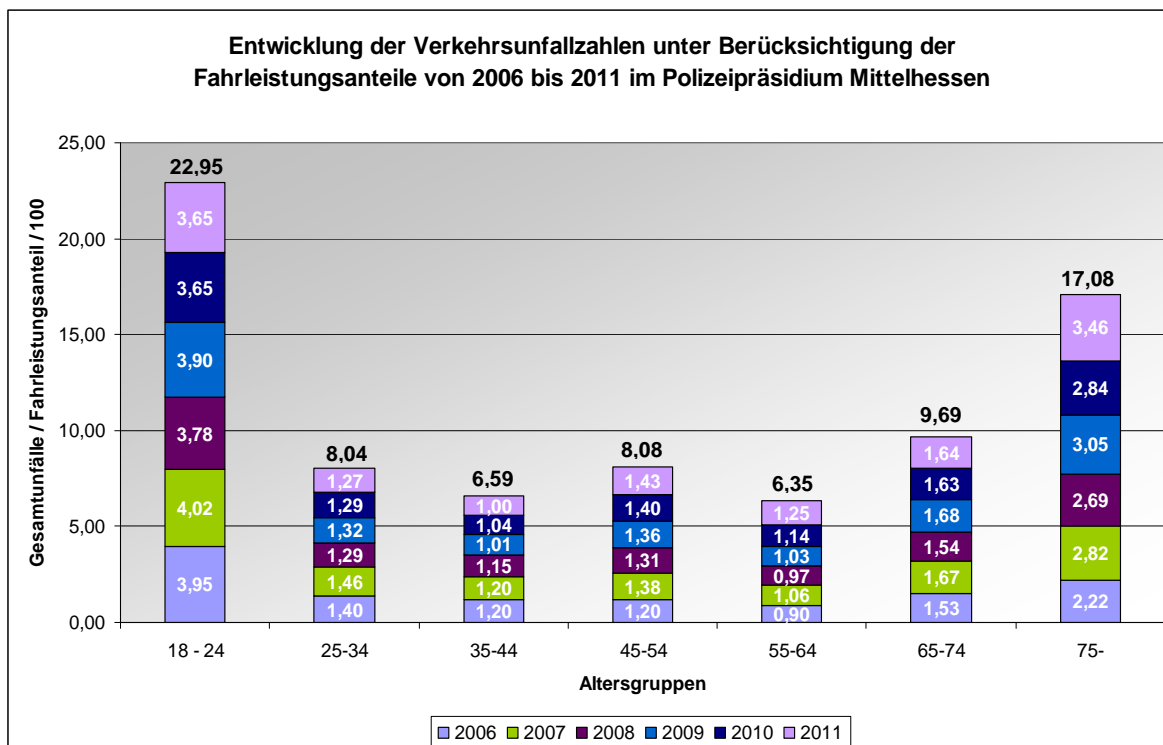
Ebenso auffällig ist die Altersgruppe der über 75- Jährigen, die in fast allen Bereichen den zweiten Platz einnimmt. Insbesondere die Werte der Kategorien 1, 2 und 3 sind im Verhältnis zu den anderen Altersgruppen, u. a. der Altersgruppe der 65 bis 74- Jährigen, besorgniserregend. Lediglich bei den Verkehrsunfällen der Kategorie 6, VU unter Alkohol / Drogeneinfluss, ist das Verhalten unauffällig. Die Altersgruppe der 65 bis 74- Jährigen verhält sich, im Vergleich zu den anderen Altersgruppen, in den meisten Bereichen generell unauffällig, wobei die Werte der Kategorien 1, 2 und 3 ebenfalls etwas erhöht sind.

Ebenso interessant ist der Vergleich der Fahrleistungsanteile mit dem prozentualen Anteil am Unfallgeschehen als ON01 mit Tatvorwurf.



Auch hier sieht man deutlich, dass bei den über 75- Jährigen der prozentuale Anteil am Unfallgeschehen als ON01 mit Tatvorwurf deutlich über dem Fahrleistungsanteil liegt, während die 65 bis 74- Jährigen annähernd gleich auf liegen. Die 18 bis 24- Jährigen sind bei dieser Betrachtung ebenfalls deutlich auffällig.

Vergleicht man die Unfallentwicklung der Jahre 2006 bis 2011 miteinander, so stellt man auch hier wie bereits oben erwähnt fest, dass sich in den verschiedenen Altersgruppen unterschiedliche Entwicklungen abzeichnen. Während bei den 18 bis 24- Jährigen die Unfallzahlen im Verhältnis zu den Fahrleistungsanteilen in den Jahren 2006 bis 2011 annähernd konstant sind, ist bei den über 75- Jährigen eine Zunahme von 2006 bis 2011 deutlich erkennbar.



Vor dem Hintergrund der Alterspyramide ist damit zu rechnen, dass die Unfallzahlen bei den über 75- Jährigen in den nächsten fünf Jahren (2013 - 2017) weiter zunehmen werden, während bei den 65 bis 74- Jährigen, wenn überhaupt, nur ein geringer Anstieg zu erwarten ist.

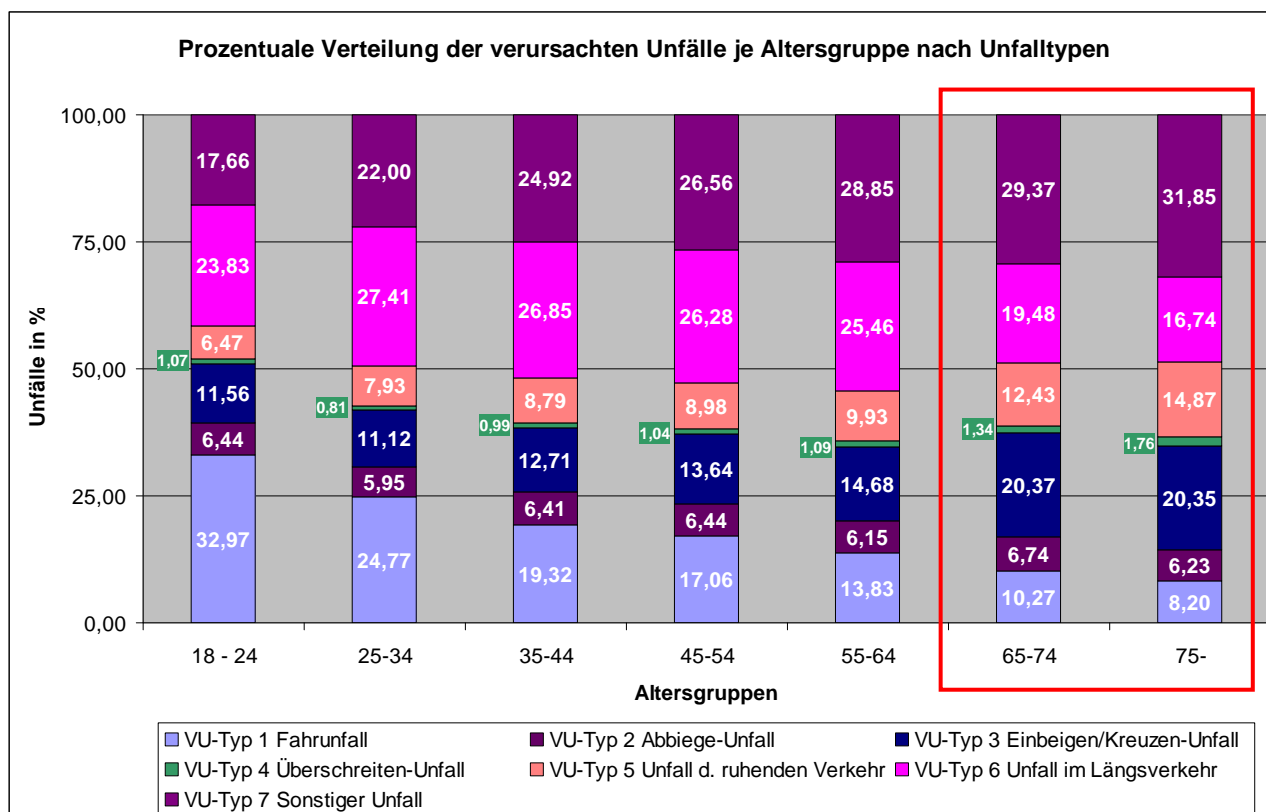
Die folgenden Tendenzen zeigen nochmals deutlich die Folgen der Alterspyramide auf. Der Bevölkerungshöhepunkt befindet sich aktuell bei 47 Jahren. Hierdurch ergeben sich in der Altersgruppe der 35 bis 44- Jährigen ab dem **Jahr 2009** sinkende Unfallzahlen, während bei den 45 bis 55- jährigen bedingt durch die Bevölkerungsentwicklung die Unfallzahlen ab dem **Jahr 2007** zunehmen.

| | 18 - 24 | 25 - 34 | 35 - 44 | 45 - 54 | 55 - 64 | 65 - 74 | Über 75 |
|---------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| Tendenz 2010 - 2011 | +7 | -51 | -107 | +54 | +151 | +7 | +153 |
| Tendenz 2010 - 2011 in % | +0,2 | -1,9 | -3,9 | +2,0 | +9,2 | +0,6 | +21,5 |
| Tendenz 2006 - 2011 | -260 | -287 | -530 | +447 | +496 | +75 | +310 |
| Tendenz 2006 - 2011 in % | -7,5 | -9,7 | -17,0 | +19,6 | +38,1 | +7,3 | +56,0 |

Nicht nachvollziehbar ist der Anstieg bei den 55 bis 64- Jährigen, der im weiteren Verlauf für einen weiteren Anstieg der Unfallzahlen bei den nachfolgenden Altersgruppen sorgen kann.

3. Betrachtung der Unfalltypen / Unfallursachen

Vergleicht man die verschiedenen Unfalltypen der Altersgruppen miteinander, so stellt man fest, dass bei den 18 bis 24-Jährigen die Unfälle der Typen 1 und 6, die möglicherweise auf Defizite durch geringe Fahrpraxis oder Selbstüberschätzung schließen lassen, häufiger vorkommen. In zunehmendem Alter entwickeln sich die Unfällen in Richtung der Typen 2, 3, 4 und 5, deren Ursachen eine falsche Einschätzung der Situation oder der Geschwindigkeit anderer Verkehrsteilnehmer auf der einen Seite sowie mangelnde Reaktionsfähigkeit, Geschwindigkeit und sonstige körperliche Ursachen wie Sehschwächen, mangelnde Bewegungsmöglichkeiten oder motorische Probleme auf der anderen Seite sein könnten.



Besonders Auffällig ist die oben beschriebene Entwicklung bei den Unfalltypen 3 und 5, die im Vergleich zu den anderen Altersgruppen deutlich stärker ausgeprägt sind. Hier zeichnet sich die zunehmende Entwicklung mit steigendem Alter besonders deutlich ab.

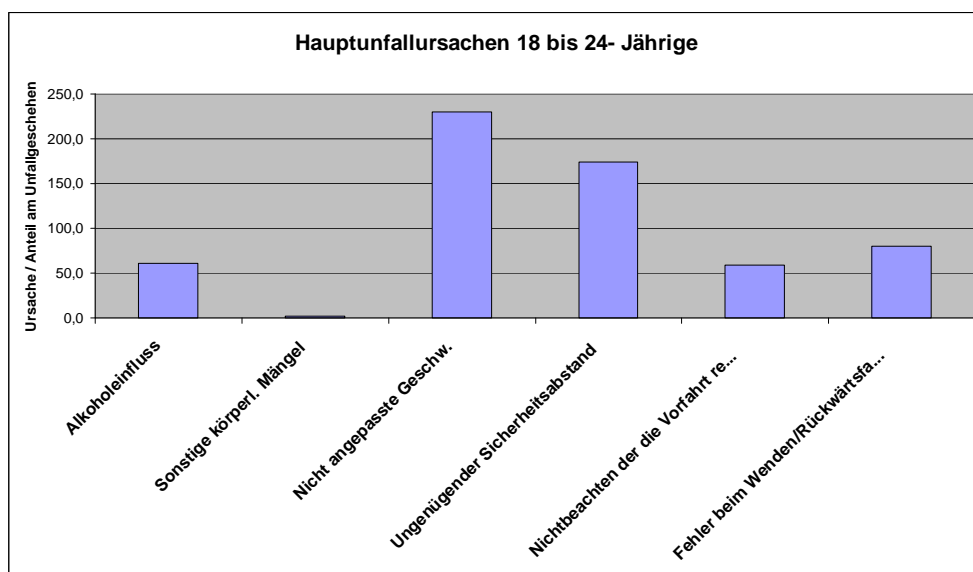
Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Unfallursachen, so erkennt man, weshalb die Unfalltypen in den einzelnen Altersgruppen verschieden stark ausgeprägt sind.

Die folgende Matrix zeigt eine Übersicht der häufigsten Unfallursachen in den verschiedenen Altersgruppen:

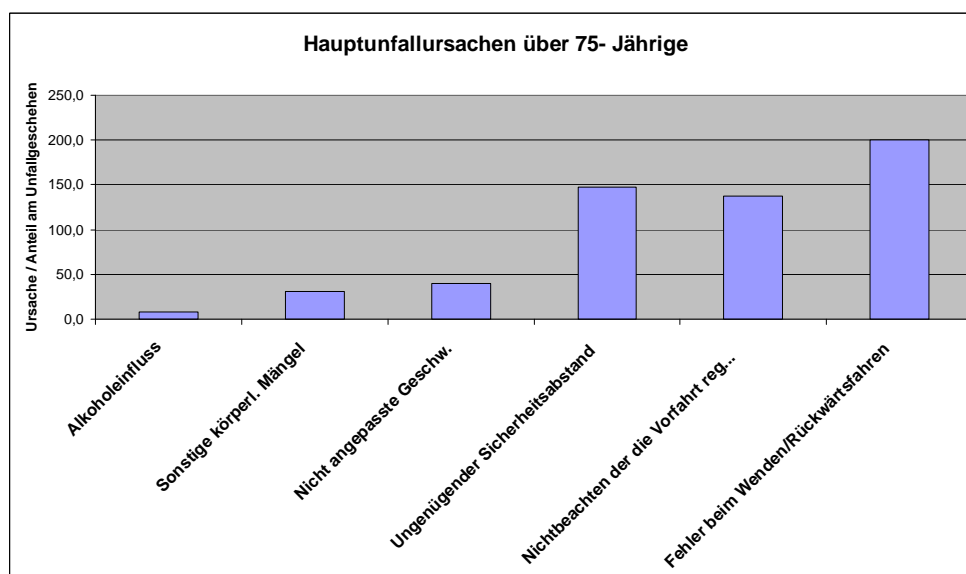
| Auswertung der Unfallursachen 2006 bis 2011 verschiedener Altersklassen als ON01 im Polizeipräsidium Mittelhessen | | | | | | | | |
|---|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | 0- 18 | 18 - 24 | 25-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65-74 | 75- |
| Bevölkerungsanteil ~ in % | 16,8 | 9,1 | 11,8 | 14 | 16,7 | 12,2 | 10,4 | 10 |
| Gesamtaufälle als ON01 2006-2011 | x | 20192 | 16957 | 17203 | 15424 | 9151 | 6494 | 4270 |
| Fahrleistungsanteil * Quelle ADAC | 1,1 | 8,8 | 21,1 | 26,1 | 19,1 | 14,4 | 6,7 | 2,5 |
| Anteil am Unfallgeschehen in % | | 22,5 | 18,9 | 19,2 | 17,2 | 10,2 | 7,2 | 4,8 |
| Index [Gesamtaufälle/ Fahrleistungsanteil/ 100(Unfallanteil)] | x | 22,95 | 8,04 | 6,59 | 8,08 | 6,35 | 9,69 | 17,08 |
| Unfallursachen | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 01 Alkoholeinfluss | | 1335 | 1073 | 945 | 815 | 355 | 152 | 30 |
| 02 Andere berauschende Mittel | x | 177 | 167 | 51 | 23 | 8 | 5 | 2 |
| 04 Sonstige körperl. Mängel | | 40 | 39 | 47 | 97 | 75 | 101 | 124 |
| 10 Verbotswidrige Benutz. einer (Richtungs)Fahrbahn | x | 248 | 246 | 248 | 265 | 148 | 100 | 58 |
| 11 Verstoß Rechtsfahrgebot | | 701 | 757 | 846 | 842 | 416 | 311 | 184 |
| 12 Unangepasste Geschw. mit Überschr. d. Höchstgeschw | x | 349 | 167 | 156 | 103 | 33 | 30 | 13 |
| 13 Nicht angepasste Geschw. | | 5037 | 3139 | 2346 | 1707 | 778 | 335 | 161 |
| 14 Ungenügender Sicherheitsabstand | x | 3823 | 3408 | 3188 | 2712 | 1478 | 901 | 587 |
| 18 Überholen trotz unklarer Verkehrslage | | 191 | 185 | 207 | 173 | 89 | 78 | 34 |
| 20 Überholen ohne Beachtung des nachf. Verkehrs | x | 135 | 198 | 256 | 241 | 132 | 64 | 20 |
| 22 Sonstige Fehler beim Überholen | | 230 | 284 | 303 | 298 | 162 | 70 | 33 |
| 26 Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel (Reisverschluss) | x | 403 | 460 | 528 | 519 | 398 | 229 | 124 |
| 27 Nichtbeachten 'rechts vor links' | | 360 | 289 | 385 | 329 | 193 | 179 | 96 |
| 28 Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden VK- Zeichen | x | 1295 | 999 | 1156 | 1099 | 757 | 775 | 546 |
| 35 Fehler beim abbiegen | | 913 | 794 | 871 | 848 | 481 | 394 | 230 |
| 36 Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren | x | 1748 | 1844 | 2076 | 2025 | 1473 | 1122 | 798 |
| 37 Fehler beim Einfahren i. d. fließenden Verkehr | | 582 | 591 | 600 | 576 | 357 | 340 | 220 |
| 48 Unzureichend gesicherte Ladung | x | 51 | 129 | 198 | 214 | 91 | 26 | 2 |
| 49 andere Fehler beim Fahrzeugführer | | 8401 | 7172 | 7408 | 6600 | 3939 | 2692 | 1739 |
| 72 Schnee Eis | x | 1204 | 919 | 774 | 585 | 249 | 99 | 42 |
| 73 Regen | | 734 | 536 | 464 | 297 | 137 | 68 | 42 |
| 86 Wild | x | 347 | 306 | 315 | 240 | 81 | 32 | 5 |
| 88 Sonstige Hindernisse | | 65 | 126 | 165 | 167 | 92 | 20 | 10 |
| 89 Sonstige Ursachen | x | 1302 | 988 | 1006 | 905 | 554 | 404 | 256 |

Um im Folgenden die verschiedenen Altersgruppen miteinander vergleichen zu können, wurde die Anzahl der Unfallursachen durch den prozentualen Anteil am Unfallgeschehen geteilt und in Diagrammen dargestellt.

Während bei den Jungen Fahrern die Unfallursachen *Nicht angepasste Geschwindigkeit* und *ungenügender Sicherheitsabstand*, gefolgt von *Fehlern beim Wenden und Rückwärtsfahren* sowie *Alkoholeinfluss* und *Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen* deutlich hervortreten,



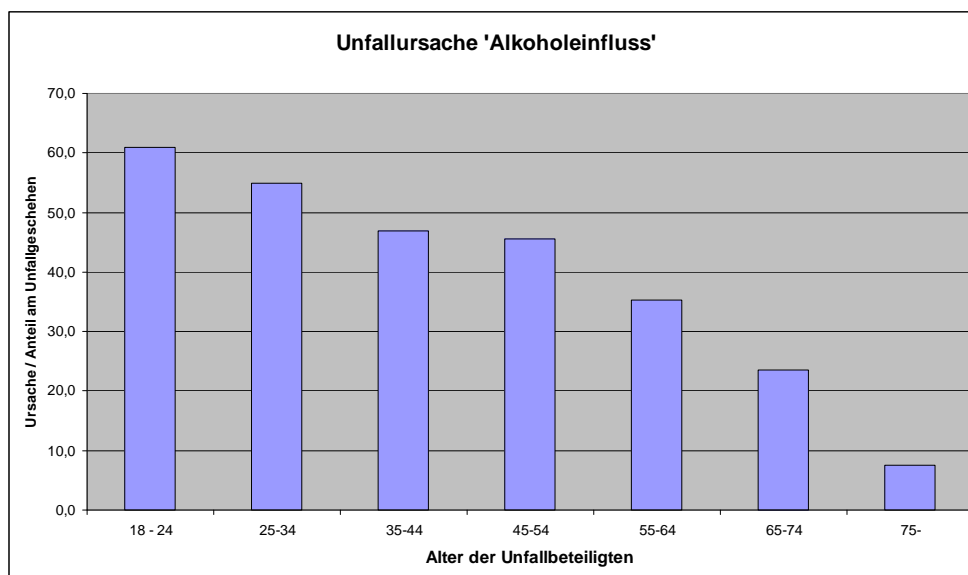
spielt bei den über 75- Jährigen die Unfallursache *Nicht angepasste Geschwindigkeit* keine Rolle mehr. Hier treten die Ursachen *Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren* sowie *Ungenügender Sicherheitsabstand* und *Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen* deutlich hervor.



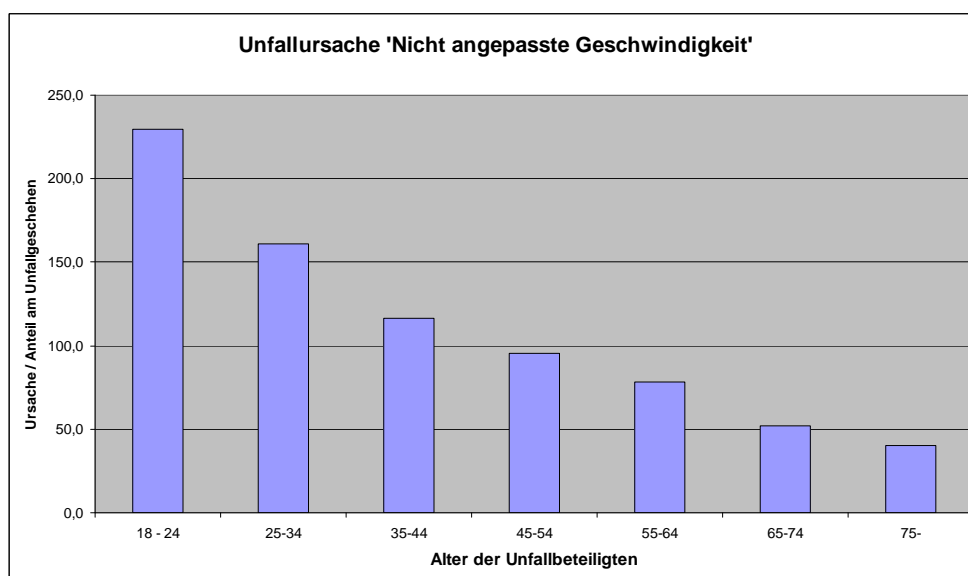
Zu beachten ist bei dieser Betrachtung, dass unterschiedliches fahrerisches Können bzw. Einschränkungen die einzelnen Unfallursachen bedingen. Während der Junge Fahrer beim *Wenden und Rückwärtsfahren* beispielsweise zu forsich fährt, unkonzentriert ist oder aufgrund mangelnder Fahrpraxis einen Unfall verursacht, könnten bei den über 75- Jährigen fehlende Übersicht, Sehschwächen oder mangelnde Bewegungsmöglichkeiten ursächlich sein.

Der Ursache *Ungenügender Sicherheitsabstand* könnte bei den über 75- Jährigen beispielsweise zu Grunde liegen, dass der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug ausreichend war, jedoch mangelnde Reaktionsgeschwindigkeit zum Auffahren geführt hat, während bei den Jungen Fahrer diese Ursache häufig im Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit zum Unfall führt.

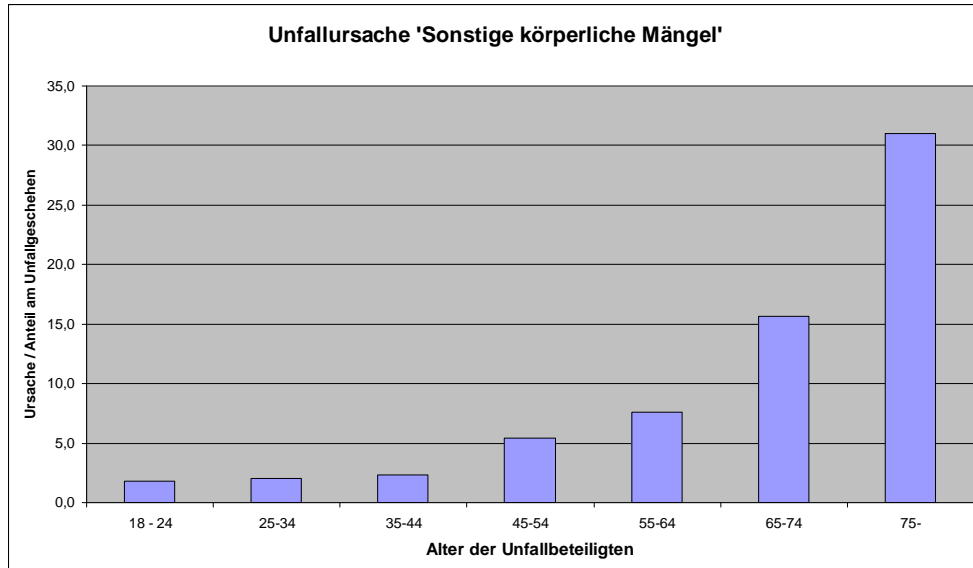
Betrachtet man die Unfallursache *Alkoholeinfluss*, unterteilt nach Altersgruppen, so stellt man fest, dass diese mit zunehmendem Alter stetig sinkt.



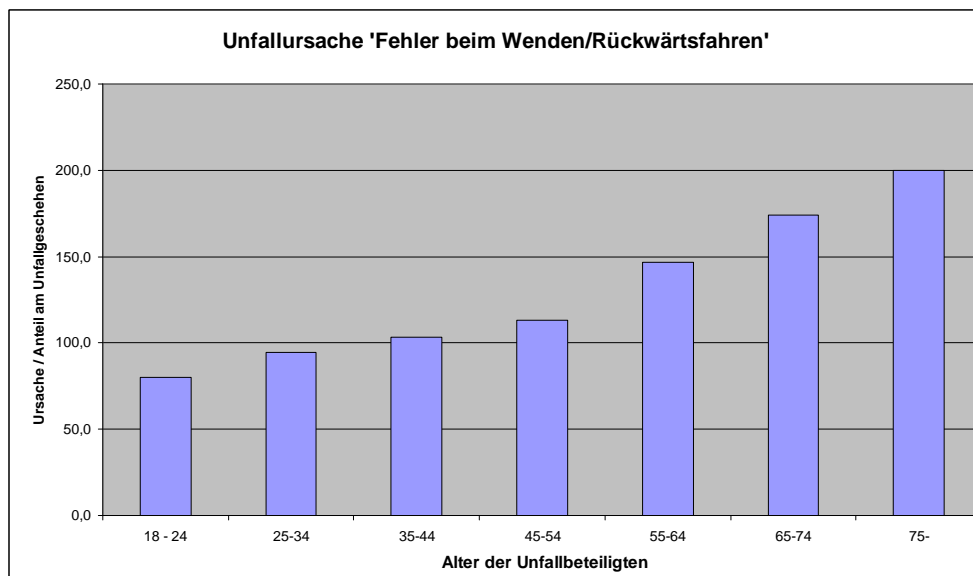
Die gleiche Entwicklung ist bei der Unfallursache *Nicht angepasste Geschwindigkeit* festzustellen.



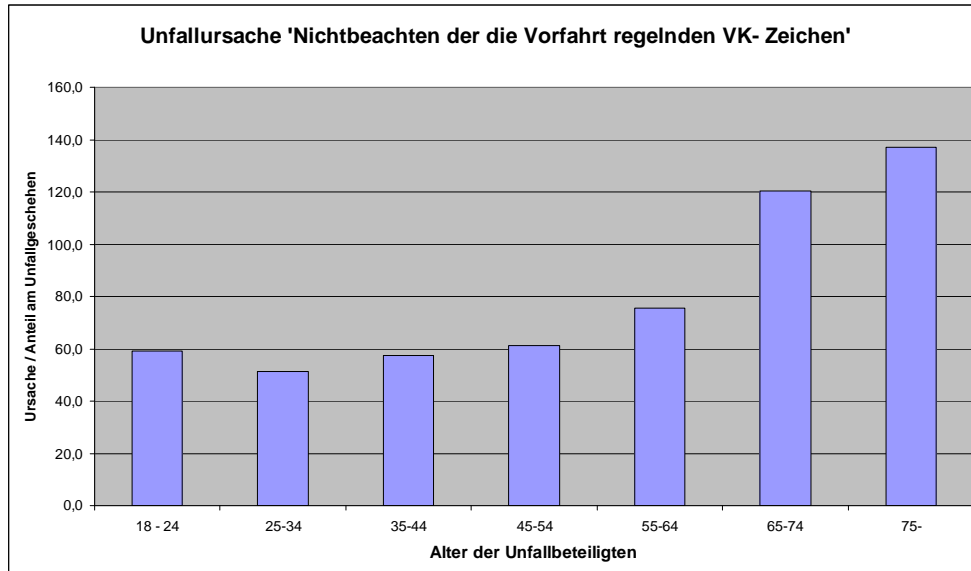
Eine gegensätzliche Entwicklung zeichnet sich bei der Unfallursache *Sonstige körperliche Mängel* ab, die den typischen, altersbedingt erwarteten, Verlauf darstellt.



Ebenso zeichnet sich dieses Bild bei der Unfallursache *Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren* ab, dessen Anzahl mit steigendem Alter zunimmt.

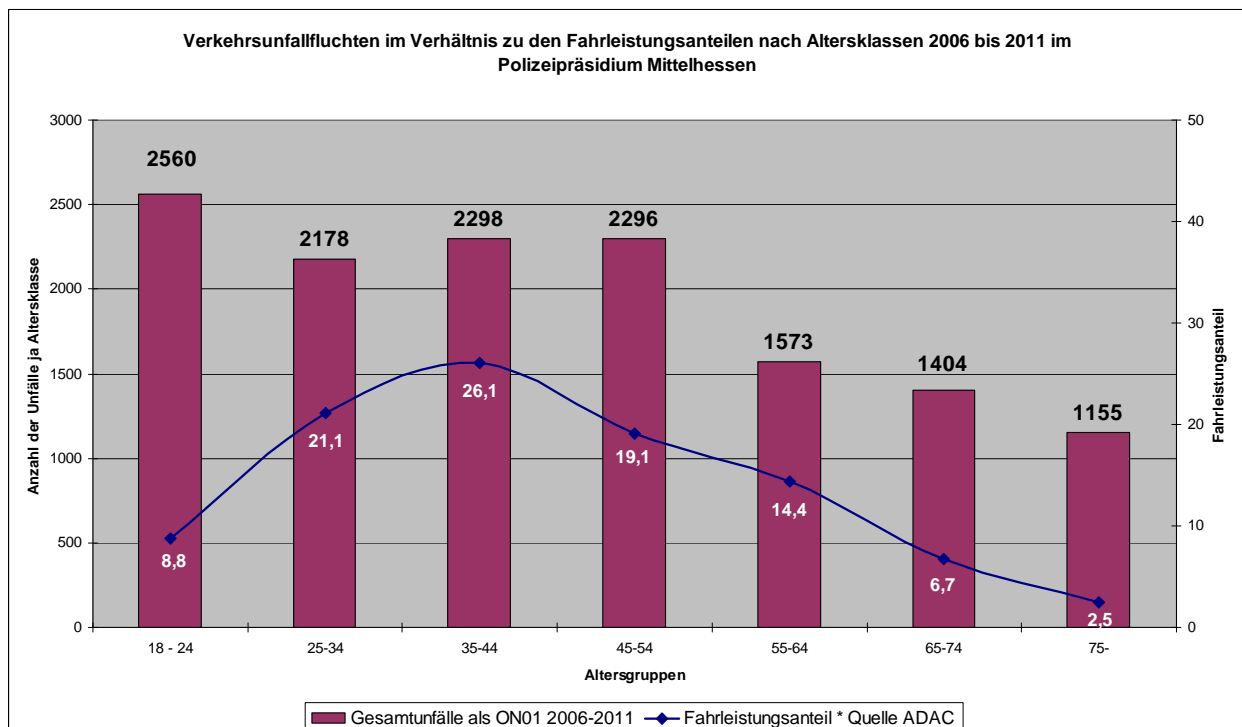


Eine Besonderheit stellt die Unfallursache *Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden VK- Zeichen* dar. Neben dem altersbedingt zu erwartenden Anstieg in zunehmendem Alter sind die jungen Fahrer mit leicht erhöhten Zahlen vertreten, was auf die noch geringe Fahrpraxis mit mangelnder Übersicht in diesem Bereich schließen lässt.



4. Betrachtung der Verkehrsunfallfluchten

Die Rolle der Verkehrsteilnehmer der **Generation 65^{Plus}** bei den Verkehrsunfallfluchten wurde ebenfalls einer genauen Betrachtung unterzogen.



Zu diesem Bereich der Analyse ist vorweg zu nehmen, dass es sich bei den analysierten Verkehrsunfallfluchten lediglich um die aufgeklärten VU- Fluchten handelt, die sich im Bereich einer durchschnittlichen Aufklärungsquote von ca. 38 % in den Jahren 2006 bis 2011 bewegen.

Ähnlich wie bei den Gesamtunfällen stellt sich die Situation der **Generation 65^{Plus}** bei den Verkehrsunfallfluchten dar. Betrachtet man lediglich die Unfallzahlen, weisen die beiden Altersgruppen der **Generation 65^{Plus}** die niedrigsten Werte auf. Die höchsten Unfallzahlen sind in der Gruppe der **Jungen Fahrer** zu verzeichnen, wobei hier ebenfalls wieder anzumerken ist, dass in dieser Vergleichsgruppe nur sieben Jahrgänge (18 bis 24) zusammengefasst sind.

Setzt man die Unfallzahlen der Verkehrsunfallfluchten wieder ins Verhältnis mit den Fahrleistungsanteilen, so ändert sich die Situation dahingehend, dass die Altersgruppe der über 75- Jährigen, gefolgt von den **Jungen Fahrern**, am höchsten unfallbelastet ist.

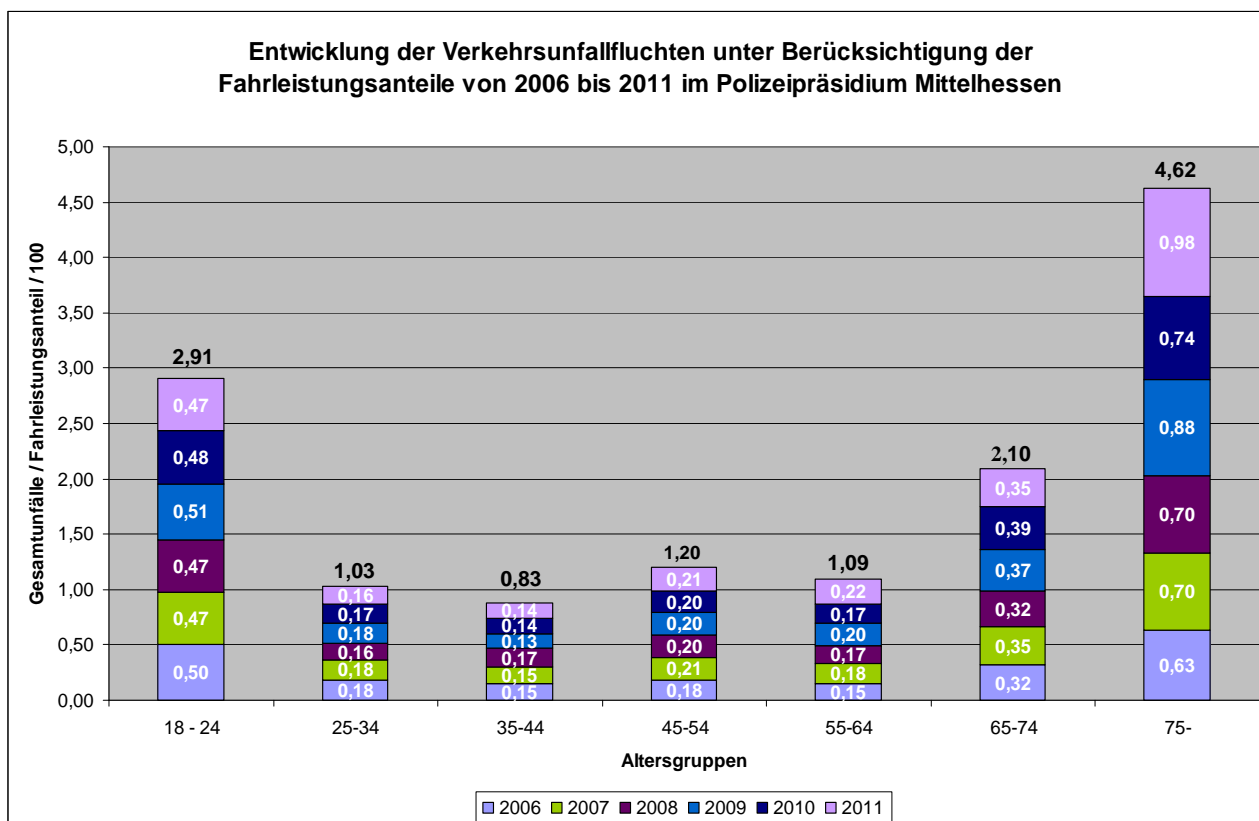
Die folgende Matrix zeigt einen Vergleich aller Altersgruppen in den verschiedenen Unfallkategorien. Der **Index** beschreibt das Verhältnis der **Verkehrsunfälle / Fahrleistungsanteile / 100**. Bei den Unfallkategorien beschreibt der Index ebenfalls das Verhältnis der Verkehrsunfälle / Fahrleistungsanteile / den prozentualen Anteil der Unfälle der jeweiligen Kategorie an den Gesamtunfällen

| Auswertung der Verkehrsunfallfluchten 2006 bis 2011 verschiedener Altersgruppen als ON01 im Verhältnis zu den Fahrleistungsanteilen im Polizeipräsidium Mittelhessen | | | | | | | | | | |
|--|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|---|
| | 0- 18 | 18 - 24 | 25-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65-74 | 75- | | |
| Bevölkerungsanteil – in % | 16,8 | 9,1 | 11,8 | 14 | 16,7 | 12,2 | 10,4 | 10 | | |
| Gesamtunfälle als ON01 2006-2011 | x | 2560 | 2178 | 2298 | 2296 | 1573 | 1404 | 1155 | → | 13464 |
| Fahrleistungsanteil * Quelle ADAC | 1,1 | 8,8 | 21,1 | 26,1 | 19,1 | 14,4 | 6,7 | 2,5 | | |
| Anteil am Unfallgeschehen in % | | 19,0 | 16,2 | 17,1 | 17,1 | 11,7 | 10,4 | 8,6 | → | 100,0 |
| Index Gesamtunfälle/ Fahrleistungsanteil/ 100(Unfallanteil) | x | 2,91 | 1,03 | 0,88 | 1,20 | 1,09 | 2,10 | 4,62 | | Anzahl der Unfälle Unfallanteil in % |
| Kat 1 ON01 2006-2011 | | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | | 6 0,04 |
| Index Unfälle Kat1/ Fahrleistungsanteil / 0,04 | x | 2,55 | 2,13 | 1,72 | 0,00 | 1,56 | 0,00 | 0,00 | | Kat 1 |
| Kat 2 ON01 2006-2011 | | 31 | 32 | 21 | 14 | 12 | 5 | 5 | | 120 0,89 |
| Index Unfälle Kat2/ Fahrleistungsanteil/ 0,89 | x | 3,95 | 1,70 | 0,90 | 0,82 | 0,94 | 0,84 | 2,24 | | Kat 2 |
| Kat 3 ON01 2006-2011 | | 273 | 199 | 182 | 179 | 102 | 80 | 43 | | 1058 7,86 |
| Index Unfälle Kat3/ Fahrleistungsanteil/ 7,86 | x | 3,95 | 1,20 | 0,89 | 1,19 | 0,90 | 1,52 | 2,19 | | Kat 3 |
| Kat 4 ON01 2006-2011 | | 340 | 281 | 221 | 142 | 70 | 25 | 27 | | 1106 8,21 |
| Index Unfälle Kat4/ Fahrleistungsanteil/ 8,21 | x | 4,70 | 1,62 | 1,03 | 0,91 | 0,59 | 0,45 | 1,31 | | Kat 4 |
| Kat 5 ON01 2006-2011 | | 1709 | 1471 | 1697 | 1799 | 1299 | 1254 | 1071 | | 10300 76,50 |
| Index Unfälle Kat5/ Fahrleistungsanteil/ 76,50 | x | 2,54 | 0,91 | 0,85 | 1,23 | 1,18 | 2,45 | 5,60 | | Kat 5 |
| Kat 6 ON01 2006-2011 | | 206 | 193 | 175 | 162 | 89 | 40 | 9 | | 874 6,49 |
| Index Unfälle Kat6/ Fahrleistungsanteil/ 6,49 | x | 3,61 | 1,41 | 1,03 | 1,31 | 0,95 | 0,92 | 0,55 | | Kat 6 |

Ein etwas erhöhter Wert ist ebenfalls bei der Altersgruppe der 65 bis 74- Jährigen festzustellen. In der Gesamtbetrachtung ergibt sich hieraus, dass die **Generation 65^{Plus}** bei den Verkehrsunfallfluchten deutlich auffällig ist.

Bei einer genaueren Betrachtung der Unfallkategorien fällt jedoch auf, dass sowohl bei der Altersgruppe der 65 bis 74- Jährigen als auch bei den über 75- Jährigen die Kategorie 5 besonders stark ausgeprägt ist. Zu der **Kategorie 5** ist anzumerken, dass es sich hierbei um sonstige Sachschadensunfälle ohne Personenschaden und ohne Einwirkung von Alkohol / anderen berauschenden Mittel, sogenannte Bagatellunfälle, handelt.

Anders stellt sich die Situation bei den **Jungen Fahrern** da. Hier sind insbesondere die Unfälle der schwerwiegenderen **Kategorien 1 bis 4 sowie 6** wesentlich stärker ausgeprägt, so dass man schlussfolgern kann, dass sich die Unfallbelastung bei den **Jungen Fahrern** im Bereich der Verkehrsunfallfluchten erheblich schwerwiegender auswirkt als bei der **Generation 65^{Plus}**.

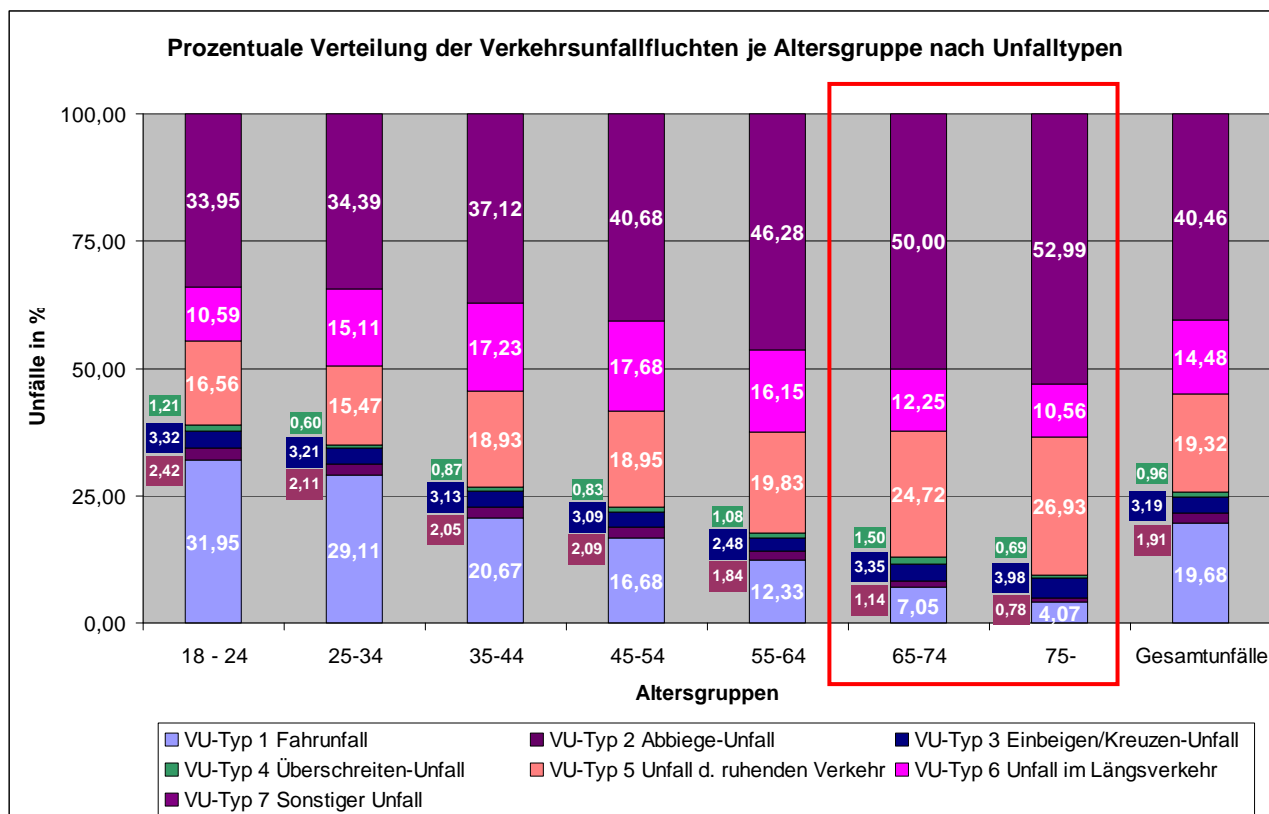


Vergleicht man die Unfallentwicklung der Jahre 2006 bis 2011 miteinander, so stellt man wie schon bei den Gesamtunfällen fest, dass bei den 18 bis 24- Jährigen die Unfallzahlen im

Verhältnis zu den Fahrleistungsanteilen in den Jahren 2006 bis 2011 annähernd identisch sind, während bei den über 75- Jährigen der Anstieg von 2006 bis 2011 deutlich erkennbar ist.

Vergleicht man die verschiedenen Unfalltypen der Altersgruppen im Bereich der Verkehrsunfallfluchten miteinander, so stellt man wiederum fest, dass bei den 18 bis 24- Jährigen die Unfälle des Typs 1, der wahrscheinlich auf Defizite durch geringe Fahrpraxis oder Selbstüberschätzung schließen lässt, am häufigsten vorkommen.

In zunehmendem Alter entwickeln sich die Unfälle in Richtung der Typen 5 und 7, die möglicherweise durch falsche Einschätzung der Situation auf der einen Seite sowie mangelnde Reaktionsfähigkeit und Geschwindigkeit und sonstige körperliche Ursachen wie Sehschwächen, mangelnde Bewegungsmöglichkeiten oder motorische Probleme auf der anderen Seite verursacht werden.



Hierbei ist wie oben bereits erwähnt anzumerken, dass es sich bei den Verkehrsunfallfluchten der **Generation 65^{Plus}** fast ausnahmslos um sogenannte Bagatellunfälle handelt, die beim Ein- bzw. Ausparken sowie beim Vorbeifahren an geparkten Fahrzeugen hauptsächlich innerorts verursacht werden.

6. Betrachtung der Unfalltage / Unfallzeiten

Wie nicht anders zu erwarten, liegen die Hauptunfallzeiten der **Generation 65^{Plus}** tagsüber in der Zeit von 08.00 Uhr bis 19.00 Uhr. Hervorzuheben sind bei den Unfallzeiten die Zeiträume von 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Außerhalb dieses Zeitfensters treten die Verkehrsteilnehmer der **Generation 65^{Plus}** nur noch sporadisch als Unfallverursacher auf. Hierbei spielt es auch keine signifikante Rolle, ob sie der Altersgruppe der 65 bis 74- Jährigen bzw. der über 75. Jährigen angehören.

Im Tagesvergleich sind die Werktage Montag bis Freitag am auffälligsten, gefolgt von Samstagen. Die mit Abstand wenigsten Verkehrsunfälle werden an Sonntagen verursacht.

7. Betrachtung der **Generation 65^{Plus}** als Radfahrer / Fußgänger

Von 11.438 Gesamtunfällen in den Jahren 2006 bis 2011 entfallen 339 auf Radfahrer und 318 auf Fußgängerbeteiligung, was einem prozentualen Anteil von zusammen 5,6 Prozent entspricht.

Die Unfallentwicklung ist im Betrachtungszeitraum unauffällig, im Gegensatz zur allgemeinen Entwicklung sind leicht rückgängige Unfallzahlen zu verzeichnen.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass der prozentuale Anteil der Unfallbeteiligung als Radfahrer / Fußgänger bei der **Generation 65^{Plus}** deutlich höher liegt als bei den anderen Altersgruppen.

Abweichungen ergeben sich lediglich darin, dass bei den 65 bis 74- Jährigen deutlich mehr Radfahrer als Fußgänger einen Verkehrsunfall verursachen, im Gegensatz zu den über 75- Jährigen, wo deutlich mehr Fußgänger einen Verkehrsunfall verursachen.

8. Fazit

Betrachtet man die Verkehrsunfallentwicklung der **Generation 65^{Plus}** ausschließlich anhand der tatsächlichen Unfallzahlen, so weisen diese sowohl bei den Gesamtunfällen als auch bei den gesondert betrachteten Verkehrsunfallfluchten die niedrigsten Werte auf, wengleich ein Anstieg von 27,7 % in den Jahren von 2006 bis 2011 festzustellen ist.

Wird die **Generation 65^{Plus}** jedoch in zwei Gruppen, die 65 bis 74- Jährigen und die über 75- Jährigen unterteilt, und werden die verursachten Verkehrsunfälle dieser beiden Altersgruppen ins Verhältnis zu dem sogenannten Fahrleistungsanteil gesetzt, so ist festzustellen, dass es sich bei den **über 75- Jährigen** um die am zweit stärksten verkehrsunfallbelastete Altersgruppe direkt nach den 18 bis 24- Jährigen **Jungen Fahrern** handelt. Verhältnismäßig unauffällig verhalten sich in diesem Zusammenhang die 65 bis 74- Jährigen, die sich auf einer Ebene mit den ebenfalls als unauffällig zu bezeichnenden anderen Altersgruppen befinden.

Obwohl sich der demografische Wandel erst in mehreren Jahren signifikant auf die **Generation 65^{Plus}** auswirken wird, und hier zu einer starken Erhöhung der Bevölkerungszahlen sowohl in der Altersgruppe der 65 bis 74- Jährigen als auch bei den über 75- Jährigen führen wird, sollte zeitnah mit der zielgruppenorientierten Verkehrspräventionsarbeit begonnen werden, da es sich bei den **über 75- Jährigen** bereits jetzt schon um die am zweit stärksten verkehrsunfallbelastete Altersgruppe handelt. Vor dem Hintergrund des derzeitigen Geburtenrückgangs und dem oben erwähnten demografischen Wandel könnte es sich bei der **Generation 65^{Plus}**, insbesondere bei den **über 75- Jährigen** in einigen Jahren um die am stärksten verkehrsunfallbelastete Altersgruppe handeln.

Sinnvoll wäre, bereits bei den 65- Jährigen mit der zielgruppenorientierten Verkehrspräventionsarbeit zu beginnen, um schon frühzeitig auf die Probleme, die mit der Teilnahme am Straßenverkehr in zunehmendem Alter entstehen können, hinzuweisen, da bei der Unfallanalyse bereits erste Anzeichen hierfür festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang sollte jedoch zwischen den 65 bis 74- Jährigen auf der einen und den über 75- Jährigen auf der anderen Seite unterschieden werden.

Repressive Maßnahmen erscheinen zur Verringerung der Unfallzahlen der **Generation 65^{Plus}** weniger zielführend, da es sich bei den festgestellten Unfallursachen in der Hauptsache um individuelle Fahrfehler sowie sonstige altersbedingte körperliche Mängel handelt. Anders sieht es bei den 18 bis 24- Jährigen aus. Deren Hauptunfallursachen Alkohol, überhöhte Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand kann neben präventiven Aktionen mit repressiven Maßnahmen begegnet werden.

gefertigt:



Samsa, POK