

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/30858 –**

### **Sicherheit für Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Sichere Wege für alle**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Seniorinnen und Senioren sind durch eine höhere Verletzlichkeit im Straßenverkehr besonders gefährdet. Aufgrund des demographischen Wandels in Deutschland wird die Anzahl der über 65-Jährigen weiter ansteigen. Darum fragen wir die Bundesregierung, was sie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr für ältere Verkehrsteilnehmende tut.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Auswertungen zum Unfallgeschehen wurden auf der Basis der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik durchgeführt. Endgültige Unfalldaten für das Jahr 2020 liegen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor, so dass die Auswertungen das Jahr 2020 nicht berücksichtigen.

Die Zahlen zum Unfallgeschehen von Seniorinnen und Senioren wurden analog zu der vorhergegangenen Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/26063 ausgewertet. Diese Vorgehensweise spiegelt zudem die Priorität dieser Bevölkerungsgruppe aufgrund ihrer höheren Verletzbarkeit wider.

Als Seniorinnen und Senioren wurden Personen, die 65 Jahre oder älter waren, berücksichtigt. Grundlage der Auswertungen bilden die Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens eine Seniorin oder ein Senior verunglückte (d. h. verletzt oder getötet wurde).

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl von Seniorinnen und Senioren in den letzten 40 Jahren verändert?

Ein systematisches Monitoring zum Verkehrsverhalten von Seniorinnen und Senioren, das einen Zeitraum von 40 Jahren umfasst, besteht nicht, so dass Veränderungen über diese Zeitspanne nicht abgebildet werden können. Einige vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene Studien im Laufe der vergangenen 40 Jahre erlauben jedoch die allgemeine Aussage, dass die Mobilität von Seniorinnen und Senioren deutlich zugenommen hat. Der Pkw ist dabei nach wie vor das bedeutsamste Verkehrsmittel, wenngleich auch die Nutzung des Fahrrades und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zugenommen haben. Das Zufußgehen hat dagegen an Bedeutung verloren. Im Übrigen wird insbesondere auf die im Internet veröffentlichte Studie „Mobilität in Deutschland (MiD): Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017“ verwiesen (abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?__blob=publicationFile)).

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil von Unfällen, in denen Personen über 65 Jahre beteiligt sind, in den letzten 40 Jahren entwickelt, und welche Ursachen waren bei der Entwicklung maßgeblich?
12. Welche Ursachen sieht die Bundesregierung in dem Anstieg der Unfälle mit verunglückten Personen über 65 Jahre?

Die Fragen 2 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Anlage 1 verwiesen.

Die Ursachen für die Entwicklung sind vielfältig. Der demographische Wandel und damit der Anstieg des Anteiles der Seniorinnen und Senioren an der Bevölkerung in den letzten 40 Jahren hat maßgeblichen Einfluss. Hinzu kommt die gestiegenene Mobilität dieser Altersgruppe. So zeigt die aktuelle Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) und deren Vergleich mit den Vorgängerstudien (MiD: Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017), dass die Zunahme der Verkehrsleistung vom Jahr 2002 bis 2017 auf die Kohorten mittleren und höheren Alters zurückgeht. Seniorinnen und Senioren sind aktiver bzw. mobiler als es Personen entsprechender Altersgruppen vor zehn oder 20 Jahren waren, weil sie öfter das Auto nutzen oder ihnen neue Mobilitätsformen wie etwa Pedelecs zur Verfügung stehen (Haushalte mit älteren Menschen besitzen laut MiD 2017 seltener ein normales Fahrrad, aber besonders oft ein Pedelec).

3. Wie viele über 65-Jährige kamen nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren jeweils bei einem Straßenverkehrsunfall zu Tode?  
Wie viele Seniorinnen und Senioren wurden verletzt, wie viele davon schwer (bitte nach Art der Verkehrsbeteiligung aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

4. Wie alt waren nach Kenntnis der Bundesregierung Seniorinnen und Senioren jeweils unter den Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten (bitte für die letzten fünf Jahre angeben)?

Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

5. Wie viele Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren und Seniorinnen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2011 an den Ortslagen innerorts, Landstraßen und Autobahn (bitte nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage 4 verwiesen.

6. Wie häufig fanden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2011 innerorts Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren jeweils an Kreuzungen, Fußgängerüberwegen (auch: Zebrastreifen), Einmündungen, Kurven oder geraden Straßen statt (bitte nach Bundesländern und nach Jahren aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage 5 verwiesen.

7. Wie häufig kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2011 zu Verkehrsunfällen mit Personen über 65 Jahre in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen im Vergleich zu anderen Straßen innerhalb von geschlossenen Ortschaften?

Es wird auf die Anlage 6 verwiesen.

8. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die häufigsten Unfallursachen seit 2011, bei denen Personen über 65 Jahre verletzt oder getötet wurden (bitte nach Jahren und nach Grad der Verletzung aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage 7 verwiesen.

9. Welchen Anteil hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Unfallursache „überhöhte Geschwindigkeit“ bei Unfällen von Seniorinnen und Senioren im Pkw?

Es wird auf die Anlage 8 verwiesen.

10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil an verletzten Senioren und Seniorinnen bei Unfällen in Beteiligung mit einem SUV oder einem Geländewagen im Vergleich zu einem Unfall in Beteiligung von einem sonstigen Pkw seit 2011 (bitte nach Fahrzeugsegment aufschlüsseln und für die einzelnen Jahre wie auch Gesamtzahlen angeben)?

Es wird auf die Anlage 9 verwiesen.

11. Wie häufig wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2011 Seniorinnen und Seniorinnen verletzt oder getötet bei einem Unfall in Beteiligung mit einem Lkw (bitte nach Grad der Verletzung aufschlüsseln und für die einzelnen Jahre wie auch Gesamtzahlen angeben)?

Wie häufig war dabei der Lkw-Fahrer bzw. die Lkw-Fahrerin Hauptverursachende des Unfalls?

Es wird auf Anlage 10 verwiesen.

13. Wird das für 2021 angekündigte Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung einen Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren legen?
- a) Wenn ja, welche überprüfbaren Ziele will sich die Bundesregierung diesbezüglich setzen?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren ist ein Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes. Im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 sind die entsprechenden Maßnahmen, insbesondere in den Handlungsfeldern „Bestehende und wirksame Maßnahmen fördern, verbessern und flächendeckend umsetzen“ und „Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für alle“ zu finden. Da ein immer größer werdender Teil der älteren Bevölkerung aktiv mit dem Rad unterwegs ist, sind auch die Maßnahmen im Handlungsfeld „Für sicheren Radverkehr“ maßgeblich bedeutend für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Senioren.

Es werden keine quantitativen Zielsetzungen für einzelne Verkehrsteilnehmergruppen im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 gesetzt.

Die Zielsetzung, die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2030 um 40 Prozent zu verringern, wurde zusammen von Bund, Ländern und Kommunen im Rahmen der Abstimmungen zum „Pakt für Verkehrssicherheit“ festgelegt. Darüber hinaus soll die Zahl der Schwerverletzten signifikant gesenkt werden. Dazu haben Bund, Länder, Kommunen und eine Vielzahl von Akteuren ihre Unterstützung im Rahmen der ersten Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz am 4. Mai 2021 abgegeben. Weitere Unterziele wurden hierbei nicht vereinbart.

14. Plant die Bundesregierung, Bundeshaushaltsmittel für die Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2021 bis 2030 aufzuwenden, und wenn ja, in welcher Höhe?

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 ist nicht mit einem gesonderten Budget hinterlegt. Derzeit stehen dem Bund für Zuschüsse für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit jährlich 15,4 Mio. Euro zur Verfügung. Von diesen Mitteln wird ein Teil zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Senioren und Seniorinnen aufgewendet.

15. In welcher Höhe wurden Bundeshaushaltsmittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von älteren Verkehrsteilnehmenden in den letzten zehn Jahren aufgewendet (bitte in Jahren und gesamt angeben)?

Bundeshaushaltsmittel für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von älteren Verkehrsteilnehmenden wurden wie folgt aufgewendet:

<b>Jahr</b>	<b>Summe in Mio. Euro (gerundet)</b>
2010	1,5
2011	1,2
2012	1,8
2013	1,7
2014	1,9
2015	1,9
2016	1,5
2017	1,5
2018	2,7
2019	2,1
2020	2,3
<b>Gesamt 2010 bis 2020</b>	<b>20,1</b>

Bei der Darstellung der vorgenannten Zahlen wurden nur die Projekte aufgenommen, die sich direkt auf die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren beziehen.

Darüber hinaus wurden im betrachteten Zeitraum eine Vielzahl von Präventionsmaßnahmen gefördert, die sich nicht direkt und ausschließlich an Seniorinnen und Senioren gewandt haben, deren Effekte aber einen maßgeblichen Beitrag für die Sicherheit von älteren Menschen im Straßenverkehr haben.

16. Plant die Bundesregierung Verbesserungen konkret für die Erhöhung der Sicherheit von älteren Verkehrsteilnehmenden, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad im öffentlichen Raum unterwegs sind (bitte einzelne Maßnahmen auflisten)?

Es kommen alle Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit erhöhen auch den Seniorinnen und Senioren zu Gute.

Bei folgenden Maßnahmen stehen im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 explizit ältere Verkehrsteilnehmende im Fokus:

- Optimierung der Verfahren zum Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur auch in Bezug auf die Bedürfnisse älterer Personen,
- Stärkung der Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen,
- Verbesserung der Fahrkompetenz älterer Autofahrender,
- Freiwillige fahrpraktische Maßnahmen, und
- Zielgruppen- und praxisnahe Unterstützung für alle Arten der Generation 65-Plus.

Im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) fördert das BMVI vier Projekte mit einem Gesamtvolumen von knapp 1,4 Mio. Euro im Bereich Verkehrssicherheit, die sich mit älteren Verkehrsteilnehmenden beschäftigen. Die Projekte tragen folgende Bezeichnungen: „Sicherheitsorientierte Fahrerassistenzsysteme für Elektrofahrräder“, „Pedelec statt Auto aber sicher!“, „PedelecUnfall“ und „DRadEsel“. Nähere Informationen befinden sich unter [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de).

Das BMVI fördert zudem seit vielen Jahren über die bekannten Verkehrssicherheitsorganisationen Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) und Deutsche Verkehrswacht (DVW) Aufklärungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren („sicher mobil“, „Mobil, ... aber sicher!“). Einerseits wird die Zielgruppe zu den verschiedenen Verkehrsteilnahmearten und daraus resultierenden Verkehrssicherheitsthemen direkt angesprochen (zu Fuß, mit dem Rad/Pedelec, mit dem Pkw). Andererseits wird um Verständnis für die Belange der älteren Verkehrsteilnehmenden geworben (Beispiel: Buskampagne: „Ich fühl mich jung, ich bin brauch nur länger“). Die Maßnahmen werden unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheit-seniorinnen-und-senioren.html> beschrieben.

17. Sieht die Bundesregierung Überarbeitungsbedarf der Straßenverkehrsordnung (StVO) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für ältere Verkehrsteilnehmende, und wenn ja, welchen genau?

Für das BMVI ist die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer ein wichtiges Anliegen.

Zuletzt wurden daher mit der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 zahlreiche Änderungen umgesetzt, die den Straßenverkehr sicherer gestalten sollen, wie zum Beispiel die Festschreibung eines Mindestabstands beim Überholen unter anderem von Radfahrern und Fußgängern durch Kfz, die generelle Anordnung von Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kfz über 3,5 t innerorts sowie die Einführung eines Haltverbots auf Schutzstreifen für den Radverkehr. Diese Änderungen schützen insbesondere auch ältere Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen.

Darüber hinaus besteht bereits seit 2016 für die Länder die Möglichkeit, auf Hauptverkehrsstraßen erleichtert Tempo 30 streckenbezogen im unmittelbaren Bereich vor bestimmten sozialen Einrichtungen (z. B. Alten- und Pflegeheimen) anzuordnen. Die Rechtsänderung diente damit dem Abbau bürokratischer Anordnungshürden und kommt besonders schützenswerten Personengruppen wie beispielsweise älteren Menschen zu Gute.

Ferner ist stets die allgemeine Regel nach § 3 Absatz 2a der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist“.

18. Hält die Bundesregierung den 15-jährlichen Rhythmus zum Umtausch der Führerscheine für ausreichend hinsichtlich der hohen Zahlen an verunglückten Seniorinnen und Senioren?

Der 15-jährige-Rhythmus zum Umtausch der Führerscheine dient dem Erhalt der Fälschungssicherheit der Führerscheine.

19. Was hat die Bundesregierung unternommen, um neue Entwicklungen der Verkehrstechnik Personen nahezubringen, deren Führerscheinwerb schon länger, d. h. 20 Jahre und länger, zurückliegt?

Die bundesweite Präventionskampagne „Runter vom Gas“ zielt auf die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu den Hauptunfallursachen in Deutschland ab und greift zudem auch aktuelle Themen auf,

wie neue Regelungen in der StVO oder Fahr-Fitness-Checks (sogenannte Rückmeldefahrten z. B. durch Fahrlehrer oder Fahrlehrinnen).

Darüber hinaus wird die Kampagne „Sichere Mobilität im Alter“ des DVR gefördert, bei der Senioren und Seniorinnen auf Möglichkeiten freiwilliger aktiver Trainings- und Übungsangebote wie bspw. Pkw-Fahrsicherheitstrainings oder Rückmeldefahrten hingewiesen werden.

Im Rahmen des Zielgruppenprogramms „Mobil bleiben, aber sicher!“ der DVW werden Senioren und Seniorinnen für altersspezifische Stärken und Schwächen sensibilisiert und Bewältigungsstrategien im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr erarbeitet. Die Themen reichen vom Erhalt der Fahreignung über Fahrradhelmnutzung bis zum sozialen Miteinander aller Verkehrsteilnehmergruppen.

Beim DVR-Programm „sicher mobil“ erhalten Senioren und Seniorinnen auf Gruppenveranstaltungen von speziell ausgebildeten Moderierenden Informationen zur Verkehrsteilnahme zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Pkw. Auch hier werden alterstypische Veränderungen angesprochen und die Möglichkeiten einer sicheren Verkehrsteilnahme diskutiert.

20. Was unternimmt die Bundesregierung, um für freiwillige Gesundheitschecks zu werben, und wie wird die Wirksamkeit der Maßnahmen bewertet?

Aufgrund ihres Erfolges wurde die in den Jahren 2012 bis 2015 durchgeführte Kampagne „Aktion Schulterblick“ mit Unterstützung von BMVI und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung im Jahr 2018 wieder aufgenommen. Diese Kampagne des DVR zielte darauf ab, ältere Menschen über Presse- und Öffentlichkeitsarbeit stärker für mögliche Mobilitätseinschränkungen zu sensibilisieren. Kernaspekt der „Aktion Schulterblick“ war der Appell an ältere Menschen, regelmäßig einen freiwilligen Gesundheitscheck zur Überprüfung der Fahrtüchtigkeit durchführen zu lassen. Die „Aktion Schulterblick“ informierte allgemein über Mobilität im Alter und zeigte Wege auf, wie sichere Mobilität im Alter möglichst lange erhalten bleiben kann. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

21. Liegen der Bundesregierung Erhebungen vor, wie viele Personen seit 2011 an Rückmeldefahrten teilgenommen haben?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

22. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag von DEKRA e. V., verpflichtende Rückmeldefahrten einzurichten (<https://www.dekra.de/de/erhoehes-unfallrisiko-bei-senioren/>)?

Die Diskussion über eine verpflichtende Einführung von (qualifizierten) Rückmeldefahrten ist zum jetzigen Zeitpunkt schon deswegen verfrüht, weil sich das Instrument noch in der Erprobung befindet und es zunächst weiterer Untersuchungen zur Verkehrssicherheitsrelevanz dieser Maßnahme bedarf.

23. Liegen der Bundesregierung Erhebungen vor, wie viele Personen an Trainingsprogrammen für mehr Verkehrssicherheit seit 2011 teilgenommen haben?

Das BMVI fördert die Zielgruppenprogramme für Senioren und Seniorinnen der DVW und des DVR seit langem. So wurden im DVR-Programm „sicher mobil“ im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2020 Veranstaltungen mit insgesamt 869 200 Teilnehmenden von den Moderierenden der umsetzenden Verbände (einschließlich der DVW) durchgeführt. Darüber hinaus hatte die DVW in ihren Programmen „Fit mit dem Fahrrad“ 5 300 und „Seniorenberater“ 25 600 Teilnehmende zu verzeichnen.

Im Rahmen vom DVW-Programm „Mobil bleiben, aber sicher!“ werden keine klassischen Trainings absolviert, jedoch konnten durch die Verkehrssicherheitstage der Verkehrswachten in dem Zeitraum rund 2 Millionen Teilnehmende erreicht werden. Dabei weckten neben dem Informationsangebot zu Fragen der sicheren Mobilität im Alter zahlreiche Aktionselemente, wie Seh- und Reaktionstestgeräte oder Pkw-, Fahrrad- und Bremssimulatoren das Interesse der Seniorinnen und Senioren.

24. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag des ADAC e. V., das Sehvermögen ab dem 50. Lebensjahr alle zwei Jahre und ab dem 60. Lebensjahr jährlich testen zu lassen (<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/aeltere-autofahrer/senioren/>)?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung von unter anderem der Deutschen Verkehrswacht e. V., einen regelmäßigen verpflichtenden Sehtest einzurichten (<https://deutsche-verkehrswacht.de/positionen/verpflichtender-sehtest-fuer-kraftfahrer/>)?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Forderung nach einer regelmäßigen Wiederholung des Sehtests für alle älteren Kraftfahrer wird nicht unterstützt, da es keine hinreichenden wissenschaftlichen Belege gibt, die die Notwendigkeit einer solchen generalpräventiven Maßnahme rechtfertigen.

26. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung zu regelmäßigen Kontrollen der Hörfähigkeit gebildet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Regelmäßige Kontrollen der Hörfähigkeit sind aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht gerechtfertigt.

27. Was unternimmt die Bundesregierung für das frühzeitige Erkennen von verkehrssicherheitsrelevanten Gesundheitsproblemen und vorsichtigem Umgang bei Medikation?

Es wird auf die bewährten Maßnahmen wie z. B. das Fahreignungs-Bewertungssystem und die ärztliche bzw. medizinisch-psychologische Untersuchung verwiesen, mit denen Fahrerlaubnisinhaber und -inhaberinnen, die sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweisen, identifiziert und ihnen – falls erforderlich – die Teilnahme am Straßenverkehr untersagt wird.

Ziel ist daneben, die Beratungskompetenz der Hausärzte weiter zu stärken. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat hierzu bereits den Bericht „Handbuch zur Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer durch Ärzte“ erstellt



und Grundlagen für ein praxistaugliches „Screeningverfahren“ entwickelt, mit dem Hausärzte einschätzen können, ob bei dem Patienten verkehrssicherheitsrelevante Einschränkungen vorliegen könnten. Auch eine Weiterbildungsmaßnahme für Hausärzte zur Stärkung der Beratungskompetenz wurde konzipiert und evaluiert, die in den letzten Jahren genutzt und auch bereits zertifiziert wurde.

28. Was unternimmt die Bundesregierung für eine seniorengerechte Verkehrsraumgestaltung?

Das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend fördert im Rahmen verschiedener Modellprogramme und -projekte Vorhaben, die beispielhaft zeigen, wie das eigenständige und selbstbestimmte Wohnen im Alter gelingen kann, auch bei Hilfe- und Pflegebedarf. Dabei werden die verschiedenen Aspekte des Wohnens im Alter in den Blick genommen. Zu diesen zählt u. a. die Gestaltung des näheren Wohnumfelds, um eine sichere Mobilität im Alter bzw. bei körperlichen Einschränkungen sicherzustellen.

Im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen sowie dem Bundesfernstraßengesetz ist das Ziel der Barrierefreiheit von öffentlichen Verkehrsanlagen enthalten. Bei Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz wird die Barrierefreiheit standardmäßig berücksichtigt. Von den Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit profitieren auch Seniorinnen und Senioren ohne Mobilitätseinschränkung. Für die barrierefreie Verkehrsraumgestaltung liegen zahlreiche Planungshilfen für unterschiedliche Baulastträger vor. Das BMVI unterstützt die kontinuierliche Weiterentwicklung des technischen Regelwerks durch Forschungsprojekte im Themenbereich älterer Verkehrsteilnehmende und barrierefreier Infrastruktur.

Das BMVI stellt bis 2023 Rekordmittel von insgesamt rund 1,5 Mrd. Euro für den Radverkehr in Deutschland zur Verfügung. Das Ziel der Radverkehrsoffensive besteht in einem flächendeckenden Radverkehrsnetz, sicheren und gut ausgebauten Wegen, einer Entflechtung der Verkehre und einer Vernetzung der Verkehrsträger.

Die Bundesregierung hat am 21. April 2021 den NRVP 3.0 – die Strategie für die Radverkehrsförderung in Deutschland bis 2030 – beschlossen (abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0-nb.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0-nb.pdf?__blob=publicationFile)). Schwerpunkte der Strategie liegen u. a. im Aufbau einer lückenlosen und sicheren Radinfrastruktur, auf der sich alle Radfahrer – unabhängig vom Alter – sicher fühlen. In Bezug auf den Fußverkehr erarbeitet das BMVI unter Einbindung von Expertinnen und Experten sowie den Ländern eine Fußverkehrsstrategie, die schwerpunktmäßig auch die Themen Verkehrssicherheit von älteren Menschen und Barrierefreiheit beinhaltet.

## Anlage 1

Anteil von Personen über 65 Jahre an allen Verunglückten							
Jahr	Anteil	Jahr	Anteil	Jahr	Anteil	Jahr	Anteil
1980	6,7%	1990	6,6%	2000	7,4%	2010	10,8%
1981	6,5%	1991	6,6%	2001	7,6%	2011	11,5%
1982	6,5%	1992	6,4%	2002	8,0%	2012	11,6%
1983	6,3%	1993	6,3%	2003	8,6%	2013	11,8%
1984	6,3%	1994	6,4%	2004	9,0%	2014	12,1%
1985	6,6%	1995	6,4%	2005	9,6%	2015	12,3%
1986	6,7%	1996	6,5%	2006	10,0%	2016	12,6%
1987	6,7%	1997	6,8%	2007	10,3%	2017	12,6%
1988	7,0%	1998	6,8%	2008	10,8%	2018	13,3%
1989	6,9%	1999	6,9%	2009	11,1%	2019	13,5%

Quelle: Statistisches Bundesamt (eigene Berechnungen)

BAST-U2n-25/2021

Anlage 2

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Seniorinnen und Senioren (65+ Jahre) nach Art der Verkehrsbeteiligung				
		65+ Jahre		
		Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
2015	Motorzweiräder	69	1.008	2.042
	Pkw	430	4.715	17.718
	Busse	4	165	1.155
	Güterkraftfahrzeuge	5	68	235
	Fahrräder ohne Pedelec	169	3.333	9.090
	Pedelec	29	515	964
	Fußgänger	283	2.490	4.374
	andere	37	200	553
	Gesamt	1.026	12.494	36.131
2016	Motorzweiräder	62	1.044	2.076
	Pkw	434	5.106	18.260
	Busse	2	158	1.144
	Güterkraftfahrzeuge	16	79	225
	Fahrräder ohne Pedelec	176	3.306	9.256
	Pedelec	57	602	1.294
	Fußgänger	279	2.449	4.638
	andere	26	219	609
	Gesamt	1.052	12.963	37.502
2017	Motorzweiräder	82	1.100	2.173
	Pkw	394	5.241	17.915
	Busse	19	186	1.191
	Güterkraftfahrzeuge	13	93	235
	Fahrräder ohne Pedelec	166	3.116	8.664
	Pedelec	58	702	1.572
	Fußgänger	245	2.358	4.413
	andere	20	210	608
	Gesamt	997	13.006	36.771
2018	Motorzweiräder	94	1.224	2.346
	Pkw	410	5.315	18.900
	Busse	2	183	1.318
	Güterkraftfahrzeuge	15	107	260
	Fahrräder ohne Pedelec	163	3.188	9.329
	Pedelec	68	1.025	2.199
	Fußgänger	259	2.410	4.506
	andere	41	214	675
	Gesamt	1.052	13.666	39.533
2019	Motorzweiräder	81	1.030	2.121
	Pkw	415	5.221	18.620
	Busse	2	179	1.192
	Güterkraftfahrzeuge	18	92	251
	Fahrräder ohne Pedelec	176	3.032	8.711
	Pedelec	85	1.162	2.648
	Fußgänger	235	2.270	4.470
	andere	26	235	732
	Gesamt	1.038	13.221	38.745
2015 - 2019	Motorzweiräder	388	5.406	10.758
Pkw	2.083	25.598	91.413	
Busse	29	871	6.000	
Güterkraftfahrzeuge				
Fahrräder ohne Pedelec	850	15.975	45.050	
darunter Pedelec	297	4.006	8.677	
Fußgänger	1.301	11.977	22.401	
andere	150	1.078	3.177	
Gesamt	5.165	65.350	188.682	

BAST-U2h-25/2021

Anlage 3

Alter der verunglückten Seniorinnen und Senioren		Alter der Verunglückten																									
		65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90+
2015	Verunglückte	3.033	2.739	2.488	2.407	1.828	2.086	2.589	2.436	2.796	2.866	2.993	2.748	2.570	2.317	2.122	1.995	1.482	1.159	1.160	972	878	778	592	454	351	1.812
	davon... Getöle	32	33	27	36	19	31	40	42	55	42	56	65	53	45	50	51	45	40	41	35	37	30	23	24	15	59
	Schwerverletzte	636	533	544	545	437	483	614	579	684	713	739	703	681	653	595	586	439	337	371	300	284	231	187	138	123	359
2016	Verunglückte	2.365	2.173	1.917	1.826	1.372	1.572	1.935	1.815	2.057	2.111	2.198	1.980	1.936	1.619	1.477	1.358	998	782	748	637	557	517	382	292	213	1.394
	davon... Getöle	3.109	2.966	2.713	2.495	2.388	1.940	2.077	2.483	2.432	2.688	2.840	3.001	2.759	2.506	2.361	1.997	1.851	1.419	1.177	954	896	780	601	498	370	2.216
	Schwerverletzte	29	28	39	33	39	26	34	41	42	40	58	60	65	59	63	55	48	45	37	35	32	31	20	17	18	58
2017	Verunglückte	2.411	2.288	2.084	1.930	1.825	1.486	1.579	1.850	1.817	1.940	2.039	2.166	1.970	1.779	1.623	1.336	1.272	934	793	647	575	514	392	310	232	1.710
	davon... Getöle	3.093	3.030	2.910	2.656	2.331	2.313	1.786	2.026	2.370	2.351	2.514	2.659	2.819	2.588	2.264	2.046	1.891	1.616	1.252	1.021	879	753	653	496	427	2.030
	Schwerverletzte	29	42	32	43	26	23	25	35	41	38	46	61	60	47	57	54	47	34	42	24	31	31	32	22	24	51
2018	Verunglückte	2.392	2.316	2.203	1.987	1.788	1.765	1.353	1.496	1.700	1.688	1.863	1.853	1.960	1.829	1.562	1.399	1.285	1.124	842	677	601	486	425	325	266	1.586
	davon... Getöle	3.319	3.207	3.066	2.995	2.831	2.437	2.328	1.804	2.159	2.464	2.520	2.605	2.798	2.938	2.637	2.231	2.033	1.784	1.580	1.139	929	788	646	574	406	2.033
	Schwerverletzte	36	38	32	36	43	33	39	27	41	44	49	33	58	57	55	53	42	57	51	34	34	25	19	35	20	61
2019	Verunglückte	2.585	2.444	2.349	2.240	2.142	1.856	1.766	1.353	1.636	1.780	1.865	1.858	1.975	2.071	1.870	1.564	1.407	1.228	1.056	758	647	523	422	355	251	1.532
	davon... Getöle	3.384	3.058	3.006	2.879	2.743	2.801	2.365	2.207	1.739	2.033	2.359	2.234	2.544	2.861	2.696	2.407	2.077	1.831	1.666	1.432	1.004	782	677	573	437	1.609
	Schwerverletzte	43	42	34	45	38	22	39	33	25	26	42	43	56	53	52	62	68	44	42	41	46	25	28	27	15	47
Leichtverletzte	2.604	2.325	2.316	2.146	2.121	1.996	1.768	1.639	1.293	1.522	1.691	1.674	1.855	1.865	1.883	1.697	1.429	1.278	1.161	982	691	501	456	368	264	1.220	

BAS/UD/25/2021

Unfälle, bei denen Senioren (65 Jahre und mehr) verunglückt sind, nach Ortstypen		Schleswig-Holstein	Hamburg	Niedersachsen	Sachsen	Brandenburg	Mecklenburg-Vorpommern	Sachsen-Anhalt	Thüringen								
2011	Unfälle mit Personenschaden	1.873	959	4.804	495	9.070	2.935	2.133	5.006	8.454	536	1.642	1.567	963	2.378	1.425	1.148
	davon...	1.326	934	3.295	481	7.174	1.898	1.376	3.453	5.486	407	1.625	1.101	620	1.808	1.014	764
	Landstraßen	482	1	1.363	2	1.558	845	673	1.360	2.523	112	0	363	283	488	323	299
	Autobahnen	65	24	1.86	12	338	192	84	193	445	17	17	103	60	82	88	85
2012	Unfälle mit Personenschaden	1.947	881	4.875	602	8.786	2.990	2.047	4.995	8.429	518	1.677	1.533	894	2.265	1.391	1.051
	davon...	1.428	853	3.279	583	6.940	1.999	1.323	3.373	5.500	387	1.659	1.040	590	1.672	942	684
	Landstraßen	463	4	1.397	0	1.503	832	646	1.417	2.431	90	0	354	267	523	370	306
	Autobahnen	56	24	1.99	19	343	189	78	205	498	31	18	139	47	70	79	61
2013	Unfälle mit Personenschaden	1.933	991	4.955	540	8.590	2.747	1.965	4.993	8.454	496	1.534	1.623	935	2.248	1.358	1.005
	davon...	1.360	957	3.325	527	6.751	1.778	1.249	3.331	5.597	374	1.511	1.101	644	1.733	930	655
	Landstraßen	490	8	1.405	4	1.519	734	606	1.428	2.342	91	0	386	258	439	341	287
	Autobahnen	83	26	225	9	320	235	110	234	515	31	23	136	33	76	87	64
2014	Unfälle mit Personenschaden	2.209	971	5.343	542	9.403	2.913	2.084	5.311	8.877	510	1.775	1.669	935	2.382	1.529	1.138
	davon...	1.553	941	3.507	524	7.400	1.874	1.315	3.535	5.863	374	1.741	1.128	615	1.820	1.105	727
	Landstraßen	561	2	1.581	3	1.649	780	690	1.537	2.511	107	0	396	274	505	362	339
	Autobahnen	95	28	255	15	354	259	89	239	503	29	34	145	46	67	62	72
2015	Unfälle mit Personenschaden	2.154	1.028	5.465	566	9.583	2.891	2.035	5.424	9.207	548	1.818	1.684	1.061	2.499	1.509	1.218
	davon...	1.478	1.007	3.506	549	7.599	1.867	1.283	3.592	6.034	419	1.797	1.125	676	1.903	1.016	760
	Landstraßen	553	2	1.657	4	1.617	816	668	1.559	2.621	108	0	405	337	517	391	378
	Autobahnen	123	19	302	13	367	208	84	273	552	21	21	154	48	79	102	80
2016	Unfälle mit Personenschaden	2.403	910	5.271	491	10.077	3.041	2.345	5.535	9.434	610	1.783	1.813	1.086	2.650	1.570	1.228
	davon...	1.646	874	3.468	472	7.950	1.998	1.466	3.658	6.264	453	1.769	1.252	692	1.931	1.047	789
	Landstraßen	636	4	1.503	5	1.701	787	778	1.611	2.633	129	0	386	330	603	416	363
	Autobahnen	121	32	300	14	426	256	101	266	537	28	14	175	64	116	107	76
2017	Unfälle mit Personenschaden	2.271	987	5.466	476	9.623	2.983	2.274	5.564	9.264	551	1.712	1.909	1.121	2.524	1.571	1.290
	davon...	1.563	961	3.564	448	7.569	1.895	1.409	3.638	6.024	417	1.676	1.288	722	1.867	1.024	824
	Landstraßen	601	3	1.624	2	1.642	838	742	1.660	2.695	115	0	457	352	535	442	390
	Autobahnen	107	23	278	26	412	250	123	266	545	19	36	164	47	122	105	76
2018	Unfälle mit Personenschaden	2.493	1.013	5.819	545	10.552	3.253	2.341	6.038	9.710	577	1.880	1.954	1.211	2.907	1.594	1.381
	davon...	1.730	979	3.813	514	8.310	2.114	1.436	3.995	6.336	418	1.849	1.312	747	2.120	1.052	921
	Landstraßen	665	1	1.731	6	1.839	905	819	1.755	2.847	129	0	464	399	669	460	363
	Autobahnen	98	33	275	25	403	234	86	288	527	30	31	178	65	118	82	97
2019	Unfälle mit Personenschaden	2.463	932	5.758	501	10.293	3.187	2.377	6.034	9.586	582	1.902	1.991	1.208	2.678	1.700	1.252
	davon...	1.714	896	3.647	480	8.067	2.055	1.459	3.952	6.296	435	1.866	1.367	756	1.991	1.115	859
	Landstraßen	640	6	1.812	4	1.895	895	812	1.826	2.765	122	0	456	373	593	473	314
	Autobahnen	109	30	299	17	421	237	106	256	525	25	36	168	79	94	112	79

BAS-U23-25/2021

Unfälle innerorts, bei denen Seniorinnen und Senioren verunglückten, an Kreuzungen, Einmündungen, Kurven und Fußgängerüberwegen		Schleswig-Holstein	Hamburg	Niedersachsen	Bremen	Nordrhein-Westfalen	Hessen	Rheinland-Pfalz	Baden-Württemberg	Bayern	Saarland	Berlin	Brandenburg	Mecklenburg-Vorpommern	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Thüringen
2011	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.326	934	3.255	481	7.174	1.898	1.376	3.453	5.486	407	1.625	1.101	620	1.808	1.014	764
	dabei... an Kreuzungen	247	224	678	104	1.732	437	280	709	1.104	43	570	274	115	487	231	126
	an Einmündungen	278	190	821	115	1.854	404	333	824	1.218	107	375	264	156	440	290	197
	in Kurven	58	26	105	18	261	91	79	200	203	18	21	37	29	152	56	62
an Fußgängerüberwegen*	36	34	66	4	163	73	37	125	87	13	20	14	12	14	26	19	
2012	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.428	853	3.279	583	6.940	1.969	1.323	3.373	5.500	397	1.659	1.040	580	1.672	942	684
	dabei... an Kreuzungen	238	173	693	140	1.718	482	240	671	1.174	42	580	237	112	444	216	117
	an Einmündungen	303	197	801	128	1.745	437	283	771	1.153	106	353	257	145	376	262	187
	in Kurven	52	20	134	17	296	91	96	164	202	18	19	29	33	114	56	50
an Fußgängerüberwegen*	31	22	61	6	186	71	44	125	98	17	7	15	12	8	22	11	
2013	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.360	957	3.325	527	6.751	1.778	1.249	3.331	5.597	374	1.511	1.101	644	1.733	990	655
	dabei... an Kreuzungen	254	188	659	111	1.638	390	237	682	1.206	53	581	254	124	492	188	135
	an Einmündungen	308	222	820	116	1.702	336	315	728	1.128	84	319	267	169	354	261	172
	in Kurven	40	41	131	11	280	89	62	174	213	18	15	47	38	136	55	42
an Fußgängerüberwegen*	20	18	52	12	173	54	36	114	92	9	7	17	13	16	21	21	
2014	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.553	941	3.507	524	7.400	1.874	1.315	3.535	5.863	374	1.741	1.128	615	1.820	1.105	727
	dabei... an Kreuzungen	258	205	680	123	1.864	426	238	728	1.276	37	623	258	125	478	265	164
	an Einmündungen	339	249	865	85	1.824	364	313	817	1.176	91	361	301	141	414	310	158
	in Kurven	50	34	120	10	302	90	90	188	195	19	5	61	26	123	42	48
an Fußgängerüberwegen*	19	24	75	17	216	87	42	113	112	12	6	15	14	12	25	19	
2015	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.478	1.007	3.506	549	7.599	1.867	1.283	3.592	6.034	419	1.797	1.125	676	1.903	1.016	760
	dabei... an Kreuzungen	217	235	698	124	1.842	435	256	659	1.283	43	630	226	117	486	215	151
	an Einmündungen	352	235	844	92	1.834	390	261	885	1.176	92	403	310	167	431	291	177
	in Kurven	62	38	108	13	290	90	80	179	211	26	12	55	39	139	49	47
an Fußgängerüberwegen*	29	25	63	16	171	70	38	118	73	14	18	16	8	22	14	8	
2016	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.646	874	3.468	472	7.950	1.998	1.466	3.658	6.264	453	1.769	1.252	692	1.931	1.047	789
	dabei... an Kreuzungen	257	189	720	107	1.743	451	265	663	1.217	54	631	271	138	456	214	165
	an Einmündungen	328	199	765	86	1.799	402	307	820	1.152	103	433	298	159	445	296	167
	in Kurven	48	36	131	7	306	90	72	178	201	25	5	35	25	154	59	59
an Fußgängerüberwegen*	32	14	67	15	224	65	35	112	89	16	14	16	9	18	14	13	
2017	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.563	961	3.564	448	7.599	1.895	1.409	3.638	6.024	417	1.676	1.298	722	1.867	1.024	824
	dabei... an Kreuzungen	254	193	656	91	1.657	466	257	619	1.143	43	567	333	146	488	227	167
	an Einmündungen	347	184	805	83	1.750	331	257	789	1.144	83	375	275	171	419	263	185
	in Kurven	41	27	120	5	252	81	70	190	203	32	7	46	23	149	61	88
an Fußgängerüberwegen*	30	27	71	10	223	57	33	99	67	11	6	16	15	11	17	20	
2018	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.730	979	3.613	514	8.310	2.114	1.436	3.995	6.336	418	1.849	1.312	747	2.120	1.052	921
	dabei... an Kreuzungen	249	213	717	117	1.830	459	211	703	1.218	43	637	287	139	550	246	184
	an Einmündungen	365	192	833	90	1.966	427	285	840	1.118	96	402	310	172	496	264	200
	in Kurven	49	22	133	8	311	108	83	194	207	22	14	53	25	174	59	59
an Fußgängerüberwegen*	26	25	80	13	192	66	41	91	63	15	13	13	14	12	12	21	
2019	Unfälle mit Personenschaden innerorts	1.714	896	3.647	480	8.067	2.055	1.459	3.952	6.296	435	1.866	1.367	756	1.991	1.115	859
	dabei... an Kreuzungen	286	206	713	86	1.829	465	224	635	1.243	46	684	324	138	517	230	151
	an Einmündungen	310	184	790	78	1.743	440	266	856	1.082	84	425	284	200	421	309	155
	in Kurven	63	27	105	8	256	64	63	205	200	21	7	54	36	152	72	75
an Fußgängerüberwegen*	32	14	62	10	193	60	33	83	74	9	12	10	7	12	16	20	

\* inkl. Zebrastreifen

BAS1-U2p-25/2021

Informationen zur Charakteristik „Gerade Straße“ liegen in der amtlichen Unfallstatistik nicht vor.

Anlage 6

Unfälle innerorts mit Geschwindigkeitsbegrenzung ≤ 30 km/h bei denen Personen über 65 Jahre verunglückten			
	Unfälle mit Personenschaden innerorts, bei denen Personen über 65 Jahre verunglückten		
	Insgesamt	davon	
		≤ 30 km/h	> 30 km/h und o.A.
2011	32.722	4.546	28.176
2012	32.222	4.667	27.555
2013	31.823	4.466	27.357
2014	34.022	4.820	29.202
2015	34.611	5.056	29.555
2016	35.729	5.034	30.695
2017	34.889	4.987	29.902
2018	37.646	5.392	32.254
2019	36.955	5.451	31.504

BAST-U2p-25/2021

Anmerkung: Anhand der amtlichen Unfallstatistik kann nicht eindeutig zwischen Zonenbeschränkung, Geschwindigkeitsbeschränkungen und anderen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten unterschieden werden. Daher sind in der Tabelle alle Unfälle berücksichtigt, bei denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h oder weniger gilt. Das beinhaltet somit sowohl Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigte Bereiche, als auch alle anderen Bereiche, in denen eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h gilt.

Anlage 7

Verunglückte Personen 65 Jahre und älter und Unfallursache des Hauptverursachenden										
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verunglückte	Alkohol	938	843	866	924	880	900	962	1.044	1.141
	sonst. Verkehrstüchtigkeit	1.786	1.770	1.980	2.033	2.062	2.334	2.371	2.583	2.652
	Straßenbenutzung	3.102	3.148	3.068	3.273	3.332	3.572	3.496	3.877	3.772
	Geschwindigkeit	3.983	4.004	4.292	4.239	4.222	4.555	4.476	4.436	4.469
	Abstand	4.433	4.541	4.649	5.138	5.465	5.606	5.474	6.014	5.941
	Überholen	1.529	1.381	1.480	1.566	1.511	1.671	1.655	1.761	1.708
	Vorbeifahren	122	148	147	148	165	154	167	161	154
	Nebeneinanderfahren	559	620	631	611	670	634	663	746	729
	Vorfahrt, Vorrang	9.607	9.306	8.812	9.681	9.809	10.007	9.863	10.343	10.100
	Abbiegen	4.327	4.156	4.034	4.227	4.466	3.609	3.320	3.812	3.575
	Wenden / Rw. fahren	2.893	2.809	2.798	2.895	2.850	2.721	2.707	2.810	2.645
	Ein- und Anfahren	2.526	2.550	2.536	2.672	2.657	2.706	2.577	2.730	2.626
	falsches V. ggü. Fußgängern	3.292	3.342	3.338	3.403	3.475	3.604	3.367	3.549	3.468
	ruhender Verkehr	551	561	585	680	642	632	603	654	650
	Beleuchtungsvorschriften	11	17	12	12	10	17	10	13	14
	Ladung - Besetzung	85	96	94	101	84	77	97	84	86
anderer Fehler der Fahrzeugführer	10.141	9.821	9.778	10.629	11.171	11.643	11.650	12.764	12.495	
technischer Mangel	298	353	333	332	293	340	358	381	433	
falsches Verhalten der Fußgänger	1.570	1.506	1.478	1.492	1.621	1.663	1.651	1.645	1.600	
Getötete	Alkohol	27	17	30	20	27	19	28	19	34
	sonst. Verkehrstüchtigkeit	65	76	83	69	82	83	68	95	102
	Straßenbenutzung	122	124	121	141	126	126	126	144	143
	Geschwindigkeit	155	125	150	148	129	149	153	148	145
	Abstand	26	33	38	21	37	36	66	37	52
	Überholen	46	47	42	48	45	54	37	35	42
	Vorbeifahren	2	1	3	3	1	1	1	4	5
	Nebeneinanderfahren	4	4	6	2	10	4	4	11	9
	Vorfahrt, Vorrang	189	166	143	173	167	163	143	157	153
	Abbiegen	56	45	47	45	55	54	44	39	41
	Wenden / Rw. fahren	48	51	51	39	39	32	48	39	39
	Ein- und Anfahren	33	30	38	28	29	31	34	37	33
	falsches V. ggü. Fußgängern	106	110	117	97	115	117	98	106	98
	ruhender Verkehr	2	9	5	5	9	5	12	6	10
	Beleuchtungsvorschriften	0	0	0	2	1	2	0	0	0
	Ladung - Besetzung	1	3	3	0	3	0	1	3	3
anderer Fehler der Fahrzeugführer	258	254	223	231	270	256	259	265	261	
technischer Mangel	1	5	13	8	3	11	9	8	5	
falsches Verhalten der Fußgänger	112	81	98	86	88	92	76	75	68	

BAST-U2p-25/2021

Verunglückte Personen 65 Jahre und älter und Unfallursache des Hauptverursachenden										
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Schwerverletzte	Alkohol	260	252	242	257	260	235	286	303	318
	sonst. Verkehrstüchtigkeit	765	707	825	797	787	933	957	947	991
	Straßenbenutzung	966	996	999	1.018	1.098	1.078	1.195	1.128	1.156
	Geschwindigkeit	1.213	1.265	1.314	1.399	1.289	1.455	1.466	1.383	1.450
	Abstand	522	533	597	680	756	777	809	848	846
	Überholen	401	374	406	443	430	502	483	529	466
	Vorbeifahren	23	28	31	26	38	31	34	30	35
	Nebeneinanderfahren	77	80	101	96	126	101	134	144	118
	Vorfahrt, Vorrang	2.210	2.050	1.877	2.159	2.231	2.318	2.272	2.367	2.238
	Abbiegen	965	928	856	954	996	816	762	896	855
	Wenden / Rw. fahren	748	725	743	757	757	640	675	689	635
	Ein- und Anfahren	470	529	478	567	593	562	521	564	549
	falsches V. ggü. Fußgängern	1.173	1.132	1.125	1.151	1.185	1.191	1.131	1.186	1.155
	ruhender Verkehr	139	126	136	151	156	156	127	166	167
	Beleuchtungsvorschriften	5	9	5	5	1	2	3	6	6
	Ladung - Besetzung	21	29	28	26	25	18	25	22	22
anderer Fehler der Fahrzeugführer	2.815	2.774	2.799	3.052	3.147	3.317	3.377	3.648	3.451	
technischer Mangel	92	96	97	77	87	98	90	118	131	
falsches Verhalten der Fußgänger	610	568	549	549	551	610	564	584	533	
Leichtverletzte	Alkohol	651	574	594	647	593	646	648	722	789
	sonst. Verkehrstüchtigkeit	956	987	1.072	1.167	1.193	1.318	1.346	1.541	1.559
	Straßenbenutzung	2.014	2.028	1.948	2.114	2.108	2.368	2.175	2.605	2.473
	Geschwindigkeit	2.595	2.614	2.828	2.692	2.804	2.951	2.857	2.905	2.874
	Abstand	3.885	3.975	4.014	4.437	4.672	4.793	4.599	5.129	5.043
	Überholen	1.082	960	1.012	1.075	1.036	1.115	1.135	1.197	1.200
	Vorbeifahren	97	119	113	119	126	122	132	127	114
	Nebeneinanderfahren	478	536	524	513	534	529	525	591	602
	Vorfahrt, Vorrang	7.208	7.090	6.792	7.349	7.411	7.526	7.448	7.819	7.709
	Abbiegen	3.306	3.183	3.131	3.228	3.415	2.739	2.514	2.877	2.679
	Wenden / Rw. fahren	2.097	2.033	2.004	2.099	2.054	2.049	1.984	2.082	1.971
	Ein- und Anfahren	2.023	1.991	2.020	2.077	2.035	2.113	2.022	2.129	2.044
	falsches V. ggü. Fußgängern	2.013	2.100	2.096	2.155	2.175	2.296	2.138	2.257	2.215
	ruhender Verkehr	410	426	444	524	477	471	464	482	473
	Beleuchtungsvorschriften	6	8	7	5	8	13	7	7	8
	Ladung - Besetzung	63	64	63	75	56	59	71	59	61
anderer Fehler der Fahrzeugführer	7.068	6.793	6.756	7.346	7.754	8.070	8.014	8.851	8.783	
technischer Mangel	205	252	223	247	203	231	259	255	297	
falsches Verhalten der Fußgänger	848	857	831	857	982	961	1.011	986	999	

BAST-U2p-25/2021



Anlage 8

Unfälle mit verunglückten Seniorinnen und Senioren als Pkw-Insassen und Unfallursache "Geschwindigkeit" beim Hauptverursacher		
	Insgesamt	davon mit Ursache "Geschwindigkeit" beim Hauptverursachenden
2011	17.409	2.274 (13,1%)
2012	17.432	2.305 (13,2%)
2013	17.538	2.484 (14,2%)
2014	18.271	2.343 (12,8%)
2015	19.188	2.409 (12,6%)
2016	19.939	2.545 (12,8%)
2017	19.774	2.483 (12,6%)
2018	20.521	2.325 (11,3%)
2019	20.431	2.366 (11,6%)

BAST-U2p-25/2021

Anlage 9

Verunglückte insgesamt, Senioren und Seniorinnen und deren Anteil an Verletzten und Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von ...												
Anzahl aller Verunglückter bei Unfällen unter Beteiligung von SUV, Geländewagen oder sonstigen Pkw												
	SUV				Geländewagen				sonstiger Pkw (ohne SUV oder Geländewagen)			
	Verunglückte	davon			Verunglückte	davon			Verunglückte	davon		
Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	
2011	keine Unterscheidung möglich								325.464	2.977	50.633	271.854
2012	keine Unterscheidung möglich								319.317	2.685	48.612	268.020
2013	9.710	73	1.368	8.269	13.378	103	1.827	11.448	309.969	2.419	47.037	260.513
2014	11.583	75	1.648	9.860	13.986	130	1.993	11.863	319.900	2.383	48.992	268.525
2015	14.057	94	2.015	11.948	16.418	134	2.323	13.961	323.154	2.491	49.193	271.470
2016	17.349	123	2.477	14.749	17.970	139	2.516	15.315	323.603	2.300	48.641	272.662
2017	20.114	135	2.867	17.112	19.196	122	2.771	16.303	315.696	2.167	47.497	266.032
2018	24.112	141	3.405	20.566	20.286	159	2.871	17.256	312.439	2.187	47.320	262.932
2019	27.829	181	4.086	23.562	21.138	140	2.907	18.091	299.359	2.086	44.701	252.572
Anzahl verunglückter Senioren und Seniorinnen bei Unfällen unter Beteiligung von SUV, Geländewagen oder sonstigen Pkw												
	SUV				Geländewagen				sonstiger Pkw (ohne SUV oder Geländewagen)			
	Verunglückte	davon			Verunglückte	davon			Verunglückte	davon		
Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	
2011	keine Unterscheidung möglich								35.020	766	8.328	25.926
2012	keine Unterscheidung möglich								34.554	705	8.103	25.746
2013	1.302	22	276	1.004	1.652	38	348	1.266	34.011	712	8.112	25.187
2014	1.510	26	339	1.145	1.612	31	379	1.202	36.088	682	8.594	26.812
2015	1.971	35	446	1.490	1.952	40	439	1.473	37.023	731	8.796	27.496
2016	2.464	55	563	1.846	2.377	58	530	1.789	37.701	728	9.005	27.968
2017	2.842	48	670	2.124	2.379	47	563	1.769	36.582	648	8.887	27.047
2018	3.595	58	799	2.738	2.745	55	590	2.100	38.460	689	9.231	28.540
2019	4.228	69	959	3.200	2.821	44	638	2.139	37.162	690	8.728	27.744
Anteil verunglückter Senioren und Seniorinnen bei Unfällen unter Beteiligung von SUV, Geländewagen oder sonstigen Pkw an allen Verletzten und Getöteten bei diesen Unfällen												
	SUV				Geländewagen				sonstiger Pkw (ohne SUV oder Geländewagen)			
	Verunglückte	davon			Verunglückte	davon			Verunglückte	davon		
Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Getötete		Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	
2011	keine Unterscheidung möglich								10,8%	25,7%	16,4%	9,5%
2012	keine Unterscheidung möglich								10,8%	26,3%	16,7%	9,6%
2013	13,4%	30,1%	20,2%	12,1%	12,3%	36,9%	19,0%	11,1%	11,0%	29,4%	17,2%	9,7%
2014	13,0%	34,7%	20,6%	11,6%	11,5%	23,8%	19,0%	10,1%	11,3%	28,6%	17,5%	10,0%
2015	14,0%	37,2%	22,1%	12,5%	11,9%	29,9%	18,9%	10,6%	11,5%	29,3%	17,9%	10,1%
2016	14,2%	44,7%	22,7%	12,5%	13,2%	41,7%	21,1%	11,7%	11,7%	31,7%	18,5%	10,3%
2017	14,1%	35,6%	23,4%	12,4%	12,4%	38,5%	20,3%	10,9%	11,6%	29,9%	18,7%	10,2%
2018	14,9%	41,1%	23,5%	13,3%	13,5%	34,6%	20,6%	12,2%	12,3%	31,5%	19,5%	10,9%
2019	15,2%	38,1%	23,5%	13,6%	13,3%	31,4%	21,9%	11,8%	12,4%	33,1%	19,5%	11,0%

BAST-U2n-25/2021

## Anlage 10

Verunglückte Senioren und Seniorinnen bei Unfällen unter Beteiligung von Lkw						
	Insgesamt			darunter: der Lkw war Hauptverursachender		
	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
2011	224	1.130	3.239	91	565	2.084
2012	191	1.151	3.037	86	597	1.860
2013	202	1.104	3.001	110	557	1.895
2014	210	1.115	3.081	96	581	1.930
2015	209	1.142	2.965	99	585	1.892
2016	229	1.171	3.029	111	606	1.868
2017	223	1.235	3.071	113	619	1.865
2018	198	1.195	3.121	94	603	1.893
2019	196	1.190	2.945	91	573	1.781

BAST-U2n-25/2021

