

Indikator 3.116 (L)

Im Straßenverkehr verunglückte Personen nach Geschlecht, Land, im Zeitvergleich

Definition

Ziel der Verkehrsunfallprävention ist es, die Zahl und Schwere der Straßenverkehrsunfälle sowie die Zahl der davon betroffenen Personen zu vermindern. Zur Verkehrsunfallprävention gehören Aufklärung der Verkehrsteilnehmer, Straßenbaumaßnahmen, intensive Überwachung des fließenden Verkehrs u. a. Maßnahmen.

Entsprechend der Straßenverkehrsunfallstatistik sind im Straßenverkehr verunglückte Personen verletzte und getötete Personen, die bei Unfällen im Fahrverkehr (inkl. Eisenbahn), auf öffentlichen Wegen und Plätzen Körperschäden erlitten haben, unabhängig von der Höhe des Sachschadens. Unfälle, die Fußgänger allein betreffen (z. B. Sturz), und Unfälle, die sich auf Privatgrundstücken ereignen, werden nicht als Straßenverkehrsunfälle erfasst. Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben, rechnen nicht zu den Verletzten, sondern zu den getöteten Personen.

Es werden Unfälle mit Sachschaden und Unfälle mit Personenschaden unterschieden. Im vorliegenden Indikator werden nur Unfälle mit Personenschaden berücksichtigt.

Der vorliegende Indikator gibt die absolute Anzahl und die auf 100 000 Personen der Wohnbevölkerung bezogenen Raten der im Straßenverkehr verunglückten Personen, darunter die tödlich Verunglückten, nach Geschlecht und im Zeitvergleich an. Der Bezug auf die Wohnbevölkerung ist ungenau, da die Straßenverkehrsunfälle nach dem Ereignisort des Unfalls registriert werden.

Datenhalter

Statistische Landesämter

Datenquelle

- Statistik der Straßenverkehrsunfälle

Periodizität

Jährlich, 31.12.

Validität

Die Angaben über die Zahl der Getöteten gelten als relativ zuverlässig, wohingegen die Datenqualität hinsichtlich der Verletzten je nach Schwere, Verkehrsbeteiligung etc. schwankt. Bei Leichtverletzten liegt eine erhebliche Untererfassung vor. Das Unfallrisiko z. B. von Jugendlichen und jungen Erwachsenen auf den Schul- und Ausbildungswegen zeigen die Statistiken der Schülerunfallversicherungen auf. Diese Unfallstatistiken weisen eine vollständigere Erfassung als die Statistik der Straßenverkehrsunfälle auf. Aus diesem Grund geben die Schulwegunfallstatistiken ein deutlicheres Bild über das Ausmaß der Fahrradunfälle im Jugendalter.

Die Daten der Straßenverkehrsunfälle zu tödlichen Unfällen gelten als valide, die Zahl der Verunfallten, vor allem der Leichtverletzten, ist unvollständig.

Kommentar

Die Straßenverkehrsunfallstatistik der verunglückten Personen ist nach dem Ereignisprinzip (Unfallort) einem Land oder Kreis zugeordnet. Trotzdem ist hier zu Vergleichszwecken ein Bezug auf die Wohnbevölkerung vorgesehen. Insbesondere in den mittleren Altersgruppen kann dies wegen Berufspendlern etc. dazu führen, dass z. B. die Raten in Stadtstaaten/Städten systematisch höher sind als im Umland (s. Indikator 3.118). Bei der Darstellung und Interpretation ist dies zu berücksichtigen. Die Raten für Kinder und ältere Menschen sind von dieser Nennerproblematik weniger beeinträchtigt.

Vergleichbarkeit

Vergleichbar mit den WHO-Indikatoren 1740-45 110202 *SDR, motor vehicle traffic accidents, all ages/100 000 population/male/female*. Im OECD-Indikatorensatz gibt es keinen entsprechenden Indikator. Der Indikator ist vergleichbar mit dem EU-Indikator *Road traffic injuries*. Mit dem bisherigen Indikator 3.33 vergleichbar, der die Verletzten und Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen im Trend auswies.

Originalquellen

Publikationen der Statistischen Landesämter, z. B. Statistische Jahrbücher oder Statistische Jahresberichte zur Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Dokumentationsstand

27.02.2003, lögd /LDS NRW