

**Voraussichtliche
Entwicklung von
Unfallanzahlen und
Jahresfahrleistungen
in Deutschland**

– Ergebnisse 2021

**Fachveröffentlichung der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

bast

Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland

Ergebnisse 2021

Susanne Schönebeck

Andreas Schepers

Martin Pöppel-Decker

Nadja Färber

Arnd Fitschen

Bundesanstalt für Straßenwesen

Dezember 2021

Kurzfassung

Im Jahr 2021 ist die Entwicklung der Verkehrssicherheit weiterhin stark geprägt durch die Covid-19-Pandemie. Nach den starken Rückgängen in 2020 sinkt die Zahl der Verkehrstoten in 2021 auf einen historisch niedrigen Stand.

Schon im Jahr 2020 war insbesondere durch die (Teil-) Lockdowns, Onlineunterricht an Schulen oder die vermehrte Nutzung des Homeoffice ein starker Rückgang des Verkehrsaufkommens zu beobachten, das auch im Jahr 2021 nicht wieder auf das Vor-Pandemie-Niveau angestiegen ist. Dies spiegelt sich auch in der Fahrleistung wider, die nach einem außergewöhnlich starken Rückgang von etwa 9 % im Vorjahr in 2021 leicht um ca. 0,5 % auf voraussichtlich 686 Mrd. Kfz-km gestiegen ist. Auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen sind die Fahrleistungen weiterhin geringfügig rückläufig.

Nachdem sich im Vorjahr die leichteren Unfälle und Unfallfolgen stärker als die Anzahl der schweren Unfälle und Getöteten reduziert haben, fallen in 2021 die Rückgänge bei den schweren Unfällen und Unfallfolgen stärker aus.

Die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland wird in 2021 weiter sinken – um mehr als 7 % auf etwa 2.520 Getötete. Sie hat sich damit seit dem Jahr 2006 halbiert und ist auf dem niedrigsten Stand seit Einführung der Statistik.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle in Deutschland wird im Jahr 2021 nur wenig um etwa 1 % auf ungefähr 2,26 Mio. Unfälle ansteigen. Damit bleibt dieser Wert weiterhin deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau und liegt zum zweiten Mal seit zehn Jahren unter 2,3 Millionen.

Im Gegensatz zur Gesamtzahl der Unfälle wird sowohl die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als auch die Anzahl der dabei Verunglückten in 2021 weiter zurückgehen, um jeweils etwa 5 %. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden geht auf ca. 251.000 Unfälle zurück und die Anzahl der dabei Verunglückten reduziert sich auf etwa 315.000 Personen. Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird sich mit etwa -7 % etwas stärker auf unter 57.000 reduzieren.

Da die Anzahl der Getöteten rückläufig ist, während die Gesamtfahrleistung sich kaum verändert hat, wird die Getötetenrate im Jahr 2021 um fast 8 % auf gut 3,67 Getötete je Mrd. Kfz-km sinken. Sie sinkt dabei stärker als die vergleichbare Rate der Unfälle mit Personenschaden, die sich im Jahr 2021 gegenüber 2020 um mehr als 5,5 % auf 0,37 Unfälle je Mio. Kfz-km verringern wird.

Die Betrachtung des Unfallgeschehens nach Ortslagen zeigt die deutlichsten Rückgänge innerhalb von Ortschaften, während die Entwicklung auf Bundesautobahnen deutlich dahinter zurückbleibt.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden innerorts wird um mehr als 7 % auf etwa 170.000 Unfälle zurückgehen, die Anzahl der dabei Getöteten sogar um etwa 10 %. Auf Landstraßen fällt die Entwicklung moderater aus. Die Anzahl der Unfälle wird sich nur leicht um knapp 3 % auf ca. 64.000 Unfälle verringern, die Anzahl der dabei Getöteten um etwa 8 % auf weniger als 1.500 Getötete. Im Gegensatz zu den Straßen innerhalb von Ortschaften und den Landstraßen wird die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf Bundesautobahnen etwas ansteigen, um etwa 5 % auf ca. 16.000 – nachdem sich die Unfallzahlen auf dieser Ortslage im Vorjahr um fast ein Viertel außergewöhnlich stark reduziert hatten. Die Anzahl der Getöteten wird ebenso wie auf den anderen Ortslagen zurückgehen, um weniger als 10 Personen auf etwa 310 Getötete.

Während die Rückgänge bei den nicht-motorisierten, ungeschützten Verkehrsteilnehmenden (Rad Fahrende und zu Fuß Gehende) sehr deutlich ausfallen, bleiben die motorisierten Verkehrsteilnehmenden etwas hinter dieser Entwicklung zurück.

Bei der Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen ist im Jahr 2021 mit einem Rückgang um annähernd 7 % auf weniger als 1.300 Personen zu rechnen. Darunter fällt der Rückgang der getöteten Pkw-Insassen auf etwa 1.000 Getötete prozentual noch etwas stärker aus. Die Anzahl der getöteten Motorrad Nutzenden sinkt im Jahr 2021 geringfügig um etwa 2 % (2020: 499 Getötete). Die Anzahl der getöteten Rad Fahrenden wird in 2021 sehr deutlich um mehr als 15 % zurückgehen, auf etwa 360 Getötete. Die Anzahl der getöteten zu Fuß Gehenden erreicht in 2021 mit einem sehr deutlichen Rückgang von etwa 60 Personen (2020: 376 Getötete) den niedrigsten Wert seit Beginn der Statistik.

2021 sind in fast alle Altersgruppen Rückgänge zu verzeichnen. Am stärksten ausgeprägt sind sie bei jungen Erwachsenen zwischen 18-24 Jahren, während die Anzahl der getöteten Kinder stagniert.

Bei der Anzahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren wird nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr als einzige Altersgruppe mit keinem Rückgang gerechnet (2020: 48 Getötete). Bei den jungen Verkehrsteilnehmenden im Alter von 18 bis 24 Jahren (2020: 326) wird die Anzahl der Getöteten um etwa 50 Getötete zurückgehen. In der großen Altersgruppe der 25-64-Jährigen wird sich die Anzahl der getöteten Personen um etwa 100 Personen auf weniger als 1.300 Getötete verringern. Bei den Seniorinnen und Senioren zeichnet sich nach einem starken Rückgang im Vorjahr im Jahr 2021 wieder ein moderaterer Rückgang ab – um etwa 6 % auf ca. 840 Getötete.

Anmerkungen:

Die Prognose wurde Anfang Dezember 2021 abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt lagen keine detaillierten Ergebnisse zum Unfallgeschehen für den Herbst/Winter vor. Aufgrund der besonderen Situation durch die Covid-19-Pandemie ist eine Vorausschätzung für das Jahr auf der Basis von zeitreihenanalytischen Trendmodellen mit mehr Unsicherheiten behaftet als üblich. Darüber hinaus kann eine außergewöhnliche Witterung im Dezember die Ergebnisse ebenfalls beeinflussen. Einzelne Teilgruppen weisen aufgrund der langfristig positiven Entwicklungen sehr kleine Fallzahlen auf. Insbesondere bei diesen kleinen Fallzahlen kann aus den sich kurzfristig zeigenden Veränderungen kein Rückschluss auf sich ändernde langfristige Trends gezogen werden.

– Ergebnisse 2021 –

Endgültige Werte aus der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, die das Unfallgeschehen zum Beispiel nach der Art der Verkehrsbeteiligung und nach der Ortslage differenziert beschreiben, liegen zu einem Kalenderjahr erst mehrere Monate nach dem Jahreswechsel vor. Auf Fahrleistungsdaten kann frühestens im Sommer des Folgejahres zurückgegriffen werden.

Die folgende Darstellung der voraussichtlichen Entwicklung des Unfallgeschehens 2021 beruht auf den Daten, die der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Anfang Dezember durch das Statistische Bundesamt (StBA) zur Verfügung gestellt wurden. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August 2021. Die Schätzwerte zu den Unfallzahlen der einzelnen Kategorien wurden je für sich ermittelt und beruhen auf Zeitreihenanalysen unter Berücksichtigung von meteorologischen Parametern des Deutschen Wetterdienstes (DWD).

Verkehrssicherheit und Covid-19

Das Jahr 2021 stellt ebenso wie das Vorjahr in Bezug auf die Verkehrssicherheit ein Ausnahmejahr dar. Die Entwicklung ist weiterhin stark geprägt durch die Covid-19-Pandemie und die ergriffenen politischen Maßnahmen zu deren Eindämmung. Schon im Jahr 2020 war insbesondere durch die (Teil-) Lockdowns, den Onlineunterricht an Schulen oder die vermehrte Nutzung des Homeoffice ein starker Rückgang des Verkehrsaufkommens zu beobachten, die auch im Jahr 2021 nicht wieder auf das Vor-Pandemie-Niveau angestiegen ist. Infolgedessen sind auch die Unfall- und Getötetenzahlen in den letzten zwei Jahren deutlich rückläufig. Nach den starken Rückgängen in 2020 verbleibt das Unfallgeschehen weiterhin auf einem historisch niedrigen Stand. Dabei sind verschiedene Teilbereiche des Straßenverkehrs unterschiedlich stark betroffen. In jedem Fall sind die Entwicklungen in allen Bereichen im Jahr 2021 als atypisch anzusehen.

Fahrleistungen

Die Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen auf dem gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wird mit Hilfe modellbasierter Verkehrsprognosen u. a. auf Basis der Daten des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) zu „Verkehr in Kilometern“, des gesamten Kraftstoffabsatzes und von Kraftstoffverbräuchen ermittelt.

Die Ermittlung der Gesamtfahrleistung beruht auf vorläufigen Abschätzungen der INTRAPLAN Consult GmbH zu Pkw- und Lkw-Fahrleistungen. Danach steigt die Gesamtfahrleistung für das Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr leicht um voraussichtlich ca. 0,5 %. Gegenüber dem Vorjahreswert verändert sich damit die Gesamtfahrleistung von etwa 683 Mrd. Kfz-km (Quelle: DLR) auf voraussichtlich 686 Mrd. Kfz-km.

Straßenklasse	2020 [Mrd. Kfz-km]	2021* [Mrd. Kfz-km]	Veränderung*
Bundesautobahnen	213,9	212,8	ca. – 0,5 %
Bundesstraßen außerorts	96,4	94,0	ca. – 2,5 %
alle Straßen	ca. 683*	ca. 686	ca. + 0,5 %

*: vorläufige Werte

Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2020 und 2021 in Mrd. Kfz-km (Quelle: DLR, INTRAPLAN Consult GmbH, BASt)

Die Schätzung der Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen basiert auf Auswertungen von Daten ausgewählter Dauerzählstellen des jeweiligen ersten dreiviertel Jahres der Jahre 2020 und 2021. Diese Auswertungen zeigen Rückgänge sowohl für die Bundesautobahnen in Höhe von ca. 0,5 % als auch für die außerörtlichen Bundesstraßen (etwa - 2,5 %).

Für die übrigen Straßennetze sind keine differenzierten Prognosen möglich, da hierfür notwendige Daten über die Länge und Verkehrsbelastung fehlen.

Fahrzeugbestände

Zu Beginn des Jahres 2021 betrug der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen etwa 59 Mio. Fahrzeuge. Davon waren mehr als 48 Mio. Personenkraftwagen und mehr als 4,5 Mio. Motorräder. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2020 hat der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen insgesamt um 1,5 % zugenommen. Der Bestandszuwachs bei den Motorrädern (einschl. Leichtkrafträder) erreicht in 2021 mit +3,5 % den höchsten Anstieg seit 2004.

Fahrzeuggruppe	01.01.2020	01.01.2021	Veränderung
Zulassungspflichtige Kfz¹⁾	58,159	59,020	+ 1,5 %
davon:			
Pkw¹⁾	47,717	48,249	+ 1,1 %
Motorräder¹⁾ (einschl. Leichtkrafträder)	4,506	4,662	+ 3,5 %

1) ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen (Quelle: KBA)

Tabelle 2: Bestand an Kraftfahrzeugen 2020 und 2021 in Mio. (Quelle: KBA)

Unfallgeschehen

Unfälle und Verunglückte

In den nachfolgenden Darstellungen wird unterschieden nach Unfällen mit Personenschaden (und den dabei Verunglückten), schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden und der Anzahl aller polizeilich registrierten Unfälle insgesamt. Unfälle mit Personenschaden sind Unfälle, bei denen mindestens eine Person leichtverletzt, schwerverletzt oder getötet wurde. Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne sind Unfälle, bei denen mindestens ein Kfz aufgrund des Unfallschadens nicht mehr fahrbereit war und ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (mit Bußgeld) vorlag.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle in Deutschland wird nach Schätzungen der BASt im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr (2020: 2.245.245) nur wenig um etwa 1 % bzw. knapp 20.000 Unfälle ansteigen. Damit bleibt dieser Wert weiterhin deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau (2019: 2,69 Mio.). Die Anzahl der Unfälle liegt bei etwa 2,26 Mio. Unfällen und damit zum zweiten Mal seit zehn Jahren unter 2,3 Millionen.

Die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne wird etwas deutlicher steigen und nach dem bisher niedrigsten Stand seit Einführung der Statistik im Vorjahr (2020: 58.014) um etwa 3.000 Unfälle wieder auf über 60.000 Unfällen ansteigen.

Im Gegensatz zu den oben genannten Unfällen wird sowohl die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als auch die Anzahl der dabei Verunglückten in 2021 weiter zurückgehen, um jeweils etwa 5 % (vgl. Bild 1). Die Anzahl der Unfälle reduziert sich um fast 13.500 Unfälle auf ca. 251.000.

Die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten reduziert sich dabei um mehr als 15.000 Personen auf etwa 315.000 Verunglückte (2020: 330.269). Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird sich mit etwa -7 % etwas stärker auf unter 57.000 reduzieren (2020: 58.005).

Unfälle nach der Ortslage

Die Betrachtung der Unfälle nach Ortslagen zeigt für das Jahr 2021 innerorts die deutlichsten Rückgänge (vgl. Bild 2). Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden innerorts (2020: 183.412) wird um mehr als 7 % auf etwa 170.000 Unfälle zurückgehen.

Auf Landstraßen wird sich die Anzahl der Unfälle (2020: 65.850) in 2021 nur leicht um knapp 3 % auf ca. 64.000 Unfälle verringern. Die außerörtlichen Bundesstraßen weisen darunter einen gleich starken Rückgang um etwas mehr als 500 Unfälle auf (2020: 18.820).

Im Gegensatz zu den Straßen innerhalb von Ortschaften und den Landstraßen wird die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf Bundesautobahnen etwas ansteigen, um etwa 5 % auf ca. 16.000 – nachdem sich die Unfallzahlen auf dieser Ortslage im Vorjahr um fast ein Viertel außergewöhnlich stark reduziert hatten (Trend von 2019 auf 2020: -23,7 %).

Unfallraten

Bezieht man die Anzahl der Unfälle auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Unfallraten [Unfälle je Mio. Kfz-km]. Die Rate aller Unfälle wird sich im Jahr 2021 gegenüber 2020 kaum verändern und bei etwa 3,3 Unfällen je Mio. Kfz-km stagnieren. Im Gegensatz hierzu wird die Rate der Unfälle mit Personenschaden um mehr als 5,5 % auf 0,37 zurückgehen. Dabei zeichnet sich bei Untergliederung nach der Straßenklasse auf Bundesautobahnen ein gegenläufiger Trend ab, mit einem Anstieg um mehr als 5 % auf 0,075 (2020: 0,071). Auf außerörtlichen Bundesstraßen wird sich die Unfallrate nicht verändern und weiterhin bei 0,195 liegen.

Alkoholunfälle

Die Reduktion bei den Alkoholunfällen (Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) fällt mit einem nur leichten Rückgang um knapp 2 % vergleichsweise gering aus (2020: 13.003).

Getötete

Die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland wird in 2021 wieder sinken – um mehr als 7 % auf etwa 2.520 Getötete (2020: 2.719). Die Rückgänge fallen dabei besonders deutlich in den ersten Monaten des Jahres 2021 aus, da die entsprechenden Vorjahresmonate von Covid-19 unbeeinflusst waren. Die Anzahl der Verkehrstoten hat sich damit seit dem Jahr 2006 halbiert und ist damit auf dem niedrigsten Stand seit Einführung der Statistik.

Getötete nach Ortslagen

Auf allen Ortslagen sind im Jahr 2021 Rückgänge zu verzeichnen. Die Rückgänge fallen dabei allerdings unterschiedlich aus.

Innerorts (2020: 810) reduziert sich die Anzahl der Getöteten mit etwa -10 % prozentual am stärksten. Auf Landstraßen (2020: 1.592) ist mit einem Rückgang um etwa 8 % auf weniger als 1.500 Getötete zu rechnen. Auf Bundesautobahnen (2020: 317) reduziert sich die Anzahl der Getöteten um weniger als 10 Personen. Der Rückgang fällt damit im Vergleich zu den anderen Ortslagen am geringsten aus (vgl. Bild 3). Auf Bundesstraßen außerorts ist nach einem außergewöhnlichen Rückgang von 28 % im Vorjahr in diesem Jahr mit einem Anstieg um etwa 3 % auf ca. 480 Getötete zu rechnen (2020: 466 Getötete).

Getötetenraten

Setzt man die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen ins Verhältnis zu den Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Getötetenraten [Getötete je Mrd. Kfz-km]. Da die Anzahl der Getöteten rückläufig ist, während die Gesamtfahrleistung sich kaum verändert hat, wird die Getötetenrate insgesamt im Jahr 2021 um fast 8 % von 3,98 in 2020 auf gut 3,67 sinken. Sie sinkt dabei stärker als die vergleichbare Rate der Unfälle mit Personenschaden. Auf Bundesautobahnen sinkt die Getötetenrate nur leicht; um annähernd 2 % auf 1,46 in 2021. Auf Bundesstraßen außerorts steigt die Getötetenrate dagegen deutlich an, von 4,83 im Vorjahr auf etwa 5,1 in 2021.

Getötete nach Arten der Verkehrsbeteiligung

Untergliedert man die Anzahl der Getöteten in die Arten der Verkehrsbeteiligung, so zeigen sich bei den verschiedenen Arten recht unterschiedliche Entwicklungen der Getötetenzahlen (vgl. Bild 4). Während die Rückgänge bei den nicht-motorisierten, schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Rad Fahrende und zu Fuß Gehende) sehr deutlich ausfallen, bleiben die motorisierten Verkehrsteilnehmenden etwas hinter dieser Entwicklung zurück oder haben teilweise Anstiege zu verzeichnen.

Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)

Bei der Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2020: 1.353 Getötete) ist im Jahr 2021 mit einem Rückgang um annähernd 7 % auf weniger als 1.300 Personen zu rechnen. Darunter fällt der Rückgang der getöteten Pkw-Insassen (2020: 1.170 Getötete) um etwa 100 Getötete prozentual noch etwas stärker aus. Die Anzahl der getöteten Insassen von Güterkraftfahrzeugen (2020: 124 Getötete) hat sich mit einem Anstieg um mehr als 20 Personen im Vergleich der Verkehrsbeteiligungsarten am ungünstigsten entwickelt.

Motorräder

Die Anzahl der getöteten Motorrad Nutzenden sinkt im Jahr 2021 geringfügig um etwa 2 % bzw. 10 Personen (2020: 499 Getötete).

Bezogen auf den Fahrzeugbestand wird sich das bestandsbezogene Risiko "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge" für Motorrad Nutzende im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 5 % auf etwa 10,5 reduzieren (2020: 11,1). Das bestandsbezogene Risiko für Pkw Nutzende sinkt noch deutlicher, um knapp 10 % auf etwa 2,2 (2020: 2,5). Der Vergleich des bestandsbezogenen Risikos der Motorrad Nutzenden und der Pkw-Insassen zeigt, dass Motorradfahren für die Nutzenden weiterhin ein sehr hohes Risiko darstellt, welches fast fünfmal so hoch ist wie für Pkw-Insassen.

Rad Fahrende und zu Fuß Gehende

Die Anzahl der getöteten Rad Fahrenden (2020: 426) wird in 2021 sehr deutlich um mehr als 15 % zurückgehen, auf etwa 360 Getötete. Nach drei aufeinanderfolgenden Jahren mit deutlich mehr als 400 Getöteten liegt sie damit zum ersten Mal seit vier Jahren wieder unter 400.

Bei der Anzahl der getöteten zu Fuß Gehenden wird in 2021 mit einem sehr deutlichen Rückgang von etwa 16 % bzw. 60 Personen gerechnet (2020: 376 Getötete). Damit wird bei den zu Fuß Gehenden der niedrigste Wert seit Beginn der Statistik erreicht.

Getötete nach Altersgruppen

Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden in 2021 verringert sich in fast allen Altersklassen (vgl. Bild 5), jedoch fallen die Rückgänge unterschiedlich aus. Bei der Anzahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren wird nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr als einzige Altersgruppe nicht mit einem Rückgang gerechnet. Sie wird voraussichtlich etwa auf dem Niveau des Vorjahres stagnieren (2020: 48 Getötete). Bei den jungen Verkehrsteilnehmenden im Alter von 18 bis 24 Jahren (2020: 326) wird die Anzahl der Getöteten prozentual am stärksten zurückgehen, um fast 16 % bzw. 50 Getötete. In der großen Altersgruppe der 25-64-Jährigen wird sich die Anzahl der getöteten Personen um etwa 7 % bzw. 100 Personen auf weniger als 1.300 Getötete verringern (2020: 1.386). Bei den Seniorinnen und Senioren (2020: 894) zeichnet sich nach einem starken Rückgang im Vorjahr im Jahr 2021 wieder ein moderaterer Rückgang ab – um etwa 6 % auf ca. 840 Getötete.

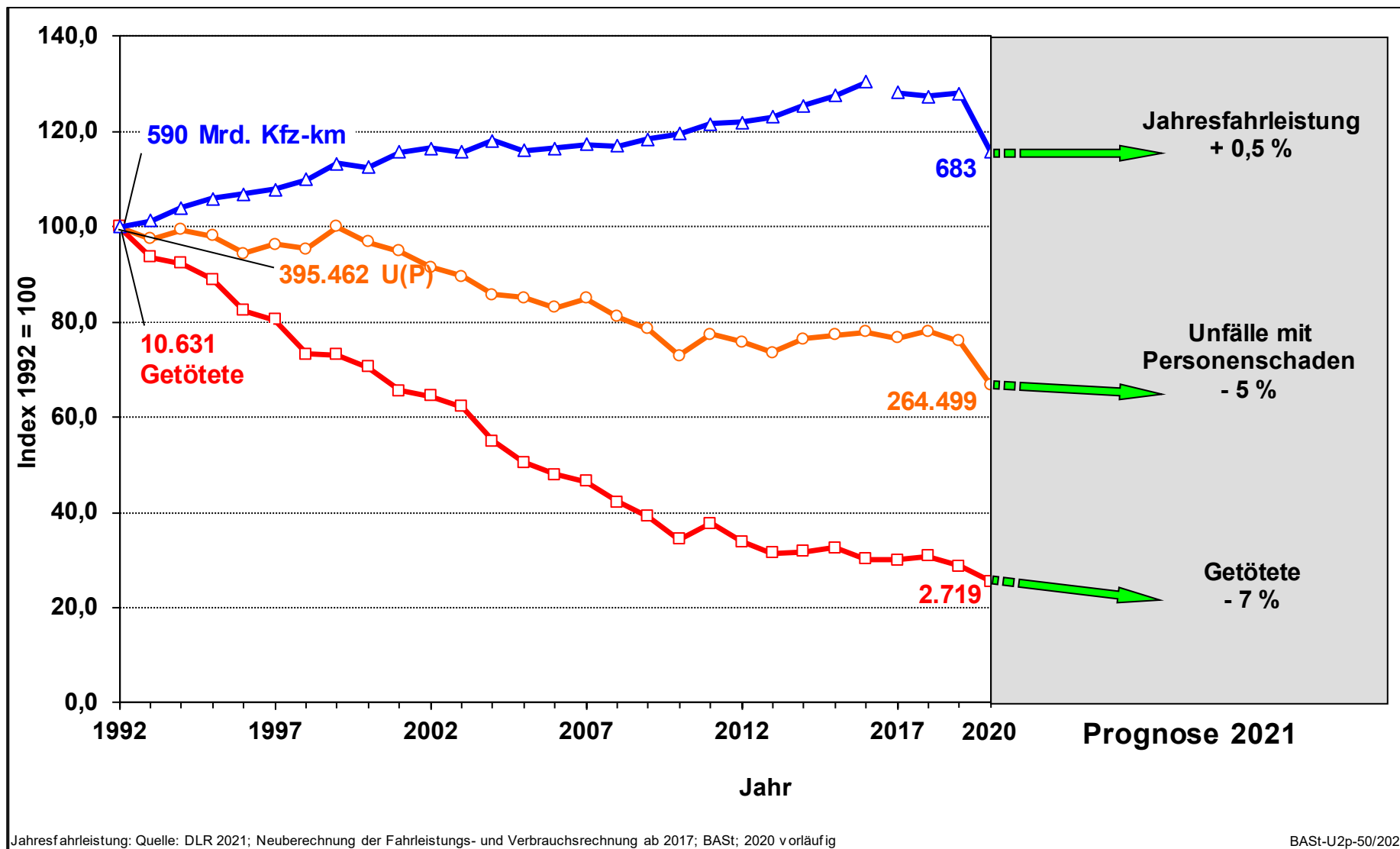


Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1992 bis 2021

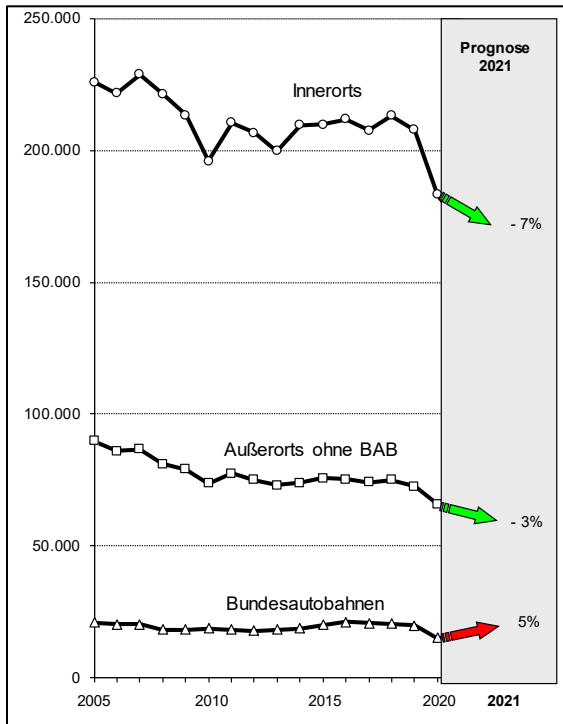


Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage

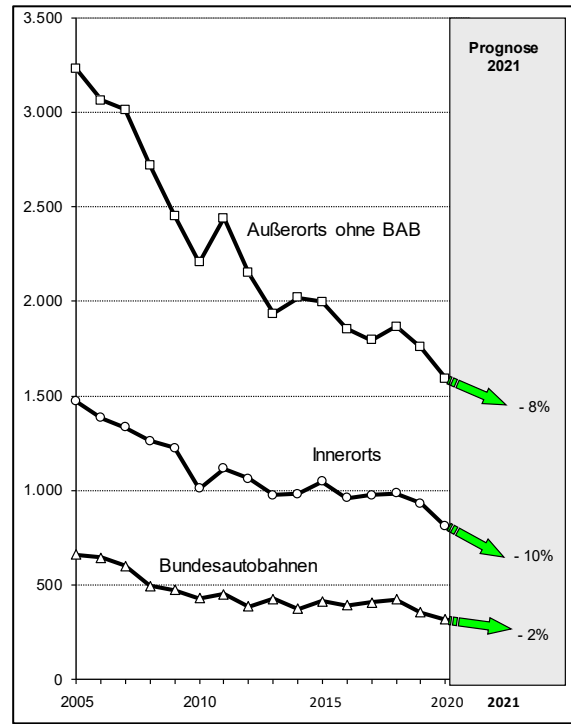


Bild 3: Getötete nach Ortslage

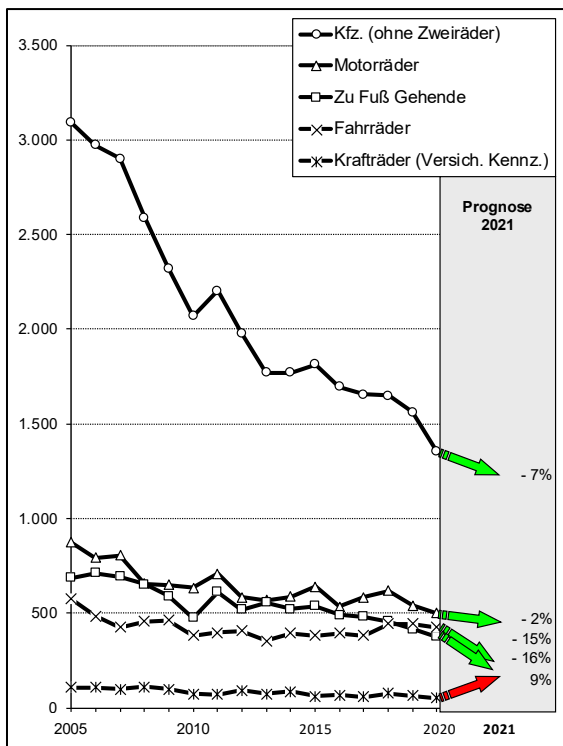


Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung

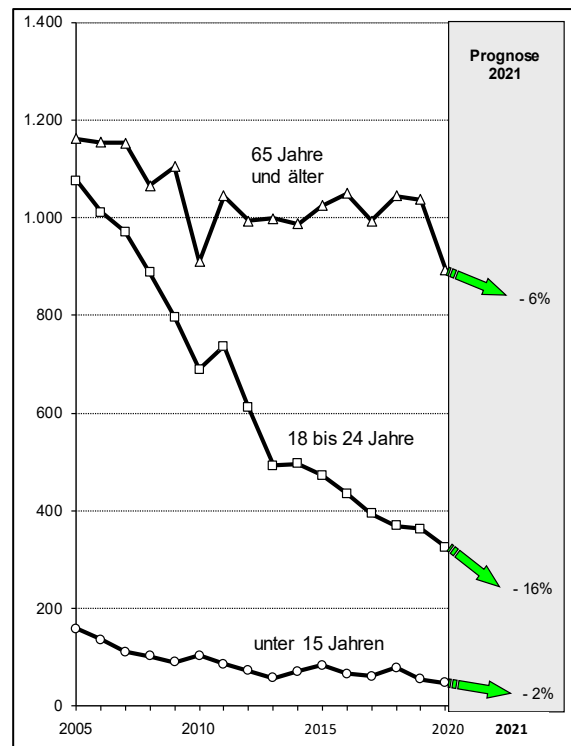


Bild 5: Getötete nach Altersgruppen