



Statistik

Straßenverkehrsunfälle in der  
Schüler-Unfallversicherung

2007

## **Herausgeber**

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)  
Spitzenverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften  
und der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand

Fockensteinstraße 1  
81539 München

Statistik – Makrodaten, Schülerunfälle

Autoren:  
Efthimia Dima  
Barbara Lipka  
Kurt Scherer

[www.dguv.de](http://www.dguv.de)

März 2009

# Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Vorbemerkung .....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>2. Straßenverkehrsunfälle 2007 .....</b>                         | <b>5</b>  |
| 2.1 Allgemein .....   | 5         |
| 2.2 Geographische Unterschiede.....                                 | 7         |
| 2.3 Art der Verkehrsbeteiligung.....                                | 8         |
| 2.4 Unfälle nach Geschlecht und Alter .....                         | 11        |
| 2.5 Unfallzeitpunkt .....   | 15        |
| 2.6 Unfälle nach Schulart.....                                      | 17        |
| 2.7 Unfälle nach Verletzung und verletzungsbewirkendem Vorgang..... | 18        |
| <b>3. Tödliche Schülerunfälle .....</b>                             | <b>20</b> |
| 3.1 Art der Verkehrsbeteiligung.....                                | 22        |
| 3.2 Tödliche Straßenverkehrsunfälle nach Geschlecht und Alter ..... | 25        |
| 3.3 Tödliche Straßenverkehrsunfälle nach Unfallzeitpunkt.....       | 28        |
| 3.4 Tödliche Straßenverkehrsunfälle nach Schulart .....             | 29        |
| <b>4. Zusammenfassung.....</b>                                      | <b>30</b> |
| <b>5. Literatur.....</b>  | <b>31</b> |

## 1. Vorbemerkung

- Im folgenden Beitrag werden einige Überblicksinformationen zum Straßenverkehrsunfallgeschehen in Form von Gesamtzahlen, vorrangigen Unfallschwerpunkten, globalen und bereichsspezifischen Trendentwicklungen sowie deren inhaltlichen Erläuterungen gegeben.
- Falls nicht explizit im Zusammenhang erwähnt, sind Schülerunfälle immer als meldepflichtige Unfälle zu verstehen. Meldepflicht besteht, wenn durch eine mit dem Besuch der Einrichtung zusammenhängende Tätigkeit oder durch einen Wegeunfall (z.B. Unfall auf dem Weg zwischen Wohnung und Einrichtung) Versicherte getötet oder so verletzt werden, dass sie ärztliche Behandlung in Anspruch nehmen müssen.
- Die verwendete personenbezogene Begrifflichkeit "Schüler" umfasst Kinder in Tagesbetreuung, Schüler und Schülerinnen von allgemeinbildenden und beruflichen Schulen sowie Studierende. Unter die Kindertagesbetreuungen fallen neben Kindergärten, Krippen, Horten und Kombi-Tageseinrichtungen seit 2005 auch die Kindertagespflege.
- Als Straßenverkehrsunfälle gelten im Bereich der Schüler-Unfallversicherung diejenigen Unfälle (§ 8 Abs. 1 und 2 i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 8 und § 193 SGB VII), die sich
  - a.) auf einem mit dem versicherten Besuch einer Tagesbetreuung, einer Schule oder Hochschule zusammenhängenden Weg (z.B. Schulweg, Weg von der Schulanlage zu einem außerhalb des Schulgeländes liegenden Sportplatz, Exkursionsweg etc.) ereignet haben
  - und bei denen
  - b.) Kinder, Schüler oder Hochschüler infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen (vgl. § 1 STVUnfStatG) so verletzt wurden, dass eine ärztliche Behandlung in Anspruch genommen werden musste.Dabei wird jeder Versicherte, der infolge des Straßenverkehrs verletzt oder getötet wurde, als Unfall gezählt.  
  
Unfälle, bei denen lediglich Sachschäden verursacht worden sind, werden hier - im Gegensatz zur amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik (vgl. § 2 Abs. 1 STVUnfStatG) - nicht erfasst.
- Grundsätzlich beziehen sich die berechneten Raten immer auf die Grundgesamtheit, das heißt auf die Gesamtzahl der versicherten Schüler. So basiert z.B. die Rate der verunfallten Fahrradfahrer nicht auf der Gesamtzahl der Fahrradfahrer unter den Schülern. Da diese Zahl nicht verfügbar ist, entspricht die Rate hier dem Risiko aller versicherten Schüler an einem Fahrradunfall beteiligt zu sein. Sofern genaue Zahlen über die Grundgesamtheit vorliegen, wurden diese zugrunde gelegt: So sind geschlechter- und altersspezifische Raten bezogen auf die entsprechenden Versichertenzahlen nach Geschlecht und/oder Alter. Analog basieren die Raten auf Ebene der Bundesländer auf den entsprechenden Versichertenzahlen.

## 2. Straßenverkehrsunfälle 2007

### 2.1 Allgemein

**Tabelle 1**  
**Gesamtzahl der Schüler- und Straßenverkehrsunfälle**

| Jahr | Anzahl der Schüler | Schülerunfälle insgesamt |                  | Straßenverkehrsunfälle |                  | Anteil der STVU an Schülerunfällen insgesamt in % |
|------|--------------------|--------------------------|------------------|------------------------|------------------|---|
|      |                    | absolut                  | je 1.000 Schüler | absolut                | je 1.000 Schüler |   |
| 1998 | 17.659.188         | 1.633.218                | 92,49            | 71.295                 | 4,04             | 4,37  |
| 1999 | 17.583.620         | 1.663.364                | 94,60            | 71.110                 | 4,04             | 4,28  |
| 2000 | 17.363.208         | 1.603.698                | 92,36            | 62.963                 | 3,63             | 3,93  |
| 2001 | 17.444.431         | 1.583.812                | 90,79            | 64.815                 | 3,72             | 4,09  |
| 2002 | 17.479.762         | 1.565.562                | 89,56            | 62.221                 | 3,56             | 3,97  |
| 2003 | 17.443.636         | 1.501.559                | 86,08            | 65.588                 | 3,76             | 4,37  |
| 2004 | 17.416.479         | 1.456.576                | 83,63            | 59.384                 | 3,41             | 4,08  |
| 2005 | 17.373.585         | 1.415.432                | 81,47            | 62.542                 | 3,60             | 4,42  |
| 2006 | 17.399.085         | 1.404.595                | 80,73            | 57.532                 | 3,31             | 4,10  |
| 2007 | 17.268.114         | 1.396.974                | 80,90            | 60.115                 | 3,48             | 4,30  |

Die Größe der Population unter Risiko ist nach dem leichten Anstieg des letzten Jahres (erstmalige Erfassung der "Kinder in Tagespflege") dem längerfristigen Trend entsprechend leicht gesunken (-0,8 %) und beträgt nun 17.268.114 Schüler. Der Rückgang der Schülerzahlen betrifft neben der Grund- (-1,7 %) insbesondere die Hauptschule (-8,5 %). Einen Zuwachs gab es bei den Tageseinrichtungen (+0,9 %) und vor allem in der Tagespflege (+21,8 %).

Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2007 1.396.974 meldepflichtige, also ärztlich behandelte Schülerunfälle. Der seit dem Jahr 2000 kontinuierlich rückläufige Trend hält bei den absoluten Schülerunfallzahlen also weiterhin an und entspricht gegenüber dem Jahr 1998 einer Abnahme um 14,5 Prozent.

Über 90 Prozent der Schülerunfälle geschehen auf Veranstaltungen der Tagesbetreuung, Schulen und Hochschulen, bei gut 8 Prozent der Schülerunfälle liegt der Unfallort auf dem Weg zwischen Einrichtung und Zuhause.

Bezogen auf 1.000 Schüler gibt es gegenwärtig 80,9 Schülerunfälle (74,3 Schul- und 6,6 Schulwegunfälle).

Unter den 1.396.974 meldepflichtigen Schülerunfällen geschahen 60.115 infolge des Straßenverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen. Der Großteil der Straßenverkehrsunfälle (97,7 % bzw. 58.750 Unfälle) geschah auf dem Schulweg, lediglich 2,3 Prozent zählen zu den Schulunfällen.

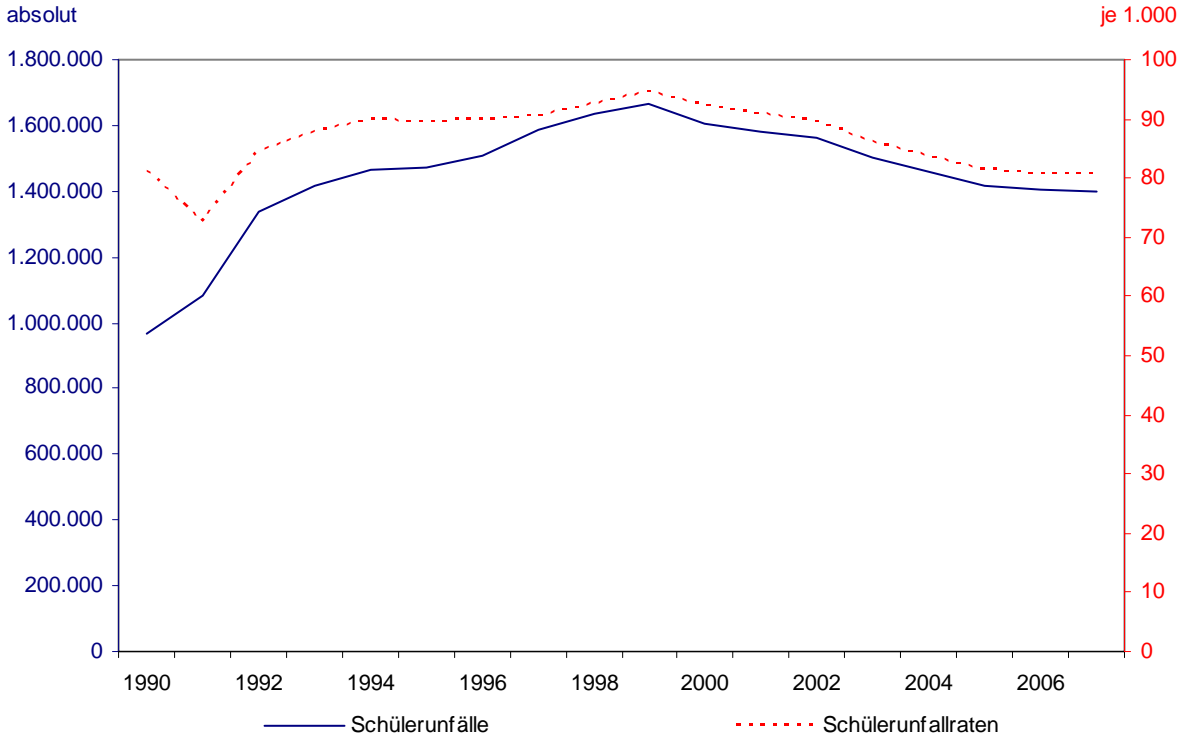
Es entfielen in diesem Jahr 3,5 Straßenverkehrsunfälle auf 1.000 Schüler.

Die längerfristige Entwicklung der Unfälle und Unfallraten insgesamt und im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zeigen die Abbildungen 1 und 2.

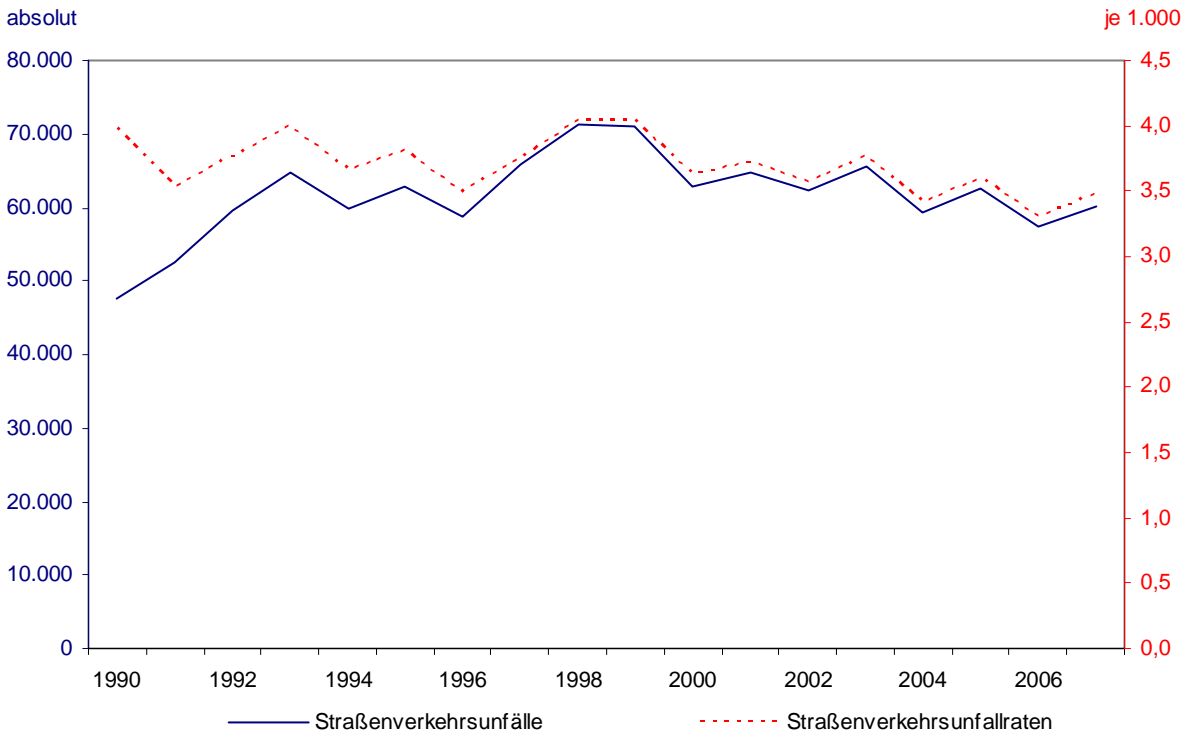
Bei den Schülerunfällen insgesamt ist ein langer Anstieg der Unfallrate bis 1999 erkennbar, mit dem Jahr 2000 beginnt die Wende.

Auch bei den Straßenverkehrsunfällen sind zunächst die Raten angestiegen, das Maximum wurde 1998 erreicht, seit 2000 geht auch hier die Rate tendenziell zurück.

**Abbildung 1**  
**Gesamtzahl der Schülerunfälle und Schülerunfallraten (je 1.000 Schüler)**  
**1990 - 2007**



**Abbildung 2**  
**Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle und Straßenverkehrsunfallraten (je 1.000 Schüler) 1990 - 2007**



## 2.2 Geographische Unterschiede

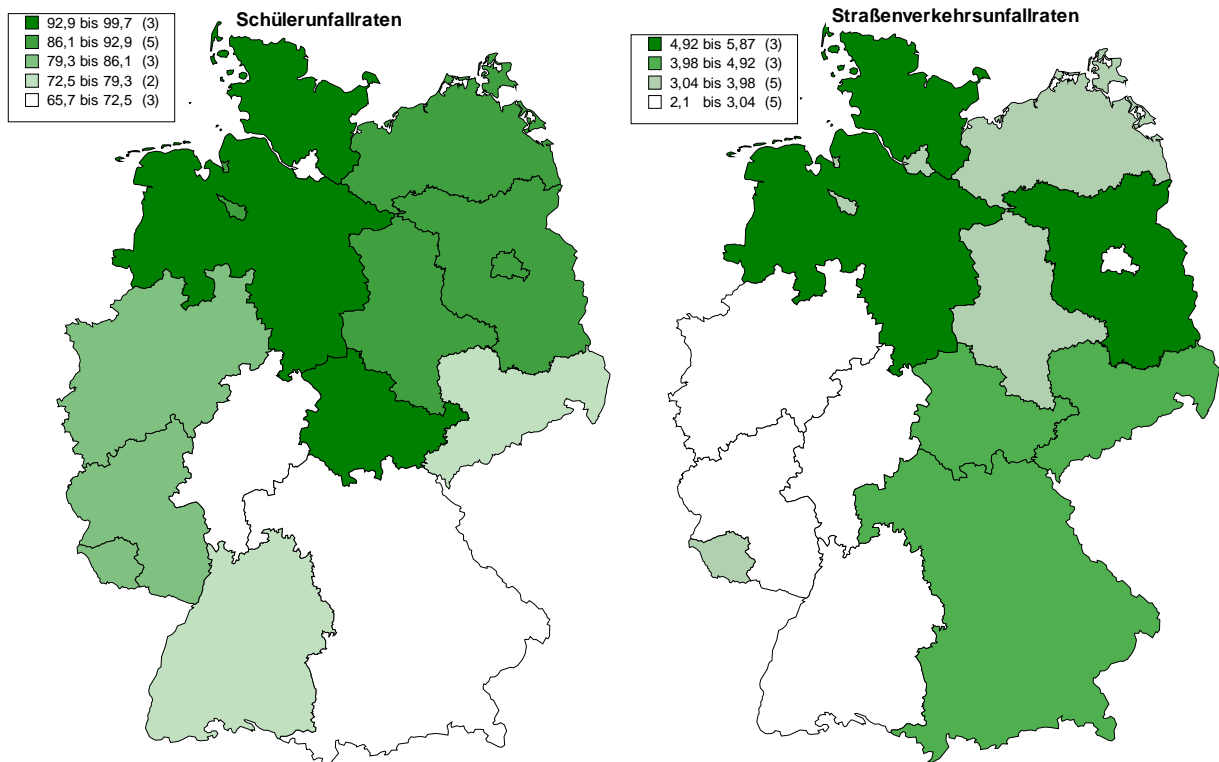
**Tabelle 2**

**Geographische Verteilung der Unfälle und Unfallraten auf Bundesländerebene 2007**

| Bundesland             | Schüler           | Schülerunfälle   |              | Straßenverkehrsunfälle |             |
|------------------------|-------------------|------------------|--------------|------------------------|-------------|
|                        |                   | absolut          | je 1.000     | absolut                | je 1.000    |
| Baden-Württemberg      | 2.399.100         | 174.833          | 72,87        | 4.981                  | 2,08        |
| Bayern                 | 2.644.434         | 173.849          | 65,74        | 10.914                 | 4,13        |
| Berlin                 | 674.464           | 61.653           | 91,41        | 1.830                  | 2,71        |
| Brandenburg            | 484.700           | 43.221           | 89,17        | 2.658                  | 5,48        |
| Bremen                 | 149.835           | 13.798           | 92,09        | 487                    | 3,25        |
| Hamburg                | 389.115           | 27.797           | 71,44        | 1.210                  | 3,11        |
| Hessen                 | 1.306.638         | 91.566           | 70,08        | 3.788                  | 2,90        |
| Mecklenburg-Vorpommern | 318.894           | 28.365           | 88,95        | 1.144                  | 3,59        |
| Niedersachsen          | 1.642.843         | 158.360          | 96,39        | 9.516                  | 5,79        |
| Nordrhein-Westfalen    | 3.950.353         | 338.516          | 85,69        | 10.364                 | 2,62        |
| Rheinland-Pfalz        | 854.295           | 70.328           | 82,32        | 2.282                  | 2,67        |
| Saarland               | 200.536           | 17.164           | 85,59        | 650                    | 3,24        |
| Sachsen                | 830.079           | 63.635           | 76,66        | 3.286                  | 3,96        |
| Sachsen-Anhalt         | 456.899           | 40.125           | 87,82        | 1.668                  | 3,65        |
| Schleswig-Holstein     | 565.331           | 56.356           | 99,69        | 2.945                  | 5,21        |
| Thüringen              | 400.598           | 37.408           | 93,38        | 1.694                  | 4,23        |
| <b>Insgesamt</b>       | <b>17.268.114</b> | <b>1.396.974</b> | <b>80,90</b> | <b>59.417</b>          | <b>3,44</b> |

**Abbildung 3**

**Geographische Verteilung der Unfallraten auf Bundesländerebene 2007**



Vor allem bei den Schülerunfällen (Abbildung 3 links) zeigt die geographische Verteilung der Unfallraten ein Nord-Süd-Gefälle. Im Norden sind die Schülerunfallraten tendenziell höher.

## 2.3 Art der Verkehrsbeteiligung

Die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung sind mit 45,6 Prozent die Fahrradunfälle. Im Jahre 2007 waren es 27.432. Weitere Unfälle entfallen auf Pkw-Fahrer bzw. -Mitfahrer (20,4 %), auf Fußgänger (9,7 %) und auf die Benutzung von motorisierten Zweirädern (9,3 %).

**Tabelle 3**  
**Straßenverkehrsunfälle 2007 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

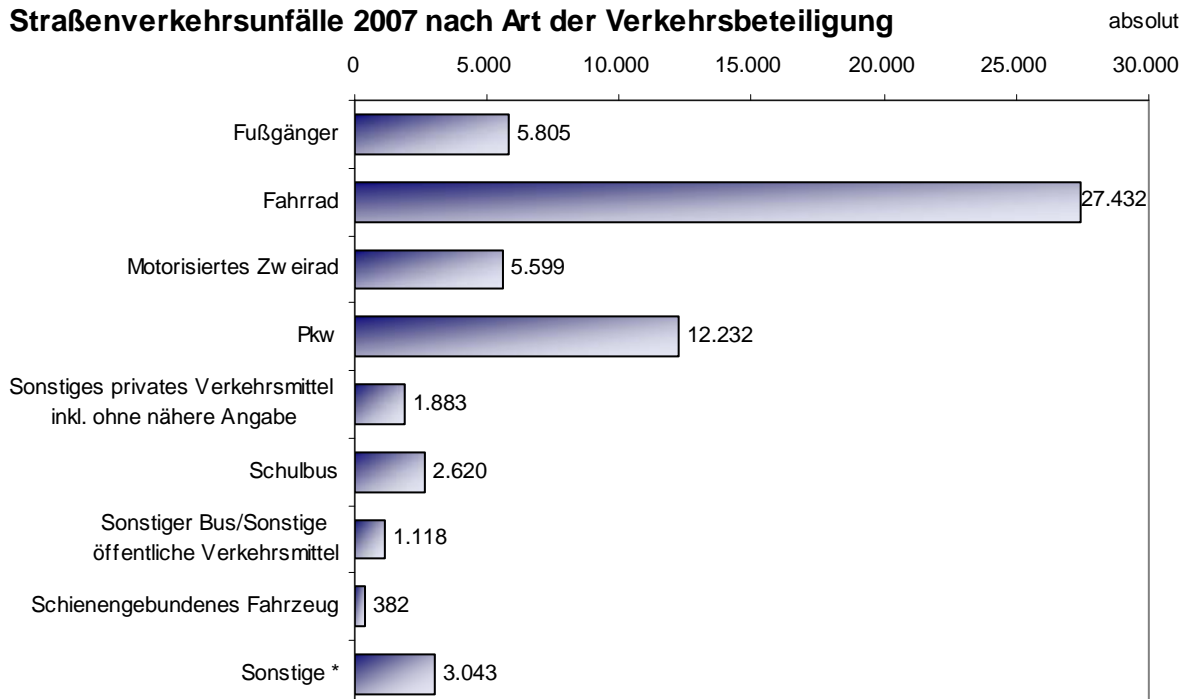
| Art der Verkehrsbeteiligung |  | absolut       | Anteil in %   |               |
|-----------------------------|--|---------------|---------------|---------------|
| Ohne Verkehrsmittel         | Fußgänger  | 5.805         | 9,66          | 9,66          |
| Privates Verkehrsmittel     | Fahrrad  | 27.432        | 45,63         | 78,43         |
|                             | Motorisiertes Zweirad                                      | 5.599         | 9,31          |               |
|                             | Pkw  | 12.232        | 20,35         |               |
|                             | Sonstiges privates Verkehrsmittel inkl. ohne nähere Angabe | 1.883         | 3,13          |               |
| Öffentliches Verkehrsmittel | Schulbus   | 2.620         | 4,36          | 6,85          |
|                             | Sonstiger Bus/Sonstige öffentliche Verkehrsmittel          | 1.118         | 1,86          |               |
|                             | Schienengebundenes Fahrzeug                                | 382           | 0,64          |               |
| Sonstige *                  |  | 3.043         | 5,06          | 5,06          |
| <b>Insgesamt</b>            |  | <b>60.115</b> | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

Im Bereich der nicht privaten Verkehrsmittel entfielen 4,4 Prozent des Straßenverkehrsunfallgeschehens auf die Beförderung der Schüler mit Schulbussen.

Ins Auge fällt die vergleichsweise hohe Zahl der „sonstigen Straßenverkehrsunfälle“. Dabei handelt es sich überwiegend um Straßenverkehrsunfälle bei Exkursionen oder im Zusammenhang mit Landschulheimaufenthalten.

**Abbildung 4**  
**Straßenverkehrsunfälle 2007 nach Art der Verkehrsbeteiligung**



\* inkl. Straßenverkehrsunfälle im engeren Sinn

Die zeitliche Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung stellen die Tabellen 4 und 5 sowie Abbildung 5 dar.

**Tabelle 4**  
**Straßenverkehrsunfälle 1998 - 2007 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

| Art der Verkehrsbeteiligung                  | 1998          | 1999          | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Fußgänger                                    | 6.258         | 6.142         | 5.801         | 5.780         | 5.788         | 5.448         | 5.850         | 4.842         | 5.423         | 5.805         |
| Fahrrad                                      | 35.243        | 35.845        | 31.073        | 29.779        | 29.709        | 30.349        | 27.058        | 30.521        | 28.652        | 27.432        |
| Motorisiertes Zweirad                        | 7.533         | 6.455         | 4.869         | 5.845         | 4.899         | 5.724         | 5.081         | 5.370         | 4.222         | 5.599         |
| Pkw  | 13.678        | 14.393        | 14.009        | 15.996        | 13.565        | 14.674        | 12.856        | 12.119        | 9.823         | 12.232        |
| Sonstiges priv. VM inkl. ohne nähere Angabe  | 477           | 1.074         | 266           | 927           | 1.215         | 1.397         | 1.139         | 1.144         | 1.867         | 1.883         |
| Schulbus                                     | 3.050         | 3.124         | 3.426         | 3.055         | 3.190         | 3.372         | 2.936         | 3.155         | 2.305         | 2.620         |
| Sonstiger Bus/Sonst. öffentl. Verkehrsmittel | 625           | 658           | 898           | 961           | 1.123         | 1.156         | 1.168         | 921           | 866           | 1.118         |
| Schienengebundenes Fahrzeug                  | 294           | 417           | 466           | 515           | 455           | 335           | 399           | 419           | 433           | 382           |
| Sonstige *                                   | 4.137         | 3.002         | 2.158         | 1.956         | 2.276         | 3.133         | 2.898         | 4.051         | 3.941         | 3.043         |
| <b>Insgesamt</b>                             | <b>71.295</b> | <b>71.110</b> | <b>62.963</b> | <b>64.815</b> | <b>62.221</b> | <b>65.588</b> | <b>59.384</b> | <b>62.542</b> | <b>57.532</b> | <b>60.115</b> |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

**Tabelle 5**  
**Straßenverkehrsunfälle je 1.000 Schüler 1998 - 2007 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

| Art der Verkehrsbeteiligung | 1998        | 1999        | 2000        | 2001        | 2002        | 2003        | 2004        | 2005        | 2006        | 2007        |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Fußgänger                   | 0,35        | 0,35        | 0,33        | 0,33        | 0,33        | 0,31        | 0,34        | 0,28        | 0,31        | 0,34        |
| Fahrrad                     | 2,00        | 2,04        | 1,79        | 1,71        | 1,70        | 1,74        | 1,55        | 1,76        | 1,65        | 1,59        |
| Motorisiertes Zweirad       | 0,43        | 0,37        | 0,28        | 0,34        | 0,28        | 0,33        | 0,29        | 0,31        | 0,24        | 0,32        |
| Pkw                         | 0,77        | 0,82        | 0,81        | 0,92        | 0,78        | 0,84        | 0,74        | 0,70        | 0,56        | 0,71        |
| Schulbus                    | 0,03        | 0,06        | 0,02        | 0,05        | 0,18        | 0,19        | 0,17        | 0,18        | 0,13        | 0,15        |
| <b>Insgesamt</b>            | <b>4,04</b> | <b>4,04</b> | <b>3,63</b> | <b>3,72</b> | <b>3,56</b> | <b>3,76</b> | <b>3,41</b> | <b>3,60</b> | <b>3,31</b> | <b>3,48</b> |

Insgesamt ist bei den meldepflichtigen Straßenverkehrsunfällen ein tendenzieller Rückgang sowohl in der absoluten Unfallzahl als auch in der Unfallrate je 1.000 Schüler erkennbar.

Die Zahl der Fahrradunfälle ist seit 1993 tendenziell rückläufig und hat im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 Prozent abgenommen.

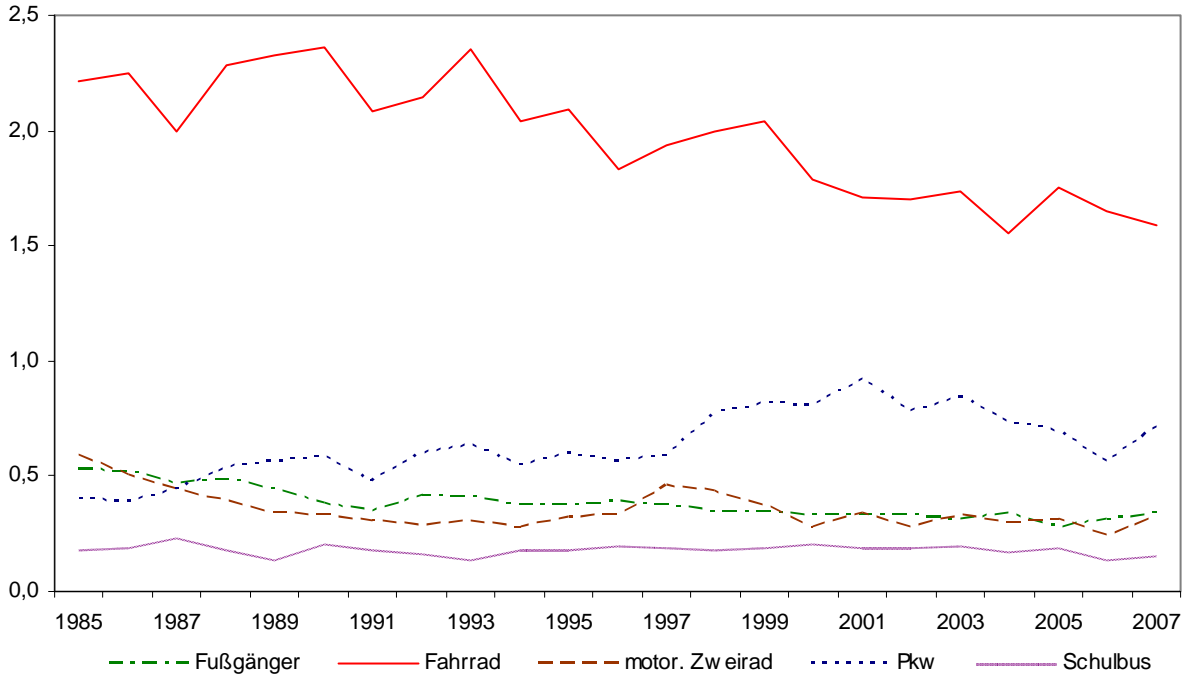
Die Zahl der jährlichen Pkw-Unfälle erreichte im Jahr 2001 einen Höhepunkt. Nach einem Rückgang in den vergangenen Jahren, ist die Zahl der Pkw-Unfälle jetzt wieder deutlich (um 24,5 %) angestiegen. Im Vergleich zum Jahr 2001 beträgt die Abnahme allerdings noch 23,5 Prozent.

Die Risiken, als Fußgänger oder motorisierter Zweiradfahrer im Straßenverkehr zu verunglücken, weisen längerfristig eine rückläufige Tendenz auf. Sie sind in den letzten Jahren allerdings nahezu unverändert.

Das Risiko, bei der Beförderung durch Schulbusse einen Straßenverkehrsunfall zu erleiden, ist nach dem Tiefstwert im letzten Jahr wieder angestiegen (+13,7 %).

**Abbildung 5**  
**Straßenverkehrsunfälle je 1.000 Schüler 1985 - 2007 nach Art der**  
**Verkehrsbeteiligung \***

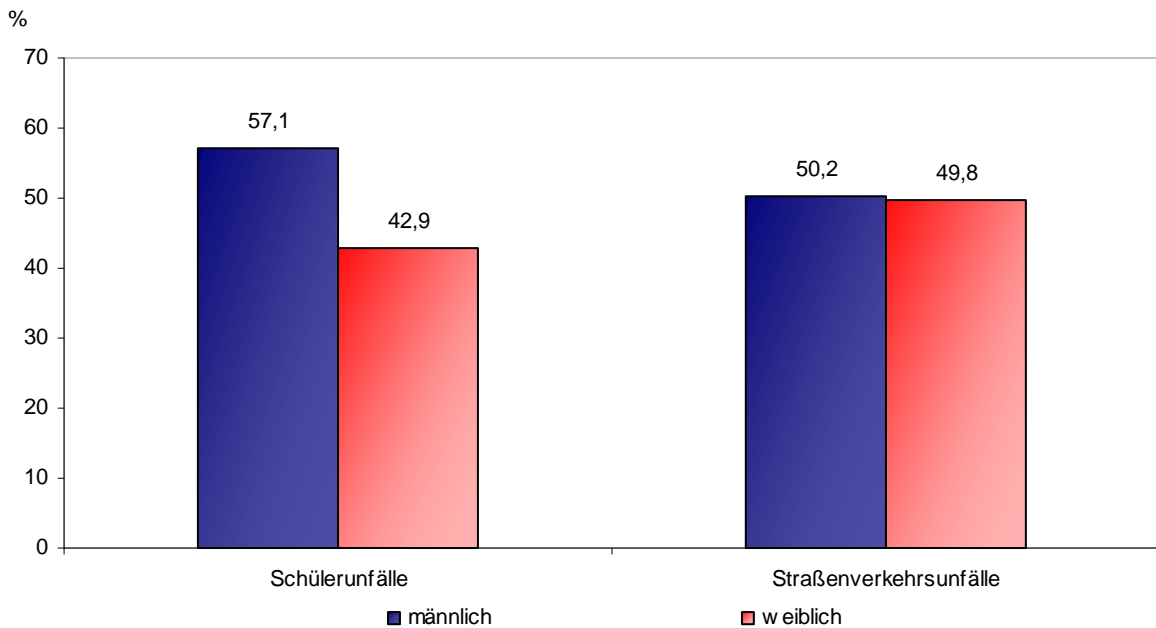
je 1.000



\* Quantitative Aussagen über die Gefährdung im Straßenverkehr können allerdings nicht ohne weiteres gemacht werden, da keine exakten Angaben vorliegen, wie viele Schüler täglich mit welchem Verkehrsmittel ihren Schulweg zurücklegen.

## 2.4 Unfälle nach Geschlecht und Alter

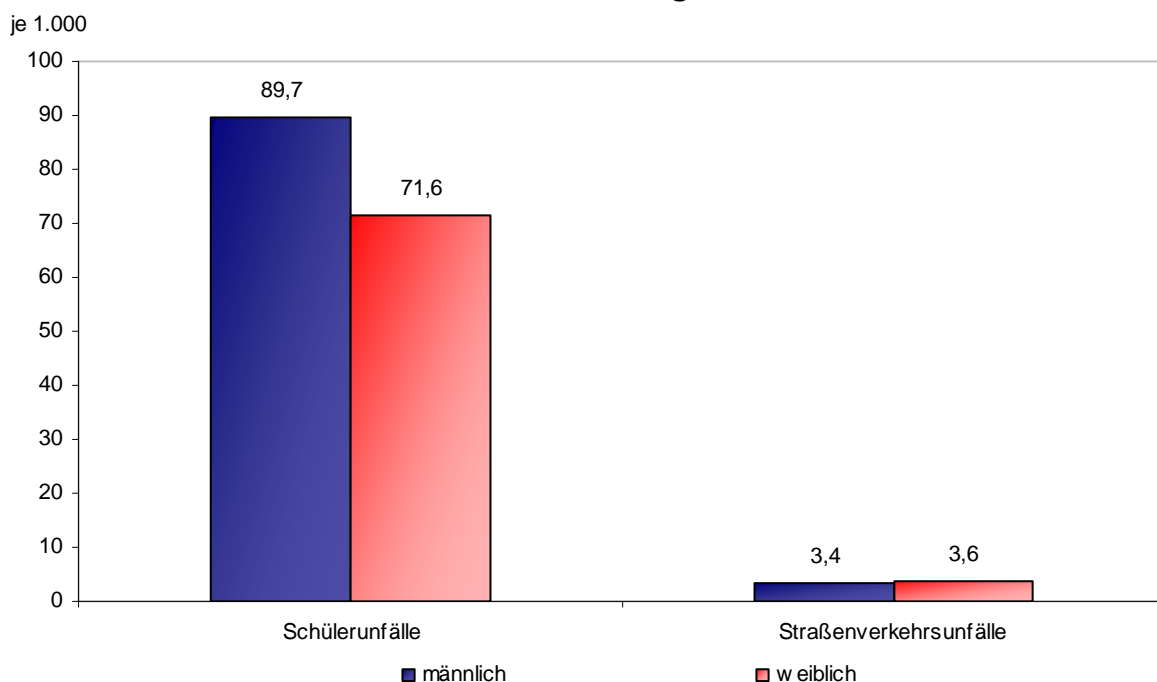
**Abbildung 6**  
**Schüler- und Straßenverkehrsunfälle 2007 getrennt nach Geschlecht**



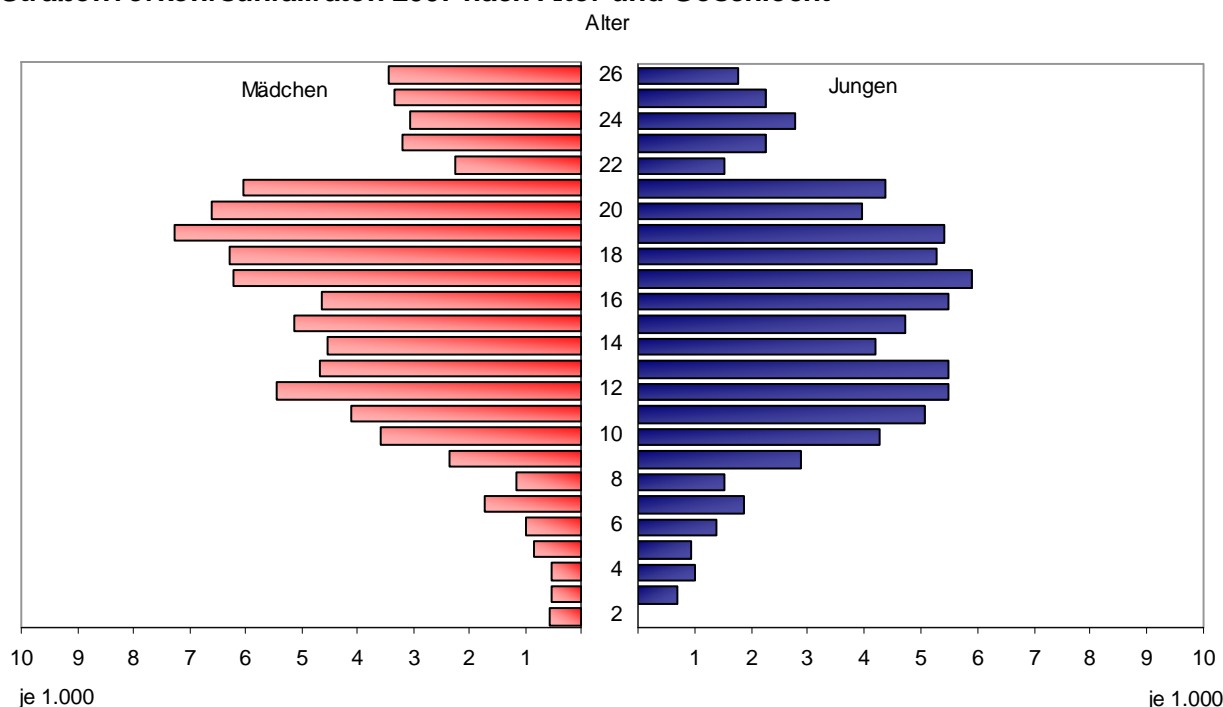
Wie Abbildung 6 zeigt, sind Jungen (57,1 %) häufiger von Schülerunfällen betroffen. Bei den Unfällen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr sind Jungen und Mädchen gleichermaßen betroffen.

Bezogen auf 1.000 Schüler beträgt die Schülerunfallrate bei den Jungen 89,7 und bei den Mädchen 71,6 (Abbildung 8). Das relative Risiko der Jungen einen Unfall zu erleiden ist somit um 25,3 Prozent höher. Das Risiko eines Straßenverkehrsunfalls hingegen ist bei Jungen und Mädchen annähernd gleich.

**Abbildung 7**  
**Schüler- und Straßenverkehrsunfallraten 2007 getrennt nach Geschlecht**



**Abbildung 8**  
**Straßenverkehrsunfallraten 2007 nach Alter und Geschlecht**



Die Altersverteilung der Straßenverkehrsunfallraten zeigt einen steilen Anstieg in der Altersspanne von 8 bis 10 Jahren. Das demografische Profil ist für jedes Geschlecht im wesentlichen durch 2 Gipfel gekennzeichnet. Der erste Gipfel liegt bei den Mädchen im Alter von 12 und bei den Jungen im Alter von 12 bis 13 Jahren. Den zweiten Gipfel, das Maximum, erreichen die Mädchen mit 19 Jahren und die Jungen zwei Jahre früher mit 17 Jahren. Das höchste Risiko mit mehr als 6 Straßenverkehrsunfällen je 1.000 Schülern haben die 17- bis 21-jährigen Mädchen.

Wie in Tabelle 6 für den Fünfjahreszeitraum von 2003 bis 2007 dargestellt, gibt es zwischen Alter und Art der Verkehrsbeteiligung deutliche Zusammenhänge.

**Tabelle 6**  
**Straßenverkehrsunfälle 2003 - 2007 nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung**

| Altersgruppen |          | Fußgänger | Fahrrad | Motorisiertes Zweirad | Pkw    | Sonst. priv. Verkehrsmittel | Schulbus | Sonstige öffentliche Verkehrsmittel | Sonstige* | Insgesamt |
|---------------|----------|-----------|---------|-----------------------|--------|-----------------------------|----------|-------------------------------------|-----------|-----------|
| unter 6 J.    | absolut  | 1.126     | 4.541   | 0                     | 1.744  | 428                         | 257      | 254                                 | 303       | 8.654     |
|               | je 1.000 | 0,09      | 0,38    | 0,00                  | 0,15   | 0,04                        | 0,02     | 0,02                                | 0,03      | 0,73      |
| 6 - 9 J.      | absolut  | 6.117     | 10.523  | 480                   | 2.552  | 2.832                       | 2.986    | 544                                 | 1.661     | 27.695    |
|               | je 1.000 | 0,35      | 0,60    | 0,03                  | 0,15   | 0,16                        | 0,17     | 0,03                                | 0,09      | 1,58      |
| 10 - 14 J.    | absolut  | 10.798    | 66.224  | 921                   | 3.867  | 3.058                       | 7.363    | 3.038                               | 6.122     | 101.392   |
|               | je 1.000 | 0,50      | 3,10    | 0,04                  | 0,18   | 0,14                        | 0,34     | 0,14                                | 0,29      | 4,74      |
| 15 - 17 J.    | absolut  | 5.978     | 37.603  | 14.956                | 5.153  | 452                         | 3.043    | 1.899                               | 5.035     | 74.118    |
|               | je 1.000 | 0,44      | 2,76    | 1,10                  | 0,38   | 0,03                        | 0,22     | 0,14                                | 0,37      | 5,43      |
| ab 18 J.      | absolut  | 3.348     | 25.122  | 9.639                 | 48.388 | 660                         | 740      | 1.462                               | 3.944     | 93.302    |
|               | je 1.000 | 0,15      | 1,12    | 0,43                  | 2,16   | 0,03                        | 0,03     | 0,07                                | 0,18      | 4,17      |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

Der Anteil der Fahrradunfälle an den Straßenverkehrsunfällen ist in allen Altersgruppen unter 18 Jahren am größten. Er steigt von 52,5 Prozent bei den unter 6-Jährigen bis zu 65,3 Prozent bei den 10- bis 14-Jährigen und sinkt dann auf nur noch gut ein Viertel bei den Schülern über 18 Jahren.

Naturgemäß spielt bei den Altersgruppen ab 15 Jahren die zunehmende Motorisierung eine größere Rolle. So ist der Anteil der Unfälle mit motorisierten Zweirädern bei den 15- bis 17-Jährigen am größten, während bei den erwachsenen Schülern mehr als die Hälfte des gesamten Straßenverkehrsunfallgeschehens auf die Pkw-Unfälle entfällt.

Dies wird auch bei der Betrachtung der altersspezifischen Unfallraten deutlich. Auch hier entfällt das größte Unfallrisiko als Fahrradfahrer oder –mitfahrer zu verunglücken auf die 10- bis 14-Jährigen, während das Risiko als Nutzer eines motorisierten Zweirades im Alter von 15 bis 17 Jahren und das als Nutzer eines Pkws bei den über 18-Jährigen am größten ist.

Zusätzlich gibt es einige geschlechtsspezifische Unterschiede in der Zusammenhangsstruktur zwischen Altersgruppe und Art der Verkehrsbeteiligung.

**Tabelle 7**  
**Straßenverkehrsunfälle 2003 - 2007 je 1.000 Schüler**  
**nach Altersgruppen, Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung**

| Altersgruppen | Geschlecht | Fußgänger | Fahrrad | Motorisiertes Zweirad | Pkw  | Sonst priv. Verkehrsmittel | Schulbus | Sonstige öffentliche Verkehrsmittel | Sonstige* | Insgesamt |
|---------------|------------|-----------|---------|-----------------------|------|----------------------------|----------|-------------------------------------|-----------|-----------|
| unter 6 J.    | Jungen     | 0,11      | 0,40    | 0,00                  | 0,16 | 0,05                       | 0,03     | 0,02                                | 0,02      | 0,80      |
|               | Mädchen    | 0,08      | 0,36    | 0,00                  | 0,13 | 0,02                       | 0,01     | 0,02                                | 0,03      | 0,65      |
| 6 - 9 J.      | Jungen     | 0,38      | 0,70    | 0,03                  | 0,14 | 0,17                       | 0,21     | 0,04                                | 0,09      | 1,75      |
|               | Mädchen    | 0,32      | 0,49    | 0,03                  | 0,16 | 0,15                       | 0,12     | 0,03                                | 0,10      | 1,40      |
| 10 - 14 J.    | Jungen     | 0,49      | 3,53    | 0,04                  | 0,19 | 0,15                       | 0,32     | 0,13                                | 0,31      | 5,17      |
|               | Mädchen    | 0,52      | 2,63    | 0,05                  | 0,17 | 0,13                       | 0,37     | 0,15                                | 0,26      | 4,28      |
| 15 - 17 J.    | Jungen     | 0,30      | 3,03    | 1,46                  | 0,28 | 0,03                       | 0,10     | 0,11                                | 0,39      | 5,70      |
|               | Mädchen    | 0,58      | 2,46    | 0,71                  | 0,49 | 0,03                       | 0,36     | 0,17                                | 0,34      | 5,15      |
| ab 18 J.      | Jungen     | 0,13      | 0,98    | 0,55                  | 1,62 | 0,02                       | 0,01     | 0,05                                | 0,16      | 3,53      |
|               | Mädchen    | 0,17      | 1,27    | 0,30                  | 2,75 | 0,04                       | 0,06     | 0,08                                | 0,20      | 4,86      |
| Insgesamt     | Jungen     | 0,29      | 1,80    | 0,39                  | 0,56 | 0,09                       | 0,14     | 0,07                                | 0,20      | 3,55      |
|               | Mädchen    | 0,34      | 1,51    | 0,20                  | 0,87 | 0,08                       | 0,19     | 0,09                                | 0,19      | 3,47      |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

Über die letzten fünf Jahre betrachtet lag das Risiko der Jungen, einen Unfall zu erleiden bei 3,55 je 1.000 Schüler pro Jahr, und somit etwas über dem der Mädchen (3,47 je 1.000 Schülerinnen). Nur in der Altersgruppe der über 18-Jährigen liegt das Unfallrisiko der Mädchen über dem der Jungen.

Zu den unterschiedlichen Risiken der einzelnen Arten der Verkehrsbeteiligung ist festzustellen, dass die Fahrradunfallrate bei den Jungen, vor allem in der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen und der 15- bis 17-Jährigen deutlich über dem der Mädchen liegt.

In der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen ist auch das Risiko der Jungen mit einem motorisiertem Zweirad einen Unfall zu erleiden mit 1,46 je 1.000 mehr als doppelt so hoch wie das der Mädchen.

Bei den Pkw-Unfällen hingegen ist das Unfallrisiko der weiblichen Versicherten (0,87 Unfälle je 1.000) über dem der männlichen (0,56 Unfälle je 1.000), am größten ist der Unterschied in der Altersgruppe ab 18 Jahren (2,75 bzw. 1,62 Unfällen je 1.000).

## 2.5 Unfallzeitpunkt

Betrachtet man die Verteilung der Unfälle nach Wochentag, Wegerichtung und Uhrzeit, so zeigt sich, dass auf dem Hinweg vor dem Unterricht (bis 11 Uhr) 53,6 Prozent der Straßenverkehrs-unfälle geschehen, während im gleichen Zeitraum nur 45,0 Prozent der Schulwegunfälle, die keine Straßenverkehrs-unfälle sind, passieren. Montags ist der Anteil der Straßenverkehrs-unfälle auf dem Hinweg mit 57,0 Prozent am höchsten.

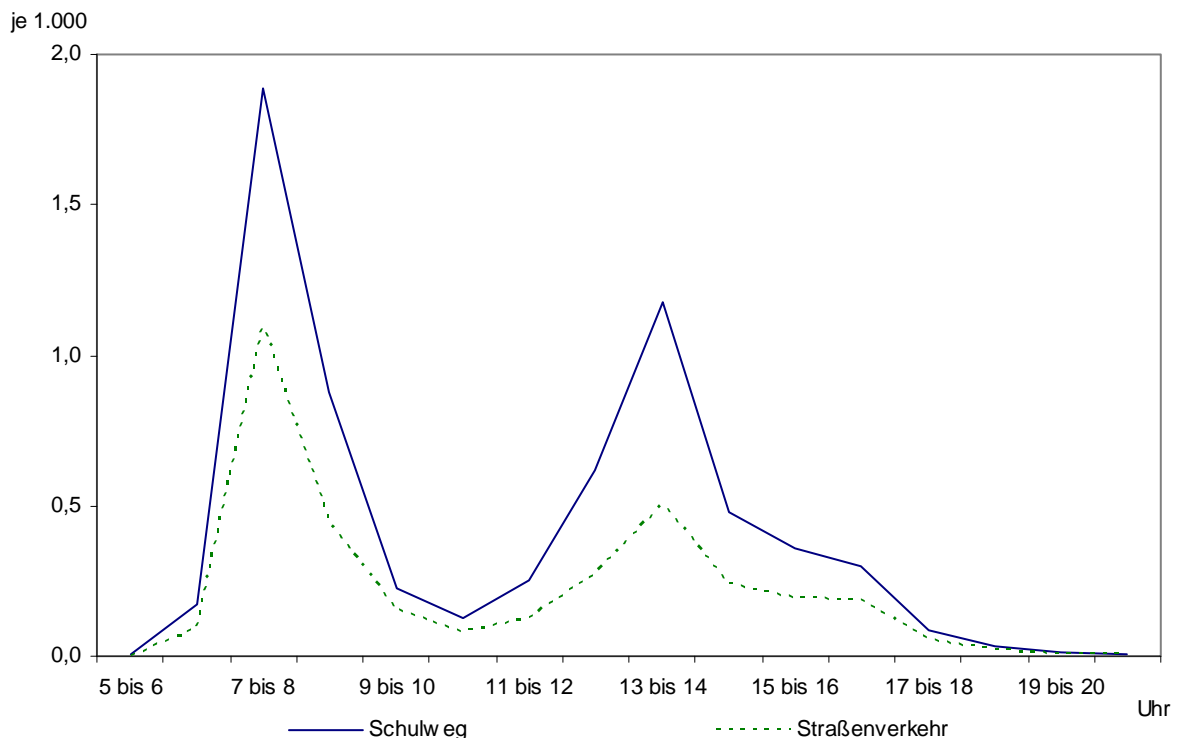
**Tabelle 8**  
**Straßenverkehrsunfälle nach Wochentag und Unfallzeitpunkt 2007**

| Wochentag        | vor dem Unterricht |              | nach dem Unterricht |              | Insgesamt     |               |
|------------------|--------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------|---------------|
|                  | absolut            | %            | absolut             | %            | absolut       | %             |
| Montag           | 6.521              | 57,00        | 4.920               | 43,00        | 11.441        | 19,03         |
| Dienstag         | 7.127              | 55,84        | 5.637               | 44,16        | 12.764        | 21,23         |
| Mittwoch         | 6.282              | 52,53        | 5.678               | 47,47        | 11.960        | 19,90         |
| Donnerstag       | 5.954              | 49,38        | 6.104               | 50,62        | 12.058        | 20,06         |
| Freitag          | 6.016              | 55,55        | 4.813               | 44,45        | 10.830        | 18,01         |
| Samstag/Sonntag  | 324                | 30,46        | 739                 | 69,54        | 1.062         | 1,77          |
| <b>Insgesamt</b> | <b>32.224</b>      | <b>53,60</b> | <b>27.890</b>       | <b>46,40</b> | <b>60.115</b> | <b>100,00</b> |

\* Kategorisierung: bis 11 Uhr: überwiegend vor dem Unterricht; nach 11 Uhr: überwiegend nach dem Unterricht

Naturgemäß häufen sich die Schulwegunfälle zwischen 7 und 8 Uhr, ebenso mittags nach Schulschluss von 13 bis 14 Uhr, die Schulunfälle hingegen erreichen ihren Höhepunkt zwischen 11 und 12 Uhr. Die Straßenverkehrsunfälle zeigen analog zu den Schulwegunfällen eine Spitze zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 13 und 14 Uhr, wobei die Nachmittagsspitze weniger stark ausgeprägt ist. Allerdings ist der Anteil der Straßenverkehrsunfälle an den Schulwegunfällen nachmittags größer.

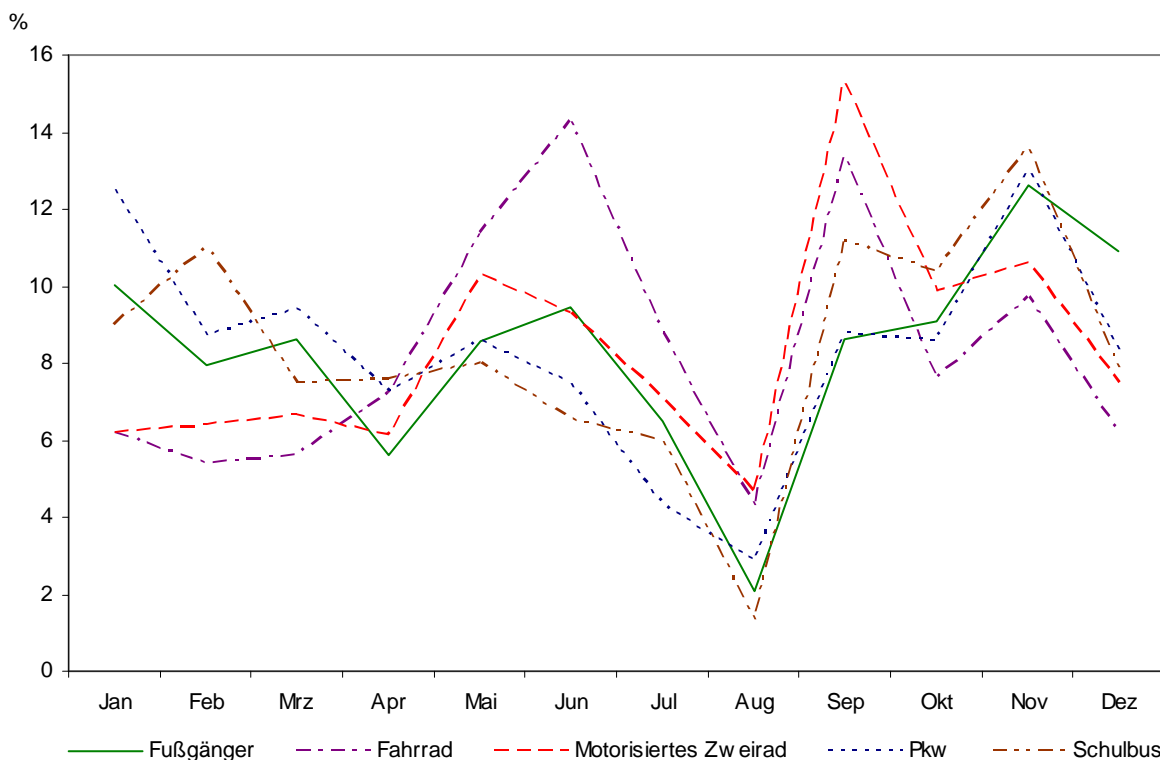
**Abbildung 9**  
**Schulweg- und Straßenverkehrsunfallraten 2007 nach Unfallzeitpunkt**



Der Ausbau des Ganztagschulbetriebs macht sich inzwischen in der Verteilung durch eine tageszeitliche Verschiebung der Schulwegunfälle in den Nachmittag hinein bemerkbar.

Die saisonale Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle ist naturgemäß von den verschiedenen Schulferienzeiten wie auch von den Witterungsbedingungen abhängig, die direkt (Straßenglätte, Sichtbedingungen) und indirekt (Art und Umfang der Verkehrsbeteiligung) das Unfallgeschehen beeinflussen. Zunächst ist festzuhalten, dass der Jahresverlauf der Straßenverkehrsunfälle insgesamt weitgehend durch den hohen Anteil der Fahrradunfälle bestimmt wird. Infolgedessen ereignen sich ein Großteil der Unfälle in den vier Monaten Mai (10,2 %), Juni (11,6 %), Sep-

**Abbildung 10**  
**Straßenverkehrsunfälle nach Unfallmonat und Art der Verkehrsbeteiligung**  
**2003 - 2007**



tember (11,9 %) und November (10,9 %). In Abbildung 10 ist die jahreszeitliche Entwicklung des Straßenverkehrsunfallgeschehens für die häufigsten Verkehrsbeteiligungsarten, aggregiert für den Fünfjahreszeitraum 2003 bis 2007 dargestellt.

Die winter- und ferienbedingten Saisoneinflüsse im Kurvenverlauf sind bei allen dargestellten Verkehrsbeteiligungsarten erkennbar. Jedoch gibt es erwartungsgemäß Unterschiede, der Verzicht auf das Fahrrad in den Wintermonaten Oktober bis März und die damit einhergehende stärkere Verkehrsbeteiligung als Fußgänger oder Fahrer/Mitfahrer im Pkw oder Schulbus, schlägt sich auch in den Unfallzahlen nieder.

Die spätherbstlichen sowie winterlichen Verkehrsbedingungen und Straßenverhältnisse machen sich vor allem bei der Verteilung der Unfallhäufigkeiten im Pkw-Bereich deutlich bemerkbar.

Der Beginn des Schuljahres nach den großen Sommerferien mit zum Teil neuen Schulwegen, sowie die eventuell noch mangelnde Achtsamkeit der Schüler und der anderen Verkehrsteilnehmer könnten mögliche Erklärungsansätze für die hohe Unfallzahl im September darstellen.

## 2.6 Unfälle nach Schulart

Wie sich auf die einzelnen Schularten die Gesamtzahl der Schülerunfälle beziehungsweise die Zahl der Straßenverkehrsunfälle entsprechend der jeweiligen Versichertenkollektive verteilen, zeigt Tabelle 9. Gemessen an der Unfallrate je 1.000 Schüler sind die Hauptschulen, gefolgt von den Gesamtschulen, sowohl insgesamt als auch bei den Straßenverkehrsunfällen am stärksten belastet. Die vergleichende Interpretation ist vor allem bei den beruflichen Schulen und den Hochschulen aufgrund der besonderen Expositionsstruktur nur eingeschränkt möglich.

**Tabelle 9**  
**Schüler- bzw. Straßenverkehrsunfälle 2007 nach Art der Einrichtung**

| Art der Einrichtung                                   | Schülerunfälle   |               |                  | Straßenverkehrsunfälle |               |                  |
|---|------------------|---------------|------------------|------------------------|---------------|------------------|
|   | absolut          | %             | je 1.000 Schüler | absolut                | %             | je 1.000 Schüler |
| Kindertagesbetreuung                                  | 213.318          | 15,27         | 68,34            | 3.099                  | 5,16          | 0,99             |
| Grundschulen  | 227.074          | 16,25         | 71,91            | 5.220                  | 8,68          | 1,65             |
| Hauptschulen  | 239.231          | 17,12         | 252,82           | 7.755                  | 12,90         | 8,20             |
| Sonderschulen   | 52.958           | 3,79          | 130,93           | 1.594                  | 2,65          | 3,94             |
| Realschulen   | 158.673          | 11,36         | 121,07           | 6.491                  | 10,80         | 4,95             |
| Gymnasien   | 214.934          | 15,39         | 87,79            | 11.674                 | 19,42         | 4,77             |
| Gesamtschulen und sonstige allgemein bildende Schulen | 189.788          | 13,59         | 188,61           | 6.282                  | 10,45         | 6,24             |
| Berufliche Schulen                                    | 86.066           | 6,16          | 29,70            | 14.644                 | 24,36         | 5,05             |
| Hochschulen   | 14.932           | 1,07          | 7,56             | 3.355                  | 5,58          | 1,70             |
| <b>Insgesamt</b>                                      | <b>1.396.974</b> | <b>100,00</b> | <b>80,90</b>     | <b>60.115</b>          | <b>100,00</b> | <b>3,48</b>      |

Die prozentuale Verteilung der Unfälle mit den häufigsten Verkehrsmitteln Fußgänger, Fahrrad, motorisiertes Zweirad und Pkw ist naturgemäß ebenfalls von der Art der Einrichtung abhängig. So entfallen an Grundschulen mehr als ein Fünftel der Unfälle auf Fußgänger, während bei Schülern allgemeinbildender Schulen mehr als die Hälfte der Straßenverkehrsunfälle mit dem Fahrrad passieren. An den beruflichen Schulen spiegelt sich die zunehmende Motorisierung der Schüler in den Unfallzahlen wieder.

**Tabelle 10**  
**Straßenverkehrsunfälle 2003 - 2007 nach Art der Einrichtung und Art der Verkehrsbeteiligung**

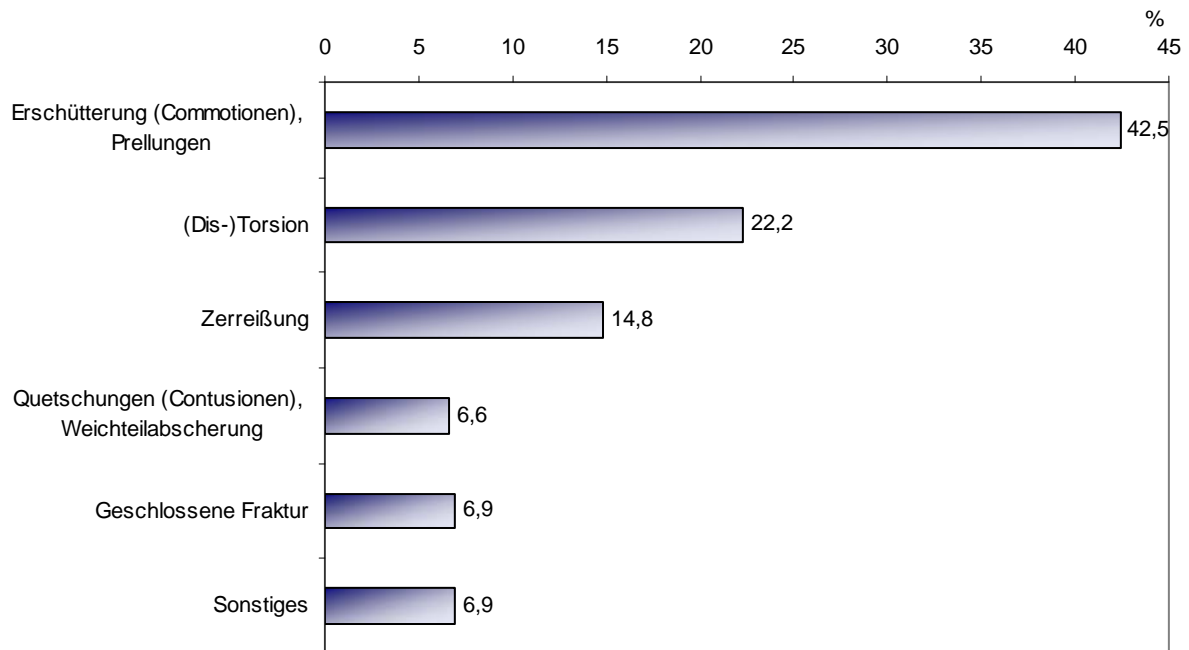
| Schulart                                     | Fußgänger     |              | Fahrrad        |              | Motor. Zweirad |              | Pkw           |              |
|--|---------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|---------------|--------------|
|  | absolut       | %            | absolut        | %            | absolut        | %            | absolut       | %            |
| Kindertagesbetreuung                         | 1.981         | 14,09        | 7.478          | 53,19        | -              | -            | 2.587         | 18,40        |
| Grundschulen                                 | 5.147         | <b>21,43</b> | 9.377          | 39,04        | 509            | 2,12         | 1.628         | 6,78         |
| Hauptschulen                                 | 4.311         | 10,16        | 26.168         | 61,64        | 1.970          | 4,64         | 1.782         | 4,20         |
| Sonderschulen                                | 1.276         | 16,32        | 2.903          | 37,14        | 311            | 3,97         | 786           | 10,06        |
| Realschulen                                  | 2.752         | 8,00         | 21.896         | <b>63,63</b> | 2.812          | 8,17         | 1.158         | 3,37         |
| Gymnasien                                    | 4.444         | 7,42         | 34.971         | 58,37        | 5.886          | 9,82         | 6.846         | 11,43        |
| Gesamtschulen und sonst. allg. bild. Schulen | 4.215         | 11,47        | 19.246         | 52,35        | 3.458          | 9,40         | 3.742         | 10,18        |
| Berufliche Schulen                           | 2.756         | 3,95         | 13.808         | 19,80        | 10.178         | <b>14,59</b> | 37.663        | <b>54,00</b> |
| Hochschulen                                  | 487           | 3,05         | 8.165          | 51,10        | 874            | 5,47         | 5.512         | 34,50        |
| <b>Insgesamt</b>                             | <b>27.368</b> | <b>8,97</b>  | <b>144.013</b> | <b>47,19</b> | <b>25.996</b>  | <b>8,52</b>  | <b>61.705</b> | <b>20,22</b> |

## 2.7 Unfälle nach Verletzung und verletzungsbewirkendem Vorgang

Die Verteilungen der Straßenverkehrsunfälle nach Art der Verletzung sowie nach verletztem Körperteil sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen.

**Abbildung 11**

### Prozentuale Verteilung der Straßenverkehrsunfälle 2007 nach Art der Verletzung

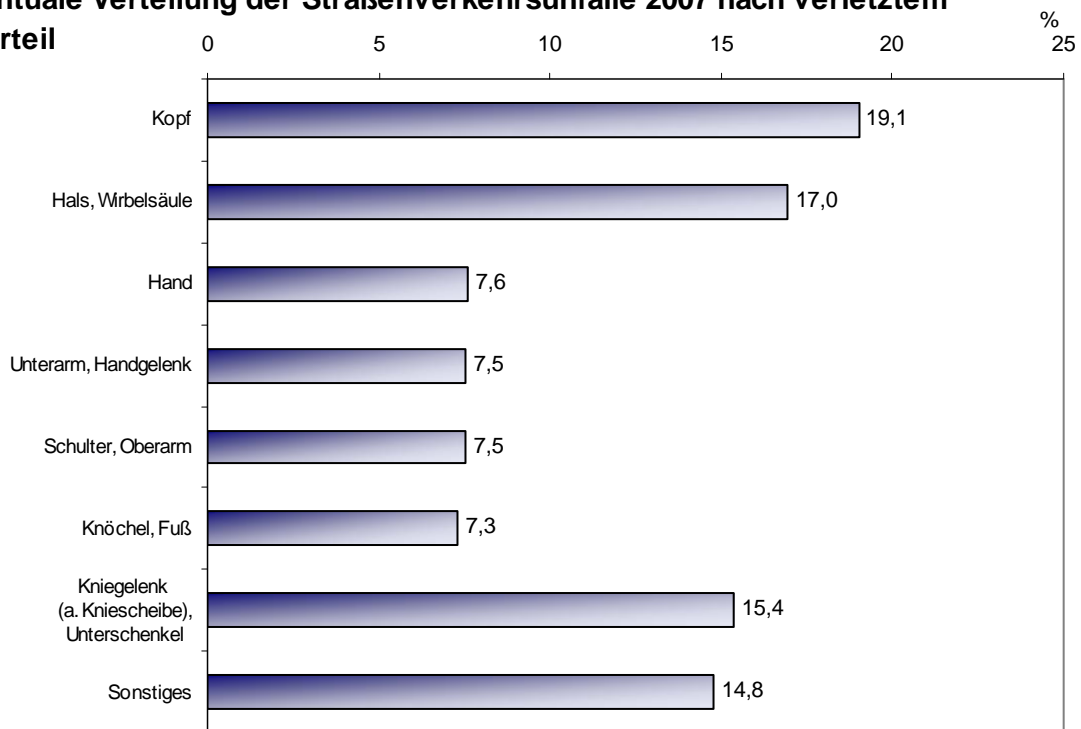


Insgesamt überwiegen bei den Straßenverkehrsunfällen mit 42,5 Prozent die Erschütterungen (Commotionen) und Prellungen. Über ein Fünftel der Schüler erleidet eine (Dis-)Torsion.

Fast 20 Prozent der Verletzungen betreffen den Kopf, danach folgen Hals/Wirbelsäule sowie Kniegelenk (außer Kniescheibe) und Unterschenkel (17,0 % bzw. 15,4 %).

**Abbildung 12**

**Prozentuale Verteilung der Straßenverkehrsunfälle 2007 nach verletztem Körperteil**



In 28 Prozent der Straßenverkehrsunfälle wurden die Schüler von einem anderen Verkehrsteilnehmer angefahren, fast ebenso viele Unfälle (31,3 %) geschahen durch Hinfall-/Umknick-Vorgänge. In 12,0 Prozent haben sich die Schüler angestoßen oder wurden gequetscht.

Betrachtet man die Verletzungsvorgänge der letzten fünf Jahre, so ist festzustellen, dass in 45 Prozent aller Unfälle als Fußgänger der unfallauslösende Gegenstand ein Pkw war. Dieser war auch bei zwei Dritteln der Fußgänger-Unfälle verletzungsbewirkend.

Bei den Fahrrad-Unfällen hingegen beträgt der Anteil der Unfälle mit einem Pkw als unfallauslösendem Gegenstand nur 11,6 Prozent, hier war meist das (eigene oder ein anderes) Fahrrad unfallauslösend (57,4 %) und folglich in mehr als der Hälfte der Unfälle der Boden verletzungsbewirkend.

Auch bei den Unfällen als Fahrer oder Mitfahrer eines motorisierten Zweirades ist in 50,8 Prozent die Bodenoberfläche verletzungsbewirkend, während der Unfall durch den Verletzten selbst (18,3 %) oder das (eigene oder ein anderes) motorisierte Zweirad (52,2 %) verursacht wird.

Sowohl bei Unfällen als Fahrer oder Mitfahrer im Pkw als auch bei Schulbus-Unfällen ist meist das Fahrzeug selbst verletzungsbewirkend und unfallauslösend.

### 3. Tödliche Schülerunfälle

Bei den tödlichen Schülerunfällen ist gegenüber den Vorjahren ein deutlicher Rückgang festzustellen. Im Vergleich zum Berichtsjahr 1998 hat sich ihre Zahl mehr als halbiert (54,7 %). Der weit überwiegende Anteil der tödlichen Schülerunfälle ereignet sich auch im Berichtsjahr 2007 auf dem Schulweg (91,9 %).

Im Jahr 2007 sind 88,7 Prozent der tödlichen Unfälle auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Dem Gesamttrend folgend ist auch bei den tödlichen Straßenverkehrsunfällen ein Rückgang zu verzeichnen, im Vergleich zum Jahr 1998 sank ihre Zahl um 53 Prozent.

Bezogen auf eine Million Schüler gibt es gegenwärtig 3,59 tödliche Schülerunfälle (0,29 Schulunfälle und 3,3 Schulwegunfälle).

Unter den 62 tödlichen Schülerunfällen geschahen 55 infolge des Straßenverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen. Der Großteil der Straßenverkehrsunfälle (94,5 % bzw. 52 Unfälle) geschahen auf dem Schulweg, lediglich 2,3 Prozent zählen zu den Schulunfällen.

Somit entfallen auf eine Million Schüler 3,19 tödliche Straßenverkehrsunfälle.

**Tabelle 11**

**Gesamtzahl der tödlichen Schüler- und Straßenverkehrsunfälle**

| Jahr | Anzahl der Schüler | tödliche Schülerunfälle insgesamt |                   | tödliche Straßenverkehrsunfälle |                   |
|------|--------------------|-----------------------------------|-------------------|---------------------------------|-------------------|
|      |                    | absolut                           | je 1 Mio. Schüler | absolut                         | je 1 Mio. Schüler |
| 1998 | 17.659.188         | 137                               | 7,76              | 117                             | 6,63              |
| 1999 | 17.583.620         | 142                               | 8,08              | 117                             | 6,65              |
| 2000 | 17.363.208         | 112                               | 6,45              | 92                              | 5,30              |
| 2001 | 17.444.431         | 120                               | 6,88              | 105                             | 6,02              |
| 2002 | 17.479.762         | 111                               | 6,35              | 100                             | 5,72              |
| 2003 | 17.443.636         | 134                               | 7,68              | 119                             | 6,82              |
| 2004 | 17.416.479         | 85                                | 4,88              | 78                              | 4,48              |
| 2005 | 17.373.585         | 81                                | 4,66              | 70                              | 4,03              |
| 2006 | 17.399.085         | 65                                | 3,74              | 54                              | 3,10              |
| 2007 | 17.268.114         | 62                                | 3,59              | 55                              | 3,19              |

Die längerfristige Entwicklung der tödlichen Unfälle und Unfallraten insgesamt und im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zeigen Abbildungen 13 und 14.

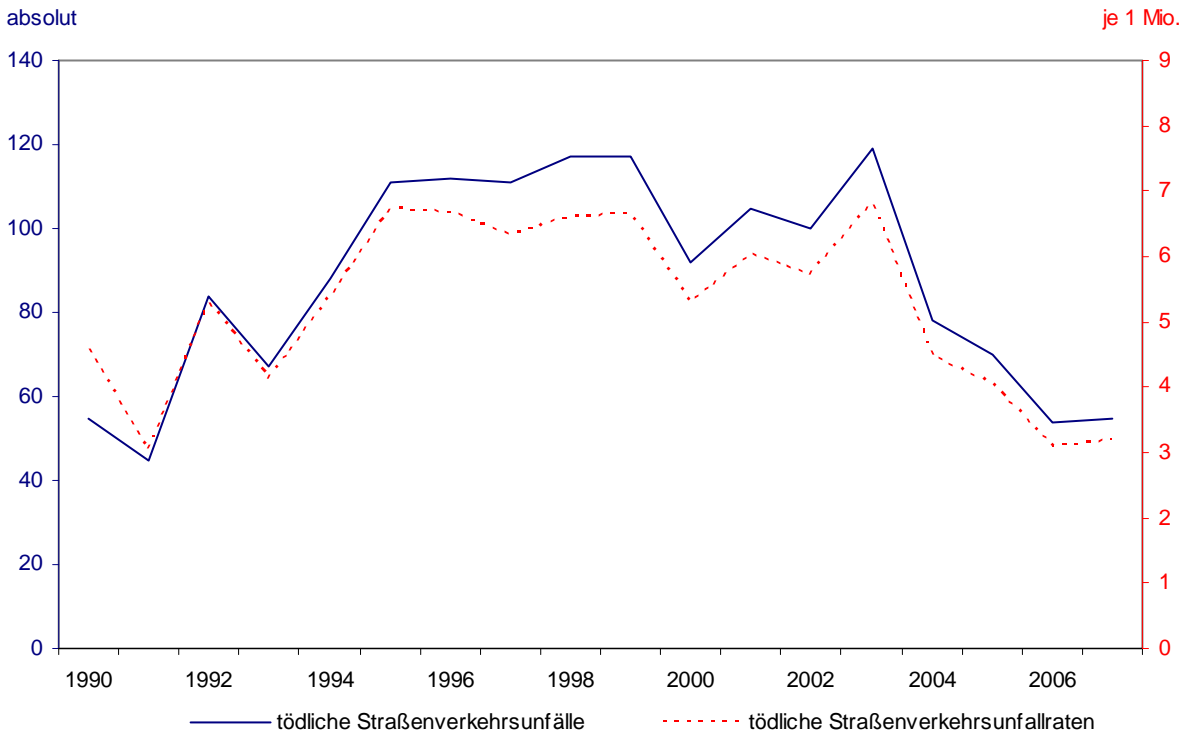
Bei den tödlichen Schülerunfällen insgesamt ist analog zu den meldepflichtigen Unfällen ein langer Anstieg der Unfallrate bis 1999 erkennbar, seit dem Jahr 2004 ist wieder ein Rückgang erkennbar.

Der längerfristige Verlauf der tödlichen Straßenverkehrsunfälle ist gekennzeichnet durch eine Zunahme Anfang und Mitte der 1990er Jahre, eine Stagnation mit großen jährlichen Schwankungen um die Jahrhundertwende und eine deutliche Abnahme seit dem Jahr 2004.

**Abbildung 13**  
**Gesamtzahl der Schülerunfälle und Schülerunfallraten mit Todesfolge**  
**(je 1 Mio. Schüler) 1990 - 2007**



**Abbildung 14**  
**Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle und Straßenverkehrsunfallraten mit**  
**Todesfolge (je 1 Mio. Schüler) 1990 - 2007**



### 3.1 Art der Verkehrsbeteiligung

Bei der Aufteilung der tödlichen Straßenverkehrsunfälle nach der Art der Verkehrsbeteiligung ist ein deutlicher Unterschied zu den Straßenverkehrsunfällen insgesamt festzustellen (vgl. Tabelle 3 und 12).

**Tabelle 12**

**Tödliche Straßenverkehrsunfälle 2007 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

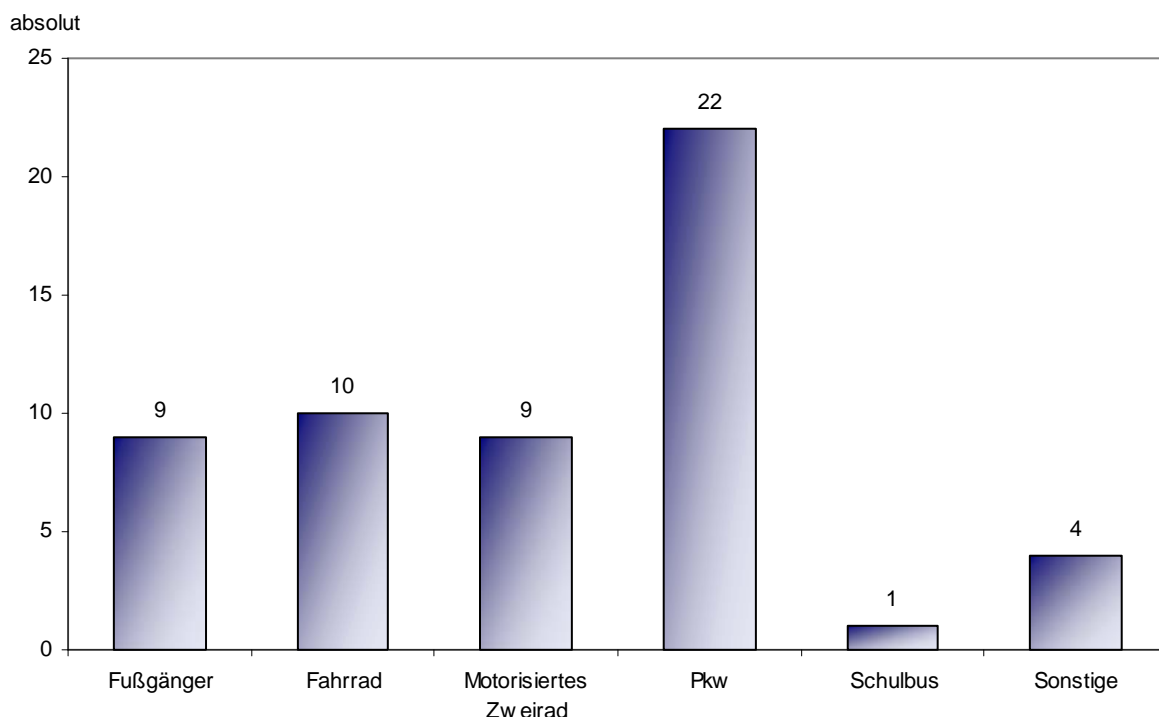
| Art der Verkehrsbeteiligung |  | absolut   | Anteil in %   |               |
|-----------------------------|--|-----------|---------------|---------------|
| Ohne Verkehrsmittel         | Fußgänger  | 9         | 16,36         | 16,36         |
| Privates Verkehrsmittel     | Fahrrad  | 10        | 18,18         | 74,55         |
|                             | Motorisiertes Zweirad                                      | 9         | 16,36         |               |
|                             | Pkw  | 22        | 40,00         |               |
|                             | Sonstiges privates Verkehrsmittel inkl. ohne nähere Angabe | 0         | 0,00          |               |
| Öffentliches Verkehrsmittel | Schulbus   | 1         | 1,82          | 1,82          |
|                             | Sonstiger Bus/Sonstige öffentliche Verkehrsmittel          | 0         | 0,00          |               |
|                             | Schienegebundenes Fahrzeug                                 | 0         | 0,00          |               |
| Sonstige *                  |  | 4         | 7,27          | 7,27          |
| <b>Insgesamt</b>            |  | <b>55</b> | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

So sind zwar die Fahrradunfälle mit 45,6 Prozent die häufigste Unfallart insgesamt, bei den tödlichen Straßenverkehrsunfällen entfallen allerdings nur noch 18,2 Prozent auf diese Art der Verkehrsbeteiligung. Es dominieren mit 40 Prozent die Pkw-Unfälle, deren Anteil sich gegenüber dem gesamten Unfallaufkommen somit verdoppelt. Ähnlich verhalten sich die Unfälle als Fußgänger oder als Fahrer/Mitfahrer eines motorisierten Zweirads.

**Abbildung 15**

**Straßenverkehrsunfälle 2007 mit Todesfolge nach Art der Verkehrsbeteiligung**



Die zeitliche Entwicklung der tödlichen Straßenverkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung stellen die Tabellen 13 und 14 sowie die Abbildung 16 dar.

**Tabelle 13**  
**Tödliche Straßenverkehrsunfälle 1998 - 2007 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

| Art der Verkehrsbeteiligung                  | 1998       | 1999       | 2000      | 2001       | 2002       | 2003       | 2004      | 2005      | 2006      | 2007      |
|--|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Fußgänger                                    | 20         | 14         | 15        | 12         | 19         | 13         | 12        | 13        | 12        | 9         |
| Fahrrad                                      | 14         | 11         | 17        | 14         | 12         | 15         | 5         | 12        | 3         | 10        |
| Motorisiertes Zweirad                        | 10         | 15         | 14        | 9          | 10         | 15         | 12        | 11        | 2         | 9         |
| Pkw  | 64         | 59         | 44        | 67         | 53         | 69         | 42        | 32        | 30        | 22        |
| Sonstiges priv. VM inkl. ohne nähere Angabe  | -          | 1          | -         | -          | -          | -          | -         | -         | -         | -         |
| Schulbus                                     | 4          | 8          | 1         | -          | 2          | 2          | 3         | 1         | 5         | 1         |
| Sonstiger Bus/Sonst. öffentl. Verkehrsmittel | 1          | -          | -         | -          | -          | 2          | -         | -         | -         | -         |
| Schienengebundenes Fahrzeug                  | -          | 2          | -         | -          | -          | 1          | -         | -         | -         | -         |
| Sonstiges *                                  | 4          | 7          | 1         | 3          | 4          | 2          | 4         | 1         | 2         | 4         |
| <b>Insgesamt</b>                             | <b>117</b> | <b>117</b> | <b>92</b> | <b>105</b> | <b>100</b> | <b>119</b> | <b>78</b> | <b>70</b> | <b>54</b> | <b>55</b> |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

**Tabelle 14**  
**Tödliche Straßenverkehrsunfälle je 1 Mio. Schüler 1998 - 2007 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

| Art der Verkehrsbeteiligung                 | 1998        | 1999        | 2000        | 2001        | 2002        | 2003        | 2004        | 2005        | 2006        | 2007        |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Fußgänger                                   | 1,13        | 0,80        | 0,86        | 0,69        | 1,09        | 0,75        | 0,69        | 0,75        | 0,69        | 0,52        |
| Fahrrad                                     | 0,79        | 0,63        | 0,98        | 0,80        | 0,69        | 0,86        | 0,29        | 0,69        | 0,17        | 0,58        |
| Motorisiertes Zweirad                       | 0,57        | 0,85        | 0,81        | 0,52        | 0,57        | 0,86        | 0,69        | 0,63        | 0,11        | 0,52        |
| Pkw   | 3,62        | 3,36        | 2,53        | 3,84        | 3,03        | 3,96        | 2,41        | 1,84        | 1,72        | 1,27        |
| Sonstiges priv. VM inkl. ohne nähere Angabe | -           | 0,06        | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           |
| Schulbus                                    | 0,23        | 0,45        | 0,06        | -           | 0,11        | 0,11        | 0,17        | 0,06        | 0,29        | 0,06        |
| Sonstiger Bus/Sonst. öff. VM                | 0,06        | -           | -           | -           | -           | 0,11        | -           | -           | -           | -           |
| Schienengebundenes Fahrzeug                 | -           | 0,11        | -           | -           | -           | 0,06        | -           | -           | -           | -           |
| Sonstiges *                                 | 0,23        | 0,40        | 0,06        | 0,17        | 0,23        | 0,11        | 0,23        | 0,06        | 0,11        | 0,23        |
| <b>Insgesamt</b>                            | <b>6,63</b> | <b>6,65</b> | <b>5,30</b> | <b>6,02</b> | <b>5,72</b> | <b>6,82</b> | <b>4,48</b> | <b>4,03</b> | <b>3,10</b> | <b>3,19</b> |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

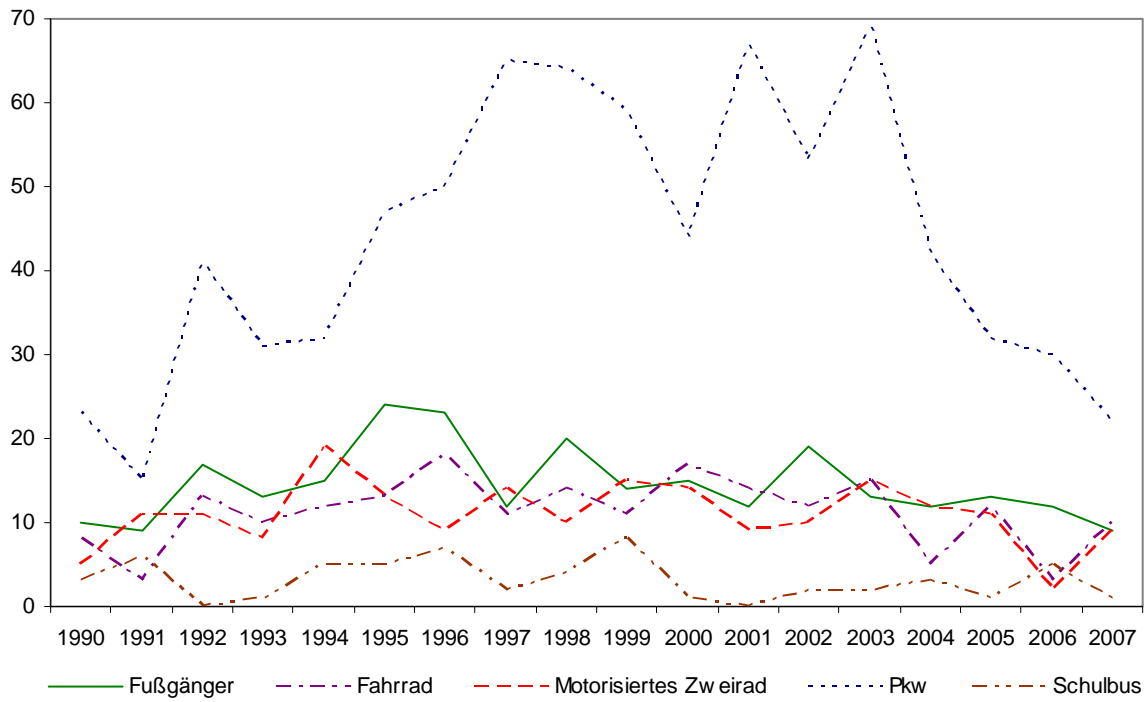
Insgesamt ist ein tendenzieller Rückgang sowohl in der absoluten Unfallzahl als auch in der Unfallrate je eine Million Schüler erkennbar, siehe auch Tabelle 11 bzw. Abbildung 14.

Die Zahl der tödlichen Fußgänger-Unfälle hat seit 1995 tendenziell abgenommen, während die Zahl der tödlichen Fahrrad-Unfälle zwar ebenfalls im letzten Jahrzehnt eine Abnahme aufweist, in den letzten Jahren allerdings stark schwankt.

Der längerfristige Verlauf der tödlichen Pkw-Unfälle prägt als häufigste Unfallart stark den gesamten zeitlichen Verlauf und weist seit dem Jahr 2003 einen deutliche Abnahme auf.

**Abbildung 16**  
**Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge nach Art der Verkehrsbeteiligung**  
**1990 - 2007**

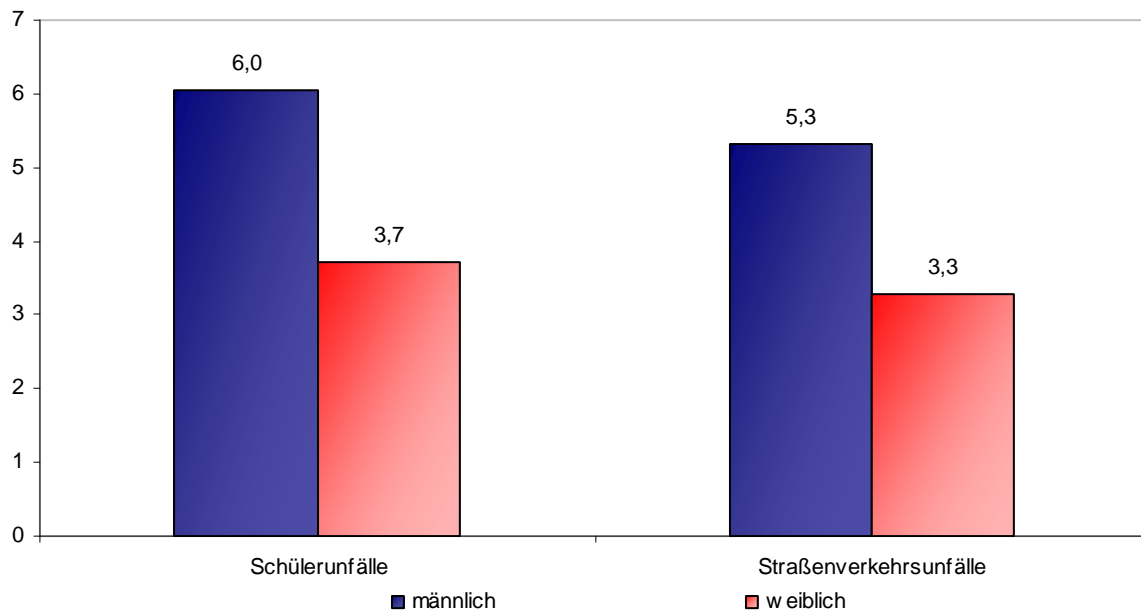
absolut



### 3.2 Tödliche Straßenverkehrsunfälle nach Geschlecht und Alter

Jungen waren in den Jahren 2003 - 2007 mit 63,5 Prozent häufiger von tödlichen Schülerunfällen betroffen als Mädchen. Auch bei den Straßenverkehrsunfällen war der Anteil der tödlich verunglückten Jungen deutlich größer (63,3 %). Bezogen auf eine Million Schüler des jeweiligen Geschlechts ergibt dies eine Unfallrate von 6,0 tödlichen Unfällen männlicher bzw. von 3,7 weiblicher Schüler. Die Rate der tödlichen Straßenverkehrsunfälle liegt für die Jungen bei 5,3 und für die Mädchen bei 3,3 je 1 Million. Somit ist zwar die Rate für alle meldepflichtigen Straßenverkehrsunfälle bei beiden Geschlechtern annähernd gleich (vgl. Abbildung 6), das Risiko der Jungen dabei tödlich zu verunglücken ist allerdings um mehr als das 1,5-fache größer als das der Mädchen.

**Abbildung 17**  
**Schüler- und Straßenverkehrsunfallraten 2003 - 2007 mit Todesfolge getrennt nach Geschlecht**  
je 1.000



Die Altersverteilung der tödlichen Straßenverkehrsunfallraten zeigt naturgemäß mit zunehmender Motorisierung der Schüler einen deutlichen Anstieg. Der Gipfel liegt bei den Mädchen im Alter von 20 Jahren, bei den Jungen ein Jahr früher. Somit ist in der Altersgruppe der erwachsenen Schüler das Risiko mit 9,3 Straßenverkehrsunfällen je einer Million Schüler am größten, siehe auch Tabelle 15.

**Tabelle 15**  
**Tödliche Straßenverkehrsunfälle 2003 - 2007**  
**nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung**

| Altersgruppen |          | Fußgänger | Fahrrad | Motorisiertes Zweirad | Pkw  | Sonst priv. Verkehrsmittel | Schulbus | Sonstige öffentliche Verkehrsmittel | Sonstige* | Insgesamt |
|---------------|----------|-----------|---------|-----------------------|------|----------------------------|----------|-------------------------------------|-----------|-----------|
| unter 6 J.    | absolut  | 5         | 1       | 0                     | 3    | 0                          | 1        | 0                                   | 0         | 10        |
|               | je 1.000 | 0,42      | 0,08    | 0,00                  | 0,25 | 0,00                       | 0,08     | 0,00                                | 0,00      | 0,84      |
| 6 - 9 J.      | absolut  | 16        | 5       | 0                     | 8    | 0                          | 4        | 1                                   | 1         | 35        |
|               | je 1.000 | 0,91      | 0,29    | 0,00                  | 0,46 | 0,00                       | 0,23     | 0,06                                | 0,06      | 2,00      |
| 10 - 14 J.    | absolut  | 17        | 20      | 0                     | 7    | 0                          | 4        | 1                                   | 4         | 53        |
|               | je 1.000 | 0,79      | 0,93    | 0,00                  | 0,33 | 0,00                       | 0,19     | 0,05                                | 0,19      | 2,48      |
| 15 - 17 J.    | absolut  | 16        | 11      | 24                    | 15   | 0                          | 1        | 1                                   | 1         | 69        |
|               | je 1.000 | 1,17      | 0,81    | 1,76                  | 1,10 | 0,00                       | 0,07     | 0,07                                | 0,07      | 5,06      |
| ab 18 J.      | absolut  | 5         | 8       | 25                    | 162  | 0                          | 2        | 0                                   | 7         | 209       |
|               | je 1.000 | 0,22      | 0,36    | 1,12                  | 7,24 | 0,00                       | 0,09     | 0,00                                | 0,31      | 9,33      |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

Knapp die Hälfte der Schüler unter 10 Jahren verunglückt als Fußgänger, während bei den 10- bis 14-Jährigen die Fahrradunfälle mit einem Anteil von 37,7 Prozent an Bedeutung gewinnen. Der Anteil der tödlichen Unfälle mit motorisiertem Zweirad ist bei den 15- bis 17-Jährigen am größten, während bei den erwachsenen Schülern der Großteil (77,5 %) auf die Pkw-Unfälle mit Todesfolge entfällt.

**Tabelle 16****Tödliche Straßenverkehrsunfälle 2003 - 2007 je 1 Mio. Schüler  
nach Altersgruppen, Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung**

| Altersgruppen | Geschlecht | Fußgänger | Fahrrad | Motorisiertes Zweirad | Pkw  | Sonst priv. Verkehrsmittel | Schulbus | Sonstige öffentliche Verkehrsmittel | Sonstige* | Insgesamt |
|---------------|------------|-----------|---------|-----------------------|------|----------------------------|----------|-------------------------------------|-----------|-----------|
| unter 6 J.    | Jungen     | 0,16      | 0,16    | 0,00                  | 0,33 | 0,00                       | 0,16     | 0,00                                | 0,00      | 0,82      |
|               | Mädchen    | 0,69      | 0,00    | 0,00                  | 0,17 | 0,00                       | 0,00     | 0,00                                | 0,00      | 0,86      |
| 6 - 9 J.      | Jungen     | 1,23      | 0,33    | 0,00                  | 0,45 | 0,00                       | 0,45     | 0,11                                | 0,11      | 2,67      |
|               | Mädchen    | 0,58      | 0,23    | 0,00                  | 0,47 | 0,00                       | 0,00     | 0,00                                | 0,00      | 1,28      |
| 10 - 14 J.    | Jungen     | 1,09      | 1,09    | 0,00                  | 0,27 | 0,00                       | 0,27     | 0,00                                | 0,18      | 2,90      |
|               | Mädchen    | 0,48      | 0,77    | 0,00                  | 0,39 | 0,00                       | 0,10     | 0,10                                | 0,19      | 2,03      |
| 15 - 17 J.    | Jungen     | 0,57      | 0,99    | 2,56                  | 1,56 | 0,00                       | 0,00     | 0,14                                | 0,14      | 5,96      |
|               | Mädchen    | 1,82      | 0,61    | 0,91                  | 0,61 | 0,00                       | 0,15     | 0,00                                | 0,00      | 4,09      |
| ab 18 J.      | Jungen     | 0,34      | 0,34    | 1,88                  | 8,47 | 0,00                       | 0,09     | 0,00                                | 0,43      | 11,56     |
|               | Mädchen    | 0,09      | 0,37    | 0,28                  | 5,88 | 0,00                       | 0,09     | 0,00                                | 0,19      | 6,91      |
| Insgesamt     | Jungen     | 0,71      | 0,60    | 0,89                  | 2,65 | 0,00                       | 0,20     | 0,04                                | 0,20      | 5,31      |
|               | Mädchen    | 0,64      | 0,43    | 0,21                  | 1,81 | 0,00                       | 0,07     | 0,02                                | 0,10      | 3,28      |

\* inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

Über die letzten fünf Jahre betrachtet lag in allen Altersgruppen das Risiko der Jungen, einen tödlichen Unfall zu erleiden höher als das der Mädchen.

Besonders bei den tödlichen Unfällen mit motorisiertem Zweirad und Pkw dominieren die Jungen das Unfallgeschehen, hier liegt die Unfallrate der Jungen um mehr als das 6-fache beziehungsweise 1,5-fache über dem der Mädchen. Bei den Pkw-Unfällen ist hinzuzufügen, dass im Gegensatz zur Rate bei den tödlichen Unfällen die Unfallrate insgesamt bei den Mädchen über der der Jungen liegt.

Hervorzuheben ist außerdem die hohe Unfallrate der 15- bis 17-Jährigen zu Fuß gehenden Mädchen, diese liegt um das 3-fach über dem der Jungen gleichen Alters.

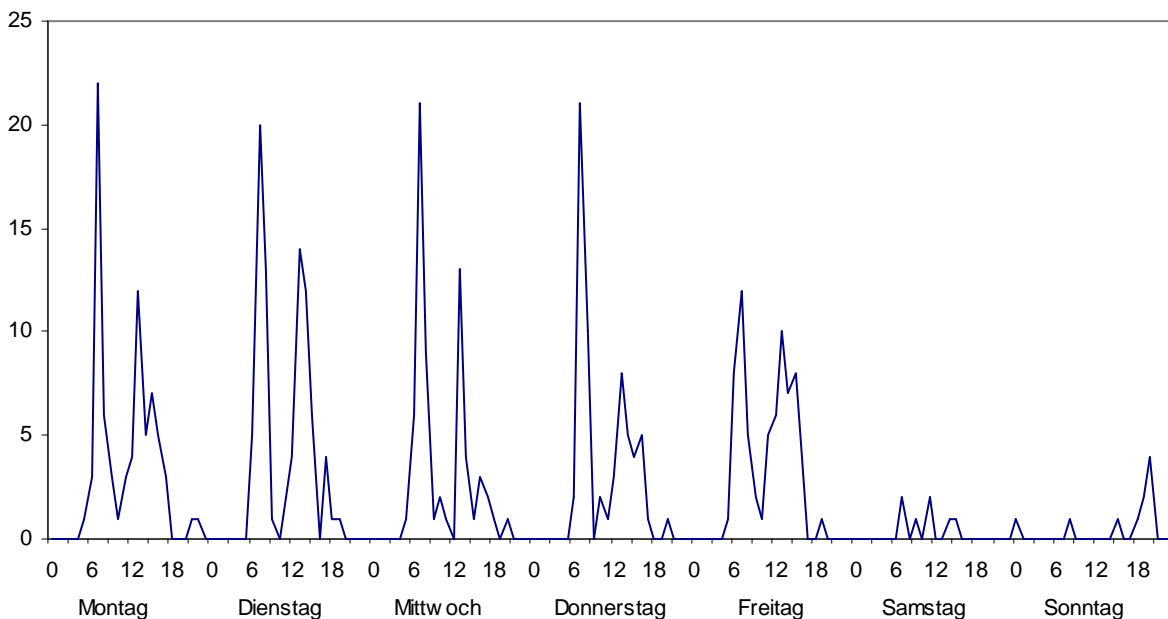
### 3.3 Tödliche Straßenverkehrsunfälle nach Unfallzeitpunkt

Betrachtet man die Verteilung der tödlichen Straßenverkehrsunfälle der letzten fünf Jahre im Wochenverlauf, sieht man, dass vor allem zur Wochenmitte hin die meisten Schüler auf dem Weg zur Schule verunglücken. Die tödlichen Unfälle auf dem Rückweg verteilen sich insgesamt auf eine größere Zeitspanne. Vor allem am Freitag geschehen auf dem Rückweg mehr tödliche Unfälle als auf dem Hinweg.

**Abbildung 18**

**Tödliche Straßenverkehrsunfälle nach Wochentag und Uhrzeit (2003 - 2007)**

absolut



**Tabelle 17**

**Tödliche Straßenverkehrsunfälle nach Wochentag und Uhrzeit (2003-2007)**

| Wochentag       | vor dem Unterricht |       | nach dem Unterricht |       | Insgesamt |
|-----------------|--------------------|-------|---------------------|-------|-----------|
|                 | absolut            | in %  | absolut             | in %  |           |
| Montag          | 39                 | 50,65 | 38                  | 49,35 | 77        |
| Dienstag        | 41                 | 49,40 | 42                  | 50,60 | 83        |
| Mittwoch        | 41                 | 62,12 | 25                  | 37,88 | 66        |
| Donnerstag      | 36                 | 57,14 | 27                  | 42,86 | 63        |
| Freitag         | 34                 | 48,57 | 36                  | 51,43 | 70        |
| Samstag/Sonntag | 7                  | 41,18 | 10                  | 58,52 | 17        |

### 3.4 Tödliche Straßenverkehrsunfälle nach Schulart

Die Darstellung der tödlichen Unfälle nach Schulart und Verkehrsmittelnutzung offenbart einen eindeutigen Schwerpunkt bei den Berufsschülern mit Pkw-Nutzung. In der betrachteten Zeitspanne von 5 Jahren (Tabelle 18) fallen 38,3 Prozent aller Todesfälle in diese Gruppe.

**Tabelle 18**

**Straßenverkehrsunfälle 2003 - 2007 mit Todesfolge nach Art der Einrichtung und Art der Verkehrsbeteiligung**

| Schulart                                     | Fußgänger | Fahrrad   | Motor. Zweirad | Pkw        | Schulbus  | Sonstige Verkehrsbeteiligung | Insgesamt  |
|--|-----------|-----------|----------------|------------|-----------|------------------------------|------------|
| Kindertagesbetreuung                         | 6         | 1         | -              | 4          | 1         | 1                            | 13         |
| Grundschulen                                 | 13        | 5         | -              | 6          | 3         | 1                            | 28         |
| Hauptschulen                                 | 7         | 5         | 4              | 3          | -         | 1                            | 20         |
| Sonderschulen                                | 3         | 1         | -              | 3          | 4         | -                            | 11         |
| Realschulen                                  | 11        | 8         | 3              | 1          | 1         | 3                            | 27         |
| Gymnasien                                    | 8         | 12        | 11             | 19         | 1         | 5                            | 56         |
| Gesamtschulen und sonst. allg. bild. Schulen | -         | 2         | 3              | 3          | -         | -                            | 8          |
| Berufliche Schulen                           | 11        | 8         | 21             | 144        | 2         | 5                            | 191        |
| Hochschulen                                  | -         | 3         | 7              | 12         | -         | -                            | 22         |
| <b>Insgesamt</b>                             | <b>59</b> | <b>45</b> | <b>49</b>      | <b>195</b> | <b>12</b> | <b>16</b>                    | <b>376</b> |

## 4. Zusammenfassung

Im Folgenden werden die wichtigsten Fakten des Straßenverkehrsunfallgeschehens in der Schüler-Unfallversicherung nochmals zusammengefasst:

- Im Jahr 2007 sind in der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Besuch der Kindertagesbetreuung, Schulen und Hochschulen von 17,3 Millionen Versicherten 60.115 infolge des Straßenverkehrs verletzt worden. Dies bedeutet, dass in diesem Jahr auf 1.000 Versicherte 3,48 Straßenverkehrsunfälle entfielen.
- In den letzten Jahren ist eine leicht rückläufige Tendenz der Zahl der jährlich gemeldeten Straßenverkehrsunfälle feststellbar.
- Die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung sind mit 27.432 (45,6 %) die Fahrradunfälle.
- Aus der gemeinsamen Betrachtung von Alter und Art der Verkehrsbeteiligung ergeben sich eine Reihe von alterstypischen Risikogruppen im Straßenverkehr:
  - Das größte Risiko, als Fußgänger im Straßenverkehr zu verunglücken, entfällt auf Kinder unter 15 Jahren. Mit zunehmendem Alter nimmt es kontinuierlich ab.
  - Das Fahrradunfallrisiko nimmt mit dem Alter zu, erreicht ebenfalls bei den 10- bis 14-Jährigen sein Maximum und geht dann langsam wieder zurück.
  - Das größte Risiko, als Nutzer eines motorisierten Zweirades einen Unfall im Straßenverkehr zu erleiden, entfällt auf die 15-17-Jährigen.
  - Die Versicherten ab 18 Jahren weisen das größte Pkw-Unfallrisiko auf.
- Betrachtet man die verschiedenen Altersgruppen unabhängig von der Art der Verkehrsbeteiligung, so entfällt auf die Schüler im Alter von 15 bis 17 Jahren das größte Straßenverkehrsunfallrisiko, gefolgt von den 10-bis 14-Jährigen.
- In jeder Altersgruppe unter 18 Jahren ist das mit Abstand größte Risiko im Straßenverkehr das Fahrradunfallrisiko. Diese Aussage hängt natürlich von der vorgenommenen Risikomessung - Unfälle je 1.000 Versicherte - ab. Würde man die hier nicht verfügbaren Informationen zu den verschiedenen Verkehrsbeteiligungsdauern (Expositionszeiten) mit einbringen können, so würde sich vermutlich die Benutzung von motorisierten Zweirädern als gefährlichste Verkehrsbeteiligungsart herausstellen.
- Jungen unter 18 Jahren, vor allem 15- bis 17-Jährige, haben ein größeres Straßenverkehrsunfallrisiko als Mädchen. Dies beruht bei den 15- bis 17-Jährigen maßgeblich auf der Nutzung von Fahrrädern und motorisierten Zweirädern. Bei den Mädchen über 18 Jahren hingegen ist das Unfallrisiko größer als das der Jungen, dies ist vor allem auf Unfälle mit dem Pkw zurückzuführen.
- Etwa ein Drittel des gesamten Straßenverkehrsunfallgeschehens ereignet sich in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr.
- Berufsverkehr, Sichtbedingungen am späteren Nachmittag, Wochenverlauf sowie jahreszeitliche Witterungsbedingungen haben sich als Risiko erhöhende Faktoren herausgestellt.
- Der kontinuierlich ansteigende Trend der Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge in den 90er Jahren endet 1999. Ab diesem Zeitpunkt gehen auch die entsprechenden Risikowerte tendenziell zurück.

## 5. Literatur

Statistisches Bundesamt (Hrg.): Verkehrsunfälle - Kinderunfälle im Straßenverkehr 2007. Wiesbaden 2008.

Statistisches Bundesamt (Hrg.): Verkehrsunfälle – Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2007. Wiesbaden 2008.

Vorndran, Ingeborg: 15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr: Mehr Mobilität höheres Unfallrisiko. Wiesbaden. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2008.

Vorndran, Ingeborg: Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2007: Mehr Unfälle, weniger Todesopfer. Wiesbaden. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2008.