

VERKEHRSTOTE

Die Zahl der Kraftfahrzeuge in den Mitgliedsländern des Weltverkehrsforums ist hoch, und alle Regierungen messen der Reduzierung der Verkehrsunfälle große Bedeutung bei. Diese Aufgabe wird angesichts des steigenden Mobilitätsbedarfs schwieriger.

Definition

Ein Straßenfahrzeug ist ein Fahrzeug auf Rädern, das für den Einsatz auf Straßen gedacht ist, zu dieser Kategorie gehören sowohl Fahrräder als auch Kraftfahrzeuge. Ein Kraftfahrzeug ist ein Fahrzeug, das mit einem Motor als einziger Antriebsquelle ausgestattet ist und normalerweise für die Beförderung von Personen oder Gütern bzw. zum Ziehen von Fahrzeugen auf der Straße verwendet wird, deren Zweck die Beförderung von Personen oder Gütern ist. Dazu gehören Omnibusse, Reisebusse, Oberleitungsbusse, Lastkraftwagen und Personenkraftwagen. Straßenbahnen sind zwar schienengebundene Fahrzeuge, sie sind jedoch in das städtische Straßennetz integriert und gelten deshalb als Kraftfahrzeuge.

Als Verkehrstoter wird jede Person bezeichnet, die infolge einer verkehrsunfallbedingten Verletzung sofort oder innerhalb von 30 Tagen verstirbt. Selbstmorde mit Kraftfahrzeugen werden nicht berücksichtigt.

Vergleichbarkeit

Die Kraftfahrzeuge werden den Ländern zugerechnet, in denen sie zugelassen sind, während die Todesfälle den Ländern zugerechnet werden, in denen sie eintreten.

Überblick

In den ersten zehn Jahren des 21. Jahrhunderts verzeichneten die meisten Länder des Weltverkehrsforums (ITF) im Bereich der Verkehrssicherheit Rekordergebnisse. Nach drei aufeinanderfolgenden Jahren mit Rekordverbesserungen (2008, 2009 und 2010) ging die Zahl der im Straßenverkehr ums Leben gekommenen Personen 2014 weiter zurück, so dass in den OECD-Ländern (ohne Chile und Israel) ein Rückgang um 1,2% verzeichnet werden konnte. 2014 gab jedoch ein Drittel der ITF-Länder einen Anstieg der Zahl der Verkehrstoten gegenüber 2013 an, namentlich die Russische Föderation (10,9%), das Vereinigte Königreich (4,7%), Frankreich (3,5%) und Deutschland (1,1%). Länder, die bisher eine hohe Straßenverkehrssicherheit aufwiesen, meldeten möglicherweise deshalb einen Anstieg der Zahl der Verkehrstoten, weil es schwierig sein könnte, ein ohnehin bereits hohes Niveau der Verkehrssicherheit noch weiter zu verbessern.

Trotz der insgesamt positiven Entwicklung sollten die wirtschaftlichen Kosten und menschlichen Tragödien, die sich hinter diesen Zahlen verbergen, nicht vergessen werden. Während die Hocheinkommensländer bei der Reduzierung der Todesopfer im Straßenverkehr auf ein äußerst erfolgreiches Jahrzehnt zurückblicken können, entfallen 90% der Straßenverkehrstoten auf Länder der unteren und mittleren Einkommensgruppe, und Schätzungen zufolge beläuft sich die Zahl der Straßenverkehrstoten auf 1,3 Millionen jährlich und die der Schwerverletzten auf 50 Millionen.

Die Zahl der Verkehrstoten je 1 Million Einwohner drückt die Sterblichkeitsrate bzw. das Gesamtrisiko für einen Bürger aus, durch einen Straßenverkehrsunfall ums Leben zu kommen. Sie kann mit anderen Todesursachen in einem Land verglichen werden (Herzerkrankungen, Krebs, HIV usw.), bei einem länderübergreifenden Vergleich des Risikos tödlicher Unfälle im Straßenverkehr verliert dieser Indikator jedoch seine Relevanz, wenn die Länder einen unterschiedlichen Motorisierungsgrad aufweisen. Die Zahl der Verkehrstoten je Fahrzeug-Kilometer ist eine bessere Messgröße für das Risiko tödlicher Unfälle im Straßenverkehr, auch wenn sie nicht motorisierte Fahrzeuge, wie Fahrräder, unberücksichtigt lässt, es gibt jedoch zurzeit noch keine harmonisierte Methodik zur Berechnung der zurückgelegten Entfernungen, und nicht alle Länder erheben Daten zu diesem Indikator.

Die Zahl der Fahrzeuge, die neu zum Bestand hinzukommen, ist in der Regel präzise, die Informationen über die Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge sind jedoch weniger gesichert. Daher können diese Informationen nur herangezogen werden, um die Verkehrssicherheit zwischen Ländern mit ähnlichen Verkehrs- und Autonutzungsmerkmalen zu vergleichen. Darüber hinaus bleiben nicht motorisierte Fahrzeuge, wie Fahrräder, in den Zahlen unberücksichtigt.

Quelle

- Weltverkehrsforum (ITF) (2015), "Road traffic Injury Accidents" (Datenbank).
- ITF (2015), *Quarterly Transport Statistics* (Datenbank).

Weitere Informationen

Analysen

- ITF (2015), *IRTAD Road Safety Annual Report*, OECD Publishing.
- ITF (2011), *Reporting on Serious Road Traffic Casualties*, ITF, Paris.
- OECD, ITF (2013), *Cycling, Health and Safety*, OECD Publishing.

Statistiken

- ITF (2015), *Key Transport Statistics*, ITF, Paris.
- ITF (2012), *Trends in the Transport Sector*, OECD Publishing.

Zur Methodik

- ITF, Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften und Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (2010), *Illustrated Glossary for Transport Statistics*, 4. Ausgabe, OECD Publishing.

Websites

- Weltverkehrsforum, www.internationaltransportforum.org

Verkehrstote

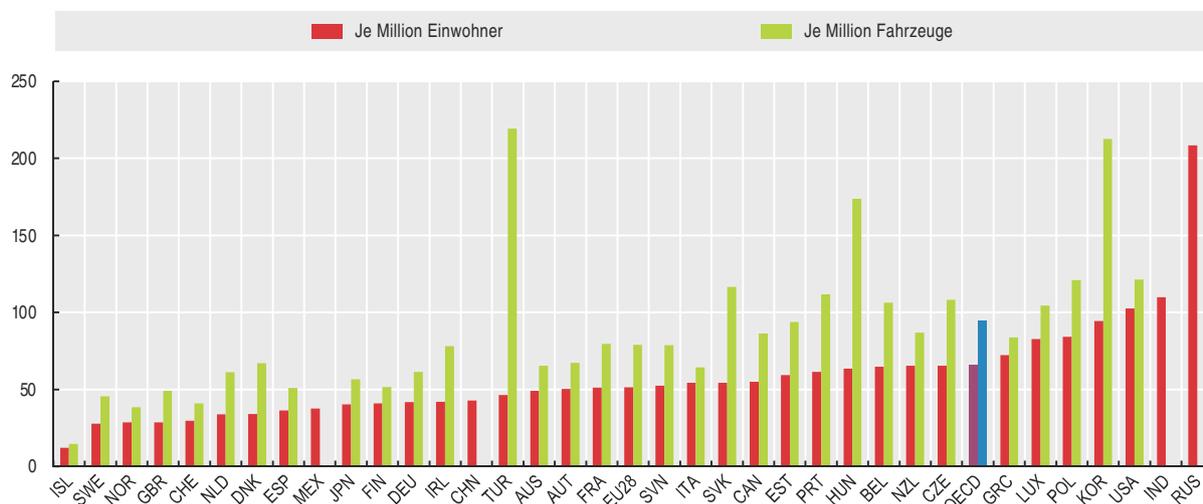
Je Million Einwohner

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Australien	87	81	79	80	77	77	68	69	61	57	57	51	49
Belgien	131	117	112	104	101	100	88	87	77	78	69	65	..
Chile	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Dänemark	86	80	68	61	56	74	74	55	46	39	30	34	..
Deutschland	83	80	71	65	62	60	55	51	45	49	45	41	42
Estland	162	120	125	125	151	146	99	75	59	76	66	61	59
Finnland	80	73	72	72	64	72	65	52	51	54	47	47	41
Frankreich	124	97	89	84	74	72	66	66	61	61	56	50	51
Griechenland	149	146	151	149	149	144	139	130	113	103	89	79	72
Irland	96	84	92	95	85	77	62	52	46	41	35	41	42
Island	101	79	79	64	102	48	38	53	25	38	28	46	12
Israel	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Italien	122	115	106	100	97	88	80	72	69	65	63	56	54
Japan	76	70	67	63	57	52	47	46	45	43	41	40	..
Kanada	93	88	85	90	88	84	73	66	66	59	60	55	..
Korea	152	151	137	132	131	127	120	119	111	105	108	101	94
Luxemburg	139	117	109	101	91	96	72	96	63	64	64	83	..
Mexiko	46	43	42	43	44	48	47	42	43	37	38	..	..
Neuseeland	103	114	106	98	94	100	86	89	86	65	70	57	65
Niederlande	66	67	54	50	50	48	46	44	39	40	39	34	34
Norwegen	68	61	56	48	52	49	53	44	43	34	29	37	29
Österreich	118	115	107	93	88	83	82	76	66	62	63	54	50
Polen	152	148	150	143	137	146	143	120	103	110	94	88	84
Portugal	161	148	123	119	92	92	84	70	89	84	68	61	61
Schweden	63	59	53	49	49	51	43	39	28	34	30	27	28
Schweiz	70	74	69	55	49	51	47	45	42	40	42	33	30
Slowak. Rep.	116	122	113	112	113	123	113	71	65	60	65	46	54
Slowenien	134	121	137	129	131	145	106	84	67	69	63	61	52
Spanien	129	128	110	88	92	85	67	59	53	44	41	36	36
Tschech. Rep.	140	142	136	126	104	119	104	86	77	74	71	62	65
Türkei	63	60	66	67	68	72	60	61	56	52	51	49	46
Ungarn	141	131	128	127	129	123	99	82	74	64	61	60	63
Ver. Königreich	60	61	56	55	54	50	43	38	30	31	28	28	29
Ver. Staaten	150	148	146	147	143	137	123	110	107	104	107	103	102
EU28	110	104	97	92	88	86	79	70	63	61	56	51	..
OECD	107	103	99	96	93	90	81	74	70	68	66	..	..
Brasilien	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
China	..	..	83	76	68	62	55	51	49	46	44	43	..
Indien	79	79	83	84	92	99	102	106	112	117	112	110	110
Indonesien	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Russ. Föderation	229	246	240	237	229	233	210	194	186	196	195	188	208
Südafrika	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933336538>

Verkehrstote

2014 oder letztes verfügbares Jahr

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933335413>



From:
OECD Factbook 2015-2016
Economic, Environmental and Social Statistics

Access the complete publication at:
<https://doi.org/10.1787/factbook-2015-en>

Please cite this chapter as:

OECD (2016), "Verkehrstote", in *OECD Factbook 2015-2016: Economic, Environmental and Social Statistics*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/factbook-2015-48-de>

Das vorliegende Dokument wird unter der Verantwortung des Generalsekretärs der OECD veröffentlicht. Die darin zum Ausdruck gebrachten Meinungen und Argumente spiegeln nicht zwangsläufig die offizielle Einstellung der OECD-Mitgliedstaaten wider.

This document and any map included herein are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area.

You can copy, download or print OECD content for your own use, and you can include excerpts from OECD publications, databases and multimedia products in your own documents, presentations, blogs, websites and teaching materials, provided that suitable acknowledgment of OECD as source and copyright owner is given. All requests for public or commercial use and translation rights should be submitted to rights@oecd.org. Requests for permission to photocopy portions of this material for public or commercial use shall be addressed directly to the Copyright Clearance Center (CCC) at info@copyright.com or the Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) at contact@cfcopies.com.