

Kinderunfälle im Straßenverkehr 2000

Der Beitrag gibt einen Überblick über das Unfallgeschehen mit Kindern im Straßenverkehr. Bei der Darstellung wird die längerfristige Entwicklung des Unfallrisikos von Kindern beleuchtet sowie auf die wichtigsten Arten der Verkehrsbeteiligung (Fußgänger, Fahrradfahrer bzw. Pkw-Insasse) eingegangen, bei denen Kinder zu Schaden kamen. Weiterhin werden das Unfallrisiko nach Geschlecht, Altersjahrgängen und Bundesländern untersucht sowie die tageszeitliche und saisonale Verteilung der Zahl der verunglückten Kinder sowie die Unfallursachen dargestellt. Zur Abrundung wird das Unfallrisiko von Kindern in den Ländern Europas verglichen.

Dipl.-Volkswirtin Sigrid Nicodemus

Ein Überblick

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer; ein Hauptaugenmerk der Verkehrssicherheitspolitik gilt daher immer schon den Kindern. Seit 1970 hat sich die Verkehrssicherheit für Kinder wesentlich verbessert. Die Gründe dafür sind vielfältig und können hier nur exemplarisch aufgezählt werden. Zu erwähnen sind straßenbau-liche Maßnahmen, Errichtung von „Tempo 30-Zonen“, Benutzungspflicht von Rückhaltesystemen für Kinder im Pkw, Benutzung von Fahrradhelmen, eine bessere medizinische Notfallversorgung, eine bessere Verkehrserziehung, aber auch ein geändertes Spiel- und Sozialverhalten der Kinder. Die Straßenverkehrsunfallstatistik kann den Effekt der vorgenannten Maßnahmen quantifizieren und vergleichen. Der Beitrag beleuchtet die wichtigsten Aspekte des Unfallgeschehens mit Kindern, denn trotz der positiven Entwicklung kam im Durchschnitt des Jahres 2000 in Deutschland alle 12 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden.

Im Jahr 2000 verunglückten insgesamt 45 381 Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland, das waren 7,7% weniger als im Vorjahr. Davon wurden 35 992 leicht (-6,4%) und 9 149 schwer verletzt (-12,1%). Die Zahl der getöteten Kinder ist um 24% auf 240 gefallen, damit kamen seit Bestehen der Statistik, das heißt seit 1953, noch in keinem Jahr so wenige Kinder wie im Jahr 2000 im Straßenverkehr ums Leben.

Tabelle 1: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder unter 15 Jahren

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2000	1999	Veränderung 2000 gegenüber 1999
	Anzahl		%
Verunglückte	45 381	49 184	- 7,7
Getötete	240	317	- 24,3
Schwerverletzte ...	9 149	10 405	- 12,1
Leichtverletzte	35 992	38 462	- 6,4

Ein wesentlicher Grund für die starken Rückgänge der Verunglücktenzahlen im Jahr 2000 gegenüber dem Vorjahr dürfte die relativ schlechte Witterung im Jahr 2000 gewesen sein. Dies hat vermutlich dazu geführt, dass die Verkehrsteilnahme der Kinder geringer als im Jahr 1999 gewesen ist und diese sich weniger häufig im Freien aufgehalten haben. Die stärksten Rückgänge wurden daher auch bei den Fahrradbenutzern ermittelt: Es verunglück-

ten im Jahr 2000 12% weniger Kinder mit dem Fahrrad, 6,0% weniger Kinder als Pkw-Insassen und 5,2% weniger als Fußgänger als 1999.

Tabelle 2: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder unter 15 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	2000	1999	Veränderung 2000 gegenüber 1999
	Anzahl		%
Verunglückte	45 381	49 184	- 7,7
darunter:			
Fußgänger	12 194	12 857	- 5,2
Fahrradfahrer ¹⁾ ...	15 572	17 657	- 11,8
Insassen von Pkw ..	15 362	16 348	- 6,0
Getötete	240	317	- 24,3
darunter:			
Fußgänger	69	84	- 17,9
Fahrradfahrer ¹⁾ ..	55	80	- 31,3
Insassen von Pkw	103	139	- 25,9

1) Einschl. Mitfahrer.

Längerfristige Entwicklung des Unfallrisikos

Seit 1970 ist das Unfallrisiko für Kinder – trotz der noch immer hohen Zahlen – deutlich geringer geworden: Damals verunglückten im früheren Bundesgebiet 72 499 Kinder, und damit gut eineinhalbmal so viele wie im Jahr 2000 in Deutschland (einschl. der neuen Länder) mit 45 381. Gesamtdeutsche Zahlen liegen erst seit 1978 vor. In diesem Jahr wurden in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) 72 129 verunglückte Kinder registriert.

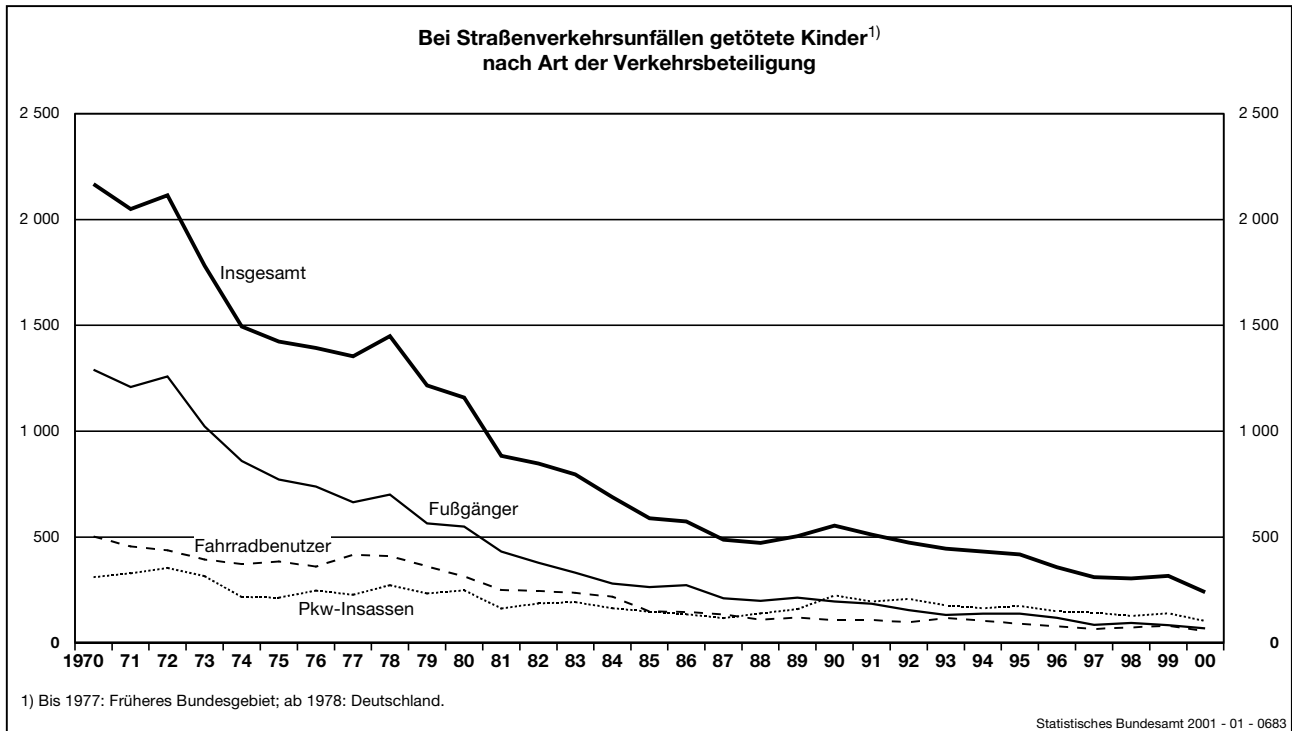
Das Risiko, als Kind im Straßenverkehr getötet zu werden, war 1970 im früheren Bundesgebiet mit 2 167 getöteten Kindern rund neunmal so hoch wie im Jahr 2000

Tabelle 3: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder unter 15 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren	Deutschland 2000	Früheres Bundesgebiet 1970
Verunglückte	45 381	72 499
darunter:		
Fußgänger	12 194	35 404
Fahrradfahrer ¹⁾	15 572	15 595
Insassen von Pkw	15 362	19 645
Getötete	240	2 167
darunter:		
Fußgänger	69	1 290
Fahrradfahrer ¹⁾	55	503
Insassen von Pkw	103	310

1) Einschl. Mitfahrer.

Schaubild 1



im gesamten Bundesgebiet mit 240. 1978 waren es in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) noch 1 449 im Straßenverkehr getötete Kinder gewesen. Insbesondere hat sich die Situation bei den Fußgängern verbessert: Im Jahr 2000 kamen in Deutschland 69 Kinder als Fußgänger ums Leben, 1970 waren es allein im früheren Bundesgebiet mit 1 290 fast neunzehnmal so viele gewesen. 503 Kinder kamen 1970 im früheren Bundesgebiet als Fahrradbenutzer und 310 als Pkw-Insassen ums Leben. Im Jahr 2000 wurden in Deutschland noch 55 Kinder als Fahrradbenutzer und 103 als Pkw-Insassen getötet.

Auch wenn man sinkende Kinderzahlen berücksichtigt (1970 gab es 14,1 Mill. Kinder im früheren Bundesgebiet gegenüber 12,9 Mill. im Jahr 2000 in Deutschland), errechnet sich heute eine deutlich geringere Unfallhäufigkeit. 1970 kamen 15 Kinder je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe (unter 15 Jahren) bei Verkehrsunfällen ums Leben, im Jahr 2000 waren es in Deutschland „nur“ 2 je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe. Auch das Verletzungsrisiko ist geringer geworden, allerdings nicht im gleichen Ausmaß: 1970 wurden im früheren Bundesgebiet 500 Kinder je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, 2000 waren es in Deutschland 350.

Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Als Ergebnis dieser positiven Entwicklung kann heute festgestellt werden, dass Kinder unter 15 Jahren im Vergleich zu anderen Altersgruppen deutlich weniger gefährdet sind: Im Mittel der Altersgruppen der 25- bis unter 65-Jährigen verunglückten im Jahr 2000 in Deutschland

601 Personen je 100 000 Einwohner im Straßenverkehr, darunter 8 tödlich. Von je 100 000 Kindern verunglückten demgegenüber 352, darunter 2 tödlich.

Die meisten Kinder verunglückten 2000 als Fahrradbenutzer oder Pkw-Insassen, nämlich jeweils 34%. 27% wurden Opfer von Verkehrsunfällen als Fußgänger und 5,0% verunglückten in den übrigen Verkehrsbeteiligungsarten (u.a. Motorzweirad, Kraftomnibus).

Dabei ergibt sich in den einzelnen Altersgruppen ein unterschiedliches Bild:

Es verunglückten

- Kinder unter 6 Jahren zu 56% im Pkw, zu 31% als Fußgänger und zu 9,3% als Fahrradbenutzer.
- Kinder im Alter zwischen 6 bis unter 10 Jahren zu 37% als Fußgänger, zu 32% als Insasse im Pkw und zu 27% als Fahrradbenutzer.
- Kinder über 10 Jahren zu 47% als Fahrradbenutzer, zu 26% als Pkw-Insasse und zu 20% als Fußgänger.

Verunglückte Fußgänger nach dem Alter

Als Fußgänger verunglückten im Jahr 2000 insgesamt 12 194 Kinder, an den Unfallfolgen verstarben davon 69.

Mit zunehmendem Alter und größerer Selbstständigkeit steigt der Anteil der Kinder, die ohne Aufsicht Erwachsener am Straßenverkehr als Fußgänger teilnehmen, rasch an. Parallel dazu nehmen auch die Verunglücktenzahlen der Kinder als Fußgänger zu. Dieser Zusammenhang wurde auch im Jahr 2000 festgestellt. Es verunglückten

Schaubild 2

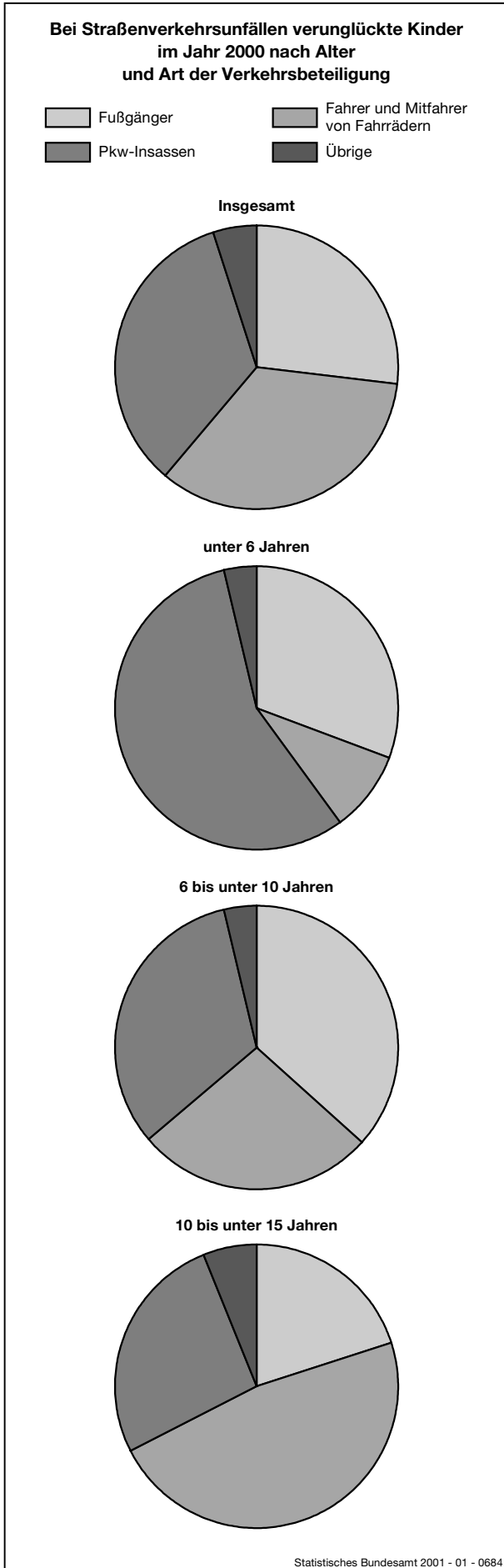
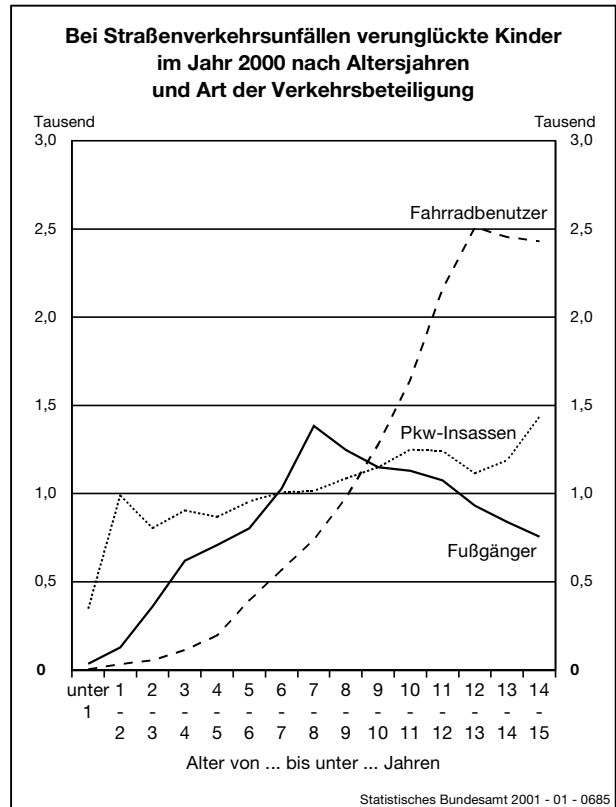


Schaubild 3



128 1-jährige, 360 2-jährige und bereits 619 3-jährige Kinder als Fußgänger im Straßenverkehr. Für die folgenden Altersjahrgänge stiegen die Zahlen weiter an und erreichten ihr Maximum mit 1383 verunglückten Fußgängern bei den 7-Jährigen, danach nahmen die Verunglücktenzahlen allmählich wieder ab. Von den 14-jährigen Kindern verunglückten immerhin „noch“ 756 als Fußgänger.

Unfallursachen der Fußgänger

Bei der Analyse der Ursachen von Kinderunfällen ist es sinnvoll, sich auf die Altersgruppen zu beschränken, die bereits in der Lage sind, selbstständig – ohne Begleitung Erwachsener – am Verkehr teilzunehmen, dies sind die 6- bis 14-jährigen Kinder. Diese machten meist Fehler beim Überqueren der Fahrbahn, die 91% aller Unfallursachen der beteiligten Fußgänger in diesem Alter darstellten: An erster Stelle der Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden stand ein „Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ mit einem Anteil von 50% aller Unfallursachen, gefolgt von einem „Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“ (z. B. zwischen parkenden Fahrzeugen) mit 25%. Aufgrund der geringen Körpergröße werden Kinder oft von den Kraftfahrern übersehen bzw. fehlt ihnen häufig der Überblick. Die weiteren Unfallursachen hatten eine wesentlich geringere Bedeutung, die wichtigsten waren „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Lichtzeichen geregelt war“ (6,5%) bzw. „in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem

Verkehr“ (5,5%). „Spielen auf bzw. neben der Fahrbahn“ stellte 2,7% der Unfallursachen der 6- bis 14-jährigen Fußgänger dar.

Verunglückte Fahrradfahrer nach Altersjahren

Auch im Jahr 2000 zeigte sich, dass Kinder mit dem Fahrrad besonders häufig im Straßenverkehr verunglückten. Insgesamt waren dies 15572, darunter 453 als Mitfahrer. Dabei wurden 55 Kinder getötet.

Kinder verunglückten in den ersten vier Lebensjahren im Jahr 2000 relativ selten mit dem Fahrrad (206) und dann – erwartungsgemäß – zumeist als Mitfahrer (146 bzw. 71%). Mit zunehmendem Lebensalter und einer aktiveren Verkehrsteilnahme stieg die Zahl der verunglückten Radfahrer kontinuierlich an. Bei den 9-Jährigen verunglückten bereits mehr Kinder auf dem Fahrrad als zu Fuß. Mit Abstand die meisten Kinder kamen im Alter zwischen 10 und 15 Jahren als Fahrradbenutzer zu Schaden. In dieser Altersgruppe verunglückten mit 11207 Radfahrern (oder 47% aller Verunglückten dieser Altersgruppe) mehr als doppelt so viele Kinder wie als Fußgänger (4733).

Wie in der Vergangenheit waren im Jahr 2000 die 14-Jährigen am stärksten gefährdet, von ihnen verunglückten 270 je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe. Das waren absolut weniger verunglückte Kinder (2431) als bei den 12-Jährigen, von denen 2510 Kinder bzw. 264 je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten, gefolgt von den 13-Jährigen mit 2455 bzw. 263 je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe. In allen anderen Altersjahrgängen – auch denen der Jugendlichen und Erwachsenen – war das Unfallrisiko sowohl absolut als auch bezogen auf die Einwohnerzahlen der jeweiligen Altersgruppe geringer. Ein Grund hierfür dürfte die vermutlich größere Fahrleistung der 10- bis unter 15-Jährigen sein, die nahezu alle ein eigenes Fahrrad besitzen dürften. Bedingt durch längere Wege zu weiterführenden Schulen und durch eine extensivere Freizeitgestaltung (z. B. sportliche Aktivitäten) ist die Verkehrsbeteiligung und damit auch die Unfallbeteiligung in dieser Altersgruppe höher als in den anderen Jahrgängen. Aber auch die fehlende Erfahrung – Kinder können häufig Gefahrensituationen noch nicht rechtzeitig erkennen und richtig einschätzen – sowie die mit dem Alter zunächst wachsende Risikobereitschaft dürften auch im Jahr 2000 eine wesentliche Rolle gespielt haben.

Unfallursachen der Fahrradfahrer

Die häufigsten Unfallursachen, die den an einem Unfall mit Personenschaden beteiligten 6- bis 14-jährigen Radfahrern von der Polizei angelastet wurden, waren falsche Straßenbenutzung (24%), Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (18%), Vorfahrt-/Vorrangfehler (16%) sowie Fehler beim Abbiegen (5,9%).

Verunglückte Pkw-Insassen

Dem größten Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, sind Kinder als Pkw-Insassen ausgesetzt; 43% oder

103 der getöteten Kinder starben im Jahr 2000 im Pkw. Insgesamt verunglückten 15362 Kinder als Pkw-Insassen. Aus Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen geht hervor, dass Kinder bis zwölf Jahren zwar deutlich häufiger als Erwachsene angeschnallt waren, dennoch waren nur 94% der Kinder im Fond eines Pkw mittels 3-Punkt-Gurten bzw. speziellem Rückhaltesystem gesichert.

Eine altersabhängige Häufigkeitsverteilung – wie bei den Fußgängern und Radfahrern – war bei den als Pkw-Insassen verunglückten Kindern nicht festzustellen.

Verunglückte nach dem Geschlecht

Jungen waren auch im Jahr 2000 im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen. 57% der verunglückten Kinder waren Jungen und 43% Mädchen. Nur bei den Kindern unter zwei Jahren gab es hinsichtlich ihrer Geschlechtszugehörigkeit und ihrer Beteiligung an Unfällen keine Unterschiede. Im Jahr 2000 waren 49% der Verunglückten unter zwei Jahren männlich und 51% weiblich. Ab dem 3. Lebensjahr verunglückten jedoch deutlich mehr Jungen als Mädchen. In den Altersjahrgängen zwischen dem 3. und dem 14. Lebensjahr lagen die Anteile der verunglückten Jungen zwischen 55 und 60%. Die Gründe für die höhere Unfallgefährdung der Jungen dürften vor allem in der vermutlich stärkeren Verkehrsbeteiligung in den Nachmittagsstunden und ihrer größeren Risikobereitschaft liegen, wie Untersuchungen der vergangenen Jahre gezeigt haben.

Auch die Kennziffer „Verunglückte je 100 000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe“ macht die unterschiedliche Unfallgefährdung der Geschlechter deutlich. Mit 390 Verunglückten je 100 000 Einwohner war das Unfallrisiko von Jungen deutlich höher als das von Mädchen (312).

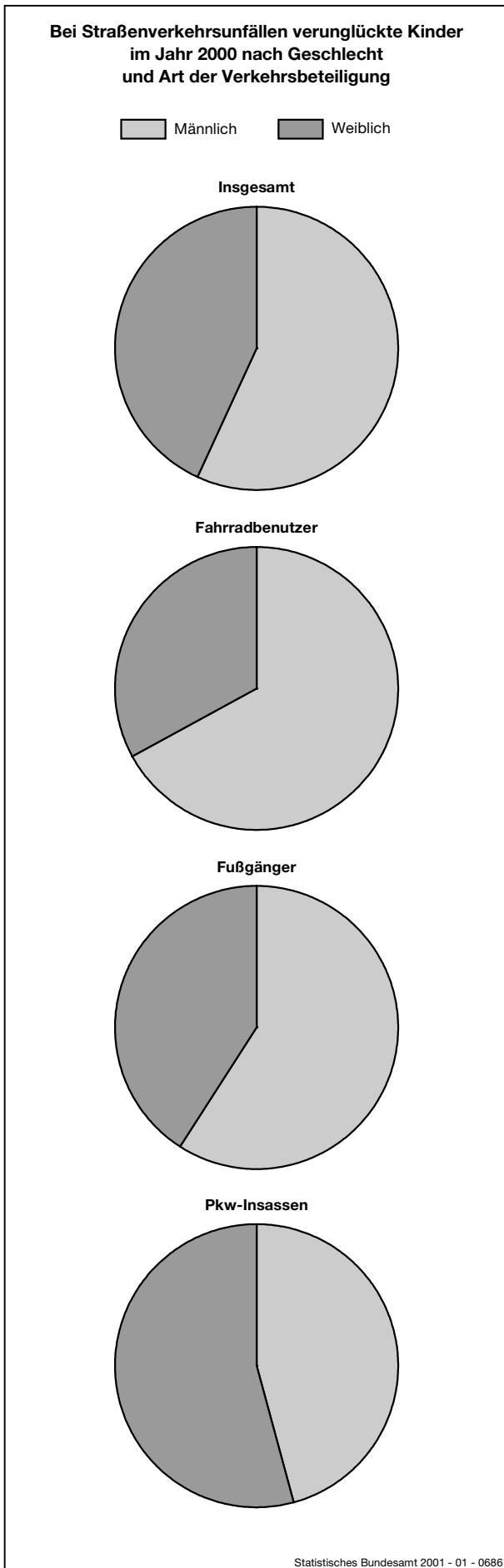
Betrachtet man die Art der Verkehrsbeteiligung, bei der die Kinder zu Schaden kamen, so werden die geschlechtsspezifischen Unterschiede noch ausgeprägter. Insbesondere als Fahrradfahrer waren Jungen wesentlich gefährdeter als Mädchen, so waren 67% der im Jahr 2000 verunglückten Fahrradbenutzer Jungen und nur 33% Mädchen. Mit 158 Verunglückten je 100 000 Einwohner waren Jungen damit fast doppelt so stark gefährdet wie Mädchen (82). Bei den verunglückten Fußgängern waren die Unterschiede nicht ganz so gravierend, aber auch hier waren Jungen (109) stärker gefährdet als Mädchen (79). Als Pkw-Insassen verunglückten dagegen Mädchen mit einem Wert von 133 je 100 000 Einwohner etwas häufiger als Jungen (106).

Verunglückte nach Monaten

Mit Beginn der wärmeren Monate halten sich Kinder zunehmend im Freien auf und beteiligen sich nach den langen Wintermonaten wieder im stärkeren Maße als Fahrradfahrer am Straßenverkehr.

In dieser Zeit beginnt auch die Zahl der Unfälle zu steigen, in die Kinder verwickelt sind. Die Zahl der verunglückten 6- bis 14-jährigen Fahrradfahrer erreichte im Mai den höchsten Wert im Jahresverlauf mit 2269 bzw.

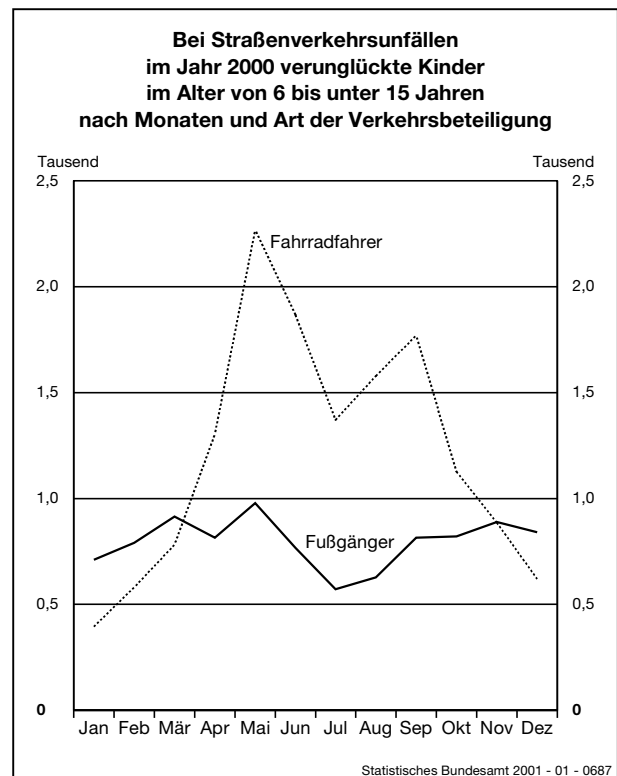
Schaubild 4



16%, gefolgt vom Juni mit 1 867 bzw. 13%. Vermutlich aufgrund der schönen Witterung wurden in diesen Monaten die meisten Verunglückten registriert. Im Ferienmonat Juli (1 371 bzw. 9,4%) verunglückten dagegen deutlich weniger radfahrende Kinder als im Juni oder im September (1 770 bzw. 12%). In den sechs Monaten April bis September verunglückten 2000 fast drei Viertel (70%) der 6- bis 14-jährigen Radfahrer.

Dagegen war die saisonale Verteilung der verunglückten Fußgänger kaum ausgeprägt. Die Anteilswerte der Monate schwankten zwischen 6,0% im Juli und 10% im Mai (im Vergleich dazu verunglückte Radfahrer: 2,7% im Januar und 16% im Mai).

Schaubild 5

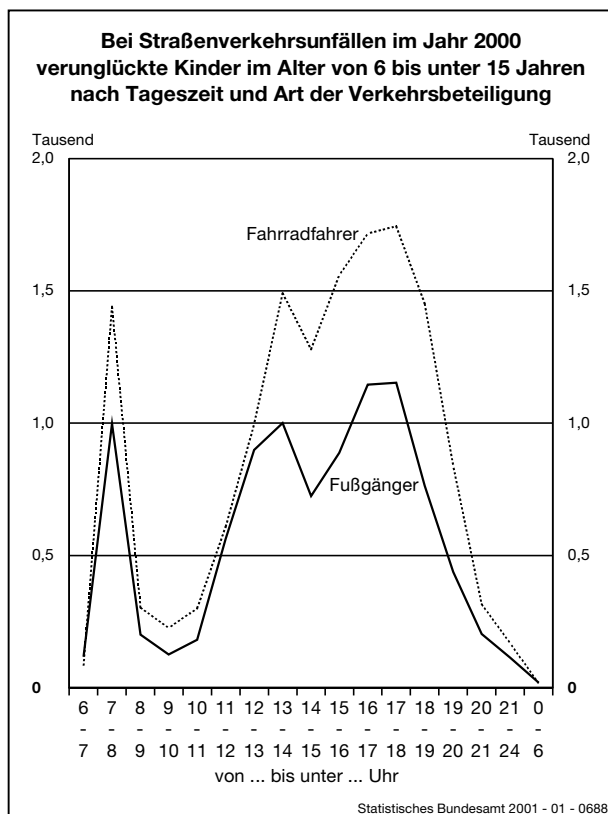


Am häufigsten verunglückten 6- bis 14-jährige Fußgänger im Jahr 2000 im Mai mit 978 und im März mit 914 (jeweils 10%), gefolgt vom November mit 889 bzw. 9,3%. Im Ferienmonat Juli verunglückten die wenigsten Kinder als Fußgänger im Straßenverkehr, nämlich 572 bzw. 6,0%. Diese seit Jahren ähnlich verlaufende Unfallentwicklung dürfte hauptsächlich auf die Schulferien zurückzuführen sein. Durch den Wegfall des Schulweges und die Ferienreise unter Aufsicht der Eltern sinken in den Sommermonaten die Risiken, in einen Unfall verwickelt zu werden. Im August 2000 war noch einmal ein Anstieg der Zahl der verunglückten Kinder zu registrieren. In den Wintermonaten November bis März konnte ein deutlicher Rückgang der bei Fahrradunfällen Verunglückten festgestellt werden, dies war bei den als Fußgänger verunglückten Kindern nicht der Fall. Die aufgrund der schlechten Witterung vermutlich geringere Verkehrsbeteiligung dürfte durch ein höheres Unfallrisiko bei schlechten Sicht- und Witterungsverhältnissen kompensiert worden sein.

Verunglückte nach der Tageszeit

Die tageszeitliche Verteilung der verunglückten 6- bis 14-jährigen Fußgänger und Radfahrer spiegelt den Zusammenhang zwischen der Verkehrsteilnahme der Kinder und dem Schulbeginn und -ende sowie den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs wider. Besonders groß war im Jahr 2000 das Unfallrisiko zu Schulbeginn: Zwischen 7 und 8 Uhr kamen 10% der verunglückten Kinder zu Schaden. Danach gingen die Verunglücktenzahlen zurück: Zur Schulzeit zwischen 8 und 11 Uhr wurden je Stunde nur 1,5 bis 2,1% der Kinder in Unfälle verwickelt. Nach Schulende (ab 11 Uhr) stiegen die Zahlen der verunglückten Fußgänger und Radfahrer bis 14 Uhr beständig an. Ein leichter Rückgang war zwischen 14 und 15 Uhr – zu Zeiten der Hausaufgaben – zu beobachten. Die höchsten Werte wurden zur Spielzeit in den beiden Nachmittagsstunden zwischen 16 und 18 Uhr mit jeweils 12% ermittelt. Zu den gleichen Zeiten ist auch die Verkehrsbeteiligung der Kraftfahrer (Berufsverkehr) besonders hoch. Nur in den Wintermonaten November bis Januar erwies sich die Zeit des täglichen Schulweges zwischen 7 und 8 Uhr morgens – wahrscheinlich aufgrund der schlechten Licht- und Witterungsverhältnisse – als die unfallträchtigste.

Schaubild 6



Im gesamten Jahr verunglückten in den sechs Stunden zwischen 13 und 19 Uhr fast zwei Drittel (62%) der 6- bis 14-jährigen Fußgänger und Radfahrer. In den zehn Stunden zwischen 21 und 7 Uhr verunglückten dagegen – wie zu erwarten – „nur“ 2,2%.

Verunglückte nach Bundesländern

Das Unfallrisiko für Kinder zeigte im Jahr 2000 für die einzelnen Bundesländer recht große Unterschiede. Am stärksten gefährdet waren Kinder – bezogen auf die Einwohnerzahlen der entsprechenden Altersgruppen – in Brandenburg mit 478 verunglückten Kindern je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe, gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern (456), Bremen (455) und Hamburg (440). Am niedrigsten lagen die Werte im Saarland (249), Baden-Württemberg (287) und Hessen (305).

Schaubild 7



In den Ländern mit vergleichsweise hohem Unfallrisiko verunglückten relativ viele Kinder als Radfahrer. So verunglückten – bezogen auf die Einwohnerzahlen der entsprechenden Altersgruppen – die meisten Kinder mit dem Fahrrad in den Ländern Brandenburg (mit einem Wert von 210 Verunglückten je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe), Bremen (183), Mecklenburg-Vorpommern (177) sowie Sachsen-Anhalt (174) und Schleswig-Holstein (173). Am niedrigsten waren die Werte im Saarland (66), in Hessen (76) und Rheinland-Pfalz (85). Die Unterschiede dürften zum großen Teil in einer unterschiedlich starken Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad aufgrund der geographischen Gegebenheiten begründet liegen; Radfahren hat im flachen Norddeutschland eine wesentlich größere Bedeutung als in den Mittelgebirgsregionen.

Die höchste Unfallgefährdung für Kinder als Fußgänger bestand in den Stadtstaaten. In Bremen und Berlin verunglückten 158 Kinder je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe als Fußgänger. Für Hamburg wurde ein Wert von 144 ermittelt. Im Flächenstaat Bayern verunglückten die wenigsten Kinder je 100 000 Einwohner als Fußgänger, nämlich 67; in Niedersachsen waren es 70 und in Baden-Württemberg 73. Das im Vergleich zu den Flächenstaaten höhere Verkehrsaufkommen in den Stadtstaaten und die geringe Zahl kindgerechter Spielmöglichkeiten spielen hierbei vermutlich eine wesentliche Rolle.

Im Pkw kamen im Jahr 2000 relativ viele Kinder in den Ländern Brandenburg (158 Verunglückte je 100 000 Ein-

wohner) sowie Mecklenburg-Vorpommern (152) und Thüringen (144) zu Schaden. Am geringsten waren die Verunglücktenzahlen der Pkw-Insassen je 100 000 Einwohner im Saarland (70), Berlin (78) und Bremen (98).

Internationaler Vergleich

Ein internationaler Vergleich von Kinderunfällen ist wegen unterschiedlicher Erfassungsmethoden bei der Verletzungsschwere nur für die im Straßenverkehr getöteten Kinder sinnvoll.

In Deutschland wurden im Jahr 1999 25 Kinder je 1 Mill. Einwohner dieser Altersgruppe im Straßenverkehr getötet. Damit steht Deutschland im Vergleich mit dem europäischen Ausland und den Vereinigten Staaten relativ günstig da (an 6. Position von 33 Ländern). Ein geringeres Risiko für Kinder, im Straßenverkehr getötet zu werden, bestand nur in Italien (18), dem Vereinigten Königreich (19), Norwegen (21), Schweden (22) und Luxemburg (24). Erheblich höher war das Risiko insbesondere in Portugal (84), Rumänien und Estland (jeweils 57). In den Niederlanden kamen 28, in Frankreich 31, in der Schweiz 34 und in den Vereinigten Staaten 42 Kinder je 1 Mill. Einwohner dieser Altersgruppe ums Leben. ■

Schaubild 8

