

# STUDIENARBEIT

## Analyse häufiger Unfallursachen und deren Bedeutung im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme



Bearbeitung: **Ingmar Seitz**  
Studiengang Verkehrsingenieurwesen

Betreuung: **Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike** **Dipl.-Ing. Benjamin Kühn**

Zeitraum: **19.09.2019 bis 19.12.2019**

### Motivation

In der Verkehrssicherheitsarbeit ist es ein zentrales Bestreben, Unfallzahlen zu senken und die Schwere der Unfälle zu verringern. Um für dieses Vorhaben eine zuverlässige Datengrundlage bereitzustellen, werden Unfälle mit Personenschaden oder schwerem Sachschaden nach dem Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (StVUnfStatG) mit ihren verschiedenen Merkmalen erfasst. Ein Attribut sind dabei die Unfallursachen. In [Destatis 2019, S. 13-15] wird eine Vielzahl von Ursachen unterschieden. Diese sind in Gruppen zusammengefasst. Wenn keine Ursache aus dem Katalog die Umstände des Unfalls zutreffend beschreibt, kann die Ursache 49: ‚Andere Fehler beim Fahrzeugführer‘ vergeben werden. In den bundesweit erhobenen Unfalldaten weist die Ursache 49 für das Jahr 2018 einen hohen Anteil von 20 % unter den Fehlverhalten der Fahrzeugführer auf [Destatis 2019, S. 274-277]. Auch ungenügender Sicherheitsabstand (14 %) und unangepasste Geschwindigkeit (11 %) sind häufig vergebene Unfallursachen. Die Ursache 49 stellt eine Sammelkategorie für verschiedene Unfallursachen dar. Die Ursachen Abstand und Geschwindigkeit stehen im Verdacht, ebenfalls als eine Art Sammelkategorie verwendet zu werden. Die Motivation der Arbeit bestand deshalb darin, die Ursachen 12, 13, 14 und 49 genauer zu beleuchten.

- Ursache 12: Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Ursache 13: Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen
- Ursache 14: Ungenügender Sicherheitsabstand
- Ursache 49: Andere Fehler beim Fahrzeugführer

### Methodik

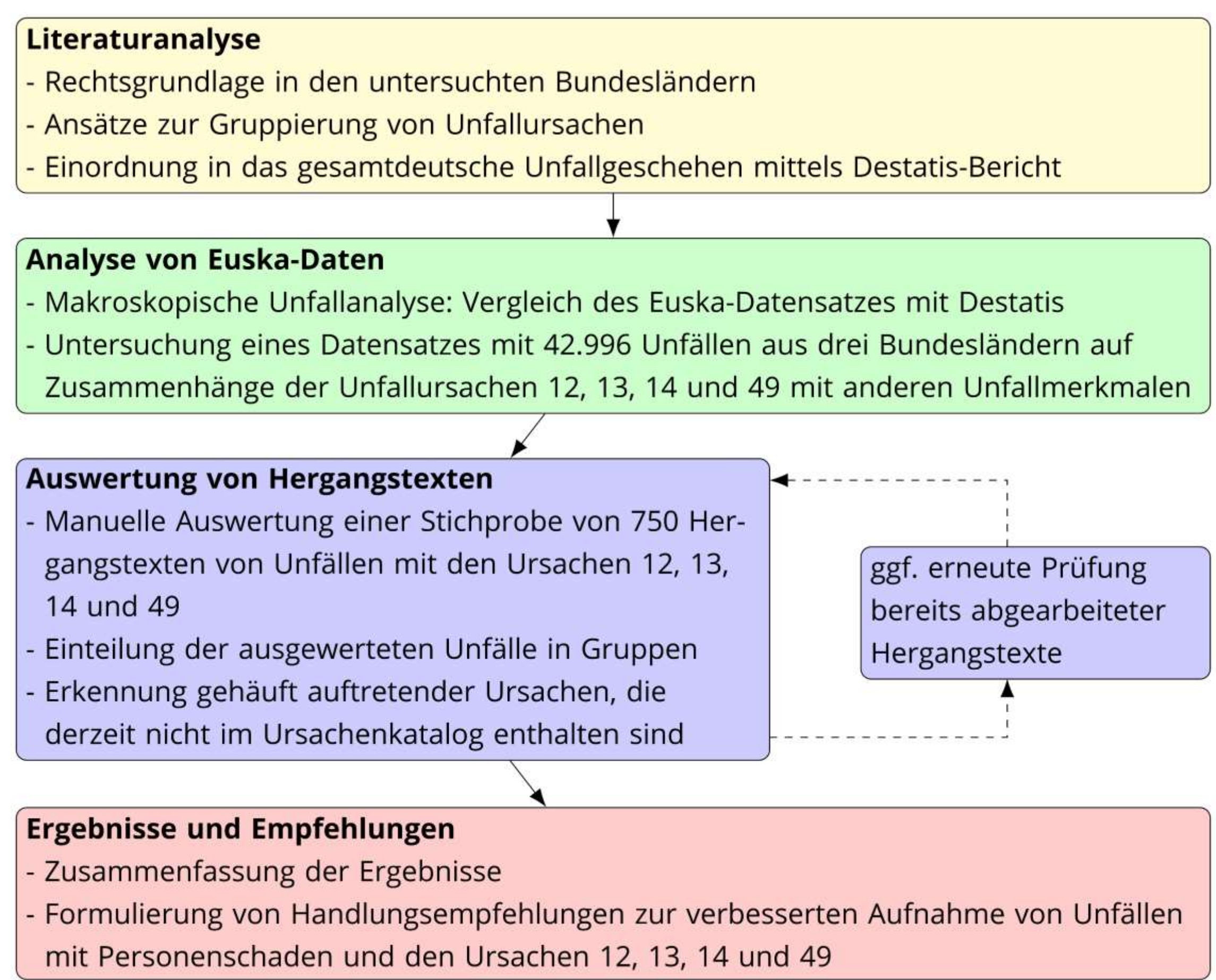


Abbildung 1: Methodischer Aufbau der Arbeit

### Ergebnisse

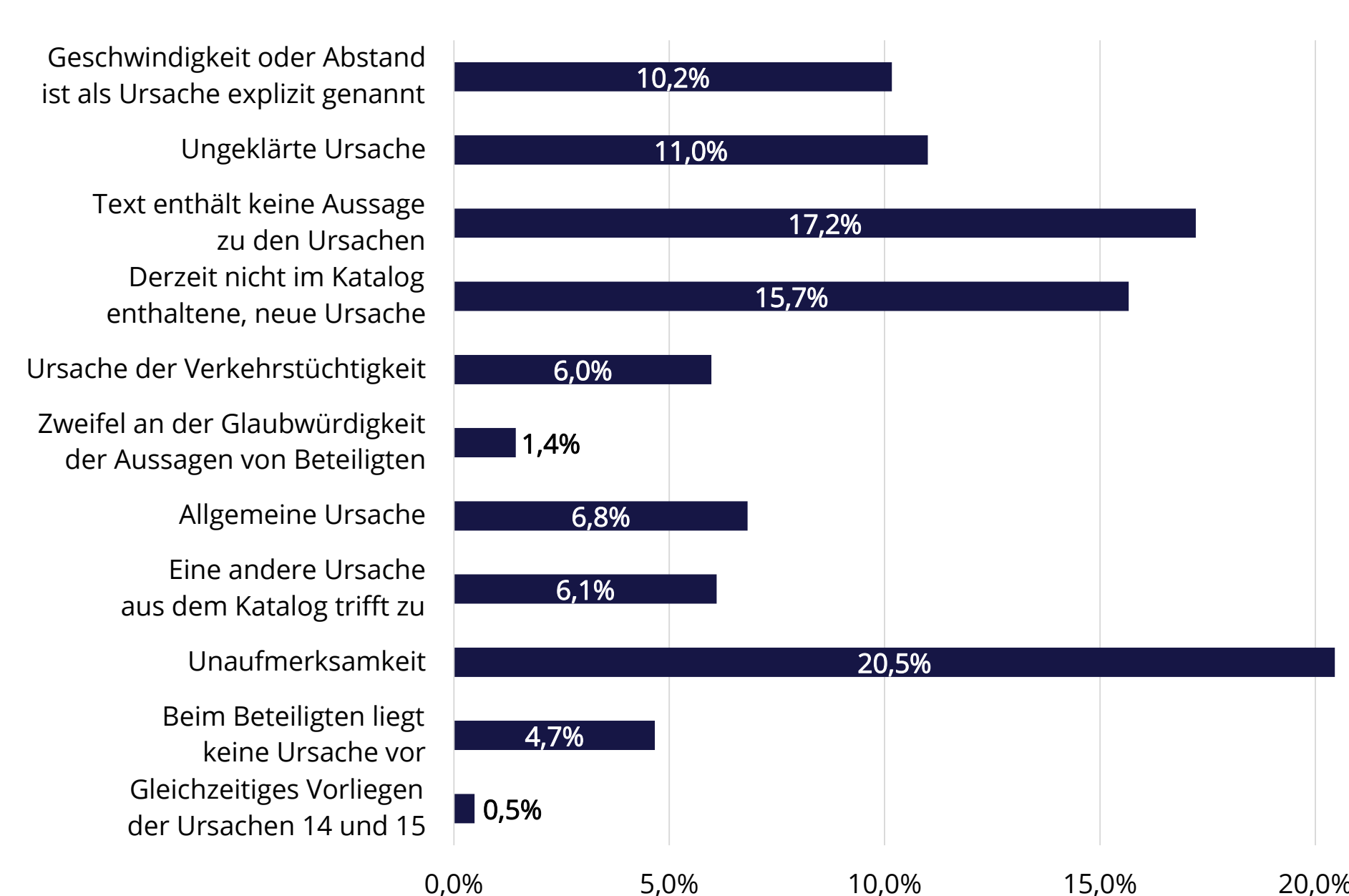


Abbildung 2: Welche Aussage liefert der Hergangstext zu den Unfallursachen, wenn in den Euska-Daten die Ursache 12, 13, 14 oder 49 vergeben wurde? (n = 836 vergebene Ursachen)

Im Zuge der makroskopischen Unfallanalyse wurde nachgewiesen, dass die Unfalldaten der drei untersuchten Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Hessen als repräsentativ für das gesamtdeutsche Unfallgeschehen erachtet werden können. Im Rahmen der Untersuchung bestätigte sich die Annahme, dass der derzeitige Ursachenkatalog insbesondere auf die Gegebenheiten des Pkw-Verkehrs zugeschnitten ist. Die These, dass die Unfallursachen eines Unfallbeteiligten überwiegend in aufsteigender Reihenfolge nach ihren Ordnungsnummern sortiert sind, stellte sich als zutreffend heraus. Die Ursache 49 wird fast fünfmal so häufig an zweiter Stelle vergeben wie an erster Stelle. Das heißt, dass sie meist zusätzlich zu einer anderen Ursache gesetzt wird. Die Untersuchung der Schwere von Unfällen mit der Ursache 49 ergab, dass Personenschadensunfälle mit der Ursache 49 im Mittel geringfügig schwerer verlaufen als der allgemeine Durchschnitt der Unfälle mit Personenschaden. Auf Basis der Stichprobe von 750 Hergangstexten konnte jeweils die genaue Zusammensetzung der Unfälle mit den Ursachen 12/13, 14 und 49 ermittelt werden. Die Auswertung wurde für die genannten Ursachen einzeln durchgeführt. Abb. 2 zeigt die Auswertung zusammengefasst für alle untersuchten Ursachen. Ein allgemeines Problem bei der polizeilichen Erfassung von Unfallursachen zeigte sich in Verbindung mit dem Begriff Unaufmerksamkeit. Unaufmerksamkeit ist keine klare, abgrenzbare Unfallursache, wird jedoch bei der Unfallaufnahme und beim Verfassen von Hergangstexten häufig als solche angesehen. Besonders deutlich äußert sich dies in Verbindung mit der Vergabe der Unfallursache 14: Mangelnder Sicherheitsabstand. Mit Hilfe der Hergangstexte konnte eine Liste von häufigen Ursachen erstellt werden, die derzeit nicht im Ursachenkatalog enthalten sind. Ein Teil dieser neuen Ursachen wird am Ende der Arbeit zur Aufnahme in den Ursachenkatalog empfohlen.

### Empfehlungen

- Bei der Erfassung der Unfallursachen sollte genau geprüft werden, welche Ursachen aus dem Katalog die Unfallumstände am besten beschreiben. Durch eine erhöhte Sorgfalt ließe sich das Aufkommen der Ursachen 13, 14 und 49 deutlich reduzieren. Allein die Anzahl der Unfälle mit der Ursache 49 würde dadurch um 11 % reduziert.
- Bei einem erheblichen Anteil der Unfälle mit gesetzter Ursache 12, 13, 14 oder 49 ist die Unfallursache laut Hergangstext ungeklärt. Die Aufnahme der Wahlmöglichkeit ‚Ursache ungeklärt‘ in den Ursachenkatalog birgt die Gefahr, dass diese Ursache übermäßig oft vergeben wird. Es sollte jedoch diskutiert werden, ob in bestimmten Fällen der Vermerk einer ungeklärten Unfallursache zugelassen werden kann. Fälle, die dafür in Frage kommen, sind z.B. Fahrerflucht oder der Tod von Beteiligten, die zur Ermittlung der Unfallursache hätten befragt werden müssen.

- Es wird empfohlen, die Ursachen 38, 39 und 40: Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern so umzuformulieren, dass sie auch auf Fahrradfahrer anwendbar sind. Vergleichbares gilt für die Ursachen 60 bis 65: Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn.
- Die Einführung der neuen Katalogursache ‚Straßeneinrichtung als Hindernis‘ wird empfohlen. Diese Ursache macht 15 % der im Rahmen der Untersuchung aufgetretenen Ursachen aus, die bislang nicht im Ursachenkatalog enthalten sind. Die Ursache betrifft insbesondere Fahrradfahrer und die Fahrer motorisierter Zweiräder. Derzeit ist der Ursachenkatalog besonders auf die Gegebenheiten des Pkw-Verkehrs zugeschnitten. Dieses Ungleichgewicht könnte durch die Einführung der neuen Ursache entschärft werden.
- Die Einführung der neuen Katalogursache ‚Fehlbedienung des Kraftfahrzeugs‘ wird empfohlen. Diese Ursache macht 10 % der im Rahmen der Untersuchung aufgetretenen Ursachen aus, die bislang nicht im Ursachenkatalog enthalten sind.