

Weltweit kommen jährlich schätzungsweise 1,2 Millionen Personen durch Straßenverkehrsunfälle ums Leben und nicht weniger als 50 Millionen Personen erleiden Verletzungen oder Behinderungen (WHO, 2009c). Allein in den OECD-Ländern waren Straßenverkehrsunfälle 2006 für mehr als 125 000 Todesfälle verantwortlich, am häufigsten in den Vereinigten Staaten (46 000), Mexiko (17 000) und Japan (9 000). Zu rd. 5 000-6 000 Unfalltoten im Straßenverkehr kam es 2006 in Italien, Polen und Deutschland.

Straßenverkehrsunfälle sind in vielen Ländern die häufigste Todesursache unter Kindern und Jugendlichen, besonders unter jungen Männern. Das Todesfallrisiko ist bei Motorrädern und Mopeds von allen Verkehrsmitteln am größten, selbst wenn die Zahl der Verkehrsunfallverletzungen mit tödlichem Ausgang bei Personenkraftwagen am höchsten ist (ETSC, 2003; Beck et al., 2007).

Neben den sozialen, materiellen und psychologischen Effekten sind die direkten und indirekten finanziellen Kosten von Straßenverkehrsunfällen ganz erheblich; im Rahmen einer Schätzung wurden diese in Ländern mit hohem Straßenverkehrsaufkommen mit 2% des jährlichen Bruttonationalprodukts veranschlagt (Peden et al., 2004). Durch Verkehrsunfälle bedingte Verletzungen oder Todesfälle sind nach wie vor ein großes öffentliches Gesundheitsproblem.

Die Sterberaten durch Verkehrsunfälle waren 2006 in Mexiko und Portugal am höchsten, gefolgt von Korea und den Vereinigten Staaten, wobei sie in all diesen Ländern über 15 Todesfälle je 100 000 Einwohner betragen (Abbildung 1.6.1). Am niedrigsten waren sie in den Niederlanden, Norwegen und Schweden, mit fünf Todesfällen je 100 000 Einwohner oder weniger. Die Differenz zwischen den Niederlanden und Mexiko, den Ländern mit der niedrigsten und der höchsten Rate, beträgt das Vierfache. In allen Ländern ist die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle bei Männern sehr viel höher als bei Frauen, mit Unterschieden bei den Sterberaten für Männer vom Zweifachen in Island bis zum Vierfachen in Griechenland und Italien. Durchschnittlich ist die Zahl der tödlichen Straßenverkehrsunfälle bei Männern dreimal so hoch wie bei Frauen (Abbildung 1.6.2).

Viele durch Verkehrsunfälle bedingte Verletzungen und Todesfälle könnten vermieden werden. Die Straßenverkehrssicherheit hat sich in den vergangenen Jahrzehnten durch Verbesserungen der Straßeninfrastruktur, Aufklärungs- und Präventionskampagnen, die Einführung neuer Gesetze und Vorschriften sowie die Durchsetzung dieser neuen gesetzlichen Bestimmungen durch verstärkte

Verkehrskontrollen in vielen Ländern wesentlich erhöht. So konnten die durch Verkehrsunfälle bedingten Todesfälle im Durchschnitt der OECD-Länder seit 1970 um über die Hälfte verringert werden (Abbildung 1.6.3). Die Niederlande, Deutschland und die Schweiz verzeichneten mit einem Rückgang von etwa 80% seit 1970 die deutlichste Abnahme der Sterberaten, obgleich die zurückgelegten Fahrzeugkilometer im selben Zeitraum in den europäischen Ländern im Durchschnitt um das 2,7-Fache stiegen (OECD/ITF, 2008). Auch in den Vereinigten Staaten sind die Sterberaten zurückgegangen, wenn auch in langsamem Tempo, so dass sie weiterhin über dem OECD-Durchschnitt liegen. In Mexiko und Griechenland ist die Rate der durch Verkehrsunfälle bedingten Todesfälle seit 1970 deutlich gestiegen (Abbildung 1.6.4).

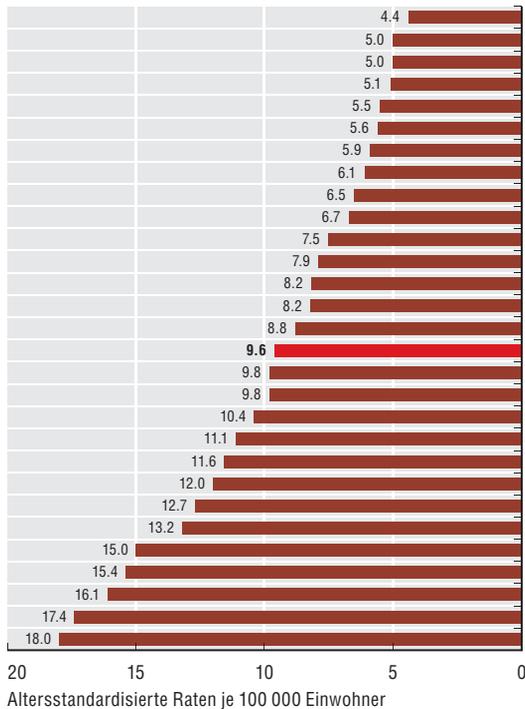
Auf der Basis einer Extrapolation vergangener Trendentwicklungen deuten die Projektionen der Weltbank darauf hin, dass zwischen 2000 und 2020 die Zahl der Verkehrstoten in Hocheinkommensländern um etwa 30% weiter zurückgehen und in Ländern des unteren und mittleren Einkommensbereichs indessen deutlich zunehmen dürfte, sofern keine zusätzlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit eingeführt und umgesetzt werden (Peden et al., 2004).

Definition und Abweichungen

Die Sterberaten basieren auf den Rohdaten zur Anzahl der Todesfälle nach ausgewählten Todesursachen laut Mortalitätsdatenbank der WHO. Mathers et al. (2005) haben eine generelle Bewertung des Erfassungsgrads, der Vollständigkeit und der Verlässlichkeit der WHO-Daten zu Todesursachen vorgenommen. Die Mortalitätsraten wurden entsprechend der Bevölkerung der OECD-Länder im Jahr 1980 altersstandardisiert, um Differenzen auf Grund von Unterschieden bei der Altersstruktur auszuschalten, die zwischen den Ländern und im Zeitverlauf innerhalb eines Landes gegeben sein können.

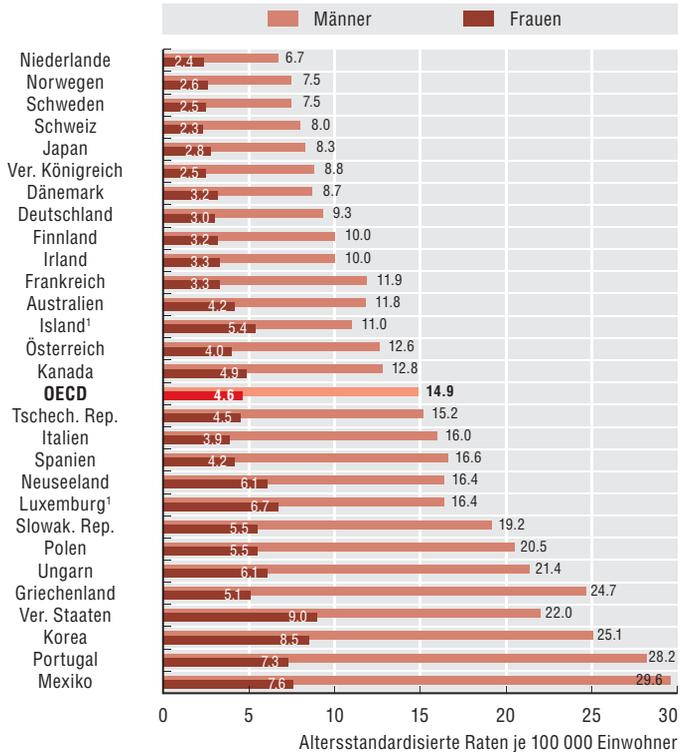
Die Mortalitätsraten durch Straßenverkehrsunfälle in Luxemburg sind insofern überzeichnet, als das hohe Transitverkehrsaufkommen dazu führt, dass bei Verkehrsunfällen in Luxemburg ein bedeutender Anteil Gebietsfremder ums Leben kommt.

1.6.1 Straßenverkehrsunfälle, Sterberaten, Gesamtbevölkerung, 2006 (oder letztes verfügbares Jahr)

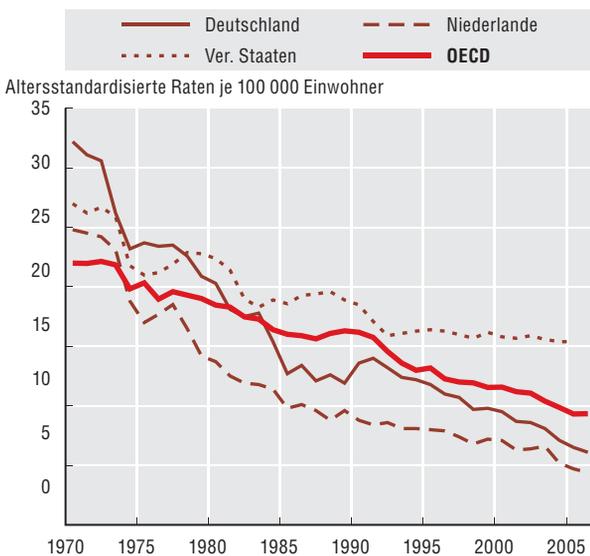


1. Dreijahresdurchschnitt.

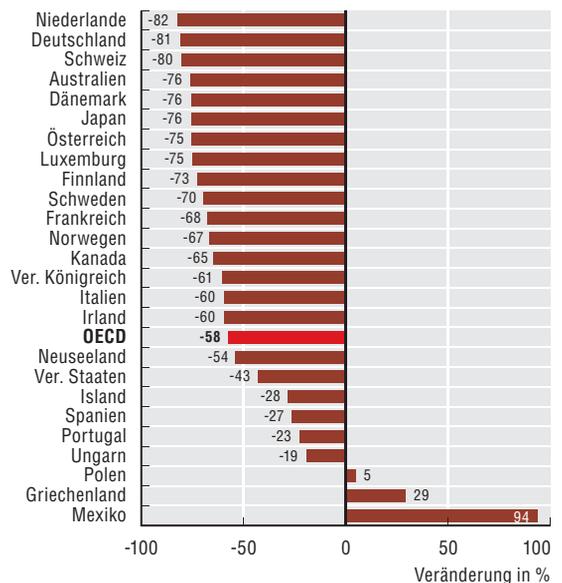
1.6.2 Straßenverkehrsunfälle, Sterberaten, Männer und Frauen, 2006 (oder letztes verfügbares Jahr)



1.6.3 Trendentwicklung der Sterberaten bei Straßenverkehrsunfällen, ausgewählte OECD-Länder, 1970-2006



1.6.4 Veränderung der Sterberaten bei Straßenverkehrsunfällen, 1970-2006 (oder nächstgelegenes Jahr)



Quelle: OECD-Gesundheitsdaten 2009. Die Rohdaten zur Mortalität sind der Mortalitätsdatenbank der WHO entnommen und entsprechend der OECD-Bevölkerung von 1980 altersstandardisiert.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/803030282363>



From:
Health at a Glance 2009
OECD Indicators

Access the complete publication at:
https://doi.org/10.1787/health_glance-2009-en

Please cite this chapter as:

OECD (2010), "Mortalität durch Straßenverkehrsunfälle", in *Health at a Glance 2009: OECD Indicators*, OECD Publishing, Paris.

DOI: https://doi.org/10.1787/soc_glance-2009-8-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.