Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 24.10.2025

Herzlichen Dank für die Einbeziehung des Fachverbandes FUSS e.V. in den Prozess der beabsichtigten Gesetzesänderung.

Wir begrüßen es sehr, dass das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz weiterentwickelt wird. Wir sehen darin die Chance, ein wahrheitsgemäßes Bild zu Ursachen und Auswirkungen von Straßenverkehrsunfällen zu erzeugen. Die Intention des Gesetzes, das 1990 in Kraft trat und zuletzt 2015 geändert wurde, Daten für Forschung und damit Unfallvermeidung bereit zu stellen, sollte der gesellschaftlichen Weiterentwicklung Rechnung tragen, was es in der jetzigen Fassung nicht leisten kann.

Gute Daten sind das Fundament wirksamer Verkehrssicherheitsarbeit. Prävention und Verkehrsüberwachung können nur greifen, wenn verlässliche Unfalldaten vorliegen, gründlich analysiert und gezielt genutzt werden. Angesichts stagnierender Verunglücktenzahlen auf dem Weg zur Vision Zero darf es hier keine Abstriche geben.

Zusammenfassung unserer Forderungen:

- **Reduktion und Vereinheitlichung der Unfallursachen**: Weniger, klarere und bundeseinheitlich definierte Kategorien, um Datenqualität und Präventionsmöglichkeiten zu verbessern.
- **Praxisnahe Kategorisierung von Verletzten**: Einführung der Kategorie „MAIS 3+“ für schwerstverletzte Personen sowie generelle Überarbeitung der Verletztenkategorien, um tatsächliche Verletzungsschwere abzubilden und EU-Standards zu entsprechen.
- **Erfassung von Fußgängeralleinunfällen**: Aufnahme von Unfällen ohne Kfz-Beteiligung in die Statistik, um Untererfassung zu vermeiden und präventive wie reaktive Maßnahmen für den Fußverkehr zu ermöglichen.
- **Datenübermittlung an die Autobahn GmbH des Bundes.**
- **Einbeziehung externer Expertise**: Nutzung der Ergebnisse des Verkehrsgerichtstags 2026 und weiterer Fachgremien zur Weiterentwicklung des StVUnfStatG.

Im Detail sprechen wir uns für über Ihren Entwurf hinausgehende Änderungen aus:

1. Weniger und dadurch differenziertere Daten

Die zurzeit erhobenen Daten basieren auf der Erfassung von 89 unterschiedlichen Unfallursachen in der polizeilichen Unfallstatistik, die von Unfallaufnehmenden Beamten*innen mit Mehrfachnennung dokumentiert werden sollen. Diese Menge überfordert die unfallaufnehmenden Personen, was dazu führt, dass in nicht hinnehmbarer Anzahl insbesondere bei Fahrzeugführenden „49 sonstige Ursache“ angekreuzt wird. Dieses Datendefizit hat zur Folge, dass keine gezielten Präventionsmaßnahmen erstellt und einem wesentlichen Teil der Verkehrsunfälle nicht entgegengewirkt werden kann.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass bereits im Mai 2000 die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beschlossen hatte, einen Arbeitskreis „AK 3.8.5 Unfallmerkmale“ einzurichten. Dieser sollte „Hinweise zur Hebung der Datenqualität aus Sicht der Bedarfe von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden, Polizei, Statistik, Unfallforschung und Verbänden erarbeiten[1]“.

Ersten Ergebnissen nach sollte die Art der Verkehrsbeteiligung von 32 auf 24 reduziert und die 89 Unfallursachen auf 20 Verhaltensbeschreibungen reduziert werden. 2010 wurde die Einführung der Ergebnisse des AK mit der Bezeichnung EBUS (Erhebung bundeseinheitlicher Merkmale von Straßenverkehrsunfällen) mit Schreiben des AK II der Innenministerkonferenz abgelehnt. Die erkannten Probleme wurden somit nicht behoben. Wir schlagen daher vor, die Ursachenbenennung auf den Prüfstand zu stellen und den Prozess zur Erfassung zu vereinheitlichen.

Die beabsichtigte Änderung des StVUnfStatG in Bezug auf die Feststellung zur Fahrtüchtigkeit nach Cannabiskonsum ist nachvollziehbar, aber nur eines unter vielen Merkmalen.

2. Praxisnahe Kategorisierung von Verletzten

Das Rettungswesen hat sich seit Einführung des Gesetzes (1990) deutlich weiterentwickelt und verbessert. In der Konsequenz heißt das, dass nach Verkehrsunfällen Schwerverletzte häufiger gerettet werden und nicht in den Zahlen der Kategorie 1, Getötete, gelistet sind, aber schwerwiegende Folgen erleiden. Vom Wachkoma über Lähmungen bis bin zum Verlust von Extremitäten. Notfallmediziner gehen davon aus, dass weniger als 50 Prozent der Patient*innen, die in Schockräumen behandelt wurden, wieder „normal“ in ihr vorheriges Leben zurückfinden.

Ein großes Manko ist die bislang fehlende Erfassung des Verletzungsschweregrads. Deutschland zählt Schwerverletzte bisher nur nach dem Kriterium „24 Stunden im Krankenhaus“, nicht nach dem tatsächlichen Schweregrad der Verletzungen. Lebensgefährlich verletzte Opfer werden statistisch nicht gesondert ausgewiesen – anders als in vielen EU-Ländern, die bereits den Standard „MAIS 3+“ (Maximum Abbreviated Injury Scale / maximale Verletzungsschwere) nutzen.

[1] Polizeispiegel September 2025

Die derzeitige Regelung, Verunfallte, die im Krankenhaus aufgenommen werden, als Schwerverletzte zu bezeichnen, ist genauso wenig zeitgemäß, wie bei Leichtverletzten lediglich Personen zu erfassen, die einen konkret greifbaren körperlichen Schaden erlitten haben.

Während Patient*innen nach Knochenfrakturen in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts (aus der Zeit auch das Gesetz stammt) stationär aufgenommen wurden, werden sie heutzutage häufig nach ambulanter Behandlung entlassen. Eindrückliches Unfallgeschehen kann bei vielen Personen zum traumatischen Erlebnis werden, was in der Folge auch zu körperlichen Reaktionen führen kann.

Eine Überarbeitung der Kategorisierungen ist zwingend erforderlich. Bei ca. 2,5 Mio. Verkehrsunfällen und mehr als 2.800 Toten ist ersichtlich, dass nicht alle Verkehrsunfälle mit gleichem Aufwand und Akribie aufgenommen werden können. Die Kategorisierung ist die Grundlage für die polizeiliche Herangehensweise an die Unfallaufnahme, die vom Einrichten einer besonderen Aufbauorganisation und eines Unfallaufnahmeteams für schwerste Verkehrsunfälle bis hin zum einfachen Personalienaustausch der Betroffenen und Fertigung einer Unfallmitteilung führt. Wenn mit dem Ableben eines Unfallbeteiligten zu rechnen ist, ist die Unfallaufnahme genauso zu gestalten wie bei einer vor Ort bereits verstorbenen Person.

Die Einführung einer Kategorie „Mais 3+“ „schwerstverletzt“ ist aus dieser Sichtweise unumgänglich. Die Öffentlichkeit hat auch ein Recht darauf, zu erfahren, welche Auswirkungen der Straßenverkehr auf die Gesellschaft hat, die Kampagne des DVR „113“ weist darauf hin, dass bei einem Getöteten im Straßenverkehr im Durchschnitt 113 Personen mit betroffen sind. Verkehrsunfälle sind nicht Schicksal, sondern menschengemacht, es ist davon auszugehen, dass mehr Aufmerksamkeit im Straßenverkehr auch zu weniger Unfällen führt.

Der § 2 StVUnfStatG ist hier dringend zu überarbeiten und um die Erhebung der Unfallfolge „potenziell lebensgefährlich verletzt (MAIS 3+)“ zu ergänzen. Somit würde eine Auskunftspflicht für Ärzte gegenüber der Polizei (neben schwer- und leichtverletzt sowie getötet) konstituiert und aufgenommen werden, die sich auf die Benennung der Kategorie beschränkt. Die Bundesregierung hat einen solchen Schritt im Verkehrssicherheitsprogramm 2021–2030 bereits in Aussicht gestellt.

Unfallprävention darf kein Blindflug sein. Wer das Risiko im Straßenverkehr wirklich reduzieren will, braucht klare, verlässliche Daten. Es macht einen großen Unterschied, ob jemand nur eine Nacht zur Beobachtung im Krankenhaus verbringt oder monatelang im Koma liegt und vielleicht nie wieder arbeiten und sein Leben auch Jahre später nicht mehr unbeschwert fortführen kann. Präzises Wissen über die tatsächlichen Unfallfolgen würde helfen, Präventionsmaßnahmen gezielter anzupassen, z. B. durch Veränderung der Schwerpunkte polizeilicher Aufgabenwahrnehmung oder etwa durch Verbesserungen an Straßen und Fahrzeugen.

Auch die Verkehrsunfallstatistik in Deutschland sollte mit der EU-Definition „Seriously Injured“ kompatibel werden. Der Erkenntnisgewinn wäre beträchtlich: Ab einer Verletzungsschwere MAIS 3 steigt das Todesrisiko stark an. Würde statistisch erfasst, wie viele Unfallopfer derartig schwer verletzt werden, ließe sich die Prävention gezielter darauf ausrichten – statt nur auf die Zahl der Toten zu schauen. In Deutschland stagnieren die Schwerverletztenzahlen seit Jahren; es fehlt an Wissen darüber, wann und wo die schwersten Verletzungen passieren. Ein MAIS 3+-Indikator würde diese Lücke schließen und neue Ansatzpunkte für Schutzmaßnahmen liefern.

3. Erfassung von Fußgängeralleinunfällen

Wir sprechen uns für eine differenziertere Erfassung von Unfällen mit Beteiligung Zufußgehender auch ohne Beteiligung des Fahrverkehrs, sprich der Erfassung von Fußgängeralleinunfällen aus.

Ein Bericht des Europäischen Verkehrssicherheitsrats (ETSC)[2] stellte 2025 fest, dass in vielen Ländern zahlreiche Schwerverletzte gar nicht in der Polizeistatistik auftauchen – oft, weil kein Kfz beteiligt war. Auch Deutschland ist von einer solchen Untererfassung betroffen, zumal § 1 des StVUnfStatG zurzeit den Fußgängeralleinunfall von der statistischen Erfassung ausschließt. Registriert werden Unfälle mit Zufußgehenden ausschließlich, wenn sie „infolge des Fahrverkehr“ verletzt werden.

Der „Verkehrsunfall“ wird allerdings wie folgt definiert: „Ein Verkehrsunfall ist jedes plötzliche und zumindest für einen Beteiligten ungewollte, mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren ursächlich zusammenhängende Ereignis, bei dem Personen- oder Sachschaden entstanden ist“[3].

Straf- und Haftungsrechtlich kann das bedeutsam werden, wenn der Straßenbaulastträger oder Straßenanrainer seiner Verkehrssicherungspflicht nicht nachkommt und dadurch kausal Personen zu Fuß zu Schaden kommen.

Dies kann z.B. Stürze Zufußgehender betreffen, die verursacht wurden durch

- Anrainer, die der Räumpflicht bei Schneefall nicht nachkommen,
- kommunale Zuständigkeitsträger, die ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht nachkommen oder
- Kabelverlegungsfirmen, die den originären Zustand des Gehweges nicht wieder herstellen.

Die gleiche Sorgfalt, mit der Radfahralleinunfälle und Alleinunfälle im motorisierter Individualverkehr erfasst und reaktiv wie präventiv behandelt werden, sollte auch im Kontext von Unfällen mit Zufußgehenden angewendet werden.

---

[2] ETSC (2025): Reducing Serious Injuries on European Roads (PIN Flash 48), URL: https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH_48-Digital-V3.pdf (Abruf am 01.12.2025)

[3] Definition im Erlass: Aufgaben der Polizei bei Verkehrsunfällen RdErl. des Innenministeriums - 41 - 61.05.01 - 3 - vom 25.8.2008

Ähnlich wie bei Baum(allein)unfällen an Alleen für Autofahrende Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Leitplanken vor den Bäumen in Erwägung gezogen werden und angesichts der hohen Anzahl von Radfahr- oder Pedelec-Alleinunfällen die Unfallstellen näher untersucht werden, erhöhen reaktive/präventive Maßnahmen auch die Verkehrssicherheit Zufußgehender – vorausgesetzt, sie werden erfasst.

In nordischen Ländern werden diese Daten nicht nur erhoben, sondern in Folge ihrer Erfassung und Auswertung werden – volkswirtschaftlich – begründet im Winter die Gehwege statt der Fahrbahnen von Eis- und Schnee befreit.

Zur Anerkennung des Fußverkehrs als gleichberechtigte Verkehrsart ist die statistische Erfassung wichtig. Sie bildet die Grundlage für Präventivmaßnahmen.

Die Zahlen der DGUV bei Schulwegunfällen zeigen:

Während die offizielle Unfallstatistik für das Jahr 2024 von 27.260 Kindern unter 15 Jahren insgesamt ausgeht, erlitten nach DGUV-Statistik[4] alleine 19.558 Kinder im Grundschulalter einen Schulwegunfall. Für das Jahr 2024 wurden von der DGUV insgesamt 92.308 Schulwegunfälle registriert, wobei keine Altersunterscheidung bei den weiterführenden Schulen getroffen wird, jedoch davon auszugehen ist, dass sich auch hierunter eine deutliche Anzahl von Kindern befindet. Da Kinderunfälle zu einem großen Anteil während der Freizeit und nicht auf dem Schulweg stattfinden, wird das Ausmaß an Alleinunfällen von Zufußgehenden deutlich. Die Erklärung der hohen Unfallzahlen der DGUV ergibt sich aus der Definition:

„Zu den Schulwegunfällen zählen sowohl Unfälle infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen (Straßenverkehrsunfälle), als auch Unfälle, die keine Straßenverkehrsunfälle sind. Etwa 45 Prozent der Unfälle, die sich auf dem Schulweg ereignet haben, waren keine Straßenverkehrsunfälle. Vielmehr zogen sich die Schüler überwiegend beim Gehen/Laufen auf Gehwegen und an Haltestellen infolge von Hinfall-Vorgängen Kopfverletzungen sowie Verletzungen der oberen und unteren Extremitäten zu."

Ausgehend vom gemeinsamen Ziel, der Vision Zero, ist es unerlässlich, die Unfalldaten zu Fußverkehrsunfällen umfangreich zu erfassen; eine bzgl. der Unfälle Zufußgehender differenziertere Statistik hilft

- statistisch bzgl. der Vergleichbarkeit/Anteiligkeit,
- reaktiv bzgl. der Haftung sowie
- proaktiv bzgl. der Vermeidung zukünftiger Unfälle.

Da es sich bei Gehenden um die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden handelt, erschließt sich die Sinnhaftigkeit unseres Erachtens von selbst.

[4] DGUV: Unfälle in der Schüler-Unfallversicherung

4. Übermittlung von Daten an die Autobahn GmbH des Bundes

Wie von Ihnen vorgeschlagen, sprechen wir uns für die Bereitstellung der Unfalldaten an die Autobahn GmbH des Bundes aus.

Mit der Änderung von Zuständigkeiten muss es eine Selbstverständlichkeit sein, dass neue Aufgabenträger auf die erforderlichen Daten zurückgreifen können und die entsprechenden datenschutzrechtlichen Voraussetzungen erfüllen.

Weiteres Expertenwissen nutzen, Einbeziehung der Ergebnisse des Verkehrsgerichtstages 2026

Der Verkehrsgerichtstag 2026 wird sich im AK VII eingehend mit dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz auseinandersetzen. Auf der Tagesordnung stehen:

AK VII - Mehr Verkehrssicherheit durch aussagekräftigere Unfalldaten

- Bessere Prävention durch detailliertere Daten?
- Praxisnahe Kategorisierung von Verletzten
- Gestürzter Fußgänger = Verkehrsunfall?

Leitung

Kirsten Lühmann, Präsidentin Deutsche Verkehrswacht, Berlin

Referenten

Dr.-Ing. Axel Malczyk, Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherer, Fahrzeugsicherheit, Berlin

Priv.-Doz. Dr. med. Christopher Spering, Leiter Spezielle Unfallchirurgie, Klinik für Unfallchirurgie, Orthopädie und Plastische Chirurgie, Universitätsmedizin Göttingen

Michael Beitz, Polizeioberrat, Hessisches Innenministerium, Landespolizeipräsidium, Referat Verkehr, Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten der Länder (AG VPA), Wiesbaden

Wir empfehlen die aus dem Arbeitskreis hervorgehende Expertise bei der beabsichtigten Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes einzubeziehen.

Berlin, 10.12.2025